

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

565.905

Vil 41
1953

Ombundet

u. 1
LMV

Når søfolk og sømandshustruer flyver

Ved OTTO LUDWIG



„Erria“s besætning ankommer med fly til Kastrup Lufthavn efter skibets brand.

VI sidder i S. A. S.' kontor på Rådhuspladsen i København. Over for os har vi det store, skandinaviske luftfartsselskabs passagerchef, herr Floyd Stanley Geertsen.

„Søfolkene er som erhvervsgruppe betragtet sikkert de mennesker, der er hårdest ramt med hensyn til familieliv,“ siger passagerchefen. „Deres største ønske er som regel at komme en tur hjem en gang imellem eller på anden måde at træffe sammen med familien. Nu kan dette ønske forholdsvis let blive til virkelighed. Der er nemlig fornylig blevet truffet aftale mellem Handelsflådens Velfærdsråd, sømandsmmissionerne og os om på enhver måde at hjælpe søfolkene til en afstikker hjem en gang imellem eller til at hjælpe sømandskonerne til at komme på besøg hos ægtefællerne, når disse opholder sig i fremmede havne.“

„Hvordan kom dette samarbejde i gang?“ spørger vi.

„Vi fik ideen fra Norge, hvor samarbejdet nogen tid har været i fuld gang. Deroppe har man endog lavet en film, der propagerer for ideen. På denne film ser man en sømandskone og hendes barn få tilrettelagt en rejse til manden, der ligger med sit skib i London.

Og man ser hende flyve over Nordsøen, ankomme til London og blive kørt til byens centrum i en af S. A. S.' busser. Endvidere ser man, hvordan hun modtages af en repræsentant fra velfærdsrådet, der sørger for, at hun og hendes barn kommer i forbindelse med sømanden.

Herhjemme tog vi ideen op og sammenkaldte til nogle møder med de andre interesserede parter. Vi blev hurtigt enige om et samarbejde, der vil gøre det muligt for sømanden at komme hjem eller for hans hustru at tage ud, hvis hans skib ligger i havn blot 3—4 dage. Hvis en sømand f. eks. ligger i Barcelona, vil han meget let ved hjælp af sin havne-vejviser kunne finde frem til S. A. S.-kontoret dér i byen. Kontoret har skandinavisk personale, der ligger inde med alle tænkelige oplysninger til støtte for den søfarende, der vil tage på besøg hjemme.

For den søfarende selv er det at rejse sjældent noget problem. Han er vant til at klare sig selv. Med sømandshustruerne stiller det sig noget anderledes. Mange af dem viger tilbage for rejselivets besvær, og det er ikke alle, der kan tale og forstå fremmede sprog. Men vi vil gøre alt for at hjælpe sømandskonerne. Alle

deres bekymringer med hensyn til rejsen er forbi, så snart de sætter sig i en af de behagelige lænestole i Dagmarhus. Vi sørger for, at de kommer i rette tid til lufthavnen med en af vore busser. Sømandshustrerne skal ikke engang bekymre sig om bagagen, der automatisk følger dem hele vejen, uden at de skal af med drikkepenge til dragere. Under rejsen får de — uden at skulle betale noget ekstra for det — aviser og tidskrifter samt fuld forplejning. I forvejen orienterer vi vore stationer i de byer, hvortil sømandskonerne rejser. På bestemmelsesstedet modtages de af repræsentanter for en af de institutioner, med hvilke vi samarbejder.

Jeg har ofte fået forespørgsler om „luftsygen“. Men i al den tid, jeg har fløjet, og det er slet ikke så lidt, har jeg ikke set en eneste passagerer være luftsyg. I de moderne maskiner med tryk-kabiner er der samme lufttryk i 7000 meters højde, som hvis maskinerne stod på jorden. I den nævnte højde kan man få en rolig flyvning, fordi det deroppe ikke blæser. Maskinerne er iøvrigt opvarmede. Motorerne på en D. C. 6-maskine besidder tilsammen 10.000 h.k. Disse motorer har et sådant varmeoverskud, at de kan opvarme 16 villaer.“

„Hvorfra og hvortil kan man så komme med S. A. S., hvis man ligger med sit skib i en europæisk havn?“

„De skandinaviske forbindelser behøver jeg vist ikke at komme nærmere ind på. Men S. A. S. har i dag et rutenet på 200.000 km, hvoraf daglig gennemflyves 80.000 km. Den sidstnævnte distance svarer til en flyvetur to gange rundt om jorden ved Ækvator. Vi flyver på alle fem kontinenter og har ruter til 37 lande og 67 byer. Vi har i og i nærheden af Europa forbindelser til bl. a. følgende byer ved havet: Amsterdam, Athen, Barcelona, Bremen, Cairo, Glasgow, Hamborg, Istanbul, Lissabon, London, Nice og Rom, og iøvrigt har vi et samarbejde med andre luftfartsselskaber, så det er muligt inden for vore takster at komme til enhver større havneby i hele verden.“

„Ja, men hvad koster det så at flyve?“

„Luftfarten er noget dyrere end andre transportformer, men spørgsmålet overdrives ofte. Hvis man har blot en lille smule kendskab til taksterne, vil man forbavses over, hvor nær vore takster kommer dem, der er gældende for andre trafikformer. Iøvrigt er tiden jo for søfolkene det vigtigste spørgsmål i denne forbindelse. Jeg kan nævne nogle eksempler: Med skib og tog varer rejsen til London 28 timer, medens man med fly kan nå frem på 3½ time. For turen til Hamborg gælder følgende tider: 10 og 1½ time.

Jeg kan også nævne nogle eksempler på priser. Forinden vil jeg dog gerne sige, at vi til foråret indfører „turistklasse“, hvorved taksterne bliver fra 20 til 30 procent lavere end nu. Men til priserne: En flyvetur til Rom og tilbage koster kr. 1053, til London og retur

kr. 845 og til Stockholm og tilbage til København kr. 845. Med „Natpariseren“ kan man flyve frem og tilbage mellem København og Paris for kr. 567.“

„Kan De nævne nogle tilsvarende takster for skib og tog?“

„Ja, når De direkte spørger om det, kan jeg fortælle, at turen med fly til Stockholm ligger 3 kroner under prisen for en rejse med 2. kl. sovevogn. Turen til Rom er med flyvemaskine ligeledes billigere end med 2. kl. sovevogn. Taksten for en flyvetur København—Hamborg tur/retur er for øjeblikket ret høj, men reduceres kraftigt på turistklassen, så den kommer ned på 280 kroner, hvilket dog stadig er betydeligt mere end for rejsen med tog.“

„Er der mange søfolk og sømandshustruer, der benytter sig af de muligheder, der nu foreligger gennem det nævnte samarbejde med luftfarten?“

„Vi registrerer ikke antallet af disse specielle rejsende, men interessen er meget stor. Fornylig holdt jeg foredrag om emnet i sømandsmissionen, og sømandshustrerne stillede mig en mængde spørgsmål med hensyn til rejsemulighederne i julen. Jeg tror, at mange søfolk er rejst hjem i julen eller har fået besøg ad luftvejen.“

„Og så er der jo det sædvanlige spørgsmål om faren ved at flyve!“

„Ja, det bliver man jo tit stillet over for at besvare, og jeg kan sige så meget, at vor tekniske tjeneste er den

dyreste af alt inden for vort selskab. S. A. S. har på sikkerhedsområdet været foregangsmand, og vi har fået de amerikanske luftfartsmyndigheders „blå stempel“ med hensyn til eftersyn af maskiner, hvilket vi er meget stolte over. Alle vore maskiner bliver efterset af specialister. Vi har uddannet specialister for de enkelte dele af maskinerne, således at enhver af vore teknikere kun har sin specielle tjeneste at tænke på. En mekaniker i S. A. S. må igennem en meget krævende skole og må bestå eksaminer, der kontrolleres af statens folk efter aftale med ICAO, den internationale luftfartsorganisation.

Vore piloter er ligeledes under stadig kontrol. Med visse mellemrum tages de ud af tjenesten og sættes på skolebænken. I såkaldte „linktrænere“, der er tro kopier af rigtige maskiner, men placeret på jorden, kontrollerer man deres færdigheder.

Uddannelsen af en pilot koster iøvrigt den ikke ubetydelige sum af 60.000 kroner. Der er således gjort mest muligt for at gøre flyvningen sikker. Men man er jo i fare, hvor man end færdes — selv når man går på gaden. Ifølge en amerikansk statistik er det langt farligere at køre bil end at flyve.“

„I forhold til de mange mennesker, der nu benytter luftvejen, er antallet af flyveulykkerne jo lille,“ indskyder vi.

„Ja, tænk blot på, at der hvert år passerer 2,5



En norsk sømandshustru planlægger sammen med en groundhostess flyveturen ud til ægtefællen.

millioner passagerer over Kastrup Lufthavn. Fra 1920 til udgangen af 1951 havde man befordret 3,1 million passagerer på 164 millioner km, hvilket ville svare til, at man flyttede hele Danmarks befolkning fra jorden op til månen,“ slutter herr Geertsen, og idet vi tager afsked, beder han os bringe søens folk en nytårshilsen fra luftens folk, hvilken hilsen vi hermed lader gå videre.

Forhåbentlig vil luftfarten kunne afhjælpe et stort savn for søfolkene og deres familier, men mon ikke samfundet som sådant kunne gøre lidt mere for at hjælpe søfolkene til et mere regelmæssigt familieliv? En gift sømand har hvert år store udgifter til rejser, telegrammer, breve og radiogrammer. Var det mere end rimeligt, om han blev fri for at svare skat af et vist beløb, anvendt til sådanne ting?

Skål i skivet - med dansk whisky!

Når man drikker whisky, tænker man med taknemmelighed — hvis man da ikke har fået alt for mange glas — på Skotland. Fremstillingen af denne eftertragtede drik har imidlertid sin oprindelse i Irland. Dansk *snaps* er kendt verden over på samme måde som skotsk whisky, men der er nu chancer for, at også dansk *whisky* vil vinde anerkendelse verden over. De Danske Spritfabrikker har nemlig påbegyndt fremstillingen af en drik, som er blevet sendt på markedet under navnet „Cloc Whisky“.

En storstilet fremstilling af førsteklases whisky kræver et omfattende laboratoriearbejde og et meget stort apparat. Derfor er Spritfabrikkerne ikke bange for, at læserne skal begynde for sig selv, når det her fortælles dem, hvordan whisky-fremstillingen går for sig:

En førsteklases maltbyg bringes efter udblødning i vand til at spire, således at der fremkommer grønmalt af samme slags som den, man almindeligvis anvender i spritfabrikker og bryggerier. Den spirede malt

tørres derefter på køllen, og det foregår på den måde, at malten spredes ud i et tykt lag på en sibund, hvorunder der er anbragt et fyr. Røg og forbrændingsluft fra fyret, hvor der anvendes tørv, trænger op gennem malten, tørrer denne og giver siden whiskyens dens karakteristiske, røgede smag. Når malten er kølet af, fjernes spirene, og malten lagres i nogen tid. Så knuses malten til mel, som i et stort kar under omrøring blødes ud med varmt vand. Herunder forklistres og forsukres stivelsen. Når omrøringen ophører, sætter skaldelene sig til bunds på en siplade, således at sukkeropløsningen kan sis fra. Sukkeropløsningen ledes over i gærkar, og efter tilsætning af gær omdannes sukkeret til alkohol og kulsyre. Den udgærede urt pumpes over i et destillations-apparat. Dette apparat varmes op, og den destillerede sprit kommer frem i ganske lav styrke. Spritten samles og destilleres påny. Under denne proces tages råwhiskyen fra og lagres i adskillige år på egetræs-fustager, indtil den har modnet tilstrækkeligt. Men da smagen og lugten af denne whisky er for udpræget, må den blandes med en vis mængde særligt behandlet sprit. Derpå følger yderligere en afrundings-lagring. Når man er nede på salgsstyrken, 43 procent, er whiskyen klar til aftapning.

Og efterhånden er man så blevet godt tørstig og længes efter at smage det første glas „Cloc Whisky“! — Man bliver efter kenderes udsagn ikke skuffet.

skibsventilation

NORDISK VENTILATOR CO
AKTIESELSKAB NÆSTVED DANMARK

Næstved: Telefon 3000
København: Telf. Minerva 3003
Århus: Telefon 2922

Tredie bind af „Fra Sejl til Diesel“ udkommet

Så er tredie og sidste bind af „Skandinavisk Bogforlag“'s store værk, „Fra Sejl til Diesel“, udkommet. Allerede det første bind lovede godt, det andet skærpede appetitten, og når man nu har læst det tredie bind, er man tilpas mæt! Sjældent har man på eet sted kunnet finde så mange oplysninger om dansk søfart. Det kan naturligvis ikke undgås, at der er gentagelser fra lignende, ældre værker, men „Fra Sejl til Diesel“ bringer meget nyt og må absolut betegnes som en maritim lækkerbidsk.

Man kunne selvfølgelig ønske lidt flere oplysninger om enkelte af emnerne, ligesom det havde været tilstrækkeligt med nogle færre om andre. Men intet er jo fuldkommet. „Fra Sejl til Diesel“ er dog meget nær ved målet. Navnlig er billedmaterialet, som vi tidligere har sagt det, meget fint. Dette gælder også for tredie bind, hvori bringes en mængde sjældne fotografier af gamle, længst glemte skibe og af dramatiske forlis.

Værkets tredie bind indledes med en artikel af Kaj Lund om „Ø.K. og de første dieselskibe“. Det omhandlede emne er godt kendt af de fleste med kendskab til dansk søfart, men artiklen kan alligevel læses med udbytte.

Kaj Lund er også mester for de fire følgende kapitler, hvorom næsten kan siges det samme som om det første. Kapitlet „Dampskibsfarten under 1. verdenskrig“ er uden tvivl det interessanteste af de nævnte fire. De følgende af Kaj Lunds kapitler omhandler „Skibsfartens kår i mellemkrigstiden“, „Skibsfarten under 2. verdenskrig“ og „Rederiernes udvikling efter 2. verdenskrig“.

„Damp- og motorskibe og deres skæbne“ af A. Rosendahl hører med til værkets interessanteste kapitler. Det giver en mængde koncentrerede oplysninger om flere usædvanlige skibs-skæbner gennem de sidste 100 år eller mere.

Interessant er også Kaj Lunds kapitel om „Det maskindrevne handelsskibs udvikling“ og ing. Tage E. Blums om „Jernskibsbygning“. Blum har også skrevet et kapitel om „Danske jern- og stålsværfter“. Desværre er dette emne behandlet meget stedmoderligt. Man kunne godt tænkt sig at få lidt mere at vide om de gamle, nu nedlagte værfter, ligesom man savner visse oplysninger om de bestående værfters kapacitet og materiel. Endvidere burde der være skrevet lidt om værfternes reparations- og ombygningsarbejder.

„Sømandsuddannelsen på danske skoleskibe“ er et kapitel af Kaj Lund. Det er ligeledes meget kortfattet, hvilket dog kan tilgives, da emnet tidligere har været udførligt behandlet.

Kaptajn Knud Hansen fra Navigationsdirektoratet skriver om „Moderne navigationsinstrumenter“. Dette kapitel er meget interessant og instruktivt med godt billedmateriale. Man får en mængde fine oplysninger om Radar, Decca, Loran og Consol-systemet.

F. Holm-Petersen møder i dette bind med en uhyre værdifuld fortegnelse over danske sejlskibe på over 100 tons brutto, som er indregistreret under dansk flag siden 1869. Ved hjælp af dette kapitel kan man på kort tid finde ud af, hvad der er blevet af de stolte „havets svaner“. A. Rosendahl møder med en ligeså interessant fortegnelse over danske damp- og motorskibe. Disse fortegnelser er faktisk sammen med billedmaterialet hele værkets pris værd!

Forlaget og de to redaktører, Holm-Petersen og Rosendahl, har ære af dette dejlige værk, der ikke alene ved sin smukke udførelse vil pynte i enhver bogreol, men som ved sit indhold — og det er jo det vigtigste — vil bringe viden om vor skibsfart ud til mange danske. —*wig.*

Maskinmesteren, der også var kaptajn

Ved kgl. resolution er skibsmaskinmester under statsbanerne, Th. Florander ved Gedser-overfarten afskediget pr. 31. januar 1953 på grund af alder.

Skibsmaskinmester Florander bærer samtidig — og med fuld ret — titlen af kaptajn, hvad der jo er ret sjældent for maskinmestre. Igennem en årrække har han nemlig stået i nr. i hærens reserve, senest som kaptajn og kompagnichef.

Tilfældet er dog også kendt andre steder. Således var den for nogle år siden i Hamburg dræbte maskinchef Jørgen Hammer captain i den britiske hær under 2. verdenskrig, og een af de kystofficerer i reserven, der i 1952 er blevet udnævnt til orlogskaptajn i linien i det danske søværn, er oprindeligt uddannet som maskinmester. —*del.*

Intelligent mandfolkebog

„Soldage og polarnætter“. Af John Giæver. Grafisk Forlag. Pris: Kr. 18,50 hft.

Der findes endnu hvide pletter på verdenskortet, som kan friste eventyrere og videnskabsmænd. „Soldage og polarnætter“ omhandler den norsk-svensk-britiske ekspedition til Antarktis 1949—1952. John Giæver, der var ekspeditionens leder, fortæller som den gamle polar-rotte, han er, fængslende og med megen humor om livet i lejren på shelf-isen ud for Dronning Maud Land. Man hører også om forberedelserne til den stort anlagte ekspedition, om den spændende sejlads ind til iskanten, om de videnskabelige resultater o. s. v.

Flere andre af ekspeditionens deltagere har givet deres bidrag til denne pragtfulde mandfolkebog, der iøvrigt er rigt illustreret med fine fotografier. „Soldage og polarnætter“ er god underholdning, men den er mere end det: Når man er færdig med bogen, har man fået et helt kursus i geologi, geografi, glaciologi, meteorologi m. m., uden et øjeblik at have kedet sig. —*wig.*

Dansk-Fransk jubilerer

SKIBSREDER Eigil Hahn-Petersen fortjente til fulde af den hyldelse, som den 19. december strømmede ham i møde, da Aktieselskabet Det Dansk-Franske Dampskibsselskab fejrede sit 50 års jubilæum. Dansk-Fransk, som selskabet kaldes i daglig tale, er et af de danske rederier, hvortil man har lagt mest mærke efter den sidste krig. Tonnagemæssigt er rederiet i dag dobbelt så stort som før krigen. Dansk-Fransks ti skibe på tilsammen 88.000 tons d. w. fører hvert år betydelige summer hjem til det valutahungrende Danmark.

I dag har rederiet trods sit navn ikke megen tilknytning til Frankrig. Men der har været en sådan tilknytning. Den hollandske konsul i Rouen, Gaston Wallée, ejede for 50 år siden et antal ældre fragtdampere. På grund af de dengang sløje konjunkturer kunne disse skibe ikke betale sig. En af Wallées nære venner var den daværende danske konsul i Rouen, Albert Ivers. Den danske diplomat foreslog hollænderen, at han skulle overføre nogle af sine skibe til dansk register, hvorved de lettere ville kunne gøre sig gældende på Nord- og Østersøen. Wallée fulgte rådet, og på et møde i København den 19. december 1902 blev Dansk-Fransk stiftet med en aktiekapital på 165.000 kroner. Selskabet overtog to af hollænderens skibe, nemlig „Normandiet“ på 1600 tons d. w. og „Slesvig“ på 1300 tons d. w. De to skibe var byggede i henholdsvis 1877 og 1884. Den første bestyrelse bestod af så kendte navne som overretssagfører Carl Friderichsen, grosserer A. O. Andersen, grosserer Poul Carl og en af dennes dygtigste skibsførere, N. W. Schmidt. Sidstnævnte blev korresponderende reder, mens ledelsen af rederiet varetoges af konsul Ivers i Rouen.

Tiderne var stadig dårlige for skibsfarten, og forskellige forhold gjorde, at skibsreder Chr. Andresen (D/S „Dania“) overtog ledelsen, efter at Ivers og Schmidt begge var døde i 1909.

I 1910 trådte skibsfører A. N. Petersen fra „Torm“ ind i billedet. Dansk-Fransk sejlede på det tidspunkt på pumperne, men A. N. Petersen indskød hele sin opsparede kapital, 40.000 kroner, i foretagendet. Det var dristigt gjort, men modet belønnes. De franske kreditorer blev stillet tilfreds og skibene sat i stand, og ved skibsfører Petersens eminente dygtighed svang rederiet sig gradvis op.

Dansk-Fransk klarede sig fint igennem den første verdenskrig, og midt i 20'erne begyndte A. N. Petersen som den første danske reder at bygge mellemstore motorskibe for trampfart. Da krisen i 30'erne satte ind og gjorde det af med mange andre rederier, red A. N. Petersen stormen af. Hans motorskibe sejlede stadig med fortjeneste, mens hans og andre rederiers dampskibe måtte lægge op.



Skibsreder Eigil Hahn-Petersen.

Rederiet mødte den anden verdenskrig med en moderne flåde bestående af fem dampere og fem motorskibe. Da det store ragnarok var forbi, var kun tre af skibene tilbage. Dansk-Fransk overtog efter befrielsen af Danmark fire Hansa-skibe, hvoraf to ombyggedes til motorskibe, mens de to andre fik oliefyrt om bord. Efter krigen har rederiet erhvervet et ældre tankskib og bygget tre nye. To store, moderne motorskibe er for øjeblikket under bygning i Helsingør.

A. N. Petersen døde i 1941 efter at have fuldendt et livsværk. Han efterfulgtes af sin søn, Eigil Hahn-Petersen, der har vist sig som en dygtig reder med øjnene åbne for tidens udvikling. Hahn-Petersen har koncentreret sig om moderne, middelstore og alment anvendelige fragtskibe. Han er ikke bange for at tage bladet fra munden. Flere gange har han offentligt udtalt, at Danmark trænger til flere middelstore rederier og flere tankskibe, og selv har han anskaffet flere tankskibe til sit rederi. I de seneste år har han og rederiets bestyrelse, lrs. Friderichsen, bankdirektør J. Filskov, skibsreder Chr. Andresen og generalkonsul Th. Olesen, set det fordelagtige i at udbygge rederiets gamle fart på Vestafrika til en regulær rute.

Eigil Hahn-Petersens interesse for skibsfarten indskrænker sig ikke bare til hans eget rederi. Skibsrederen er et skattet og meget aktivt medlem af Foreningen til Søfartens Fremme og er iøvrigt altid med, når der skal slås et slag for skibsfarten. I den sidste tid har Hahn-Petersen ikke været helt rask, men forhåbentlig kan han snart igen arbejde for fuld kraft for dansk skibsfarts trivsel og dermed for hele Danmarks fremgang.



Gamle Georg Stage-Drenge juberer

Under festlige former fejrede Foreningen af Gamle Georg Stage-Drenge den 7. december sin 15-års beståen.

Det er en fast sammensvejet forening, som den afgående formand, bagermester A. Echwald, har efterladt til sin efterfølger, konstitueret formand, kaptajn Brettschneider, der på en særdeles charmerende måde viderefører Echwalds tradition.

Såvel fra den konstituerede formands som fra medlem-

lemmernes side lød mange anerkendende ord om Echwald, og repræsentanter fra Norge og Sverige var mødt frem som en hyldest fra broderorganisationerne.

Aftenens æresgæst var kommandør Saabye, der holdt ud til det sidste.

Ufatteligt er det, at man ikke i langt højere grad påskønner det nationale arbejde, der her bliver gjort.

Referenten.

Tredimensionalt billede kan blive til gavn for skibskonstruktionen

Ved hjælp af flyvefotogrammetrien har man blot i de sidste fire år i hele verden kortlagt et areal, der er 50 gange så stort som Sveriges totalareal, d. v. s. ca. 20 millioner km², skriver Svenska Dagbladet. Den fotogrammetriske videnskab underlægger sig imidlertid stadig nye områder, og Tekniska Högskolan i Stockholm har til hensigt at nyttiggøre specialfotogrammetrien på endnu helt uprøvede områder. Man har meget interessante planer, som kan åbne en helt ny udvikling bl. a. på skibskonstruktionens område.

Fotogrammetrien er læren om måling ved hjælp af fotografiske billeder for i første række at fastslå de geometriske egenskaber, f. eks. størrelse, beliggenhed og form af det fotograferede emne. Af naturlige grunde har anvendelsen af denne videnskab i begyndelsen været størst indenfor kartografien. Nu har imidlertid specialfotogrammetrien vundet indpas indenfor snart sagt alle videnskabsgrene fra astronomien til mikroskopien. Et af de nyeste forsøg prøves nu for første gang i Sverige af professor B. Hallert på Tekniska Högskolan, som har igangsat en serie forsøg for med et stereokamera at fastslå vandoverfladens udseende og bølgernes forplantning i visse bestemte øjeblikke. Derigennem kan man få nye oplysninger frem, som ventes at blive af største værdi for skibskonstruktionen, når det gælder om at fastslå et skibs styrkeegen-

skaber. På rejsen hjem fra den nylig afsluttede kongres i Washington for fotogrammetri tog professor P. O. Fagerholm et par hundrede billeder af bølgerne i Atlanterhavet, som han nu har under bearbejdning.

Det stereokamera, som vi anvender, siger han, er et af de mest hypermoderne, der findes. Det er konstrueret i Schweiz og består populært sagt af to kameraer, der er koblet sammen på en basis. Da de eksponerer samtidig, giver de to billeder af den fotograferede genstand. Billederne bliver altså taget fra forskellige „øjepunkter“ eller billedpunkter. Bearbejdningen foregår på den måde, at man betragter billederne med hvert sit øje d. v. s. det venstre billede med venstre øje og det højre med højre øje, hvorved man får et stereoskopisk indtryk af genstanden. Det fremstår med andre ord i tre dimensioner. Ved hjælp af et særligt målemærke (rummærke) kan det stereoskopiske model derefter tegnes. Afbildningsmetoden gør det muligt, at genstanden „flyttes“ ind i stuen i form af en optisk model, som tegnes. Professoren oplyser, at han har til hensigt at udvide fotograferingen til skibe, der er betydelig mere følsomme for bølgernes påvirkninger end passagerskibe, f. eks. tank- og malmskibe. Der er allerede indledet forhandlinger med Götaverken, og stereograferingen af dets skibe skal eventuelt udføres til næste år.

Vi præsenterer:

Den nye fyrdirektør

FYR- OG VAGERVÆSENET har skiftet chef. Efter omtrent 25 års tjeneste har kommandør Paul Singling overladt direktør-stolen i Søkvæsthuset til sin efterfølger i embedet, kommandørkaptajn Axel Legind.

Den nye fyrdirektør er søfolkene en god bekendt, idet han i otte år har haft posten som chef for admiralitetskontoret, hvor han blev et højt respekteret bindeled mellem marineministeriet og dansk søfart. Axel Legind har ligesom sin forgænger en god forståelse af skibsfartens betydning for vort land, og han er aldrig bange for offentligt at give bevis på sin sympati for søfarten og dens mænd.

Fyrdirektør Legind er med sine 50 år en mand i sin bedste alder. Tidligt gav han efter for søens kalden og trådte ind i marinen for at skabe sig en fremtid som søofficer. I 1924 blev han udnævnt til søløjtnant II, og året efter fulgte udnævnelsen til søløjtnant af 1. grad. I 1932 blev han kaptajnløjtnant, i 1939 orlogskaptajn og i 1946 kommandørkaptajn.

På sin jyske, sindige facon fortæller han om sine togter i flåden: „Mit første togt som officer foregik om bord på torpedobåden „Spækhuggeren“. Nuværende orlogskaptajn og forfatter Kay Jungersen var chef, og vor nuværende konge var næstkommanderende. Vinteren 1924—25 var jeg om bord på vagerinspektionsskibet „Løvenørn“, hvis chef var vagerinspektør Ackermann. Fyr- og vagervæsenet var på det tidspunkt endnu ikke slået sammen, og vi tog os udelukkende af dag-afmærkningen. På dette togt havde jeg således min første forbindelse med den etat, for hvilken jeg nu er chef.

Den følgende sommer var jeg med „Marstrand“ på opmålingstogt i danske farvande. Også dette var en tjeneste, hvis formål det var at skabe sikkerhed for skibsfarten. Derefter skiftede min tjeneste om bord på forskellige af søværnets skibe og i land. En lang tid havde jeg mit arbejde i marineministeriet. En vinter var jeg på Færøerne, og fra 1928 til 1935 sejlede jeg med ubådene og havde ind imellem tjeneste i ministeriet.

Fra 1935 til 1939 var jeg skoleofficer på Søofficersskolen, og den 9. april 1940 var jeg chef for en ministryger-gruppe. Det sidstnævnte år vendte jeg til-

bage til fyr- og vagervæsenet, idet jeg blev fyrinspektør og fører af inspektionsskibet „Argus“. Denne tjeneste varede jeg indtil 1942, da jeg blev chef for admiralitetskontoret, der jo var marineministeriets nautiske afdeling. I 1947 kom jeg iøvrigt også til at gøre tjeneste som afdelingschef i ministeriet.

I 1950 blev marine- og krigsministerium som bekendt slået sammen til et forsvarsministerium, og admiralitetskontoret blev samtidig nedlagt. Efter denne omvæltning har jeg — som man siger i presse-sproget — været „freelancing“, men har stadig stået til rådighed for forsvarsministeriet som konsulent i nautiske sager.

Som sømand må man naturligvis sige, at det var et tab, da marineministeriet og dermed admiralitetskontoret blev ophævet. Denne afdeling var veludrustet med søofficerer, mens det nu er jurister, der arbejder med sagerne. Enhver med interesse for søfarten må beklage, at der ikke længere eksisterer en sådan nautisk afdeling inden for ministeriet.

Forsvarskommissionens forslag om koncentration af de nautiske institutioner (fyr- og

vagervæsen, lodsvæsen, søkortarkivet og redningsvæsen) er jo tilsyneladende lagt på is, hvad det forekommer mig, såvel ministerium som søfarten må beklage.

„Har De nogle ønsker for fremtiden som fyrdirektør?“

„Ønskerne ligger naturligvis på mange felter, men det er et meget højt ønske hos mig, at fyr- og vagervæsenet fortsat vil være i stand til at yde søfarten — både den danske og den internationale — en sådan service, at den, hvad de praktiske formål angår, ikke kan være bedre. Hver gang der sker en grundstødning i Sundet, har opmærksomheden været henvendt på afmærkningen der. Det kan være et sandt mareridt at komme til København sydfra, men at udlægge flere lystønder vil blot være at gøre mareridtet endnu værre. Man har haft repræsentanter fra rederierne med ude at se på forholdene.

Det gælder om at have fingeren på pulsen og være først med alt det nye, som er godt, og varsom med det, som endnu er uprøvet. Enhver henvendelse fra skibs-



Kommandørkaptajn, fyrdirektør Axel Legind.

ning af skibe, således at flåden til enhver tid er fuldt på højde med den tekniske udvikling. Rederiernes bestræbelser må derfor til stadighed rettes mod en fornyelse og modernisering af tonnagen.

Den danske handelsflåde omfatter pr. 1. december 1952 559 skibe på 1.368.000 bruttotons, hvilket for den forløbne del af året repræsenterer en nettotilvækst på 80.000 brt, og flåden er nu ca. 270.000 brt større end ved krigens udbrud i 1939. Der er i årets første 11 måneder tilgået handelsflåden en lang række nybygninger af forskellig størrelse og type, ialt 26 på godt 92.000 brt. Nybygningerne omfatter bl. a. 4 store tankskibe, og den danske tankskibsflåde er nu bragt op til 335.000 brt mod kun ca. 100.000 brt i 1939. Af nybygningerne er iøvrigt grund til at fremhæve 12 moderne motor-coasters i størrelsen 230—950 tdw, der betyder en kærkommen og stærkt tiltrængt fornyelse af den danske småskibsflåde. Ved salg til udlandet og ved forlis har flåden haft en afgang på 30 skibe på ca. 31.000 brt. De fleste af salgene har igen i år vedrørt mindre, kulfyrede dampskibe, der hovedsagelig fandt deres beskæftigelse i Nord-/Østersøfarten. Der har i hele efterkrigstiden været en konstant afgang fra flåden af disse 2—3000 tonnere, og vor Nord-/Østersøtrampflåde er i dag næppe mere end entrediedel af, hvad den var i 1939. Tilbagegangen skyldes dels en nedgang i vareomsætningen i Nord-/Østersøområdet, men der er heller ingen tvivl om, at de danske myndigheders trods gentagne advarsler stærkt forøgede krav til disse skibe med hensyn til bemanning og indretning har været medvirkende. Denne udvikling må af flere grunde beklages, ikke mindst fordi den medfører uheldige konsekvenser for beskæftigelsen såvel af danske søfolk som skibsværftsarbejdere. Den danske handelsflåde vil i de nærmest kommende år kunne forvente en ret betydelig tilgang af nybyggede skibe. Ialt har vore rederier 74 skibe på tilsammen 460.000 brt i ordre. Langt de fleste af disse nybygningsordrer er placeret ved danske værfter, nemlig ca. 75 % af den kontraherede tonnage. Det er således et meget væsentligt bidrag, dansk skibsfart herigennem yder til opretholdelsen af beskæftigelsen ikke alene indenfor den danske værftsindustri, men også forsåvidt angår talrige underleverandører.

Den nærmeste fremtid rummer mange usikkerhedsmomenter, og der synes ikke at være grund til at nære særlig optimistiske forventninger til det nye år, men iøvrigt må man altid indenfor skibsfarten være forberedt på, at uventede begivenheder hurtigt kan ændre billedet. I kraft af den betydelige modernisering af handelsflåden, der er gennemført i de senere år, samt en bevidst konsolideringspolitik fra rederiernes side, skulle dansk skibsfart dog stå ganske godt rustet til at møde en mulig kommende lavkonjunktur. Større ængstelse end fragtfaldet volder den stadig tiltagende skibsfartsprotektionisme og flagdiskriminering overfor fremmed skibsfart, som særlig en række oversøiske lande mere og mere kommer ind på. Indenfor en række af de internationale organisationer søger man at be-

kæmpe flagdiskrimineringen i erkendelse af, at den kun kan virke fordyrende på søtransporterne. Fra skandinavisk skibsfarts side støtter man ivrigt disse bestræbelser, men det må desværre indrømmes, at resultatet sjældent står i forhold til den arbejdsindsats og de udgifter, dette arbejde medfører. Hvad der vil være af den største betydning er, hvis U. S. A. som verdens førende økonomiske stormagt og kreditnation, på samme måde som England gjorde det i det nittende århundrede, ville stille sig i spidsen for bestræbelserne for at borttrykke de mange restriktive hindringer, der hæmmer skibsfarten i dag. Desværre har U. S. A.'s skibsfartspolitik i disse år udvist en stigende protektionisme og aggressivitet vendt mod andre allierede nationers skibsfart. Ved øgede subsidier og en lang række begunstigelser søges den amerikanske handelsflåde kunstigt holdt oppe, hvorved mulighederne for en række europæiske landes skibsfart for at deltage i konkurrencen om dollar-fragterne stærkt begrænses. Fra Dansk Dampskibsrederiforenings side har man fornyligt følt sig foranlediget til at henlede regeringens opmærksomhed på, at dansk skibsfart i sine bestræbelser for at gøre sig gældende på det amerikanske marked møder vanskeligheder af ganske tilsvarende karakter som dem, der møder den danske landbrugs- og industrieksport til U. S. A. Det ville være ønskeligt, om man i videre kredse gjorde sig klart, at skibsrums, navnlig når det gælder dollarindtjening, er en ligeså vigtig eksportartikel som landbrugs- og industriprodukter. Heldigvis synes der dog indenfor amerikanske kredse at være en stigende forståelse for, at såfremt Europa skal have mulighed for at kunne stå på egne ben og ikke til stadighed modtage hjælp, må U. S. A.'s protektionistiske handels- og skibsfartspolitik revideres og lempes. Forhåbentlig vil det nye regime i U. S. A. vise sig lydhør overfor den britiske finansministers udtalelse om, at Europa ønsker „trade not aid“.

4 hele romaner for 5 kr.

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. Børup Sørensen: „Den shanghaiede Præst“. En spændende og meget underholdende roman fra sejlskibenes guldalder. (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

Hos skipperen på marinens ankerligger „Christiansø“

Tekst og fotos: CARL ØSTEN

Den danske orlogsmarine har næppe gennem tidene haft en mere smuk og original ankerligger end øen Christiansø, ejheller nogen bedre forankret, eftersom den er den eneste klippe-formation, som på næsten forunderlig vis er skudt op gennem „Codans Balge“. At Christiansø kan sættes i forbindelse med orlogsmarinen — eller rettere sagt Forsvarsministeriet, som det nu hedder — skyldes, at det er dette, som ejer og administrerer alt derovre. Indenfor Danmarks grænser har den dog i denne henseende en pendant, nemlig Hirtsholmene, som dog hverken i historie eller andre retninger kan hamle op med Christiansø.

I de allerfleste tilfælde, hvor der er tale om Christiansø, menes der egentlig Erteholmene, som består af ialt ca. 20 øer og skær. Størst blandt disse er Christiansø med sine 22 ha (jævnfør „Kongens Nytorv“ med sine 3,3 ha), Græsholmen og Frederiksø, hvilken sidste kun er adskilt fra Christiansø ved et oprindeligt fra naturens hånd dannet vand-løb, det, der havde så fine betingelser for at blive en god havn, og det, der i forbindelse med øernes klippe-grund fik Chr. V i 1684 til at lade Erteholmene vorde et af rigets bedste forsvarsværker. Øerne havde indtil da været ubeboede. „Fæstningen Christiansø“, som Chr. V kaldte den, underlagdes i administrativ henseende en kommandant, der indtil 1741 var en officer af „Land-Étaten“. Efter nævnte tidspunkt og indtil fæstningens nedlæggelse 1855 (først helt afviklet 1863) udtoges kommandanten af „Sø-Étaten“s officers-rækker. Den sidste i rækken af disse var forresten H. G. F. Garde, senere hen admiral, der som chef for fregatten „Fyen“ i 1885 døde under øen Malta, i hvis jord han ligger begravet. Nedlæggelsen af „Fæstningen Christiansø“ betød dog ikke, at den kom under anden administrator. For den er stadig i Forsvarsministeriets maritime hænder, hvilket selvfølgelig sammenlignet med øvrige danske øer danner en særegen form i mange administrative henseender.

Christiansø er ikke, som mange formoder, Danmarks østligste faste punkt, men derimod det for den ¼ sømil østligere liggende skær, „Øster-Skær“. En masse vordende søfolk er i tidernes løb udgået fra både Christiansø og Frederiksø — de eneste øer blandt Erteholmene, som er beboede af mennesker. Og disse søfolk er faktisk de eneste af standen, der kender

disse øer til lands, hvorimod en masse af søens andre folk, som har besejlet Østersøen, kun kender øerne på afstand, enten de nu har set Christiansøs høje klippe-formation ved dag eller fyrets blink ved nat.

En skønne dag, man står i Svaneke's idylliske havn, falder man for fristelsen til at tage et smut over til Christiansø, til denne højt lovprieste „Nordens Capri“, hvilken hver sommer har haft besøg af turister i et så stort antal, at multiplicator herfor med øernes befolkning, ca. 150 sjæle, kommer til at ligge omkring 100. Forestil Dem det samme forhold for Københavns vedkommende!

„Vikingen“ har nu en mere nærliggende grund for det påtænkte besøg end Christiansø's naturskønhed og saltvandssprøjtede klippe-kyst, nemlig til at opsøge fyrmester J. P. Jakobsen, hvis embede så absolut ikke ligner nogen anden fyrmesters i hele Danmarks land, eftersom det er forlenet med en hel del andre, der i det øvrige land er selvstændige embeder. Så stort set, selvom beføjelserne fra højere sted i dag er indskrænket noget, har Erteholmene stadig en slags kommandant, guvernør, om man vil.

Erteholmene's kontinuerlige forbindelse med omverdenen udover telefon, telegraf og radio er motor-kutteren „Peter“, der hver søgnedag sejler en dobbelt-tur mellem Christiansø og Svaneke. Ikke ret mange andre både er så uundværlige som „Peter“. Med den får befolkningen på Erteholmene sin post, medicin, mælk, grøntsager, sit brændsel, ja, kort sagt hele sin forsyning af livs-fornødenheder.

Og så — netop den maj-dag, jeg i Svaneke havn spørger efter „Peter“ — er hun ikke „hjemme“, men på bedding for eftersyn. En fisker-kutter har overtaget hendes forpligtelser. Kl. 11 står vi ud af havnen Og efter henvend 1¼ times sejlads er vi ved at stå ind til det søndre indløb til havnen, der dannes af henholdsvis Christiansø's og Frederiksø's syd-kyst. Og hvilken

indsejling af skønhed! På de forrevne klippe-øer troner fæstnings-tårne og -værker over huse i stærke farver og grønne beplantninger. Ja, på Christiansø ses endog en række „Nyboder“-huse, omend af noget større højde end den, Københavns „Nyboder“ har. På Christiansø hedder de „Gaden“ og er bygget af Chr. VII og hans mænd, som højst sandsynligt har kopieret Chr. IV's



Havnen på Christiansø med „Gaden“ i baggrunden.

deres beholdning er afhængig af nedbør, der falder her, kan vandet i tørre somre nemt blive noget af et vanskeligt problem at klare. Medens man i fæstningens tid drak vand fra „Salomons Brønd“, drikker vi af i dag hovedsagelig af „Guds Forsyn“, som er den største brønd, rettere sagt dam, her på Christiansø, ja, herfra fører ovenikøbet en undervandsledning over til Frederikso. En lille vindmølle og en el-motor besørger pumpningen gennem filter til ledningerne, som dog kun fører til et fåtal af husene.“

„Er huslejen lige så billig som i Københavns „Ny-boder“?“

„Sandsynligt. Hvor i verden i dag får man en 4- og 2-værelses lejlighed — ganske vist uden „træk og slip“ — til henholdsvis 320 kr. og 160 kr. pr. år?“

„Har ankerliggeren hverken skibshund eller gris ombord?“

„Kun af sidstnævnte er der nogle, tilladt ifølge reglementet. Endvidere er hold af fjerkræ tilladt, hvorimod hverken hund eller kat må have her nogetsteds. Dette forbud er lavet af hensyn til de åbne brønde.“

„Hvad med fodboldspil og cykel-hold, som visse skibe har?“

„En hel del af os ejer nok cykler, men dem kan vi ikke bruge, før vi kommer over til Bornholm. I det hele taget er der ingen køretøjer her udover trillebøve og vore 2 brandsprøjter. De var for første gang i brug for et par års tid siden til en mindre ildløs, den første i mands minde. Hvad fodboldspil angår, da dyrkes det skam på Christiansø, selvom der her ikke findes den rette store plane flade i sammenhæng. Så vi nøjes med den gamle ekscercerplads, der faktisk ikke kan rumme mere end 7 af spillers 11 deltagere, siges der. Værst er det, når bolden ryger udenfor banen og havner nede mellem klipperne, om ikke helt ude i „Verdens Ende“. Nå, trods alt, har vi nok mere trænings-plads end på noget skibs-dæk.“

„Hvordan klarer man skibs-latinerne?“

„De tømmes udenbords på ægte maritim vis. Men vi har dog ellers i de sidste 3 år på Christiansø været forsynet med 2 hold offentlige vand-klosetter, som tillige med el-værk indviedes under stor festivitet. Medens daværende forsvarsminister Rasmus Hansen indviede el-værket, indviede amtmand von Stemann under stor jubel w. c.'et oppe på „Bakken“ ved at trække i snoren, til hvilken begivenhed dr. Voss, her, havde skrevet et langt og udmærket digt.“

„Foruden den obligate signal-station er her også sirene-station?“

„Vi har faktisk 2, en på Christiansøs nord-ende og en i syd-enden. Sidstnævnte sted har 2 sirener, der tuder mod SE og SW. Det er tillige øens højeste punkt, 22 m, hvorfor det samtidig er lodsens udkigs-post. Sirenerne sættes i gang, når sigtbarheden er mindre end 5 sømil, og udsender et brøl hvert minut. For turisten at høre på er det næsten en uudholdelig lyd, vel også for beboerne, men de er jo mere vant hertil. Ledningen for den komprimerede luft, der fører fra den ene station til den anden, er dækket af en firkantet træ-rende,

som hedder „Sirene-Renden“, og den bruges, hedder det, til „spiritus-prøve“, hvilket nogle af øens kunstnere har fundet ud af!“

„Faren for at blive isoleret fra omverdenen i strenge is-vintre?“

„Den vil jo altid være tilstede. I min 13-årige periode herovre har vi været isoleret i fire længere perioder, den ene gang i ikke mindre end 8 uger. Så øernes eneste købmand er derfor „på vagt“, hvis der er udsigt til at blive afskåret fra omverdenen ad søvejen.“

„Får man ikke melankolik eller „spleen“ af at leve i et så snævert samfund på disse isolerede øer, navnlig ved vintertide?“

„Det tror jeg ikke for nogens vedkommende nu om stunder. I forhold til fæstnings-tiden, hvor der var langt mellem skibenes ankomster, har vi jo nu daglig forbindelse med omverdenen, ikke mindst gennem radioen. Efter min opfattelse går det ualmindelig godt mellem os herovre, og jeg for min person kan kun sige, at beboerne er lette at have med at gøre. Så foreløbig bliver jeg ikke ked af at være her. For her er jo slet ikke så dødsens-kedelig, som mange må antage. Vi kan for eksempel gå til selskabelig sammenkomst eller dans på „Månen“ — hvem andre kan iøvrigt det? — ja, vi har såmænd også både et „Langelinje“ og et „Ny-havn“, endda uden fare for „rulninger“. Dem laver vi nok nogle af, men det er henne i øernes offentlige rulle-stue!“

„Tak for i dag, herr guvernør,“ siger jeg. Herr Jakobsen følger med ned til båden. Ved et sidste rundkig fanges øjet af den høje flag-mast, der står på den gamle parade-plads. Den er dog uden splitflag i dag som andre ikke officielle flagnings-dage, hvilket forhold er en af de få forskelle mellem en orlogsmand og ankerliggeren Christiansø. Blikket rammer også den gamle kommandant-bolig, som nu er hotel, øernes eneste. På nord-enden af Frederikso ligger fæstnings-tårnet „Lille Tårn“, søster til store på Christiansø. Helt indfanget af stedets atmosfære springer ens tanker et hundrede år tilbage i tiden, hvor endnu ankerliggerens besætning var rent militære, hvor skildvagt afløste skildvagt, hvor havnen var fyldt med fregatter, hvor batterierne var spækkede med kanoner, og hvor damernes krinoliner på fest-aftener brusede mellem galla-klædte officerer til et akkompagnement af klirrende, skålende toddy-glas. Jo-vist! Christiansø har en yderst interessant historie, men også en nutidens tiltræknings-kraft på enhver!

Carl Østen.



MARTIN CARL
AKTIESELSKABET
DAMP-SKIBSELSKABET „HEJMDAL“

Telegr.: MARTINO
KØBENHAVN Ø. DANMARK



GRØNLAND har kastet det ubemærkedens slør af sig, som i så mange år har hvilet over det. Landet vil ikke mere finde sig i at blive betragtet som en stor, unyttig klump is, der kun har videnskabelig interesse. Den vældige udvikling, som for øjeblikket er ved at sætte i fart deroppe, vil også sætte sine spor på havet omkring vor store koloni og få en stigende grønlandsk skibstrafik til følge. Derfor vil man i den kommende tid sætte meget ind på at skabe den størst mulige sikkerhed for skibene i Grønlands-farten.

I spørgsmålet om sikkerhed på havet er søopmålingen en meget vigtig faktor. Allerede tidligt begyndte man at måle op ved Grønland, men den moderne søopmåling tog først rigtigt fat deroppe i 1935. Efter den sidste krig har man genoptaget opmålingen af de grønlandske farvande, og takket være Decca-systemets

indførelse vil arbejdet nu kunne fuldføres på meget kortere tid end ellers.

En af de mænd, der ved bedst besked med opmålingen af de grønlandske farvande, er kommandør-kaptajn Tegner. I tretten somre har han målt op deroppe og altså tilbragt omtrent syv år ved Grønland. Kommandør-kaptajnen førte også sidste år søværnets opmålingsskib „Hejmdal“, og en dag i december træffer vi ham travlt optaget på Søkortarkivet i København, hvor han er ved at samle den sidste sommers opmålings-resultater, så de kan komme søfarten, fiskeriet og videnskaben til nytte i nye søkort.

„I 1947 opsatte vi en Decca-station på Grønland,“ siger den høje, sportstrænede søofficer og fortsætter: „Det følgende år udførte vi forskellige forsøg med anlægget, og i 1951 og 52 tog vi for alvor fat med opmålingen efter den nye metode. Vi gik i gang med farvandet mellem den 67. og den 68. nordlige breddegrad og målte op ca. 120 sømil ud fra kysten.

I år gik vi en breddegrad længere mod syd og kortlagde et farvandsområde på ca. 20.000 km², hvilket næsten svarer til halvdelen af hele Danmarks areal. Indførelsen af Decca i søopmålingen betyder således uhyre meget.

„Hejmdal“ tog sig af opmålingen ude i rum sø, mens to af vore store opmålings-motorbåde uafhængigt af os arbejdede indenskærs. Grønlands-departementet havde fremsat ønske om en sådan indenskærs opmåling, og vi finder ønsket i høj grad rimeligt, da det vil få meget stor betydning for skibsfarten. De to motorbådes besætninger boede om bord, og hver af bådene udsejlede under opmålingen omkring 4000 sømil.

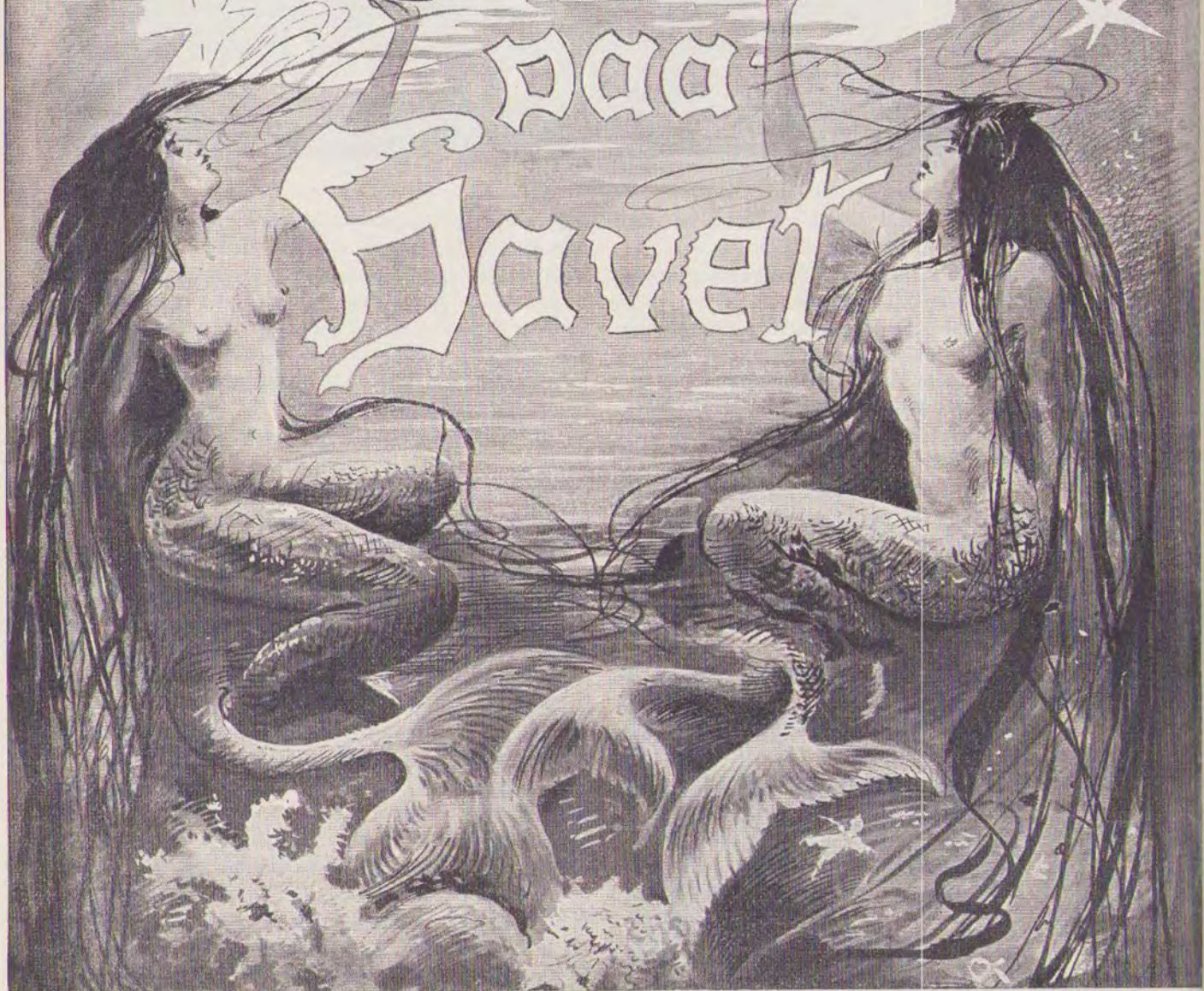


I vinterens løb er Decca-stationerne sneet helt til, og ved ankomsten får man travlt med skovl og spader.

De kan faa dem
overalt



De
Havet



fra JESPER CHRISTENSEN & Co
KØBENHAVN

FORLANS DEM HOS DERES SKIPSPROVIANTERINGSHANDLER



Materiel bringes i land med et landgangsfartøj.

Inden for 200 meter-kurven målte „Hejmdal“ op i linier med en afstand af een sømil mellem hver, mens det uden for denne kurve målte op i linier med dobbelt afstand. „Hejmdal“ udsejlede under dette arbejde ca. 5000 sømil!

Den udenskers opmåling har naturligvis en stor videnskabelig interesse, men den betydning, den har for fiskeriet, må heller ikke underkendes. I det område ud for Disco-bugten, som vi i år målte op, fandt vi et areal af ret stor udstrækning. Bunden var her næsten ligeså plan som et stuegulv, og vi så mange udenlandske fiskere arbejde dér. Der er altså god grund til at tro, at der her findes en fiskebanke, som hidtil har været ukendt for danske fiskere.

Under opmålingen sejler vi efter et arbejdskort med Decca-linier og tager pladsbestemmelser hvert 5. minut. Ekkoloddet er i gang hele tiden, og hvert minut skriver vi et lodskud ned. Hvis vi opdager specielle forhold ved bunden, putter vi ekstra lodskud ind mellem de ordinære. De to motorbåde noterer dobbelt så mange lodskud som „Hejmdal“, idet der her noteres hvert halve minut.

Vort arbejde deroppe under Grønland strækker sig hvert år mellem 6 og 7 måneder. Opgaven er uhyre interessant, men forbundet med et vældigt slid. Desværre har vi kun een Decca-kæde til rådighed, som vi selv må flytte rundt med, hvilket giver os meget ekstra arbejde. Det er et hårdt slæb at skulle transportere det tunge gods op over klipperne — og tit i silende regn. Enhver, såvel mandskab som underofficerer og officerer, må tage et nap med uden persons anseelse ved disse flytninger. Dette medvirker ikke alene til at spare en masse tid, men også til at opdne folkene. Iøvrigt er mandskabet i reglen meget interesseret i arbejdet, og vi gør os anstrengelse for at forklare „basserne“, hvad det hele drejer sig om. Jeg plejer at sige til dem: „Det arbejde, I her er med til at lave, er noget, der bliver

stående. Man kan til enhver tid gå hen og se, at det eksisterer. Det er resultater, man kan tage og føle på!“ På den måde går der sport i foretagendet, trods det, at vi som regel kører på, så længe vi har ferskvand og olie om bord. Vi er således uafbrudt i gang 14—16 dage ad gangen og arbejder dag og nat, søn- og helligdag. Hvis det på nogen måde er muligt, kompenserer jeg senere for de tabte fridage.

„Er fartøjsmateriellet tilstrækkeligt til det store arbejde?“ spørger vi.

Kommandørkaptajnen trækker på skuldrene og svarer: „Vi klarer det lige akkurat, men kan på den anden side heller ikke nøjes med mindre. Vi skulle gerne nå at måle en breddegrad op hver sommer. Iøvrigt har vi også andre end de allerede nævnte fartøjer til rådighed. Kutteren „Mågen“ gør således et meget stort arbejde for os som tender og udsejlede som sådan 4000 sømil sidste år. Endvidere har vi et landgangsfartøj til rådighed. Dette har vi som oftest på slæb efter os, og vi bruger det, når vi skal hente eller ilandbringe materiel på kysten. Hver sommer har vi forresten et ikke ubetydeligt arbejde med at grave Decca-stationernes huse fri for sne, ligesom vi ofte må bortsprænge isfoden omkring dem. „Hejmdal“ er et uhyre sødygtigt skib, og vi opgiver næsten aldrig at arbejde på grund af vejret. Derimod må vi altid passe på vejret, når vi har landgangsfartøjet på slæb. Det tåler ikke megen sø og har tit været næsten helt fuld af vand. De forstår, at søopmåling ved Grøn-



Ved ilandsættelse af materiel må både befalingsmænd og menige tage et nap med.

land ikke har nogen romantik ved sig. Det er først og fremmest hårdt arbejde.“

„Har De udover den nævnte fiskebanke fundet noget bemærkelsesværdigt under opmålingerne?“

„Nej, egentlig ikke. Selvfølgelig kan vi føje nogle enkelte nyopdagede grunde og skær ind på kortene. Til gengæld kan vi slette nogle andre, som aldrig har eksisteret. Jeg — og mange med mig — hælder til den



En Decca-station under etablering.



En af opmålings-motorbådene gik på et skær under højvande. Der skete heldigvis ingen skade. Men det er den slags, man kan kalde effektiv skær-eftersøgning!

teori, at mange af disse falske undervandsskær er kommet på kortene, når skipperne i gamle dage har været tættere på land, end de kunne ønske og bagefter ville være ved. For at undgå ubehagelige spørgsmål hjemme har de opgivet sådanne skær længere til søs, end de i virkeligheden er," siger kommandørkaptajn Tegner leende.

„Men der har jo eksisteret grønlandske søkort og så før 1935!“

„Ja, og det er faktisk fantastisk godt arbejde, der er blevet udført, når man tager forholdene i betragtning. Vi moderne søopmålings-folk forstår slet ikke, hvordan man har kunnet opnå så fine resultater med det materiel, der dengang var til rådighed!“

„Og også dengang var det søværnet, der udførte arbejdet?“

„Det sagde De selv, — men det er rigtigt! Iøvrigt må man håbe, at marinen kan komme hurtigt over den nuværende mangel på personel, så også opmålingen i hjemlige danske farvande kan fortsætte.“

Otto Ludwig.

Maleren Fritz Schröder

Dette nummers smukke forside er malet af Fritz Schröder og var udstillet på malerens separat-udstilling i Århus i oktober sidste år. Fritz Schröder udstillede første gang på Kunstnernes Efterårsudstilling i 1930. Hans malemåde, der er ret „moderne“, men fuldt ud forståelig for alle, vil sikkert falde i vore læsers smag, og vi håber, det ikke er sidste gang, vi ser eksempler på Fritz Schröders kunst her i bladet.

Redaktionen.

OLUF SVENDSEN

REDERI



TOLDBODGADE 18

TELF. 2441-14541



Det er et spørgsmål om nærmeste lufthavn, hvis De vil hjem et par dage...!



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 besøg hjemme, selv om De kun har få dage til Deres rådighed. Spørgsmålet er ikke så meget, hvor langt der er fra den pågældende havn til København, men hvor langt der er til den nærmeste **lufthavn!** Så går resten af sig selv.

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

SAS

SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM



— vort eget luftfartsselskab —

Vi vasker igen på torsdag!

Om bord på et moderne skib vækker ovenstående sætning ingen større bekymringer for søfolkene. Den tid er nemlig forbi, hvor besætningerne selv skurede og skrubbete deres tøj i fritiden. Hvis man ikke sender sit snavsede tøj på vaskeri i land, er det som oftest fordi, man selv har vaskeri om bord.

Georg E. Mathiasens vaskemaskiner er kendt verden over og installeret i mange skibe, både danske og udenlandske. Den danske sømand har faktisk meget at takke generalkonsul Georg E. Mathiasen for, når han den 19. januar kan fejre 50 års jubilæum for det store foretagende, som han selv har stiftet.

Den 76-årige jubilar begyndte sin løbebane som bil- og motorecykle-fabrikant, men gik i 1903 over til at konstruere og fremstille forskellige vaskerimaskiner. Georg E. Mathiasen er lollik og skulle efter gammel familie-tradition have været landmand, men i stedet gik han i lære hos „Vulcan“ på Lolland, i hvilken virksomhed han tog svendeprov med udmærkelse. To år efter tog han eksamen som maskinkonstruktør i København og kom ind hos F. L. Smith.

Sammen med en kammerat gik han i gang med at konstruere automobiler i 1901 og fremstillede bl. a. den første danske automobil-droske. Allerede i 1904 begyndte han at eksperimentere med „knallert“-motorer, men en skønne dag så han i avisen en annonce for en hånddrevet vaskemaskine. Annoncen gav ham ideen til at grundlægge det verdensfirma, for hvilket han stadig er en meget aktiv leder.

Produktionen skred rask frem, og maskine nr. 60.000 (!) har for længe siden forladt fabrikken. Først og fremmest har Georg E. Mathiasens virksomhed hævet sig ved sine kvalitetsprodukter, hvilket bl. a. den kendsgerning, at fabrikken leverede det komplette vaskeri til den sidste olympiade, er et bevis på. Danske skibe har bragt vaskeri-anlæg til de fjerneste steder af verden, og som allerede nævnt har Mathiasen også gjort en indsats om bord på selve skibene.

Ikke alene vaskerimaskinerne har fundet stor udbredelse inden for skibsfarten; også GEM-opvaskemaskinerne hører ofte med til udstyret. — Skibene får i stigende omfang selv vaskemaskiner om bord, og Georg E. Mathiasen har leveret sådanne maskiner bl. a. til „Galathea“, „Jutlandia“ og hvalkogeriet „Thorshövdi“.



Georg E. Mathiasen drøfter en nykonstruktion med en af sine ingeniører.

På det sidstnævnte skib er der under arbejdet i Antartic til stadighed 475 mand om bord, og anlægget til „Thorshövdi“ er derfor ligeså stort som dem, der anvendes på mange vaskerier i danske provinsbyer.

Listen over de skibe, hvortil Georg E. Mathiasen har leveret vaskeri-anlæg er lang og interessant. Bl. a. indeholder den navnene på en mængde af Ø.K.'s skibe. Men der er ikke bare danske skibsnavne på listen. Man finder også navne som „Oslofjord“, „Kungsholm“, „Gripsholm“, „Statendam“, „Nieuw Amsterdam“, „Batory“ og „Pilsudski“. Endvidere har en lang række skibe med fornavnet „Høegh“ fået GEM-maskiner om bord, og endelig kan nævnes de to store hvalkogerier „Sir James Clark Ross“ og „Boschfonteen“.

Jo, søfolkene har skam fået det lettere på mange områder. De store liners kammerdrengene o.l. har grund til at være glade. Nu behøver de ikke mere at bekymre sig om snavsset og fedtet opvaskevand. De stopper bare hele opvasken i en maskine, og blanke og tørre kommer servicet ud i den anden ende af denne.

Og så har man altid et sæt rent arbejdstøj parat, for GEM-vaskeriet vasker igen på torsdag!

Mange glade og velsoignerede søfolk vil sende generalkonsulen en venlig tanke den 19. januar.

—wig.

Clicheerne

til „Vikingen“ og „Sejl og Motor“ samt de skønne farvebilag i „Jul paa Havet“

fremstilles af

Brdr. Børentzens Clicheanstalt

Kontor:

Christiansborggade 1, København V.
Tlf. BY 8040

D/s **SOLNÆS** A/s

CHR. ANDERSEN
Østerbrogade 6

Telf. Trix 3301 — 3302

Telegram: „SOLNESHIP“

Den sømand han må lide!

Bør kun læses af folk med stærke nerver

DET var et herrens vejr, med tårnhøje bølger og dårlig sigtbarhed. Men vi var heldigvis i god afstand af land, og ingen andre skibe var at se i s/s „Fantasia“s radar. Vi var på vej fra Italien til Newcastle i Australien med en last af færdigbyggede huse, der skulle medvirke til en afhjælpning af boligkrisen i Australien, som var opstået der som følge af den store tilstrømning af emigranter fra Europa. Vi havde lige anløbet Freemantle for indtagning af brændselsolie, og der var nu kun fire dages sejlads til lossehavnen. Hele besætningen glædede sig til at komme i land efter godt 40 dages sejlads.

Pludselig hørte 1. styrmand, der var vagthavende på broen, et mægtigt brag fra bakken, der lå i et uigennemtrængeligt mørke. Han sendte omgående en mand forud for at undersøge sagen. Det viste sig, at ankerspillet havde revet sig løs af fundamentet efter en særlig hård sø. Der var fare for, at det på sin vilde fart vilde slå lønningen i stykker og ryge ud over siden, såfremt det ikke blev surret omgående, hvorfor alle mand blev purret ud og sat i gang hurtigst muligt. Det var et farligt arbejde, da det på forhånd var umuligt at beregne, hvilken vej spillet ville kure, og mændene måtte også tage sig i agt for ankerkæden, som var det eneste, der holdt lidt igen på ankerspillet. Lys var der ikke meget af. Kun når månen lyste en lille smule op mellem skyerne, kunne man se. Men efter to timers forløb lykkedes det trods alt at få en wire omkring spillet og fastgøre den til en pullert, hvorefter det var en smal sag at få yderligere et par wirer omkring spillet og sikre det så meget, at det ikke kunne rive sig løs igen. Men forinden havde det dog givet endnu et par kraftige ryk, hvorved en af matroserne havde fået et ben så alvorligt i klemme, at han besvimede.

Bådsen påstod bagefter, at han tydeligt havde kunnet høre, at benet var blevet kvast, til trods for at der herskede en orkanagtig storm. Da det var umuligt at få matrosen bragt hen over dækket og op i skibets hospital, blev han bragt ned i kabelrummet, hvor han blev lagt på en presenning. For yderligere at besværliggøre det hele brækkede lysmaskinen ned, og der måtte bruges flagermuslygter de mest nødvendige steder.

Da skipper og 1. styrmand fik benet undersøgt nærmere, viste det sig, at dette var frygteligt læderet, og de anså begge, at det ville være rigtigst over radioen at få lægeråd fra land. „Gnisten“ fik ordre til at kalde den nærmeste kyststation med gnistsenderen. Det lykkedes virkelig at få en læge til at komme til

stationens radiotelefon i land. Lægen fik i få ord forklaret situationen, hvorefter han gav ordre til at forsøge at trække benet i led, hvilket absolut ikke forbedrede sagen.

„Der er sandsynligvis komplikationer i den største af tærerne,“ sagde lægen. „Riv den af. Hvis I ikke har en tandlægetang, så brug bare en almindelig knibtang.“

Det beordrede arbejde var hurtigt udført, hvorefter den næste ordre omgående kom: „Nu kommer det værste,“ sagde lægen. „Tag en mejsel og tør den af med en tolv tvist, fjern blodet på benet og slå et mærke i det på det sted, hvor I mener, det er bedst at sætte det af. Så har I noget at sigte efter, når I nu tager en stor økse, som helst skal være nogenlunde skarp, og prøver at hugge benet af i eet hug. Kan I ikke det, så forsøg med et nyt hug. Resultatet bliver næsten det samme. Benet bliver bare lidt mere flosset i kanterne. Da I siger, at patienten er vågnet af besvimmelsen igen, vil han nok skribe, men det plejer kun at vare et øjeblik. Han vil snart besvime igen.“

Styrmanden syntes jo nok, at det var en lidt skrap fremgangsmåde, men den anden var jo fagmand, så det var jo nok rigtigt. Så påbegyndte han værket, og det viste sig, at lægen virkelig var fagmand. Alt, hvad han havde sagt, kom til at passe, bortset fra at der efter to drabelige slag med øksen endnu hang en las tilbage.

„Tag en nedstryger og sav det sidste stykke af med. Det er sådan en tingest glimrende egnet til,“ sagde lægen. „Nu skal patienten have fuldkommen ro i nogle dage og såfremt han ikke vil ligge stille, må I surre ham forsvarligt. I morgen kan I kalde mig over radioen påny, så jeg kan give jer yderligere ordre.“

Skipperen og 1. styrmanden syntes stadig, at det var en lidt hårdhændet fremgangsmåde, men blev enige om, at de i Australien måske ikke var så langt fremme inden for lægevidenskaben. Begge de herrer studsede dog lidt, da lægen næste dag gav ordre til at slå patienten ned, hvis denne blev ustyrlig. Alligevel sendte man for en sikkerheds skyld bud efter en forhammer fra maskinen.

Matrosen viste ved sin opvågning tydelige tegn på uro, og styrmanden hævdede allerede hammeren for at slå det sidste, afgørende slag, da gnisten kom springende, bleg som et lig, og fortalte, at han havde fået galt nummer. Det var et dyrehospital, han havde fået fat i.

Matrosen kom over det og læser nu til telegrafist for forsikringssummen.



„Forsøg at trække benet i led.“



„Riv storetåen af!“



„Så et mærke med en mejsel!“



„Forsøg med et nyt hug!“



„Tag en nedstryger —!“

...fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



Flydende hoteller.

Under kronings-højtidelighederne i London til sommer vil seks store linere komme til at gøre tjeneste som flydende hoteller. Skibene er: „Stella Polaris“, „Batory“, Panama-skibene „Nassau“ og „Silver Star“, samt „Ocean Monarch“ og det hollandske „Rijndam“. Disse store skibe skal tilsammen rumme 3400 turister i en uge.

Et skib kan bruges til alt.

Skibes brug som hoteller er ikke noget nyt. I det hele taget kan et skib komme ud for lidt af hvert. De fleste af læserne husker sikkert, at Hitler engang før krigen samlede tyske statsborgere, der var bosat i Danmark, om bord på en liner for at de på internationalt farvand kunne stemme om et af hans mange mærkelige påfund. (Kan nogen af læserne forresten sige mig, hvad der skulle stemmes om, og hvad skibet hed?).

Apropos politik.

I begyndelsen af den sidste krig, da det så sortest ud for de allierede, måtte den belgiske regering flygte ud af landet. Trods landflygtigheden arbejdede kabinettet videre. Før at give sine beslutninger vægt og gyldighed fortsatte regeringen teoretisk set sit arbejde på belgisk grund, idet den samledes om bord på den belgiske liner „Baudouinville“, mens denne lå i Bordeaux.

Definition.

Hvad er en styremaskine? — Det er en tingest beregnet på at holde dig vågen på frivagten!

En ridderlig tradition.

I den engelske marine har det gennem århundreder været skik at lade erobrede, fjendtlige skibe beholde deres oprindelige navne, hvis de før erobringen kæmpede tappert.

Pelikaner.

Og da vi nu er ved det orlogsmæssige, kan det nævnes, at en orden i den danske marine tit kaldes en „pelikan“.

Kannibalisme.

Efter krigen købte den danske marine som bekendt nogle hurtigbåde fra de allieredes overskudslagre i Tyskland. Enkelte af disse både bliver anvendt til at tage reservedele fra til de øvrige fartøjer af klassen. De både, det går ud over, bliver — udtrykt med et næsten officielt slangord fra søværnet — „kannibaliserede“!

En skipperhistorie.

En dreng havde lige fået sin første hyre og stod nu foran skipperen, der mønstrede ham med en noget misbilligende mine og sagde: „Nå, det er nok den gamle historie om familiens sorte får, der bliver sendt til søs?“ — Drengen, der var temmelig rapmundet, manglede ikke svar: „Nej, herr kaptajn,“ sagde han, „forholdene er anderledes nu, end da De var ung!“

Hvad koster det?

Driften af det norske vejrmelde-skib på 66 grader Nord, 2 grader Øst koster årligt 1,9 millioner norske kroner. Heraf betaler Danmark de 460.000 og Belgien de 500.000 kroner. Resten af udgifterne fordeles mellem Norge og Sverige med henholdsvis 64 og 36 procent. Norge opretholder tjenesten med to skibe, „Polarfront I“ og „Polarfront II“, der begge er ombyggede engelske korvetter. Skibene har basishavn i Bergen og opholder sig

på stationen på skift. Vejrmeldinger udsendes hver tredje time. Norge og Sverige har fornylig fornyet deres aftale af 28. februar 1949 vedrørende stationens drift.

Ikke et ord om „Harald“!

Det har i dagspressen været meddelt, at D. F. D. S. i 1903 byggede, kulfyrede dampskib „Harald“ er blevet solgt til Italien. Der har ganske vist været forhandlinger i gang, men i sidste øjeblik gik handlen tilbage.

Sammenstød med hval.

Der kan fortælles mange hårrejsende historier om sårede hvalers raseri. De fleste af dem er sikkert fostre af fantasien. Men her er en, der er garanteret autentisk: Den amerikanske hvalfanger „Essex“ blev i 1819 „torpederet“ af en ca. 30 meter lang hval i det sydlige Stillehav. Hvalen ramte forskibet med en fart af 3 knob. „Essex“, der derved fik en lækage under vandlinien i den lav side, begyndte straks at tage vand ind, og besætningen blev kommanderet til pumperne. Men også hvalen tog skade. Blødende og rasende af smerte svømmede den over til skibets læ side og torpederede det påny, denne gang for fuld kraft. Angrebet kom til at betyde døden for både hvalen selv, der straks gik til bunds, og for 15 mand om bord på „Essex“. Skibet sank i løbet af en halv snes minutter.

Tronfølgeren fortæller.

Fornylig fortalte jeg saltvands-anekdoter ved en manne-aften på Marinekasernen i Århus. Tronfølgeren, Prins Knud, var til stede og kvitterede bl. a. med denne historie: Mens prinsen var chef for Middelgrundsførtet, var der en tåget aften ligefrem trængsel af grundstødte skibe i farvandet omkring fortet. Trods tågen observerede vagten pludselig en mand, der spadserede rundt på fortets cirkelformede bølgebrøder. Man sendte en båd ud og spurgte, med hvilken ret manden opholdt sig der. „Jeg leder efter en taxa,“ svarede den fremmede nok så frejdigt. Det viste sig, at han var fra et af de strandede skibe og troede, at han befandt sig i Frihavnen!

Sejlskibe eller ikke?

Uden at tage stilling til den øjeblikkelige diskussion om sejlskoleskibenes berettigelse kan jeg fortælle, at den norske marine for tiden har planer om at leje et sådant skib til uddannelsen af sine kadetter. Foreningen „Oslos seilende skoleskip“ har tilbudt søværnet at udleje „Christian Radich“ seks måneder fra 15. juli 1953. Den norske marine er i høj grad interesseret og håber at få bevilget de nødvendige penge til lejen af det smukke sejlskib.

Minesøgning fra luften.

Amerikanerne har nu taget de populære helikoptere i brug ved eftersøgningen af miner langs Koreas kyster.

Salutskydning.

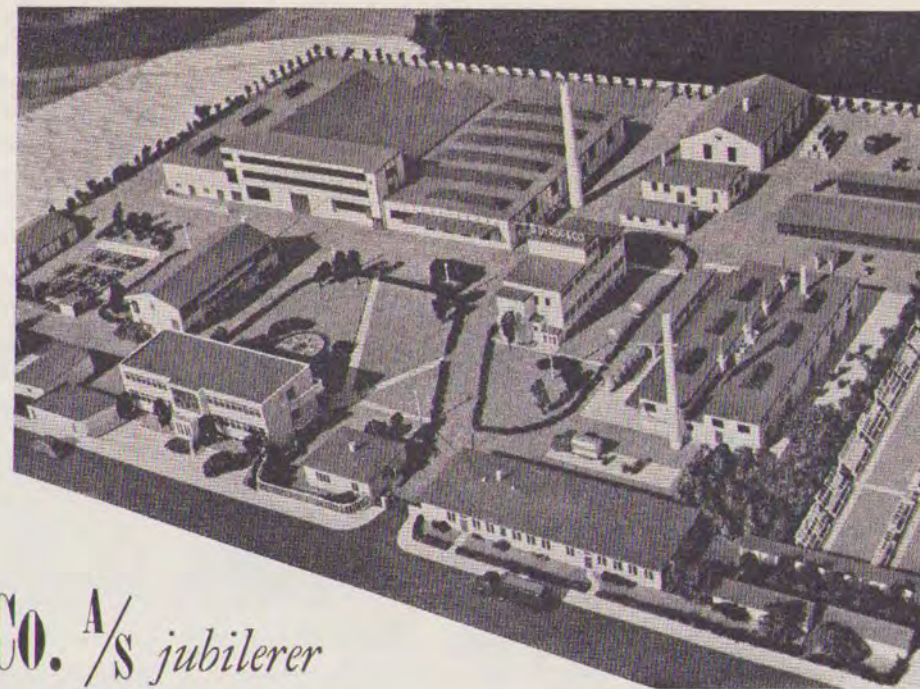
En salut til søs består altid af et ulige antal skud. Dette skyldes, at man i gamle dage mente, at et lige antal salutskud betød uheld.

„Krudt-aber“ i filtsko.

For at blive ved krudtet, kan jeg fortælle, at i mange af de gamle, sejlforende krigsskibe var både dørk og skodder i krudtkamrene beklædt med filt, for at der ikke skulle opstå gnister. Til overflod var „krudt-aberne“, mændene i krudtkamrene, tvunget til at gå i filtsko, og de måtte overhovedet ikke have metalgenstande på sig.

„Det lille Hollywood“
i jugleperspektiv.

25 år i farver



S. Dyrup & Co. A/S jubilerer

25 år er ingen alder for en stor virksomhed. Det er faktisk rent fantastisk, at farve- og lakfabrikken S. Dyrup & Co. A/S, der den 2. januar 1953 fejrer 25 års jubilæum, på så kort et åremål har opnået en så fin position, som den har.

Den store virksomheds mange medarbejdere vil på jubilæumsdagen mindes Sigurd Dyrup, fabrikkens stifter. Dyrup var født i 1891 og døde allerede i 1949. Han sled sig op i sit arbejde, men hans liv var rigt. Han var bonde-søn, men havde ikke selv lyst til landbruget. Efter at have taget studentereksamen i Odense kom han på Polyteknisk Læreanstalt. I sin studietid lærte han bl. a. Ejnar Thomsen og senere Axel Monberg at kende. Disse to mænd, der nu er indehavere af firmaet Monberg & Thorsen, fik senere i livet stor betydning for Dyrup.

I 1915 fik Sigurd Dyrup sin eksamen som fabriksingeniør og ansattes i firmaet Sadolin og Holmblad. Under den første verdenskrig sendtes han af dette firma til U. S. A. for at fremskaffe råvarer til farve- og lakproduktionen. Egentlig skulle Amerika-opholdet have været ganske kort, men Tysklands uindskrænkede ubådskrig spærrede vejen hjem, og Dyrup tog orlov fra sit firma.

På den anden side Atlanten fik den unge danske ingeniør ansættelse i to store farve- og lakfirmaer. Hos Cook Paint and Varnish Co. i Kansas City blev man hurtigt klar over Dyrups store evner, og da han efter krigen vendte hjem til Danmark, fik han fra dette firma et meget fristende tilbud, som han ikke kunne modstå. Altså rejste han påny over Atlanten. Denne gang ville han blive. I 1923, i en alder af kun 32 år, blev han virksomhedens vicepræsident.

Men længslen efter Danmark fik alligevel overtaget, og Dyrup og hans hustru rejste hjem igen. I 1924 tiltrådte han som kompagnon i en lille farve- og

lakfabrik i Brønshøj. Han ville oparbejde denne virksomhed til noget stort, men hans kompagnon var ikke rigtigt på bølgelængde med ham. Så tilbød Monberg & Thorsen at overtage kompagnonens interesser i 1927.

Den 2. januar 1928 dannede de tre venner så virksomheden S. Dyrup & Co. A/S. Dyrup arbejdede hårdt og forstod at skaffe sig dygtige medarbejdere, der hurtigt lærte at respektere og holde af deres chef. Fabrikken voksede stadig, og da Monberg & Thorsen fik arbejdet med Lillebæltsbroen, vandt et af Dyrups produkter, rustbeskyttelses-farven „stålhud“ en eklatant sejr. Stålhud blev anvendt både på Lillebælts- og Storstrømsbroen og faktisk på alle de danske broer, som senere er blevet bygget, ligesom dette produkt har fundet anvendelse hele jorden over til de mest forskelligartede formål. Man får et begreb om, hvor meget stålhud, der måtte produceres, når man hører, at Lillebæltsbroen repræsenterer en stål-overflade på 100 tønder land og Storstrømsbroen en overflade på 150 tønder land, eller Kongens Nytorv 23 gange, når de enkelte behandlinger sammenregnes.

Det er klart, at den lille fabrik i Brønshøj ikke mere kunne følge med. Derfor udvidede man med en fabrik på et isoleret område, der hurtigt omkransedes af villahaver, hvorfor man snart måtte se sig om efter en ny grund. Man fandt denne i Gladsaxe, hvor man købte et område på 16 tønder land. Den første bygning stod færdig her i 1934, men siden da er mange andre kommet til, og i dag er virksomheden en hel lille by af smukke, hvide bygninger, som Gladsaxe-borgerne kalder „Det lille Hollywood“. Virksomhedens smukke ydre er den bedste reklame for dens produkter.

Under besættelsens første dage tog man for alvor fat derude i Gladsaxe. De kommende år blev meget anstrengende for Dyrup. Først og fremmest var der jo råvare-problemet, dernæst trafik-problemet og endelig

besværet med at holde sig klar af leverancerne til tyskerne. Alt dette sled på den markante skikkelse, og Dyrup led derfor en alt for tidlig død.

Efter Sigurd Dyrups død indtrådte skibsbygningsingeniøren og skibsfarts-manden C. Hill-Madsen i virksomheden som direktør. Og firmaet, der skylder ikke alene Dyrup, men også Monberg og Thorsen sin væl-

dige fremgang, vokser stadig og har en stor eksport til de fjerneste egne af kloden og filialer i flere lande. S. Dyrup & Co. har vundet international anerkendelse både på stålhud, på farver og på lakker. Disse produkter har gjort sig gældende ikke alene på land, men også på søen, hvor de anvendes af store damp- og motorskibe såvel som af små lystfartøjer. —wig.



Kender De dette skib?

Flere læsere har spurgt om, hvorfor „Vikingsen“ ikke bringer nogle flere fotografier af de gamle sejl-skibe. I den anledning opfordrer vi læserne til at låne bladet sådanne billeder. Vi har i tidens løb bragt en mængde sejlskibs-fotografier, men såfremt vi får fat i nogle billeder, som ikke før har været bragt, vil vi na-

turligvis med glæde bringe dem. Selv lægger vi for med ovenstående billede, idet vi — for at prøve læsernes skarpsindighed — beder Dem identificere skibet. Vi kan røbe, at det er en englænder, fotograferet under den første verdenskrig. Og så håber vi at modtage mange gode billeder og mange rigtige svar.

Ny, opsigtsvækkende redningsvest

Efter langvarige forsøg har fa. Lauritz Andersen & Co. A/S bragt en ny redningsvest på markedet under navnet „Mermaid“. Denne vest, der er godkendt af skibstilsynet, er fremstillet af et specielt imprægneret glas-lærred med et fyldmateriale af expanderet plastic. Ingen af disse stoffer absorberer vand, og vesten kan hverken rådne eller brænde og angribes ikke af saltvand og syre. Desuden er den nem at opbevare og tage på, ligesom den er ganske ufarlig at have på under udspring fra ret stor højde.

Den sidste hædersbevisning

Mange mennesker lærte at sætte pris på dykker Ferdinand Jensen. Langt op i alderdommen kunne man træffe den gamle, lystige dykker i Marineforeningen, hvor han følte sig rigtigt hjemme. Ferdinand Jensen,

der levede en stor del af sit liv i Hirtshals og her dannede en Marineforenings-afdeling, er ikke blevet glemt af sine gamle venner. Fornylig fiskede nogle af hans kammerater i Hirtshals en stor sten op af havet og sendte den til København, hvor Ferdinand Jensens navn indhuggedes i den. Den 20. december blev stenen opstillet på dykkerens grav på Holmens Kirkegård.

A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders

NYT I NOTER

Dansk skib fra vesttysk værft.

Howaldts-værftet i Kiel har søsat fragt-motorskibet „Lotte Skou“ til rederiet Ove Skou. Skibet har følgende dimensioner: Længde 116 m, bredde 17 m, sidehøjde 10 m og dybtgående 7,85 m. Hoved-dieselmotoren yder 5400 h.k., der giver en fart af 16 knob. Et lignende skib er under bygning på samme værft til samme rederi. Rederiet har iøvrigt solgt M/S „Lotte Skou“ til et fransk rederi, og et nyt er i stedet bestilt hos B. & W.

Vesttysklands handelsflåde.

Opbygningen af den vesttyske handelsflåde skrider stadig frem. En del skibe er blevet tilbagekøbt, andre er blevet hjertet og istandsat, men hovedparten af flåden består af nybygninger, der hovedsagelig er blevet bygget på vesttyske værfter. Den tyske handelsflåde er nu oppe på

483 fragtskibe på tilsammen 999.304 tons brutto og 49 tankskibe på tilsammen 126.064 tons brutto ialt 532 skibe på tilsammen 1.125.373 tons brutto

Desuden råder den vesttyske handelsflåde over 917 skibe i kystfart, for en stor del består disse af nybygninger, på tilsammen ca. 134.600 tons brutto og 195.300 tons d. w. Vesttysklands handelsflåde er derfor blevet en vægtig faktor i Europas skibsfart og en betydelig konkurrent.

Medens tank-flåden i den vesttyske handelsflåde udgør ca. 10 procent, er den i den internationale skibsfart på ca. 30 procent. Efter ophævelsen af byggegrænser vedrørende tankskibe for Vesttysklands værfter opnåede disse værfter en betydelig position. Deutsche Werft A. G. i Hamborg, der allerede før krigen var en fremragende faktor i vesttysk tankskibsbygning, ligger nu som nr. 1 med bygningen af 24 skibe på ialt ca. 460.000 tons d. w. Som nummer to følger Howaldts-værftet i Kiel med 22. Med hensyn til tonnage-tallet ligger Howaldts-værftet dog i spidsen med ca. 550.000 tons d. w. Howaldts-værftet i Hamborg ligger også inde med vældige byggeordrer på tankskibe, bl. a. tre kæmpetankskibe på ca. 45.000 tons d. w. hver! Vesttysklands største tankskib er M/T „Roland“ (18.000 tons d. w.), der tidligere sejlede under dansk flag som M/T „Eleonore Mærsk“. De største

tankskibe, som for øjeblikket er under bygning til tyske redere, er to skibe på hver ca. 16.500 tons.

Et „come-back“ for Vesttysklands nordatlantiske passagerflåde?

Trods visse vanskeligheder i opbygningen af den vesttyske handelsflåde i almindelighed og den vesttyske passagerflåde i særdeleshed er der stadig planer fremme om at genopbygge en vesttysk flåde af linere for Nordatlanten. En repræsentant for den vesttyske forbundsregerings trafikudvalg har været på besøg i U. S. A., og siden da har der været adskilligt fremme i New York-bladene angående oprettelsen af en sådan flåde til fart mellem Hamborg/Cuxhaven eller Bremen/Bremerhaven og New York. Til at begynde med bliver det i alle tilfælde en mere beskedent trafik etableret af HAPAG og NORDLOYD med tre skibe på hver ca. 20.000 tons brutto og med en fart af 23—24 knob. Skibene skal kunne befordre 1000 passagerer, og ordrerne på dem indgives til værfterne i det kommende forår. Finansieringen skal efter forlydende være i orden, og værfterne skal kunne levere skibene inden for 2—3 år.

Dansk interesse for aktiv-ror.

Nobiskrug-værftet i Rensborg afleverede i juni 1952 et fragtmotorskib, „Irmgard Pleuger“, (omtalt i „Vikingsen“ nr. 11-1952), der udmærker sig ved et nyt styre-anlæg, det såkaldte aktiv-ror. Fornylig blev skibet fremvist for repræsentanter for D. S. B., der efter forlydende er interesseret i sådanne ror for bælt- og sund-færgerne.

Nootbaar.

Det skulle være 1911

I artiklen om forhenværende havnefogedassistent Svendsen i vort december-nummer skrev vi, at Svendsen indtrådte i havnevæsenet i 1921. Der skulle have stået „i 1911“.



CHR. ANDRESEN

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Dania“

Amaliegade 33 - Telef. 11598 - 11568

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

Sikkerhed til søs
DECCA NAVIGATOR
DECCA RADAR

DECCA NAVIGATOR AKTIESELSKAB

KRYSTALGADE 15 - KØBENHAVN K.
TELEFON BYEN 8310

Fra søretten

Sø- og handelsretten har fornylig afsagt dom i en interessant sag om fortolkning af en policebestemmelse om risiko for „krigsskade“.

De nærmere omstændigheder var følgende:

Under en nordvestlig storm den 19. marts 1951 styrede fabrikant J. Jørgensen sit jernskib, M/S „Gertrud“, der er bygget i 1894, østsydøst mod Isefjorden, hvor fører og bedstemand kl. 21.45 hørte et svagt knald, som de dog ikke tillagde nogen betydning. Kl. 22 konstateredes imidlertid vand i maskinrummet, og da det på grund af de vanskelige vejrforhold, og da vandet stadig steg, ikke var muligt at nå Hundested havn, måtte føreren sætte skibet på en flad grund ved vestsiden af Isefjordens munding. Her blev besætningen bjerget og skibet bragt til Hundested. Det er iøvrigt senere solgt til ophugning for 6000 kr.

Der var ikke tegnet kaskoforsikring, men skibet var krigsforsikret med en selvrisko på 25 procent hos Krigsforsikringen for Danske Skibe. I policen indeholdes følgende bestemmelse om selskabets ansvar: „Kan årsagen til, at et skib er forsvundet eller forlist, ikke oplyses, erstattes skaden af krigsforsikringen, hvis der er størst sandsynlighed for, at skaden skyldes krig. Er der lige så stor sandsynlighed for, at skaden skyldes andre årsager, erstatter krigsforsikringen halvdel af skaden“.

Der opstod nu strid om, hvem der skulle betale skaden 80.000 kr. ÷ selvrisko 25 procent eller 60.000 kr., og sagen blev af ejeren indbragt for sø- og handelsretten til afgørelse.

Her gjorde ejeren navnlig gældende, at skibets hovedskade — en opsætning i bunden — formentlig skyldtes en mineeksplosion, og at forsikringselskabet

AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE-DAMPSKIBSSELSKAB
FREDERIKSGADE 17
KØBENHAVN K

Har De fået HAVETS DANMARK -

Den dejlige billedbog — tilegnet Hs. Maj. Kongen — der som en hyldest til den danske sømand skildrer vort lands indsats som søfarende nation. Red. af ERNST MENTZE. Med dansk og engelsk tekst. Stort format kr. 14.50, ib. 17.50. Fås hos boghandlerne.

En dejlig bog for søens folk!

HAASE

følgelig var dækningspligtig. Det var rimeligt at antage, at den neddæmpede lyd og efterfølgende rystelse ikke var blevet bemærket i det hårde vejr, og at den lyd, som fører og bedstemand havde hørt, var fremkaldt ved sprængning af nitterne i maskinskottet lige under styrehuset, hvor de opholdt sig.

Krigsforsikringen bestred, at der var holdepunkter for at antage, at skaden skyldtes en mineeksplosion.

Retten frifandt — bl. a. på grundlag af havariexpertens udtalelser og syn og skøn i sagen — krigsforsikringen. Der var ikke fornøden støtte for at antage, at skaden skyldtes „mineeksplosion eller dog med lige så stor sandsynlighed sådan eksplosion som almindelig søulykke“. Ved afgørelsen lagde retten vægt på, at der fra besætningens side intet var foretaget m. h. t. en sådan eksplosion, at der ingen skade var sket på motoren, og at farvandet ikke frembød minefare. Sandsynligheden talte derimod for, at skaden skyldtes den hårde medfart, som overgik det gamle og svage skib under dets henståen på grunden under sø- og strømpåvirkning.

Immanuel Lorck.

„Vikingen“ ønsker alle sine
læsere et godt nytår og takker
for interessen i det svundne år.

A/S DET DANSK-NORSKE
DAMPSKIBSSELSKAB
Amaliegade 33 - København K.

En dansk redningsdåd

Historien om alle tiders mærkeligste strandning ved Skagen
og det danske redningsmandskab storartede indsats

AF H. TROLLE-STEENSTRUP

Den 23. februar 1918 strandede den spanske fragtdamper „Igotz Mendi“ tæt ved Skagens fyr på en revle omtrent 350 meter fra land. Det var en af de mærkeligste om ikke den allermærkeligste strandning på Jyllands kyster, for S/S „Igotz Mendi“ var ikke et frit fartøj, men et krigsbytte taget som prise af den uvinkundige tyske hjælpekrydser „Wolf“, der i henved halvandet år under den første verdenskrig gjorde det indiske ocean og Sydhavet usikker for den allierede og neutrale skibsfart. „Wolf“, der kommanderedes af kaptajn Nerger, lagde i løbet af femten måneder op mod fem hundrede søminer og tog fjorten fremmede skibe til fange, for efter at have taget det brugelige af deres last om bord at sænke skibene sporløst. Nummer 7 i rækken af „Wolf“'s ofre var den amerikanske bark „Beluga“, ført af skipper Stanley Cameron, der havde sin kone og 6-årige datter Nita om bord. „Beluga“, der var på 590 tons, havde en last af benzin bestående af 15.000 kasser og stak ud fra San Francisco den 15. maj 1917 for at gå til Sydney i Australien. Den 9. juli, da „Beluga“ befandt sig på den 26. sydlige breddegrad, blev den præjet af „Wolf“, der affyrede nogle skud for hoven, fik barken til at lægge bi og derefter bordede den som prise. Efter at have bragt 300 kasser alle over på „Wolf“, sænkede den tyske krydser barken med kanonskud. Det var den 11. juni, og „Beluga“ sank ved det nittende skud. Besætningen og passagerer på de fangne skibe blev taget om bord på „Wolf“, hvor de stuedes sammen, men iøvrigt fik en human behandling, da såvel „Wolf“'s kommandant, kaptajn Nerger, som de tyske matroser gjorde, hvad der var menneskeligt muligt for at mildne fangernes kår. Næstkommanderende på „Wolf“, søløjtnant Rose, var derimod af en anden støbning. Hårdhertet, hensynsløs, hoven og ubehagelig gjorde han sig forhadet af både fangerne og de tyske sømænd. Kaptajnen på „Beluga“, Stanley Cameron, udgav senere en skildring af de ti måneders fangenskab på „Wolf“. Han lægger ikke fingrene imellem i sin omtale af løjtnant Rose, hvormod han næppe har lovord nok for kaptajn Nerger og hans tyske mandskab.

Den 10. november 1917 opsnappede „Wolf“ den 1640 tons spanske damper „Igotz Mendi“, der var lastet med kul og derfor en brillant prise for den tyske krydser, der på sit pirattogt jo ikke kunne gå ind til de normale kulhavne for at få sit brændsel og derfor var nødt til at skaffe sig kul og olie fra de vobrede dampere. „Igotz Mendi“ blev derfor ikke sænket, men fulgte „Wolf“ som kulskib, da kursen blev lagt tilbage til Tyskland. De fleste af de tilfangede passagerer og en del af mandskabet fra de sænkede dampere blev bragt om bord i „Igotz Mendi“, der

under Rose som kaptajn skulle prøve på at nå en tysk havn.

For at bryde den engelske blokade, måtte „Wolf“ og „Igotz Mendi“ søge helt op under Island, og her kom de to skibe fra hinanden. Det var den 6. februar 1918. Den 18. i samme måned fik Rose et trådløst telegram fra Berlin, der meldte „Wolf“'s sikre ankomst i tysk havn. Rose søgte nu at eftergøre kaptajn Nergers bedrift og navigerede forsigtigt „Igotz Mendi“ ned langs den norske kyst, og han havde allerede Skagen i sigte, da han ved at tage fejl af lyset fra Skagens fyr og et fyrskip løb skibet på grund.

Om strandingen og den efterfølgende bjergning fortæller kaptajn Cameron i korthed gengivet dette:

„Umiddelbart efter strandingen fik vi lov til at komme op på dækket. En af de fangne neutrale sømænd, en dansker ved navn Jensen, genkendte kysten og sagde mig, at den lille fiskerby Skagen kun lå tre-fire km borte, og at et af de allerbedste bjergningsmandskaber var stationeret der. Det viste sig at holde stik, for godt en timestid senere roede en redningsbåd op til „Igotz Mendi“'s skrog. Kaptajn Rose tog redningsbådens fører ind i sit kahyt, jog alle fangerne ned under dækket og gav den brave dansker en sludder for en sladder. Han fortalte, at den strandede damper var en tysk fragtbåd på vej fra Bergen til Kiel og bad redningsbådens skipper telefonere efter bjergningsdamper til at hale „Igotz Mendi“ af grunden. Rose anmodede indtrængende om hurtig hjælp, da blot nogle timers opsættelse kunne sætte damperen så fast, at den ikke ville kunne komme flot, og han tilbød 25.000 kroner for et rask arbejde. Imidlertid roede redningsbåden i land, satte sig i forbindelse med kaptajn Lagoni på den danske krydser „Diana“ og ymte til denne noget om, at alt nok ikke var, som det skulle være om bord på den strandede damper. Lagoni gik så ombord i „Igotz Mendi“, og medens han konfererede med kaptajn Rose, sendte han en af sine officerer om på skibet for at kigge det efter i sømmene. Denne officer, hvis navn kaptajn Cameron ikke giver, kom i snak med førortalte danske sømand Jensen og fik hele sandheden at vide. Og dermed var Roses fabel om en tysk fragtdamper på vej fra Bergen til Kiel afsløret. Resultatet var, at kaptajn Lagoni greb energisk ind. Allerede tidligt næste morgen var hjælpen der, og om den er det bedst at bruge Camerons egne ord:

„Jeg blev vækket kl. 6.30 mandag den 25. februar, en dato jeg aldrig vil glemme, så længe jeg lever, af en tysk sømand, der råbte: Stå op, kaptajn og hold Dem klar til at gå i båden. Jeg tror, jeg slog alle tiders hastighedsrekord med at få klunset på. Jeg tog min lille datter på ryggen og kravlede ned i rednings-

båden. Søen gik højt, og da „Igotz Mendi“ stod urokkelig fast i sandet, medens redningsbåden gyngede på bølgerne, var det ikke nogen let sag at klare, men jeg indså, at jeg måtte hoppe i samme sekund, som redningsbådens ræling var i niveau med mig. Det gik godt både for mig og min kone, men for en del af de ikke søvante passagerer var det meget vanskeligt. Nogle af dem måtte bogstaveligt talt rives med magt fra det strandede skib. Vi kom dog alle helskindet ned i redningsbåden, der straks roede mod land. Da båden kom ind i brændingen og bølgerne slog op over os, troede mange af os, at vor sidste time var kommet, og at det nu var et spil om at svømme i land eller drukne. Men vi glemte, af hvad støbning de mænd var, som bemandede redningsbåden.

Jeg har set adskillige redningsmandskaber foretage øvelser og har tilbragt et helt år på Cap Nome i Alaska, hvor søen året rundt står så hårdt mod kysten som få steder i verden, men aldrig har jeg set et redningsmandskab af den kaliber som disse danske fiskere. De var gennemgående et halvt hundrede år gamle og lignede manden på det verdenskendte reklamebillede for „Life Buoy Soap“, altså søulke uden dadel og lyde, sømænd af reneste vand og utroligt modige og adrætte folk. Da båden kom ind i brændingen, kastede de et varpanker ud med en lang line og halede bogstaveligt den tunge båd iland. En kæmpemæssig brådsø, der lige skulle til at bryde, rejste sig truende over os, men i samme øjeblik rettede styrmanden båden og fik den til at glide mod land på samme måde som kanakerne på Sydhavserne foretager deres berømte sport stående på nogle planker, der driver i land midt i brændingen. Da vi endelig følte fast jord under fødderne, teede vi os som gale. Vi dansede, råbte og sang, omfavnede vore redningsmænd og vidste ikke, hvordan vi skulle takke dem. Det var sandelig også sådant postyr værd, for at tænke sig at komme i land i det neutrale Danmark efter ti måneders fangenskab på en tysk krydser, og det lige som vi ventede at blive ført til Tyskland for der at sættes i en fangelejr for Gud ved hvor lang tid! Vi blev bragt hen til det nærliggende fyrtårn, hvor fyrmesteren og hans familie tog sig af os som den mest kærlige og omsorgsfulde samaritan. Vi fik tørre klæder, og der blev skænket skoldhed kaffe for os. Ved middagstid tog vi til Skagen, hvor vi skiltes for hver at drage sin vej. Min familie og jeg tog ind på Sømandshjemmet, hvor værten, Borg-Hansen, gjorde alt for os. Og her vil jeg erklære, at jeg intetsteds har truffet en mere hjertelig, mere gæstfri, hjælpsom og elskelig befolkning end indbyggerne i den lille fiskerby Skagen. De folk var sandelig første klasses helt igennem, hjertemennesker, gode glade og så utrolig hjælpsomme, som man næppe finder magen til noget sted på jorden.“

Her slutter Cameron sin beretning. Han tog senere til København, men om hans og hans families videre skæbne får man intet at vide.

En god ugestid efter strandingen havde Politikens

korrespondent er samtale med kaptajn Rose. Interviewet står at læse i bladet for mandag den 9. marts 1918 og lyder således:

„Kaptajn Rose er typen på den moderne tyske marineofficer, både sømand og verdensmand... og hans syn på mennesker og begivenheder er præget af Hamburg-Amerikaliniens valgsprog „Mein Feld ist die Welt“ (Hele verden er mit område). Årsagen til strandingen? Mangel på søkort. „Igotz Mendi“ sejlede mellem Amerika og Indien og havde derfor ikke ordentlige søkort over de nordiske farvande. Alle fangerne opførte sig godt med undtagelse af den spanske styrmand, der kastede sænkingsbomberne overbord... Ikke een mislyd på hele turen. En af fangerne var en dansk mand, Hans Jensen fra Skive, en ganske almindelig matros, men „der stikker en gentleman i ham“. Kaptajn Rose slutter: „Ejendommeligt var det for mig daglig at tumle med millionværdier og samtidig vide, at min gage var 300 mark mdl. For den sum kan min søn og min kone lige leve i Hamburg, men der blev intet tilovers. Købmænd, børsspillere og neutrale har tjent formuer på krigen, vi, der fører krigen får intet udbytte. Men æren? — Æren, ja, nu sidder jeg foreløbig som interneret officer i Villa Cafua i Ålborg. Det er resultatet af 15 måneders kamp, anstrengelse og nervespænding, som man kun står igennem een gang i sit liv.“

Hvad der siges i dette interview om kaptajn Rose stemmer ikke ganske med skipper Camerons indtryk af manden. Efter den amerikanske kaptajns sigende var Rose noget nær en sødjævel, hård, hoven og hensynsløs. På side 137 i sin bog skriver han, at alle om bord på „Wolf“, både officerer og mandskab med ene undtagelse af Rose, stedse viste sig venlige og forstående mod fangerne. Rose var patent-patriot og hånede den amerikanske indsats i krigen. Stjernebanneret gav han øgenavnet „Star Sprangled Banana“, og han tog intet særligt hensyn til kvinder og børn. Derimod hævdede Cameron kaptajn Nerger til skyerne som et hjertemenneske, en modig og retskaffen mand, som gjorde sømandsstanden den største ære.

Hvad der senere blev af Nerger og Rose, ved man intet om. Oplevede de den anden verdenskrig og fik de under den lejlighed til at lægge deres så vidtforskellige egenskaber for dagen? Vi ved intet, men det ville være interessant at høre noget derom.

Finske isbrydere

Efter den sidste krig måtte Finland aflevere et par af sine bedste isbrydere, nemlig „Jaakarhu“ og „Voima“, til Sovjetunionen. Finland har imidlertid nu fået en ny „Voima“, der med sine 10.500 h.k. er Finlands og en af verdens kraftigste isbrydere. „Voima“, der har helsvejst skrog, er beregnet for søgående isbrydning og har en længde af 83,5 meter. Skibet har diesel-elektrisk maskineri og fire propeller. Det er for øjeblikket under udrustning, men vil ikke blive færdigt til arbejde i isen før vinteren 1953—54. Finland har dermed fem større isbrydere.

—wig.

Fra Værft, Rederi og Havn

Villeg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. januar 1953



Medlemmer

- A. P. Müller
- A/S Det Baltiske Kompagni
- Det Færøiske Dampskibs-Selskab A/S
- J. Lauritzen
- Det Danske Petroleum A/S
- D/S Tjorn A/S
- D/S Norden A/S
- A/S Det Dansk-Franske D/S
- A/S D/S Dannebrog
- A/S Progress A/S
- D/S Myren
- A/S Motortramp
- A/S D/S D. F. K.
- D/S Inlands A/S
- A/S Jysk Toff
- A/S Dania A/S
- A/S D/S Vandalia
- A/S D/S Helmsdal
- A/S D/S Oront
- D/S Pacific A/S
- Fraser Smith & Erik Lang
- D/S Herland
- A. H. Basse Rederi A/S
- H/S Baltic
- D/S „Botnia“
- C. Thomsen, Dampskibsrederi, A/S
- A/S Det Danske Kulkompagni
- H/S og Bortbold af 1866, A/S
- A/S Det Orion
- A/S Ein. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise
- H/S Origo A/S
- Skibet M. Jensen A/S
- A/S Værft D/S
- H/S Phoenix A/S
- A/S Det Dansk-Norske D/S
- H/S Viking A/S
- A. F. Sørensen (D/S Concordia)
- A/S Færøskiberederiet
- Cy. Andersen
- A/S Det Danske Sukkerfabrikker
- H/S Actif A/S
- Hans Brønning
- Det Norske Nordiske Telegrafskib A/S
- Smith American Gulf Oil Transport Company A/S
- Andersaa Rederi A/S
- Det Færøiske Bugseriselskab A/S
- Rederi A/S Kumma
- A. H. F. B. & Ein. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise
- H/S Havn A/S
- H/S Phoenix & D/S Ah A/S
- Rederi A/S Kongrud

M/T BRATTLAND



M/T „Bratland“.

Fredag den 28. november 1952 gik M/T „Bratland“ på prøvetur fra Aktieselskabet Burmeister & Wains værft. Tankmotorskibet „Bratland“, som er værftets nybygning nr. 674, er bygget til Aktiesel-

skabet Borgestad, Borgestad, Norge. Skibet er bygget til Det norske Veritas' klasse + I.A.L., „tankskip for olielast“, samt efter Den norske Skibskontrols regler og med følgende hoveddimensioner:

Længde mellem perpendicularer	141,73 m
Bredde moulded	19,16 -
Sidehøjde moulded til hoveddæk	10,56 -
Dybgang til sommerlastelinie	8,338 m
Dødvægt	13.300 tons
Rumindhold af lasttanke	17.900 m ³
Fart på lastet prøvetur	14 knob

Skibet er bygget med hytte, bro og bak, soft nose og krydserhæk og er uden spring over 45 % af længden. Det er delt i 8 tanksektioner og har 2 hovedpumperum, et agten for nr. 2 tank og et agten for nr. 4 tank. To langskibs skodder deler sektionerne i 8 centertanke og 2×8 side-tanke.

Svejsning er anvendt i stor ud-

strækning, 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.



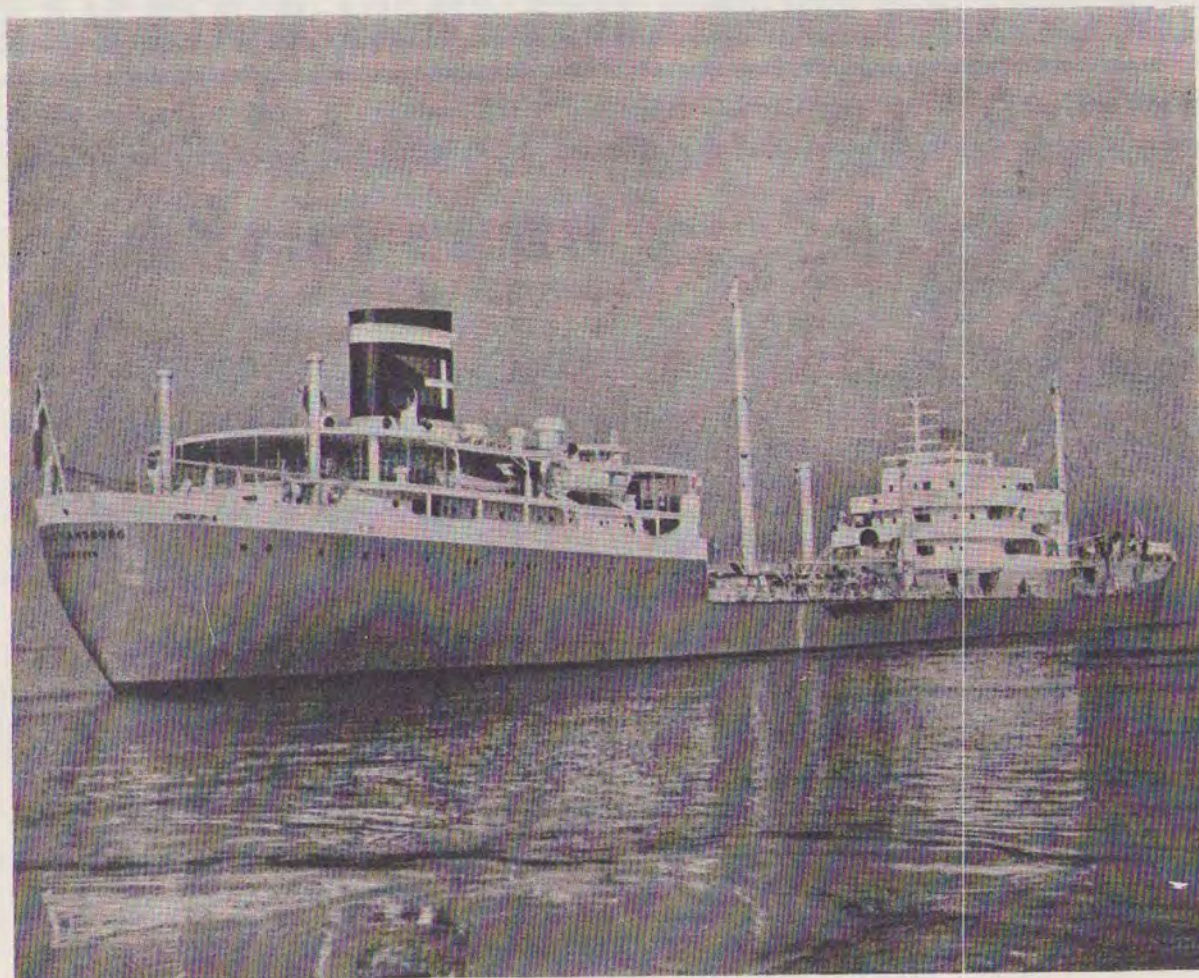
G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

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, spedition, 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“



I de to lastpumperum findes 4 duplex pumper à 250 tons/time og to 45 tons duplex lastpumper, samt i pumperummet i forlasten om bagbord lastpumpe og brændsolieltransportpumpe.

Skibets brændsolielbeholdning er anbragt i højtanke under forlasten, højtanke i motorrummets forende og i dobbeltbunden agter, hvor der endvidere er tanke for kedelolie, smøreolie og fødevand. Fødevand findes endvidere i øverste agterpeaktank. Ferskvand er anbragt i hækkanke.

Løsegrejterne består af tre 5-tons bomme, en på fukkemast og to på samsonposter ved agterste pumperum. Endvidere en 2-tons proviantbom på agterkant af skurstenen. Denne anvendes desuden som maskinbom. Anker-, løse- 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 motor, en midtskibs og en agter. Der er luftdrevne bådespil midtskibs og agter.

I broen og de overliggende huse er indrettet aptering for reder, kaptajn, dækofficerer, telegrafist, lods, to drenge, steward og hospital. Endvidere spisesalon og rygesalon samt bade- og toiletrum.

I hytten er indrettet aptering for underofficerer, sø-

mænd, motormænd og drenge, som alle, med undtagelse af to drenge og fire smørere, har enmandskamre. I hus på poopdæk er indrettet aptering for maskinofficerer og kokke samt messer for officerer, underofficerer, kabyspersonale og mandskab. Kabysen er ligeledes indrettet i det hus. I huse på båddek agter er indrettet rygesaloner for officerer 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.

M/T „Brattland“ er udstyret med fuldt moderne navigationsmidler, radar, radio og radiopejler, gyrokompass og ekkolod.

Hovedmotoren er en B. & W. direkte omstyrbar, enkeltvirkende, to-takts, sekscylindret krydshovedmotor med trykforstøvning, cylinderdiameter 740 mm, slaglængde 1400 mm, i stand til at udvikle 5750 i.h.k. svarende til ca. 4600 e.h.k. ved 110 omdr. pr. minut.

Hjælpmotorerne består af to 60 kW dampdynamoer konstrueret for 12,5 atm. kedeltryk. Pumperne er dels kædetrukne fra akselledningen, dels dampdrevne.

Der er 2 kedler, hver med en hedeblade på 150 m² og hver forsynet med to af hinanden uafhængige fyr. Kedlerne indrettes til et arbejdstryk på 1,5 atm.

3/4 Tagus søsat ved Kockums

Den 17. november søsattes ved Kockums Mekaniska Verkstad i Malmö lastmotorskibet „Tagus“ på 10.600 tons til Wilh. Wilhelmsen, Oslo.

M/S „Tagus“, som er helsvejst, har følgende hoveddimensioner:

Længde mellem perpendikulærerne ...	143,25 m
Største bredde på spant	19,54 -
Dybde til hoveddæk	9,63 -
Dybde til shelterdæk	13,08 -
Dybgang på fuld last	8,46 -

Fremskivningsmaskineriet, som består af en ticylindret, enkeltvirkende Kockum-MAN dieselmotor udviklende 9000 e.h.k. ved 115 o/m, beregnes at give skibet en fart på 17,6 kn fulldlastet på prøvetur.

M/S „Tagus“ er bygget til højeste klasse i Lloyds Register som åben shelterdækker og har et lastrumsvolumen på 18.350 m³ grain til almindelig last. Desuden findes der et lastkølerum på ca. 832 m³, som kan holdes på ±20°.

I lighed med de øvrige skibe til Wilhelmsen-rederiet findes apteringen i to dækshuse, midtskibs til 12 passagerer og officerer og for mandskabet agter i hytten.

Endnu en tanker til rederiet J. Lauritzen søsat

Onsdag den 10. december søsattes fra Lindholmens Varv i Göteborg et tankskib til rederiet J. Lauritzen. Det er det sidste tankskib af en serie på tre, som rederiet bestilte til levering 1951—53.

Skibet fik navnet „Berta Dan“, og dets to søster-skibe hedder „Nerma Dan“ og „Petra Dan“. „Nerma Dan“ blev sat i fart i maj 1951, og „Petra Dan“ forventes leveret inden jul, medens „Berta Dan“ beregnes færdig i foråret 1953.

Skibet blev døbt af frøken Ester Bruhn, en kusine til konsulinde M. Lauritzen.

Skibet får følgende hoveddimensioner:

Længde mellem p. p.	156,97 m
Bredde på spant	19,51 -
Dybde til hoveddæk	11,73 -
Farten bliver 14 3/4 knob.	

Tilstede ved stabelafløbningen var bl. a. følgende gæster: Fru konsulinde M. Lauritzen, civilingeniør Aage Lønberg-Holm og frue, sygeplejeelev, frøken Grete Lauritzen, justitsminister Helga Petersen, fabrikant Chr. Balsløw med frue og datter, fru Vibeke Prip, direktør Sven Jacobsen og frue, direktør Esben Ingemann og frue, direktør Erik Dugdale og frue, direktør H. Hermann og underdirektør S. Krag fra Aalborg Værft og direktør Kai A. Clausen.

Fra rederiet var bl. a. følgende kommet til stede: Skibsrederne Ivar og Knud Lauritzen med frue, direktør A. Christiasen, direktør W. Pærregaard, direktør V. Abildgaard, direktør Henry Jensen, direktør Ove Holm.

Endvidere deltog herr direktør M. Kurzenberger og cand. jur. Knud Strandgaard, begge med frue; kaptajn A. Roesen, maskinchef J. Rasmussen, begge med frue.

Desuden var der en del svenske og norske gæster og repræsentanter for Lindholmens Varv.

Provetur fra Götaverken

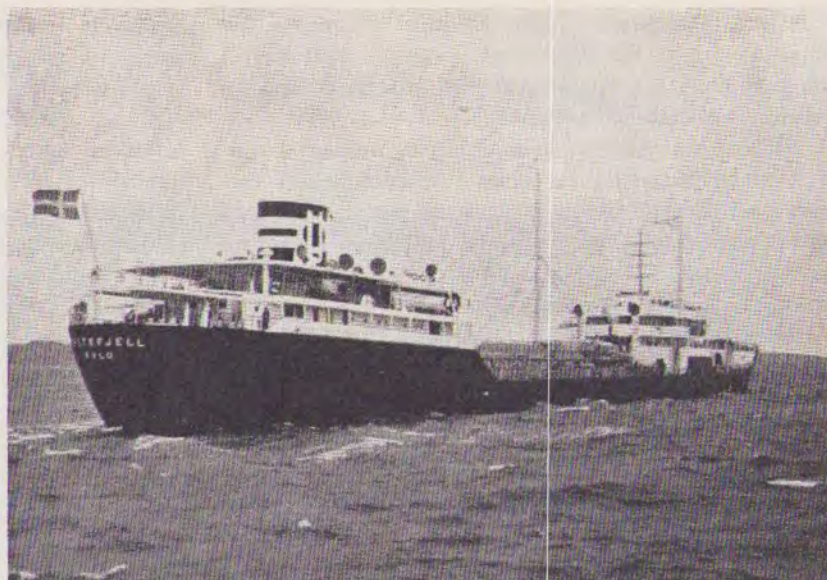
Den 2. december afleveredes fra Götaverken det af Skibs A/S Diesel-tank, Oslo, bestilte tankmotorskib „Holtefjell“ på 15.900 tons d.w. „Holtefjell“ er det andet skib, som værftet har bygget til dette rederi. Det første var tankmotorskibet M/S „Strix“ på 9690 tons d.w., som blev leveret i 1930.

Det nye skib er bygget til Det Norske Veritas højeste klasse og har hoveddimensionerne:

Længde overalt 157 m
Største bredde på spant 19,5 m
Dybde 11,6 -
Middeldybg. på sommerfrb. 9,0 -

Besætningen på „Holtefjell“ får rummelige og smukt udstyrede kamre, de fleste enmands. Messer og opholdsrum er af høj klasse, som det er tilfældet på alle nye tankskibe bygget i Sverige.

Skibet har radar, gyrokompas med selvstyrer, radiopejleapparat, ekkolod, lodicatorapparat og al anden moderne udrustning.



Tankmotorskibet „Holtefjell“ på provetur.

Såvel hoved- som hjælpemotorer er af Götaverkens konstruktion og fabrikat. Hovedmotoren er en otte-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.

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



„Tarfala“ ved afløbningen.

Verdens største malmskib søsat ved Götaverken

M/S „Tarfala“ på 25.400 ts d.w., som d. 20. november blev søsat ved Götaverken, og som er bestilt af Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund, Stockholm, er verdens største kombinerede malm- og tankskib. Heller ikke blandt de rene malmskibe findes for tiden så stort et skib som nybygningen.

„Tarfala“ har en noget større længde og desuden en større døbde end tankmotorskibet „Brita Onstad“, som Götaverken leverede i sommer, men har en mindre dødvægtskapacitet — „Brita Onstad“ laster 28.850 ts d.w. Hvis man vil afgøre, hvilket af disse skibe, der er det største, som værftet har bygget — og dermed det største, der er bygget i Skandinavien — så beror afgørelsen på, hvilket beregningsgrundlag, man følger.

„Tarfala“ har følgende hoveddimensioner:

Længde overalt 198,6 m
Største bredde på spant 24,5 -
Dybde 14,2 -
Middeldybgang på sommerfribord 9,7 -

Det nye skib kan siges at være en større og moderniseret type af de kombinerede malm- og tankskibe, som værftet tidligere har bygget for rederiet. Denne skilotype var, da Götaverken og Grängesbergbolaget i 1944 indførte den med M/S „Rautas“ på 12.100 tons d.w., en nyhed, som vakte stor interesse i søfartskredse, og den har senere fået flere efterfølgere i andre lande. Tanken er, at skibet skal kunne tage malmlast på udrejsen og olielast på hjemrejsen, så man har mulighed for at undgå, at hjemrejsen skal ske i ballast, som man må gøre det med almindelige malmskibe.

Konstruktionen af skibet er kort sagt, at malmrummene ligger som „centerlast“ og ved siderne og under dem ligger tankene for olielasten. På grund af malmsens store vægtfylde lastes skibet ned til fribordsmærket blot med malmlast, og lasttankenes kapacitet er også tilstrækkelig til, at man med olielast alene får skibet ned på mærket. Der findes kun to malmlastrum, men de er af forsvarlige dimensioner. De er

ca. 60 m lange hver, har en bredde på ca. 11 m og en højde på ca. 10 m. Lastningen foregår på den måde, at malmen styrtes ned i lastrummene, og skibet kan derfor lastes på nogle få timer. Lasttankene rummer ca. 28.300 m³, og lastning af olie kan også gennemføres på meget kort tid.

Færdigbygget vil „Tarfala“ adskille sig væsentlig fra sine forgængere i rederiets flåde. Bl. a. bliver hyttedækket ikke forlænget hen til det midtskibs dækshus som på „Porjus“ og „Pajala“, og desuden findes ikke alle de bomstøtter, som på de andre skibe var nødvendige for at åbne og lukke lugerne. Det er en ny ved Götaverken konstrueret lastluge, som har gjort bomstøtterne overflødige.

Skibet skal forsynes med al moderne udrustning i form af radar, gyrokompas med automatisk styring, radiopejleapparat, ekkolod, SAL-log, Götaverkens Lodicator-apparat for lastfordeling, centralantenneanlæg med tilslutning til alle kamre o. s. v.

Den kontraktlige fart på fuld last er 14 kn.

Maskineriet er af Götaverkens konstruktion og fabrikat. Hovedmotoren er en svejst nicylindret, totakts enkeltvirkende motor med 760 mm cylinderdiameter og 1500 mm slaglængde. Ved 112 omdrejninger i minuttet udvikler den 10.000 i.h.k.

De tre hjælpemotorer har seks cylindre med en diameter på 300 mm og en slaglængde på 450 mm. Ved 350 o/m udvikler de hver 360 e.h.k. De er kobled til 240 kW generatorer.

Aflevering fra Kockums

Den 12. december leverede Kockums Mek. Verkstads AB i Malmø tankmotorskibet „Ashtarak“, som blev sat i vandet den 2. september og er bestilt af Las Pétrolas d'Outre Mer S.A., Paris, og er det første skib, som værftet bygger for fransk regning.

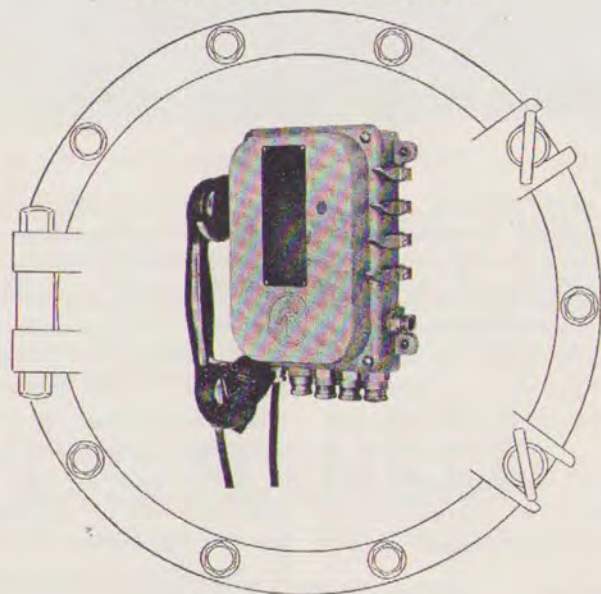
Det er også det første skib i den nye 19.000-tonserie, som værftet har konstrueret, og hvoraf yderligere syv skibe er bestilt. Hoveddimensionerne er følgende:

Længde overalt 169,6 m
Længde mellem perpendikularerne . 160,0 -
Største bredde på spant 22,0 -
Dybde 12,2 -
Dybgang på fuld last 9,24 m
Dødvægts kapacitet 19.610 ts.
Bruttotonnage, engelsk regel 12.828 B T.
Nettotonnage, engelsk regel 7.549 -

„Ashtarak“ er bygget til højeste klasse i Lloyds Register og Bureau Veritas samt udrustet efter fransk lov. Skibet er helsvejst og har langskibs spanter samt to langskibs skodder. Det har et rumindhold af tankene på 27.400 m³ fordelt på 20 tanke, som er opdelt i to grupper adskilt ved kofferdamme.

Til pumpning af lastolie findes i et pumperum midtskibs tre dampdrevne lastoliepumper med en ydeevne af ca. 390 ts/tim. hver. Dampen til dem såvel som

TELEPHONE EQUIPMENT



WEATHERPROOF
TELEPHONE SETS

AUTOMATIC
EXCHANGES

PLUGS AND JACKS
FOR EXTERIOR USE

STAFF LOCATORS

Established 1892



TELEFON FABRIK
AUTOMATIC A/S

Telegrams:
Automatic Copenhagen

Telephone:
Central 5188

AMALIEGADE 7 KØBENHAVN K - C. 5188



M/T „Ashtarak“.

til spil, ankerspil, varmeslanger i lastolietankene etc. tages fra to i agterkant af maskinrummet opstillede kedler med en sammenlagt hedeblade på 350 m² og et arbejdstryk på 10,5 kg/cm².

Desuden findes en udstødsgaskedel for til søs at kunne udnytte en del af varmen i hovedmotorens udstødsgas.

Som brugeligt i tankskibe er der i forskibet foran for lastolietankene anbragt såvel et lastrum for tør last på 821 m³ som en højtank til ballast og bunkerolie. Med denne samt en tværskibstank foran for maskinrummet og bundtankene under maskinrummet kan skibet ialt medføre 1500 tons bunkerolie, som med normal brændstofforbrug svarer til 46 etmåls uafbrudt gang.

Fremdrivningsmaskineriet, som består af en otte-cylindret, totakts, dobbeltvirkende Kockum-MAN dieselmotor, udviklende ca. 8000 a.h.k. ved 110 o/m, beregnes at give skibet en fart af 15,25 kn.

En nyhed for dette skib er, at det elektriske anlæg er udført for 380 volt, trefaset vekselstrøm, 50 per/sek, hvilket er gjort efter rederiets ønske for at formindske eftersyns- og reservedels-udgifterne. I stedet for jævnstrøm vil værftet for fremtiden installere vekselstrøm i tankskibe. Vekselstrømsanlægget er leveret af ASEA.

Apteringen for mandskabet findes i hytten agter med enmandskamre for alle undtagen drengene, som bor to og to, medens maskinisterne har sine kamre i dækshuset på hyttedækket og badedækket agter og styrmændene i dækshuset på brodækket midtskibs. Kaptajnens og redernes aptering findes i dækshuset på badedækket midtskibs.

Som sædvanligt er såvel messer som opholdsrum adskilt for de forskellige besætningskategorier, officerer, underofficerer, økonomipersonale og mandskab. Foruden de sædvanlige vaskerum findes en finsk badstue.

Alle rum ventileres mekanisk med ventilatorer og kanaler, hvorigennem der indblæses varmluft.

Skibet er i alle retninger moderne udrustet med bl. a. radar, gyrokompass med selvstyrer, ekkolod, SAL-log og radiopejler foruden det obligatoriske radioanlæg.

Prøvetur med 1/3 „Karen Mærsk“

Torsdag den 27. november 1952 afholdtes fra Göteborg prøvetur med dette skib til A. P. Møllers Rederier fra Eriksbergs Mek. Verkstads Aktiebolag, Göteborg.

Skibet er bygget til Lloyds højeste klasse og kommer til at laste ca. 18.370 tons d. w.

Skibets hoveddimensioner er som følger:

Længde overalt	ca. 170,5 m
Længde mellem perpendicularererne ...	160,3 -
Bredde	21,4 -
Dybde til hoveddæk	12,0 -

Skibet får ialt 19 tanke, 9 hovedtanke og 2×5 sidetanke, samt et lastpumperum midtskibs og et mindre pumperum forude. Tankenes samlede rumindhold er ca. 24.600 m³, hvortil kommer et tørlasterum på ca. 850 m³.

Skibets dybgang er 9,3 m. 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 enmandskamre, 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 navigationsinstrumenter og udstyr, såsom radar, ekkolod, gyrokompass, 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 forsynet med en 9-cyl. dieselmotor af Burmeister & Wains type udviklende ca. 9000 i.h.k., 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 oliefyring som for opvarmning ved hjælp af udstødsgas fra hovedmotoren. Den i kedlerne frembragte damp anvendes for pumpning og opvarmning af lasten og aptering.

I prøveturen deltog fra rederiet herr skibsreder Mærsk McKinney Møller, rederiets inspektører og fra værftet dets ledende ingeniører.

Skibet føres af kaptajn Hj. Houmann og Egon Christiansen er maskinchef.

1/3 Dampskibsselskabet VENDILA

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

Aluminium redder menneskeliv

Aluminium er et ungt metal, der første gang så dagens lys for ca. 125 år siden. Jern, tin, bronze m. fl. har været kendt og anvendt i årtusinder, men først i det 20. århundrede er aluminium trådt ind i billedet. Uden respekt for sine ærværdige kolleger har dette lette, stærke, sølvskinnende metal trængt sig ind på mangfoldige områder. Ja, man kan med nogen ret tale om, at vi i dag befinder os i letmetallernes tidsalder i modsætning til stenalderen, broncealderen og jernalderen.

Aluminium blev første gang fremstillet i 1825 af danskeren H. C. Ørsted. Det drejede sig kun om en ganske lille klump, og Ørsted var næppe klar over, hvor enorm betydning hans opdagelse skulle få. Andre fysikere arbejdede videre med sagen, og i 1855 kunne man begynde at fremstille brugsgenstande af aluminium; men den gang var aluminium dyrt, det kostede ca. kr. 4000 pr. kg. En af de tidligst kendte aluminiumsgenstande er en rytterhjælm, som Napoleon d. 3. forærede Frederik d. 7. Hjælmen opbevares i dag som et klenodie på Rosenborg Slot. Napoleon d. 3. lod ved sit taffel servere på aluminiumtallerkener til sig selv og de fornemste gæster, medens de af en lidt lavere rang måtte nøjes med guld-tallerkener. I dag er ethvert ruteskib med respekt for sig selv udstyret med „offerskåle“ af aluminium — sic transit gloria mundi. Med de moderne fremstillingsmetoder er aluminium blevet et billigt metal, som har vundet indpas på mange områder, også på det maritime.

Aluminium dækker i daglig tale dels over ren aluminium og dels over en lang række legeringer. Rå-aluminium har en styrke på ca. 8—10 kg/mm², hvorimod legeringerne kan have en styrke på op til 1½ gang almindeligt konstruktionsstål, hvilket vil sige ca. 65 kg/mm². Legeringerne fremstilles ved tilsætning af ganske små mængder af andre metaller, som oftest magnesium, kobber, silicium eller zink. Det drejer sig sjældent om mere end 4—6 %, og det er forsåvidt forbavsende, at tilsætningen af så små mængder kan forøge styrken til det 8-dobbelte.

Det første fartøj, hvortil aluminium anvendtes i større udstrækning, blev konstrueret i 1894 af den engelske skibsbygger Sir Alfred Yarrow. Det drejede sig om en torpedobåd til den franske marine. Skeptikerne var naturligvis mange, ligesom da man begyndte at bygge skibe af jern i stedet for af træ. Helt uberettiget var kritikken heller ikke. Ganske vist var torpedobåden betydelig lettere og også hurtigere end sine kolleger, men der var anvendt en aluminium-kobber-legering, som ikke er videre korrosionsbestandig. En begyndelse var imidlertid gjort, og da man en snes år senere fandt frem til de magnesiumholdige aluminiumlegeringer, var der givet „grønt lys“ for aluminiums anvendelse inden for skibsfarten.

De nævnte legeringer udmærker sig især ved letthed, styrke og korrosionsbestandighed. Specielle typer

er nu godkendt til skibsbygning af de førende klassifikationselskaber, bl. a. Lloyd's Register, Bureau Veritas, Norsk Veritas m. fl., ligesom de er godkendt af The Board of Trade og National Lifeboat Institution.

Aluminium kan bruges til en mængde ting om bord i skibe, hvilket vi skal vende tilbage til i en senere artikel. I dette nummer skal fortælles lidt om det hvide metals anvendelse ved bygning af redningsbåde og redningsflåder.

Allerede i begyndelsen af trediverne blev de første aluminiumsredningsbåde bygget, og i 1935 blev line-ren S/S „Awatea“, der ejes af Union Steamship Company, New Zealand, udstyret med 12 aluminiumbåde. Efter 14 års aktiv tjeneste blev bådene grundigt undersøgt og fundet i perfekt stand.

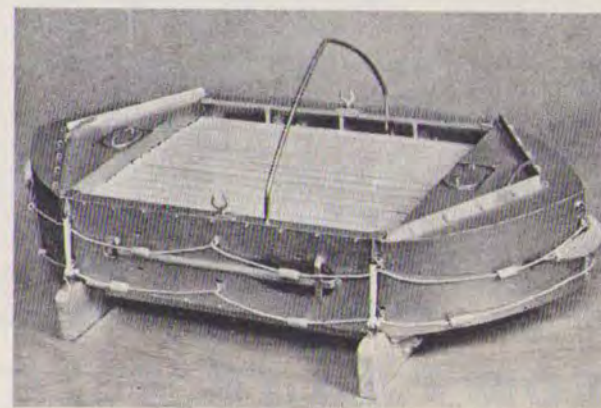
Aluminium konkurrerer i øjeblikket med træ og stål, men alt tyder på, at aluminiumbåde i løbet af få år helt vil dominere billedet.

Enhver med en smule kendskab til søfart ved, hvor vanskeligt det under hårde vejrforhold kan være at få sat et fartøj uskadt i søen. En redningsbåd af træ splintrer let, men der skal meget store påvirkninger til at beskadige en aluminiumbåd, og som oftest vil beskadigelsen da kun bestå i buler, der ikke forringer sødygtigheden. Træet arbejder og sprækker, ligesom bordene let åbner sig under skiftende klimatiske forhold, medens en aluminiumbåd holder sig tæt i al slags vejr og under alle himmelstrøg. For at være i brugbar stand må en træbåd ofte kalfatres og males, hvorimod mange års erfaring har vist, at vedligeholdelsesudgifterne for en aluminiumsbåd er forsvindende. Endelig kan en aluminiumbåd ikke brænde.

Sammenligner man aluminiumbåde med stål-både, springer navnlig 3 fordele i øjnene, nemlig

- 1) vægtbesparelsen
- 2) de mindre vedligeholdelsesudgifter
- 3) at aluminium er umagnetisk

Aluminiums vægtfylde er 2,7, ståls 7,8, og de aluminiumslegeringer, der anbefales til redningsbåde, har en styrke, der tilsvarende 1/2—2/3 af stålets. For at gøre aluminiumbådene lige så stærke som stål-bådene, for-



Aluminiums-redningsflåde fra Nauta Boat.



Aluminiums-redningsbåd fra Alboats A/S.

øger man ganske vist dimensionerne, men alligevel kan man opnå en vægtbesparelse på 40—50 % for den nøgne båd eller 10—20 % for den fuldt udrustede. Da redningsbådene altid er anbragt højt, vil selv en mindre vægtbesparelse forøge skibets stabilitet væsentligt. I England begrænser The Ministry of Transport en redningsbåds vægt til lidt over 20 tons. Det er da indlysende, at man ved at benytte aluminium i stedet for stål er i stand til at bygge større og mere rummelige både.

Navnlig under og efter den anden verdenskrig har man i udtrakt grad bygget redningsmidler af aluminium, og man har kun haft gode erfaringer. Som et kuriosum kan det nævnes, at redningstjenesten i England under krigen anvendte aluminiumbåde, der blev sendt ned med faldskærme fra flyvemaskiner. Mange forulykkede søfolk og flyvere blev reddet på denne måde.

En del af de største og mest kendte passager- og handelsskibe er nu forsynet med aluminiumredningsbåde. Det gælder bl. a. den store hollandske liner „Nieuw Amsterdam“, der har 22 aluminiumbåde, Frankrigs S/S „Ile de France“ har 25 aluminiumbåde, hvoraf 10 er beregnet for 95 personer, de resterende for 40 personer. Den norske amerikabåd M/S „Oslofjord“ har 10 aluminiumbåde, der tilsammen kan rumme 946 personer. Den norske englandsbåd M/S „Blenheim“, der iøvrigt har linier, som helt bryder med traditionen, idet mast og skorsten er sammenbygget, er også udstyret med aluminiumbåde. Af kendte skandinaviske både skal vi iøvrigt nævne S/S „Stockholm“, M/S „Venus“ og islandsbåden M/S „Gullfos“.

Også i Danmark har man haft øjnene åbne for aluminiums fordele som materiale for redningsmidler. Motorfærgerne „Fyn“ fik således som det første danske fartøj 2 aluminiumredningsbåde om bord, og da „Jutlandia“ blev ombygget til hospitalsskib, blev de gamle træbåde udskiftet med aluminiumbåde.

Størsteparten af det aluminium, der herhjemme anvendes til bygning af redningsmidler, er kommet fra Norge, som iøvrigt altid har været Danmarks hovedleverandør af dette metal. I Norge har 2 virksomheder de sidste 5—6 år haft storproduktion af aluminiumredningsbåde og redningsflåder. Også i Danmark findes 2 store virksomheder, som fremstiller redningsmidler af aluminium. Den ene er iøvrigt et af de før-

ste bådværfter, der har fremstillet helsvejste aluminiumsbåde. Virksomhederne har haft en ikke ubetydelig eksport.

I Norge, hvor redningsflåder nu er blevet obligatoriske om bord i skibe på 200 tons og derover, er en vældig produktion af aluminiumflåder i gang i øjeblikket. I de sidste dage er det vedtaget, at redningsflåder skal findes om bord på danske skibe med en størrelse af 500 tons og derover, og de første danskbyggede aluminiumredningsflåder er da også allerede godkendt af myndighederne.

Stabelafløbning ved Götaverken

Den 28. november søsattes ved Götaverken tankmotorskibet „Jaga“ på 17.500 tons d. w., som er bestilt af Rederi-A.B. Jan, Göteborg.

Det nye skib er det første af værftets moderniserede tankskibstype på 17.500 tons d. w. Man har et stort antal bestillinger fra svenske og norske redere på denne størrelse og type. De er specielt konstruerede med tanke på bygning i sektioner. Skibets linier er først fastlagt efter omfattende forsøg af Skeppsprovninganstalten i Göteborg. Skroget har langskibs spanter og er helsvejst. Det har moderne udformede overbygninger. Lang- og tværskibs skodder er af Götaverkens bølgeformede type. Overgangen mellem dak og udenbords klædning er afrundet, så der ikke opstår noget skarpt hjørne — en konstruktionsdetalje, som værftet allerede har prøvet på flere tankskibe og desuden på malmskibe.

Skibet bygges til Det Norske Veritas' højeste klasse og har hoveddimensionerne:

Længde overalt	167,6 m
Største bredde på spant	20,1 -
Dybde	12,0 -
Middeldybgang på sommerfribord	9,2 -

Lasttankenes rumindhold er 23.400 m³, og de to pumperum har hver to pumper med en kapacitet på 400 tons i timen for hver pumpe.

Skibet skal have den mest moderne udrustning i form af radar, gyrokompass etc. Værftets lastfordelingsapparat Lodicatorn bliver også installeret som på alle skibe, værftet leverer.

Besætningen får smukke kamre og messer, og det kan nævnes, at et maskinvaskeri skal besørge al vasken om bord.

„Jaga“ skal efter kontrakten gøre 14,75 kn på fuld last.

Hovedmotoren er en svejst nicylindret, totakts, enkeltvirkende dieselmotor af Götaverkens konstruktion og fabrikat. Cylinderdiameteren er 680 mm og slaglængden 1500 mm, og ved 112 omdrejninger pr. minut udvikler den 8300 i.h.k. Hjælpemotorerne er også af Götaverkens konstruktion og fabrikat.

SIKKERHED TIL SØS



TRANSPORTABELT RADIOANLÆG

FOR REDNINGSBÅDE



DISA ELEKTRONIK

AFDELING AF DANSK INDUSTRI SYNDIKAT A/S

TEGLVÆRKS-GADE 27 - KØBENHAVN Ø - RYVANG 8506

KRISTIANSANDS MEK. VERKSTED A.S.

KRISTIANSAND S



SKIBSBYGGERI OG MEK. VERKSTED

DATTERSELSKABER:

ALUMINIUMBATER ^{A/S}

KRISTIANSAND S.

ALBOATS ^{A/S}

TIDL. HELGOLANDSVÆRFET
HELSINGØR

Salgsrepræsentant:

SHIPPING AGENCIES

AMALIEGADE 21 · KØBENHAVN K · TELEFON: MINERVA 697



Afdelingschef Ove Nielsen.

Der ligger et kæmpearbejde bag sikkerheds-konventionens tilblivelse

Men der blev aldrig sagt: „Hvad koster det?“

Samtale med afdelingschef Ove Nielsen

EFTERKRIGSTIDEN har været rig på internationale møder og kongresser. Efter lægmands opfattelse har alt for mange af forhandlingerne været præget af småligt kævl og politisk tovtrækkeri, men visse lyspunkter har der dog været. Et af disse var forhandlingerne om en ny „International Konvention om Sikkerhed for Menneskeliv på Søen“. Efter et yderst godt og frugtbringende samarbejde søfartsnationerne imellem blev konventionen til virkelighed den 10. juni 1948 i London.

Som befuldmægtigede for Danmark medvirkede ved disse forhandlinger afdelingschef Ove Nielsen fra ministeriet for handel, industri og søfart; overingeniør Aage H. Larsen fra samme ministeriums tekniske afdeling; ministeriets konsulent i radio- og elektroteknik, civilingeniør Arnold Poulsen; ekspeditionssekretær A. Bache, ligeledes fra handels- og søfartsministeriet; skibsreder T. C. Christensen og kaptajn Th. Petersen, begge fra Dansk Dampskibsrederiforening, samt kaptajn J. Kastrup Olsen fra skibsførerforeningen og Harry Rasmussen fra Søfyrbødernes Forbund. Som rådgiver medvirkede den nuværende forsvarschef, daværende kommandørkaptajn og flådeattaché i London, E. J. C. Qvistgaard.

Afdelingschef Ove Nielsen var delegationens formand, og vi har derfor bedt ham fortælle lidt om det arbejde, der lå forud for konventionens tilblivelse.

„Det vil være passende ganske kort at skitsere den historiske udvikling,“ siger Ove Nielsen og fortsætter: „Oprindelsen til konventionen skyldes i første række den store „Titanic“-ulykke i 1912. Allerede i 1913 samledes repræsentanter for 13 stater, hvoriblandt den danske, i London for at blive enige om visse sikkerhedsbestemmelser for pasager-skibsfarten. Denne første konvention blev underskrevet

den 20. januar 1914, men trådte aldrig i kraft på grund af krigen.

Under den første verdenskrig høstede man nye, værdifulde erfaringer med hensyn til sikkerhedsforanstaltninger på søen. Disse erfaringer måtte nedfældes i en ny konvention. Men det varede mange år, før man kom i gang igen. Først i 1929 indkaldtes til et nyt møde i London. Denne gang deltog 16 nationer i forhandlingerne, og Danmark var påny repræsenteret.

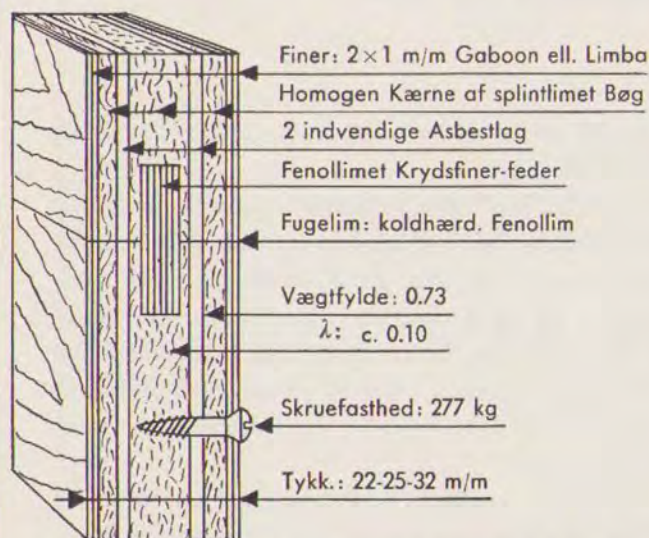
Når lige undtages bestemmelserne for radio om bord, kom konventionen af 1929 ligesom den første kun til at gælde for passagerskibe. Der var dengang som nu visse overgangsbestemmelser. Skibe, som blev køllagt efter konventionens ikrafttræden, skulle bygges helt efter dennes bestemmelser, mens allerede eksisterende passagerskibe skulle undersøges af en kommission for at blive ført up-to-date i det omfang, som det var rimeligt og praktisk gennemførligt.

Også den sidste krig gav skibsfarten visse erfaringer. Søfolkenes organisationer havde opstillet et dokument med visse krav til sikkerhed og socialt velfærd, og England tog, som traditionen efterhånden byder, initiativet til en ny samling i London 1948. Danmark var igen blandt de indbudte, og vi, der kom af sted som landets repræsentanter, havde et meget stort arbejde med forud for samlingen at sætte os grundigt ind i emnerne.

Det var en meget stor forsamling, der mødtes i London. Der var repræsentanter for 30 nationer, og desuden var „International Civil Aviation Organisation“, „International Hydrographic Bureau“, „International Labour Office“, „International Meteorological Office“, „International Telecommunications Union“, F. N. og „World Health Organisation“ repræsenteret ved observatører. I møderne deltog omtrent 300 mennesker.

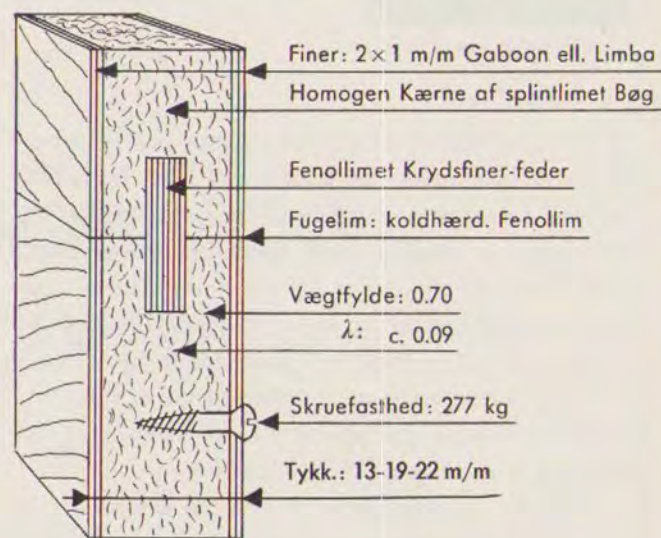
SPECIAL-MØBELPLADER FOR SKIBSAPTERINGER

NOVOPAN „B“-SKOD for brandhæm-
mende Aptering i Passagerskibe i Overensstemmelse
med International Konvention, London 1948



c. 55 min. Gennembrændingstid (22 mm) Pat. anm.

NOVOPAN Fx anvendt til Aptering i Cargo-
og Tankskibe samt som Deleskod i Passagerskibe yder
større Brandsikkerhed uden Fordyrelse af Apteringen.



c. 45 min. Gennembrændingstid.

NOVOPAN »B«-SKOD har Certifikat paa at opfylde Bestemmelserne i:

»International Konvention om Sikkerhed for Menneskeliv paa Søen, London 1948«

Fra: Statsprøveanstalten	København, Danmark
Statens Provningsanstalt	Stockholm, Sverige
Materialprøvningsanstalten	Trondhjem, Norge
Brandveiligheids Instituut	Delft, Holland
Institute of Chemistry of the University of Genoa	Genoa, Italien

— og er uforbeholdent godkendt som »B«-SKOD af:

Direktoratet for Statens Skibstilsyn	København, Danmark
Kungliga Kommerskollegium	Stockholm, Sverige
Det Kgl. Industri-, Haandverk- og Skibsfarthsdep.	Oslo, Norge
Inspectorat voor de Scheepvaart	Haag, Holland
Registro Italiano Navale	Rom, Italien

medens Tilsagn om Godkendelse foreligger fra:

Sjöfartsstyrelsen	Helsingfors, Finland
-------------------------	----------------------

NOVOPAN
TRÆINDUSTRI A/S
PINDSTRUP
TLF. 39

Moderne ledes af Sir John Anderson (Lord Waverly), der er direktør for Londons havnevesen. Sir Anderson er en fremragende dygtighed, som hurtigt vandt de delegeredes respekt. Der nedsattes straks nogle tekniske komiteer til behandling af detail-spørgsmål. Svenskeren Karl Hjalmar Sjöholm blev formand for en kommission, som skulle beskæftige sig med spørgsmål vedrørende skibskonstruktion. En amerikaner blev formand for en kommission, som skulle beskæftige sig med radiospørgsmål. Selv blev jeg formand for det udvalg, som skulle tage sig af redningsmidler, medens en franskmænd blev formand for en kommission vedrørende navigation (sikkerhed ved selve sejladser). Endvidere nedsattes en kommission for „general purposes“ (formelle spørgsmål vedrørende konventionens opbygning) med en englænder som formand. Endelig nedsattes en redaktionskomité, som skulle udforme de vedtagne bestemmelser rent redaktionelt.

Den komité, for hvilken jeg var formand, holdt møder hver dag i en måned fra kl. 10 til 13 og fra kl. 15 til 18. Ind imellem havde jeg møder med repræsentanter for de øvrige komiteer. Endvidere havde staterne inden for „Københavnskonventionen“, nemlig Danmark, Sverige, Norge, Finland, Island og Holland, forskellige aftenmøder. „Københavnskonventionen“ (om skibes sødygtighed og udrustning), som blev til i 1926, har sit sekretariat i København. Dens medlemsstater har et meget indgående samarbejde.

Hver komité afgav rapport om resultaterne af arbejdet til konferencens plenarforsamling. Når komiteernes arbejdsresultater var blevet vedtaget, gik de til redaktionskomiteen, som behandlede dem formelt i samarbejde med de forskellige komiteers formænd. Det gjaldt om hele tiden at holde ørerne stive, da konventionen blev affattet både på engelsk og fransk. Når redaktionskomiteen var færdig, blev dens arbejde forelagt på et plenarmøde og underskrevet af de forskellige stateres repræsentanter.

„Og hvad er så det nye i konventionen af 1948 i forhold til den tidligere?“

„Først og fremmest, at fragtskibene nu også er med. Man har indført regler for bygning og udrustning af alle handelsskibe på over 500 b.r.t. Men iøvrigt er konventionen bygget op på grundlag af den fra 1929 og på de erfaringer, man har indhøstet siden da.

Konventionen indeholder 15 artikler, der giver hovedprincipperne for den. Resten er detaljerede regler. Der indledes med nogle „almindelige bestem-

melser“, der bl. a. giver de enkelte stater mulighed for at godkende noget nyt og eventuelt bedre, når dette meddeles de øvrige medlemsstater. Dette har man gjort for at få konventionen mere smidig.

Et afsnit omhandler syn og certifikater. Et andet behandler søulykker. I sidstnævnte afsnit forpligtes de enkelte stater til såvidt muligt at finde frem til årsagerne til alle større søulykker for evt. at fastslå, hvorvidt ændringer i reglementerne er ønskelige. Vor søulykkestatistik har i forvejen dette formål.

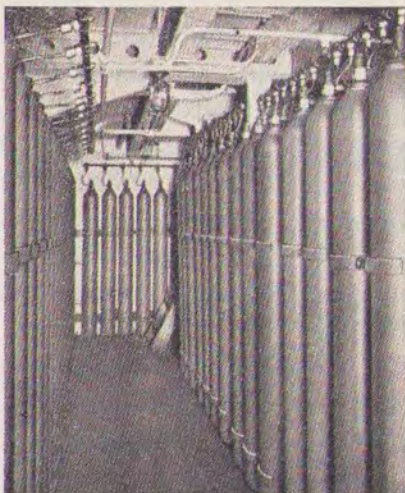
Et tredje afsnit omhandler skibskonstruktion. Dets indhold er meget vanskeligt at definere nærmere her, men bl. a. giver det regler for elektricitets anvendelse samt for brand om bord. Naturligvis er der også et meget stort afsnit om redningsmidler og et om radiotelegrafi og radiotelefonteknik, hvori gives bestemmelser om radiovagt og tekniske krav.

Og så er der et afsnit om „sejladsernes betryggelse“. Det omhandler bl. a. bestemmelser for vejrtjeneste, ispatruljetjeneste, sejlruiter over Nordatlanten, bemandingsregler o.l. Endelig findes et afsnit om „transport af korn og farligt gods“. Dette afsnit var noget af det vanskeligste at blive enige om. De gældende danske regler om transport til søs af farligt gods er fra 1903. Senere er der blevet vedtaget nogle nordiske fællesregler, som imidlertid aldrig er trådt i kraft, men er brugt som en rettesnor. Vi er nu ved at lave nye bestemmelser vedrørende transport af korn og farligt gods.

Endelig indeholder konventionen nogle resolutioner og nogle rekommendationer, d. v. s. anbefalinger, som ikke foreskriver nogle regler, men tilråder staterne nærmere at undersøge visse spørgsmål. Et af disse er oprettelsen af en redningstjeneste for fly og skibe, en såkaldt Sea- and Air-Rescue Service. Vi har allerede arbejdet med dette spørgsmål en tid her i Danmark og har fået det ordnet sådan allerede nu, at en meddelelse om en søulykke indgår til søværnets meldecentral, der, hvis den skønner det nødvendigt, kan gribe ind midt i en af statsradiofonisens udsendelser og gentage meldingen så mange gange, den ønsker det. Det er ikke alle skibe, der har radiostation om bord, men næsten alle har en almindelig radiomodtager, hvorfor der nu bliver mulighed for på hurtig og effektiv måde at yde hjælp, hvis en ulykke skulle ske.

„Det var meningen, at konventionen skulle være trådt i kraft allerede i januar 1951?“

„Ja, såfremt 15 lande, hvoraf 7 med mindst 1



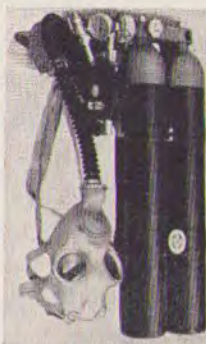
Kulsyreslukningsinstallation paa en Fragtdamper

- Er der **BRAND** ombord er De sikker med *Aster*

Kulsyreslukningsanlæg
Taageslukning
Røgdykkerapparater

- og De beskytter bedst mod Brand med *Aster*
Sikkerhedslamper etc.

Alt leveres i en Udførelse, der opfylder de Krav, der stilles i Konventionen om Sikkerhed for Menneskeliv paa Søen.



MANDET Røgdykkerapparat

ALT BRANDMATERIEL LEVERES

H. MEISNER-JENSEN A/S

BULOWSVEJ 3 . KBH. V . EVA 9770

RADAR

ECHO-SOUNDING

KOMPAS

PROPELLERS

FLOORING



**PLATH
GYRO**



STRØMMEN



AVON

RAYTHEON

Fathometer

AAGE HEMPEL - Import - Export

16, Løngangstræde . Copenhagen K . Denmark . Telephone: Central 2484 . Cable address: Dantrading

million b.r.t. handelstonnage hver, havde ratificeret. Dette skete altså ikke, og i stedet skulle konventionen så træde i kraft 12 måneder efter, at disse krav var opfyldt. Det var de den 19. november 1951, og derfor trådte konventionen altså i kraft 19. november i år. Efter at vi var kommet hjem fra England i 1948 blev der her nedsat en kommission, som fik til opgave at stille forslag om gennemførelsen af konventionens bestemmelser i den danske lovgivning. Kommissionen kom til at bestå af Aage H. Larsen, kontorchef J. Christiansen, kontorchef Juul, A. Bache, T. C. Christensen, Th. Petersen, kaptajn Albertsen, Kastrup Olsen, H. Christiansen fra styrmandsforeningen og Th. Laursen fra Sømandenes Forbund. Selv var jeg komiteens formand. Der blev dannet flere underudvalg, og hele arbejdet gik for sig næsten som i London. Men der har medvirket mange flere i arbejdet end de allerede nævnte mænd, idet vi har tilkaldt en mængde eksperter på forskellige områder til assistance i tekniske spørgsmål.

Der var naturligvis ingen tvivl om, at konventionens bestemmelser skulle gennemføres, men på visse områder er vi gået endnu videre. I min forelæggelses-tale til plenarforsamlingen i London om resultatet af arbejdet i udvalget om redningsmidler sagde jeg bl. a., at det havde været mig en glæde, at der aldrig var blevet spurgt om, hvad de forskellige foranstaltninger ville koste. Spørgsmålet var: Hvad er det mest hensigtsmæssige? — Akkurat det samme har været tilfældet under arbejdet herhjemme.

Konventionen indeholder naturligvis visse overgangsbestemmelser. Alle skibe, hvortil kølen lægges efter 19. november 1952, skal bygges efter konventionens bestemmelser. Med de eksisterende skibe vil det gå ligesom i 1929. Hvert enkelt skib må gennemgås for at man kan se, hvilke ændringer, der bør gennemføres. Dette bliver et betydeligt større arbejde end ved den tidligere konventions gennemførelse, fordi fragtskibene nu også er med.

„Hvad med hensyn til redningsflåder?“

Disse er der ikke stillet krav om i konventionen, men søfolkene forlanger dem jo. Nordmændene har

allerede gjort flåderne obligatoriske, og snart bliver de det også om bord på danske skibe, idet der i disse dage udsendes et cirkulære om sagen.

I denne forbindelse vil jeg forøvrigt gerne henlede opmærksomheden på Engelhardt redningsbåden. Denne er som bekendt en særlig bådtype med selvlænsende dæk og opfundet af en dansk kaptajn. En amerikansk oberst, der oplevede „Titanic“-ulykken, skrev i sin tid en bog med titlen „Sandheden om Titanic“. Obersten fortæller i denne bog bl. a., at der til sidst kun var een båd tilbage om bord. Den lå på toppen af styrehuset. For at få den ned brugte man årer som en slags slidsk, men årerne knækkede, så båden faldt ned på dækket med et brag. Fra dækket skubbede man båden ud over siden. Trods den store højde kom båden i vandet på ret køl, og mange mennesker reddede sig op på den. Da en af skorstenene knækkede og faldt over bord fra „Titanic“ i nærheden af Engelhardt-båden, opstod der en sø, som fik båden til at vende rundt. Men passagererne kravlede op på bunden af den og opholdt sig her i fire timer, indtil de blev reddet. Obersten siger bl. a.: „Vi kan ikke være Engelhardt nok tak skyldig“. — Også efter min mening er denne bådtype noget af det bedste, der findes af den art. Den er så robust, at den kan tåle at falde ned på et dæk fra stor højde, og den kan tåle at tørne rundt og alligevel bære mange mennesker. Den er kort sagt et meget fint stykke redningsmiddel. Ganske vist er den ikke god til at sejle, men den beholder sin stabilitet og er fortræffeligt egnet til at blive liggende og vente, indtil hjælpen når frem. Før i tiden var det jo redningsbådenes opgave at bringe besætningen og passagererne i land, men nu, hvor vi har så fine meddelelsesmidler til søs, at hjælp hurtigt kan tilkaldes og nå frem, gælder det netop om at holde sig på eller i nærheden af det sted, hvor ulykken har fundet sted.

Jeg slog et slag for Engelhardt-bådenovre i London, men fik ikke tilslutning. Måske er den en af løsningerne i kravet om redningsflåder. Men nu får vi se,“ slutter Ove Nielsen.

Otto Ludwig.



ALT MODERNE BRANDMATERIEL

Koblinger - Slinger - Armatur
omgående fra lager i alle
gangbare størrelser



SERVICE • KVALITET • SERVICE • KVALITET • SERVICE • KVALITET • SERVICE • KVALITET • SERVICE • KVALITET • SERVICE

V. LØWENER VESTERBROGADE 9 B - KØBENHAVN V.
TELEFON CENTRAL 7885



Direktor Aage H. Larsen.

„Vi dikterer ikke, men forhandler“

siger direktøren for skibstilsynet, Aage H. Larsen

DIREKTORATET for Statens Skibstilsyn har ansvaret for 1948-konventionens praktiske gennemførelse her i landet. I direktoratets kontorer på Christianshavn hersker der derfor i denne tid en travlhed som ingensinde før. Trods travlheden har vi fået skibstilsynets leder, direktør Aage H. Larsen, til at fortælle lidt om, hvordan hele dette store arbejde gribes an.

„For de skibe, der er i besiddelse af gyldigt 1929-sikkerheds-certifikat, bevarer dette certifikat sin gyldighed indtil sin udløbsstermin. Dette betyder, at efter den 18. november 1953 må der ikke findes noget 1929-certifikat længere, og 1929-konventionen ophører dermed at eksistere for Danmarks vedkommende,“ siger direktøren og fortsætter:

„Det særlige, nye udrustnings-sikkerheds-certifikat udstedes så snart som muligt og i hvert fald inden for 2 år. Dette certifikat gælder for alle ikke-passagerskibe på 500 tons brutto og derover, der går i international fart, og udstedes samtidig med farts-certifikatet eller ved dets påtegning. Det får en gyldighed af 24 måneder med udløbsdato svarende til farts-certifikatet. Da disse certifikater skal udstedes inden for 2 år, betyder det, at skibe, hvis farts-certifikat har gyldighed udover 18. november 1954, skal underkastes udrustningssyn ved en halvtidsbesigtigelse og forsynes med certifikat, gældende indtil farts-certifikatets første udløbsdato.

Som bekendt fastsættes i den nye konvention de nærmere regler i seks kapitler, der hver for sig indeholder indgående bestemmelser for bygning og udrustning af skibe, der er beskæftiget på internationale rejser, idet hvert enkelt kapitel nærmere angiver, hvilke klasser af skibe, der falder ind under konventionens enkelte bestemmelser.

På London-møderne i 1948 indførte man visse definitions-ændringer. En af disse ændringer gjaldt

begrebet „kort international rejse“. Medens dette i den gamle konvention defineredes som en „international rejse, der ikke fjerner skibet mere end 200 sømil fra nærmeste kyst“, er denne definition nu ændret til „en international rejse, der ikke fjerner skibet mere end 200 sømil fra en havn eller et sted, hvor passagerer og besætning kan bringes i sikkerhed, og hvis længde, regnet fra den sidste anløbshavn i det land, hvor rejsen påbegyndes, til den endelige bestemmelsehavn, ikke overstiger 600 sømil“. Dette betyder altså en skærpelse af de hidtil gældende bestemmelser og for visse ruter strengere tilsynsmæssige krav.

De gamle bestemmelser om, at et passagerskib defineres som et skib, der fører over 12 passagerer, er bibeholdt. Man gik fra nordisk side stærkt ind for at hæve dette tal, men mødte så afgjort modstand herimod, navnlig fra engelsk side, at forsøget måtte opgives.

Den gamle konventions bestemmelser vedrørende passagerskibes vandtætte inddeling er i hovedtrækkene blevet bibeholdt, men en udvidelse af reglerne har fundet sted, for så vidt angår skibe, der fører et større antal passagerer, end redningsbådene kan optage. „Fyldbarheden“ uden for maskinrummet bestemmes nu ud fra en ny formel, og inddelingsfaktoren B erstattes med en ny faktor BB, således at der for disse skibe indføres en meget skærpet vandtæt inddeling. De skibe, der kommer ind under denne bestemmelse, er skibe, som er beskæftiget på korte, internationale rejser, hvor en stor passagertrafik skal afvikles, som f. eks. i Kanal-farten.

Vedrørende stabilitets-spørgsmålet, som også blev meget indgående behandlet på konferencen i London, kræves nu, at der for alle passager- og fragtskibe skal foretages krængningsprøver. Endvi-

Anvendt på m/f „SAINT GERMAIN“



Hempel's

ANTI-FLAMM

(Indregistreret)

brandnedsættende farve

J. C. Hempel's Skibsfarve-Fabrik A/S

AMALIEGADE 8 . KØBENHAVN K . CENTRAL 3842

Den bedste Beskyttelse mod Brand
til Lands og til Søs

er

Det automatiske Sprinkleranlæg



BREDGADE 20 **C. M. HESS' FABRIKKER** A/S TELF. C. 7720
INGENIØRAFDELINGEN I KØBENHAVN

projekterer og leverer automatiske Sprinkleranlæg
med dansk Materiel godkendt af Dansk Tarifforening

dere kræves det, at skibets fører skal forsynes med alle oplysninger, som er nødvendige for at gøre ham i stand til at behandle sit skib på forsvarlig måde. Som en ny bestemmelse i konstruktions-kapitlet er iøvrigt fastsat regler for skibes stabilitet i beskadiget stand. Dette gælder dog kun passagerskibe. Det kræves, at skibet skal have tilstrækkelig intakt stabilitet til at modstå fyldning af et hovedrum eller, hvis inddelings-faktoren er 0,5 eller derunder, to sammenstødende rum, og skibet skal antages at befinde sig i sin dårligste belastnings-situation.

Endvidere er kravet om dobbeltbund i skibe skærpet, idet der kræves dobbeltbund i hele skibets længde, såvidt dette er praktisk gennemførligt. Dog følger minimums-kravet stort set de gamle regler. Samtidig er reglerne lempede derigennem, at dobbeltbund ikke kræves i rum af moderat længde, der anvendes til flydende last.

Med hensyn til vandtætte døre godkendes nu kun hængslede døre og skydedøre, medens de såkaldte falddøre, som den gamle konvention opererede med, er forbudt.

Der er også bestemmelser vedrørende lænse-ordninger, og som et helt nyt kapitel er indført bestemmelser vedrørende den elektriske installation i passagerskibe, dels af hensyn til skibets sikkerhed i en nødsituation, dels for beskyttelse af passagerer og besætning. I ethvert passagerskib, hvor den elektriske energi er det eneste middel til at sikre driften af de for skibets fremdrivning og sikkerhed uundværlige hjælpe-installationer, skal der findes mindst to hoveddynamo-anlæg. Disse anlæg skal have en sådan størrelse, at det er muligt at sikre driften i tilfælde af, at det ene dynamoanlæg ophører at virke.

Endvidere kræves en nød-energikilde anbragt over skoddækket af tilstrækkelig størrelse til belysning af baddæk og skibssider, trapper, udgange o. s. v. En sådan nød-installation skal have en brændetid på 36 timer og må kunne arbejde, selv om skibet får en krængning på 22½ grad eller en styrlastighed på 10 grader.

Med hensyn til den elektriske installation er der givet mange flere regler, bl. a. for det elektriske armatur og for ledningernes anbringelse. Det vil dog være for omstændeligt her at komme nærmere ind på alle disse detaljer.

„Spørgsmålet om brand er vel også blevet indgående behandlet?“

„Ja,“ siger direktør Larsen. „Bestemmelserne angående foranstaltninger mod brand er i den nye konvention blevet betydeligt udvidet.

Som hovedregel for samtlige passagerskibe gælder, at skroget, overbygninger og dækshuse ved såkaldte A-skodder skal inddeles i lodrette hovedzoner, hvis middellængde over skoddækket ikke må overstige 40 meter; og den del af skroget, der når op over skoddækket, skal såvidt muligt være anbragt i fortsættelse af de under skoddækket anbragte, vandtætte inddelings-skodder. Åbninger i sådanne skodder skal være forsynet med fast anbragte lukkemidler. Dørene skal kunne åbnes fra begge sider, og bortset fra vandtætte døre skal de være af den selvlukkende type, som let kan udløses fra den åbentstående stilling.

For opdagelse af brand kræves, at der i ethvert skib skal findes et brandalarm- eller brandvisnings-system, for hvilke der gives nærmere fastsatte regler.

For alle passagerskibe, der fører mere end 36 passagerer, skal der træffes særlige foranstaltninger mod brand i tjeneste- eller opholdsrum. For sådanne skibe kræves, at hovedkonstruktionen udføres af stål eller andet godkendt materiale, hvilket vil sige, at træskibe ikke mere kan anvendes til befordring af mere end 36 passagerer.

For at forhindre en begyndende brand i at brede sig skal der enten findes et inddelings-system indenfor de lodrette hovedzoner af såkaldte klasse B-skodder af særlig konstruktion. Eller også skal der installeres et automatisk brandalarm- og sprinkler-system til visning og slukning af brand uden særligt inddelings-system. Endelig kan man også vælge et inddelings-system inden for hver lodret hovedzone ved benyttelse af A- eller B-skodder, fordelt under hensyntagen til betydningen, størrelsen og arten af de forskellige rum, i forbindelse med et automatisk virkende system til visning af brand i de forskellige rum og med begrænset brug af brændbare og meget let antændelige materialer. — Iøvrigt kan en kombination af disse metoder også vælges.

Ved klasse A-skodder forstås en inddeling ved skodder af stål eller andet tilsvarende materiale, passende afstivet og således konstrueret, at de er i stand til at forhindre gennemtrængning af røg og ild indtil udløbet af en standardprøve på een time. Denne prøve er en brandprøve, hvorunder der i en prøveovn i løbet af f. eks. een time udvikles en temperatur af 927 grader C. Efter udløbet af de 60 minutter må temperaturen på den anden side af skoddet ikke stige mere end 139 grader over begyndelsestemperaturen.

Ved klasse B-skodder forstås en inddeling, hvis deleskodder er således konstrueret, at de er i stand



Reg. Trade Mark

Admiralty Chart Agents

IVER C. WEILBACH & CO.

SØLVER & SVARRER
AMALIEGADE 30 - KØBENHAVN
Telefon Ctr. 1027 Ctr. 5627
Telegramadresse: Compasweilbach
Skandinaviens ældste kompasfirma
Grundlagt 1755

★

Den nye bekendtgørelse om forskrifter for skibes bygning og udstyr m. m. er nu trådt i kraft, og vi kan fra lager levere alt nautisk udstyr, såsom kompasser, chronometre, logge, loddeapparater, raketudskydningsapparater, søkort, nautisk litteratur o. s. v. samt udstyr til redningsbåde, såsom faldskærmslys, signal-spejle, kompas, vandlys o. s. v., o. s. v.

Pålidelig og omgående service dag og nat

Alle de af os leverede dele er anerkendt af skibstilsynet



„Triumpf“

Redningsveste
redningkranse med
eller uden line og blus.
Forskriftsmæssige
sejl, drivankre,
olieposer
Forlang prøve
eller demonstration
af redningsvesten

„Triumpf“

Fabrikeres under kontrol af
norske søfartsmyndigheder af

Chr. Christiansen
Livbeltefabrik
RISØR - NORGE



REDNINGSVESTEN „Triumpf“

godkendt af Statens Skibstilsyn, samt af norske, svenske og andre landes søfartsmyndigheder.

ORDRUP MASKIN-IMPORT Rosenstandsvej 12.
København-Charl. - Tlf. OR 2240 - 8081

ALWAYS JOHNSEN-RADIO

Fremragende Vibrator-Supere
til Skibsbrug og Sendere

Forlang Brochure!

WILHELM JOHNSEN A/S

Amerikavej 4-6, København V
Tlf. Central 6622

til at forhindre gennemtrængning af ild indtil udløbet af den første halve time af standard-brandprøven, altså ved en temperatur af 843 grader C. Ved udløbet af den halve time må temperaturen ikke stige mere end 139 grader over begyndelsestemperaturen på den anden side. Der gives endnu en hel del regler for begge de nævnte skodder, men dem skal jeg ikke komme ind på her. Anvendelig til formålet som B-skodder har vist sig at være firmact „Novopan“s træskod med indlagte asbest-lag, et skod, der både konstruktivt, vægtmæssigt og prismæssigt må siges at have løst opgaven.

Konventionen lægger iøvrigt megen vægt på en særlig beskyttelse af op- og nedgange, og de smukke trappegange om bord må i hovedsagen vige for sikkerhedens krav.

Endvidere findes der regler for beskyttelse af elevatorer, lys- og ventilationsskakter, vinduer og køjer samt ventilations-anlæg, der alle går ud på at hindre, at ild og røg breder sig fra et rum til et andet.

Videre kan det nævnes, at der er almindeligt forbud mod anvendelse af maling, fernis o. l., hvis hovedindhold er nitrocellulose. Til orientering for besætningen skal der om bord findes en fuldstændig plan over hele brandsikkerheds-systemet med alle oplysninger vedrørende indretning og betjening.

Særlige regler er indført for lastskibe over 1000 tons brutto m. h. t. slukningsmidler.

Konventionens konstruktions-afsnit indeholder altså væsentlige ændringer og udvidelser, der for værfternes vedkommende betyder: forøget konstruktivt og beregningsmæssigt arbejde. For rederen betyder de: Alvorlige tekniske og økonomiske overvejelser. Og endelig for skibstilsynets personale: Et øget tilsyns-arbejde.

„Kapitlet om redningsmidler har overinspektør Geerdsen lovet at fortælle om. Men kunne De ikke forklare lidt om de krav, der nu stilles til radiomateriellet?“

„Jo, det skal jeg gerne. Kravene om radio i eller til redningsbådene er blevet betydeligt skærpede. Det kræves således, at der i skibe med 20 både eller derover skal være radio i to motorbåde. I skibe, der fører 14—19 både, skal der være radio i en motorbåd plus en transportabel sender og modtager. I skibe med 13 både eller derunder skal der være en transportabel sender og modtager. Bestemmelsen om den transportable sender og modtager gælder også for lastskibe. Den transportable radio skal opbevares i bestiklukafet eller på et andet passende

sted, således at den let kan anbringes i bådene i tilfælde af en nødsituation.

Med hensyn til radio-installation er konferencen også gået et skridt videre, idet den i alle passagerskibe og i lastskibe over 1600 tons brutto kræver radiotelegraf-anlæg. Kravet gælder iøvrigt for alle passagerskibe i udenrigs fart. For passagerskibe på over 500 tons i indenrigs fart forlanges ligeledes radiotelegraf. For passagerskibe på under 500 tons og lastskibe på under 1600 tons kræves radiotelefon-anlæg.

Der gives naturligvis også bestemmelser for vagten på radio-stationen, og i alle skibe, som er forsynet med autoalarmapparat, skal dette være i virksomhed, medens skibet er i søen, såsnart der ikke holdes vagt på stationen.

1929-konventionens bestemmelser vedrørende betryggelse af navigationen er blevet udbygget ud fra de indvundne erfaringer, og yderligere krav er stillet, herunder krav om radiopejleapparater i alle skibe over 1600 tons.

Konventionens sidste kapitel dækker som bekendt et nyt og meget vigtigt felt, nemlig transport af korn og farligt gods. Medens bestemmelserne om kornlaster er gennemarbejdet og fastlagt i detaljer, herunder krav om langskibs skodder i en trediedel af lastrummets dybde, anbringelse af fødekasse m. v., så viste behandlingen af farligt gods, sådan som Ove Nielsen allerede har fortalt, sig at være et så kompliceret emne, at detaljerede regler ikke kunne fastlægges af konferencen. Man har derfor indskrænket sig til at fastslå visse hovedretningslinier og anbefalet et videre studium på international basis for senere at kunne fastlægge nærmere regler for føring af disse laster.

„Konventionen har jo allerede indtil nu krævet et meget stort arbejde, men dens gennemførelse i praksis er dog nok det, der vil stille de største krav til skibstilsynet?“

„Ja, gennemførelsen af konventionen vil lægge et meget stort arbejde på skibstilsynet, dels derved at 1948-konventionen går langt videre end sin forgænger bl. a. ved at medtage lastskibe, dels derved at der nu skal udstedes udrustnings-sikkerhedscertifikat for alle ikke-passagerskibe over 500 tons i international fart.“

„Alle de skibe, hvortil kølen blev lagt før den 19. november regnes jo for gamle skibe, og på disse skal der foretages syn med derpå følgende ændringer. Også dette vil kræve et stort arbejde af skibstilsynet. Men det vil også koste rederne mange penge?“

(Fortsættes side XXI)

Mændene bag den internationale konvention



Flertallet af den store, internationale konferences mange medlemmer forsamlet i London efter endt, veludført arbejde i sommeren 1947. Lignende repræsentanter fra Vest og Øst side om side. Fotografiet har historisk værdi, fordi mødet i London gav folkeslagene bevis på, at der virkelig kan opnås enighed mellem nationerne om de have, der både skiller og forbinder landene.

..... hvad tidligere tilfældet var, for nu bruger man Glasuld. Den samlede kapacitet af isolerede kølelastrum verden over, som er udført med Glasuld, beregnet for transporter af alle slags fødevarer, beløber sig i dag til over 20 mill. kubikfod fordelt på skibe af alle størrelser. Heraf er de to trediedele bygget siden 1947.

For at give et begreb om de mængder, der arbejdes med, kan det nævnes, at der til isolering i een båd ofte medgår op mod 300 tons Glasuld, hvilket volumenmæssigt svarer til ca. 4.600 m³. Det er ikke alene i de udprægede kølelastbåde, der anvendes Glasuld, men også talrige passagerbåde har eet eller flere kølelastrum samt deres proviantrum, saloner og kamre Glasuld-isolerede.

Materialet, der er uorganisk, yder ved sin ubrændbarhed i forbindelse med brandskod en sikring om bord i skibe, der ikke kan vurderes højt nok.

Et særligt felt inden for køleisoleringen i skibe frembyder fiskeflåderne og fangstbådene, der...



AKTIESELSKABET
DANSK GLASULDFABRIK

(AKTIESELSKABET FOR KEMISK INDUSTRI)



Amaliegade 15, K. — telefon: C. 6388

MINIMAX

til brandslukning i skibe

Forlang tilbud på

**MINIMAX-KULSYRESNEANLÆG
MED RØGMELDER**

Desuden leveres de effektive og holdbare

KULSYRESNESLUKKERE
SKUMSLUKKERE
TETRASLUKKERE
VANDSLUKKERE



DANSK MINIMAX A/S

Holbergsgade 15, KBH. K. - C. 13.423

Husk til Deres Nybygning



automatisk Brandalarm

— Det nyeste og mest effektive —

DANSK AUTOMATISK BRANDALARM A/S

Nørre Farimagsgade 13 . København K. . Tlf. 14062

KOMET TOTAL

Luftskum-slukning

- transportable håndskumslukkere.
- skumslukningsaggregater med tilslutning til brandslanger.
- stationære skumslukningsaggregater til maskinrum etc.
- stationære skumslukningsanlæg til tankskibe.
- transportable kulsyreslukkere og stationære kulsyreslukningsanlæg.

Tågestrålerør — brandslanger — strålerør — koblinger og forskruninger.

Forlang speciel prospekt og tilbud.

Generalrepræsentant:

FALCKS REDNINGSKORPS KØBENHAVN A/S

HANDELSAFDELINGEN

TIETGENSGADE 69 . KØBENHAVN V . CENTRAL 1808

DRAEGER

Beskyttelsesmasker

- gasmasker med filter (brandrøg - ammoniak - benzin m. m.)
- friskluft-masker (røghjelm) med indåndingsslange, blæsebælg eller injektor og iltflaske.
- kredsløbsapparater (iltapparat) med iltflaske og alkalipatron, lungeautomatisk dosering og alarmsignal.
- special-masker mod blyætyl ved rensning af tanke.

Småting om sikkerhed på havet

Af JACK TAR

Søtønder.

De første danske sømærker, såkaldte søtønder, blev udlagt allerede i 1533.

Christian V om ankerlanterner.

Af hensyn til fiskerne i Øresund gav allerede Frederik II i sin „Søret“ ankerliggende skibe ordre til om natten at have vagt på dækket og lys tændt i dette farvand. Men først i 1682 gav Christian V i sin „Danske Lov“ generelle regler for lanterneføring under ankring. Det hed bl. a.: „De Skibe, som ligger til Ankers i aabent Farvand eller sejle om Efterhøst, naar mørke Nætter ere, skal for al befrygtendis Fare at forekomme, forsyne sig med Lygter med tændte Lys udi, at de disbedre kunne være tilsammen.“

Grønt og rødt.

Englænderne har altid været førende med hensyn til regler for skibsfartens betryggelse. Allerede i 1848 bestemtes det i England, at dampskibene skulle vise rødt lys om bagbord og grønt om styrbord. Der var altså kun pligt til at vise disse lanterner, og først fire år senere fulgte en bestemmelse om, at lanterne altid skulle føres ved sejlads om natten.

Regler for maskineriet.

Som bekendt modtog man herhjemme dampskibet med nogen skepsis. Folk i land og mange gamle søfolk anså det for en udfordring af skæbnen at betro sit liv til to så frygtede elementer som ild og vand på een gang. Men først i 1830'erne trådte de første forordninger „Om tilsyn med dampkedler i kraft“. I 1851 fulgte en lov „Angående beskaffenheden af, samt tilsynet med dampkedler, dampmaskiner og dampskibe“.

Gammel lov, der stadig hævdes.

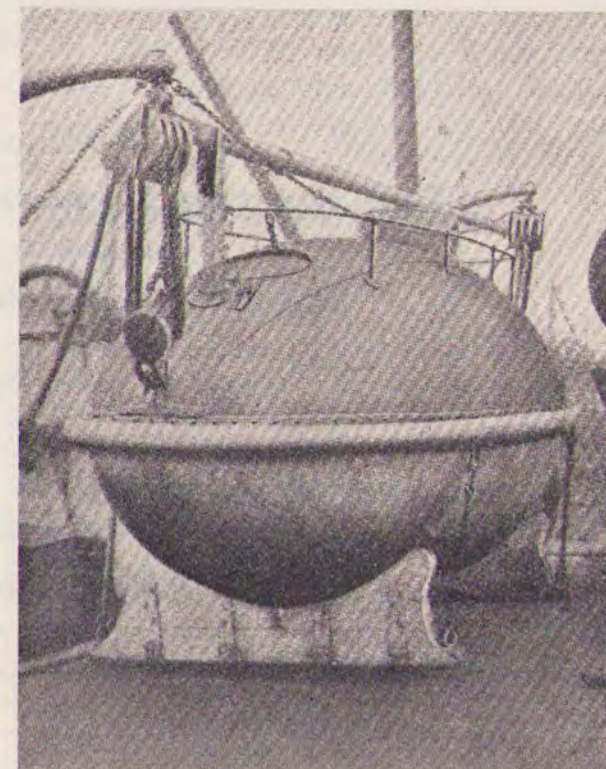
I den engelske søfartslov, som i 1876 blev til på Samuel Plimolls initiativ, findes mange regler, som stadig gælder i næsten uændret form. Her er en af dem: „Ethvert dampskib må medføre passagerer i et antal, der ikke overskrider tolv, selv om det ikke er klasset som passagerskib af Board of Trade og ikke er forsynet med Board of Trade-certificat som foreskrevet for passagerskibe i M. S. Act, 1854.“

Slet ikke så tosset!

Der har i løbet af det sidste århundrede været gjort mange mærkelige opfindelser vedrørende redningsveste o. l. I et nummer af „The Nautical Magazine“ fra 1888 har jeg fundet et brev fra en læser, der foreslår indførelsen af en særlig „rednings-skjorte“. Indsenderen fortæller, at søfolk ud for Norfolk allerede i mange år havde båret sådanne „skjorter“ til søs. Disse skjorter var syet af kipret stof, d. v. s. tætvet lærred, som er helt lufttæt, især når det er vådt. Skjorterne var dobbelte fra taljen og opæfter og hver forsynede med et mundstykke på brystet. Når søfolkene havde brug for det, pustede de altså bare deres skjorte op, og denne var i stand til at holde dem oven vande i mange timer. — I virkeligheden slet ikke så dum en idé!

Synke- og kæntrødt redningsbåd.

Og mens vi er ved redningsbådene: Under krigen 1914—18 opfandt en amerikaner en næsten cirkelrund redningsbåd, der hverken kunne synke eller kæntrødt. Opfinderen havde så stor tiltro til båden, at han muttersalene opholdt sig i den i 37 vinterdøgn på Atlanten! Senere prøvede man båden ved Battery Park i New York, hvor man gjorde sig de hæderligste anstrengelser for at kæntrødt den, men forgæves. Båden, der kunne rumme 15 personer samt vand og mad for disse til en uge, blev imidlertid aldrig sat i større produktion.



En mærkelig redningsbåd.

Den her afbildede redningsbåd er en norsk opfindelse fra 1912. Den er af stål og forsynet med et dæksel, der kan skrues helt til, således at den kan tåle en vældig dukkert, hvis den suges med skibet ned. Den er forsynet med sejl og sammenfoldelig mast samt rigeligt med vand i ballasttanke. Båden kan styres indvendig fra, og når vejret tillader det, kan lugen holdes åben. — Ja, fantasien har haft store muligheder, når det gælder sikkerheden til søs.

Fint redningsarbejde.

Søhistorien er rig på beretninger om dygtigt udførte redningsforetagender. Her er en af dem: Natten mellem den 5. og 6. februar 1918 var en hel armada af transportskibe på vej til England med 40.000 mand amerikanske tropper. Ud for den irske kyst torpederede tyskerne Anchor Lines „Tuscania“, der havde 2400 mand om bord. Skibet begyndte straks at synke, men disciplinen om bord var god og besætningerne på de konvojerende krigsskibe vågne. Trods det at „Tuscania“ sank på mindre end et kvarter, omkom „kun“ ca. 170 af de 2400 mand om bord.

Bjergning af kostbare ting.

U-bådskrigen 1914—18 satte mange hjerner i sving. En italiener ved navn Menotti Nanni mente, at alle skibe på dækket burde medføre en metalcylinder af hans konstruktion. Cylindren, der ikke kunne synke, skulle indeholde skibenes mest kostbare forsendelser. Når et skib gik ned, skulle cylindren dukke til overfladen med værdigenstandene inden i. Når italieneren ikke fik større succes med sin opfindelse, skyldes det sikkert, at en sådan cylinder let kunne vaskes over bord i hårdt vejr, og hvis man surrede den fast, kunne det jo ske, at man i katastrofetilfælde glemte at opgå surringerne!

SOPHUS BERENDSEN A/S

V. FARIMAGSGADE 41
KØBENHAVN V



Repræsentanter for

The Sperry Gyroscope Company Ltd.

London & New York

Gyrokompasser, Selvstyrrere, Radar



Clifford & Snell Ltd.

Sutton

Højttalende Telefoner

LUFT-SKUMSLUKNINGS-ANLÆG

221 skibe forsynet

ELLEHAMMERS LABORATORIUM

KILDEGAARDSVEJ 20, HELLERUP, DANMARK
TLF. HE 814

Redningsbåde.

Redningsmidler er et temmelig nyt begreb. Ganske vist medførte skibene allerede tidligt mindre fartøjer, men disse lå som oftest med bunden i vejret og surrede godt fast. Bådene var først og fremmest beregnede til at opretholde forbindelsen mellem skib og land, når man lå til ankers. Naturligvis brugte man den også i tilfælde af skibbrud, hvis man altså kunne nå at få dem klargjorte!

Opfindsom norsk sømand.

En 40-årig norsk sømand ved navn Olav Lidsheim har opfundet nogle selvregulerende gummi-sejsinger til redningsbåde. Disse gummi-sejsinger skal erstatte de hidtil anvendte sejsinger af tovværk på redningsbådenes presenninger, således at presenningerne altid sidder stramme, uanset fugtighed og tørke. Lidsheim har allerede nu fået mange kontrakter på sin opfindelse, der vil blive brugt både af den amerikanske og den norske marine. Galosche- og Gummivare-fabrikken i Mjøndalen vil påbegynde en produktion for hele Skandinavien, og i U. S. A. vil sejsingerne blive fremstillet af Goodyear.

Fantasifuld japansk admiral.

I tiden omkring den første verdenskrig fik en japansk admiral den idé at forsyne u-både med sammenklappelige redningsbåde, der skulle fremstilles af særligt præpareret papir. Fordele ved disse „fartøjer“ skulle være, at de næsten ingen plads optog om bord. U-bådens gummiflåde har for længe siden gjort den japanske opfindelse overflødig.

De er slet ikke så nye!

Apropos oppustelige gummiflåde: I en avis fra den første verdenskrig har jeg fundet et billede af en sådan flåde. Den minder meget om de gummiflåde, som under den sidste krig fik så stor betydning, dog er den forsynet med en bund af sammentømrede brædder. Som bekendt er de moderne flåders bund af gummi.



Vi dikterer ikke... (Fortsat fra side XIII)

„Det er altsammen rigtigt. Vi vil tage os af hvert enkelt skib for at se, hvad der kan gennemføres inden for rimelighedens grænser. Vi holder et møde med hvert enkelt rederi, som får tilstillet en liste over de ændringer, vi ønsker foretaget. Vi har allerede haft møder med flere af rederne og er gennem en fornuftig forhandling nået til et godt resultat. Vi dikterer ikke her i skibstilsynet, men taler med hver enkelt reder i stedet for at påbegynde en hel masse skrivi, der kun fører til forsinkelser. Iøvrigt er denne side af arbejdet omend omfattende dog ikke så forfærdelig besværligt, fordi der er nogenlunde lighed mellem alle skibe indenfor det samme selskab,“ slutter direktør Aage H. Larsen.

REDNINGSVESTE

Som bekendt skal alle redningsveste nu udskiftes til modeller, som er godkendte den 19. november 1952. Det betyder en stor udskrivning for mange, og valget af en egnet type er derfor af meget stor vigtighed.

Svendborg korkredningskrave model nr. 9 A

kork og nylonliner — uden overtræk

Denne model er praktisk taget uforgængelig og er derfor en god pengeanbringelse. Den kan leveres med skibets navn gratis indbrændt i korken. Vesten stuver godt og den er bekvem at bære under arbejde.

Svendborg redningskrave model nr. 4 A

kapok og lærred

eller evt. celleplastic og kunststofovertræk

Denne model er udført som hynde og er derfor praktisk i en mindre båd. Den kan leveres i farverne: orange, blå eller hvid. — Vesten er forsynet med nylonliner og udførelsen er meget solid.

Svendborg redningsvest norsk model: »Safety first«

kapok og lærred

Denne model er udført som vest. Den fylder kun lidt og den er bekvem at bære under arbejde.

Alle ovennævnte modeller er godkendte den 19.-11.-52. Se dem hos Deres skibshandler eller skriv til os om at sende Dem en udførlig brochure med illustrationer. — Spørg andre, som har disse veste, idet tilfredshed er den bedste anbefaling.

SVENDBORG KORKVAREFABRIK

Grubbemøllevej 14-18, Svendborg Tlf. 2573-1560
Østbanegade 27, Kbh. Ø. Øbro 643 - Valby 9018

Specialfabrik for:

Redningsveste — Redningskranse —
Redningsflåde — Flydemidler — Fender —
Bøjer — Lakseflåd og flåd af enhver art

INTERNATIONAL SKIBS RADIO A/S

Dampfærgevej 7 - København Ø

Tlf.: PA læ 9220 og 9230

SENDERE — MODTAGERE — AUTOALARMER

PEJLERE — REDNINGSBÅDSENDE

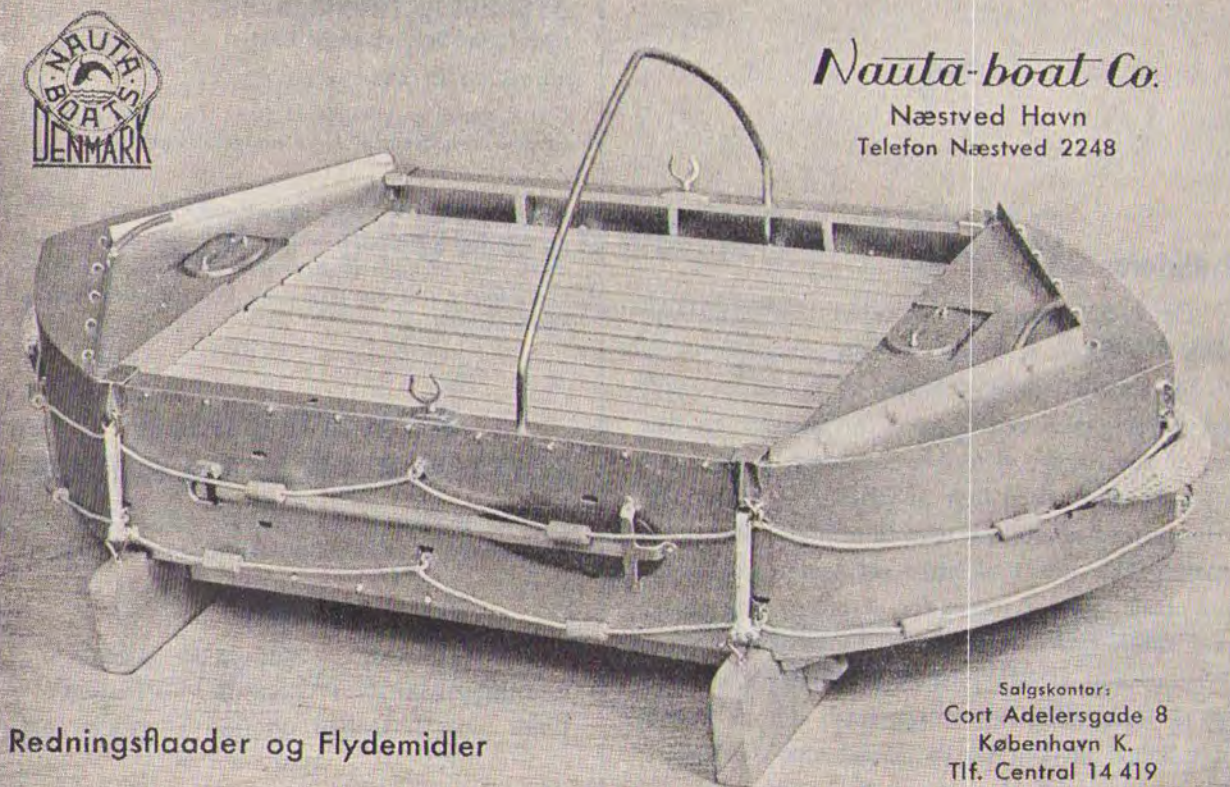
TELEFONISENDERE

EKKOLOD — RADAR

SALG — LEJE

INSTALLATION — SERVICE


MEDLEM AF RAMAC-ORGANISATIONEN



Nauta-boat Co.
Næstved Havn
Telefon Næstved 2248

Salgskontor:
Cort Adellersgade 8
København K.
Tlf. Central 14 419

Redningsflaader og Flydemidler



Redningsmidler

Af skibsinspektør, kaptajn D. M. Geerdsen



Skibsinspektør D. M. Geerdsen.

SAMMENLIGNER man 1929- og 1948-konventionens bestemmelser vedrørende redningsmidler, vil man bemærke, at medens 1929-konventionen på dette punkt kun omfattede passagerskibe i international fart, indeholder 1948-konventionen tillige sådanne bestemmelser for lastskibe på 500 reg. tons brutto og derover i nævnte fart.

Konventionen indeholder en del nye bestemmelser fælles for både passager- og lastskibe, herunder at redningsbådene alene skal være både med faste sider og med udelukkende indenbords opdriftsmidler, hvilket medfører, at de fra 1929-konventionen kendte kl. II redningsbåde (pontonbåde) ikke mere vil kunne anvendes som konventions-redningsbåde i international fart, hvilket vil sige, at de ikke kan indgå i det antal redningsbåde, skibet ifølge konventionens bestemmelser skal være udstyret med.

Endvidere er der indført bestemmelser om, at længden af en redningsbåd skal være mindst 7,3 m, medmindre direktoratet under hensyn til skibets størrelse eller af andre årsager anser udrustningen med en sådan redningsbåd for urimelig eller uigennemførlig, dog må intet skib have redningsbåde på mindre end 4,9 m længde.

Tillige findes en bestemmelse om, at enhver redningsbåd, der er godkendt til at optage mere end 60 personer, skal være enten en motorredningsbåd af kl. A eller kl. B, der opfylder de for sådanne både i konventionen indeholdte bestemmelser eller være forsynet med andre godkendte mekaniske fremdrivningsmidler, som opfylder de herom fastsatte bestemmelser.

For så vidt angår bestemmelserne angående redningsbådenes udrustning er disse ændret på visse punkter, herunder skal blot nævnes, at redningsbådene nu skal være forsynet med godkendte anordninger i form af slingrekøle eller håndlister langs

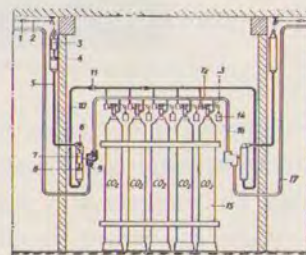
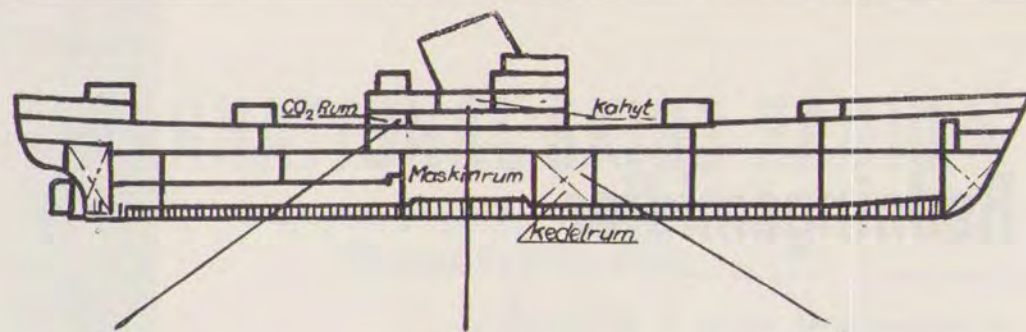
kølen tilligemed håndperter under kølen fra essing til essing eller andre godkendte anordninger, hvorved det gøres muligt for personer at klynge sig til båden, hvis denne skulle drive med bunden opad.

Endvidere skal der til masten eller masterne findes galvaniserede wirestag, og sejlet skal være af orangegul farve. Det til båden hørende kompas skal være anbragt i et nathus, der kan oplyses eller forsynes med passende belysningsanordninger, ligesom båden skal være udstyret med faldskærmssignaler, røgsignaler, signalspejl og håndpumper.

Med hensyn til bådenes udsætning findes nu bestemmelser om, at i fornævnte skibe over 46 m længde skal daviderne være vippedavider eller fald-davider, for så vidt bådenes vægt med fuld udrustning, men uden passagerer, ikke overstiger 4064 kg. For så vidt ovennævnte vægt overstiger de 4064 kg, skal der forefindes falddavider. I skibe, hvis længde ikke overstiger 46 m, skal daviderne, hvis det er svingdavider, ved godkendte anordninger være sikret mod at blive rykket ud af deres spor.

Som taljeløbere til båden skal anvendes wire-taljeløbere samt spil af godkendt type, idet direktoratet dog kan tillade, at der i skibe, hvor der under hensyn til f. eks. båddækkets højde over letteste nedlastningslinie i saltvand efter dettes skøn er tilstrækkeligt at anvende sådanne taljeløbere med eller uden spil.

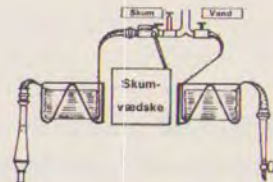
Endvidere skal der til mellemhalerne mellem daviderne være fastgjort 2 redningslinier; ved hvert davidpar skal der forefindes en passende lejder for overføring til redningsbådene, når disse ligger på vandet, og der skal forefindes passende anordninger til belysning af redningsmaterialet og redningsbådene under udsætningen, samt passende midler til fra dækket at kunne standse pumperne, således at udtømning af vand i redningsbådene forhindres.



CO₂ anlæg for lastrum



Sprinkleranlæg for aptering



Skumslukningsanlæg for kedel- og maskinrum

Leveres efter Konventionen af 1948

Ingeniørfirmaet

T. S MEDEGAARD

Fabrik for moderne brandslukningsmateriel

Emilsvej 28

GLOSTRUP

Telefon 1028



Vi er klar til

at bringe skibenes radioudstyr i overensstemmelse med bestemmelserne i

1948 Sikkerhedskonventionen

Til prompte levering kan vi tilbyde:

Transportable Radioanlæg
til Redningsbåde

Flektromekano Type SM 108

Autoalarmapparater

Flektromekano Type A 6

Automatiske
Tegngivere

Flektromekano Type AT 1

Alle godkendte af de danske myndigheder som opfyldende 1948 Sikkerhedskonventionens krav

DANSK RADIO AKTIESELSKAB

AMALIEGADE 33 — KØBENHAVN K

Tlf. Central 7282

Telegr.-Adr.: DARIOSE

Der skal endvidere findes passende anordning til alarmering af passagerer og besætning, når skibet skal forlades, hertil kan dog fløjterne eller sirenen anvendes i lastskibe.

Endvidere forefindes nu bestemmelse om, at der i såvel last- som passagerskibe skal forefindes et linekastningsapparat af godkendt type. Apparatet skal med rimelig nøjagtighed kunne føre en line mindst 230 m bort, og til apparatet skal høre mindst 4 projektiler og 4 liner.

I alle skibe på over 150 tons skal der endvidere forefindes en godkendt signallampe til brug om dagen.

Konventionen indeholder tillige bestemmelse om, at der om bord i alle skibe, som medfører mindre end 20 redningsbåde — med mindre skibet udelukkende er beskæftiget i fart øst for linien Lindenes—Wilhelmshafen, eller skibet medfører 2 motorredningsbåde af kl. A, udstyret med fast radioanlæg, og anbragt på hver sin side af skibet — skal forefindes et godkendt transportabelt radiotelegrafapparat, der opfylder de herom gældende bestemmelser. Dette udstyr skal opbevares i bestiklukafet eller et andet passende sted, klar til i en nødsituation at bringes om bord i en af redningsbådene.

Passagerskibe.

For så vidt angår passagerskibe er den tidligere bestemmelse om, at der skal forefindes både, der kan optage alle ombordværende personer, samt derudover flydemidler til 25 % af disse personer, bibeholdt.

Ligeledes er den tidligere bestemmelse om, at et skib på kort international rejse skal være udstyret med både, der kan optage alle ombordværende personer, samt derudover flydemidler til mindst 10 % af disse personer, samt for så vidt der ikke kan anbringes tilstrækkelige både til alle, da kan flydemidler medføres i stedet, bibeholdt. Sidstnævnte bestemmelse dog kun under visse forudsætninger, idet det nu kræves, at sådanne skibe, der godkendes til at medføre et større antal passagerer, end redningsbådene kan optage, skal opfylde visse i konventionen fastsatte bestemmelser angående særlige inddelingsnormer og fyldbarhed.

Endvidere er begrebet „Kort international rejse“ blevet betydeligt skærpet, idet en sådan rejse tidligere var defineret som en rejse, under hvilken skibet ikke fjernede sig mere end 200 sømil fra nærmeste kyst, hvorimod den nu er en international rejse, under hvilken det pågældende skib ikke fjer-

ner sig mere end 200 sømil fra en havn eller et sted, hvor passagerer og besætning vil kunne bringes i sikkerhed, og hvis længde, regnet fra den sidste anløbshavn til det land, hvorfra rejsen påbegyndes, til den endelige bestemmelsehavn ikke overstiger 600 sømil; dog kan direktoratet tillade bestemte skibe eller klasser af skibe med certifikat gældende til korte internationale rejser at foretage rejser på over 600 sømil, men ikke over 1200 sømil, såfremt sådanne skibe foruden at opfylde fornævnte bestemmelse om inddelingsnormer og fyldbarhed medfører redningsbåde, der kan optage mindst 75 % af de ombordværende personer.

Konventionen indeholder endvidere bestemmelse om, at der i ethvert skib, der skal medføre 20 redningsbåde eller derover, skal 2 af disse være motorredningsbåde af kl. A; skal der medføres over 13, men under 20 redningsbåde, skal 1 af disse være en motorbåd af kl. A og en anden af kl. A eller B eller en godkendt mekanisk dreven redningsbåd, der opfylder de herom gældende bestemmelser.

I alle skibe, der ikke ifølge foranstående skal have en motorredningsbåd om bord, skal en af redningsbådene være en motorredningsbåd af enten kl. A eller kl. B eller en mekanisk fremdreven redningsbåd. Disse bestemmelser kommer dog ikke til anvendelse på skibe i fart inden for linien Skagen—Færder, Smygehuk—Arkone. For de omhandlede motorredningsbåde af kl. A og B er der fastsat ganske bestemte regler, hvoraf blot skal nævnes, at motoren i en kl. A motorredningsbåd skal være en fast indbygget motor med kompressionstænding (dieselmotor) og i en kl. B motorredningsbåd en fast indbygget motor, der ikke må være en benzinator.

Sluttelig skal, for så vidt angår passagerskibene, bemærkes, at der på hver side af skibet skal medføres en under davider anbragt båd til brug under en nødsituation. Disse både skal være af en af direktoratet godkendt type og normalt ikke mere end 8 m og ikke mindre end 6,7 m lange og kan, forudsat at de fuldtud opfylder de for redningsbåde fastsatte krav, medregnes i det antal redningsbåde, skibet ifølge konventionsbestemmelserne skal medføre. De nævnte både skal holdes klar til øjeblikkelig brug, når skibet er i søen.

Lastskibe.

For så vidt angår lastskibe indeholder konventionen bestemmelser om, at sådanne skibe på hver side under daviderne skal medføre redningsbåde af

Cupran

Imprægneringsvædske

CUPRAN *grøn, brun „I“ og farveløs
imprægnerer alt træværk imod råd og svamp.

CUPRAN brun „U“

anvendes til imprægnering af udendørs træværk (Bolværker, broer m. v.)

CUPRAN keminat-imprægnet, gul

Et virksomt middel mod råd og svamp og i besiddelse af de egenskaber der fordres til imprægnering af KØLERUM og lignende, hvor der opbevares levedsmidler.

CUP — FERRO

Rustbeskyttende behandlingsmiddel til stålskibsplader m. m. Der kræves ingen efterbehandling. Modstår søvand.

CUP „R“ rustomdanner

underbehandling før maling til neutralisering og fjernelse af rustangreb.

CUPRAN „F“ mod brand

Effektiv Imprægnering af tekstilstoffer, lærred og papir. Anvendes bl. a. til tæpper, gardiner, møbelstoffer og arbejdstøj.

CUPRAN „FF“ mod brand

Til imprægnering af alt ubehandlet træværk. Yder en varig og meget effektiv beskyttelse imod brand. Efter behandling kan træværket ollemales.

CUPRAN presenningssmørelse

Yder en varig beskyttelse af presenninger, lugepresenninger og dug anvendt til redningsveste- og bæltter etc. Imprægnerer mod råd og svamp (jordslået). Gør vandtæt.

CUP/PH₇ klæbemasse

Til opsætning af korkplader på jern. Specielt fremstillet til kølerum. Brandfri — kort afbindingstid.

Forsøgssattester fra Statsprøveanstalten — *Godkendt af Boligministeriet

Bentzonsvej 47



Telf. Fa. *45

København F.

Vi anbefaler:

PÅ RENT TRÆ, FINER, ISOLERINGSPLADER, FIBERPLADER etc.:

2 strygninger „INTERNATIONAL brandhæmmende primer“ - 2 strygninger „INTERNATIONAL brandhæmmende finish“

PÅ TRÆ, FINER, ISOLERINGSPLADER, FIBERPLADER etc., der i forvejen er malede:

2 strygninger „INTERNATIONAL brandhæmmende finish“

BRANDHÆMMENDE MALING

VORT BOMÆRKE



DERES GARANTI

PÅ METALOVERFLADER:

1 strygning „BROWN PRIMOCON“ (på letmetaller „YELLOW PRIMOCON“) - 2 strygninger „INTERNATIONAL brandhæmmende finish“

International Farvefabrik A/S

tilstrækkeligt rumindhold til at kunne optage alle ombordværende personer, idet der dog for hvalkogerier er fastsat særlig lempelige regler. For tankskibes vedkommende findes en bestemmelse om, at sådanne skibe på 3000 tons og derover under dækket skal medføre mindst 4 redningsbåde, hvoraf 2 skal være anbragt agter og 2 midtskibs.

For så vidt angår udstyret med motorredningsbåde gælder for et lastskib, der skal medføre over 13 redningsbåde, de samme bestemmelser som under passagerskibe nævnt. I alle skibe på 1600 tons og derover, der ikke ifølge disse bestemmelser skal have motorredningsbåd om bord, skal 1 af redningsbådene være en motorredningsbåd af kl. A eller B eller en mekanisk fremdreven redningsbåd.

Endvidere skal jeg til slut komme ind på bestemmelserne vedrørende redningsbælter, hvor 1948-konventionen foruden de tidligere fastsatte krav indeholder en bestemmelse om, at et redningsbælte skal kunne holde en bevidstløs persons hoved oven vande. Denne bestemmelse vil, foruden at omfatte redningsbælter i alle nye konventionsbestemte skibe, tillige komme til anvendelse på alle andre

skibe og fartøjer, uanset tonnage og fartsområde. I overensstemmelse med foranstående skal der altså til alle nye skibe og fartøjer anskaffes redningsbælter, der opfylder denne bestemmelse, og for så vidt angår gamle skibe og fartøjer vil der ved eventuel udskiftning af redningsbælterne være at anskaffe bæltter af ny type, der opfylder kravet om at kunne holde en bevidstløs persons hoved oven vande, således at udskiftningen vil foregå gradvis; dog vil der til sin tid blive fastsat et nærmere angivet åremål, indenfor hvilket alle vore gamle redningsbælter skal være udskiftet med bæltter af ny konstruktion.

Redningsbælter, der af Direktoratet for Statens Skibstilsyn er godkendt som opfyldende konventionens bestemmelser, er stemplet af skibstilsynet med en kongekrone, hvorrundt der står: „Statens skibstilsyn“.

Sluttelig skal bemærkes, at bestemmelserne om redningsmidler samt alle øvrige i konventionen indeholdte bestemmelser tillige med nationale regler for alle skibe, der ikke omfattes af konventionen, er nedlagt i en særlig bekendtgørelse, udstedt af handelsministeriet.

KIDDE SKIBS-BRANDBESKYTTELSE

LASTRUM

KIDDE-RICH CO₂ brandsluknings- og røgmelde-systemer

MASKINRUM

KIDDE CO₂ brandsluknings-systemer „TOTAL FLOODING“

APTERING

KIDDE ZONE brandmelde-systemer

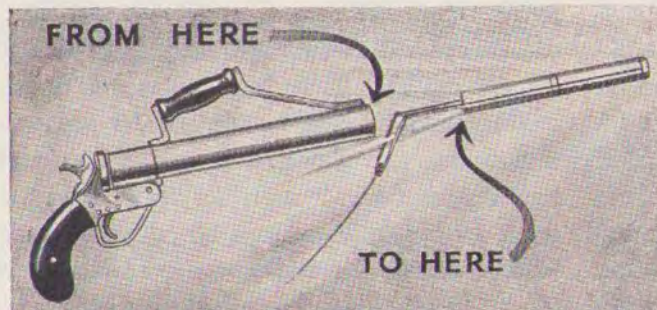
Oplysninger hos:

HAKON GERTSEN

HANDELS- OG INGENIØRFIRMA
RAADHUSPLADSEN 4, KØBENHAVN V.
Tlf. Palæ 3193 & 9731

Repræsentant for:

The WALTER KIDDE CO. LTD
NORTHOLT, MIDDLESEX, ENGLAND



RAKETPISTOLER
for linekastning
FALDSKÆRMSSIGNALER
HÅNDBLUS
RØGSIGNALER
VEREY-PISTOLER

SCHERMULY

GREJERNE OPFYLDER KRAVENE I
DEN INTERNATIONALE KONVENTION 1948

RESERVERAKETTER M. M. FÅS I ALLE VERDENSHAVNE

ENEREPRESENTANT FOR DANMARK:

SCANDINAVIAN STEEL & SHIPPING AGENCY

Telf. C. #14150

Amaliegade 16, København K.

Tlgr. SCANDSHIP



EN RED NING SKUGLE

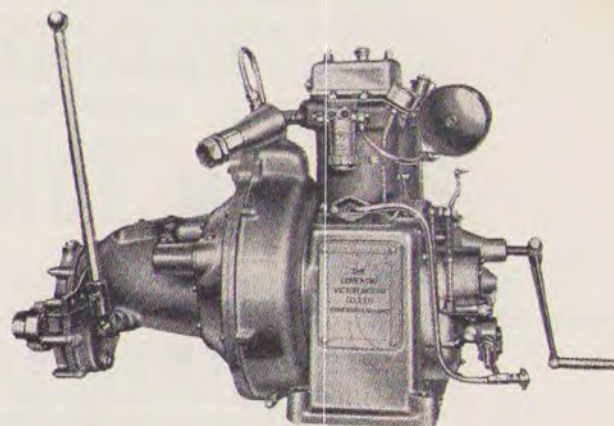


Gælder det motorer til redningsbåde...?

Så kommer De ikke udenom Coventry Victor og Ruston.

Coventry Victor leverer marine-dieselmotorer i en række forskellige modeller fra 5-11 HK. Coventry Victor er let at starte selv i koldt vejr, er robust, økonomisk, kompakt, har en rolig gang samt en meget lille egenvægt. Coventry Victor's arbejdende dele er fuldstændig indkapslede.

Ruston. Vi er tillige leveringsdygtige i det verdenskendte RUSTON fabrikat i dieselmotorer velegnet for redningsbåde. Skoleskibet Danmarks redningsbåd er forsynet med en RUSTON motor.



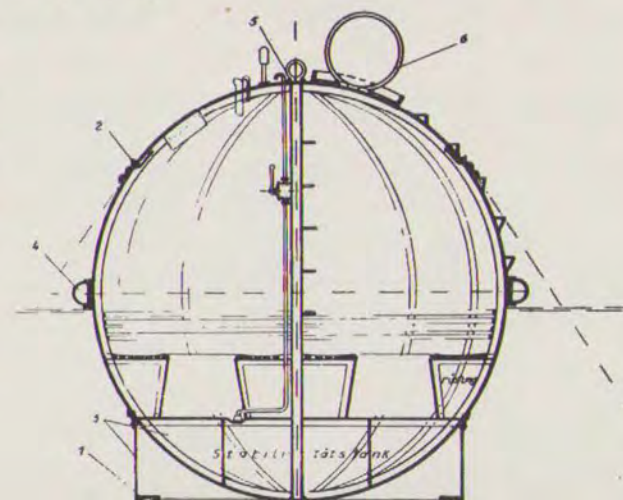
V. H. LANGEBÆK & SØN CIVILINGENIØRER

NØRRE SØGADE 35 · KØBENHAVN K · PALÆ #9688

KAPTAJN Jakob von Elitzen og dykker Otto Wulff, begge fra Cuxhaven, har opfundet en såkaldt „redningskugle“, som selv under den værste storm kan klare sig på søen og give besætningen tålelige forhold. I radioens tidsalder, siger de to opfindere, har den gamle form for redningsbåde overlevet sig selv. Kuglen er fastsurret til dækket og kan løbe ud over siderne ad særlige spor. I tilfælde af forlis kryber besætningen op på kuglen og kryber ind i denne gennem to luger. Derefter opgås surringerne, og kuglen glider over bord. På grund af en stabiliserings-anordning i bunden, får den nede i vandet straks den rigtige stabilitet. Kuglen har en diameter af tre meter og siddepladser og „sikkerhedsbælter“ for 25 personer. Drikkevand, proviant, medicinkasse og radiosender med batteri samt nød-blus og signalarakterer hører med til udstyret. Ved hjælp af en lensepumpe kan eventuelt indtrængende vand pumpes ud. Et af sæderne er konstru-

eret som toilet. Skulle det forulykkede skib synke hurtigere end beregnet og kuglen derfor komme med under vandet, vil den hurtigt komme til overfladen. I. L.

(Hvis De har læst „Småting om sikkerhed på havet“ længere fremme i bladet, vil De kunne se, at tanken om et sådant redningsfartøj slet ikke er så ny. Red.)



Brandhæmmende maling

I forbindelse med den internationale konvention om sikkerhed til søs og den kendsgerning, at skibe bygget før 19. november 1952 skal sikres med brandhæmmende maling, kan der siges følgende om disse ting:

Det var under den russisk-japanske krig 1904—1905, at fare for brand i skibe for første gang henledte offentlighedens opmærksomhed på sig, og lige siden har det britiske admiralitet til stadighed studeret problemet med at beskytte mod brandfaren. Admiralitetets nuværende behandlingsmetode med brandhæmmende maling til nedsættelse af brandfaren i krigsskibe er ganske tilsvarende den behandling, man her i landet anbefaler, idet den anvendte maling i begge tilfælde er baseret på syntetiske bindemidler, der, når malingsfilmen er tør, ikke kan brænde.

Hvad er brandhæmmende malingers begrænsning?

Det er indlysende, at ingen maling kan yde fuldstændig beskyttelse på træværk. Varmen vil før eller senere få malingen til at revne, og derved vil træværket efterhånden blive udsat for flammerne.

Hvad kan der gøres?

Ubehandlet træ brænder ikke ved temperaturer på under 260 grader Celsius. Træ, der er behandlet med almindelig oliemaling, bryder derimod først i brand, når temperaturen når op omkring 485 grader Celsius. Dette er blevet vist ved prøver, og det er et bemærkelsesværdigt fænomen, når man tager i betragtning, at en almindelig oliemalingsfilm i tør tilstand er brandbar.

Det princip, hvorefter specielt formulerede brandhæmmende farver virker, går ud på, at malingsfilmen, der ikke selv kan brænde, holder træet beskyttet mod direkte kontakt med flammerne og luftens ilt ved temperaturer, der ligger et godt stykke over 485 grader celsius.

Imidlertid må der her siges et advarende ord om visse typer brandhæmmende farver. En af disse typer er baseret på alkalisk bindemiddel, som fremmer korrosion, hvor det kommer i forbindelse med metal-fittings. De nuancer, typen kan leveres i, findes kun i meget begrænset udvalg. Den dekorative effekt er derfor ringe, hvorfor den fordrer en dækfarve, men den er ganske uegnet som undergrund

for en sådan. En yderligere ulempe er det, at metal-filmen bliver blød i fugtig luft.

En anden type er de såkaldte „aktive“ brandhæmmende farver. Disse er også uegnede som dekorative farver og giver ikke en almindelig malingsbeskyttelse. De fordrer derfor dækfarver, men er dårlige som undergrund for sådanne. Ligeledes er de almindeligvis ret bløde og ødelægges meget let ved dagligt brug.

Ved en del af denne type er der endnu en alvorlig ulempe, idet de ved ophedning afgiver giftige dampe.

Vi kan derfor henlede opmærksomheden på følgende behandling, der omfatter en primer og en færdigstrygning. Primeren er pigmenteret med aluminium, som giver en stærk og beskyttende film, samtidig med at en vis del af varmestralerne reflekteres. Dækfarven, der kan leveres i hvid og i lyse nuancer, såvel i mat som halvmat kvalitet, beskytter sammen med primeren de underliggende lag mod direkte kontakt med flammerne. Der kan vaskes på disse farver så tit, det er nødvendigt, uden at hverken maling eller nuance lider skade på nogen måde. (Der leveredes store mængder af denne maling under den anden verdenskrig til beskyttelse af træredningsbåde på allierede tankskibe).

Alle brandhæmmende malingers omtalte begrænsning taget i betragtning kan følgende specifikationer anbefales:

Rent træ, finér, isoleringsplader, fiberplader etc.:
2 strøg brandhæmmende aluminiums primer,
2 strøg brandhæmmende finish.

Rent træ, finér, isoleringsplader, fiberplader etc., der i forvejen er malede:
2 strøg brandhæmmende finish.

N. B. En opbygning af en tyk malingsfilm bør undgås ved enhver behandling med brandhæmmende maling. Hvis dette vil blive tilfældet ved stryging over gammel farve, bør den gamle farve fjernes først, og man bør gå frem som ved umalede overflader.

Metaloverflader:

1 strøg syntetisk primer (for letmetaller syntetisk zinkkromat primer),
2 strøg brandhæmmende finish.



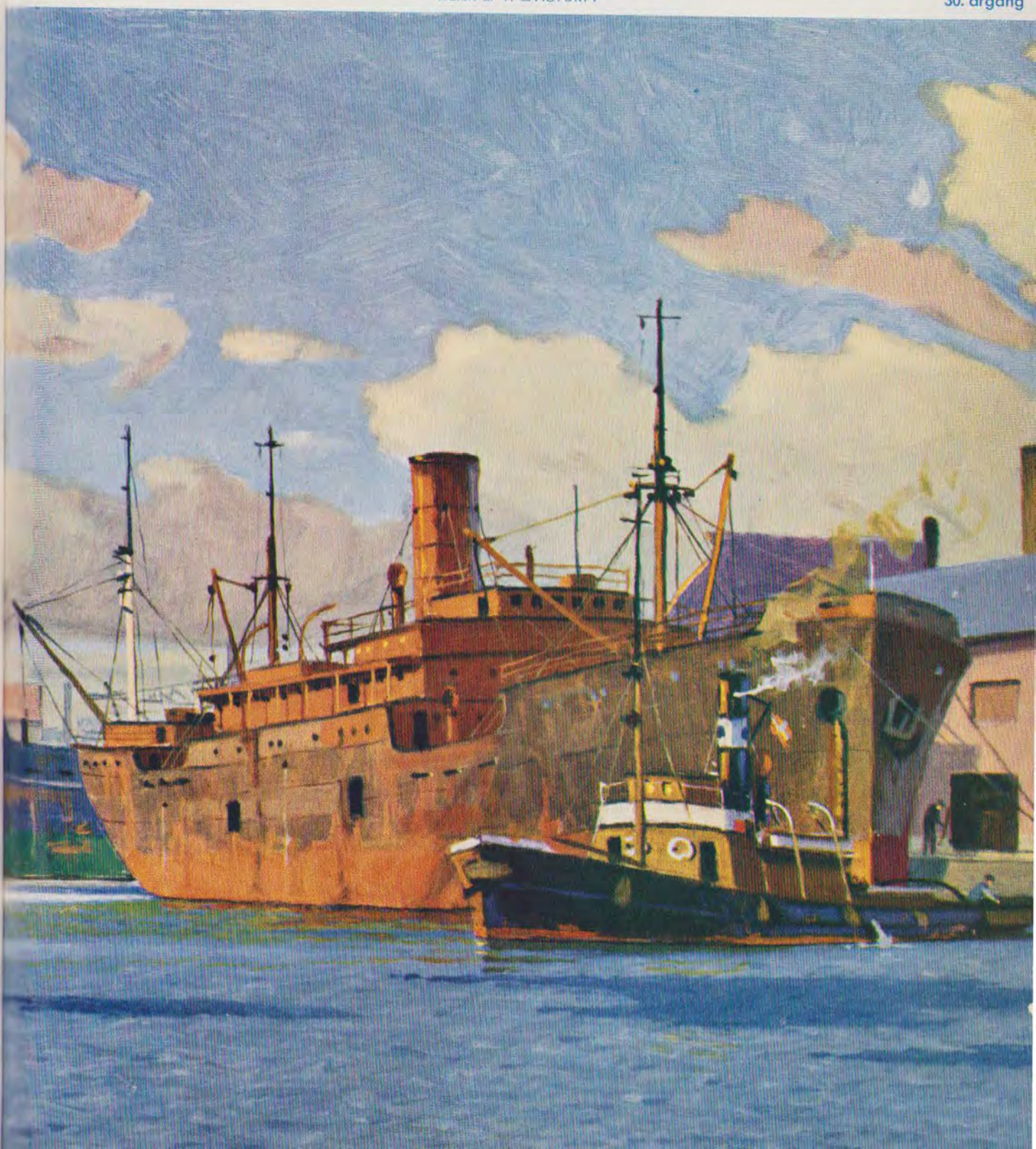
VIKINGEN

Kr. 1,50
1. februar

HAVNESTEMNING

Maleri af V. QVISTORFF

1953 - nr.
30. 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 SEATTLE SEREMBAN SHANGHAI SINGAPORE SYDNEY TABAGO TELUK ANSON TIENTSIN TOKYO TSINGTAO VANCOUVER B. C.

AKTIESELSKABET

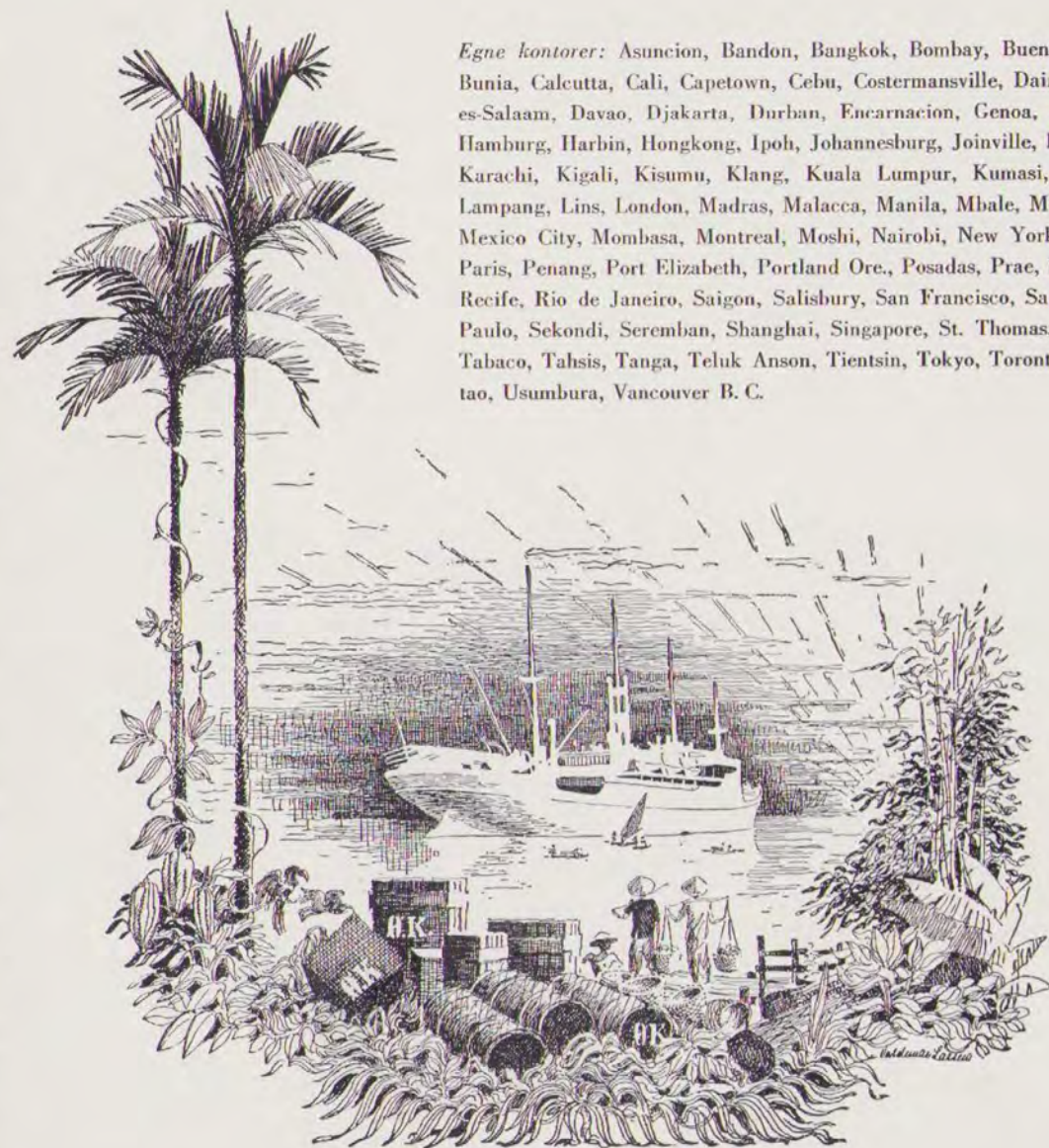
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI KØBENHAVN

IMPORT til Europa af oversøiske produkter.

EXPORT oversøisk af europæiske varer.

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

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



Egne kontorer: Asuncion, Bandon, Bangkok, Bombay, Buenos Aires, 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, Tabago, 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

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

Flere søfartsnationer må med i velfærdsarbejdet

Afdelingschef Ove Nielsen fortæller om det skandinaviske velfærdsråd i Oslo

A FDELINGSCHEF Ove Nielsen fra Handelsministeriets søfartsafdeling er en travlt optaget mand, hvis job det er altid at have fingeren på søfartens puls. Ove Nielsen er derfor ofte på rejse, og de problemer, han har at tumle med, indskrænker sig ikke kun til navigations- og sikkerhedsbestemmelser. Han er således lige vendt hjem fra et interskandinavisk velfærdsråd i Oslo, hvor der blev drøftet ting af stor interesse for alle søfarende.

„Handelsflådernes velfærdsråd i de tre nordiske lande er oprettet efter samme princip,“ siger afdelingschefen. „De bygger på nogle recommendationer, som i 1936 blev vedtaget i Geneve. Disse recommendationer siger bl. a., at søfolkene ligesom deres landsmænd i land er borgere i samfundet, der betaler deres skat som disse og derfor bør have chancer for at nyde sådanne goder, som samfundet giver. Imidlertid kan de søfarende ikke fuldt ud drage fordel af samfundets goder, og derfor må man sætte noget i stedet. Og så har man altså oprettet velfærdsrådene.“

Søfolkene er selv med til at betale driften af velfærdsrådene, idet de hver betaler 2 øre om dagen, ligesom rederierne betaler 2 øre om dagen for hver mand om bord i deres skibe, og endelig betaler staten 4 øre om dagen pr. mand. Det giver tilsammen for Danmarks vedkommende ca. 380.000 kr. om året. Norge har lige forhøjet sine satser noget, men princippet er stadig det samme som herhjemme.

Et samarbejde mellem velfærdsrådene gør naturligvis problemerne lettere at løse. Som følge heraf er der et intensivt samarbejde i de nordiske velfærdsråds daglige virke, og hvert år holdes et skandinavisk møde, hvor man gør stillingen op og drøfter fremtiden. I år var mødet henlagt til Oslo og fandt sted den 13. januar. Som repræsentanter for Danmark var mødt kaptajn Petersen fra rederiforeningen, forretningsfører Mad-

sen fra radiotelegrafisterne som repræsentant for de søfarende og ekspeditionssekretær Lysgård, der fungerede som sekretær. Jeg var med som formand for den danske gruppe. Den svenske deputationens formand var generaldirektør Axel Göres og den norske havde medicinaldirektør Evang som formand. Sidstnævnte var iøvrigt også kongressens formand.

Mødet indledtes med nogle kortfattede beretninger fra de tre lande, hvorefter man tog fat på det meget vigtige spørgsmål om et større internationalt samarbejde. Man vedtog en henvendelse til det Internationale Arbejdsbureau for at støtte dets udtalelser om, at man hurtigst muligt bør gennemføre de internationale foranstaltninger, som blev vedtaget i Geneve 1936, og som efter den sidste krig understregedes ved en kongres i Seattle.

Velfærdsarbejdet har ikke alle steder været gennemført i et omfang som her i Norden. Vi arbejder for alle søfarende, som kommer til danske havne, uanset de besøgendes nationalitet, hvorimod vore egne søfolk ikke altid får den samme service i fremmede havne. De nordiske velfærdsråd har for at bøde på dette måttet placere repræsentanter rundt om i udlandet. Noget sådant koster mange penge, og vi evner derfor ikke at løse problemerne, som de egentlig burde løses. Også andre lande må være med i velfærdsarbejdet.

De steder, hvor det især kniber med velfærdsforanstaltninger for de søfarende, er f. eks. det fjerne Østen og visse pladser i Sydamerika. Den amerikanske „Seamen's Service“, som vist har en masse penge at arbejde med, har oprettet sømandsklubber forskellige steder, og for nogen tid siden underrettedes vi om, at der skulle oprettes en sådan klub i Casablanca. Der var naturligvis interesse for at få en repræsentant for de skandinaviske lande derned.

På mødet i Oslo blev spørgsmålet om repræsen-

tanten i Casablanca drøftet. Man kunne gå to veje i et skandinavisk samarbejde på dette felt. Enten kunne de tre lande være fælles om ansættelsen af en velfærdsmand på stedet og om udgifterne ved driften af det stedlige, skandinaviske velfærdskontor, eller også kunne et enkelt land tage sig af problemet alene, hvis de andre lande til gengæld oprettede lignende kontorer andre steder. Jeg foreslog den sidste løsning og tilbød på Danmarks vegne, at vi tog os af arbejdet i Casablanca. Forslaget blev vedtaget, og vi skal nu finde den rigtige mand til den vigtige stilling. Iøvrigt skal vi også levere en del møbler til den pågældende klub mod betaling.

Et andet vigtigt punkt på dagsordenen i Oslo var oprettelsen af et skandinavisk sømandshotel i Antwerpen. Bygningen af et belgisk hotel har stået på gennem længere tid og skal være færdigt inden udgangen af 1953. Det er meningen, at de skandinaviske velfærdsråd vil leje 7. og 8. etage, de to øverste, af belgierne og selv indrette dem efter nordisk smag. Den skandinaviske afdeling af hotellet drives for velfærdsrådene af et interessentskab, som i realiteten er de skandinaviske konsulere i Antwerpen. Afdelingen får sin egen indgang og sit eget navn. Der har iøvrigt været udskrevet en konkurrence blandt nordiske søfolk om et passende navn til hotellets skandinaviske afdeling. Der kom man-

ge forskellige forslag, men de fleste kredsede om sådanne som „Viking“, „Baltica“, „Norsvedan“, „Norden“ og „Scandia“, og man valgte iøvrigt det sidstnævnte.

Men hensyn til hotellet — ligesom velfærdsarbejdet iøvrigt — er der ikke tale om nogen form for velgørenhed. Hotellet skal hvile i sig selv, men på den anden side skal heller ingen tjene ved det. Således bliver priserne de lavest mulige. De skandinaviske velfærdsråd investerer lige store andele i hotellet. Forøvrigt bliver det sådan, at også sømands-hustruerne ved besøg hos ægtefællerne kan bo på „Scandia“.

„Hvordan står vi her i Danmark med hensyn til velfærdsarbejdet i forhold til Norge og Sverige?“ spørger vi.

„Vi arbejder helt på linie med nordmænd og svenskere. Ganske vist sætter nordmændene mere ind på at skaffe sømandshoteller i udlandet end vi herhjemme, men til gengæld gør vi så ikke så lidt ud af film- og brevscole-tjenesten. Iøvrigt kan vi glæde os over en meget stor interesse fra søfolkernes side. Mange af de søfarende skriver til os, og vi svarer altid i samme friske sprog og så hurtigt som muligt. Kommer en sømand med en ny og god idé, tager vi den gerne op. Det er denne form for samarbejde, der gør velfærdsrådet til en faktor af betydning.“ slutter Ove Nielsen.

—wig.



Kong Christian og Dronning Alexandrine var ofte nærværende ved danske stabelafløbninger. Her ses kongeparret fotograferet ved en sådan festlig lejlighed sammen med Prins Axel.

Dronning Alexandrine, „Sømandenes Dronning“ in memoriam

„Faldereb — pib ud — pib ind“, som når en skibs-chef går fra og kommer til borde, med en ægte bådsmans-pibes lange hvislen var tilligemed et detachement marineres „præsenteren-gevær“ den sidste maritime æresbevisning, der blev Dronning Alexandrine, Danmarks længst residerende dronning, til del, i det minut hendes kiste førtes ind ad Roskilde-domens „Kongeport“. Lige forinden havde marine-musikkorpset spillet „Honnør-march nr. 1 for konge, kongehuset og flaget“. Det var første gang, at denne marine-honnør blev afgivet ved en majestæts begravelse, en honnør, som sammen med det af grønt dannede skibs-anker, der smykkede fod-enden af den Dannebrog-omsvøbte kiste, var en admirals, en søns og en konges sidste maritime farvel til en afdød admiralinde, moder og dronning, spontant udsprunget af den nære tilknytning til dansk hav og til den danske fra gammel tid søfarende nation, som altid i såvel moders som søns hjerte har haft en fremtrædende plads.

I rækken af danske konge-hustruer blev Dronning Alexandrine den første, der i sin omfattende interesse for alt og alle især lagde sig sømandenes sag på sinde, for tilfulde forstod hun ikke alene de særlige farer, som kan være forbundet med deres færd på søen, men også, hvad længselen efter hjem, hustru og børn betød for den sømand, som for længere tid måtte opholde sig fjernt herfra. Hendes kærlighed til søn, der allerede i hendes barndom vakte på indsøen ved slottet i Schwerin, Prinsesse Alexandrines barndoms-hjem, og senere på Middelhavet udfor Cannes, voksede sig endnu større, efter at hun var blevet successor til dronningestolen i landet med de mange bæltter og sunde, indrammet af sagn-omspundne have. Ved den

mecklenburgske storhertug-datters ankomst til Danmark i 1898 som Prins Christians brud ville man næsten kunne have gentyget den hyldest, som Tennyson i sit digt „Welcome to Alexandra“ gav udtryk for, da Chr. IX's datter, Prinsesse Alexandra, drog til England for at blive gift som Prinsesse af Wales med en dronningekrone i udsigt. For Prinsesse Alexandrine — omend ikke en „seakings daughter“ — kom som nygift også søvarts til sit nye fædreland, om bord i landets første skib, konge-yachten „Dannebrog“.

Da hun i 1912 overtog dronningetiteln, kunne man samtidig med usnobbet begejstring tale om, at nu havde Danmark fået sin første „Sømandenes Dronning“. Men vist allerede som kronprinsesse havde hun påbegyndt sit virke som protektrice for „Dansk Sømands Kirke i fremmede Havne“. Tillige blev hun som dronning ivrigt virkende medlem af nævnte institutions bazar-komité, indenfor hvilken hun ikke alene gav sit besyv med ved tilrettelæggelsen af enhver bazar etc., men stod selv — og det gennem næsten resten af sin levetid — i en af boderne, hvorved bazarens salg naturligvis kom til at stige ganske ekceptionelt. I det nu sidst forløbne par år måtte dronningen desværre på grund af forringet helbred afstå fra at medvirke på denne sin yndlings-post indenfor velgørenhedens øjemed. Men til gengæld fik bazaren så hendes besøg som kunde. Også den et par måneders tid før dronningens død afholdte bazar fik hendes besøg — det sidste.

24 store pakker var hvert år hendes personlige julegave til søens folk. I hver pakke var som regel et julehefte, brev-papir, et slips og halstørklæde, håndklæde, ja, undertiden også et par vanter, der måske var strikket af dronningen selv. Men den ting, som måske blev

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-DESTILLERIEET 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

DE FORENEDE BUGSERSELSKABER

KØBENHAVN

da dette fartøj mistede sin propeller under en storm ud for den mexikanske kyst i 1912. Den store åbning under skibets agterende måtte dækkes med brædder, så at roret kunne fungere, til man nåede havn og kunne få repareret. Lingon gik ned og gjorde brædderne fast trods skibets heftige rulninger og nærværelsen af hajer og reddede på denne måde skibet.

Dykkeren E. C. Miller hentede for 500.000 pund Sterling guld op fra „Laurentic“s vrage, som lå på en dybde af 130 fod ud for Irlands vestkyst. Også i andre tilfælde præsterede han et meget værdifuldt arbejde, idet det lykkedes for ham at trænge ind i tyske u-både, som sank under den første verdenskrig, og på den måde få fat i hemmelige koder, kort over minelægger og andre vigtige papirer.

En anden berømt engelsk dykker var Alexander Lambert. Han var chefdykker hos Siebe, Gorman & Company, der er specialister i arbejder på store dybder. I 1921 dykkede Lambert 160 fod ned til vrage af „Alphonso XII“ ud for Gran Canaria. Han sprængte sig vej gennem dæk, døre og kahytter og hentede 70.000 pund Sterling op i guldmønt.

I bjergningsselskabernes protokoller findes sikkert mange bemærkninger, som vidner om dykkerens iskoldde ro i farlige situationer under arbejder på sunkne vrage.

Den skotske dykker Dan Hammett havde det uheld at få revet det ene ben op på sin dykkerdragt, medens han arbejdede på vrage af „Cunarda Aruna“ under den første verdenskrig. Med dragten fuld af iskoldt vand helt op til hjelmen gav han roligt hjælperne oppe på havoverfladen deres ordrer, mens han blev hejst i sikkerhed. Ved en anden lejlighed blev han i nogle spændende minutter inde-spærret i et vrage ud for Vigo, medens han var ved at bjerge kobber.

Da u-båden „F 4“ sank ud for Honolulu i 1915 på 306 fods dybde, var det mange gange nær ved, at de dykkere, som arbejdede med båden, blev siddende fast i fartøjet og dets torpedorør.

Kaptajn Gardner i et amerikansk bjergningsselskab fik en gang livlinen og luftslangen indviklet i nogle vrage. Koldblodigt skar han begge dele over og lod dragten fylde med luft fra brystloddet og førtes derpå til overfladen.

De to dykkere R. Ridyard og W. Penk hentede for 40.000 pund

Sterling guld op fra vrage af „Hamilla Mitchell“ på 150 fod vand ud for Leuconna Rock i nærheden af Shanghai. Dykkerne blev senere jaget af kinesiske sø-røvere, men var så heldige at slippe ind til Shanghai med den værdifulde last.

I september 1925 sank u-båden „S 51“ ud for Block Island efter at være kollideret med „City of Rome“, og de dykkere, som arbejdede med den, var udsat for mange farer. Da u-båden „S 4“ sank på 100 fods dybde ud for kysten af Massachusetts efter en kollision med jageren „Budding“, måtte de dykkere, som arbejdede fra bjergningsskibet „Falcon“, nu og da ligefrem skæres løs fra dragterne efter i timer ad gangen at have forsøgt på at lægge løfte-wirer under u-båden i det iskolde vand.

Dykkere gjorde også en fin indsats under forsøget på at redde u-båden „Thetis“ i 1939 og ligeledes under forsøgene på at bjerge de ulykkesramte u-både „Afray“ og „Truculent“.

Svar på tiltale.

En ny, flot destroyer fra den amerikanske marine sejlede ind i Maltas havn, hvor dens chef så et ældre og noget udslidt engelsk orlogsfartøj. Amerikaneren lod med morse-lampe afsende følgende signal til sin britiske kollega: „Goddag, hvordan står det til med verdens næststørste flåde?“ — Et øjeblik efter modtog han følgende svar fra englænderen: „Tak, udmærket! Og hvordan går det med verdens næstbedste flåde?“

De jages også fra luften.

I den hvalfangst-sæson, som nu er inde, deltager kun 16 kogerier, 3 landstationer og 253 fangstbåde. „Thorshøvdi“ er f. eks. kun med som transportskib og reservekogerier. Til gengæld har to norske selskaber indsat helikoptere i eftersøgningen af hvaler, for at man hurtigst muligt kan indfange de tilladte kvanta (ialt 16.000 blåhval-enheder).

Jack Tar.

ELEGANTE UNIFORMSHUER



C.L. Seifert & Co.
Højt Hof Sultbrøkkor
ST. REGNEGADE 12-16
TELEFON CENT. 297

*
Sult- og Sølokaloner
Sult- og søbroderede Kranser
Emallieflager, Emallieblomster og
Uniformsknapper i fineste Udførelse

LEVERANDØR TIL HANDELSMARINEN

— Sig, De har læst det i „Vikingen“!

Vi præsenterer:

Den nye frihavns-direktør

EFTER mange års vel udført arbejde trak frihavns-direktør O. Thielsen sig den 1. januar tilbage fra sin post. Da stillingen som hans afløser sidste år blev opslået ledig, meldte der sig ikke mindre end 125 ansøgere, og ud af disse valgte man direktør Axel Bronø.

Direktør Thielsens efterfølger er 46 år. Hans tatte skikkelse og levende, brune øjne giver indtryk af vitalitet og styrke til at løse selv de helt store opgaver. Også direktør Bronøs hidtidige karriere giver et sådant indtryk.

I 1930 afsluttede Axel Bronø sin uddannelse som svagstrøms-ingeniør, hvorefter han i 3/4 år arbejdede hos professor P. O. Pedersen ved laboratoriet for telefoni og telegrafi. I 1933 blev han ansat som ingeniør i post- og telegrafvæsenet, hvor han medvirkede ved udbygningen af langlinje-telefoni og telegrafi. I 1936—37 var han på studierejse til England, Frankrig, Tyskland og Belgien, hvor han bl. a. studerede automatiserings-metoder og bærefrekvens, systemer for telefoni, der dengang var noget helt nyt. Ved sin hjemkomst fik han stillingen som kontorchef i generaldirektoratet for post- og telegrafvæsen. Han fik i denne stilling med selve administrationen at gøre og deltog ved kongresser hjemme og i udlandet i det internationale samarbejde.

I 1942 blev han af fabrikant M. B. Richter fra „Automatic“ opfordret til at overtage ledelsen af dette firma efter Richter selv. Som administrerende direktør for den store telefon-fabrik har Bronø bl. a. beskæftiget sig med dennes udbygning og rationalisering, og under hans ledelse voksede „Automatic“s funktionær- og arbejder-stab næsten til det dobbelte, og omsætningen tre-firedobledes.

Den nye frihavns-direktør har også beklædt en mængde vigtige tillids-poster, hvoraf kan nævnes hans næstformands- og formands-skab i Dansk Ingeniørforening. Direktør Bronø var således foreningens formand, da dennes efter bombningen genopførte hus i København indviedes i 1948. Som afløser for og på opfordring af direktør H. P. Christensen fra Helsingør Skibsværft har han også beklædt formands-posten i „Den danske Nationalkomité for rationel Organisation“, en post, han var velegnet til efter rationaliseringen og opbygningen af „Automatic“. Også for „Sammenslutningen af Virksomheder i Gladsaxe Industri kvarter“ var han i en årrække formand.

Efter sin udnævnelse til frihavnsdirektør i august

1952 deltog Axel Bronø i en studierejse til U. S. A. Om denne rejse lader vi ham selv fortælle:

„Ingeniørforeningen i U. S. A. fejrede sidste år sit 100 års jubilæum i Chicago med deltagelse af over 20.000 amerikanske ingeniører, og i forbindelse med dette inviterede den 170 udenlandske ingeniører til Amerika. Jeg rejste sammen med 14 danske kolleger, og efter ankomsten til U. S. A. rejste gæsterne ud på en snes studie-ture, der var arrangeret efter de forskelliges specialer. Sammen med 9 europæiske kolleger og en ingeniør fra Formosa deltog jeg i den tur, der var planlagt for dem, der særlig interesserede sig for havne-spørgsmål.

Jeg kom på den måde til at besøge alle de store østkyst-havne. De amerikanske havne adskiller sig ikke så lidt fra de europæiske. Bl. a. falder det straks en europæer i øjnene, at der er så få havnekraner derovre. Man losses med skibenes egne lossegrejer i 1- eller 2-etages pakhuse. I tilslutning dertil bruger man i udstrakt grad fork-lifts o. l. Jernbane-vognene, der næsten alle er lukkede, kører ofte helt ind i pakhusene, hvor de så læses eller tømmes.

De kranløse havneanlæg er måske delvis historisk bestemt. Pier'ne er nemlig i mange tilfælde, særlig i den ældre tid, lagt så tæt ved siden af hinanden,

at der ikke var plads til hverken kaj-gader eller kraner. Anvendelsen af de lave pakhuse skyldes også, at mange af havnene ligger placeret ved floder, hvor man kan have haft funderingsvanskeligheder, men samtidigt tilstrækkeligt med udvidelses-muligheder.

Ved selve havnenes opbygning lægger man mærke til den udstrakte anvendelse af træ til fundering, pakhuse o. l. Anvendelsen af træ skyldes dels, at dette byggemateriale var forhånden og dels, at angreb af pæleorm ikke er generende i fersk vand. I de fleste pakhuse bemærkedes iøvrigt installation af sprinkler-anlæg samt brandsikrings- og alarmerings-anlæg, hvilket bl. a. skyldes, at den slags anlæg derovre næsten betales af de rabatter, assurance-selskaberne giver, hvor sådanne installationer forefindes.

„Hvordan med tempoet derovre?“ spørger vi.

„Tempoet i de amerikanske havne er det svært at udtale sig om. Man kan faktisk ikke sammenligne amerikanske og europæiske havne, fordi de har udviklet sig i to forskellige retninger. Blandt det hold af havnefolk, jeg rejste med, var det forresten opfattelsen, at amerikanerne kan lære ligeså meget af vore havne som vi af



Frihavns-direktør Axel Bronø.

— Sig, De har læst det i „Vikingen“!



Direktør Hakon Christiansen fotografet under sin tale til de nye maskinister.

EN FØDSELAR med usædvanlig karriere

MAN kommer ikke sovende til en stilling som administrerende direktør for et sådant verdensfirma som Ø. K. — Direktør Hakon Christiansen, der også er formand for Dansk Dampskibsrederiforening og indehaver af mange andre tillidshverv, begyndte helt fra bunden. Som 16-årig blev han ansat på Ø. K.'s hovedkontor i København, og alt imens han passede sit arbejde her,

tog han filosofikum og supplerede sin handelsskoleuddannelse. Også mens han arbejdede ved Ø. K.'s kontor i Warchawa, sled den unge håndværker-søn med bøgerne.

At Hakon Christiansen gik grundigt til værks med hensyn til sin uddannelse, fik man et bevis for ved at lytte til hans tale ved Maskinskolens årsfest i januar. Direktøren viste sig at være i besiddelse af et særdeles godt kendskab til skibsmaskineri. I sin tale fortalte han, at det allerede som ung stod ham klart, at han måtte kende noget til teknik, selv om det lå uden for det, som var det egentlige grundlag for hans uddannelse og i nogen måde uden for hans evner. Sammen med maskinkyndige folk gennemgik den unge Christiansen flere lærebøger i skibsmaskinlære! Mon ikke også denne lærdom er kommet den kendte skibsfartsmand til gode senere?

Under et ti-årigt ophold i Siam avancerede Hakon Christiansen til bestyrer af Ø. K.'s Bangkok-filial. Også på mange andre måder slog han Danmarks og sit eget navn fast derude i det fremmede, idet han fra 1931—33 var Principal Trade Commissioner i det siamesiske handels- og trafik-ministerium. Fra 1927 var han også dansk generalkonsul i Siam.

I 1937 blev Hakon Christiansen hjemkaldt for at

træde ind i Ø. K.'s bestyrelse. Under den anden verdenskrig var han så heldig at slippe ud af landet, hvorfor han kunne udføre et meget vigtigt arbejde med at holde kontakten vedlige med kompagniets mange kunder og virksomheder i det fremmede. Efter krigen stod han i spidsen for Ø. K.'s store fremstød i Afrika, et arbejde, han udførte med stor dygtighed.

Hakon Christiansen er respekteret af alle, der kommer i kontakt med ham, enten det er gennem Ø. K., rederiforeningen eller privat. Han er et eksempel til efterfølgelse for mange unge, og bedre taler end ham kunne Maskinskolen ikke have valgt til sin sidste årsfest. Tilhørerne fik indtrykket af, at her var en mand af format og med værdifulde erfaringer, en mand, man gør klogt i at lytte til. Hakon Christiansen har fartet jorden rundt og gjort brug af mange transportmidler. De største strækninger har han dog gjort pr. skib, og han kender derfor livet på søen og søfolkenes kår.

Den 23. januar fejrede denne usædvanlige mand 60 års fødselsdag. Det er utroligt, at noget menneske kan nå så meget, som han har nået, på en så forholdsvis kort tid. Men Hakon Christiansen er nu heller ikke direktør bare af navn. Han er det i høj grad også af gavn og sparer stadig ikke sig selv. Dagen efter at have talt på Maskinskolen startede han på en forretningsrejse til Tyskland og England — dog først efter at have været vært for et selskab af unge sydafrikanere. Måske er det for meget sagt, at Hakon Christiansen „fejrede“ sin fødselsdag, for han var ikke hjemme den 23. januar. Sandt at sige kunne han sikkert have klaret hjemreisen forinden, men trods sin fremragende karriere ønsker han ikke virak om sit navn.

Red.

Clicheerne

til „Vikingen“ og „Sejl og Motor“
samt de skønne farvebilag i
„Jul paa Havet“

fremstilles af

Brdr. Barentzens Clicheanstalt

Kontor:
Christiansborggade 1, København V.
Tlf. BY 8040

REDERIAKTIESELSKABET
KONGSSUND

Bornholmsgade 3, K

Central 1535

Fra Atlanten til Furesøen

Knud Wichmann mindes sin tid som sejlskibs-sømand og tolder

Ved Otto Ludwig

BORNHOLM har i tidens løb fostret mange dygtige søfolk. Pensioneret toldvagtmester Knud Wichmann er en af dem. Trods en omskiftelig tilværelse kan han ikke lyve sig fra sin herkomst. Der er stadig et melodios, bornholmsk islæt i hans tale.

Nu bor Knud Wichmann i et smukt rækkehus i nærheden af Jægersborg station, og herude får vi et lille uddrag af hans mange oplevelser til søs.

„Jeg er født i Rønne,“ siger Wichmann. „Bornholms hovedstad var i halvfemserne virkelig en søfartsby af betydning, og vi drenge tilbragte det meste af vor fritid ved havnen, hvor søfolkenes beretninger og de kuriositeter, de bragte med hjem fra fjerne steder, nok kunne sætte fantasien i sving hos en rask dreng. Altså besluttede jeg at gå til søs. I 1897 fik jeg hyre som dreng om bord på barken „Tordenskjold“ af Rønne. Dette skib var bygget i Altona i 1842 med navnet „Bienenkorb“ og var helt igennem af teak-træ.

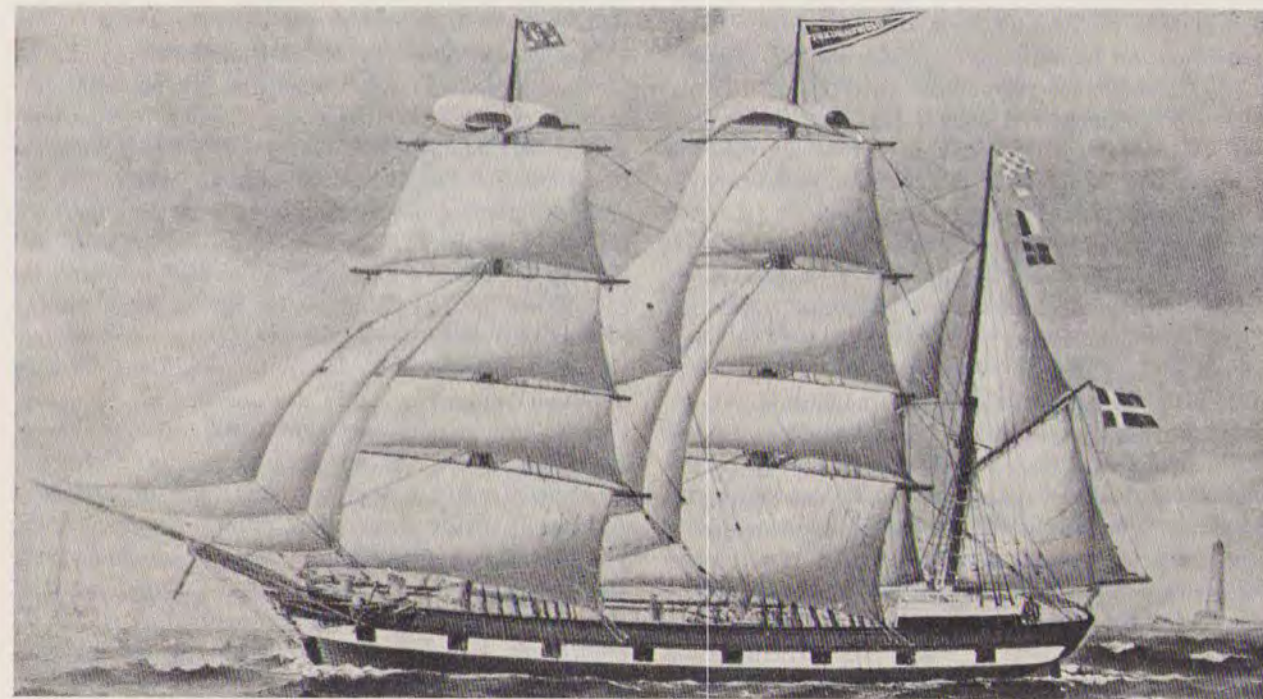
På „bedding“ mellem to isbjerge.

Min hyre om bord på „Tordenskjold“ var 12 kroner om måneden. Skipperen hed Carl Larsen, også kaldet „Revolver-Larsen“. Han var en hård, men dygtig karl, på hvem næverne altid sad løse. Dog slog han aldrig på os drenge, men derimod på matroserne. Kosten om bord var med et mildt ord sløj. De første 14 dage havde vi rugbrød om bord, men da det slap op, fik vi knald-hårde skonrogger. Spegesild var vi ud-

gået for efter en måneds sejlads. Pålæg var der ikke noget af. Hvis vi en sjælden gang levnede nogle ben fra middagen, fik vi serveret dem igen til aften. Iøvrigt bestod måltiderne for en meget stor del af salt kød eller salt flæsk. Hverken kød eller flæsk var af det bedste, men dog spiseligt. Om bord på en engelskmand, som jeg senere kom ud med, var jeg med til at åbne en tønde, hvis indhold var det værste pattesul, der tænkes kunne.

Nå, men vi skulle med „Tordenskjold“ til Grønland. Det meste af rejsen gik meget normalt. Vi skulle ind til Julianehåb med proviant og varer til butikkerne deroppe. Det første syn af Grønland fik mig til at tænke på Bornholm, men her var forholdene naturligvis mere storslåede end hjemme. Ved første landkending tænkte jeg: Nu er vi snart inde! — Men godmorgen! Vi sejlede på land i flere dage, og iøvrigt drev vi med isen nordover i en hel måned, før det lykkedes os at komme næsten helt ind til kysten, så vi kunne krydse syd på.

En morgen ved 4-tiden, mens vi lå og baksede mellem isbjergene, gav det et vældigt drøn i skibet. Det viste sig, at „Tordenskjold“ var gledet op på de under vandet liggende dele af to isbjerge. Skibet gled så gelinde op, som havde det været på en slidsk. Alle mand blev straks purret ud, og vi begyndte at bakse med taljer og bomme, ligesom vi lagde anker agterud. Det lykkedes os virkelig at komme fri, og „Tordenskjold“



Barken „Tordenskjold“. (Billedet er villigst udlånt af Bornholms Museum).

havde ikke taget den mindste skade. Men det var også et solidt skib, som var fortrinligt egnet til denne fart.

Hjemturen gik fint, og „Tordenskjold“ blev lagt op for vinteren, men jeg fik arbejde på sejmagerloftet, hvor jeg lærte en masse. Gagen var her 6 kroner om ugen, og da jeg boede hjemme hos min mor, kunne jeg fint leve for den sum.

Så kom foråret, og man begyndte at rigge til om bord i skibene. Jeg kom om bord i en ca. 300 tons, tremastet Rønne-skonnert ved navn „Charles“. Den kom i fart på „Plankekina“, hvilket vil sige, at den sejlede med tømmer fra Østersøen til Nordsøen og med kul tilbage.

Stille vejr i „de brølende fyrre“.

Året efter tog jeg en tur til København, hvor jeg fik hyre om bord på Ø.K.s „Ragnhild“, der ligeledes var en tre-mastet skonnert. Jeg var nu letmatros og kom med til Østen, hvor vi bl. a. anløb Bangkok. Skipperen hed Bønnelycke og var en onkel til søkortmanden Chr. Bønnelycke. Han var en hård hund, men et rigtigt mandfolk, der ikke var bange for noget.

Om bord på „Ragnhild“ fik jeg god gavn af det, jeg havde lært på sejmagerloftet i Rønne. Turen gik iøvrigt rundt Kap det gode Håb og helt ned i „de brølende fyrre“, der for en gangs skyld var død-dam-stille. I tre uger slæbte vi os frem østover. Trods det stille vejr var søerne høje som huse og slingrede næsten sjælen ud af kroppen på os. Vi kunne næppe ligge i køjerne for slingeragen. Heldigvis satte sø og strøm os den rigtige vej, og endelig fik vi så fat i Monsunen, der bragte os til Bangkok.

Desværre kunne vi ikke få ferskvand i Bangkok, hvor det ikke havde regnet i lang tid. Men det blev fortalt os, at vi kunne anløbe en lille plads ved navn Anja i Sundastrædet. Der skulle hertil kun være et par dages sejlads, men det tog os 40 dage at nå frem. Hver eneste dag var det stille, og hver aften måtte vi ankre op, for at strømmen ikke skulle sætte os det tilbage, som vi havde indsejlet i dagens løb. Det var knebeat med vand om bord. Der var kun en halv kop til hver mand om dagen, og denne ration skulle også strækkes til madlavning. Men vi nåede altså omsider frem, og skipperen beordrede mig til at ro ham i land, for at han kunne skaffe vand. I Anja blev vi henvist til en klippehule, hvor der skulle være masser af ferskvand. Vi roede derhen, og der var virkelig et vandhul, hvis indhold så frygteligt ud. Det var fuldt af kryb, men skulle efter sigende være godt nok, når det blev kogt.

Vi satte vor „moses“, altså jollen, i vandet og roede ind, hvor vi fyldte den med vand et par gange, indtil tankene var fulde. Vandet blev kogt, men havde alligevel nær slået mig ihjel, idet jeg fik dysenteri. Atter fik vi dog fat i Monsunen, og med den fik vi nogle tropiske regnskyl, der fik os til hurtigst muligt at tømme tankene for det gamle vand og fylde dem med regnvand.

Inden afgang fra Østen havde kaptajn Bønnelycke købt hele ni grise, af hvilke vi slagtede een hver

14. dag. I forhold til besætningerne på andre sejskibe levede vi derfor som små adelsmænd.

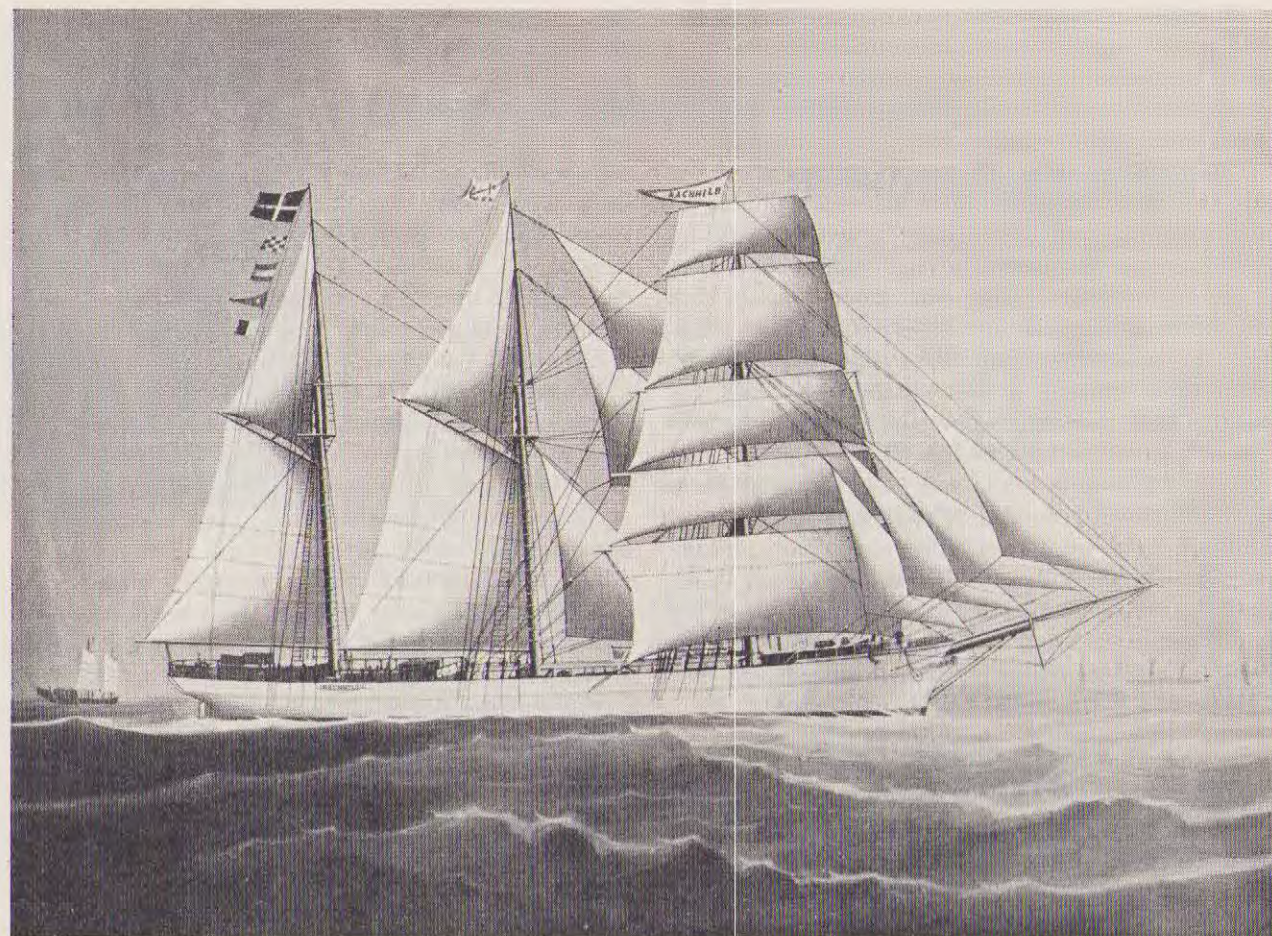
En „hard-caser“ kan også have hjerte!

Vor last af teak lossede vi i Lissabon, hvorefter vi tog til Rotterdam med en last salt. I Rotterdam gik de fleste af os i land efter en rejse på 22 måneder. Nogen tid senere mønstrede jeg ud med en engelsk bark ved navn „Commonwealth“ af Glasgow. Det var en stor „jerngrøde“ med 16—18 mand *before the mast*. Blandt den menige besætning var alle mulige nationer repræsenteret. Jeg kom om bord som „able seaman“ og gjorde kun een rejse, nemlig til Australien. Om bord på dette skib var der intet arbejde, men heller ingen mad.

Blandt besætningen var der en matros, der hed Marius. Jeg vidste ikke lige straks, hvilken landsmand han var. Han talte kun engelsk, og hans fædreland var det skibsdæk, han gik på. I flere år havde han været uden forbindelse med sit hjem, og han var i det hele taget en rigtig „hard-caser“, der hverken frygtede Gud eller Fanden. Men en dag, da vi lå og krydsede i Nordsøen på vej for at hente en last i Norge, så vi et sejskib i læ af os. Jeg havde lige afløst ved roret og mødte på vej ned Marius. I det samme hejste den anden sejler sit flag. Det var Dannebrog, og af signalflagene så vi, at skibet var fra Fanø. Ved synet af Dannebrog rørte der sig noget i mig, og jeg sagde til Marius, som jeg nu vidste var dansker: „Se nu rigtigt på det flag, Marius! Det er dit og mit flag, og vore gamle mødres. Mon du ikke derhjemme i Nakskov har en gammel mor, som gerne vil høre fra dig?“

Marius svarede ikke, men gik ned om læ, men om aftenen så jeg ham sidde dernede, bøjet over sin skibskiste og i færd med at skrive et brev til sin mor. Intet havde kunnet bøje denne gudsforgående sømand, intet uden synet af Dannebrog!

Da vi kom hjem fra Australien, meldte jeg mig på navigationsskolen i Rønne, hvorfra jeg fik min styrmandseksamen i 1902. Så måtte jeg til orlogs og kom ud med kanonbåden „Guldborgsund“ på fiskeriinspektion inden for Skagen. „Guldborgsund“ var mit første dampskib, og jeg betragtede den som det rene legetøj i forhold til sejskibene. En december-nat lå vi til ankers ud for Sletten. Klokkeren halv et blev vi purret ud for at lette. Ankeret blev hevet op og hang nu for klydset. En mand skulle ned for at hugge taljen i roringen, og det blev mig, der fik tjansen. Mens der blev hevet på kat-taljen, skulle der slækkes af på ankerkæden, men manden ved spillet tog fejl, og ankeret rasede i vandet med mig stående på det. Skibet gik langsomt frem, og jeg var bange for at komme i skruerne, hvorfor jeg hurtigst muligt svømmede væk. Der blev stort postyr om bord, og man smed en masse redningsmidler og andet, der kunne flyde, ud mod mig. Jeg havde det største besvær med at undgå at blive ramt. Men jeg slap altså godt fra det. Oplevelsen er meget sjov at mindes nu, men var dengang ikke så behagelig! Chefen om bord på „Guldborgsund“ var



Ø.K.'s skonnert „Ragnhild“ i ostasiatisk farvand.

iøvrigt kaptajn Nielsen, den senere lodsdirektør. Baron Juel-Brockdorf var „secondpeter“ om bord.

Efter 8 måneders tjeneste med 24 kroner om måneden rejste jeg sammen med en kammerat til Hamborg, hvor jeg indlogerede mig hos den kendte „Mutter Palle“ i Kastanicallé. „Mutter Palle“ var et dejligt menneske. Kom en sømand med mange penge på lommen, kommanderede hun ham straks til at aflevere dem, så han ikke skulle øde dem væk allesammen. Når han så tog afsked med Hamborg, fik han sine penge igen. Havde man ingen penge, kunne man bo hos hende på kredit, indtil man fik en ny hyre. Men syntes „Mutter Palle“, at det varede for længe med en hyre, skaffede hun selv en, så hun kunne få sine penge af mandens forskud!

Smugler i Brasilien.

Efter en uges forløb fik jeg hyre om bord på en lille skonnert, der lå i Harburg, hvorfra den skulle sejles til Pernambuco for derfra at gå i kystfart med krudt under brasiliansk flag. Skibets navn var „Reindeer“ og kaptajnen dansk. Ialt var vi fem mand om bord. Den anden matros var en tysker, som kun havde sejlet med dampskibe.

Rejsen til Pernambuco forløb uden større begivenheder. Den varede kun 28 dage. Rederen, en rig euro-

pæer, kom nu om bord og sagde, at besætningen skulle skiftes ud med en brasiliansk, hvorefter den europæiske besætning skulle sejle et andet af rederiets skibe til Hamborg. Forinden dette skete, skulle vi dog losse vor lille last af maling, sejludg o.l.

En aften kom kaptajnen ned i lukafet og gav os to matroser ordre til at gøre båden klar og sætte ham i land. Nu blev båden stoppet til randen med en del af skibets last, og der lagdes en presenning over. Og så roede vi — ikke ind til kajen — men langs koralrevet, syd efter mod et pakhuis. Vor skipper præjede en færgébåd, som satte ham i land, hvor han med stort besvær fik stoppet mund og øjne på tolderne. Omsider nåede vi dog frem til pakhuset, hvor losningen fandt sted uden nysgerrige tilskuere.

Næste aften gentog det samme sig, og den anden matros og jeg blev hurtigt klar over, at vi nu faktisk var smuglere. Jeg gjorde ophævelser og fralagde mig ethvert ansvar. Men skipperen lovede mig guld og grønne skove. Han havde allerede omtalt mig til rederen og fortalt ham, at jeg havde styrmandseksamen, og jeg blev stillet en styrmandshyre i udsigt. Jeg var dengang ung og letsindig og gik med på spøgen, men da vi smuglede den sidste båd i land, var det nær gået galt. To soldater hoppede om bord og ville anholde os, og vi måtte smide dem i vandet og flygte i mørket.

Da resten af besætningen nogle dage senere skulle udskiftes, fik jeg tilbud om at blive om bord som styrmand. Da hyren var 7 pund sterling om måneden, slog jeg til. Dog stillede jeg den betingelse, at besætningen enten skulle være engelsk- eller tysktalende.

I to måneder var jeg alene om bord og havde det herligt. Men så en dag stillede den nye skipper, en brasilianer, om bord. Han havde forsøgt at skaffe en besætning i overensstemmelse med mine ønsker, men det var ikke lykkedes. Under min protest kom der så 8 sorte om bord, som kun kunne tale portugisisk og næppe var ret meget søfolk. Heller ikke skipperen var meget bevendt som sømand, hvilket senere skulle vise sig. Han forsvandt pludselig og overlod til mig og de indfødte at gøre skibet klar, til han kom tilbage.

Ingen af de sorte havde noget begreb om at skære fald og kendte ikke forskel på skødet og nokken af et gaffelsejl. Trods alt blev vi alligevel sejlklar og fik en last krudt om bord. Men nu gjorde besætningen vrøvl. Man ville ikke sejle med mig som styrmand, fordi jeg flere gange havde brugt nærerne til andet end det rene sømandsskab. Men skipperen trak revolveren, og med nogle kraftige eder sendtes hele bundtet forud.

Styrmandens afgud.

På vej til Santos skulle vi anløbe 6 lossepladser. Det blev en mærkelig rejse. Inde i bugten ved Rio Janeiro, hvor vi havde losset et parti krudt, blev vi overfaldet af en pampero. Jeg fik sammen med et par folk gaffelsejlene ned og gav en mand ordre til at gå til vejs, mens jeg selv løb forud for at hale klyver og jager ned. Snart opdagede jeg imidlertid, at jeg var helt alene på dækket. Endnu stod rorsmanden på sin post, men det var tydeligt, at han også snart ville smøre haser. Så sprang jeg ned i folkelukafet, men besætningen var skræmt fra vid og sans.

For at undgå en kuldsejling måtte jeg hurtigt kaste faldene los og tage roret selv, mens hele resten af besætningen krøb i skjul. Jeg stod i seks timer ved roret og måtte se sejl og tovværk ryge i stumper og stykker. Havde jeg blot haft 2 skandinaviske søfolk til hjælp, havde vi kunnet bjerge det hele.

Først da uvejret var ovre, dukkede skipperen op som en skræmt høne og med en masse dårlige undskyldninger. Nej, han var en dårlig sømand, og når han f. eks. ikke kunne vende skibet, gav han „Reindeer“ hele skylden.

Vi nåede endelig tilbage til Pernambuco og fik en ny last om bord. Samtidig stillede der en indfødt på dækket med en ged. Der var indløbet klager over, at jeg som udlænding tog brødet fra de indfødte, hvorfor den nye mand officielt skulle agere styrmand, men ellers ikke lave det mindste om bord.

Den indfødte holdt sig heldigvis til sin ged. Han var hedning, og geden var hans gud. Hvis man blot rørte den, blev han rasende. Nå, jeg kunne have været lige fornøjet, hvis han ikke havde fundet på at tage geden med ind i mit lukaf, som jeg nu måtte dele med

ham. Jeg blev rasende og truede med al landsens ulykker, og geden blev derfor på dækket. Efterhånden blev hele besætningen jammerligt søsyge, og det samme gjorde geden, der led forfærdeligt. Det var det rene dyrplageri, og en aften bad kaptajnen mig om at slå dyret ned, hvilket jeg af ren medlidenhed gjorde. Da hedningen opdagede, at hans gud var væk, blev han ganske hysterisk og begyndte at samle gedens ekskrementer op i sin vadsæk. I nærmeste havn marcherede den indfødte styrmand i land, og vi fik ikke nogen ny, men hedningen figurerede også stadig på bemandingslisten.

En aften, mens vi sejlede langs kysten tværs af Bahia, hørte jeg høje råb fra dækket. Jeg lod mad være og sprang op. Vi havde påsejlet en „janga-da“ (fiskerflåde), som derpå var kæntrret. Vor skipper og folkene stod og slog de arme fiskere over fingrene, når de gjorde forsøg på at klatre om bord til os. Jeg ville dreje til og fiske dem op. Forinden smed jeg en redningskrans i vandet til dem. Men kaptajnen ville ikke stoppe, fordi han var bange for at blive draget til ansvar for sammenstødet!

På vor næste rejse til Para blev jeg syg af hyldepest og måtte på hospitalet i 3 uger. Inden den tid var „Reindeer“ afsejlet, og jeg så den aldrig mere. Efter en begivenhedsrig vandring lang kysten til Bahia fik jeg her en hyre som kultrimmer om bord på S/S „Prins Eitel Friederich“, der skulle til Hamborg.

Det store kup som tolder.

Derpå var jeg om bord på det danske S/S „Hamlet“ som 2. styrmand i et halvt år, og mens vi engang lå i tysk havn, fik jeg tilbud pr. telegram om stillingen som styrmand i 66-selskabet. Jeg accepterede og sejlede derefter med Bornholms-bådene i syv år. På denne rute opnåede jeg iøvrigt at blive søsyg for første og eneste gang i mit liv efter i 13 år at have sejlet på alverdens have!

I 1912 kom jeg ind i toldvæsenet og fik tjenestested i Gudhjem. Trods det at jeg var født og opvokset i Rønne, havde jeg aldrig været i Gudhjem før, men derimod i en mængde andre byer kloden over. Min tjeneste i toldvæsenet har iøvrigt bragt mig rundt i en stor del af landet. Min største oplevelse i etaten havde jeg i 1924 ud for Rønne, hvor jeg bordede den 60 tons damper „Caru“ af Reval. Jeg stillede skipperen de sædvanlige rutinemæssige spørgsmål og fik at vide, at skibet var på vej fra Kiel til Petrograd med en last kul. Det forekom mig noget mystisk, fordi jeg aldrig før havde hørt om kulfragter mellem disse to byer. Desuden syntes den 10 mand store besætning mig noget stor for en så lille damper, og jeg blev hurtigt klar over, at jeg stod om bord på en smugler-båd. Men som ene tolder havde jeg ikke magt til at foretage mig noget.

Imidlertid blæste det en storm af sydost, og Reval-damperen havde gjort et godt indhug i bunker-beholdningen. Skipperen spurgte mig derfor, om han kunne

Fortsættes side 26



Direktør H. P. Christensen.

Danmark mangler tørdokker til store tankskibe

Direktør H. P. Christensen om danske værfter i 1952

I det sidst udkomne nummer af Helsingør Skibsværfts smukke kvartalsblad har direktør H. P. Christensen skrevet en interessant artikel om dansk skibsbygning i 1952.

Direktøren fortæller bl. a., at der sidste år fra danske skibsværfter leveredes 26 nybygninger med en samlet bruttotonnage af 112.000 b. r. t. og ca. 160.000 tons d. w., hvilket er det samme som den i 1950 byggede tonnage, men lidt lavere end produktionen i 1951, hvor der leveredes 123.000 b. r. t.

Videre oplyses det, at der i årets løb søsattes nybygninger med en samlet bruttotonnage af 111.000 b. r. t. og ca. 155.000 tons d. w. Nu er bruttotonnagen ikke noget fyldstgørende mål for det af værfterne udførte arbejde, siger direktør H. P. Christensen, idet f. eks. mindre passagerskibe og specialskibe, af hvilke der i 1953 er bygget et større antal end normalt, giver 3—4 gange så meget arbejde pr. bruttoton end større last- og tankskibe.

Forholdet mellem tonnage leveret til danske og udenlandske rederier fordelte sig med omtrent halvdelen til udenlandske og halvdelen til danske rederier.

Af artiklen fremgår det endvidere, at materiale-situationen er bedret noget, og da Det Danske Staalværværk kan levere ca. 66 procent af de danske værfters forbrug af stålmateriale, kan man regne med, at vore værfter kan få det nødvendige materiale leveret. Men priserne er stadig uændrede.

De større danske værfter har gennemgående ordrer på nybygninger for 2—3 år frem i tiden. Beskæftigelsen med reparationsarbejder har, fortæller H. P. Christensen, især i efterårsmånederne været mindre end i de foregående år. Dette skyldes bl. a., at de mange reparationer på den sidste krigs udeværende danske skibe nu er afsluttet. Af andre årsager til nedgangen nævnes også den kendsgerning, at vor handelsflåde efterhånden består af større skibe, som sjældent kommer hjem og derfor repareres ude. Planerne om bygning af en eller to store tørdokker for de vældige tankskibe er derfor nu blevet mere aktuelt.

Der har i 1952 fra de danske værfter, som bygger skibsmaskiner, været betydelige leverancer af maskiner til danske og udenlandske værfter.

Moderniseringen af de danske værfters tekniske an-

læg er fortsat, og værfterne står derfor godt rustede til at møde den stadig stigende konkurrence.

For Helsingør Skibsværfts vedkommende har tilgangen af nye ordrer i det forløbne år været ret tilfredsstillende. Værftets nye værkstedsbygning mellem hovedkontor og magasin er nu taget i brug og har medført betydelige forbedringer af værkstedsforholdene.

I slutningen af sin artikel retter direktør H. P. Christensen en tak til sine medarbejdere for vel udført arbejde.

Ældre numre købes

For pæne eksemplarer af følgende numre af „Vikingen“ betales kr. 2 pr. stk.: Årgang 1947 fra og med nr. 1 og nr. 10; nr. 1 og 8-1948; 1-1949; 2-1950 og 1-1951. Henvendelse til bladets ekspedition, Christiansborggade 1, København V, Byen 8040.

NAUTA-BOAT CO.

NÆSTVED HAVN
TLF. 2248



Fabrikation af:

Staal- og Letmetal-Redningsbaade
Mekaniske Davider
Aluminium Flydemidler
og Redningsflaader
Aluminium Landgangsbroer-
og Faldrebstrapper

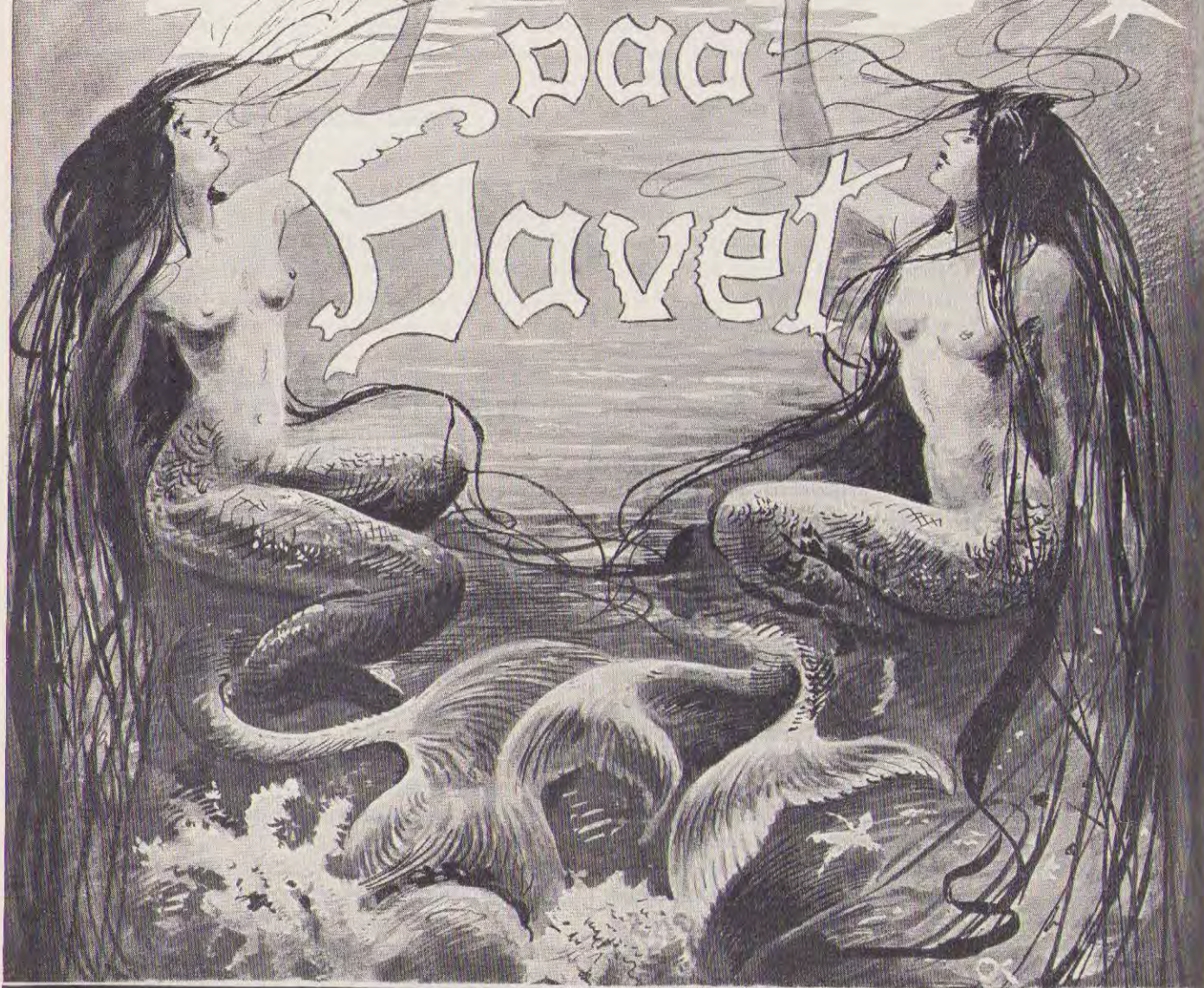
Salgskontor v. K. BIRKEDAL:

NAUTA-BOAT CO.
Cort Adlersgade 8,
København K
Telefon Central 14419

De kan få dem
overalt



Da
Havet



fra JESPER CHRISTENSEN & Co
KØBENHAVN

FORLANG DEM HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER



Et udsnit af gæsterne ved årsfesten på Københavns Maskinskole. På talerstolen ses direktør Hakon Christiansen.

De unge maskinister viger tilbage for sølivets ulemper, siger civilingeniør Stahl

Smuk årsfest på Københavns Maskinskole

Den 17. januar var der atter årsfest på Københavns Maskinskole. Sidste år måtte man springe festen over, fordi man dengang var i fuld gang med festsalens udsmykning, men nu fik en større forsamling lejlighed til at beundre professor Kræsten Iversens farverige fresco-malerier.

Formanden for skolens direktion, borgmester Ove Weikop, bød velkommen, og efter en fællessang gik man over til dagens hoved-begivenhed, nemlig direktør Hakon Christiansens festtale. Direktøren holdt en meget personligt præget tale, hvori han opfordrede ungdommen til at finde og vinde glæden ved arbejdet og føle stolthed ved arbejdets resultater. Hakon Christiansen fortalte endvidere om Danmarks handelsflåde som „et meget vigtigt led i det danske samfunds hushold-

ning. Søfarten er i mange tilfælde det led, der skaber balance i vor økonomiske tilværelse,“ sagde han og fortsatte: „Det er derfor meget vigtigt, at vi sørger for, at denne flåde under alle forhold er konkurrencedygtig på det internationale marked, hvor vi skal kapstride med de andre søfarende nationer. Handelsflåden virker jo ikke alene som transportør for varer fra og til Danmark, men den sejler — og det i stigende grad — i international tjeneste.“

Direktør Christiansen påpegede, at for at handelsflåden kan være konkurrencedygtig, må hver især — altså også folkene i maskinen — udføre det samme arbejde ligeså godt og helst en smule bedre end de andre nationers søfolk.

Skolens forstander, civilingeniør E. Mathiesen, af-



Ved elevforeningens fest om aftenen blev eksaminanderne fotograferet sammen med skolens forstander. I forreste række ses endvidere bl. a. elevforeningens tidligere formand, herr S. A. Sørensen, og den nuværende, herr Mogens Jensen, direktøren for maskinistundervisningen i Danmark, civilingeniør Stahl, samt aftenens festtaler, kaptajn Kaj Lund fra Handelsflådens Veljærdsråd.

lagde derefter beretning for det forløbne år. Elevtilgangen har vist en noget nedadgående tendens. I de sidste fem år har denne nedgang andraget ca. 40 procent ved den almindelige maskinist-undervisning på aftenskolen. Der udgik i 1952 440 eksaminander fra skolen, og karaktererne, der blev opnået, var gennemgående fine. Forstanderen nævnte også skolens svækkede økonomi. Tilskudene til driften er mindre end for de øvrige maskinskolers vedkommende. Efter denne noget pessimistiske bemærkning lykønskede forstander Mathiesen de nye eksaminander og uddelte flidspræmier.

Direktøren for maskinistundervisningen i Danmark, civilingeniør Stahl, gav derefter en sammenfattende oversigt for de eksaminer, der sidste år afholdtes landet over. Civilingeniør Stahl påpegede iøvrigt, at det kniber stærkt med at skaffe unge maskinfolk nok til

vore skibe. „Dette skyldes,“ sagde han, „at for mange unge maskinister viger tilbage for de ulemper, sølivet medfører. Dette er uheldigt, bl. a. fordi tjenesten til søs må betragtes som en del af uddannelsen jævnsides med tjenesten på værksted og i skole“. Også direktør Stahl havde forskellige flidspræmier med til særligt flittige elever.

Borgmester Weikop sluttede festligheden med at takke talerne og skolens mange venner samt med at hylde Danmark, hvorefter forsamlingen sang „Der er et yndigt land“.

Om aftenen slog eksaminander og tidligere elever gækken løs ved elevforeningens fest i Borgernes hus, hvor elevforeningens formand, Mogens Jensen, og kaptajn Kaj Lund fra velfærdsrådet talte. Efter måneders slid på skolebænken sled eleverne og deres damer på dansegulvet indtil de små timer. —wig.

Hans Nansen

som storkøbmand, reder og skipper

Hos de fleste mennesker indskrænker kendskabet til Hans Nansen sig til hans karriere og indsats som politiker, eller rettere som Københavns første præsident. Louis E. Grandjean har i kommission hos Høst & Søn fået udgivet en bog, der særlig lægger vægt på Hans Nansens forbindelse med søen.

Bogen indledes med et kapitel om Nansens barndom i Flensborg. Derefter følger et kapitel om hans rejser til Murman og Hvidehavet. Man får endvidere værdifulde oplysninger om Danmarks søhandel på Hans Nansens samtid og følger hans indsats i Mikkel Vibes tjeneste, som farende købmand på Island, som faktor i Glückstadt, som forfatter af en nautisk-merkantil håndbog, som Islandske Kompagnis direktør og som privat storkøbmand.

Grandjean har behandlet emnet meget indgående og sagligt, og hans bog vil derfor få stor værdi som kildekrift. Særlig værdifuld er bogen på grund af sine mange kilde-angivelser og sit sagregister.

Desværre har sådanne publikationer — trods Danmarks store afhængighed af søen — ikke chancer for

den helt store udbredelse her i landet, hvilket er synd. For de forholdsvis få, der nærer en glødende interesse for Danmarks søfarts-historie, vil bogen imidlertid være en lækkerbid. „Omkring Hans Nansen“, som bogen hedder, er rigt illustreret. En del af billederne vil man kende fra andre skrifter, men bogen indeholder også mange illustrationer, som er ukendte af de fleste.

—wig.



skibsventilation

NORDISK VENTILATOR CO
AKTIESELSKAB NÆSTVED DANMARK

Næstved: Telefon 3000
København: Telf. Minerva 3003
Århus: Telefon 2922



MOORE & McCORMACK A/S

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



»Passat« i Århus

Århus har i vinter haft et sjældent besøg. 4-mastren „Passat“ ankom til byen fra Buenos Aires via Antwerpen med en last foderstoffer efter 55 dage i søen. „Passat“, der er bygget i 1911 i Hamburg, sejlede i mange år under finsk flag, men blev for ca. 1½ år siden solgt til den tyske skibsreder Schliewen. Mens skibet sidste gang var på vej hjem over Atlanten, skif-

tede det imidlertid reder. Schliewen har ikke mere råd til at holde skibet i drift, og „Passat“ overtoges derfor af den vesttyske forbundsregering. Under besøget i Århus havde „Passat“ 70 mands besætning om bord, hvoraf de 52 var elever. Skibets fører er — eller var, skal man måske nu sige — kaptajn Alvin Günther.

Se iøvrigt artiklen side 24.

A. P. MØLLER

KONGENS NYTORV 8 - KØBENHAVN K.

TLF. C. 514 - STATSTLF. 33 - TELEGR.-ADR.: MERSEK

- ★ REDERI
- ★ TRAMPSKIBE
- ★ LINIESKIBE
- ★ TANKSKIBE

A/S Dampskibsselskabet Svendborg
Dampskibsselskabet af 1912 A/S

Dansk triumf

Torsdag den 22. januar overrakte ved en lille højtidelighed i Esbjerg en sølvpokal til et fodboldhold blandt besætningen på D. F. D. S.'s damper „Alexandra“, der sejler på ruten Esbjerg-Grimsby. Holdet har gjort sig fortjent til denne pokal ved at vinde „Den nordiske verdensserie i fodbold 1952“, d. v. s. vist sig som det bedste fodboldhold udaf holdene på de 514 deltagende skandinaviske skibe.

Disse turneringer, der indledtes i 1950 med en „Dansk fodboldserie for skibsklubber“ med 40 delta-



„Alexandra“'s fodboldhold.

gere, har nu udviklet sig til et omfangsrigt foretagende med 514 deltagende skibsklubber, hvoraf de 93 er danske, resten svenske, norske, finske og islandske. Overalt, hvor skibene mødtes i havn, blev der afholdt kampe, idet enhver seriedeltager skulle møde 8 andre deltagere, hvoraf mindst to af anden nationalitet.

Det blev altså den lille danske rutebåd „Alexandra“ tilhørende D. F. D. S. på kun 1469 bruttoregister-ton, der vandt. I betragtning af, at hele mandskabet kun udgør 27 personer, må det siges at være fint, at der ud af så få har kunnet skabes et hold, der viste sig at være det stærkeste af 514 skandinaviske hold.

DAMPSKIBSSELSKABET

TORM

AKTIESELSKAB
Grundlagt 1889

Telefoner: Central 2437 - 16570 - Rigstelefon 203
HOLMENS KANAL 42 - KØBENHAVN

AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE-DAMPSKIBSSELSKAB
FREDERIKSGADE 17
KØBENHAVN K

Maskinisteksaminerne

Direktøren for maskinistundervisningen meddeler, at der til de i december/januar 1952/53 i København afholdte eksaminer for skibsmaskinister er opnået følgende resultater:

Til *motorpasserprøven* mødte 13 eksaminander, hvoraf 12 bestod.

Til *den almindelige maskinisteksamen* mødte 126 eksaminander, hvoraf 112 bestod.

2 elever, Richardt Johannes F. Nielsen og Svend Aistrup Nielsen, begge København, blev hver tildelt en bogpræmie fra maskinmastrenes forening for at have bestået den almindelige maskinisteksamen med højeste pointantal.

Til *den udvidede maskinisteksamen* mødte 74 eksaminander, hvoraf 68 bestod.

En præmie på 200 kr. og et diplom fra *maskinmastrenes forening* blev tildelt eksaminand til den udvidede maskinisteksamen Per Fredsted Jensen, København, for at have bestået denne eksamen med udmærket resultat.

J. C. Hempels legatfond havde til sidstnævnte eksamen udsat to præmier, bestående af værdifuldt måleværktøj i særligt forarbejdede trækasser. De tilfaldt: Jørgen Valther Røikjær Mortensen, Københavns Maskinskole, Otto Larsen, Aalborg Maskinist-skole.

Foreningen „*Søfartens Fremme*“ havde ved denne eksamen udsat en præmie, et sølvcigaretetui, til en elev med mindstekarakteren 6 til den almindelige og den udvidede maskinisteksamen. Denne præmie tilfaldt: Kai Helge Johansen, Aalborg Maskinist-skole.

BALTICA
FORSIKRING

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

NYT I NOTER

Danske skibsnybygninger fra „Deutsche Werft A. G.“, Hamborg.

„Deutsche Werft A. G.“, Hamborg-Finkenwerder, har to fragt-motorskibe à 10.160 tons d. w. under bygning til Ø. K. Begge er allerede søsat. Det første fik navnet „Poona“. Det andet gled i vandet i slutningen af januar 1953. Skibene har følgende dimensioner: 135×18×9 m. De får hver installeret en 6450 h.k. diesel-motor, der giver dem en fart af ca. 15 knob. „D. W.“ ligger endvidere inde med ordre fra et dansk rederi på et tank-motorskib på 18.300 tons d. w.

Korsør-Kiel-rutens skibe til dansk rederi?

Det danske rederi „Skandinavisk Linietafik“ overvejer at chartre det kielske rederi „Sartori & Berger“s to skibe „Christian Ivers“ og „Harald Ivers“, der siden 1950 har sejlet på ruten Korsør-Kiel. Skibene er, som bekendt, tidligere tyske minestrygere, der kan befordre hver 300 passagerer. Medens der blev befordret 20.000 passagerer i 1950, var passager-antallet i 1951 22.500, og sidste sommer nåede tallet op på ca. 30.000. Af de sidstnævnte 30.000 rejsende var ca. 95 procent udlændinge fra 36 forskellige nationer. Korsør-Kiel-ruten må standse på grund af urentabilitet og konkurrence fra nyoprettede færgeruter til Vesttyskland, og det danske rederi agter derfor at indsætte skibene på ruten Landskrona-København.

Større trafik i Kieler-kanalen.

I sammenligning med året 1951 viser statistikken for trafikken gennem Kieler-kanalen i 1952 en stigning på godt 12 procent. I alt passerede sidste år 45.613 skibe gennem svingbroen ved Rensborg i begge retninger. Det betyder, at der hver dag er passeret gennemsnitlig 125 skibe gennem kanalen. Når man regner timerne sammen, hvor broen har været spærret for landevejs-trafikken, kommer man op på 118 dage og 12 timer. Regeringen i Kiel overvejer nu at bygge en tunnel under kanalen for at undgå trafikvanskeligheder.

„Blohm & Voss“ genopbygges.

Efter at regeringen i Bonn har ansøgt de allierede om tilladelse til at genopbygge maskinbygnings- og dokbedriften på „Blohm & Voss“-terrænet i Hamborg, er det hamborgske senat nu nået så vidt, at der er stillet 50 millioner D-mark til rådighed til opbygningsarbejde og igangsættelse af værftet. Der menes at kunne skaffes arbejde til ca. 9000 værfts-arbejdere.

„Pamir“ og „Passat“ kunne ikke klare sig.

Det vakte i sin tid betydelig opmærksomhed i søfartskredse, at det hamborgsk-lybækske rederi Heinz

Schliewen var i stand til at købe og udruste de to store fragtførende sejlskoleskibe „Pamir“ og „Passat“. Det var så meget mere bemærkelsesværdigt, fordi selv stats-ejede skoleskibe har vanskeligt ved at klare økonomien. Det viser sig da også nu, at rederiet nærmest har udnyttet den „boom“, der som følge af Korea-krigen satte ind på skibsmarkedet, og som fik fragtraterne til at svulme sådan op, at et sejlskib kunne opnå damper-rater og dermed sejle rentabelt. Nu, hvor fragtraterne falder, har Schliewen-rederiet, der også har måttet sælge tre af sine nye fragt-motorskibe, måttet opgive planen om at fortsætte med sejlskoleskibene. Rederiet ligger i forhandlinger med forbunds-regeringen i Bonn om salg af de to majestætiske skibe. Samtidig søger man at få regeringen til at overtage endnu to sejlskibe, nemlig „Carl Vinnen“ og „Moshulu“, der begge i nogen tid har ligget i Hamborgs havn. Istandsættelse af sejlskibene hos Howaldts-værftet i Kiel kostede omtrent 4 millioner D-mark, som den vesttyske stat samt landet Slesvig-Holstein lånte Schliewen. Pengene er nu væk, og de tyske skatteydere vil derfor med interesse følge skibenes skæbne.

Da 4-mast-barken „Pamir“ i midten af oktober 1952 kom tilbage fra Syd-Amerika og anløb Rotterdam, blev skibet holdt tilbage af hollænderne, fordi det hollandske rederi „Neerlandia“ har en fordring på Schliewen-rederiet. Imidlertid er „Pamir“ efter sit ufrivillige ophold på 62 dage i Rotterdam, og hvorunder elever og stambesætning blev om bord, nu vendt tilbage til Hamborg, hvor det har fortojet i den gamle sejlskibs-havn. Søsterskibet „Passat“ anløb Antwerpen med en ladning argentinske foderstoffer og bragte derefter en restladning til Århus. Der er mulighed for, at „Deutscher Schulschiff-Verein“ i Bremen, der har en gammel tradition at holde i hævd med hensyn til skoleskibe, vil overtage skibene. Men først skal diverse gældsforpligtelser ordnes.

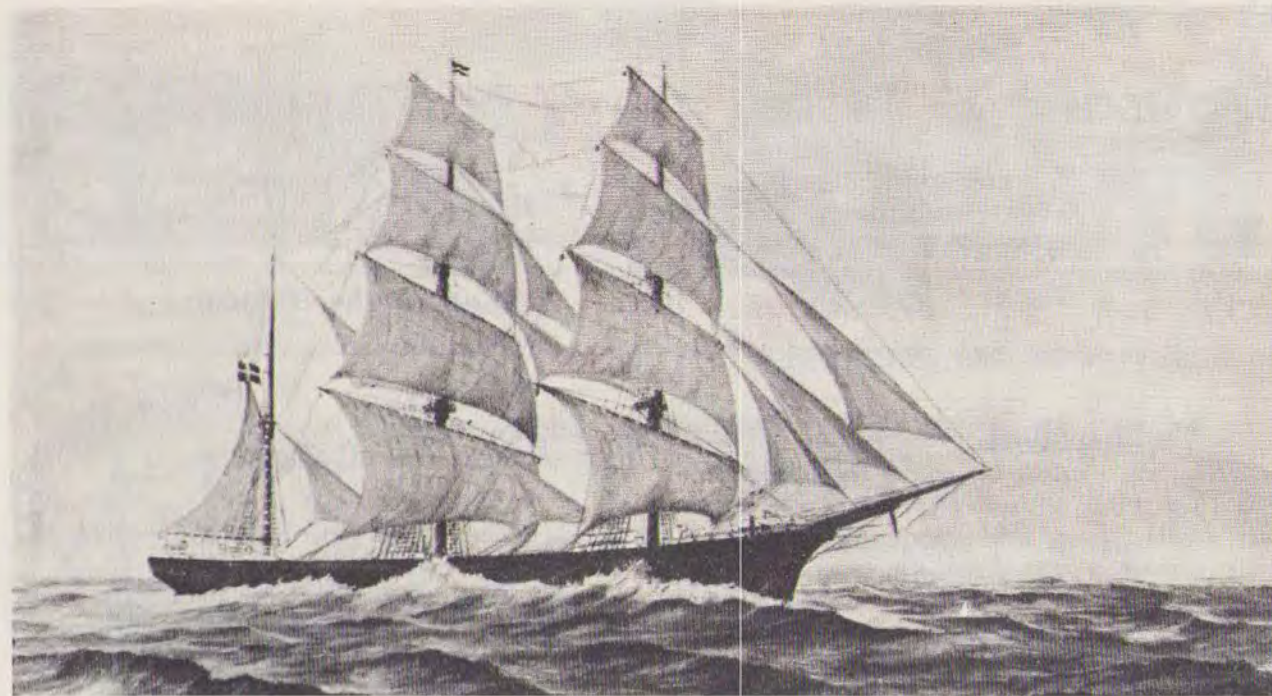
Nootbaar.

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



Et af den argentinske maskinmester Erwin Johns sastykker.

Sømænd, jeg traf på min vej

Af BØRGE MIKKELSEN

MAN træffer vel ingen steder så mange forskellige typer, samlet „på eet brædt“, som om bord i et skib. Folk, som kommer fra alle samfundslag og som under deres krydsen kloden rundt har haft de mærkeligste job.

I en norsk tramp sejlede jeg sammen med en præst (uden at vi dog af den grund var særlig besværet af dårligt vejr). Men præst var han og havde i et par år haft kald i en nord-norsk bygd. Landjorden blev ham for trang, en dag lagde han kjole og krave og stak til søs. I et par år var han politibetjent på Hawaii, men stak igen til søs, naturligvis med øgenavnet „sheriffen“. For et år siden traf jeg ham igen i London... som korrespondent til en stor norsk avis!

På min daglige tur gennem havnen traf jeg en dag en kok om bord i et amerikansk skib. Han fortalte, at han var danser. Det blev ordnet, så han kunne give en prøve for en varietémand, han fik engagement i de otte dage, skibet lå her. Senere har han sendt mig det amerikanske magasin „Variety“, hvor billeder og omtale fortæller om stor succes i Amerika.

En fyrbøder, også i et amerikansk skib, ville gerne vise mig sine tryllemre, og at være en tålmodig lytter og tilskuer hører også med til mit job. At trylle et stykke hugget sukker om til stødt melis var hans ringeste kunst, men at trylle melis tilbage til hugget sukker voldte ham heller ikke større besvær. Han gav en forestilling i Søfartsklubben og imponerede. Inden han sejlede, viste han mig sit medlemskort fra „The magi-

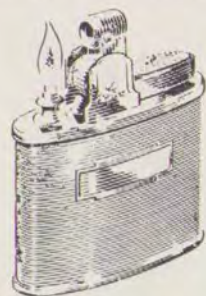
cal Cirkel of Amerika“, det forklarede jo en del. Han var kun en tur til søs for at „trække frisk luft“.

For tre år siden lå der ved Langelinje en gammel argentinsk hvalolietank, der stank af tran i flere miles afstand, og at gå om bord i fartøjet kunne få den bedste sømand til at vende kalumet. Silende olie på dæk og dørk gjorde skibet til een stor glidebane. Mandskabets tøj glinsede af olie; der stank både ude og inde... lige med undtagelse af eet sted. Oppe på badedækket sad I. maskinmester Erwin John i sit rene og friske lukaf i uplettet khaki, med en krum „husmandspibe“ i munden og malede dagen lang. Han malede hav, hav og atter hav, dog en enkelt gang var der også et skib i søen. Sirligt og roligt trak han penslen, betragtede værket, stoppede husmandspiben og malede videre, intet af hvad der skete kunne forstyrre ham. At skibets hele maskine omtrent blev skilt ad under det fire måneder lange ophold i København, rørte ham øjensynligt ikke, jeg så ham aldrig beskæftige sig med så jordiske ting.

Jeg blev interesseret i hans malerier, hans hav og himmel var, som sømanden endnu engang ser det og kender det gennem skiftende vejr. Hans skibe var måske ikke på højde med, hvad Sinding og Landt præstere, men havet! Det var Atlanten, så man mærkede saltet af sprøjtet på kinden og kendte vandet risle i træskostøvlerne som i gamle dage, når man lænsede med en „marstaller“ for en nord-vest fra New Foundland til Portugal.

**RONSON**- en glæde at give
- en glæde at få...

Se modellerne hos Deres skibshandler! — Det verdensberømte eenfingersystem. Fås på udløselse.



THE WORLD'S GREATEST LIGHTER

Erwin John malede, gik på museum og studerede. Da han sejlede, forærede han mig et par billeder, men dermed var vi ikke færdige med hinanden. Erwin John skrev, sendte fotos af sine malerier, der begyndte at komme avisudklip og en skønne dag solgte han sit første billede til Museo Naval del Tigre, et navn, der borger for dets kunsts lodighed. Det var et billede af fregatten „Sarmiento“, som har gæstet København. Han har udstillet på akademiet i Buenos Aires, i Porto Alegre og mange andre sydamerikanske byer. Foran mig ligger det kendte argentinske magasin „Estampa“ med billede af Erwin John og et af hans malerier samt en spaltelang, rosende omtale af sømanden og male- ren. Han er en af dem, man glæder sig over at have mødt på sin vej.

- siden  1899 **International Farvefabrik A/S****ALBOATS A/S**
(TIDL. HELGOLANDSVÆRFTET)

HELSINGØR

**Redningsbåde, redningsflåder, radarmaste, signalmaste, joller, pramme etc. i søvandsbestandigt aluminium**

SALGSREPRÆSENTANT:

SHIPPING AGENCIES

TELF. MINERVA 697, AMALIEGADE 21, KØBENHAVN K.

A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders**Fra Atlanten til Furesøen**

Fortsat fra side 16

bunkre i Rønne, og om jeg ville føre skibet ind. Jeg nikkede og tog roret.

Inde i havnen underrettede jeg toldkammeret om min mistanke og foreslog, at man på en eller anden måde forhindrede skibet i at sejle. Men skipperen havde travlt med at komme af sted igen, og hurtigt fik jeg nogle maskinarbejdere til at løse hoveddamprøret fra kedlen om bord. Oppe i kahytten trakterede skipperen mæglere og andre og var i højt humør, indtil maskinmesteren kom farende og fortalte, hvad der var sket. Så blev han aldeles rasende, men der var intet at gøre. Det viste sig, at „Caru“ under kullasten havde 65.000 liter ren sprit i tønder og dunke. Spritten repræsenterede ialt den nette sum af een million kroner i toldafgifter!“ slutter Knud Wichmann.

Men med denne beretning er den spændende del af Wichmanns livsroman ikke engang endt. Under den sidste krig var han med til at hjælpe mange frihedskæmpere og andre forfulgte over Sundet til Sverige. Vi ville have haft ham til at fortælle lidt om dette arbejde, men det bryder Wichmann sig ikke om. Søfart, toldvæsen og frihedskamp er allerede nu kommet ham på lang afstand, men helt kan han dog ikke undvære skibene, for hver sommer fører han en af udflugtsbådene på Furesøen!



Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. februar 1953

**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 Vendula
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 Bugsererselskab 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

Gode resultater for de svenske redere for 1952 —*men fremtidsudsigterne er uvisse*

I „Transbladet“ har generalkonsul Gunnar Carlson givet nogle betragtninger over de svenske rederes resultater i 1952, som vi her gengiver efter Svenska Dagbladet.

Han fremhæver, at forholdene nu nærmer sig det punkt, hvor rederne må vælge mellem oplægning eller fortsat sejlads til fragter, der kun lige dækker omkostningerne.

Endnu er, som det næsten altid er tilfældet i nedgangstider, den regulære linietrafik bedre stillet end tramptonnagen, og af den sidstnævnte er den oceangående ikke ramt så hårdt som den del af handelsflåden, der i daglig tale går under navnet „småtonnagen“. Med de nuværende bemandingsregler kan de svenske skibe ikke konkurrere med den tyske og hollandske tonnage, der som en følge heraf også i større og større udstrækning kommer til syne i svenske farvande. Et forøget salg af denne tonnage type netop til Tyskland er da også blevet følgen.

Tankskibe indtager nu som altid en særstilling. Den omstændighed, at de store olieselskaber i de seneste år har sluttet langtidskontrakter med store mængder af tonnage, bidrager til at holde markedet på et forholds-

vis højt niveau. Gennem olieselskabernes fragtpolitik har så at sige befrakterne og rederne i lige høj grad fået interesse i at holde fragterne oppe. Hvor længe det kan lykkes, er et andet spørgsmål. Tanktonnagen er i de senere år forøget i en uhørt grad, og hver uge sættes „tankers“ og „supertankers“ i vandet. Spørgsmålet er, om der i det lange løb findes købekraft, som svarer hertil.

Der tales om, at fragtmarkedet vil blive bedre, så snart „redernes omkostningsforøgelse er slået igenem“, men man overser, at rederiernes driftsomkostninger har meget lidt at gøre med fragsatserne på de åbne internationale markeder, som kun reguleres af en faktor, tilbud og efterspørgsel. Dagsnoteringerne på det internationale marked tyder på alt andet end tonnageknaphed, og fragtkurverne taler et endnu tydeligere sprog, som ikke tyder på noget godt for de kommende tider. Det gælder både tank- og tørlasttonnage.

For det år, som er gået, kan vel nok de svenske rederier i almindelighed fremlægge økonomisk gode resultater for aktieejerne. Forklaringen herpå ligger imidlertid deri, at virkningerne af de usædvanlige høje

**G. W. Frydenlund & Søn**

Indehaver: G. W. HARNISCH

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

**LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS**

fragtkonjunkturer, som kendetegnede 1951, strakte sig langt ind i 1952, så et godt resultat for året i sin helhed kunne sikres trods ugunstige fragter i mange tilfælde i den sidste halvdel af året.

Der er en omstændighed, som ikke må overses ved bedømmelsen af udsigterne for det år, som nu er begyndt. Her må der tages hensyn til spørgsmålet om driftsomkostningernes størrelse for svenske skibe i forhold til de tilsvarende udgifter hos de mere betydende udenlandske konkurrenter. Takket være sin stærke indre organisation, kan de svenske redere i almindelig-

hed nok regne med en ikke uvæsentlig reduktion i forsikringsomkostningerne i 1953. Spørgsmålet om udgifterne til lønninger er derimod endnu uløst. Søfartens høje lønomkostninger er blevet særlig mærkbare i Sverige gennem bestemmelserne om bemanning og arbejdstid samt de hermed følgende overtidsbetalinger. En ændring på disse områder turde før eller senere blive tvungende nødvendig, hvis svensk søfart skal beholde den stilling, den har tilkæmpet sig i den internationale trafik. Erfaringerne fra depressionsperioden i tyverne står i så tilfælde som et advarende eksempel.

M/s Barranquilla

Fra Helsingborgs Varfs Aktiebolag er d. 18. december 1952 afleveret lastmotorskibet „Barranquilla“ til Aktiebolaget Varing, Stockholm.

„Barranquilla“ er et moderne lastmotorskib, åben shelterdækker med halvhøj bak over luge nr. 1, halvhøj hytte, fremfaldende forstævn og krydserhæk. Det er bygget til højeste klasse i Lloyd's register med isforstærkning og er udrustet efter Svenska Fartygsinspektionens fordringer for oceanfart.

Hoveddimensionerne er:

Længde overalt	86,0 m
Længde mellem perpendikulerne ...	83,2 -
Største bredde på spant	12,5 -
Dybde til hoveddæk	5,0 -
Dybde til shelterdæk	7,4 -

Lastevnen er 2520 tons med en tilsvarende dybgang på sommerfribord på 4,9 m.

Lastrummets volumen er 4850 m³ grain eller 4450 m³ bales.

Lastrummene ventileres med mekaniske ventilatorer.



M/S „Barranquilla“.

Skibet er også udrustet med et kulsyreanlæg til brandslukning i lasterne. Det er anbragt i det agterste mastehus med røgdetektor i bestikhuset.

Skibet er forsynet med fire lastluger, rigget med to master af stål samt forsynet med fire bomme for 3 tons løfteevne i enkelt part og 5 tons i dobbelt part, fire for 5 tons løfteevne i enkelt part og 7,5 tons i dobbelt part samt en sværbom for 25 tons løfteevne.

Dæksmaskineriet, som består af styremaskine, spil, ankerspil og varpespil, er alle af ASEA's fabrikat og elektrisk drevne.

Et køle- og fryserum er indrettet på mellemdækket om styrbord ved maskinkappen. Kølemaskineriet er af Stals fabrikat.

Midtskibs på bådedækket er aptering for kaptajnen med opholdsrum, soverum og bad, salon, stirrids, steward, radiotelegrafist samt kammer for rederen med bad.

Midtskibs på shelterdækket findes kamre for de øvrige officerer med messe, stirrids og opholdsrum samt kabys og kammer for kokken.

Agter i hytten er aptering for besætningen og i dækshuset agter dets messe, opholdsrum, vaskerum m. m.

Alle kamre er forsynet med mekanisk ventilation. I navigationshuset er styrehus, bestikhus, radiatorum og hospital.

Navigationsudstyret er moderne og omfatter bl. a. ekkolod, radiopejler, SAL-log og radar.

Hovedmaskineriet er en femcylindret, totakts, indkapslet, enkeltvirkende, tryksmurt trunkdieselmotor af Burmeister og Wains fabrikat, type 550-VF-90 med direkte brændselsindsprøjtning. Den yder ved 128 o/m 1635 i. h. k. Desuden findes tre firecylindrede hjælpe-dieselmotorer, koblede til jævnstrømsgeneratorer på 65 kw ved 450 o/m. — På prøveturen opnåedes en gennemsnitsfart på 13,8 kn.



Øverst prinsesse Margaretha, der døbte „Songkhla“, direktør Hakon Christiansen fra Ø.K., ingeniør C. A. Møller og direktør Niels Munck, begge B. & W. - Nederst ses skibet glide i vandet.

M/s „Songkhla“

Torsdag den 18. december søsattes fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's skibsværft på Refshaleøen fragtmotorskibet „Songkhla“, nybygning 687, kontraheret af Aktieselskabet Det Østasiatiske Kompagni, København.

Skibet er bygget til Lloyd's Register of Shipping's højeste klasse +100 A. I. med dimensioner svarende til en middeldybgang af 8,306 m + R. M. C.

Hoveddata for „Songkhla“ er:

Længde mellem perpendikulerer ...	138,99 m
Største bredde på spant	19,05 -
Dybde til øverste dæk	11,66 -
Dybde til 2. dæk	9,07 -
Dybgang	ca. 8,30 -
Dødvægt	ca. 9944 tons
Fart på lastet prøvetur	16,8 knob

Skibet har krydserhæk og fremfaldende stævn og

er forsynet med to tobensmaster og et sæt tobenslade-master.

Maskinrummet er midtskibs, og der er 3 lastrum foran og 2 lastrum agter for dette. Den agterste del af last 3 og forreste del af last 4 udgøres af fire højtanke til transport af vegetabilsk olie. I last 3 på mellemdæk er indrettet to lastkølerum med et samlet rumfang på cirka 230 m³.

Hovedmaskinen er en syvcylindret, B. & W. enkeltvirkende, totakts krydshoved-dieselmotor type 774-VT BF-160 med udstødsturboladning og indrettet for anvendelse af såvel diesel- som kedelolie.

Motoren udvikler normalt 9870 i. h. k. ved 115 omdr./min. og er den første motor af B. & W.'s nyeste type med turboladning, som ikke er forsynet med de hidtil anvendte kædetrukne skylleluftblæsere, der nu ikke mere er påkrævede, da den nødvendige luft leve-



KØBENHAVNS MASKINSKOLE

Kursus til Maskinisteksaminerne - Elektroinstallatørprøven for Maskinister - Motorpasserprøven - Maskinpasserprøven - Kedelpasserprøven, Elektroinstallatørprøven af 1952.

Program tilsendes, og alle Oplysninger gives ved Henvendelse til Skolens Kontor.

JAGTVEJ 163 . KØBENHAVN

Daglig Kl. 9-15 og 18-20 (Lørdag undtagen). Telf. Ryvang 1863

SKIBS Bygning



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

B&W

res af centrifugalblæsere, som er trukket af udstøds-gasturbiner.

Dette er tredje gang, Ø. K. ved at gå ind for en ny motortype har ydet en betydningsfuld støtte til dieselmotorens udvikling:

Første gang var i 1912, da det drejede sig om de første store marine dieselmotorer for oceangående skibe, som blev installeret i „Selandia“.

Næste gang var i 1930, da det drejede sig om B. & W.'s første totakts motor, som blev installeret i „Amerika“, og som gjorde det muligt at bygge enkeltskruede skibe med over 9000 e. h. k., som f. eks. kompagniets skibe „Kina“ og „Korea“.

Denne gang drejer det sig om den nyeste motortype, der gør det muligt at bygge enkeltvirkende motorer på op til cirka 15.000 e. h. k. Allerede i maj 1951 gik Ø. K. ind for denne motor til „Songkhla“ og tre søsterskibe. Det samlede antal af disse skibe er senere forøget til otte. Efter denne første ordre er mange andre fulgt efter, og nu er der allerede hos B. & W. og deres licenshavere ialt 28 turboladede motorer i ordre.

Hjælpemaskineriet består af tre firecylindrede, firetakts, enkeltvirkende dieselmotorer, type 425-MTH-40, der hver udvikler 180 e. h. k. ved 400 omdr./min., svarende til 120 kw ved 220 volt. Motorerne kan forbrænde såvel diesel- som kedelolie.

M/S „Songkhla“ er forsynet med de mest moderne navigationsmidler, så som radiopejler, radar, gyrokompass med selvstyring, ekkolod, elektrisk log etc.

M/T Johannishus

Den 23. december 1952 afleverede Kockums Mekaniska Verkstads A/B i Malmø tankmotorskibet „Johannishus“ til Trelleborgs Ångfartygs A/B, Trelleborg.

M/T „Johannishus“, som blev sat i vandet den 28. oktober 1952, er af værftets 16.000 tons standardtype og bygget helsejst til Lloyd's Registers højeste klasse for tankskibe med hytte, bro og bak samt ti midtskibs- og ti sidetanke, delt i tre afdelinger ved kofferdamme.

Foruden tankene til lastolie, der rummer ca. 21.800 m³, er der forude en tank for tør last med et rumindhold på 700 m³.

Skibet har følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	162,53 m
Længde mellem perpendikulerne...	152,40 -
Største bredde på spant	19,20 -
Dybde	11,73 -
Dybgang på sommerfribord	9,11 -
Nettoregistertons (engelsk måling)...	6225
Bruttoregistertons (engelsk måling) .	10.788

Fremdrivningsmaskineriet, som består af en syvcylindret, totakts, enkeltvirkende Kockum-MAN dieselmotor, der ved 115 o/m udvikler 6300 a. h. k., beregnes at give skibet en fart på 14,6 kn på fuld last.

Til pumpning af lastolie findes i to pumperum



„Johannishus“ i dok hos Kockums.

ialt fire lastoliepumper med en ydeevne på 390 ts/tim. hver.

Til drift af spil såvel som ankerspil og lastoliepumper samt til opvarmning af olien i lasttankene findes i maskinrummet installeret to oliefyrede dampkedler med en sammenlagt hedeflade på 460 m² samt en udstødsgaskedel på 110 m². Hele apteringen opvarmes med damp.

Til drift af de fleste hjælpemaskiner i maskinrummet, som pumper separatorer etc., den elektriske styremaskine, til belysning og ventilation, kabyskomfur, radio og forskellige navigationsinstrumenter findes i maskinrummet tre dieseldrevne vekselstrømsgeneratorer med en ydeevne på 150 kw hver samt en dampdrevet generator på 75 kw.

Som sædvanlig i denne skibstype bor mandskab og underofficerer i hytten, økonomipersonale og maskinofficerer i dækshuset på hyttedækket, hvor også kabys, stirridser og messer samt opholdsrum for mandskab, underofficerer, økonomipersonale og officerer er anbragt. Maskinchefen er underbragt i dækshuset på agterste bådédæk, styrmænd og kaptajn i dækshuse på brodæk og bådédæk midtskibs. Kaptajn, maskinchef og overstyrmand får hver opholdsrum og soverum. Desuden er der til rederen indrettet soverum og opholdsrum.

I bestikhuset på kommandobroen er foruden de sædvanlige navigationsinstrumenter installeret ekkolod, gyrokompass med selvstyrer, radar, radiopejler og SAL-log.

Skibet er fuldt luftkonditioneret med A/B Fläktfabrikens system Indivent. Systemet tillader individuel regulering i hvert kammer såvel af luftmængde som temperatur — afkølet eller forvarmet.

Med denne leverance har Kockums værft i 1952 opnået en produktion på sammenlagt 177.390 tons dødvægt eller 116.125 tons brutto.

Det er meget billigere!

I vort sidste nummer skrev vi, at billetten for en flyvetur fra København til Stockholm og tilbage koster kr. 845. Dette tal er alt for højt og skyldes en trykfejl. Prisen er kun kr. 234!

Rederiet Ove Skou's nybygning m. s. „KIRSTEN SKOU“

Som det femte skib i den serie af hurtiggående 7000 tons motorskibe, som rederiet Ove Skou for tiden lader bygge ved danske og udenlandske værfter, har rederiet fredag den 2. januar efter prøveturen i Sundet overtaget M/S „Kirsten Skou“, der er bygget ved Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri som dette værfts byggenummer 308.

Skibets hoveddimensioner er:

Længde overalt	126,8 m
Længde mellem p. p.	116,5 -
Bredde på spant	15,4 -
Dybde til øverste dæk	10,7 -
Dybde til 2. dæk	7,8 -
Dybgang lastet	7,2 -

Maskineriet består af en 9-cylinder B. & W. hovedmotor, som ved 5400 b. h. k. giver skibet en fart af 16 knob.

I det væsentlige er nybygningen søsterskib til B. & W. nybygningerne M/S „Benny Skou“ og M/S „Jytte Skou“, men Helsingør Skibsværft har imidlertid, som naturligt er, ønsket at give skibet sit specielle præg, hvorfor der i linierne i skroget og overbygningen er mindre afvigelser fra de før nævnte nybygninger.

Inddelingen af skibet, som er en åben shelterdæk-

„NEPTUN“ REDNINGSVEST

Tilfredsstillt 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 Adelsersgade 10, København K.

Central 1501—6435

ker, i 5 rum samt højtanke for ca. 1000 tons flydende ladning er ganske som i søsterskibene, og alle lastrumene er også i denne nybygning elektrisk ventilerede og forsynet med kulsyreslukning af hensyn til transport af bomuldsfadninger. Skibets fem luger betjenes af dobbelte 5 tons bomme og to 25 tons sværvægtsbomme.

I midtskibsoverbygningen er der meget luksuriøst udstyrede passagerkahytter — hver kahyt med eget badeværelse — for ialt 12 passagerer.

Mandskab bor agter i enmandskamre, medens officerer bor midtskibs.

Navigationsudstyret i denne båd er det mest tidsvarende, der overhovedet findes og omfatter radar, gyrokompas med selvstyrer og radiopejler, ligesom radiostationen er den kraftigste og mest moderne, der anvendes af skibsfarten.

Der er ved bygningen af „Kirsten Skou“ som ved de øvrige nybygninger i denne serie taget alle tænkelige hensyn for at skabe et moderne fragtskib, som i videste udstrækning er egnet til transport af alle forekommende ladninger i trampfart over hele kloden. De krav, der således stilles til disse både om alsidighed, overstiger nødvendigvis kravene til både, der bygges til en bestemt fart, i hvilken man på forhånd kan forudsæ, hvilke ladninger eller partier, der kommer til afskibning, hvorfor udrustningen af disse moderne trampbåde er den mest omfattende, som skibsbygningskunsten frembringer.



Øverst „Canada“s gudmoder, fru Vera Ax:son Johnson og direktør Gösta Lundqvist. Nederst selve søsætningen, der fandt sted dagen efter dåben.

M/S Canada

Den 18. december 1952 søsattes ved Kockums værft i Malmø et 9000 tons lastmotorskib bestilt af Rederiaktiebolaget Nordstjernan, Stockholm.

Denne nybygning, som er et søsterskib til de ved værftet tidligere byggede 19,5 knobs skibe „Seattle“, „Golden Gate“, „Los Angeles“, „Lions Gate“ og „California“, er i lighed med Kockums øvrige nybygninger helsevejst og har følgende hoveddimensioner:

Længde mellem perpendikulerne ...	141,73 m
Største bredde på spant	19,50 -
Dybde til hoveddækket	9,25 -
Dybde til shelterdækket	12,14 -
Dybgang på fuld last	8,13 -

Fremdrivningsmaskineriet består af to syvcylindrede, dobbeltvirkende, totakts Kockum-MAN dieselmotorer, som ved 110 o/m hver yder 7000 e. h. k.

Skibet, som er bygget til højeste klasse i Lloyd's Register som åben shelterdækker med isforstærkning, men med dimensioner, der tillader dybere nedlastning, er foruden med de sædvanlige lastrum på ca. 15.200 m³ også forsynet med fryserum på ca. 850 m³ for medtagning af kød ved en temperatur på \div 20° samt kølerum på ca. 1840 m³ for frugt ved temperatur på \div 0,5°.

Til behandling af lasten har hver af de syv lastluger to hurtiggående elektriske kraner.

Ligesom de øvrige skibe af denne serie for Rederiaktiebolaget Nordstjernan skal mandskabet forlægges agter i hytten, mens officerer og økonomipersonale skal have kamre i overbygningen modtskibs, hvor også passagerapteringen omfattende fire enmands- og tre tomandskamre samt en rederaptering findes.

Skibet blev døbt den 17. december, men på grund af den lave vandstand i Malmø havn blev selve søsætningen udskudt til den 18. december.

Søsætning af stor tankbåd fra Nakskov Skibsværft

Onsdag den 14. januar søsattes et 15.500 tons tankmotorskib fra Nakskov Skibsværft. Det er værftets nybygning nr. 131, som bygges til A/S Uglands Rederi, Grimstad, Norge.

Skibets hoveddimensioner er:

Længde mellem perp.	141,7 m
Bredde på spant	20,0 -
Dybde til hoveddæk	11,0 -

Det bygges som eet-dæks, enkeltskruet tankskib til Det Norske Veritas' højeste klasse. Den flydende last føres i 9 midtertanke og 10 sidetanke, som ialt rummer 735.000 cbft.

Når skibet er fuldtlastet, stikker detca. 8,87 m og vil gøre en fart af 14 knob.

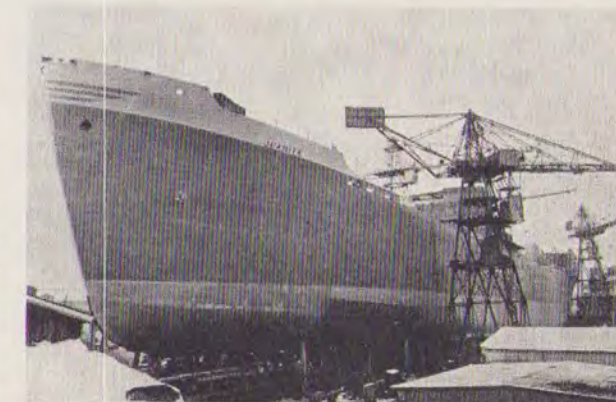
Maskineriet anbringes agter og består af en 7-cyl. B. & W. enkeltvirkende, 2-takts dieselmotor af krydshovedtypen, som udvikler 6850 i. h. k.

Midtskibs er indrettet beboelse for kaptajn og dæksofficerer og her findes også spise- og rygesalon samt kontor.

Maskinofficerer og mandskab bor agter, hvor der ligeledes findes messer, mandskabsrygesalon samt vaskeri, tørrerum o. lign.

Ved skibets bygning er der i stor udstrækning anvendt svejsning, og skroget vil overhovedet ikke blive behandlet med møjje, men får i stedet en patentmaling, som virker rustbeskyttende.

Skibet blev døbt af fru Lisen Ugland Bergshaven.

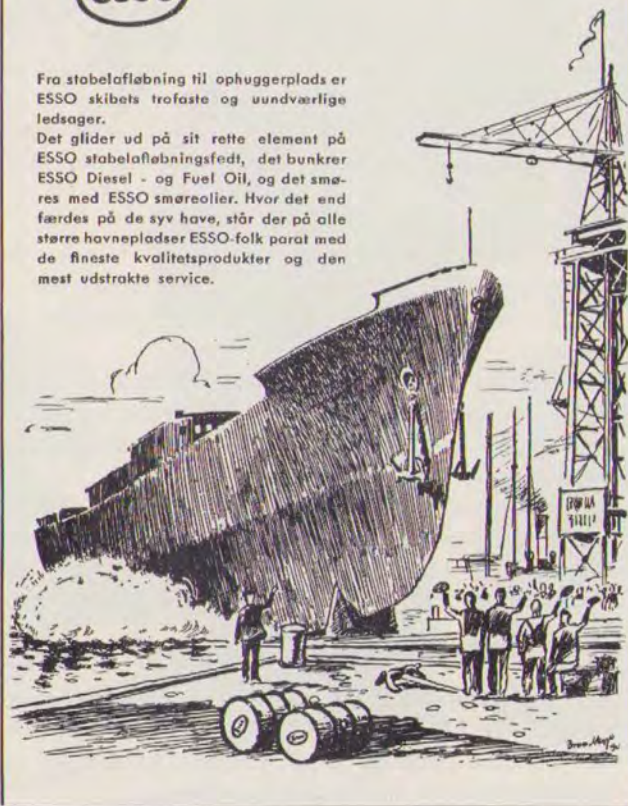


„Juanitta“ før søsætningen.

ESSO

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.



Søsætning af m. s. „CHASTINE MÆRSK“

Fredag den 19. december søsattes fra Odense Staal-skibsværft A/S fragtmotorskibet „Chastine Mærsk“, værftets nybygning nr. 122, kontraheret af A/S Dampskibsselskabet Svendborg og Dampskibsselskabet af 1912 A/S.

Skibet er bygget til Lloyd's Register of Shipping's højeste Klasse + 100 A. 1 som åben shelterdecker med bak og poop samt huse midtskibs og agter.

Hoveddata for M/S „Chastine Mærsk“ er:

Længde mellem perpendikulærer	135,6 m
Største bredde på spant	19,1 -
Sidehøjde til øverste dæk	12,6 -
Sidehøjde til andet dæk	9,5 -
Dybgang	ca. 8,4 -
Tilsvarende dødvægt	ca. 9260 tons

Skibet er et enkeltskruet motorskib med to gennemgående dæk, fremfaldende stævn, „soft nose“ og krydserdæk. Maskineriet er anbragt midtskibs.

Der er indrettet kølelast til transport af kød eller frugt. Køleanlægget leveres af Thomas Ths. Sabroe & Co.

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

Udrustningen er på alle måder den mest moderne i henhold til rederiets krav og værftets praksis. Dæksmaskineriet incl. ankerspillet er elektrisk drevet og ligesom den elektriske styremaskine af Thomas B. Thri-ge's fabrikat.

De fire redningsbåde betjenes af 4 sæt gravity-davidder af Welin-MacLachlans Fabrikat.

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

I huset midtskibs indrettes plads for passagerer, og endvidere findes her aptering for dæks- og maskin-officerer og restaurationspersonale.

Agter i hytten findes aptering for menig dæks- og maskinbesætning. Alle voksne har enmandskamre.

Både officerer og besætning har foruden messer særlige opholdssaloner.

Dampopvarmning overalt.

Alle kamre og saloner får mekanisk ventilation.

Hovedmotor er en B. & W. direkte omstyrbar, enkeltvirkende, totakt, ticylindret krydshovedmotor med trykforstøvning. Cylinderdiameter 740 mm. Slaglængde 1600 mm i stand til at udvikle normalt 11.500 i. h. k. svarende til ca. 9200 e. h. k. ved 115 omdrejninger pr. minut.

Hjælpmotorerne består af tre sekscylindrede B. & W., firetakts trunkmotorer med trykforstøvning, hver direkte koblet til en dynamo på 214 kw ved 220 volt. Diesecylindrene har diameter 245 mm, slaglængde 400 mm.

Stabelafløbningen overværedes af skibsrederne A. P. Møller med frue og Mærsk McKinney Møller, samt af rederiets tekniske eksperter.

Fru kaptajn R. Rasmussen er skibets gudmoder.

Tankskibet PETRA DAN overtaget af Rederiet J. Lauritzen

Den 20. december afleverede Lindholmens Varv i Göteborg det andet tankskib i den serie på tre, som Rederiet Lauritzen får bygget på dette værft. „Petra Dan“ er et søsterskib til „Nerma Dan“, som rederiet overtog i 1951, og til „Berta Dan“, som blev søsat den 10. december i år. Skibet gik lillejuleaftensdag ud på sin første rejse til den persiske Golf med kaptajn A. Roesen som fører og Jens Rasmussen som maskinchef.

Skibets hoveddata er følgende:

Længde overalt	167,9 m
Længde mellem p. p.	157,0 -
Tons d. w.	ca. 16.300
Lastekapacitet	ca. 22.000 m ³
Fart lastet	14,75 knob

Skibet er bygget til Lloyd's Registers højeste klasse for tankskibe.

Hovedmaskineriet er en ottecylindret totakts krydshovedmotor af Göta-Verkens type 680/1500, som yder ca. 5800 e. h. k., bygget på licens af Lindholmens Varv.

Der findes to hovedpumperum med ialt 4 pumper — kapacitet 1600 ts/time.

I „Petra Dan“ vil, som i alle rederiets nybygning

er til oversøisk fart, hver mand få sit eget kammer, undtagen drengene, der bor i tomandskamre. Hver kategori af besætningen har en rygesalon og messe, og alle disse opholdsrum er som sædvanlig udsmykket med billeder af unge danske kunstnere. Apteringen er smukt tilrettelagt, og der er gjort meget for at stemme farverne i traværk, gardiner, møbler og tæpper, således at hele skibets besætning kan føle sig veltilpas i de hyggelige omgivelser. Ligesom „Nerma Dan“ har også „Petra Dan“ fået indrettet mørkekamre og hobbyværksted.

Der er også sørget for tonefilmsapparat om bord, således at besætningen af og til kan samles til filmforevisninger, der er en behagelig adspredelse på de lange farter.

Navigationsinstrumenterne er alle fuldt moderne — der findes bl. a. gyro-kompass med selvstyrer, radar og ekkolod.

Til brandslukning findes kulsyre-slukningsanlæg og skumslukningsanlæg i maskin- og kedelrum; dampslukning i tanke og pumperum samt skum- og vandslukning i aptering etc.

VIKINGEN

Kr. 1,50
1. marts

MÅGERNE FODRES

Foto af MOGENS ANDERSEN

(Fra Velfærdsrådets foto-konkurrence)

1953 - nr. 3
30. årgang



AKTIESELSKABET

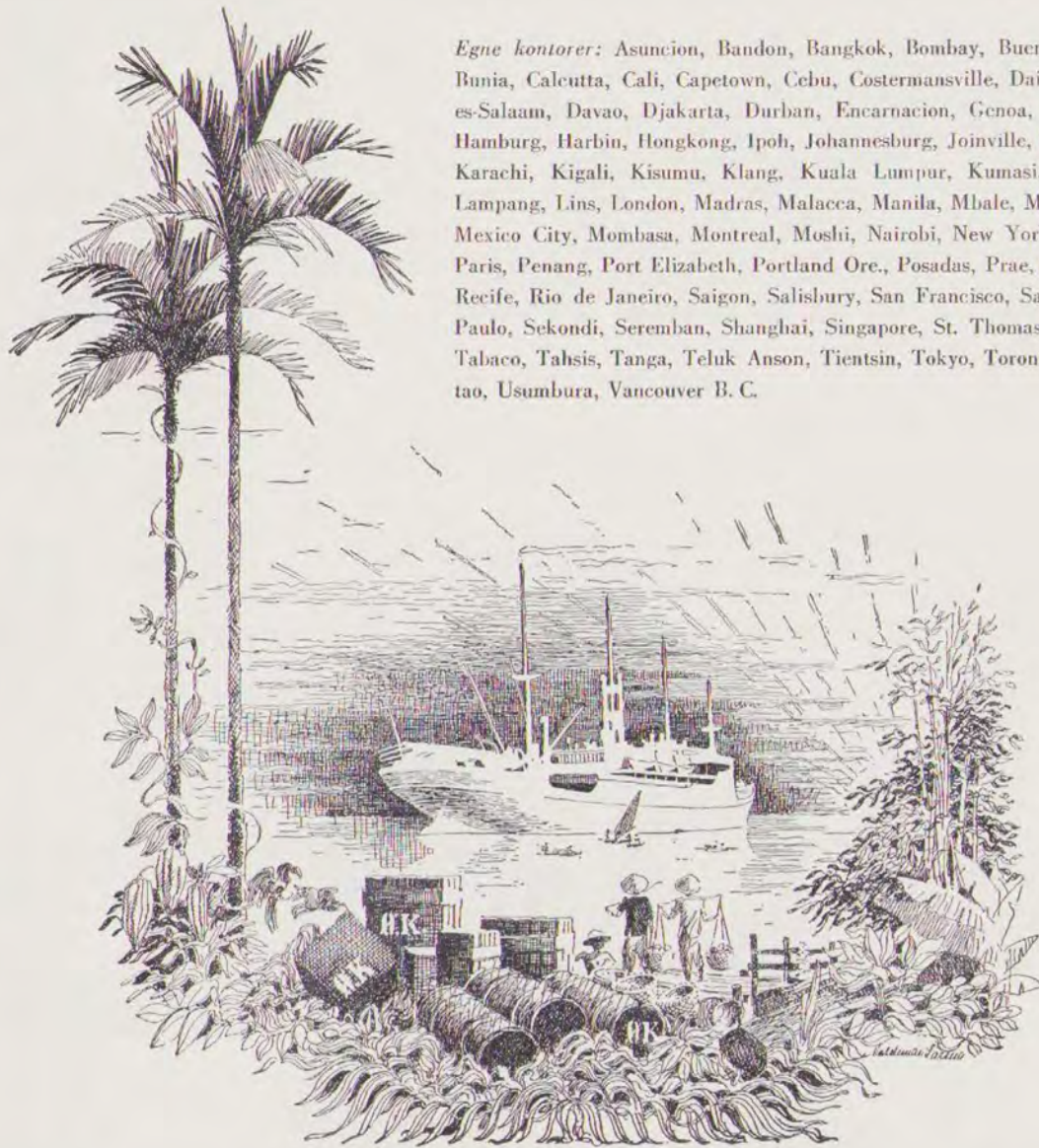
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI
 KØBENHAVN

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, 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, Tabago, 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

„Great Republic“

En havets kæmpe for 100 år siden

DA de store sejlskibe nu er en saga blott, idet de nu er hugget op, rigget ned eller relegeret til flydende pakhuse, kan det være ganske interessant at gå 100 år tilbage i tiden, til det tidsrum hvor sejlskibene nåede deres højeste udvikling i klipperskibene, og se på det største sejlskib i verden, firemastklipperen „Great Republic“, bygget 1853 i Boston af Donald Mc'Kay. At denne store klipper blev til, skyldtes Donald Mc'Kays ønske om at bygge en klipper til farten på Australien, hvor der var fundet guld i året 1851. Guldfundet havde stimuleret handelen og udvandringen til denne verdensdel. Donald Mc'Kay havde bygget mange klippere til farter på Kalifornien, men da han ville bygge en klipper til Australien-farten, kunne han ikke få nogen til at gå i kompagni med sig til bygning af et fartøj til denne fart og besluttede da at bygge det for egen regning. Da kølen var strakt, og man så, hvor lang den var, sagde man, at Mc'Kay ville gå fallit, før han blev færdig med den, hvortil han svarede: „Lad venner og fjender snakke. Jeg arbejder.“ Ikke alene færdigbyggede han den, men havde den også fuldstændt klar til at afgå til Liverpool, uden at have lånt en eneste dollar for at gøre dette. „Great Republic“ løb af stabelen den 4. oktober 1853, og mindst 30.000 tilskuere overværede stabelafløbningen, idet man den dag holdt fri i Boston for at se på, at verdens største skib gik af stabelen, og alt forløb programmæssigt.

At det var et stort skib, fremgår af dets dimensioner, som det kan være ganske morsomt at få opfrisket og sammenligne med de senere byggede

stålskibe, og så erindre sig, at det var bygget af træ for snart 100 år siden.

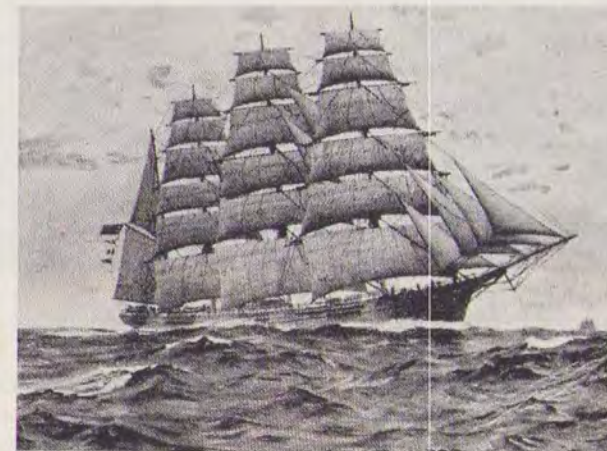
„Great Republic“ var 335 fod lang (102,1 m), 53 fod bred (16,2 m), og dybden i rummet var 35 fod (11,6 m) og med 4 fulde dæk. Højden mellem dens spar-dæk og øverste dæk var 7 fod og 8 fod mellem de øvrige dæk.

4555 tons register. Lastekapacitet 6000 tons.

Rigget som 4-mastet bark, med svære grejer, hvad dimensionerne på master og rundholter viser, f. eks. var stormasten 276 fod lang (84,12 m) fra hæl til top og 44" i diameter (1,12 m), og de øvrige master og stænger af tilsvarende dimensioner, ligesom ræerne var svære. Storråen var 120 fod lang (36,5 m) og 28" i diameter (0,81 m) og de andre tilsvarende, d. v. s. at storråen var lige så lang, som Rundetårn er højt. Det var grejer, der vejede til, og den stående rig var også kraftig, for fokke- og stormasten var det 12½" fire-slået russisk hamp, og på kryds- og messanriggen var det 8" hamp, alt trenset, smertet og klædt over øjer og tampe til jomfruerne. Til bygningen medgik der 1.500.000 fod (45.270 m) fyr, 2056 tons eg, 326½

tons jern og 56 tons kobber, heri ikke medregnet kobberforhudningen, der androg ca. 50 tons; og til eet stel sejl medgik der 15.653 yard (14.313 m) sejldug. Besætningen var på 100 mand og 30 drenge.

„Great Republic“ havde som sagt 4 fulde dæk, og det øverste dæk, eller spardækket, var ubrudt fra for til agter, så den var flushdækket, og på dette dæk var der 5 dækhuse til forskelligt brug, og i et af dem var instal-



Verdens største træbyggede handelsskib, „Great Republic“.

leret en 15 HK dampmaskine til hjælp ved lastning og losning samt til hjælp ved sejlhejsning og til at trække pumperne. Det var første gang, en dampmaskine blev anvendt om bord i et sejlskib, og det skulle vare lige til slutningen af attenhundredetallet, før dampmaskiner rigtigt kom i brug i sejlskibene, og det først da de større stål- og jernskibe blev bygget og besætningerne indskrænket til et minimum.

„Great Republic“ havde åben ræling i stedet for skanseklædning, og denne hvilede på drejede støtter, der ligesom dækshusene var malet hvide.

„Great Republic“ blev rigget færdig og sejlet rundt til New York for at indtage last til Liverpool og var færdiglastet og med sejlene underslået, undtagen røjlerne, da den den 26. december 1853 om natten blev bytte for flammerne, da gnister fra en ildebrand i land fængede i sejlene.

Trods det, at alt blev gjort for at frelse den, måtte den sænkes for at slukke ilden, men den brændte ned til vandlinien, da den, efter at man havde hugget hul i den tre steder, kun sank ti fod og så stod på bunden. Efter at branden var slukket, blev skibet af Donald McKay overladt til forsikringselskaberne, der udbetalte ham forsikringssummen og solgte vraget, som det lå, til kaptajn N. B. Palmer, der lod det reparere eller rettere byggede det om, så det var en anden „Great Republic“, der efter ombygningen flød på vandet.

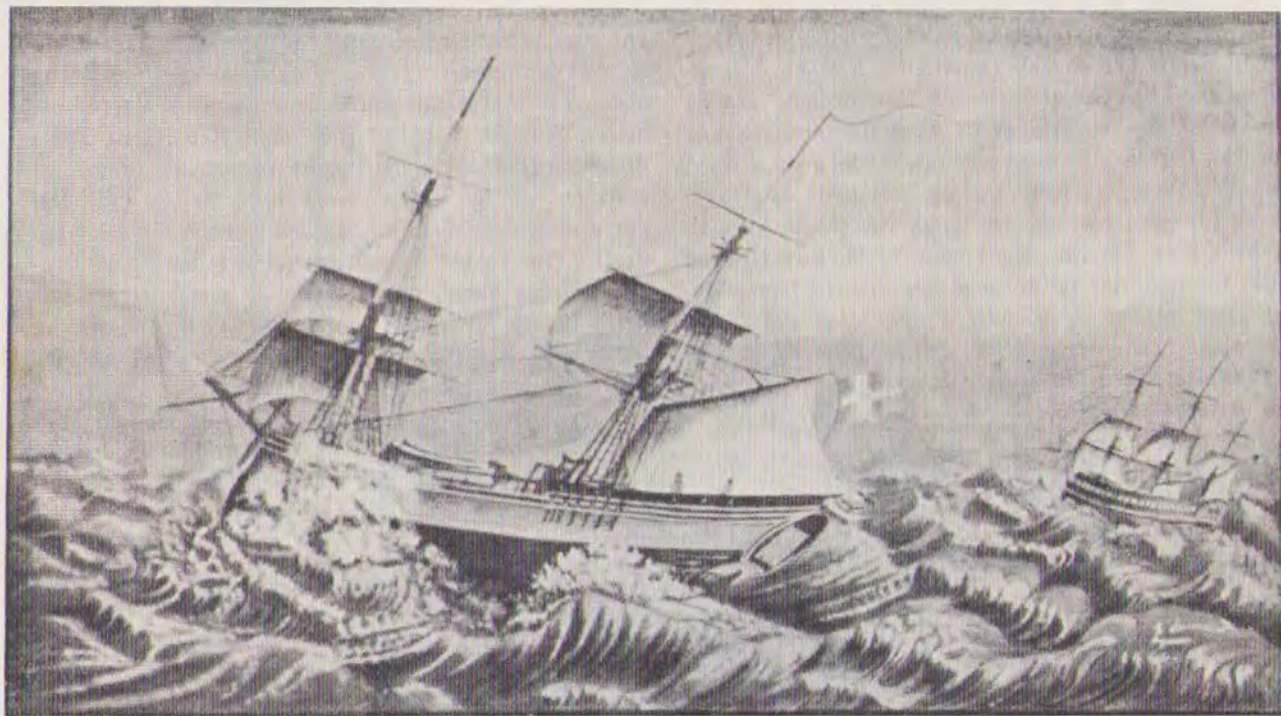
Tonnagen var nu 3357 tons, men alligevel var det

det største datidige handelsskib, og riggen var også blevet reduceret, idet der var kortet 17 fod af fokke- og stormast og 20 fod af fokke- og storraen, og af de øvrige rundholter i samme forhold.

„Great Republic“ var et velsejlende fartøj og hurtigt under visse vindstyrker, så det er kun beklageligt, at det aldrig fik lov til at vise, hvad det kunne præstere under sin oprindelige rig og som oprindeligt bygget. Der er ikke tvivl om, at det ville have vist sig at være det hurtigste sejlskib, der nogensinde er bygget, for i sin reducerede skikkelse løb det fra Sandy Hook til Lands End på 13 dage. Det førte en noget omtumlet tilværelse, var i en del år beskæftiget i Kaliforniefarten, men solgtes i 1869 til The Merchants' Trading Company i Liverpool og omdøbtes til „Denmark“. I 1872 sank det udfør Bermudæerne efter at være sprunget læk i en orkan. Mandskabet blev bjerget ind til Bermuda.

Man kan kun beundre den mand, der tog initiativet til at konstruere og bygge dette fartøj, som betegner højden af træskibsbygningen for 100 år siden, og måske beklage, at vi ikke mere skal se den eller dens lige flyde på havet. Men udviklingen går stadig frem, og sejlskibe kan ikke mere tænkes i brug undtagen som skoleskibe, men dem må man håbe stadig vil blive bevaret for dog at kunne give ungdommen *noget sømandsskab*, der jo ikke fås bedre end i et sejlskib.

O. B. N. A.



Fra kaperkrigens dage

På ovenstående billede er gengivet en meget dramatisk situation. Skibet i forgrunden er briggen „Die Aufgehende Sonne“ af Eckernförde, der førtes af kaptajn Johan Mattias Møller. Orlogsmanden i baggrunden er en engelskmand, som netop er i færd med at kapre det

danske skib. Begivenheden fandt sted den 7. januar 1808. „Die Aufgehende Sonne“ førte Christian d. Syvendes initialer i flaget. (Læs nærmere om denne specielle flag-føring under „Slopkisten“ på side 20). Billedet er udlånt af Carl Itzke, Åbenrå.

„Deep-water-sailor'en“,

Lods Adolf Christiansen, fortæller —

Ved CARL ØSTEN

DA lods Christiansen ved „Gedser Lodseri“ i 1950 overgav kikkerten og lodsbygningen til sin efterfølger, havde han tilbragt 34 år i denne stilling, der i forvejen beklædtes af hans fader. Medens denne i det meste af sin lods-tid beboede det gamle, stråttækte lods-hus ude på Odden og måtte benytte det ved siden af liggende fyr-tårn som udkigs-post, kunne hans søn straks rykke ind i den nye, i 1908, inde i Gedser opførte lodsbygning med tårn, hvorfra der ikke var langt hen til den i havnen liggende lods-båd. Nye tider, nye forhold, nye mænd!

Det er dog ikke så meget med hensyn til lods-stillingen, at „Vikingen“ aflægger besøg hos den stadig i Gedser boende, nu pensionerede lods, for i den har han — sådan som han selv senere bemærker — ikke haft oplevelser, der skiller sig ud fra enhver anden af sine kollegers. Nej, det er hans forudgående tid som sømand, vi vil snakke med ham om. Om den vidner blandt andet nogle på væggen i glas-montre anbragte modeller, som han selv har lavet, nemlig en 4/m bark samt et par fuldriggede skibe, på hvis dæk og i hvis rigge Christiansen engang havde sin daglige gerning som matros.

Rolig og sindig som altid, måske endnu i højere grad præget af pensionistens stille tilværelse, hvor den ene dag er som den anden, fortæller Adolf Christiansen sit livs story, af hvilken nogle kapitler bunder i den særligt interessante, men hårde sejlshids-tid:

„Begyndelsen var som i mange andre tilfælde med konfirmerede drenge, der gerne vil til søs, den samme for mit vedkommende. Min fader ville nemlig ikke give mig lov dertil, for han havde selv døjet så meget ondt i sin tid som sømand. Hans forbud gjaldt også mine brødre. Før den ældste skulle konfirmeres, spurgte far ham: „Hvad vil du så være?“ „Jeg vil bygge skibe,“ svarede han, medens jeg rask sagde: „Så vil jeg sejle med dem!“, hvortil min far, der var en ret streng og myndig herre, bemærkede: „Nå, så kan du, Adolf, komme i smedelære hos smeden heroppe.“ Og det kom jeg også. Men efter 3 års forløb rendte jeg af læren, fordi søen stadig drog mig. Min far gav mig så endelig lov til at stikke af, men tilføjede: „Prøv ikke på at komme hjem og fortælle, at du har fået nok af det også.“ Det skete heller ikke, for jeg har aldrig nogensinde fortrudt, at jeg stak til søs. Hurtigst muligt tog

jeg over til Marstal, hvor jeg fik hyre om bord i fore-and-aft-skonnerten „Gloria“. Senere hen kom jeg ud med en 3/m skonnert, der på en rejse gik fra Finland til England med last af træ, og da vi så kom ned i Kanalen, og jeg så de store sejlskibe på nært hold, kan det nok være, at mine øjne „stod på stilke“, for netop disse var mine ønskers mål. Til skonnertens tur over Nordsøen er der iøvrigt det at bemærke, at den på grund af modvind og dårligt vejr tog ikke mindre end 3 uger! — Efter at have sejlet nogle år på Nord- og

Østersøen tog jeg med en kammerat til Hamburg for at komme ud med et af de store „deep-water“-skibe, men vi havde i begyndelsen ikke heldet med os, fordi de forskellige skippere ville have folk, som kunne enten tysk eller engelsk. Til sidst lykkedes det for mit vedkommende at blive mønstret som matros på „Terpsichore“, et fuldrigget skib på godt 2000 brutto-tons, som tilhørte det kendte rederi B. Wincke & Söhne i Hamburg, der havde en anselig flåde, herimellem flere store, fuldriggede 4/m barkke. Han havde ladet alle sine skibe døbe med græske navne såsom „Melpomene“, „Hera“ (= „Himlens Dronning“!), „Pindor“, „Kalliope“ og så videre. I rederiets kontor-flag stod initi-



Lods Adolf Christiansen.

alerne „B. W. S.“, hvilke populært udlagdes som „Banning wenig Schnaps“. Det første ord er plat-tysk og betyder „forbandet“.

„Terpsichore“, der skulle gå til Port Talbot i England for der at indtage en last kul til Iquique i Chile, stod ud fra Hamburg på selve juleaften i 1904, og som hørende til datidens rekord-sejlere fra Hamburg klarede hun hele rejsen på små hundrede dage, altså en ret fin tid, ligesom hele rejsen gik fint. I Iquique skulle vi indtage last af salpeter. Såvel losning som lastning foregik ved hjælp af lægtene og tog i det hele et par måneders tid, altså ca. 2/3 af selve rejsen over. Forestil Dem dette forhold i sammenligning med nutidens fragt-fart!

Ombordtagningen af den sidste søk salpeter blev fejret ifølge en festlig tradition. Ved hjælp af en blok, der var rigget op i enten fokke- eller storraen, hejstes søkken op herunder for derpå at blive firet ned i lasten, alt medens vi sang en „chantey“. Og så efter sol-nedgang, da det var blevet mørkt, hejstes „Sydkorset“ op i fokke-staget i en deri oprigget blok, også under en „chantey“. „Sydkorset“ bestod af 4 tændte lan-

terner i kors-form. Så snart dette var blevet iagttaget fra de andre anker-liggere, istemte deres besætninger de traditionelle 3 „cheers“, hvilket jo var deres farvel til det skib og den besætning, som nu var klar til at gå hjem til gamle Europa. Næste morgen hevedes så ankeret ind til en „chantey“ igen, hvilken som regel var denne her:

„Oh, heave and weigh the anchor light. O'ta Hay ti“ (= Tahiti). Den hedder „Sacramento“, og har vist lige så mange vers, som der er „tosser i helvede“!

I Iquique så jeg også det store tyske 5/m fuldskib „Preussen“, der regnedes for det største sejlskib i verden. Større, sådan hævdedes det, kunne der ikke bygges, for så ville det „brække sammen“. Ikke mindre end 42 pramme i rækker lå langs dens sider for at afgive deres last til dens 4 luger. Vi derimod havde kun 3 på „Terpsichore“.

På vej hjemad kom vi ind i „The roaring forties“, hvor vi var ved at slide armene fra kroppen med den megen svære sejl-manøvrering. „The roaring forties“ regnes jo fra 40° S., henholdsvis fra vest til øst, til ca. 57° S. rundt Kap Horn. Jeg har engang været endnu længere nede, hvor der var isbjerge og hvaler, og hvor vi en dag mødte ikke mindre end 3 så lange som vort skib. — Allerede under Helgoland fik vi assistance af en slæbe-båd, fordi der i farvandet herfra og til Elb-mundingen jo ikke var plads nok til kryds.

Ca. 11 måneder var gået, da vi nåede Hamburg. Mit samvær i denne tid med tysktalende folk havde bevirket, at jeg var i stand til at tale flydende tysk, omend det kun var „Hamburg-plat“. Uden tanke på selv-ros synes jeg, at jeg havde klaret den sproglige pynt ganske pænt!

Jeg var så godt tilfreds med forholdene i „Terpsichore“, at jeg forblev om bord for at gøre akkurat den samme rejse en gang til. Det var nær blevet min sidste, og jeg anser det stadig for et Guds under, at jeg er i live i dag. (Lods Christiansen har ved disse ord sænket sin stemme ned til en næsten ærefrygtig hvisken, hvorefter han gør en pause som for at jage et gyseligt minde på flugt). — Ser De, fortsætter han, under opholdet i Iquique pådrog jeg mig en hjerne-rygmarvs-tyfus, som jo er en af de dødsensfarligste sygdomme, der findes. Donkey-manden var død heraf på mindre end 3 dage efter vor ankomst, og en 14 dages tid herefter følte jeg mig alvorligt syg. Det var, som om man havde fået et kraftigt slag over nakken. Lægen, der blev hentet om bord, beordrede mig omgående til køjs og derefter på hospital i land, hvor jeg lå 3 dage bevidstløs hen. Tillige var jeg blevet fuldstændig lammet i min venstre side. Heldigvis klarede jeg pynten til det hinsides — man var jo ung og havde mod på livet. Men først efter 3 måneders forløb kunne jeg stå op af min seng, hvorefter jeg i de følgende 2½ måneder måtte gå ved hjælp af krykker. Det var så meningen, at jeg skulle hjem til Europa som passager, men jeg var så heldig at få en hyre med en engelsk 3/m bark, der skulle til Antwerpen. Ejeren af den var „The Flying Horse Company“ i Liverpool, hvis skibe

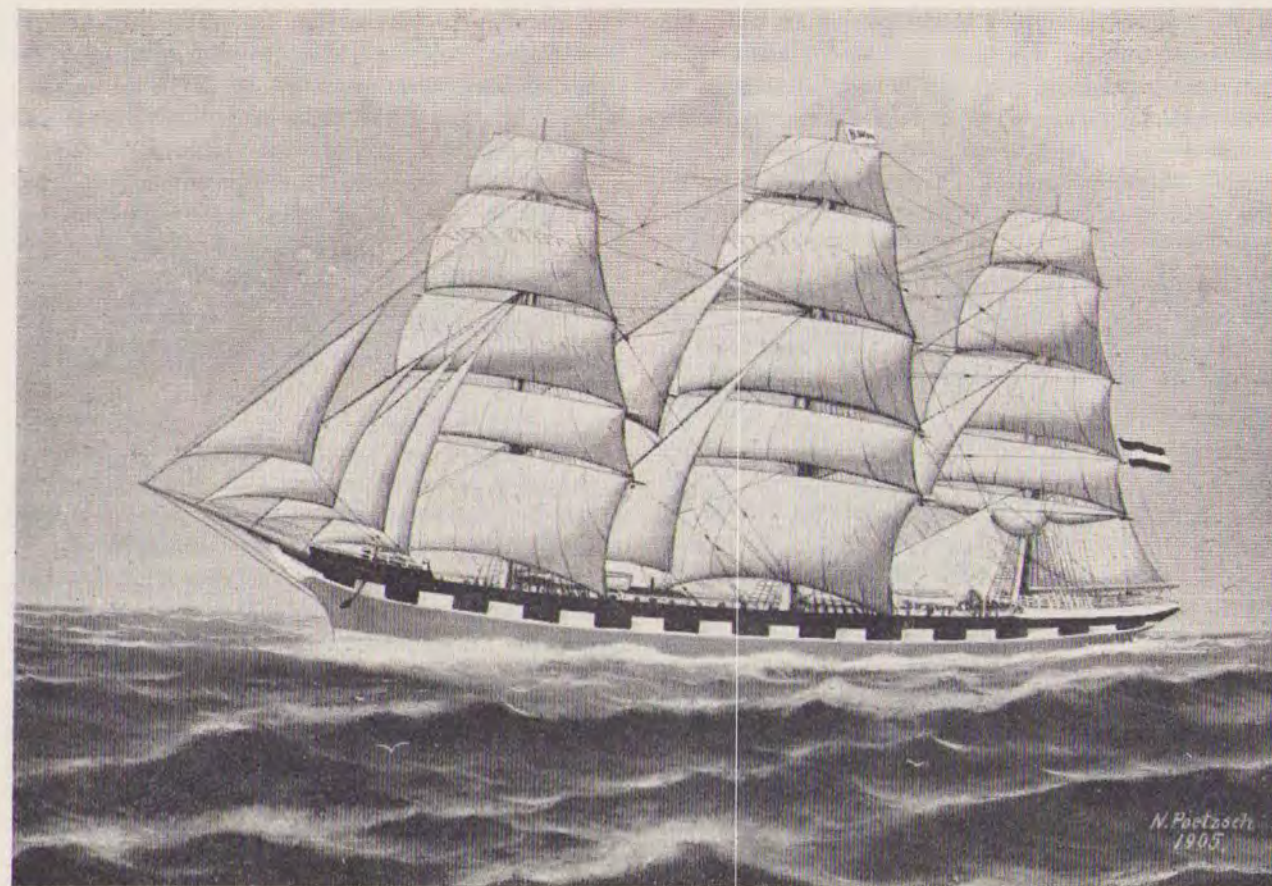
alle havde samme gallions-figur, en hest med vinger. Barken fik slæbe-båd allerede fra Landsend, så det var altså en endnu længere bugsering end den fra Helgoland til Elb-mundingen. Fra Antwerpen rejste jeg så mit hjem i Gedser for at blive helt rask.

Det varede dog ikke længe, før jeg satte kursen mod Hamburg igen for at få en hyre. Med en 3/m Marstal-skonnert gik rejsen så til Mexico. Her byttede jeg og kom med en 3/m tysk skonnert til Bremen, herfra med tysk 4/m bark „Alster Schwan“ til Santa Rosalia i Californien, hvorfra jeg med engelsk 4/m bark „Ludgate“ tog op til Portland Oregon, hvorfra vi skulle laste korn til Australien. Jeg ville gerne til denne verdens-del, hvor jeg ikke havde været før, men der blev imidlertid ikke noget af den rejse, for vi, 24 mands besætning og 6 apprentices, rømte inden barkens afgang af den grund, at der hverken var diciplin eller orden om bord, hvilket der næsten aldrig fandtes i „engelskmænd“ dengang. Og i kosten gaves ofte, alt for ofte „pea-soup“. Det skulle være noget i retning af „gule ærter“, men sjældent kunne man finde en ært deri, ligesom flæsken var en værre gang „bævre-flæsk“. Bøndernes svin derhjemme lever faktisk bedre, tænkte jeg tit.

For en rømt besætning er landjorden det bedste sted, i hvert fald for et stykke tid. Og da jeg tilmed godt kunne tænke mig at se mig om i „Gods own country“, satte jeg kursen mod San Francisco. Jeg gik til fods op gennem Rocky Mountains og tog tilværelsen, som den faldt, det vil sige som „Bum“ — „Tram“ om man vil — det er jo det samme. Man kaldtes forresten også for en „blanket-stiff“ (= tæppe-fyr), fordi man af ejendele kun førte de tæpper med sig, som udgjorde ens seng. På denne måde gik et par måneders tid, inden jeg nåede San Francisco. Sømandslivet havde jeg dog ikke slået ud af hovedet, hvorfor jeg forsøgte at komme ind i den amerikanske marine. Det havde der heller ikke været noget i vejen for, hvis jeg blot ville have sværget troskab til det amerikanske flag, men det forbød min samvittighed mig, da jeg jo var dansk undersåt stadigvæk. I stedet for tog jeg et job som hotel-karl i en lille mineby, Kenneth, en dags vej fra Frisco — men det er jo et lidt andet slags arbejde end sømandens. Første gang jeg skulle ned til jernbane-stationen for at kapre gæster fra et ankommet

SKIBSFARVER
BROWN PRIMOCON til stålskibe over vandlinien
SILVER PRIMOCON til stålskibe under vandlinien

— siden 1899 — **International Farvefabrik A/S**



„Terpsichore“ for indgående til Elben.

tog, fik jeg naturligvis ikke nogen med hjem til mit hotel, idet en smart slovener fra et andet hotel, hvor han var portier, snappede alle de rejsende lige for næsen af mig. Jeg skulle jo have reklameret for mit hotel ved atter og atter at råbe dets navn ud. Min chef gav mig en „balle“ for mit uheld, som heldigvis ikke gentog sig.

Hotel-karl-job'et gik ellers tilsidst så godt, at jeg, om jeg ville have fortsat, måske kunne have endt som hotel-ejer i stedet for lods i Gedser. Men efter 2 måneders forløb sagde jeg farvel og tak til min rare chef, 50 dollars rigere på lommen, for at tage tilbage til San Francisco. Her var jeg så heldig at få en hyre — det var i januar måned 1907 — med en amerikansk 4/m bark, som skulle fragte en last gammelt jern — der var jo nok af dette efter det frygtelige jordskælv — til Philadelphia, som jo ligger på øst-kysten af USA. Rejsen dertil gik sønden om „Hornet“, for Panama-kanalen blev jo først åbnet i 1914. Det blev en rejse på 112 dage! I det næste par år havde jeg så hyrer med forskellige skibe, som gik i fart på øst-kysten, indtil jeg en skønne dag i New York blev forelsket i „Wakiva 2“. Denne var dog ikke en eller anden indianer-kvinde, men en vældig flot damp-yacht på 1000 brutto-tons og med en besætning på 30 mand. „Wakiva 2“ var ikke mere end et års tid gammel og ejedes tilligemed en mindre søster, „Wakiva 1“, af Mr. Hardness, en „Standard Oil“-mand, som sagdes god for de første 4 snese millioner dollars!

Jeg havde heldet med mig og blev mønstret om bord i yachten, som hele sommeren, 1910, skulle foretage et lyst-cruise i Europa. I Southampton tilbragte vi 6 uger med proviantering og istandgøring fra for til agter, hvorefter vi gik til Amsterdam, derfra gennem Kieler-Kanalen til Stockholm og herfra til København, hvor mange-millionærens interesse først og fremmest gjaldt hvalfanger-briggen „Tjalfe“ ved Lange-linje-kajen!

Han skulle også til Nordkap for at se Midnatssolen, men vi måtte vende om ved Tromsø, fordi vi var kommet nogle dage for sent afsted. Det var jo en skuffelse, at han, ja, også vi, ikke fik den at se, men vi for vort vedkommende nød så til gengæld de prægtige lyse nætter langs Norges kyst. Vi var inde i fjordene mange steder, hvor der næsten overalt lå en eller flere tyske „men of war“, så at man kunne tro, at hele den tyske flåde var samlet heroppe. Og i Bergen havn lå den tyske kejser-yacht „Hohenzollern“ med selve „der Kaiser“ om bord. Det kan nok være, at de tyske marinere var omsværmede, ja, de norske piger var ligefrem „tosede efter dem“. — Hvorfor Mr. Hardness holdt et så stort og dyrt skib for sin fornøjelse er et spørgsmål, for her i Europa rejste han for det meste over land og brugte faktisk kun sin yacht som hotel. I Liverpool sagde han farvel til den for at rejse hjem med „Lusitania“, og jeg i Southampton for at tage hjem til militærtjeneste. Med mine 27 år var jeg efterhånden blevet en noget gammel dreng dertil.

Næppe var jeg steget i land på kajen i Gedser, før toldvæsnet anholdt min person, ikke for smuglerier, men for at stoppe mig til soldater-tjenesten. Men da dette skete i september, og jeg ikke kunne blive kaldt ind før i marts måned næste år, måtte jeg gå på „Stoppenge“. Disse, som androg 9 kr. pr. måned, udbetaltes mig gennem toldvæsnet, sådan som reglerne var dengang.

Så kom jeg ind til marinen, hvad der ingen tvivl var om dengang for en sømand. En tid var jeg som hørende til frigængerne med til at ro båden, som benyttedes til overfarten mellem „Hønebroen“ og „Toldbodbommen“. Herfra så vi af og til vort snit til at liste op i „Lumskebugten“ for at få vædet ganen lidt. En tid var jeg også sat til tjeneste i værfts-chefen, admiral Zacharia's damp-barkasse. „Kæle-navne“, som der jo altid har været i marinen, husker jeg et par stykker af, nemlig „Øl og Snaps“, som var en løjtnant, medens en bådsmand kaldtes for „Drosche-Chaufføren“. Som landlovs-gæster var der jo nogle af os, der gerne skulle en tur i det for orlogsgæster forbudte Nyhavn, for der er jo det med forbud, at de ofte virker stik modsat. Men dér gjaldt altid et af besøgene „Pandekage-Nielsen“, hos hvem vi altid skulle have det obligate traktement: *en pandekage med en snaps til!*

En af mine overmænd, en kaptajn, havde iøvrigt sin egen måde for udmåling af straf til de værneplig-

tige. En af mine kammerater, der gentagne gange var mødt forsent om bord, blev nemlig spurgt: „Hvad tjener til Deres undskyldning“, og da så kammeraten svarede: „Jeg har ingen“, kom kaptajnen prompte med følgende afgørelse: „Så får De en måned til“. Så det havde altså været bedre for kammeraten, om han havde fundet på en eller anden tosset undskyldning!

Efter min tid til orlogs tog jeg en hyre med DFDS's „Alexandra“ til Boston i den lumske hensigt at rømme fra den på bestemmelses-stedet for at komme ud igen med min gamle kærlighed, damp-yachten, som jeg ikke havde kunnet glemme.

Og da vi så stod ind i Boston havn, så jeg den min-sandten ligge på sin gamle plads ved pier'en. Men gensyns-glæden ved den blev kun kort. For det viste sig, at den lige var kommet hjem fra et *cruise* til Middelhavet og ikke skulle ud igen foreløbig. Ved min tilbagekomst til „Alexandra“ finder jeg i mit lukaf en amerikansk mariner, som var kommet for at søge en mand, der ville overtage hans tjeneste, hvilket han havde fået tilladelse til af sin foresatte, såfremt han bare kunne skaffe en engelsktalende *sailor* i stedet. Skønt marineren, der iøvrigt var svenskfødt og kun havde et år tilbage af sin tjeneste-tid, lovede mig „guld og grønne skove“, sagde jeg „nej tak“.

Men så havde jeg jo heldigvis stadig „Alexandra“, og som en forsmået elsker vendte jeg snuden hjemad.

En dag sagde hendes 1. styrmand Kjær til mig: „Er De klar over, Christiansen, at De sejler i den forkerte ende af skibet?“, hvormed han mente, at jeg skulle læse til styrmand. Boglige studier har nu aldrig været noget for mig, så jeg søgte foreløbig ind hos „Svitzer“ for at lære dykker-faget. Så kunne jeg det med.

For at gøre en lang historie kortere kan jeg slutte med at fortælle, at jeg i 1913 blev hjælpe-lods i Gedser og 3 år senere lods. Den kystskipper-eksamen, som i den anledning krævedes, tog jeg på „Bogø Navigationsskole“, efter at styrmand, nuværende kaptajn her ved færge-overfarten, Kjeldsmark, havde læst med mig herhjemme vinteren forinden. Og han gjorde det så godt, at jeg kunne tage eksamen med en fin karakter. Hvad min tid som lods angår, da er der om denne ikke noget særligt at sige, i hvert fald ikke mere, end hvad enhver lods kan fortælle „Vikingen“ om lodseri. Dog — jeg har jo ofte haft det bedre end min fader indtægtsmæssigt set. Det er således hændt for ham, at han tilsammen med sin kollega — de var dengang 2 lodser — ikke havde tjent mere end 4 kr. på et kvartal! Med en så ringe eller lignende indtægt var de derfor nødt til at arbejde hos bønderne rundt om for at kunne klare det daglige udkomme. Engang beklagede min far sig herover til daværende lodsdirektør Lund, hvis svar var, at så måtte de skam spare i den tid, hvor der var nok at gøre med lodsning! Men en sådan „tid“ kom vist sjældent, for vi havde det faktisk fattigt i mit hjem. — Forresten — der er et par pudsige tilfælde, jeg oplevede i min lods-tid: Da jeg engang i 1916 hav-

de entret en tysk kul-damper for at lodse den ind til Gedser, omfavnede dens styrmand mig, idet han spurgte, om jeg dog ikke kendte ham. „Jeg er jo Hermann, letmatros i „Terpsichore“ i 1904!“ Når jeg ikke straks kendte ham, skyldes det, at han manglede sit ene øje, som var blevet fjernet, efter at han havde fået et mergel-spir i det. Jeg inviterede ham så med hjem, for hvad er morsommere, end når gamle skibs-kammerater efter mange års forløb kan få en sludder om „gamle dage“. Og så nogle år efter får jeg besøg af en anden kammerat fra samme skib og år. Han var kommet til Nykøbing F. som fører af eget motor-skib. Måske har jeg haft særligt held til at rende på gamle kammerater. Som mariner hørte jeg en dag på „Fyen“ et vældigt hyl: *Adolf!* Han, som udstødte det, viste sig at være en af mine kolleger fra nævnte „Ludgate“. Og en anden dag på samme sted sagde en anden kammerat, da han havde erfaret, at jeg var fra Gedser: „Jeg kendte forresten en sømand fra Gedser, der døde i Iquique“. Det opklaredes så ved nærmere samtale, at den døde var mig, og at kammeraten havde ligget på hospitalet i Iquique samtidig med mig. — Ja, dette var så mit livs „story“!

Nu og da i sin fortællende er herr Christiansen i den grad gået op heri, at han — navnlig om oplevelserne i USA — er slået helt over i engelsk, som han ligesom tysk mestrer flydende trods de mange års afstand i brugen heraf, hvilket vidner om et ualmindeligt godt øre for sprog.

„Hvad foretager så Danmarks sydligste pensionerede lods sig nu?“

„Passer mit hus og min have, og ofte synger jeg om aftenen de gamle „chanteys“ for mig selv. Ved dem kommer minderne fra de gode, gamle sejskibs-dage ind her i stuen og lyser op i en alderdommens tilværelse.“

„De længes efter Deres gamle sømands-liv?“

„Åh nej, ikke nu mere. Men allerede da jeg havde været lods i et års tid, sagde jeg til min kone: „Nu tager jeg ud igen“. „Det kan du godt“, svarede hun, „men så skilles vi.“ Hun gik selvfølgelig af med seiren, for trods mit ønske var hun dog mere værd end alverdens *wind-jammers!* — Men — skulle jeg vinde „den store gevinst“, inviterer jeg en god ven, som har sans for rejse-liv, med mig på en tur, som skal gå rundt om „Hornet“ og op til San Francisco og derfra gennem Staterne til New York. Gerne, gerne ville jeg se det hele igen! —





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

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

TELEFONMATERIEL AF ENHVER ART



TELEFON FABRIK AUTOMATIC A/S
AMALIEGADE 7
KØBENHAVN

„Alverdens Krigsskibe“

Af R. Steen Steensen,
Forlag: Schönberg.
Pris: Kr. 20,75.

Hvad kommandørkaptajn Steen Steensen ikke ved om krigsskibe, er ikke værd at vide. I 1942 fik han på Schönbergs Forlag udsendt en bog med titlen „Alverdens Krigsskibe“. Nu har han på samme forlag fået udsendt endnu en bog med samme titel. Han kalder den selv en ny udgave af den første, men faktisk er den en helt ny bog. I sit forord forklarer forfatteren, hvor mange ændringer der har fundet sted inden for krigsflåderne under og efter krigen. Flere marinere er udslettet, andre reduceret og atter andre blomstret op. Og af krigstidens giganter er kun få tilbage, enkelte har fået nye navne og er blevet ombygget.

Steen Steensen behandler hver krigsskibs-type for sig, lige fra slagskibene og hangarskibene til de mindste ministrygere og motortorpedo-både. Bogen er sprængfyldt med saglige oplysninger. Trods saligheden er bogen uhyre spændende. Udviklingen inden for krigsflåderne er jo også et helt drama!

Bogen er let overskuelig, hvilket bl. a. skyldes en fin typografisk indsats. Det har været et heste-arbejde at have med de mange tabeller og de skiftende skrifter at gøre. En stor del af bogen er sat med petit, så man får faktisk meget mere stof, end nogen anden bog på 300 sider giver.

„Alverdens Krigsskibe“ er rigt illustreret. Mange af billederne er fine, men det har i mange tilfælde været vanskeligt at få gode fotografier af skibene f. eks. fra Jerntæppe-landene, hvorfor også cliché-anstalten har haft et arbejde udover det almindelige.

Specialister på området „krigsskibe“ kan sikkert ikke sætte en eneste finger på nogen fejl i kommandørkaptajnens nye bog, og selv lægmænd vil glæde sig over den, skønt krigsskibe i sig selv ikke er noget opløftende emne.

—wig.

Fra sorennen

Sø- og Handelsretten har fornylig behandlet en sag, der tager stilling til spørgsmålet om, hvem der har ansvaret for en manko på 10 baller gummi, afskibet fra Singapore, omladet i København og udlosset i Gdynia.

Under sagen var der tvivl, om der var ført noget bevis for manko, idet det ikke var udelukket, at nogle af ballerne kunne have klæbet sammen. Subsidiært blev det fra skibets side hævdet, at den tally, styrmanden på det omladende skib havde, måtte lægges til grund. Efter denne skulle mankoen kun have været på 7 baller, og heraf var iøvrigt 4 senere dukket op.

Sagens nærmere omstændigheder var følgende:

United Baltic Corporation Ltd. i London solgte på c. i. f.-basis et parti gummi, ialt 912 baller til et polsk firma. Den 9. februar 1951 udstedtes rent konossement i Singapore på 150 baller pr. M/S „Kina“, og

dette parti blev i København omladet i et dansk rederis motorskib. Den 24. april 1951 udstedtes i København rent konossement over de 150 baller, men ved skibets ankomst til Gdynia den 27. april konstateredes ved udlosningen en manko på 14 baller, hvoraf dog senere 4 er kommet til veje.

Under sagen påstod sælgerens forsikringsselskab i London den danske skibsreder dømt til at betale for de manglende 10 baller.

Rederiet påstod frifindelse og bestred, at der var bevis for nogen manko. Subsidiært gjorde man gældende, at skibets tally (manko 7 baller) som nævnt måtte være afgørende for tabets størrelse.

Retten lagde ved sin afgørelse vægt på, at der ved skibets tally ved indladningen konstateredes en manko på 14 baller, og at ladningsmodtagerens tally viste samme manko. Det var herved tilstrækkeligt sandsynliggjort, at mankoen havde været 14 baller, hvoraf 4 senere var kommet frem. Der gaves følgelig sælgerens forsikringsselskab medhold i påstanden om betaling for de manglende 10 baller.

Fem svaler i kjole og hvidt

Fem svaler sig hvilte på skibet,
det var i Det røde Hav,
kanske de kom helt fra Tibet,
måske ifra Faraos grav.
De sad der så stille og matte,
fem svaler i kjole og hvidt.
De kunne det slet ikke fatte,
men klynked' et ynksomt kvi-vit.

Jeg fanged' den ene så nænsom
og strøg den så varsomt og blidt,
så spurgte jeg den, hvorfra den kom,
den sa' kun et lille kvi-vit.
Jeg lagde min kind mod dens hoved,
den klynked' igen sit kvi-vit;
så lod jeg den flyve fra hånden,
en svale i kjole og hvidt.

Ved styremaskinen om natten
der sov mine venner på rad,
og jeg — ja, jeg fangede katten
og narrede den for dens mad.
Jeg læste den inde om natten,
der sad den og mjavede blot;
den tænkte vist nok: „Så for katten,
de skulle ha' smagt rigtig godt!“

Og dagen derpå var vi fremme,
da så vi ægypterens land,
og der hørte svalerne hjemme,
derne ved Nilflodens vand.
Så lod jeg dem flyve fra dækket,
de gav mig en hilsen, kvi-vit,
og fløj, så jeg mærkede trækket,
fem svaler i kjole og hvidt.

N. J. Hartung.

„Beskøjterne han tærer —

de glider ned så småt“

Af OTTO LUDWIG

Illustreret af KJELD SIMONSEN

EFTER blot et par måneders ophold i en papæske ville et almindeligt stykke franskbrød komme til at ligne et uhyggeligt fortidsdyr i formindsket udgave. Anderledes er det med skibsbrød. På Skibsførerforeningens kontor i København ligger en beskøjt, som sidste år kunne fejre 100 års jubilæum. Den er bagt i 1852 og skænket foreningen af en gammel skibsfører for ca. 30 år siden. Den pågældende kaptajn havde gemt den som et minde om sit første togt som dreng. Selv om den naturligvis ikke er så indbydende, at man ligefrem får lyst til at sætte den til livs, så er den aldrende beskøjt såmænd ikke værst at se til. Hvis den blev sluppet ud og lagt ved siden af et stykke skibsbrød af i dag, ville den dog sikkert smuldre til små bitte krummer af bare forbavselse over forskellen mellem skibsbrødet for 100 år siden og det af i dag.

Har De nogensinde tænkt over ligheden mellem ordene „beskøjt“ og „bisquit“? Det viser sig, at „beskøjt“ er en fordanskning af det lige nævnte franske ord eller det hollandske „Beschuit“. Oversat til dansk betyder disse fremmede navne såmænd „tvebak“, hvilket igen vil sige brød, der er bagt to gange. Der er imidlertid mange slags beskøjter. I gamle dage skelnede man herhjemme mellem skibskiks, skonrogger og noget brød, der bar navnet „Sorte Jacob“. De første var bagt af hvedemel, skonrogger af sigtemel og „Sorte Jacob“ af rugmel.

De fleste af vor tids søfolk kender kun beskøjter fra sangen om „Den sømand han må lide“. Der findes dog endnu herhjemme nogle rigtige, gamle sølke fra sejlskibenes tid, som ikke blot har set beskøjter, men også har fået dem som eneste føde i måneder. I ældre tider var der jo sjældent noget, der hed, at man bagte om bord. For det første var der ikke plads til den slags narrestreger, og for det andet kunne de varer, der skulle bruges ved bagningen, ikke holde sig på de tit meget langvarige rejser. Beskøjter var derfor skibenes eneste form for brød.

„Liverpool-pandekager“.

Før den gamle, fändenivoldske søulk og søforfatter Chr. Christiansen for et par år siden afgik ved døden, havde vi tit besøg af ham på redaktionen. Så blev der naturligvis snakket sejlskibe og „gamle dage“, og Chr.

Christiansen kunne fortælle i timevis. Engang faldt talen på skibskosten før og nu, og vi spurgte ham, om han havde spist mange beskøjter i sit lange sømandsliv.

„Ja, det kan De bande på,“ lød svaret. „På de engelske skibe fik vi en slags beskøjter, som kaldtes „Liverpool-pandekager“. De var så hårde, at de måtte ligge i blød 24 timer før brugen. De var ganske forfærdelige. Vi brugte dem i mangel af bedre som kartofler. Kokken rystede dem sammen med noget surt, stinkende, salt flæsk til noget, vi kaldte „cracker-hash“.

Til fedtelse brugte han somme-tider noget af det afkogte, gamle fedtelse, der stod i en „evigheds-balje“ under bakken. Det var det samme, som vi brugte til at smøre blokkene med, og som kokken, når vi kom i land, solgte som vognsføde. På de amerikanske skibe fik vi nogle firkantede beskøjter, og de var bedre. De danske, syntes vi, var storartede. Men engang, da jeg var om bord i en engelsk fuld-rigger, havde vi fået nogle ris-beskøjter ude på Java. De var

s'gu' ikke til at få ned!

Når vi var ude på de lange togter, fik vi næsten ikke andet end beskøjter. Jeg kan huske, at vi skiftedes til at gøre rent forude. Manden, der havde rengøringsjobbet, gik hver dag hen agter med en stor kasse, som han så fik fyldt med beskøjter. Hvis vi nu sejlede med sukker i lasten, malede vi beskøjterne i en gammel kaffemølle, hvorpå vi opløste krummerne i sød the. Derefter formede vi dem som lagkagebunde, og mellem lagene lagde vi tykt med marmelade. Denne form for lagkager kaldte vi for „dandy-funk“. De ved, at „dandy“ betyder sådan noget som „laps“, og en sådan fyr kunne nok blive forskrækket over vor form for lækkerbidskner,“ sluttede den lystige, gamle sømand med et bredt grin.

Mider og orme.

Der var imidlertid en eller anden, der havde bundet os på ærmet, at søfolkene i gamle dage for måltiderne bankede mider og orme og andre lækkerier ud af beskøjterne, før de velbehageligt kunne hengive sig til skafningens glæder. Vi fandt derfor på at få belyst dette spørgsmål ved samtaler med nogle af de endnu levende deepwater-sailors. Først henvendte vi os til havnefoged Bessel, der svarede:



Før brugen måtte skonroggerne somme-tider lægges i blød i 24 timer.

„Jo, det med smådyrene er skam rigtigt nok. Nogle gange løb ormene naturligvis deres vej, men dem, der blev tilbage, spiste vi med begærighed og skaffede os på den måde frisk kød.“

„Det er vist en skipperhistorie, De der prakker os på?“

„Nej, det er rigtigt. Det er såmænd ikke mere end ca. 40 år siden. Det skete, når vi sejlede på Grønland, og navnlig var det tilfældet om bord på skibene fra Marstal. Som oftest dyppede vi — efter at have banket dyrene ud

— beskøjterne i the og smurte smør på. På de engelske skibe havde de både kiks „for the cabin“ og så dem „for the crew“. De, der var tiltænkt mandskabet, var lavet af bemel, og de smagte godt nok. Jeg spiste mange af dem som dreng. Jeg gik ligefrem om bord på de engelske skibe og tiggede om nogle. Vi drenge kunne vældigt godt lide dem. De danske beskøjter var dog trods alt de bedste.“

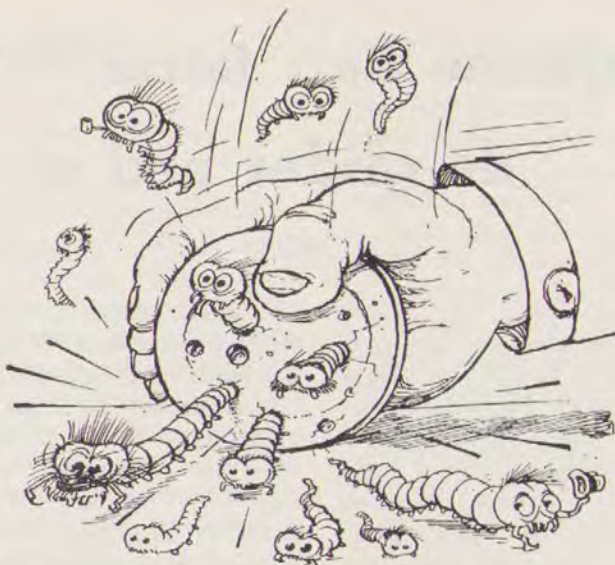
„Vi har også hørt, at fiskerne — nogle af dem i alle tilfælde — den dag i dag dypper beskøjterne i saltvand, lægger puddersukker imellem de to halvdele og rister dem. Hvad siger De til det?“

„Det skal nok passe. Det gjorde vi unge om bord på skibene også, altså dyppede dem i saltvand. Men skipperen forbød os det. Når beskøjterne ikke bagefter tørres, svulmer de jo op i maven. Vi spiste dem alligevel i smug på den nævnte måde.“

Brødsuppe som kødret!

Men vi havde endnu ikke fået beskøjt-historier nok, og derfor henvendte vi os til lods Krøyer fra Københavns lodseri. Vi spurgte ham ud om historien med ormene.

„Jo, den er rigtig nok,“ svarede han. „Når vi skulle lave et hurtigt måltid, lagde vi beskøjterne i varm the. Efter nogen tid kom ormene ud og gik til overfladen, hvor vi skummede dem af. Jeg har dog ikke set nogen med vilje spise ormene med. Men naturligvis, når vi lavede brødsuppe af beskøjterne, blev ormene kogt med, og brødsuppen blev således også en kødret. De værste beskøjter, jeg har fået, fik vi i Spanien. De var hårde som mahogny-træ og kunne holde i hundrede år. Dem gik der garanteret aldrig orm i! Skønt jeg havde gode tænder, kunne jeg umuligt bide i det stof, uden at det i forvejen havde ligget i blød i lang tid. Når jeg stadig har gode tænder, tror jeg iøvrigt, at det er beskøjternes skyld.“



Skibsbrødet bankedes mod bordpladen for at give orm og mider lejlighed til at undslippe.

var nemlig aldrig syge. Skonroggerne gemtes i jern-tanke. Når vi skulle lukke en sådan tank, stillede vi først et brændende lys ned i, hvorefter vi forsigtigt skruede dækslet på. Når lyset gik ud, skulle al ilten i tanken være brugt, og der skulle derfor ikke være livsbetingelser for ormene i brødet. Men hvori det nu ligger, så var der altid mange orme alligevel. Jeg har iøvrigt smagt mange slags beskøjter, men som så mange andre holdt jeg mest af de danske.

Jeg kan godt fortælle Dem en lille historie, hvori beskøjter spiller en stor rolle: I 1913 sejlede jeg „Thorvaldsen“, som var det første danske skib, der gik gennem Magellan-strædet. Vi lå i Riga engang, da en hård vinter satte ind. Vi blev nu sendt til en anden havn, hvor vi skulle vente på isbryderen „Jermak“. Men isbryderen kunne ikke nå frem til os, og vi besluttede derfor — trods ringe proviant-beholdning — at stikke i søen alene. Det blev en længere tur, end vi havde regnet med. I 27 dage drev vi rundt i isen sammen med Torms „Helene“. Han havde mere proviant end vi, men gik i ballast, mens vi havde hvede i lasten. I den første tid, efter at provianten var sluppet op, åd vi hele reservebeholdningen af beskøjter fra redningsbådene. Trods det, at vi havde hvede, kunne vi ikke bage, fordi vi manglede andre remedier. Men da beskøjterne var sluppet op, fandt vi nogle stykker rugbrød. I en kaffemølle malede vi hvede og ved hjælp af rugbrødet fik vor dygtige kok af hveden lavet en dejlig dej, så vi blev i stand til at bage brød til begge skibe. Da isbryderen endelig kom os til undsætning og hjalp os til Vindau, var vi helt udgået for brød, og her i havnen endte historien, som den begyndte, nemlig med at vi spiste skonrogger!“

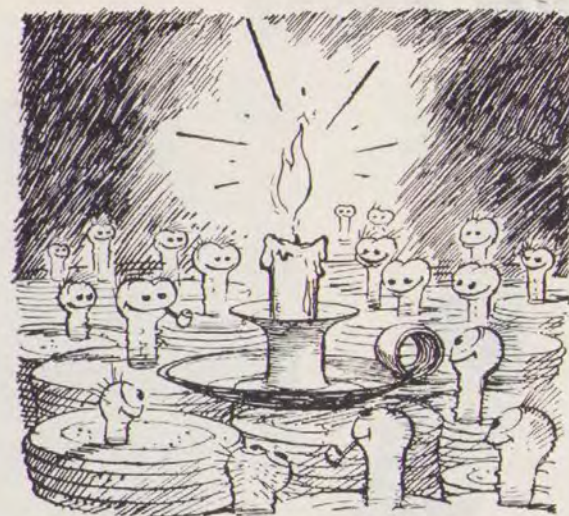
Vor tids vitaminiserede skibskiks.

Nu ville vi imidlertid gerne se nogle af de beskøjter, der i vore dage bliver bragt om bord i danske skibe. Vi henvender os derfor til et firma, som har

27 dage i isen med skonrogger.

Endelig ringede vi skibsfører Chr. Olsen op. Kaptajnen var, som bekendt, gennem længere tid redaktør af skibsførerforeningens medlemsblad og ved derfor, hvad det vil sige at skulle skaffe godt stof, hvorfor han holdt følgende telefon-causeri om beskøjter:

„Beskøjterne stiftede jeg første gang bekendtskab med om bord på barkskibet „Bertha“. Vi fik der om bord kun skonrogger. De skadede ikke organismen, tværtimod, vi



Før man lukkede tanken, stillede man et brændende lys ned i den.

haft fremstillingen af skibsbrød som speciale helt fra 1810. Firmaets prokurist fører os gennem den store virksomhed, samtidig med at han fortæller lidt om moderne skibsbrød.

„Skibsbrød er brød med et meget ringe fedt- og vandindhold,“ siger han. „98 procent af en skibskiks er ren hvede. Groft rugbrød f.eks. indeholder mere end 42 procent vand, et franskbrød over 36 procent og en almindelig kiks kun 11 procent vand. Det er det ringe fedt- og vandindhold i skibskiksene, altså under 2 procent, der gør, at de kan holde sig så længe.“

Vi kommer til en stor æltemaskine, hvori dejgen røres mekanisk. Derefter vales den ud i brede bånd, og endelig stikkes den ud i runde skiver. Disse skiver føres nu ind i en stor ovn, hvorigennem der går et langsomt kørende transportbånd, som gør det muligt stadig at tage friskbakte skibskiks ud af den ene ende af ovnen, samtidig med at en ny dej føres ind ad den anden ende.

„Hvem spiser beskøjter nutildags,“ spørger vi prokuristen.

„Grønlandske Handel aftager en stor del af vor produktion, og det samme gør Færø-fiskerne. Desuden eksporterer vi en mængde til mange forskellige lande, navnlig til England og Vestafrika. Under den første verdenskrig leverede vi flere hundrede tons til Røde Kors, som fordelte brødet over hele Europa. Før den 5. maj 1945 blev der truffet foranstaltninger til at undgå, at det danske folk skulle sulte, hvis det skulle komme til langvarige krigshandlinger herhjemme. Der blev leveret flere hundrede tons til lagre i provinsen og i hovedstaden. Desuden blev der afsat 70 tons skibsbrød til illegale grupper og til politiet under jorden. Heldigvis blev der ikke brug for disse lagre. Iøvrigt får vi ofte besøg af gamle søfolk, der — trods deres tandløshed — ikke kan undvære beskøjter, og derfor køber sig 2 kg ad gangen. Det er dog ikke den slags service, vi tjener penge på. Skoleskibet „Georg Stage“ aftager hveranden måned 3—400 kg. Drengene spiser beskøjterne, som var det varmt wienerbrød. Selv efter

at de lige har spist, dykker de ned i tønden med beskøjter, som står frit tilgængelig på dækket.“

Fra selve bageriet føres vi ind i et tørrerum, hvor der er djævelsk varmt, og hvor det suser forbandet. Her suges den sidste dråbe vand ud af de arme beskøjter, så de bliver tørre som Sahara. Men de smager godt. Noget helt andet end det skibsbrød, de gamle søulke fortalte om. Vor tids danske beskøjter er da også fremstillet under laboratoriekontrol og er tilsat sådanne raffineringer som nikotinamid, B₁, B₂ og C-vitaminer foruden jern og kalk!

Ja, tiderne skifter!

Vi holder os til



ESBJERG TOV

Musikalske skibs-barberer

I 1795 oprettedes der i København en musik-skole, som skulle uddanne musikere til flådens skibe. Det var en forudsætning, at de færdiguddannede musikere tillige skulle gøre tjeneste om bord i orlogsskibene som barberer! Jack Tarr.



Dampskibsselskabet

JUTLANDIA

JENS TOFT

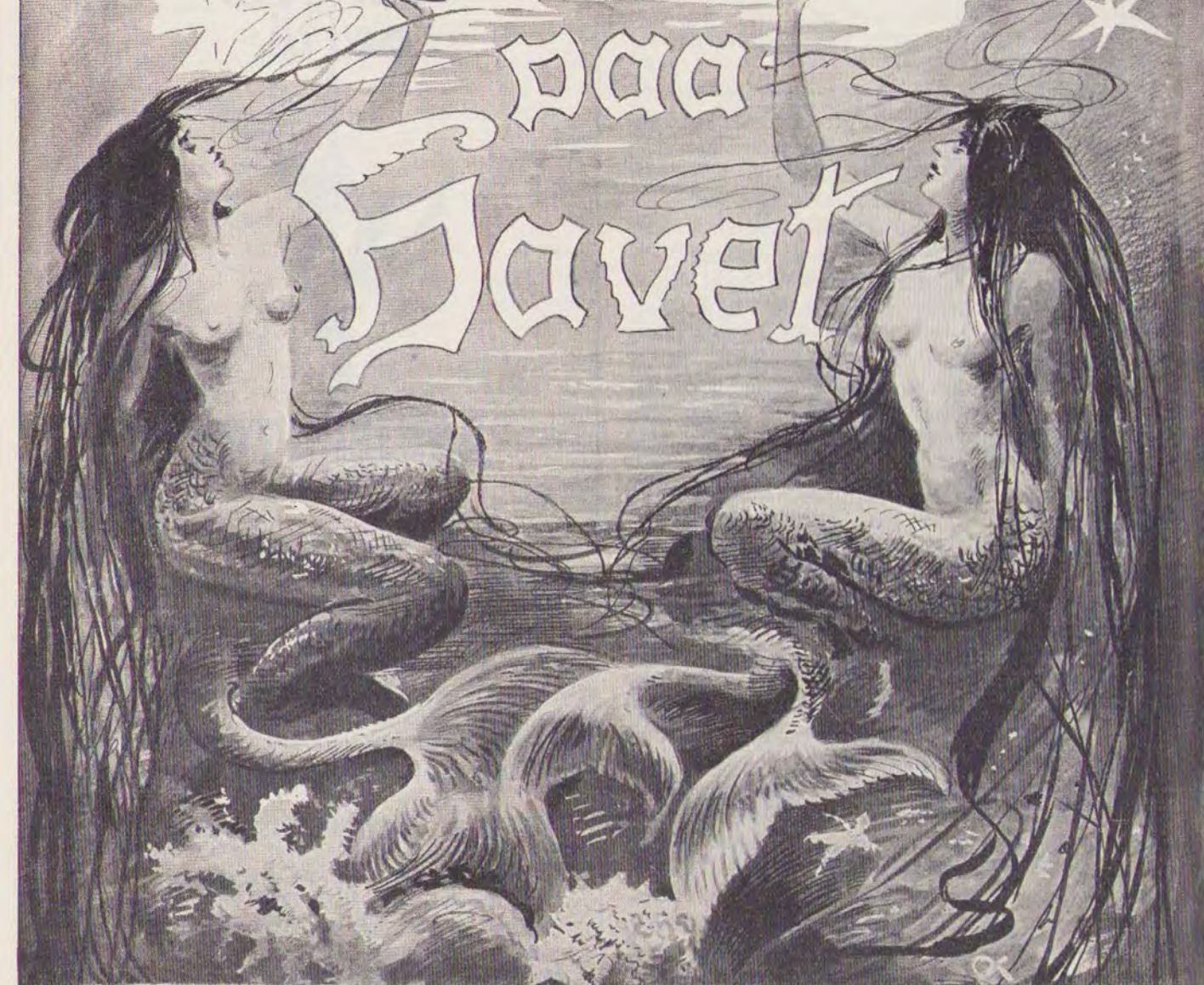
Ny Toldbodgade 5

TELF. *8192

De kan få dem
overalt



på
Havet



fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEM HOS DERES SKIRSPROVIANTERINGSHANDLER



Holger Nielsen.

5000 danske reddet

ved Holger Nielsen-metoden

Samtale med den berømte redningsmand

TUSINDVIS af mennesker, og deriblandt mange søfarende, står i taknemmelighedsgæld til Holger Nielsen, den mand, som fandt frem til den hidtil bedste livrednings-metode. Enhver dansker kender derfor navnet Holger Nielsen, men kun de færreste kender manden bag navnet. Holger Nielsen er uhyre beskedent menneske, der ikke har spundet guld på sin „opfindelse“.

Tværtimod har den kostet ham mange penge. Men for Holger Nielsen har penge og anerkendelse heller ikke været det vigtigste. Sagen er gået forud for alt andet.

Holger Nielsen er oberstløjtnant og iøvrigt far til afdelings-chef Ove Nielsen fra handelsministeriets søfarts-afdeling. Det er faktisk den eneste forbindelse, han har med søfarten. En gang var han en af Danmarks dygtigste og mest alsidige idrætsmænd. Han var dobbelt præmiatager ved de første moderne olympiske lege i Athen i 1896, og 12 år senere fremførte han iøvrigt det samme sted det danske, olympiske gymnastik-hold. Langt op i årene holdt han fast ved idrættens, og det er vel først og fremmest den, der er skyld i, at han i dag ikke gør indtryk af at være een dag over 70 år, skønt han i virkeligheden er fyldt 86!

For nogen tid siden kom der et telegram, som virkelig gjorde den ranke, gamle herre glad. Det kom fra Canada og havde følgende ordlyd: „Deres metode for kunstigt åndedræt i dag eenstemmigt anerkendt af 18. internationale Røde Kors Konference. Hjertelig hilsen og lykønskning.“

„Ja, det var virkelig en glædelig meddelelse,“ siger Holger Nielsen. „Min livrednings-metode har nu i tyve år været anvendt i Danmark og de andre skandinaviske lande, og for øjeblikket er 20 millioner mennesker ved at lære den i Amerika. Med Røde Kors' anerkendelse af metoden vil den blive udbredt over hele verden.“

„Hvor mange er i tidens løb blevet kaldt til live ved Deres metode?“

„Det ved jeg såmænd ikke rigtigt, for jeg har kun tallene her fra landet. I tidens løb har jeg samlet en mængde avisudklip om de tilfælde, hvor metoden har været anvendt i Danmark, og jeg er derfor i stand til at sige, at mindst 5000 mennesker er blevet reddet gennem den her.“

„Hvordan fandt De frem til Deres livrednings-metode?“

„Jeg har jo gennem hele mit liv interesseret mig for og dyrket idræt, bl. a. også roning. Engang i min ungdom skete der en ulykke, hvorved fire af mine ro-kammerater druknede. Ulykken gjorde et dybt indtryk på mig og andre roere, og vi lovede derfor hinanden, at vi ville gøre alt for at forhindre lignende tilfælde i fremtiden. Trods det at de fire forulykkede hurtigt bragtes i land, døde de alle, fordi ingen tilstedeværende kendte noget til oplivnings-forsøg. Derfor besluttede vi først og fremmest, at enhver kapproer for eftertiden skulle aflægge svømme-prøve, og dernæst sørgede jeg for at få fat i de engelske regler for Silvesters kunstige åndedræt, hvorefter vi energisk begyndte at indøve denne metode. Det, der imidlertid i størst grad fik mig til at interessere mig for kunstigt åndedræt, var noget helt andet. I 1900 fik min dengang kun 2-årige datter under kighoste et alvorligt kvælning-anfald, som gik over i skindød. I en fart blev jeg hentet hjem og fandt min lille pige livløs. Åndedrættet var standset. Jeg gik straks i gang med „Silvester“. Tiden forekom mig som en evighed, men endelig hørte jeg hende sukke svagt, og hun kom sig helt. Denne tildragelse fik mig til at forstå, at alle mennesker burde have kendskab til kunstigt åndedræt.“

Mine kammerater og jeg sørgede for, at der blev optrykt 50.000 „brugs-anvisninger“ for Silvesters metode, og vi holdt foredrag og demonstrationer samt dannede „Dansk Svømme- og Livredningsforbund“. I 1929 kom der imidlertid en international diskussion i gang om, hvilken oplivnings-metode, Silvesters eller Schafers, der var den bedste. Diskussionen resulterede i, at vi her i Danmark gik over til den sidstnævnte metode, der havde den fordel, at rednings-arbejdet kunne iværksættes straks, medens man ved Silvesters metode først skulle trække den forulykkedes tunge frem, samtidig med at arbejdet var meget trættende.

Jeg mente imidlertid, at der var mangler ved begge

metoder. F. eks. havde Schafers metode kun et tryk for udånding, men ingen bevægelser for indånding. I årevis tænkte jeg på en ny metode. Jeg var fra begyndelsen klar over, at den forulykkede burde lægges på maven, men det varede længe, før jeg fandt på arm-løftningen. En dag fik jeg imidlertid massage på ryggen og opdagede da, at hver gang massøren gned ned over mine skulderblade, skete der en kraftig udluftning af mine lunger. Straks stod hele systemet mig klart, og de to fysiologer, professor August Krogh og professor Lindhard, gik straks ind for metoden sammen med en nedsat komité.

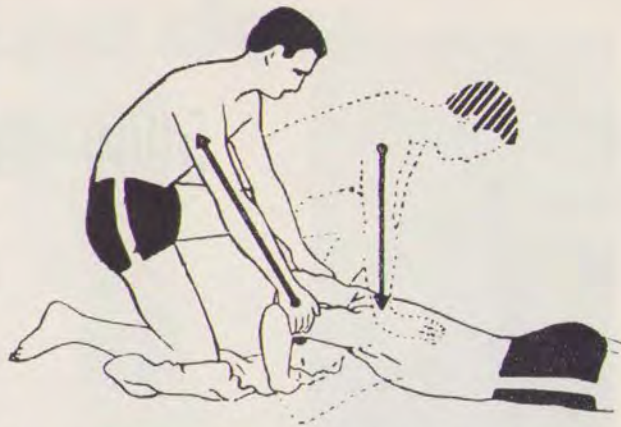
Metoden slog straks an og har været benyttet siden 1933 her i Danmark. Metoden kræver kun een hjælper, og den kan påbegyndes næsten øjeblikkelig. Den giver god lungeventilation, især gennem den forcerede indånding ved armenes løftning. Desuden virker metoden ikke trættende og kan udføres af alle uden hensyn til kræfter. Vi etablerede engang et forsøg, hvor et hold livreddere holdt ud i fem timer. Holdet bestod af seks mennesker, hvoraf den ene var en kvinde. Ingen af dem blev trætte, og kun „ofrene“ udskiftedes med mellemrum. Iøvrigt ved jeg, at man med held har arbejdet seks timer med metoden på en skindød i Norge.

Den danske livreddnings-metode kan også ved mange andre ulykker redde menneskeliv, såfremt den bliver bragt i anvendelse straks.“

„De har jo selv en gang optrådt som livredder —?“

„Ja, mens jeg i 1884 gjorde tjeneste på fortet Prøvestenen, kængtrede en båd med to fiskere ud for fortet i stormvejr. Jeg sprang ud fra fort-molen og svømmede hen mod den af fiskerne, som var lige ved at gå ned. Jeg fik ham ind i god behold, men da jeg skulle hente den anden, klamrede han sig i dødsangst til mig, greb mig om halsen og trykkede mig under vandet. Hvis der ikke var kommet en båd ud fra land, havde vi sikkert begge mistet livet. Denne tildragelse lærte mig, at man aldrig må svømme lige hen mod en druknende, men skal søge bag om ham, føre sine arme ind under hans og samle hænderne på brystet. Så er der størst mulighed for at bjerge den forulykkede.“

„Men Deres indsats var vel ikke endt med oplivnings-metodens „opfindelse“?“



Skematisk fremstilling af fremgangsmåden ved H. N.-metoden for indånding (tv.) og udånding (th.).

„Nej! I årenes løb er der optrykt en stort antal vejledninger af metoden på engelsk, fransk og de skandinaviske sprog, og arbejdet for metodens videre udbredelse ligger nu i D. R. K.'s H. N.-komitéens hænder.“

„Har De nogle ønsker for fremtiden?“

„Ja,“ siger Holger Nielsen. „Jeg vil ønske, at mange flere vil ofre den smule tid, det vil koste at lære den danske genoplivnings-metode. En grundig, praktisk indøvelse vil tage 8—9 timer, men man har eksempler på, at mennesker, der kun har overværet en enkelt demonstration, ved ulykkestilfælde har grebet ind og opnået et heldigt resultat. Især burde det være en selvfølge, at alle, der færdes på søen, er i stand til at give kunstigt åndedræt.“

Så beskedent taler en mand, hvis opfindsomhed, offervilje og utrættelige energi har betydet frelsen for mange tusinder, og som nu vil komme til at redde endnu flere mennesker kloden over. Holger Nielsen har høstet megen anerkendelse for sit uselviske arbejde. Sidst har han fået en meget eftertragtet belønnings-medalje fra „The Armed Force Chemical Association of the United States of America“. Den største anerkendelse, man kan give den gamle oberstløjtnant og idrætsmand, er dog at lære hans metode til bunds. Måske bliver man selv en dag afhængig af, at andre forstår at bruge den!

—wig.

ALBOATS A/S
(TIDL. HELGOLANDSVÆRFETET)

HELSINGØR



Redningsbåde, redningsflåder, radarmaste, signalmaste, joller, pramme etc. i søvandsbestandigt aluminium

SALGSREPRÆSENTANT:

SHIPPING AGENCIES

TELF. MINERVA 697, AMALIEGADE 21, KØBENHAVN K.

Fra motorernes verden:

En lovende olie-nyhed

Under overværelse af repræsentanter for pressen, automobilklubber, motorbådsforeninger og skibsfart har A/S Diana afholdt nogle meget interessante prøver med et nyt amerikansk olieprodukt ved navn Bardahl. Firmaet, der har overtaget eneforhandlingen for Danmark, demonstrerede, hvor meget man kan forbedre en almindelig motorolie ved at tilsætte det nye produkt.

Bardahl blev opfundet i U. S. A. for en halv snes år siden og bestod sin prøve med glans i U. S. A. under krigen. Produktet fik en voldsom anvendelse inden for industrien, transportvæsenet og i forbindelse med alle slags forbrændingsmotorer. Bardahl anvendes også af de fleste norske fiskere og af mange norske rederier som f. eks. Høegh og Fred Olsen. Her i Danmark vil produktet ligeledes finde stor anvendelse inden for skibsfarten, og rederiet C. K. Hansen har allerede prøvet det i sine tankskibe med et godt resultat.

Til prøverne her i København anvendtes seks ensartede Ford Consul personvogne. Tre af bilerne fik påfyldt hver sit mærke af tre anerkendte motorolier og blev kørt så langt, de kunne tåle, uden at motoren brændte sammen — efter at olien var blevet aftappet. De tre andre vogne blev derefter gennemsmurt med samme kvalitet motorolie iblandet Bardahl, hvorefter olien også blev aftømt på disse. Så kørte man igen, og det viste sig nu, at de tre automobiler, der var blevet smurt med Bardahl kørte mere end 50 procent længere end de vogne, der kørte på sædvanlig motorolie. Den bil, der kørte længst, var gennemsmurt med Bardahl og kørte 22 km helt uden olie på motoren. Derefter adskilte man motoren fra den nævnte vogn, og det påvistes, at stempler og lejer var fuldstændig ubeskadigede.

Bardahl forstærker oliefilmen indtil 10 gange, hvilket nedsætter slitagen betydeligt, ikke mindst når motoren er kold og smøringen endnu ikke effektiv. At olie-hinden virkelig blev forstærket 10 gange, påviste man ved hjælp af en særlig demonstrations-maskine. Diana vil iøvrigt gerne foretage sådanne demonstrationer på opfordring, ligesom man kan fremlægge meget lovende udtalelser fra flere af de største norske rederier.

Det skal iøvrigt pointeres, at det nye produkt, som nu vil blive forhandlet fra service-stationer Danmark over, ikke indeholder animalske eller vegetabiliske fedtstoffer. Bardahl indeholder heller ikke svovl, grafit eller skadelige bestanddele. Produktet er kemisk neutralt og forårsager ikke korrosion af jern, stål eller andre metaller.

Med andre ord skulle Bardahl forlænge en motors levetid. Ved cirkulationssmøring vil man iøvrigt kunne regne med, at en olie, der er tilsat den amerikanske opfindelse, kan bruges dobbelt så længe som en olie uden tilsætning af Bardahl.



Øverst i højre hjørne ses stempel og lejer fra den vogn, der kørte 22 km uden olie efter at være gennemsmurt med Bardahl. — Nederst vises den demonstrations-maskine, der beviser, at olie-hinden forstærkes ti gange ved iblanding af det nye vidundermiddel.



**INTERNATIONAL
MESSE 1953**

FORUM

KØBENHAVN

— hvor Nyheder præsenteres

**DEN TEKNISKE MESSE
20.—29. MARTS 1953**

**VAREMESSEN
10.—19. APRIL 1953**

Et gammelt skibs skæbne

Som et eksempel på et gammelt, dansk statsskibs skæbne skal her omtales isbryderen „Tyr“s historie.

Den 12. december 1951 blev kommandoen strøget i undervandsbådsdepotskibet „Tyr“. Det var dog ikke en almindelig kommandostrykning efter endt togt, der her fandt sted i flådens sidste kulfyrede skib. Vimpelens nedhaling markerede afslutningen på statsisbryderen „Tyr“s midlertidige, men dog efterhånden langvarige tjeneste under orlogsflaget.

I 1890 søsattes i Helsingør en isbryder, som fik navnet „Mjølner“, og samme år løb et søsterskib „Thor“ af stabelen i Göteborg, begge til D. S. B. Disse to skibe gjorde så god fyldest, at der fire år efter leveredes endnu en isbryder af samme type fra værftet i Helsingør, som fik navnet „Tyr“. Sammen med „Stærkodder“, Danmarks første isbryder, bygget 1883, har disse små, men for sin tid kraftige og velegnede brydere taget mangen en hård tårn ved vore forskellige færgeoverfarter gennem tiderne.

Efter oprettelsen af *Statens Isbrydningstjeneste* i 1928, overtog denne først „Stærkodder“ — og da den udgik i 1937 — tillige „Thor“ og „Tyr“, medens „Mjølner“, der blev moderniseret i 1943, fortsatte med D. S. B.s kendte rød-hvid-røde skorstensbælte som isbryder for Helsingør-overfarten. Under sidste krig undslap også dette skib til Sverige, hvor det indgik i den danske brigades marineafdeling.

„Thor“ og „Tyr“, der som de øvrige statsisbrydere var blevet gråmalede, opererede særlig i fjorde og andre indre farvande, og under sådan vintertjeneste grundstødte „Thor“ i 1950 i Lille Bælt og blev derefter kondemneret.

„Tyr“, som i trediverne tillige om sommeren var blevet brugt som øvelsesskib for eleverne fra de danske navigationsskoler, blev i 1939 af handelsministeriet stillet til søværnets disposition. Den brugtes som moderskib for den i Århus stationerede undervandsbådsgruppe, men afleveredes efter tyskernes besættelse atter til isbrydningstjenesten.

Da man efter kapitulationen lånte 3 engelske undervandsbåde til tjeneste under dansk orlogsflag, fik søværnet atter brug for den gamle isbryder. Siden 1946 har den som undervandsbådsdepotskib — og af og til som øvelsesskib for søværnets dykkerskole — pløjet vandene under marinens splitflag. Givetvis var „Tyr“ med sit æggeskalformede isbryderskrog ikke det ideelle søskib, men rummeligt og hyggeligt var det med sine mange store saloner, hvor man stadig gennem de sandblæste ruders kronede vingehjul og andre statsbaneemblemer kunne spore det velkjente skibs første rederi. Endog dansk-norske fælles flådeøvelser nåede „Tyr“ — omend med besvær — at gøre med, og troligt og langsomt fulgte den gamle skude sine plejebørn: de moderne, slanke undervandsbåde på øvelsestogterne i al slags vejr.

„Tyr“s epoke som orlogsfartøj er dog nu endelig

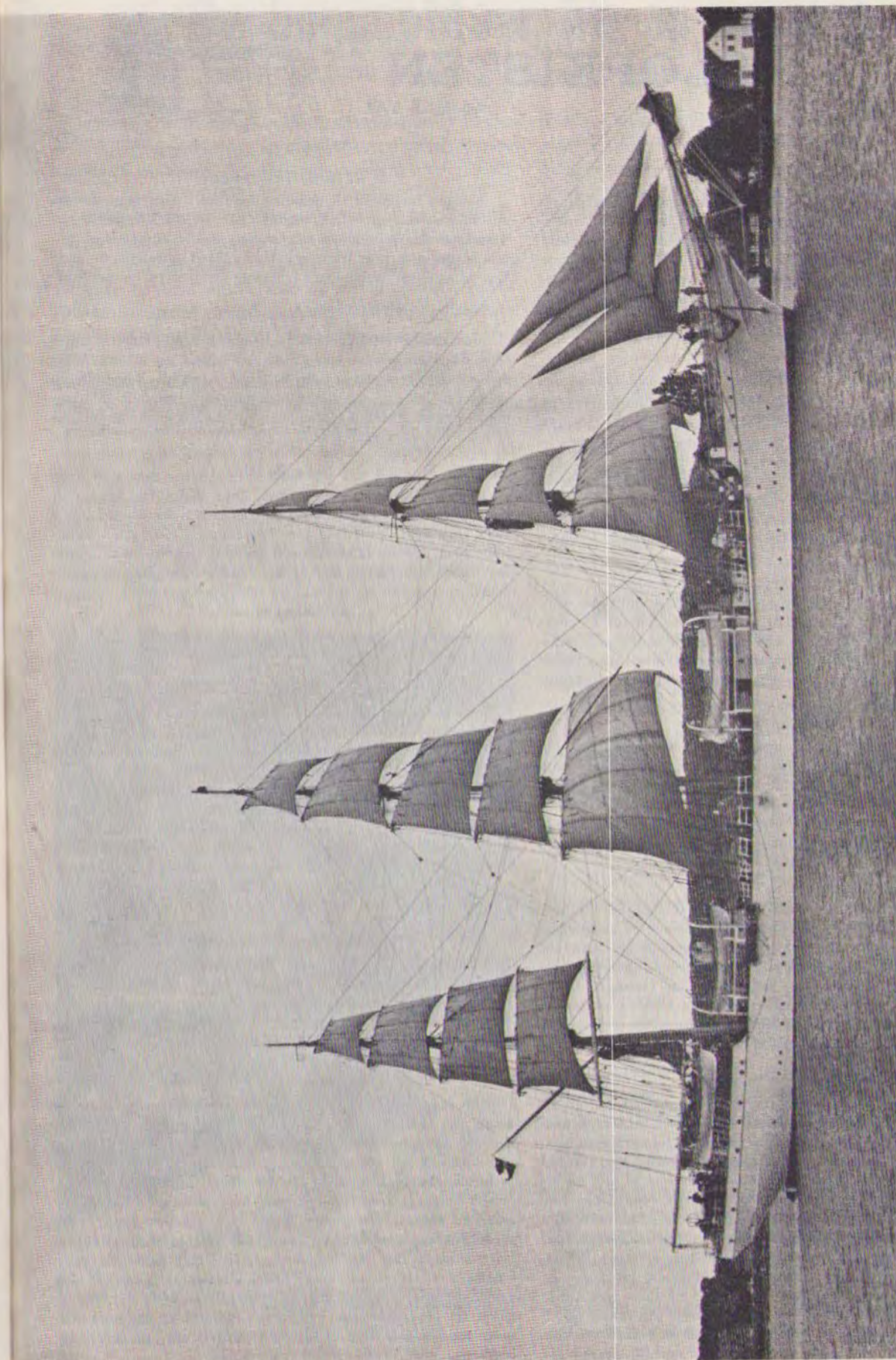
afsluttet. Undervandsbådsdepotskibet „Ægir“ er trådt i isbryderens sted, og for anden gang returnerer søværnet det alderstegne dampskib med tak for god tjeneste.

Efter næsten et års oplægning i flådens leje er den gamle skudes saga nu ude. Isbrydningsrådet har nemlig anset „Tyr“ for udslidt, og handelsministeriet fik finansudvalgets tilslutning til, at isbryderen udbødes til salg efter næsten 60 års virksomhed under det danske splitflag. Skibet solgtes til ophugning i Odense for 73.000 kroner. —del.



Bådsen splejser wire

Også ved Velfærdsrådets sidste fotokonkurrence viste søfolkene sig som dygtige amatør-fotografer, hvilket bl. a. ovenstående billede beviser. Fotografiet er taget af telegrafist N. Hansen om bord på S/S „Hans P. Carl“. Den fotograferende telegrafist har været på jagt med sin „Contax 2“ overalt i skibet, og helt forude i kabelrummet traf han bådsmanden siddende travlt optaget af at splejse wire. Heldigvis fæstnede han den morsomme situation på filmstrimlen. Fotografiet er så realistisk, at man ligefrem fornemmer duften fra bådsmandens pibe og fra tovværk og tjære!



„Danmark“ i Svendborg Sund

Skoleskibet „Danmark“ er en værdig repræsentant for den søfartsnation, hvis navn det bærer. Hvor skibet end kommer frem i verden, vil det få folk til at

slå op i atlas'et for at finde ud af, hvor det lille Danmark ligger, og folk, der i forvejen kender vor nation, vil se, at vi trods vor lidenhed stadig er i stand til at

uddanne dygtige søfolk. „Danmark“ ses på ovenstående billede stå gennem Svendborg Sund sidste sommer. I baggrunden Tåsinge.

Foto: Erik Kemp.

gyndte! At bøden over for så stor en synder blev fordoblet, er kun forståeligt.

Over for den arme pumpemand beviste de to politifyre, at de engang har stået i malerlære, for den arme synder var bagefter mærket over det hele med blå streger. Og stakkels Jumbo med, for den sags skyld! Han blev anklaget for at have udvist overvældende træthed, når han hørte tale om arbejde. „Arbejde og træthed!“ mumlede Neptun, der nu blev lysvågen. „Dynamit-indsprøjtning.“ Lød lægens bud. „Og hjælper det ikke,“ sagde prokuratøren, „så giv ham en atom-indsprøjtning!“ Jumbo måtte knæle, og lægen satte sig oven på ham. En stor sejlnål blev med en kalfatrekølle drevet ind i patientens agterspejl. Heldigvis havde barberen, d. v. s. „gnisten“, sat en ende kavl garn i nålens øje, der derfor hurtigt blev revet ud igen. Midlet var forøvrigt anbefalelsesværdigt over for træthed, men hvor længe det virker, vil tiden vise.

Barberens behandling var inderlig. Også som fodlæge viste denne mand sig genial. Han behøver faktisk ikke rakke rundt i en tankbåd som „gnist“, for han ville gøre underværker i en manicure- og pedicuresalon. Jumbo blev nu stedet for majestætens trone. Den yndefulde, fuldbarmede Neptunia så så mildt til Sagæernes unge søn og tilbød ham et glas vin! (Kvinde, dit navn er træskhed!) Jumbo var nødt til at sige ja tak, men spyttede og hvæste bagefter, som om han havde tømt Lokes eget bæger!

Således fulgte dåb på dåb. At der kunne være så mange slemme sygdomme om bord i et skib, som der her blev afsløret, er forresten ufatteligt. Der var tilfælde af italiensk navlepip, kuppelkatarr, sjællandsk syge og jydepip. Men alt var der råd for!

En af de sidste „klienter“ var tømmersmanden. Nu kan det ikke nægtes, at bemeldte herre er en pæn reklame for hovmester og kok, og det kan også godt antydes, at han har en svag antydning af borgmestermave. Anklagen blev læst op, — eller rettere anklagerne, for der var mange. Alt det står der ikke noget om i Kong Neptuns lov, replicerede tømmersmanden. Øjeblikkelig begyndte trehårs-vorten på prokurator Bas Muks næse at vippe. „Så han skal komme og lære os lovene! Ifølge så og så mange paragraffer, den her og den der, så meget i bøde og „afmagringspiller!“ lød dommen på. Desuden vankede der diverse mediciner, og barberen påstod endvidere ligtorneoperation. „Jeg står under Stalins beskyttelse,“ vrælede tømmersmanden. Resten fortabte sig i bevidstløshedens tåger for hans vedkommende. Hans høje beskytter havde glemt ham!

Efter den velykkede dåbs-ceremoni var der højt smørrebrød med diverse til, og aftenen sluttede med

fælles kaffebord, hvor 1. og 2. styren kom og uddelte dåbsattesterne og kommenterede dommene. De to herre skulle nu ganske sikkert have været noget i nærheden af justitsministre. De har evner for juraen! At vor kok også er konditor, blev vi også klar over, da vi fik fat på de kager, han havde lavet. Vi blev således alle en god dag og et smukt minde rigere.

Georg Petersen,
tømmersmand,
M/T „Gerd Mærsk“.



Redningsflåder

Efter at redningsflåder nu er blevet obligatoriske også i danske handelsskibe, er der kommet voldsom fart i fremstillingen af sådanne herhjemme. „Nauta Boat“ i Næstved har allerede afleveret ca. 100 aluminiums-flåder og ligger inde med så mange bestillinger, at en udvidelse af fabrikken er nødvendig. Aluminiums-flåderne har den fordel, at de er lette at vedligeholde og af ringe vægt. De er forsynet med indbyggede tanke til ferskvand, brød og udstyr. Tilmed har de en meget stor bæreevne. Flåden, der her er afbildet, bærer, som man vil se, med lethed 9—10 personer. Iøvrigt bygger fabrikken også større flåder, der er i stand til at bære helt op til 30 personer.

KNUD E. HANSEN

Consulting Naval Architects
Marine Engineers

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



AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE-DAMPSKIBSSKAB
FREDERIKSGADE 17
KØBENHAVN K

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

Canadas flåde

Den anden verdenskrig forøgede i høj grad Canadas betydning for det nordamerikanske forsvar, og dets industrielle betydning har været i konstant og stærk stigning lige siden.

Canada spillede allerede under den anden verdenskrig en meget vigtig rolle for krigsførelsen. Denne dominion havde i 1930 en stående hær på 4800 mand eller næsten ingenting. I 1945 oversteg den samlede styrke 750.000 mand. De canadiske luftstyrker repræsenterede næsten en trediedel af det britiske imperiums samlede luftstyrker. Canada ofrede halvdelen af sin samlede produktion til den egentlige krigsproduktion, og det var for England, Rusland og endog U. S. A. en overordentlig værdifuld leverandør af krigsmateriel.

I dag er Canada i færd med at bygge sine væbnede styrker op i et omfang langt større, end landet har været vant til i en fredperiode. Både i den første og den anden verdenskrig formåede Canada at stille store militære styrker på benene, men imellem krigene har forsvarsstyrkerne aldrig været ofret megen opmærksomhed eller kostet mange penge. Den oprustning, som Canada nu er i gang med, er derfor noget helt nyt.

I 1930 havde Canada en miniatureflåde bestående af 6 destroyere, 5 små ministrygere og 2 øvelsesskibe, hvoraf det ene var et sejskib.

Men Canada kæmpede sig igennem en hård søkrig, rekrutterede og uddannede personel efterhånden som tabene steg, og canadierne stod ved afslutningen af den anden verdenskrig med en ganske respektabel flåde. De havde hangarskibe beregnet til konvojering og antiluftkrydsere; men manglede den canadiske flåde tunge enheder, så opvejedes denne mangel af antallet på mindre skibe.

Med mangelfuld bevæbning og kun nødtørftigt uddannet mandskab tog Canada kampen op mod de tyske sabotører og skabte sig et ry som glimrende sømænd.

Konvojering er ikke en tjeneste, der giver anledning til glørværdige bedrifter, højst chancen for at gå ned i Nordatlanten midt om vinteren, mens konvojens skibe fortsætter deres støtte fart ude af stand til at hjælpe. Men canadierne tog chancen og søgte ofte kampen selv.

I dag består denne flåde af ca. 140 skibe. Hangarskibet „Magnificent“ på 14.000 tons, 2 lette krydsere på 8000 tons, 7 destroyere af den forbedrede „Tribal“-klasse, 2 destroyere af „Crescent“-klassen og 9 fregatter. Siden 1949 har engelske undervandsbåde været udlånt til den canadiske flåde for at træne canadisk personel i ubådsrigførelsen. Den canadiske flåde

består desuden af 9 ministrygere, nogle minelæggere, 1 isbryder, patruljeskibe o. s. v.

En del canadiske skibe er under modernisering, og på canadiske skibsværfter er man i færd med at bygge tre hurtigtgående fregatter, der skal bruges til eskorte-fartøjer. 4 ubådsjagere er projekteret og 10 ministrygere er indbefattet i et nybygningsprogram på 18 skibe.

Ved udgangen af 1952 eller senest i løbet af 1953 skulle Canada være en flådemagt af betydning for den vestlige verdens forsvar.

Den nuværende internationale situation har i høj grad forøget Canadas betydning i verden. Dets geografiske beliggenhed mellem Atlanterhavet, Stillehavet og mod nord op til Nord-Ishavet giver det en vigtig plads i det amerikanske „hemisfære-forsvar“, og også for den vestlige verdens forsvar og fortsatte liv i fred har Canada betydning som en voksende industriel og politisk stormagt.

Canada er nu også på vej til at blive en flådemagt af betydning.

V. K. Sørensen.

3 hele romaner for 5 kr.

Søger De god og billig læsning, bør De omgående sikre Dem de tre træffere fra „Vikingen“s Forlag hvoraf et lille restoplæg nu udsælges for kun 5 kr. De tre bøger er:

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 guldalder. (Oprindelig pris: kr. 8,00).

Ialt 720 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

1/3 Dampskibsselskabet VENDILA

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

NYT I NOTER

Sejlskoleskib til Indonesien.

På det hamburgske værft H. C. Stülcken er den tremastede skonnert-bark „Dewarutji“ fornylig løbet af stablen. Skibet er bestemt til den indonesiske regering, som netop valgte dette værft, fordi Stülcken før den sidste krig afleverede et lignende sejlskib, „Jadran“, til den jugoslaviske regering. Det smukke skib har et displacement af ca. 810 tons, og dets hoveddimensioner er: Længde o. a. 57,6 m, bredde 9,5 m og dybgående 4,05 m. „Dewarutji“ får installeret en MAN-dieselmotor på 600 h. k., der vil give det en fart af 9 knob uden sejlføring. Skibet får et sejl-areal på 1150 kvm., der fordeles på ialt 16 forskellige sejl. Besætningen bliver på 110 mand, deraf en stambesætning på 32 (kaptajn, 8 officerer, læge, 22 underofficerer og matroser). Antallet af elever bliver 78. Disse skal uddannes til den indonesiske handelsflåde. Skibet ventes afleveret i juni 1953.

Dansk stabelafløbning i Hamborg.

Som den anden af to bestillinger fra Ø.K. til „Deutsche Werft A. G.“ i Hamborg-Finkenwerder er motorskibet „Pasadena“ fornylig blevet søsat. Skibet er et søsterskib til „Poona“. „Pasadena“, der blev døbt af fru Sigurd Andersen, er på 10.160 tons dødvægt og har følgende dimensioner: Længde 135,7 m, bredde 18 m og dybtgående 9 m. Med en diesel-motor på 6450 h. k. får skibet en fart af ca. 15 knob. Medens „Poona“ allerede er blevet afleveret, ventes afleveringen af „Pasadena“, der hører til rederiets „P“-klasse og som får aptering til 15 passagerer, at ske i slutningen af marts måned.

Billig tysk arbejdskraft en alvorlig konkurrence for Nordens småskibsfart.

Småskibsfartens vanskelige vilkår i det nordvestlige Europa vil blive hovedemnet på en international søfarts-konference, som i marts afholdes i Stockholm. Drøftelserne vil især dreje sig om beskyttelse af besætningernes løn- og arbejdsforhold i den hårde konkurrence, der bl. a. i Sverige giver sig udslag i, at næsten al kystfart besørgeres af vesttyske og hollandske skibe. Disse kan tilbyde meget lave fragtpreiser takket være mindre bemanning og lavere hyre til mandskabet, end tilfældet er for de skandinaviske og engelske småskibe.

Tyske rederier i fart på Østasien.

HAPAG og Norddeutscher Lloyd genoptager deres gamle, faste ruter til Østasien og Australien. Hos „Bremer Vulkan-værftet“ i Bremen har disse rederier bestilt 6 kombinerede fragt- og passagerskibe på hver ca. 12.000 b. r. t. Skibene får hver plads til ca. 80 passa-

gerer. Norddeutscher Lloyd sejlede før krigen på Østasien med de store skibe „Potsdam“, „Gneisenau“ og „Scharnhorst“.

Diesel-elektriske tyske nybygninger.

H. C. Stülcken Sohn-værftet i Hamborg søsatte for kort tid siden det første diesel-elektriske drevne skib efter krigen. Det drejer sig om fragt-motorskibet „Falkenstein“ til rederiet Robert Bornhofen i Hamborg. Skibet måler ca. 7700 tons d. w. Udviklingen på det diesel-elektriske område blev i Tyskland afbrudt under krigen. Men „HAPAG“ har allerede haft gode erfaringer med skibet „Patria“. Det er AEG, Hamborg, der bygger det diesel-elektriske anlæg til det nye skib.

De første annulleringer.

De vesttyske værfters bygge-ordrer beløber sig i disse dage til ca. 3 millioner tons dødvægt, deraf ca. 1,7 millioner tons til eksport. Tankskibs-bygningen dominerer med 1,69 millioner tons, hvoraf mere end 1,5 millioner tons er bestemt for udlandet. De vesttyske værfter regner med, at byggeorderne skaffer arbejde til udgangen af 1955. I de sidste måneder er næsten ikke indgået en eneste ordre til værfterne. Frigivelsen af jernpriserne har medført en voldsom prisstigning på nybygninger, og sammen med materiale-vanskelighederne har det ført til, at forskellige værfter har måttet melde om annulleringer af ordrer. Således har f. eks. „Hamburg-Süd“, der havde bestilt yderligere fire „Santa“-skibe af den forbedrede type (8000 b. r. t.) hos Howaldts-værftet, annulleret de to! Motorskibene „Santa Teresa“ og „Santa Ines“ kommer i fart, men finansierings-situationen og mangel på midler fra det offentlige førte til, at det store tyske rederi måtte skride til denne drastiske foranstaltning. Ialt er der på vesttyske værfter fornylig blevet annulleret ordrer på ca. 40.000 b. r. t.

Nootbaar.

OLUF SVENDSEN

REDERI



TOLDBODGADE 18

TELF. 2441-14541

A/S DET DANSK-NORSKE DAMPSKIBSSELSKAB

Amaliegade 33 - København K.



Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

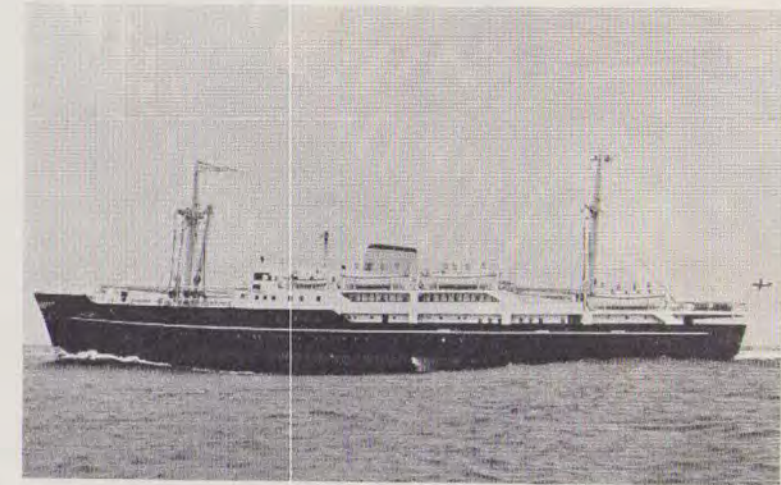
1. marts 1953



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 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/S TJALDUR



„Tjaldur“ på prøveturen.

Aalborg Værft A/S's nybygning nr. 110, M/S „Tjaldur“, som er bygget til Skipafelagid Föroyar, Thors-havn, Færøerne, afleveredes i sidste måned og indsattes på ruten mellem Færøerne og København.

Skibets hoveddimensioner er følgende:

Længde overalt	88,638 m
Bredde	13,614 m
Dybde til A-dæk	10,597 m
Dybgang	5,640 m

Skibet er bygget til Lloyds højeste klasse med forstærkning for sejlads i is samt efter nyeste internationale konventions bestemmelser for passagerskibe. Der er i stor udstræk-

ning anvendt elektrisk svejsning til de forskellige konstruktioner. Dæks-huset på badedækket er udført af aluminium for at opnå en så god stabilitet som mulig.

Det er udstyret som et fuldt moderne passager-, post- og fragtskib. På A-, C- og D-dæk midtskibs er der indrettet 1. kl. passagerkamre med plads for ialt 139 passagerer i store, lyse kamre. I forbindelse med 1. kl. aptering er der på B-dækket indrettet 1. kl. spisesalon med 70 siddepladser. Skodder og møbler er udført af ege- og asketræ. På A-dækket i front af dæks-huset er der indrettet 1. kl. rygesalon med 40 siddepladser, og i denne salon har man anvendt



G. W. Frydenlund & Søn

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

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

SKIBS Bygning

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

B&W

J. ØKSEN - 43

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



1. kl. rygesalon.

fransk nød. I forbindelse med rygesalonen er der indrettet bar, skrivestue samt damesalon, hvor der er anvendt henholdsvis rosentræ, mahogni, ahorn og cedertre. Hallen, der fører til salonerne, er smukt udført i teaktræ.

Kamre for 2. kl. passagerer er indrettet på B-, C- og D-dæk agter, ialt med 70 sovepladser. 2. kl. spisesalon er delt op i 3 saloner, hvoraf de to agterste er udført i nøddetræ og den forreste i mahogni og ahorn.

Alle kamrene er udstyret med håndvask med varmt og koldt vand samt varm- og koldlufttilførsel gennem indstillelige spjæld.

På B- og C-dæk forude er der arrangeret kamre for 3. kl. passagerer. Disse kamre, der er af interimistisk karakter, bliver opstillet i turistsæsonen og kan let fjernes, så rummet kan anvendes til last.

Skibets officerer bor midtskibs, tjenerpersonalet agter og øvrigt mandskab på B-dæk forude.

I henhold til international konvention er apteringen udført i overensstemmelse med kravene om sikring mod brand.

Skibet er inddelt i flere lodrette brandzoner, og hovedtrapperne til disse er udført af stål. Skodderne om trapperne samt skodder i korridorer, gange, radiorum etc., er udført af materiale, der opfylder konventionens krav til „B“-skodder, således at passagererne ved eventuel brand kan komme i sikkerhed. Endvidere er der automatisk brandmelder anlæg overalt fra apteringen samt røgmelder anlæg fra alle lastrum.

Skibet har 3 lastrum på ca. 2160 m³ samt 3 kølelastrum på ca. 115 m³. Disse rum kan køles ned til



1. kl. hall.

÷ 18°C og er bestemt for transport af frosset kød og fisk. Kølemaskineriet består af 3 elektrisk drevne køleaggregater, der arbejder med „Freon“ kølevædske.

Lugerne betjenes af fire 3 ts og to 5 ts elektriske spil. Ved fokkemasten findes en sværgodsboom beregnet for 20 ts.

Øvrigt er skibet udstyret med de mest moderne tekniske hjælpemidler såsom radio, radiotelefon, ekkolod, radar og deccaanlæg. Alt køkkenmaskineri er elektrisk drevet, og komfuret er opvarmet elektrisk.

Motoranlægget omfatter en direkte omstyrbar, enkeltvirkende, 9-cyl., totakts, indelukket, tryksmurt trunk dieselmotor, B & W, type 950 VF-90 med trykforstøvning, der udvikler 4400 IHK ved 190 o./m. Endvidere findes tre 3-cyl. hjælpemotorer hver på 180 EHK og 120 KW, samt et nøddynamoaggregat på 20 KW.

Om sommeren, når der fortrinsvis beføres passagerer og post, vil farten være ca. 18 knob. Udenfor turistsæsonen, hvor der foruden passagerer beføres ca. 1200 ts last, vil farten være ca. 16,5 knob.

M/T Jaga

Tankmotorskibet „Jaga“ på 17.680 tons d. w., som er bygget af Götaverken for Rederi AB Jan, Göteborg, blev afleveret den 12. februar.

Det nye skib er det første af værftets moderniserede type af denne størrelse. Man har et stort antal bestillinger fra svenske og norske redere på skibe af denne størrelse og type. Disse tankskibe er særligt konstruerede for bygning i sektioner. Skroget har langskibs spanter, er helsvejst og har moderne udformede overbygninger. Langskibs- og tværskibs-skodder er af Götaverkens korrigerede type.

M/T „Jaga“ er bygget til Det norske Veritas højeste klasse og har hoveddimensionerne:

Længde overalt	167,4 m
Største bredde på spant	20,1 m
Dybde	12,0 m
Middeldybgang på sommerfribord	9,2 m

Lasttankene rummer 23.360 m³. De to pumperum har hver to pumper med en kapacitet på 400 tons i timen hver.

Skibet er forsynet med den mest moderne udrustning i form af radar, gyrokompass, SAL-log etc.

Besætningen får smukke kamre og messer, og blandt arrangementerne for den kan nævnes et mekanisk vaskeri.

På fuld last gør skibet 14,75 knob.

Hovedmotoren er en svejst, nicylindret, totakts, enkeltvirkende dieselmotor af Götaverkens konstruktion og fabrikat. Cylinderdiametere er 680 mm, slaglægden 1500 mm, og ved 112 omdrejninger pr. minut yder den 8300 IHK. Hjælpemotorerne er også af Götaverkens fabrikat og konstruktion.



Øverst skibets gudmoder, fru Louise Schönbeck, sammen med direktør Gösta Lundevist. Derunder: „Örbyhus“ søsættes.

M/T Örbyhus

Mandag den 16. februar søsættes fra Kockums værft i Malmö et 19.250 tons tankskib, som fik navnet „Örbyhus“, og er bestilt af Trelleborgs Ångfartygs AB, Trelleborg.

Skibet har følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	169,6 m
Længde mellem perpendicularerne ...	160,0 m
Største bredde på spant	22,0 m
Dybde	12,2 m
Dybgang på fuld last	9,2 m

Fremdrivningsmaskineriet, som består af en nicylindret, totakts, enkeltvirkende Kockum-MAN diesel-motor, der ved 115 omdrejninger pr. minut udvikler 8100 AHK, beregnes at give skibet en fart af 15 knob på prøvetur.

M/T „Örbyhus“ er bygget til højeste klasse i Lloyd's Register som helsvejst tankskib med langskibs spanter og to langskibs skodder og har et tankvolumen på ca. 27.000 m³.

For pumpning af lastolie findes i to pumperum ialt fire dampdrevne pumper med en kapacitet af 300

tons i timen hver. Damp hertil såvel som til spil, ankerspil, varmespiraler i lastolietankene etc tages fra to i agterkant af maskinrummet anbragte kedler med en sammenlagt hedeblade på 460 m² og et arbejdstryk på 10,5 kg/cm². Desuden findes en mindre udstøds-gaskedel for til søs at kunne benytte en del af varmen i hovedmotorens udstøds-gas.

Som brugeligt i tankskibe er der i forskibet foran for lastolietankene indrettet såvel lastrum for tør last på 820 m³ som en højtank til ballast og bunkerolie. Foruden i denne kan skibet i en tværskibs tank foran for motorrummet og i bundtanke under motorrummet ialt medføre 1500 tons bunkerolie.

Mandskabsaptingen er anbragt i hytten og har enmandskamre for alle undtagen drengene, som har tomandskamre. Maskinofficererne har deres kamre i dækshuset på hyttedækket og bådedækket agter, og styrmændene i dækshuset på brodækket midtskibs. Kaptajnens og rederens aptering er i dækshuset på bådedækket midtskibs.

Der findes såvel opholdsrum som messer for de forskellige besætningskategorier, officerer, underofficerer, økonomipersonale og mandskab. Foruden de sædvanlige vaskerum er der også indrettet en finsk badstue.

Skibet skal udrustes helt moderne i alle henseender med bl. a. de sædvanlige navigationsinstrumenter, radar, gyrokompass med selvstyrer, ekkolod, SAL-log og radiopejler foruden det obligatoriske radioanlæg.

J. Lauritzens søfartsskole

Som afløser for forstander, kaptajn P. M. Pedersen på J. Lauritzens Søfartsskole i Kogtved ved Svendborg er udtaget herr *Villy Eisfeldt*.

Herr Eisfeldt, der er 37 år, har sejlet i 6 år og gik derefter ind i politiet, hvor han bl. a. har været tilknyttet søpolitiet og — efter højskoleophold i 1944-45 — politikolekasernerne som lærer og delingsfører.

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



Køleskibet M/S „Carib“ fotograferet fra luften under prøveturen.

Køleskibet M/s Carib

Køleskibet „Carib“ på 4600 tons d. w. blev den 21. januar af Götaverken afleveret til Rederi AB Pulp, Stockholm.

Skibet er bygget til højeste klasse i Lloyd's Register og har hoveddimensionerne:

Længde overalt	132,0 m
Største bredde på spant	16,5 m
Dybde til hoveddæk	8,5 m
Dybde til shelderdæk	11,0 m
Middeldybgang på sommerfribord	7,0 m

Stålskroget er bygget på det belgiske værft Jos. Boels et Fils efter Götaverkens tegninger. Efter stabelfløbningen blev skroget bugseret til Götaverken, hvor

A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders

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

maskineriet installeredes, og iøvrigt alt apterings- og udrustningsarbejde blev udført.

Skibet er specielt bygget til transport af frugt, frosset kød, fisk og lignende laster, og de fire store lastrum, der har et samlet kubikindhold på 6835 m³, er alle udstyrede med kølerum. Køleanlægget har en meget stor kapacitet og skal kunne holde minus 18° i lasterne. Anlægget er bygget efter Lloyd's Registers og United Fruits bestemmelser, og kølemaskineriet er af det engelske firma Halls fabrikation. Kølingen er indrettet efter freon-systemet med indirekte afkøling med saltlage. Den nødvendige elektriske kraft leveres af generatorer på tilsammen 880 kw. De drives af fire kraftige hjælpemotorer af Götaverkens konstruktion og fremstilling. Det kan nævnes, for at give en opfattelse af kølemaskineriets kapacitet, at køleeffekten svarer til frysning af 300 tons is pr. døgn.

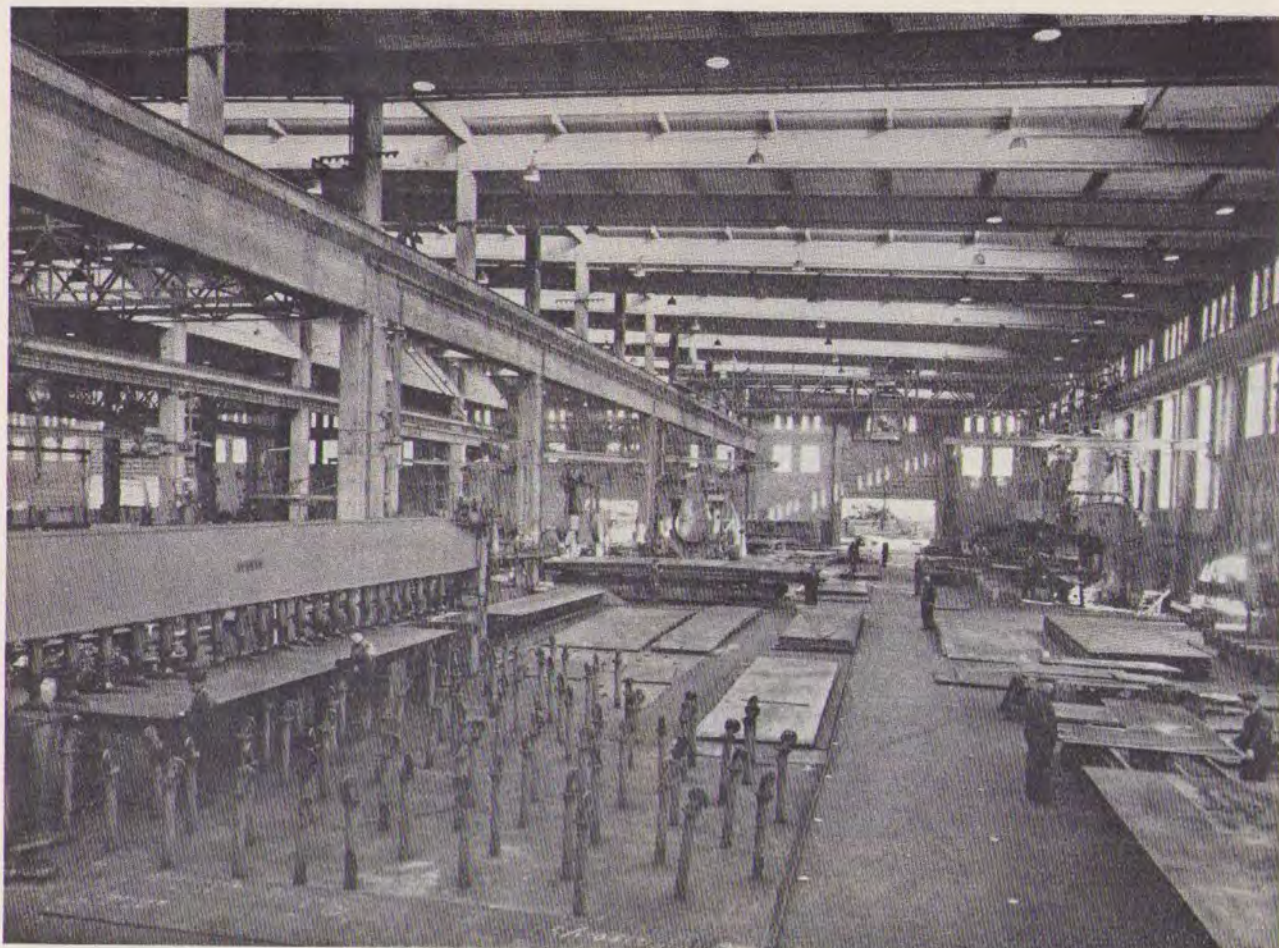
For at kunne holde den meget lave temperatur i kølerummene selv i tropiske farvande fordres naturligvis en meget kraftig isolering af kølerummene. Hertil har man bl. a. anvendt måtter af glasuld, og der er medgået ikke mindre end 35 jernbanevogne glasuld til dette formål. Til garneringen i lastrummene er der anvendt i rundt tal 100.000 løbende meter, d. v. s. 100 kilometer, høvlede brædder.

„Carib“ skal kunne medføre 12 passagerer på sine rejser, og der er lagt megen vægt på at få passageraptingen så smagfuld og komfortabel som muligt. Såvel kamre som opholdsrum gør også et hyggeligt og nydeligt indtryk og er elegante uden nogen overdreven luksus. Selv besætningens kamre, messer og opholdsrum er af høj standard med god plads, lyse, moderne betrak og mange praktiske detaljer.

Skibet er forsynet med et vidt forgrenet brandalarmeringssystem, og de forholdsregler og arrangementer, som er foretaget til brandbeskyttelse, er omfattende. I udstyret ombord mærkes også et elektrisk centraluranlæg, telefonanlæg, centralantenne o. s. v. I navigationsudrustningen indgår bl. a. radar, decca navigatør, radiopejler, gyrokompass etc.

Hovedmotoren er en ottecyklindret, totakts, enkeltvirkende krydshovedmotor af Götaverkens egen konstruktion og fremstilling. Den har en cylinderdiameter på 760 mm og en slaglængde på 1300 mm og yder 8500 IHK ved 125 o./m.

Den kontraherede fart er 18 knob.



Interior fra Götaverkens nye pladeværksted.

Götaverkens nye pladeværksted

Götaverkens nye pladeværksted, som har et flademål på 13.100 m², og som er en af Sveriges største industribygninger, står nu færdig.

Den totale gulvflade incl. det nybyggede firetagers „socialhus“, som hører til pladeværkstedet og er sammenbygget med det, er 18.050 m². Det sidstnævnte rummer i stuen pladeværkstedets værktøjsværksted og værktøjslager og i de tre øverste etager moderne udrustede omklædnings- og vaskerum for 1200 mand.

Det nye pladeværksted dækker delvis den plads, hvor det gamle lå og strækker sig desuden længere ind mod værftets centrum. Da man i byggetiden måtte holde driften igang i det gamle værksted for derefter lidt efter lidt at flytte over til det nye, har bygearbejdet været ret kompliceret. Man måtte bygge i etaper. Man byggede således først en del af det nye værksted færdig, flyttede maskinerne ind, rev en del af det gamle værksted ned og fortsatte derpå med næste etape o. s. v.

Det nye værksted er bygget i fem skibe, af hvilke det midterste har en anden etage, medens de øvrige er enetages. Bygningen består således af fem store,

sammenbyggede haller, som alle har en bredde på 24 m. Længden er varierende, den længste er 144 m. Den største højde er 20 m, i gennemsnit er den 15 m.

De bærende konstruktioner er af beton og væggene af mursten. Gulvet er belagt med asfalt af en bestemt type, som nærmest kan betegnes som fjedrende, og som dels forhindrer, at der opstår skader på pladerne under oplægningen etc. og dels er behagelig at gå på. Den konstruktion, som bygningen har fået, er fordelagtig bl.a. ud fra et akustisk synspunkt. De i et pladeværksted sædvanligvis forekommende meget generende lyde har således til en vis grad kunnet dæmpes og fjernes. Vinduer og ovenlys er af Götaverkens egen konstruktion og fabrikat ligesom de ti store elektrisk manøvrerede porte. De største porte er 15 m brede, og højden er for dem alle 4,25 m. Fem er indkørselsporte for pladematerialet, og de andre fem er placerede i den 120 m lange gavl mod stabelbeddingerne.

De to længste haller er afset til pladebearbejdning. Midterhallen er spanteværksted og de to sidste svejseværksteder, hvor der fremstilles svejste detaljer og

mindre skibssektioner. De store svejste sektioner skal som hidtil samles på de store overdækkede svejseplaner ved beddingerne.

I den øverste etage i midterhallen findes bl. a. skabelontegnekontoret og de foto- og mørkerum, som er nødvendige for anvendelsen af den optiske opmærkningsmetode, som i et par år har været anvendt på værftet. Projektionsrummene, hvorfra lysbillederne af stærke projektører kastes ned på pladerne i pladeværkstedet, hvor opmærkningen sker, ligger i særlige, små huse på pladeværkstedets tag. Man har gode erfaringer med denne opmærkningsmetode, og der er for tiden fire projektører i arbejde.

De til pladeværkstedet hørende værkfører- og formandskontorer samt „akkordcentralen“ ligger på en balkonlignende udbygning på en af værkstedets ydervægge i nogle meters højde over gulvet og optager således ikke nogen værkstedsplads.

Værkstedet er således bygget, at plade- og profil-materialet tages ind i den del af værkstedet, som vender mod land, og under bearbejdningen vandrer gennem værkstedet ned mod stabelbeddingerne. Til transporten findes et stor antal kraner kørende over værkstedet, nogle med 25 tons løfteevne og andre med 7,5 tons. Når materialet er færdigbearbejdet i værkstedet, køres det enten ud på store vogne, trukket af traktorer, eller også køres det ud plade for plade på planen udenfor pladeværkstedet, hvor en kraftig kran fordeler det til de forskellige svejseplaner ved beddingerne.

Den maskinelle udrustning i det nye værksted er den mest moderne, der er til at få. En del af de nye maskiner er af svensk fabrikat, men de fleste er dog indkøbt i udlandet, først og fremmest i England.

En af de største og kraftigste er den store rettevalse, hvor det materiale, der kommer ind i pladeværkstedet, rettes. Den har dimensioner, så den kan anvendes til meget brede og tykke plader. Pladen udsættes i denne valse for et tryk på 3150 kg/cm².

Desuden findes en stor sakshøvl, som samtidig klipper og høvler plader på op til 12 m længde. Hvis der kun høvles med denne maskine, kan den anvendes til plader af ubegrænset tykkelse.

Den største svenskbyggede maskine i værkstedet er skodpressen, som er leveret af Motala Verkstad, og som med et tryk på 1200 tons knækker plader i de passende vinkler ved fremstillingen af korrugerede skodder og andre skibsdetaljer.

Desuden har man formvalser, hydrauliske presser og forskellige automatiske skæremaskiner bl. a. en parallelskæremaskine, på hvilken et par skærebrændere skærer plader med parallelle kanter, så mål, vinkler etc. bliver nøjagtige. Et par figurskæremaskiner findes også. På disse følger en magnet den pålagte skabelon, og to skæreflammer skærer materialet i den form, magneten følger. Plader i størrelsen 3×16 m kan skæres i disse maskiner.

Et af de første eksemplarer af en skæremaskine af absolut ny type, som om kort tid skal leveres af en

tysk fabrik, og som man venter sig meget af, skal direkte fra et lille fotografisk negativ ved hjælp af en fotocelle og skæreflammer skære plader i fuld størrelse selv af meget stort format.

Den oliefyrede spanteovn er 20 m lang og kan opvarmes til 1400°, medens den ligeledes oliefyrede glødeovn, som man har til spændingsudglødning og normalisering af svejste detaljer, og som på en gang kan rumme 50 tons gods, kan gives 1500°.

Arbejdsmaskinerne i pladeværkstedet er malet efter det internationale farveskema, som anvendes i værksteder over hele jorden. Elektriske ledninger, afbrydere etc. er således malet blå, svingkraner og andre maskiner og maskindele, som for arbejderbeskyttelsens skyld skal være lette at se, er malet gule o. s. v.

Værkstedet er nu helt moderniseret.

Færdiggørelsen af det nye pladeværksted betyder, at værftet nu i det store og hele har gennemført det moderniseringsprogram, som har været i gang i næsten ti år, og som har været så gennemgribende, at det har givet værftet et helt nyt præg. Foruden pladeværkstedet har man bygget nyt maskinværksted, smedie, lager og hovedkontor, nedrevet en gammel bedding og bygget en ny til større skibe, fornyet kranparken, gjort transportvejene bredere o. s. v. En hel del af dette ombygningsprogram har været betinget af de nye veje, som er udviklet for skibsbygningen efter krigen med bygning af skibene i sektioner, og de nye krav, som denne metode stiller til værksteder og udrustning. Ligeledes har den øjensynlige overgang til større og større skibe — specielt tankskibe — som er sket i de sidste år, nødvendiggjort en forøgelse af værftets hjælpemidler som f. eks. værksteder, beddinger etc.

At værftets ombygningsprogram nu i det store og hele er færdigt, medfører ikke, at moderniserings- og fornyelsesarbejdet ophører. Ved et værft står dette arbejde for tiden aldrig stille med den hastige udvikling, teknikken har. Man har ved Götaverken under forberedelse et nyt forsøgsværksted for skibs- og lokomotivmaskiner, og desuden venter man på den flydedok med 28.000 tons løfteevne, som er bestilt i Belgien, og som ventes færdig i år. I den skal man kunne dokke meget store skibe f. eks. tankskibe på op til 45.000 tons d. w.

Nyt køleskib til rederiet J. Lauritzen

Som bekendt specialiserede rederiet J. Lauritzen sig før krigen i frugtfarten mellem Sydamerika og Europa og ejede dengang syv Reefer-både, som til stadighed var beskæftiget med frugttransport. Under krigen gik det hårdt ud over netop disse skibe, der alle sejlede i allieret fart. Efter krigen bestod rederiets køleskibsflåde af „Indian Reefer“, „Egyptian Reefer“, „African Reefer“ og „Argentinean Reefer“.

I 1950 besluttede rederiet at udvide flåden af køle-

skibe og bestilte tre nye Reeferbåde — een på Helsingør Skibsværft og to på Aalborg Værft. Skibene bliver noget større end rederiets nuværende køleskibe, idet dødvægtskapaciteten er på ca. 4000 tons. Det første af disse skibe blev søsat fra Helsingør Skibsværft tirsdag den 16. december og fik navnet „Mexican Reefer“.

Rederiet ønskede at lade en af sine kontormedarbejdere navngive skibet, og konsulinde M. Lauritzen trak da lod mellem ni af rederiets kvindelige medarbejdere, som alle havde været ansat i en årrække. Loddet faldt på fru Kirsten Drachmann (inden for rederiet bedst kendt som frøken Kirsten Jørgensen).

Efter søsætningen var der frokost på „Marienlyst“. Heri deltog bl. a. konsulinde M. Lauritzen, frøken Ester Bruhn, civilingeniør Å. Lønberg-Holm med frue og datter, tidl. direktør for Aalborg Værft, civilingeniør Paul Hansen og frue, direktør H. Hermann og underdirektør S. Krag fra Aalborg Værft, samt flere af rederiets kaptajner og maskinchefer og hele rederiets kontorphersonale.

Værftet var repræsenteret af direktør H. P. Christensen, underdirektør R. Knudsen, underdirektør T. Kongsted og kontorchef A. Gregersen.

T/T „Saxonsea“

Det skib, som er sat i vandet og har fået navnet „Saxonsea“ er en for svensk værftsindustri i almindelighed og for Kockums i særdeleshed i flere henseender mærkelig nybygning. De sædvanlige oplysninger om skibet følger nedenstående, men det skal straks nævnes, at det finansielt set er det første skib, der betales i dollars, og teknisk set er det det første handelsskib med turbiner, som Kockums har bygget. Turbinefremdrivningen med det hos de Laval og Kockums byggede maskineri stiller den tekniske stab overfor mange problemer, og man har i lang tid arbejdet under højtryk for at løse disse spørgsmål, for at skibet skal kunne blive færdigt til den beregnede leveringsdag i den kommende sommer.

Denne skibsordre gav det salgssfirma, som Kockums for nogle år siden oprettede i New York, for første gang lejlighed til at yde en indsats for at sikre denne ordre for Kockums og Sverige. Bestilleren er den godt kendte internationale tankskibsreder Stavros S. Niarchos, som på en næsten sensationel måde i den forholdsvis korte tid efter verdenskrigen er rykket frem til førstepladsen mellem verdens tankskibsredere udenfor de store olieselskabers kredse.

T/T „Saxonsea“ har følgende hoveddata:

Længde overalt	169,6 m
Længde mellem perpendikulerne ...	160,0 m
Største bredde på spant	22,0 m
Dybde	12,2 m
Dybgang på fuld last	9,3 m

Fremdrivningsmaskineriet, som består af et de Laval dampturbinesæt, der udvikler en maximaleffekt på ca. 8.100 AHK ved 104 o/m, beregnes at give skibet en fart på 15,25 kn. på fuldlastet prøvetur.

T/T „Saxonsea“ er bygget til højeste klasse i Lloyd's Register som helsvejst, langskibs spantet tankskib med to langskibs skodder og har et tankvolumen på ca. 27.650 m³, fordelt på 20 forskellige tanke.

Til pumpning af lastolie findes i et pumperum agter tre turbinedrevne lastoliepumper, hver med en kapacitet på 700 ts/tim.

Damp til fremdrivningsmaskineriet, turbogeneratoren og lastoliepumperne tages fra to kedler, opstillet i agterkant af maskinrummet. De er af Foster Wheelers fabrikat og har en sammenlagt hedeblade på 1.326 m² og et arbejdstryk på 32 kg/cm².

Der findes trykformindskere, som leverer damp til stempelpumper, spil, ankerspil, varmeslanger i tankene etc.

Som brugeligt i tankskibe er der i forskibet foran for lastolietankene både et tørstraum på 820 m³ og en højtank til ballast og bunkerolie. Sammenlagt kan skibet i højtanke og bundtanke medføre 2.550 tons bunkerolie.

Mandskabsapteringen findes i hytten i enmandskamre for alle undtagen drengene, som har tomandskamre. Maskinofficerer har deres kamre i dækshuse på hyttedækket og badedækket agter, og styrmændene i dækshuset på brodækket midtskibs. Kaptajnens og rederens apering ligger i dækshuset på badedækket midtskibs. Der findes opholdsrum og messer for de forskellige besætningskategorier, officerer, underofficerer, økonomipersonale og mandskab. Foruden de sædvanlige vaskerum findes også en finsk badstue.

Apteringen skal ventileres mekanisk med ventilatorer samt udføres og indrettes til højeste standard.

Skibet skal i alle retninger udrustes helt moderne med bl. a. de nu sædvanlige navigationsinstrumenter: Radar, gyrokompas med selvstyrer, SAL-log og radiopjeler foruden den obligatoriske radioudrustning.

Med dette skib havde Kockums Verkstad i 1952 søsat 13 større skibe på ialt 197.100 tons dødvægt eller 131.500 bruttoregister tons, foruden en bugserbåd. — Værftet har dermed slået sin egen personlige rekord. De tilsvarende tal for den søsatte tonnage i de nærmeste foregående år har været:

1948	117.290 ts d.w.	74.600 eng. bruttotons
1949	145.175 - —	94.400 — —
1950	155.975 - —	101.400 — —
1951	182.100 - —	119.400 — —

J. FREYTAG, Seilmager
53 Nyhavn 53 - Tlf. Palæ 3943

Alle henvendelser til „Vikingen“ 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

r. 1,50
1. april

GENTOFTE
KOMMUNEBIBLIOTEK

BARKSKIB
Maleri af V. QVISTORFF

1953 - nr. 4
30. årgang



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

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

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

AKTIESELSKABET

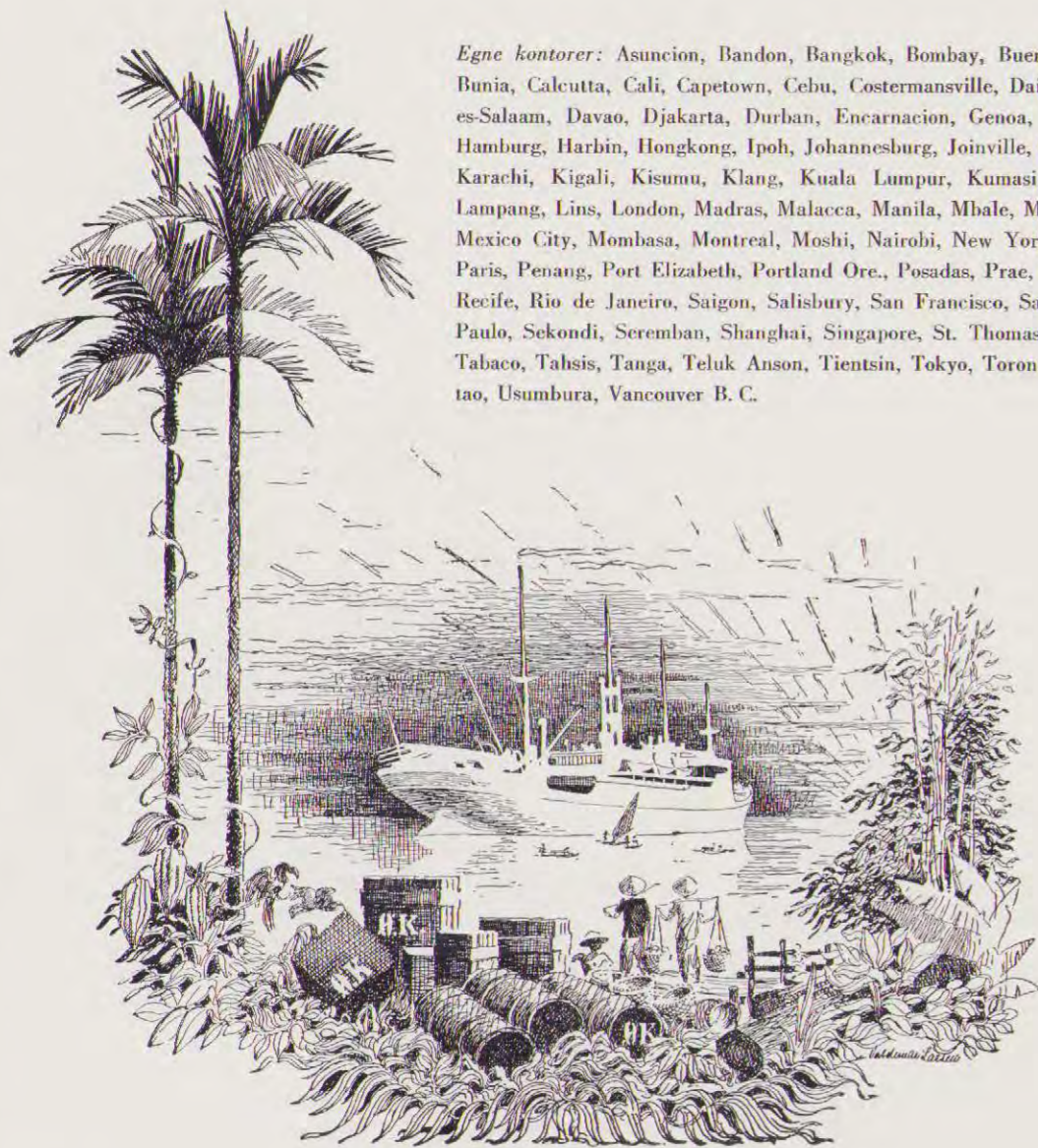
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI KØBENHAVN

IMPORT til Europa af oversøiske produkter.

EXPORT oversøisk af europæiske varer.

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

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



Egne kontorer: Asuncion, Bandon, Bangkok, Bombay, Buenos Aires, 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.

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

LIVERPOOL -

Englands gadedør mod vest

En storhavn i krig og fred

Af OTTO LUDWIG

LIVERPOOL er næst efter London Englands største havneby. Den er beliggende, hvor den 137 km lange flod Mersey munder ud i Det Irske Hav, og er Englands gadedør mod vest.

Størstedelen af havnen er placeret på Merseys østre bred ved selve Liverpool og strækker sig her over ca. 10½ km fra Gladstone Dock i nord til Hercules Dock i syd. Det vældige system af dokker og bassiner på denne side af floden har en samlet kajlængde af mere end 45 km. På den anden side af Mersey ligger Birkenhead Docks med en samlet kajlængde af 14½ km.

Havnens tidligste historie fortæller sig i en fjern fortid, men byen er i alle tilfælde nævnt ved navn allerede under Richard I. Særlig betydning har Liverpool havn haft under krigsforhold, hvor England jo altid først og fremmest har

måttet vinde den del af kampen, der foregik på havet. Allerede i 1914 blev havnen i Liverpool bombet fra luften af tyskerne, der fuldt ud var klar over dens enorme betydning.

Under den anden verdenskrig var Liverpool atter genstand for tysk opmærksomhed og var sammen med London den engelske by, der led størst skade ved luftangreb. Bevidstheden om alverdens sympati var en af



Øverst tilhøjre et uue over den nordlige del af Liverpools havn. Tilvenstre et kig ind i havnens radar-station.

de ting, der fik Londons indbyggere til at holde ud under krigen. Man hørte derimod sjældent fra engelsk side om de prøvelser, der blev Liverpools befolkning til del. Liverpool var en så vigtig havn, at de allierede omgav begivenhederne i og omkring den med den største hemmelighedsfuldhed. Derfor måtte Liverpool-borgerne klare sig uden bevidstheden om hele den frihedselskende verdens sympati. Af den grund er det arbejde, Liverpools forsørge, kasketbærende havnearbejdere udførte, dobbelt beundringsværdigt.

Alene i tidsrummet mellem den 29. juni 1940 og den 10. januar 1942 blev Liverpool angrebet voldsomt 68 gange fra luften. Værst var det i maj 1941, da store dele af havnen blev næsten udslettet. Ikke desto mindre lykkedes det aldrig at kue byens kampvilje. Nogle tal viser det bedst:

En handelsflåde 100 gange større end Danmarks gik gennem havnen

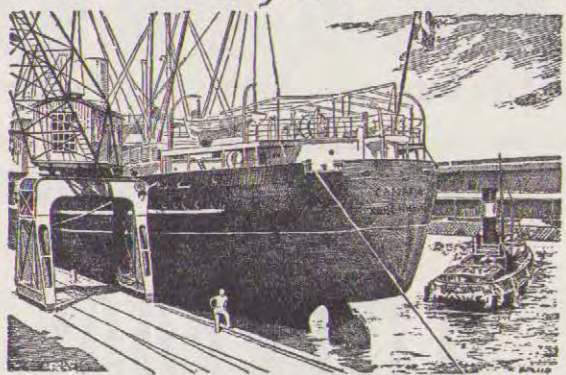
I de 68 måneder, krigen mod Tyskland varede, ekspederedes 120 millioner tons skibsrum i Liverpool. Dette svarer omtrent til 100 gange Danmarks nuværende handelstonnage! Desuden ekspederedes 23 millioner tons „coaster“-tonnage. Mange af skibene blev både løst og lastet i havnen og gennemgik endog omfattende reparationer under de værste fjendtlige angreb.

Der ekspederedes i krigsårene over 75 millioner tons gods i den store havn. Heraf var de 56½ millioner tons importerede varer, som var nødvendige for Englands fortsatte krigsførelse. Af det gods, som afskibedes fra Liverpool, udgjorde materiel til fronterne verden over hovedparten, men desuden var Liverpool i stand til at opretholde en del af sin normale eksport. Blandt de importerede varer udgjorde alene fødemidler ca. 19 millioner tons. Der blev i krigsårene landsat 73.782 fly fra skibe i havnen, der også passeredes af 4,7 millioner soldater, hvoraf ca. en fjerdedel var amerikanere.

Forresten må det ikke glemmes, at Liverpool under krigen var en af Englands vigtigste krigshavne, hvorfra slaget om Atlanten tog sin begyndelse, og hvor krigsskibene dokkedes og repareredes. Desuden havde havnen også sin store andel i invasionerne både i Afrika og Frankrig.

Ikke mindre end 1.285 konvojer ankom i krigsårene til Liverpool. Den største var på over 60 store skibe. Dokning var under sådanne forhold årsag til mange problemer, hvoraf tiden var det største. Mersey har nemlig ca. 10 meters forskel i vandstanden mellem flod og ebbe, og det er for store skibe kun muligt at sejle ind i havnen 2½ time før og efter højvande.

ELEGANTE UNIFORMSHUER



C.L. Seifert A/s

Højt Hof, Suldbrækker
ST REGNEGADE 12-16
TELEFON CENT. 297

Suld- og Søløgøner
Suld- og søløbrøderede Kranser
Emallieflager, Emallieemblemer og
Uniformsknapper i fineste Udførelse

LEVERANDØR TIL HANDELSMARINEN

Forinden indsejling kunne finde sted, måtte færdig-ekspederede skibe først ud af havnen. Men alle vanskeligheder klaredes ved en kæmpemæssig indsats.

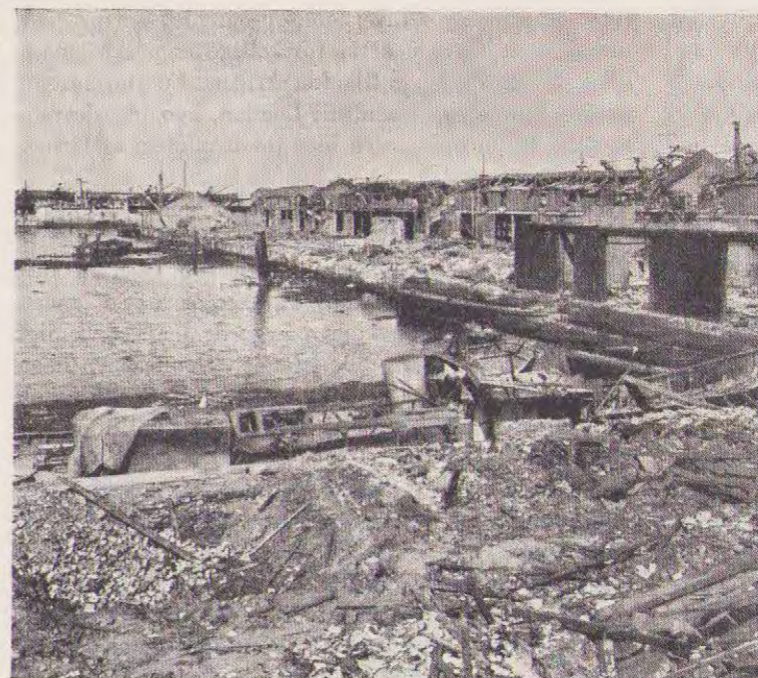
Hele krigen igennem holdt havnens ledelse daglige møder, og til stadighed — dag og nat — arbejdede ca. 50.000 mand i havnen. Særlig om natten, når havnen var totalt mørkelagt, var det et lidet misundelsesværdigt job at færdes på kajerne.

Da bomberne faldt

Under krigen blev der slået luftalarm i Liverpool over 500 gange. De første bomber faldt i Birkenhead den 12 august 1940. Siden fulgte hundreder efter. Bomberne voldte stor skade på havnen. Der blev ialt ødelagt omtrent 37 hektarer kajpakhuse i løbet af krigen. Ødelæggelsen var total. Desuden var omtrent ligeså mange hektarer pakhuse ude af funktion i kortere eller længere tid. Til at begynde med var der ikke tid til at udbedre skaderne, men da angrebene ebbede ud, tog man straks fat på at reparere de beskadigede bygninger og at opføre nye.

Blandt skaderne kan nævnes bombningen af et stort pakhuse, som indeholdt 132.000 tons tobak, hvoraf dog kun knapt 2 tons blev helt ødelagt. Endvidere gik det hårdt ud over 10 store dokporte, der efter angrebene måtte løftes op og med stort besvær transporteres væk for at blive repareret. Under et af bombardementerne gik det slemt ud over det største og mest moderne pakhuse i Gladstone Dock, og samtidig blev otte af dets tolv kraner sat ud af funktion.

Efter de helt store angreb havde havnens tekniske stab travlt med at reparere vandledninger, telefonledninger, elektriske kabler o. s. v. I mange tilfælde måtte man nøjes med at rydde murbrokkerne af vejen og etablere åbne kaj-strækninger, hvor der før havde været store pakhuse. Iøvrigt blev i mange tilfælde også jernbane-sporene langs kajerne blokerede af ødelagte lokomotiver og godsvogne, der hurtigst muligt måtte ryddes af vejen.



Et udsnit af Huskisson Dock efter „Malakand“'s eksplosion.

Liverpool og afgik derfra igen. I de allerfleste tilfælde slap disse gæster godt fra besøget i havnen, men gik det endelig galt, var det noget nær en kæmpe-katastrofe.

Om natten den 2. maj 1941 var Liverpool udsat for en frygtelig „blitz“. I Huskisson Dock lå damperen „Malakand“ lastet med 1000 tons ammunition, der var bestemt for det mellemste Østen.

Der var faldet flere bomber i nærheden af „Malakand“, men ingen skade opstod på skibet, før en spærre-ballon rev sig løs og valgte at lægge sig til rette på dækket af det. Straks efter landingen brød ballonen i brand og antændte derefter skibets bro og en del af den øvrige overbygning.

Kaptajnen gav med det samme ordre til at bekæmpe ilden, og mens besætningen var i gang med dette farefulde forehavende, faldt bomberne stadig rundt om i hav-

nen. En af bomberne satte ild i et nærliggende pakhuse. Flammerne fra denne brand slog over mod „Malakand“, der snart var et brølende hav af ild. Først nu gav skipperen sine folk ordre til at gå i land.

Kaptajnen selv fortsatte kampen, og en del af hans besætning besluttede frivilligt at hjælpe ham sammen med havnens brandvæsen. Havneområdet var nu lyst som midt på dagen på grund af de mange brande, og tyskerne styrtbombede stadig. Flere gange blev det betydet kaptajnen, hvor farefuldt foretagendet var, men skønt den djærve skipper havde dårligt materiel og utilstrækkeligt mandskab som følge af de andre store brande i havnen, ville han ikke give op.

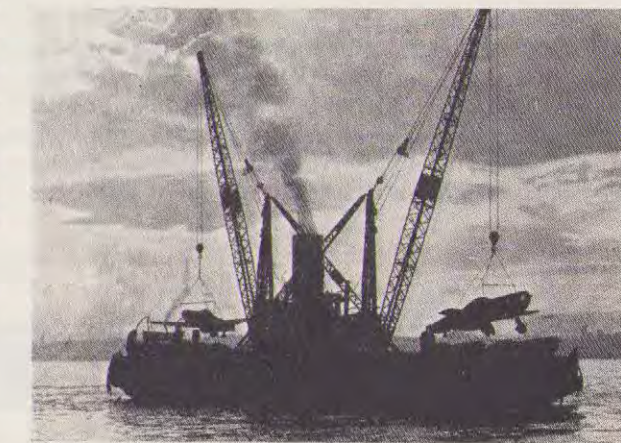
Da man havde kæmpet om bord på „Malakand“ i næsten fire timer, besluttedes det at sende et specielt fartøj til stedet med skære-brændere for eventuelt at sænke skibet. Men før man var kommet i gang med dette foretagende, indtraf den første store eksplosion om bord. Senere fulgte endnu mange eksplosioner efter, og det varede 74 timer, før skibet var brændt helt ud.

Flydekranterne blev bl. a. anvendt til losning af skibe, der lå midt i floden, og hovedsagelig til losning af svært gods som tanks og fly. Da både „Mammoth“ og dens mindre kolleger „Hercules“ og „Samson“ tid efter anden var sat ud af drift på grund af fjendtlige træffere, var der hårdt brug for nye flydekranter. Som et eksperiment fandt man derfor på at ombygge dampfærgerne „Oxton“, som før Mersey-tunnellens åbning havde færget køretøjer over floden. Færgeren blev forsynet med to kraner og viste sig snart så fortrinlig til sit nye arbejde, at to andre færger blev ombygget på samme måde. De tidligere færger landede ialt 11.000 fly under resten af krigen.

Kranerne tog sig forresten også af store motorbåde, som blev sendt over med Liberty-skibe fra USA og senere gjorde gavn på D-dagen.

Et ammunitionsskib eksploderer.

Utallige ammunitionsskibe ankom under krigen til



Færgeren „Oxton“ som flydekran.

Ekspllosionernes virkning var rædselsfuld. Stykker af skibets stålplader blev kastet mere end 4 km væk. Et af skibets 4-tons ankere slyngedes omtrent hundrede meter bort og landede på maskintoppen af en gravemaskine, der var under ombygning, men som sank ved eksplosionen.

„Malakand“'s ødelæggelse gik ud over store dele af det nærliggende kaj-anlæg, hvor næsten alt blev pulveriseret. Mange mindre fartøjer sank eller forvandlede til krøllede bunker af jern og stål. Denne ulykke var den største, som ramte havnen under hele krigen.

Iøvrigt havde maj-„blitzen“ en voldsom nedgang i havnens kapacitet til følge. Den 26. april 1941 var der landet 181.562 tons i havnen og den 3. maj kun 145.596 tons. Den 10. maj, da blitzen var ovre for denne gang, blev der imidlertid kun landet lidt over 35.000 tons.

Men viljen til at kæmpe videre sejrede. På et vist tidspunkt var der 162 tipvogne i gang med oprydning efter ødelæggelserne. Oprydningen beskæftigede iøvrigt en hær på 1.332 mand, og i løbet af et par måneder steg havnens kapacitet til sit tidligere høje niveau.

En havn uden vand

Efterhånden som tyskerne besatte havnene på det europæiske kontinent, ankom en mængde skibe til Liverpool med gods, som de ikke kunne komme af med nogle steder. Det var svært på kort tid at finde oplagsplads for alle disse varer. Ret længe kunne godset ikke

ligge og fylde op i Liverpool, og der blev derfor givet ordre til at fordele det i forskellige engelske havne, hvor det skulle ligge til efter krigen. En stor last af brandy blev således sendt til London, hvor det desværre straks efter ankomsten blev totalt ødelagt af fjendtlige bomber. Ak, ja!

Iøvrigt gjaldt det om at skaffe godset væk fra havne-områderne så hurtigt som muligt for at skaffe plads og for at mindske risikoen for tabet af det. Derfor besluttedes det at bygge depoter inde i landet. Til brug for Liverpool havn byggede man et vældigt „havn“-anlæg 17 km inde i landet. Denne havn uden vand var forsynet med et vidt forgrenet jernbane-net og store pakhuse. Ikke mindre end en halv million tons gods passerede gennem dette depot i løbet af fire år.

Havnens lodser arbejdede hårdt hele krigen igennem og var udsat for mange farer. Det samme var tilfældet med bjergnings-mandskabet, der under hele krigen bjergede 202 skibe til en værdi af 8 millioner engelske Pund. Udgifterne til bjergnings-arbejdet i og i nærheden af Liverpool udgjorde derimod „kun“ 350.000 Pund.

Tyskerne udlagde i hundredvis af miner ud for Mersey og i selve floden. Udlægningen af miner foregik fra luftfartøjer, og englænderne så sig nødsaget til at opstille hele forter ud for flodens munding til bekæmpelse af de mineudlæggende fly.

I en bestemt periode bjergedes ikke mindre end ni store skibe på tretten dage. Enkelte fartøjer blev sænket og bjerget flere gange. Dette var f. eks. tilfæl-

det med den store hollandske liner „Europa“, der blev sænket hele to gange, mens den lå i dok.

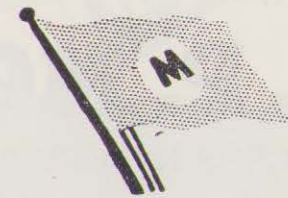
Tankskibet „Dorcasia“ var det skib, der var det uheldigste og på samme tid heldigste af alle de skibe, der blev beskadiget ud for Liverpool. I et område, hvor der var spækket med miner, eksploderede en akustisk mine tæt ved det. Hver gang det påny startede maskinen, eksploderede andre miner, — elleve ialt! Den sidste beskadigede skibets maskine alvorligt, men på grund af strømmen lykkedes det „Dorcasia“ at drive ud af minefeltet med stoppede maskiner.

Fremtiden.

Krigen synes allerede nu at være Liverpool-borgerne på lang afstand, selv om øde tomter midt i byen og særlig ved havnen stadig minder om en ond tid. Men man har taget hårdt fat på at udbedre skaderne, så Liverpool havn også i fremtiden kan klare selv de vanskeligste opgaver. Aldrig tidligere har et sådant nybygnings-program været sat i sving i havnen som nu.

Allerede i 1941 nedsatte havneledelsen en komité, som skulle arbejde med havnens genopbygning efter krigen. Og man er nu i fuld gang med at føre dette program ud i virkeligheden.

Liverpool havn er en af de mest moderne i verden, og man har bl. a. taget radar i brug ved betjeningen af skibene. Radar-stationen er beliggende i det nordvestlige hjørne af Gladstone Dock, hvor radar-skærmen er placeret på et højt, hvidt tårn. Skærmens højde over



MOORE & Mc CORMACK A/S

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

højeste vande er ca. 33 meter. Denne havne-radar har en rækkevidde af 20 miles ud i Liverpool Bugten. De første tre år, stationen var i brug, betjente ikke mindre end 1.058 skibe på tilsammen 6.248.212 tons sig af den.

I sejlskibs-tiden var Liverpool en betydelig skibsværfts-by, men indførelsen af jern- og stålskibe reducerede for en del dens betydning i denne henseende. Eet stort skibsværft har Liverpool dog stadig, nemlig Cammell Laird & Co., Ltd. Dette værft har ti byggebeddinger, hvoraf den største med en længde på ca. 355 meter. Med hensyn til produktionen rangerer dette værft nu blandt de ti største i verden.

Liverpool havn er også hovedkvarter for nogle af de største og betydeligste rederier i verden. Bl. a. kan nævnes: Anchor Line, Bibby Line, Blue Funnel Line, Clan Line, Cunard, Elder Dempster Lines, Ellerman, Pacific Steam Navigation Company og Royal Mail Lines.

Jo, Liverpool fortjener ærligt sammenligning med London, af hvilken havn den ofte publicity-mæssigt står i skyggen. Liverpool havn var med til at vinde krigen for demokratiet, og forhåbentlig kan den også gøre sit til at vinde freden!

Clicheerne

til „Vikingen“ og „Sejl og Motor“
samt de skønne farvebilag i
„Jul paa Havet“

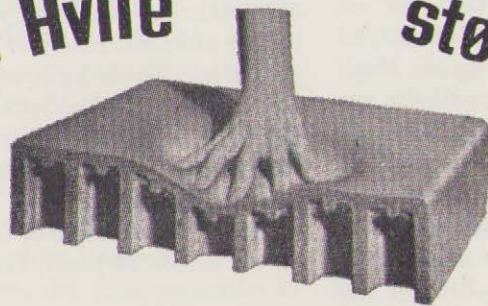
fremstilles af

Brdr. Bærentzens Clicheanstalt

Kontor:
Christiansborggade 1, København V.
Tlf. BY 8040

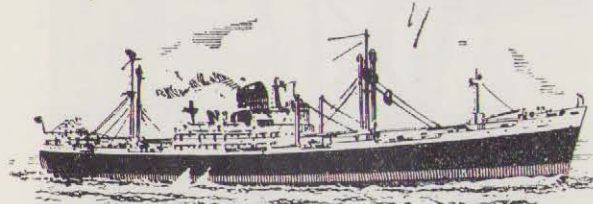
større Hvile

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 Skumatex og derfor totalt lugtfri, støjfri, selyventilerende... og praktisk talt uforgængelig! Taaler Temperatursvingninger, samler ikke Snavs, Utøj eller Bakterier - og er lette at desinficere.

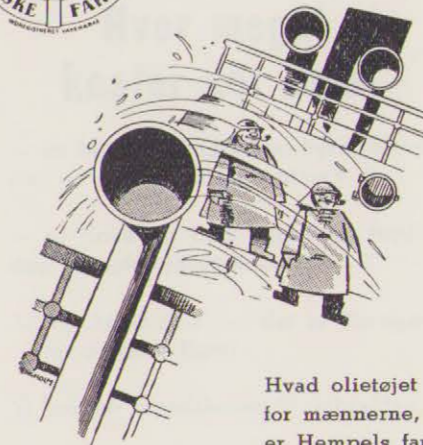
Der er forskellige Modeller — saa De kan faa Dunlopillo til enhver Køje.



DUNLOP RUBBER Co. A/S, VENNEMINDEVEJ 30, KØBENHAVN Ø.

DUNLOPILLO

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

A. P. MØLLER

KONGENS NYTORV 8 - KØBENHAVN K.

TLF. C. 514 - STATSTLF. 33 - TELEGR.-ADR.: MER,SK

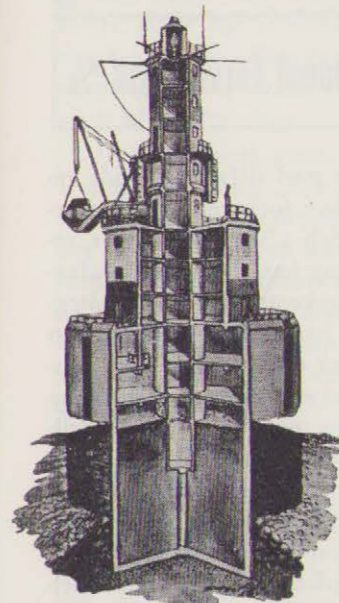
- ★ REDERI
- ★ TRAMPSKIBE
- ★ LINIESKIBE
- ★ TANKSKIBE

A/S Dampskibsselskabet Svendborg
Dampskibsselskabet af 1912 A/S

Nyt, usædvanligt fyrtårn

Det nye fyrtårn udfor Ölands syd-spids i Østersøen er en kunstig ø for sig. Dybden er her 13 meter.

Det tog hele fem år at fuldføre det risikable projekt. Det begyndte med, at man bugserede en færdig 22 meter høj og 22 meter bred cylinder ud til stedet. Cylinderen placeredes på en makadamiseret grund, der forinden var blevet ordnet af dykkere, hvorpå man fyldte „røret“ med sand. Store klippestykker placeredes rundt om cylinderens yderside for at skabe stabilitet, hvorefter selve tårnet byggedes op efter en ny metode.



Det roterende fyrlys er anbragt 33 meter over vandoverfladen og er synligt 17 sømil under almindelige forhold.

I det forløbne år har det nye fyrtårn under



Hvor meget koster det Dem

— at betale mandskabet hyre, mens det er på vej ud eller hjem?

— at have en båd liggende, fordi den mangler reservedele?

SEND MED FLY — det er hurtigst
— og derfor billigst!

Vi bringer mandskabet til skibssiden.

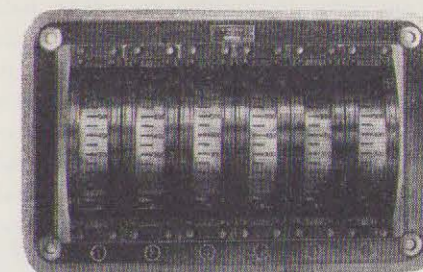
FRED. OLSENS FLYSELSKAP A/S . OSLO

Generalagent for Danmark

THOR JØRGENSEN A/S

NY TOLDBODGADE 31-35

TELEFON CENTRAL 15 101



MEKANISKE KVIKSØLVSPROFILTERMOMETRE

for store og smaa Dieselmotorer

Illustrationen viser et Profiltermometer til smaa Dieselmotorer

★

Leveres i samme Størrelser
som Manometre

AKTIESELSKABET

METRO

AARHUS - TELEFON 2504



storm været ramt af usædvanligt høje søer — 10 meter høje og med 130 meter mellem hver af bølgekammene. Når sådanne søer rammer fyrtårnet, kastes skummet helt op i 35 meters højde.

Fyrtårnet ved Öland er af stor betydning for skibsfarten i Østersøen.

I. L.

Fra soreten:

Om farveblindhed

Sønæringsloven indeholder en række betingelser, der skal opfyldes af de personer, der søger uddannelse som kystskippere, sætteskippere, skibsførere m. m. En synsprøve skal bl. a. bestå, og her skal både synstyrken, synsfeltet og farvesansen indgående prøves af en læge, ligesom den pågældende „aspirant“ må afgive erklæring på tro og love om ikke at være natteblind.

Har en sømand nu erhvervet sin synsprøveattest, kan han indenfor et tidsrum af 24 måneder fra udstedelsesdagen benytte den til at få sit sønæringsbevis og har i samme tidsrum ret til i sin søfartsbog at få påtegning om, at han er „skikket til udkig“.

Sagen skulle dermed synes at være i orden, men i praksis er der jo ikke noget i vejen for, at synet senere kan forringes, således at synsbetingelserne ikke længere opfyldes, og hvad så med sønæringsbeviset?

Herom handler en for nylig afsagt Sø- og handelsretsdom, der her kort skal refereres:

En 31-årig fiskeskipper afsluttede i 1942 sin uddannelse som sætteskipper og fik udstedt næringsbevis som sådan. Under og efter sin uddannelse havde han



SKIBSFARVER
BROWN PRIMOCON til stålskibe
SILVER PRIMOCON til stålskibe
over vandlinjen
under vandlinjen

- siden  1899 **International Farvefabrik A/S**

været underkastet synsprøver med tilfredsstillende resultat. I januar 1951 blev han forhyret som 3. styrmand på rederiet Nordens S/S „Nordvest“, hvor rederiforeningens lægekort gav ham betegnelsen „farveblind“, hvorefter mønstringskontoret slettede påtegningen „skikket til udkig“ i hans søfartsbog. Da han ønskede spørgsmålet prøvet for sundhedsstyrelsen, henvises han til undersøgelse hos en øjnlæge. Hos denne og ved en undersøgelse hos overlæge Hans Ulrik Møller konstateredes det, at han var næsten grønblind, og som følge heraf udtalte sundhedsstyrelsen, at hans sønæringsbevis burde inddrages. Da handelsministeriet derefter inddrog hans bevis som sætteskipper, anlagde han sag mod ministeriet med påstand om, at ministeriet kendtes ubeføjet til at inddrage hans bevis, idet han anførte, at han fandt inddragelsen ganske uberettiget.

Ministeriet påstod sig frifundet.

Under sagen henviste sagsøgeren til, at han tidligere i vidt omfang havde gjort tjeneste på udkigsposter uden uheld og uden grund til klage. Iøvrigt havde han i september 1950 ifølge en lægeerklæring bestået den foreskrevne synsprøve.

Ministeriet gjorde heroverfor gældende, at denne erklæring var uden betydning overfor de senere afgivne erklæringer.

Retten lagde ved sin afgørelse vægt på, at det for sikkerheden på søen er uomgængeligt nødvendigt, at navigatører og udkig er i stand til at skelne de for sejladsen bestemte farver selv under ugunstige vejrforhold. Herefter frifandt retten ministeriet for kravet, da de i specialerklæringerne stillede krav ikke var opfyldt.

Hvor søfolk morer sig

Hele vinteren igennem har Handelsflådens Velfærdsråd haft stor succes med sine underholdnings-aftener. Det er ikke alene danske søfolk med damer, der møder op til underholdning og bal; der kommer sømænd af næsten alle nationer. Tirsdag den 17. marts var der f. eks. blandt gæsterne en argentinsk besætning, der blev så glad for den underholdning, amatørerne „Leisner-gruppen“ præsterede, at alle gruppens ni medlemmer nogle dage senere blev inviteret om bord på det argentinske skib. — Til sommer fortsætter Velfærdsrådet med at arrangere udflugter på Sjælland.

Nekrolog:

„Lisa“ in memoriam

„Lisa“ var en rask gammel dame. Selv i sit 154. år slæbte hun som en arbejdsivrig pige på 20. Hun var verdens ældste, hvis russerne da ikke kommer og fortæller, at de har et endnu ældre skib! Og så var hun dansk af fødsel. Hun kom til verden i 1799 i Troense, dengang Thurø Bund var vinterhi for mange raske piger af hendes slags.

Der har været grædt mange tårer ved hendes død. I et engelsk blad, „The Syren & Shipping“, fortæller man, at hun begyndte sin karriere i den danske marines tjeneste. Jeg ved ikke, om det er rigtigt, men i så fald, siger kommandørkaptajn Steensen, har hun måttet arbejde som lastdrager. Marinen havde flere af hendes slags til at transportere tømmer til Holmen. De var ikke egentlige orlogsskibe og førtes som regel af civile skippere.

„Lisa“ skiftede navn flere gange i sin lange tilværelse. Bl. a. har hun en tid heddet „Helene“. Hendes oprindelige navn kender jeg ikke, men måske kan læserne oplyse mig om det? — Hun bar sin alder godt. Det må man indrømme. Hendes ydre ændrede sig faktisk ikke meget gennem årene. Men alligevel måtte hun, vistnok meget mod sin vilje, i de sidste år slæbe rundt på en 25 hestes hjælpemotor for at kunne følge med sine yngre veninder.

Stor var „Lisa“ ikke. Hun var, hvad man vil kalde en „fiks lille pakke“ på 75 BRT. Fra hæk til stævn målte hun ca. 20 meter, og hun var, selv på sine gamle dage, i stand til at transportere en byrde på ca. 130 tons. Det er godt gjort af en 154-årig!

Sine sidste dage tilbragte „Lisa“ på den svenske indsø Vänern, men i sin ungdom kom hun længere end de fleste andre. Efter at have tjent i marinen siges hun at have foretrukket farten mellem Danmark og Grønland med et enkelt besøg i Amerika nu og da.

Man må ikke tale ondt om de døde, og „Lisa“ gjorde da også kun eet eneste fejltrin i sin ungdom. Det var, da hun gik ind i slave-farten mellem Afrika og Sydamerika. Men det har sikkert været under tvang fra rederen! Forresten gjorde hun sin synd god igen ved at slæbe adskillige år hen i farten med brænde, cement og salt på Østersø-havnene.

„Lisa“ var bogstaveligt talt gjort af godt tømmer. Da man i 1939 fik hende i tørdok, prøvede man at stikke en kniv i siden på hende, — ikke fordi man ville hende til livs, men fordi man ville se, om de mange år havde tæret på hende. Men hendes planker var ligeså friske og sunde, som da hun kom til verden. Ganske vist puslede mandskab og reder også om hende de sidste år og var meget store med brugen af make-up.

Hendes sidste hjemsted var Bromösund, og hun



Skonnerten „Lisa“ i havn på Vänern.

kunne sikkert have gjort endnu mange rejser på Vänern, hvis hun havde fået lov at leve. Når man nu har ladet hende segne for økserne, må det vist nærmest betragtes som et medlidensheds-drab. Måske havde hun dog mere grund til at føle medlidenshed med os usle mennesker. Hun havde oplevet mange krige og mange ulykker, men „kold“ krig og stadige trusler om atom- og brint-bomber havde hun sikkert ikke tænkt sig muligt, dengang hun i 1799 gled ud på det smukke, sydfynske øhav!

Hvis „Lisa“ selv havde kunnet skrive sin historie, kunne mange skribenter have pakket sammen, og deriblandt

Jack Tar.

Deres
bankforretninger



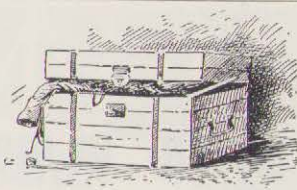
ordnes hurtigt og sikkert af vort
hovedkontor, Holmens Kanal 2,
Central 8600

34 afdelinger i København og omegn
52 filialer og kontorer i provinsen

HANDELSBANKEN

... fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



Store sejlskibe.

I sidste nummer skrev Otto Benzon om „Great Republic“ som det største træbyggede handelsskib i verden. Et andet sted i bladet fortalte lods Christiansen til Carl Østen, at „Preussen“ var verdens største sejlskib i det hele taget. „Preussen“ var bygget af stål i 1902 og havde en længde over alt af 135 meter. Når man diskuterer, hvilket sejlskib, der er det største, må man imidlertid være enige om, hvad man skal lægge til grund for en sammenligning skibene imellem, længde eller tonnage. Det mest korrekte er vel at regne med netto-tonnagen, og med hensyn til den var den syv-mastede skonnert „Thomas W. Lawson“ (bygget 1902) med sine 4914 n. r. t. (mod „Preussen“s 4765) verdens største. „Thomas W. Lawson“ havde derimod „kun“ en overalt-længde af 123 meter, og overgikkes i denne henseende både af „France“ og „København“. Det danske skoleskib mælte ca. 131 meter over alt, men tonnagen var kun på 3329 n. r. t.

21 knob under sejl!

Den højeste fart, der nogensinde er opnået af et sejlskib, siges at være præsteret af clipperen „James Baines“, som i 1856 under kaptajn Charles McDonald skal have opnået 21 knob — men naturligvis kun i ganske kort tid. En anden clipper, den berømte „Lightning“, præsterede to gange, i 1854 og 1857, en gennemsnitsfart af 18 knob i løbet af et døgn. På en af sine rejser som the-clipper i 1873 udsejlede „Cutty Sark“ i løbet af 24 timer 363 sømil.

Ikke for sarte sjæle!

I anden halvdel af det forrige århundrede fandtes der i det sydfynske øhav en jagt med hvidt agterspejl. Den blev aldrig kaldt andet end den „hvidrøvede jagt“! Kan nogle af læserne oplyse os om skudens rigtige navn?

„Dannebrogsgade“.

Og da vi nu har povet os ind på slang-området, kan vi lige så godt fortsætte lidt endnu: En læser i Ålborg har indgået væddemål om, hvor mange af „Dannebrog“s skibe, der i 1932 var oplagt ved Langelinie. Vi har ladet rederiet afgøre striden og fået til svar, at „Dannebrog“ på et vist tidspunkt det nævnte år havde 22 skibe liggende ved Langelinie, der derfor kaldtes „Dannebrogsgade“!

Alt for damerne!

I gamle dage var legemlig afstraffelse meget almindelig i det danske søværn, og i dette øjemed var den „nialede kat“ en uhyre vigtig ting. Selv Nyboder-madammerne fik pisk, men dog var man så galante til damerne at bruge en „kat“, der var noget mindre end den, der rev mændenes rygstykker i laser!

Strynø-boere og rotter.

I sejlskibstiden var søfolk fra Strynø velanskrevne i alle Marstal-skuder, fordi man mente, at der fulgte held med dem. Iøvrigt har forholdsvis få Strynø-boere mistet livet på søen, og derfor sagde man også om dem: „De har det ligesom rotterne. De forlader skibet, før det går ned!“

Vidste De det?

Det var spanierne, som foretog de første fire jordomsejlinger i historien. Den første var Magellan, der dog måtte dele æren med Juan Sebastian del Cano, der førte skibet „Victoria“ resten af vejen hjem, efter at Magellan var dræbt af indfødte på Philippinerne. De tre næste var Grijalva og Alvaradi, der begge startede i 1537, og Mendana, der startede 30 år senere.

Niels Juels prisepenge.

For de prisepenge, som Niels Juel erhvervede sig ved erobring af svenske skibe under slaget i Køge Bugt, købte han Christian V's del af øen Tåsinge.

„Havets gråspurve“.

Og da vi nu befinder os i det sydfynske arkipelag, kan det nævnes, at marstallerne før i tiden kaldtes „havets gråspurve“. Ærø-sømanden kom langt omkring, og derfor hedder det også: „Hvor Fanden ikke selv kan komme, der sender han en ærøbo!“

Da Københavns havn var lukket om natten.

Omkring år 1400 blev indsejlingen til Københavns havn hver aften ved solnedgang lukket ved, at to store bomme blev sænket ned. Straffen for at lukke bommene op efter mørkets frembrud var meget streng.

Hvorfor hedder den „Knippelsbro“?

I 1619 byggedes „Knippelsbro“ i København. Broen blev af datidens københavnere betragtet som et vidunder-værk. Forøvrigt hed den først „Langebro“ og dernæst „Amagerbro“. Sit nuværende navn menes broen at have fået efter den mand, som førte tilsyn med den en vis tid. Han hed Hans Knipp og var rådmand på Christianshavn. Nogle historikere mener dog, at navnet kommer af betegnelsen „knippelbro“, der betyder „en bro belagt med hjælker“.

Puha!

Det er godt, man ikke er russer. Russisk er nemlig så svært at udtale, hvilket følgende skibsnavn, som jeg har fundet i Lloyd's Register for 1916, beviser: „Velikij-Knjaz Alexander Michailowitch“. — Ja, sådan hed virkelig et dampskib fra Riga! Navnet er på 34 bogstaver.

Og endnu et langt!

Jeg er blevet præsenteret for endnu et skibsnavn, som trods sine „kun“ 24 bogstaver forekommer mig endnu vanskeligere at udtale end det lige nævnte. Desværre ved jeg ikke, hvor skibet med det mærkelige navn hørte hjemme, og hvornår det eksisterede. Men måske kan læserne hjælpe mig? Altså til navnet: „Venayagasowpakialetchemy“!

Numrene“.

Men tilbage til de hjemlige himmelstrøg: Som bekendt anlagde Christian IV en særlig bydel, „Skipperboderne“, som bolig for søofficererne. Bydelen var beliggende i nærheden af Bremerholm, og det interessante ved den var, at dens huse — som noget helt nyt — havde påmalet gadenavne og numre. Navnlig det sidste imponerede københavnere, som derfor med et slang-ord kaldte bydelen for „Numrene“!

Store tal.

Under kaper-krigen mod englænderne 1807—14 prisedømtes der her i landet skibe og ladninger til en værdi af mere end 100 rigsdaler — en efter datidens forhold meget betydelig sum.

Masser af sejlflug.

En læser har spurgt mig, hvor stort sejlarealet er på det tidligere danske skoleskib „Viking“, som nu ligger i Göteborg, hvor det skal gøre tjeneste som stationært skoleskib. „Viking“ havde 30.750 sq. ft. sejl. Til sammenligning kan det nævnes, at sejlarealet på skoleskibet „København“ var ca. 50.000 sq. ft. „København“s sejl vejede tilsammen mere end 22 tons!

„Svanerne“

„Pamir“ og „Passat“s omskiftende tilværelse

(I „Die Brigantine“, udgivet af Danmarks ven, forlægger Hans Dulk i Hamburg, har kaptajn Fred Schmidt begået nedenstående artikel. — Oversættelsesret: Carl Østen).

Den, man lyver død, lever længe“, siger et mundheld, der omend gammelt stadig har sin gyldighed. Således med sejlskibs-farten, hvis endeligt gang på gang er forudset af mange skribenter, ja, for ca. et kvart århundrede siden udkom endog en bog „De sidste Sejlskibe“. Uanset denne og andre profetier ser vi stadig de dødsbestemte sejlere „sprællevende“ jorden over. For alle modsigende udgivelser her imod preller dog af på sejlskibsfartens egentlige væsen, idet der i dem ikke er et gran af forstæelse, ikke et åndedrag af denne dybe natur-følelse, hvoraf skibsfarten voksede frem, ikke spor tilbage af den sunde fornuft, som har været dens fundament gennem århundreder, og som er årsagen til, at der ikke alene i dag findes, men stadig vil findes sejlere.

Beviset herfor er ligetil, for man træffer dem overalt. Ligger de således ikke lige uden for vor dør: I enhver skandinavisk havn! Måske har de fleste af dem en motor. Hvorfor skulle de ikke have det? Den hjælper dem jo gennem vindstille og gør de dyre bugserbåde ved ind- og ud-løb af havn overflødige. En sådan hjælpemotor ændrer aldeles ikke noget i et sejlskibs væsen. I modsat fald måtte et beboelses-hus blive betragtet som en fabrik, så snart man installerede en vaskemaskine eller støvsuger!

Se på Middelhavet! Findes her ikke også et rigt antal sejlere? I dets vestlige del ser man „Feluker“ (mindre både med latiner-sejl) samt de lange, smalle „Chébec“s (ligner nærmest en galej), på det Tyrrenske og Liturgiske Hav flyver „Brigantiner“ og „Tartaner“ (små fisker-fartøjer med latiner-sejl) afsted, medens Adriater-Havet overrasker en ved sin mængde af maleriske skonnerter. Og så de mange „Caique“s i farvandet omkring Grækenland! Den person, der ikke er begejstret for dem, har faktisk ingen øjne i sit hoved! Endvidere bygger Makedonierne, Tyrkerne og Bulgarene sejlere, ligesom de til fulde forstår at bruge dem. Og anløber vi med båd Port Said glider „Dahabijer“ med deres høje, vingspidse sejl os imøde som Orientens flydende forposter.

Foretager De dernæst en skibs-rejse fra Aden til Colombo, vil De stadig forbavses over synet af de mange sejlere, som De møder undervejs. Og de ses ikke alene inde under kysterne, men også langt til søs. Lang-rejse-sejlere, som de er, er de sansynligvis de ældste typer, der nogensinde er blevet byggede. Ved første syn af dem fås let det indtryk, at det kun er

„indfødte-både“, der ikke har nogen videre betydning for verdens-handelen. Hvilken fejltagelse! For eksempel laster „Bûm-Dhau“erne let en ladning på 200 t., medens en „Baggalah“ er i stand til at tage 100 t. mere. Sådanne sejlere som disse er det, der kæder verdens-handelen sammen med alle de næsten utallige havne på det indiske oceans rige kyster. Netop uden disse nævnte både og uden Øst-Asiens store, uover-skuelige flåder af „Prau“er og „Djunk“er ville store områder af jorden være afskåret fra forbindelse med verdens-handelen. Lad os gå videre for at se på „Stille-Havet“ med dets hundreder af kuttere og 2/m og 3/m skonnerter. Om disse en dag pludselig forsvandt, ville det komme til at ligge så godt som dødt hen, dette kæmpemæssige område mellem Kina-kysten og Kap Horn, som udgør den halve jord-klode.

Gå dernæst en tur i land og besøg havnene i USA, Canada, New Foundland, Vestindien og Mexico. Også her vil man se sejlere fra små kuttere til statlige 4/m skonnerter, der alle år ind og år ud bringer deres ladninger over havene. Firmaerne, hvis varer de fragter, er tilmed ikke de ringeste på stedet. De undlader på ingen måde at benytte sig af skibsfarten, vel vidende, hvad de gør. Tilmed, når deres regnskaber viser, at det kan betale sig.

Det er ikke så få lande, der besidder råsejlere, store sejlskibe, på hvilke de giver deres unge sø-folk en grundig maritim uddannelse. Også sådanne lande ved, hvorfor de gør det. For en bedre måde til at give skibs-officerer det rette pust af sømands-ånden eller den med søen og dens farer snævert forbundne følelse har man endnu ikke fundet. Af lande, der har sådanne skoleskibe, kan nævnes Argentina, Rumænien, Portugal samt USA, hvis „Coastguard“ besidder 2 tidligere tyske marine-skoleskibe. Også Danmark, Norge og Sverige giver deres vordende skibs-officerer en første-uddannelse på råsejlere. Så man tør i hvert fald tro på, at de søvante Skandinaver har haft gode grunde til valget af denne uddannelses-methode.

For et par år tilbage gik en glædes-bølge over Tyskland: Vi fik atter rå-sejlere, nemlig de to i Hamburg sidstbyggede „deep-water“-skibe, „Pamir“ og „Passat“, der engang hørte til hin flåde af „Windjammer“s, som man i den internationale skibs-verden allerede for 60 år siden gav æres-navnet „The Flying P-Liners“. Den ejedes af rhederiet F. Laeis z i Hamburg, hvilket firma siden 1877 gav alle sine sejlere navne, der uden undtagelse begyndte med P: „Paladin“, „Pandur“, „Paradox“, „Parnass“ og så fremdeles. Gående i fart rundt Kap Horn til Chile med dets salpeter-havne slog

de alle rekorder. End ikke en datidens fragt-damper kunne rose sig af en så nøjagtig fart-plans overholden, som disse sejlere kunne det. Fra Kanalen til Valparaiso gjaldt 100 dage som normal tid-længde, hvorimod 90 dage betragtedes som en fin præstation. Men — disse *P-linere* underlagde sig hyppigt denne strækning på 70

60 Dage:

Fuldskip „Pampa“	Kanalen—Valparaiso	1892
4/m bark „Pangani“	Kanalen—Valparaiso	1903
4/m bark „Petschili“	Kanalen—Talcahuano	1905

59 dage:

4/m bark „Placilla“	Kanalen—Valparaiso	1898/99
5/m bark „Potosi“	Kanalen—Valparaiso	1905
4/m bark „Peking“	Kanalen—Valparaiso	1930/31

58 dage:

4/m bark „Placilla“	Kanalen—Valparaiso	1892
4/m bark „Pitlochry“	Kanalen—Valparaiso	1902
5/m fuldskip „Preussen“	Kanalen—Iquique	1903
Fuldskip „Pampa“	Kanalen—Valparaiso	1905

57 dage:

5/m bark „Potosi“	Iquique—Kanal	1903	Hinr. Nissen
-------------------	---------------	------	--------------

56 dage:

5/m bark „Potosi“	Tocopilla—Kanal	1908	Hinr. Nissen
4/m bark „Peking“	Kanalen—Talcahuano	1912	Hinr. Nissen

55 dage:

5/m bark „Potosi“	Kanalen—Valparaiso	1900	Hilgendorf
-------------------	--------------------	------	------------

Alt i alt var det stolte præstationer, som ikke er gjort bedre i den ganske verden!

(Oversætterens tilføjelse: Når navnene på kaptajnerne er medtaget her, er det af hensyn til, at der måske endnu findes en eller anden dansk sømand, som kender dem. Endvidere må kaptajn *B. Petersen* være Dansker eller af dansk afstamning. Og, hvad ovennævnte *Steincke* som sømand angår, da kan den tidligere danske justitsminister sandsynligt være navnefællesskabet bekendt.)

„Pamir“ og „Passat“, disse to sidste af den ædle race af smukke hav-fugle, er nu vendt tilbage til Tyskland, takket være skibsrheder *Heinz Schlieuen*, der er ejer af Hamburg-rhederiet „Breyer & Co.“. Det var i sidste øjeblik, at han fik købt dem, for de var i Antwerpen allerede overgivet til ophugning. Ved en omhyggelig undersøgelse af begge skibe viste det sig, at de var i en så bemærkelsesværdig god tilstand, navnlig deres skrog og rig, at det ville være synd at lade dem ophugge. Heraf ses igen det gode kvalitets-arbejde, som har gjort „*Blohm & Voss-Werft*“ berømt over hele verden. *En passant* må man samtidig sende en venlig tanke til hin finske sømand, hvis store kærlighed til „Wind-jammer“'s udvirkede, at „Pamir“ og „Passat“ for godt 20 år siden ikke blev ophuggede. Manden var kaptajn *Gustaf Erikson*. Om han end var lille af vækst, var han til gengæld en af de største indenfor vor tids skibsfarts-historie, hvorfor enhver va-

dage eller mindre. Deres kaptajner og besætning fortjener derfor at blive mindet med ære og ros hver gang, at dette nævnes! De var bærerne af den bedste tradition indenfor fredelig tysk skibs-fart.

Nogle rekord-tider fra 1892 og til 1931 skal derfor nævnes her:

Kaptajner:

Steincke
Jul. Schmidt
Prützmann

Otto Schmidt
Hinrich Nissen
Rohwer

Hilgendorf
Hinr. Nissen
B. Petersen
W. Schröder

skeægte sømand verden over og enhver rheder med hjertet på rette sted vil bevare hans person i ærefuld erindring. Og ved sin indsats for bevarelsen af ovennævnte to stolte sejlere har han vel sat sig det smukkeste mindesmærke i sit livs-arbejde.

Såvel „Pamir“ som „Passat“ har også engang vist sig værdige til at sætte „*The Flying P-Liner*“s kontor-flag, der var rødt med hvid kant. „Pamir“ for sin part forlod Hamburg den 31. oktober 1905 på sin „jomfru-rejse“. Den 5. november fløj hun forbi Lizard, og den 16. januar 1906 kunne den lade sit anker gå på Valparaiso's rhed, altså efter 74 dages forløb. Hjemrejsen gjorde hun derimod på 73. Kaptajn *Prützmann*, som var skipper om bord, fik på hendes følgende rejse sammesteds hen tiden bragt ned til 64 dage. I alt gjorde „Pamir“ 8 rund-rejser til Chile med godt resultat, indtil hun i 1914 på sin niende på hjemvejen derfra blev overrasket af krigen. Hun søgte ind til de Kanariske Øer, der som hørende under Spanien var neutralt område, og forblev liggende her til marts 1921, hvor hun blev udleveret som et led i krigsskade-erstatningen til Italien.

„Passat“ tiltrådte sin „jomfru-rejse“ 24. december 1911 med kaptajn *Wendler* som chef. Også for hende var målet Valparaiso, der nåedes på 71 dage, hvorimod den følgende rejse dertil kun tog 60. I 1914, da hun på sin fjerde rejse var på vej hjem fra Chile, blev den udbrudte krig, at hun måtte ty ind til Azo-

terne, som jo også var spanske. I 1920 udleveredes hun til Frankrig som et led i krigsskade-erstatningen.

Men ikke mange år efter blev begge købt tilbage til Tyskland. „Passat“ i 1922 for 13.000 Lire, og „Pamir“ i 1924 for 7000 Lire. Under denne anden epoke kom de til at gøre mange gode rejser under tysk flag igen. Et par af dem var særligt hurtige. Således den, som „Pamir“ under kommando af kaptajn *Brockhöft* gjorde fra Lizard til Talcahuano på 67 dage — altså i betænkelig nærhed af de gamle rå-sejleres tid-rekorder. Omkring 1930 blev forholdene ugunstige for tysk skibs-fart, hvilket blandt andet havde til følge, at *Gustaf Erikson* købte begge skibe. Men, efter at *Schlieuen* nu har erhvervet dem tilbage, er ringen igen sluttet.

Sejlene, der anvendes til disse skibes mægtige takkelage, skal selvsagt være af godt kram, ikke mindst med henblik på rundingen af Kap Horn. Fra nok til nok måler for eksempel en under-rå sine ca. 30 m, medens „kludene“, der bugner mellem dem, er i stand til at dække en af de store Neder-Sachsiske lade-bygninger. Og de mindste rå-sejl svæver tiltrods deres flade på 40 m² mere end 50 m over dækket. Alt i alt — når en sådan fire-master i en god brise har hængt alt sit „vaske-tøj“ ud, sådan som det kaldes af „Janmaaten“, presses vinden imod 4600 m² sejl-dug.

Desværre hænder det, at disse prægtige sejlere nu og da kommer ud for vindstille, især i nærheden af Ækvator, ja, også ud for snævre vand-områder som for eksempel i Hamburgs og Buenos Ayres' flod-havne, hvor de da befinder sig som en svale i et kakkelovns-rør! Derfor er der til overvindelse af disse hindringer installeret en 1100 HK-motor i såvel „Pamir“ som i „Passat“, hvorved de gøres uafhængige af såvel vindstille som bugserbåde, hvilket sidste betyder store udgifter på en skibs-rejse.

Endvidere er alle beboelses-rum blevet ombygget i forbindelse med modernisering, så at de nu tilfredsstiller nutidens krav om komfort og hygiejne. Antallet af vandtætte skodder er blevet forøget, så at skibet, selvom to ved siden af hinanden liggende rum skulle blive vand-fyldte, kan forblive flydende. Til forøgelse af navigationens sikkerhed og nøjagtighed er skibene, der i forvejen var forsynede med radiofoni, blevet yderligere sikrede gennem installationen af radiopøjler og ekko-lod. Og i et nyt faststående, lakskinnende dæks-hus rummes en hel lille rum-sø-klinik. Til lige sørger et righoldigt bibliotek, der på hver rejse består af 7—800 bind, for besætningens uddannelse og underholdning. Men højde-punktet af denne rum-sø-

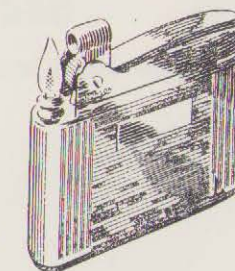
TELEFONMATERIEL AF ENHVER ART



TELEFON FABRIK AUTOMATIC A/S
AMALIEGADE 7
KØBENHAVN

RONSON

— en glæde at give
— en glæde at få ...



Se modellerne hos Deres skibshandler! — Det verdensberømte eenfingersystem. Fås på udførsel.

THE WORLD'S GREATEST LIGHTER

komfort ligger dog egentlig på forkant af bakken: et komplet vaskeri- og tørring-anlæg. Så ingen om bord behøver selv at vaske sit tøj. — „Tja,“ siger vel en og anden grånet sø-ulk: „Under disse nye forhold kunne jeg godt tænke mig at runde „Hornet“ en gang til!“

„Pamir“s første rejse gik til Brasilien med en last på 4000 t cement. Derfra skulle den til Australien. Ved dens afrejse fra Hamburg var en mængde nationer repræsenterede blandt besætningen.

Hvad „Passat“ angår, da anløb det på sin sidste rejse fra Sydamerika til Europa Antwerpen og Århus, hvortil det var destineret med en last foderstoffer (efteråret 1952), Ganske selvfølgelig vakte den store 4-master opsigt i Århus havn, eftersom man ikke dér har set et så stort sejlskib indenfor de sidste 30 år.

I den følgende tid er begge skibe atter gået ind til en tvivlsom tilværelse, idet skibsleder Schlieuen efter en pris-dalen på verdens fragt-markedet ikke alene har måttet afhænde nogle motor-skibe, men også lade „Pamir“ og „Passat“ „sejle deres egen sø“. Der har været planer fremme om, at de skulle overtages af den tyske stat, hvorom der, da disse linjer skrives, ikke foreligger nogen afgørelse. — Afvigte februar kom „Passat“ iøvrigt atter til Århus, hvorfra den efter bestemmelsen skulle afgå til nordlige farvande for dér at bruges i en film-optagelse under ledelse af amerikanske film-folk — en fin idé, idet film-arkiverne da ville blive en af disse snart sjældne „wind-jammers“ rigere. Iøvrigt må man for begges vedkommende stærkt håbe, at de snart må vise sig på verdenshavene igen. Dels vil de til enhver tid frembyde et smukt syn, og dels er der efterhånden anvendt så store pengesummer til deres vedligeholdelse og modernisering, at de vil være for kostbare til at lade rådne op!

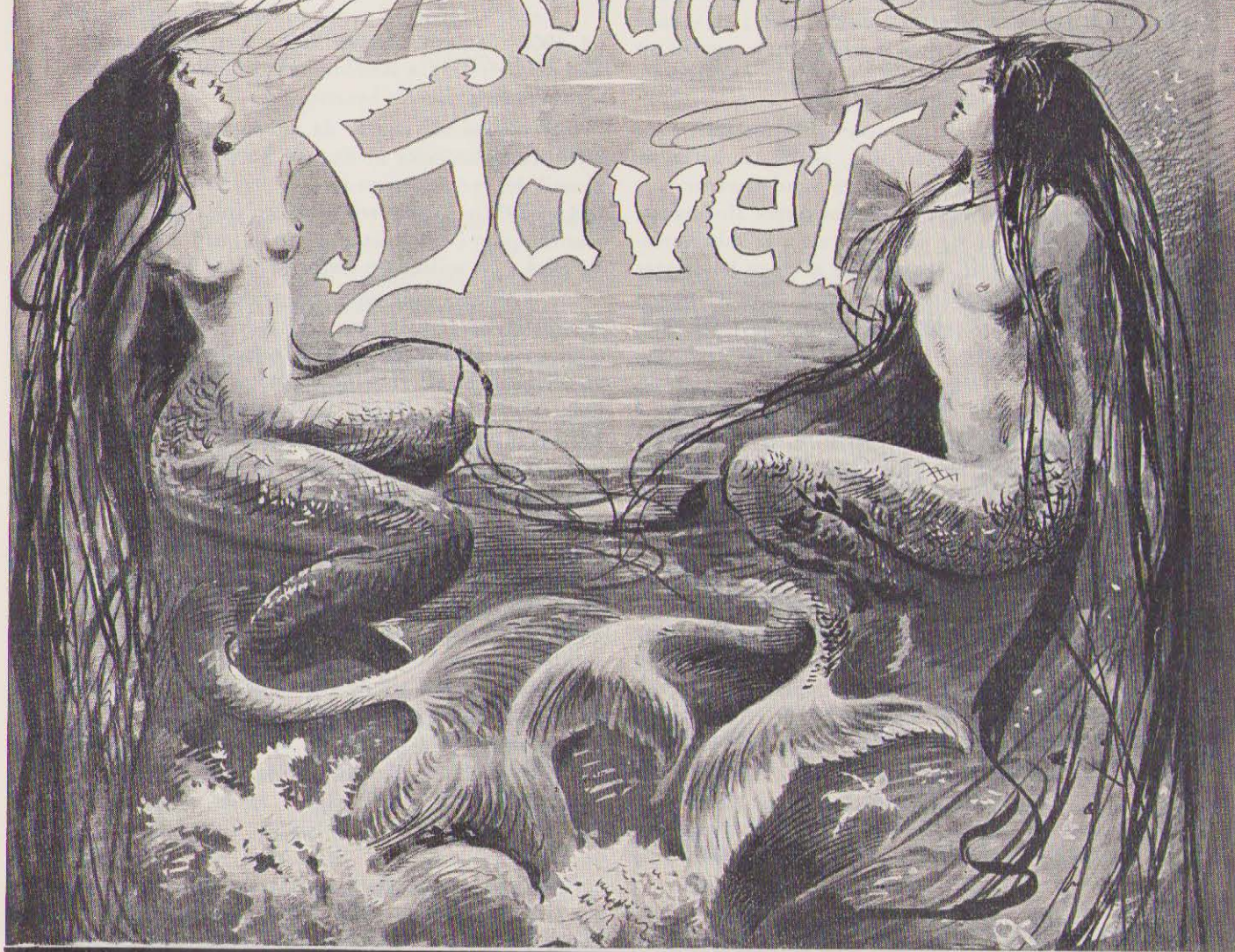
(Noter til foranstående: „Janmaat“ betyder matros og er sammensat af „Jan“ = Johan og „Maat“ = math. I samme forbindelse kan nævnes ordene „Jan Rasmus“ = havet i oprør, samt „aus dem Jan sein“ = være over 33 år.)

Carl Osten.

De har fået dem
overalt



Paas
Havet



fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEM HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER

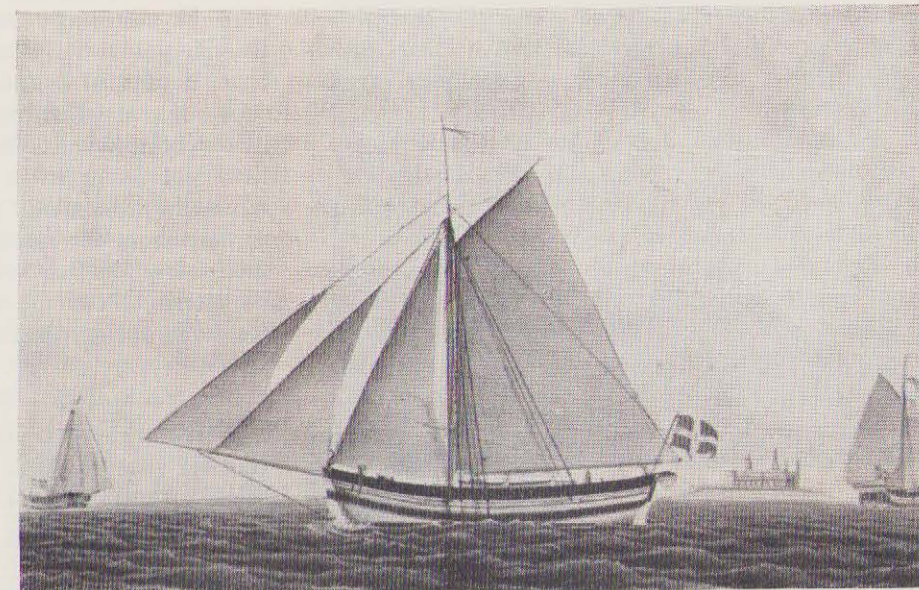
En søfartsudstilling af særlig interesse

Afholdes i Svendborg i august i anledning af byens 700 års jubilæum

Svendborg har i år 700 års købstadsjubilæum, og det skal bl. a. fejres ved afholdelse af en stor søfartsudstilling i byen i dagene 13.—23. august. Gennem alle sine 700 år har Svendborg været kendt som en udpræget søfartsby, og det er derfor så ligetil, at byen har ønsket at understrege sin nære tilknytning til søen ved at arrangere en udstilling, der i særlig grad henvender sig til søfartsinteresserede kredse.

Udstillingen skal ikke blot give et billede af den specielle sydfynske skibsfart, men vise hele den danske skibsfarts udvikling, og derfor er der grund til at se hen til udstillingen med særlig interesse, ikke mindst fordi der rådes over et materiale, som er egnet til at vække opmærksomhed.

Et udvalg bestående af bl. a. befragter Holm Petersen, Troense, skibsreder Mogens Sørensen, navigationslærer Arno Jørgensen og fhv. skibsfører A. C. Christensen, alle Svendborg, har siden i efteråret arbejdet ihærdigt med de forskellige arrangementer og disponerer indtil nu over et meget righoldigt materiale, bestående af hel- og halvmodeller af alle tænkelige skibstyper, billeder af gamle sejlskibe, gamle søkort, kanos-



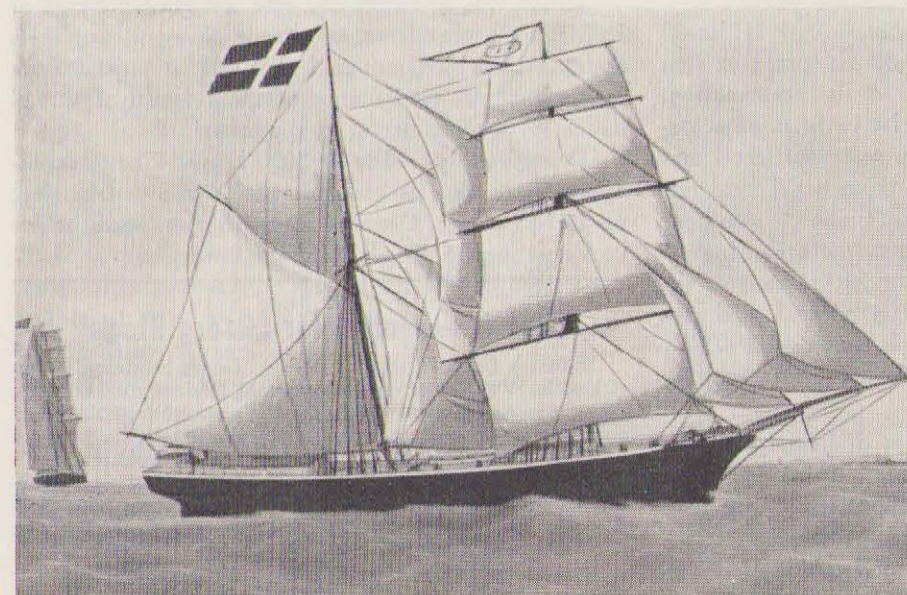
Jagten „Viktoria“ af Svendborg fra 1840. Billedet er fra Holm Petersens samling. En model af dette skib kan vindes på udstillingen.

sementer, fortegnelser og beskrivelser over alle skibe, hjemmehørende i sydfynske havne, og hvilke farter de har været ude i, samt fortegnelser, billeder og modeller af flåden i dag.

Søfartsmuseet på Kronborg samt de store rederier A. P. Møller og J. Lauritzen, som begge er knyttet med stærke bånd til Svendborg, har stillet et sjældent og værdifuldt materiale til rådighed for udstillingen, og lokale rederier og værfter samt en række private samlere og museer udlåner samlinger og genstande, som ikke før har været tilgængelige for offentligheden.

Udstillingen vil blive delt i to afdelinger, visende henholdsvis sejlskibsfartens og dampskibsfartens udvikling. Prægtige modeller af alle skibstyper fra de ældst kendte jagter til de mere moderne 4-mastede sletsejlskonnerter, som på det sidste i særlig grad var fremherskende i Svendborg, vil blive vist side om side med modeller af de nyeste og mest moderne motorskibe og tankbåde.

Særlige afdelinger er viet Svendborg-skibenes fart på Kina-kysten, og hvad der er hjembragt af søfolk derfra, skibsbygningen i Svendborg, på Thuro og Tåsinge, hvor



Skonnertbrig „Hamlet“ af Thuro, bygget på Thuro 1871. Forlist 1892 ved Hasbarough Sands ved Yarmouth. Fire mand omkom.

der i sejlskibenes tid fandtes utallige træskibsværfter, samt hele den øvrige danske handelsflåde og rederivirksomhed. En kostbar billedsamling, tilhørende søhistorikeren, befragter Holm Petersen, vil indgå i udstillingen sammen med et omfattende historisk kildemateriale af logbøger, kanossementer o. l., og endvidere præsenteres man for en skipperstue fra sejlskibstiden samt for et lugaf fra en typisk sydfynsk jagt fra 1840-tallet.

På udstillingen vil der blive filmforevisninger i samarbejde med de store rederier samt Handelsflådens Velfærdsråd, og endelig vil gamle sejlskibsførere underholde og vise gæsterne rundt på udstillingen.

En bog af bibliofil værdi, som i store træk giver en historisk fremstilling af skibsfarten under Svendborg toldsted, vil blive udarbejdet i tilslutning til udstillingen, og en udstillingsplakat, som vil have samlerinter-

esse, er fremstillet af den kendte marinemaler H. Schøslør-Petersen. Plakaten viser en klippebygget bramsejlskonnerter under fuldt sejlpres, en skibstype, som nu næsten er forsvundet fra verdenshavene, men hvoraf der i tidens løb er bygget i hundrevis i Svendborg. På udstillingen kan der vindes pragtfulde skibsmodeller, skibe i flasker samt nord- og østersørejser, bl. a. en tur med den 3-mastede konnerter „Peter Most“.

I nogle af udstillingsdagene vil søfartsudstillingen i Svendborg kunne byde sine gæster en ekstra attraktion, idet det er stillet byjubilaet i udsigt, at de to skoleskibe „Danmark“ og „Georg Stage“ vil komme til Svendborg for sammen med rederiet J. Lauritzens skoleskib „Lila Dan“ fra søfartsskolen i Kogtved, og konnerteren „Peter Most“ at stå Svendborg Sund ind for fulde sejl og derefter deltage i byjubilaets arrangementer.

over Atlanten med at skrubbe tanke med kaustisk soda. Han har været med i de år — op til 1947 — da det på grund af manglende havneplads var umuligt for hans selskab at importere og sælge brændselolie og benzin her i landet. Dette forhold blev afhjulpet i 1947 med oprettelsen af Prøvestens-anlægget, og Viggo Thomsen kom til at tage ledende del i den udvikling, som derefter begyndte for Caltex, og hvorunder man opbyggede den nu bestående salgsorganisation for Sjælland og Lolland-Falster.

Caltex bygger nu i Fredericia et anlæg med Nord-europas største tanke, hvorefter det vil blive muligt at udvide det nuværende salg af smøreolie og benzin, således at Caltex' salgsorganisation kommer til at dække hele landet. Gennemførelsen af dette projekt bliver Viggo Thomsens første store opgave som leder af Caltex i Danmark.

D.F.D.S.s begravelseskasse

Ifølge den årsberetning, som nylig er udsendt af D.F.D.F.'s begravelseskasse, havde „kassen“ ved årets slutning 1394 medlemmer. I 1952 blev optaget 96 nye medlemmer, 94 medlemmer udtrådte og 16 afgik ved døden. 37 medlemmer er kontingentfri.

Der udbetaltes sidste år 8000 kroner i begravelseshjælp, og begravelseskassen havde en formue-fremgang på 10.142 kroner. Ordinær generalforsamling afholdes i „Karnappen“ i København den 8. april.

Godt års-resultat for „Georg Stage“

Stiftelsen Georg Stages Minde har udsendt beretning for sin virksomhed i 1952. Der var som sædvanlig 80 drenge om bord. De kom fra alle egne af landet og fra alle samfundslag. Mærkeligt nok var kun 6 af drengene fra sømands- eller fiskerhjem, mens der kom henholdsvis 12 og 20 fra landmands- og håndværkerhjem.

Eleverne viste alle stor interesse for arbejdet om bord, og resultatet må betegnes som godt. Ved togtets slutning kom 34 af drengene om bord på skoleskibet „Danmark“, 33 fik hyre, og kun 7 kvitterede søen „for godt“.

Som i de tidligere år har stiftelsen modtaget støtte fra mange sider. Udover den rent pekuniære hjælp, der er ydet fra private, firmaer, rederier o. s. v., blev der på anden måde ydet støtte fra ministerier, bugerselskaber og andre.

Gammelt fyrskib solgt

BLANDT de mange forskellige skibe, der tid efter anden udbydes til salg, har der i indeværende år også været et fyrskib. Nu hører fyrskibe jo ikke til den slags fartøjer, der til daglig er i handelen, det er skibe med en lang levetid, så der er længe imellem, at et sådant gammelt træskib går til ophugning.

Når søværnskommandointendanturen — fyr- og vagervæsenet sorterer som bekendt under forsvarsministeriet — derfor nu udbyder *Fyrskib Nr. XII* til salg som udrangeret, så kan det måske være af interesse at se lidt nærmere på et sådant gammelt specialskib.

Efter at Ejder-lodsgalioten i 1815 — det var den gang Holsten endnu hørte til det danske monarki — var blevet forsynet med en fyrlynterne (hulspejl med talglys), blev der til afmærkning af den farlige stengrund „Læsø Trindel“ i det nordlige Kattegat i 1829 udlagt det første til sådant brug byggede danske skib. Nu har fyrskibene herhjemme ikke som så mange udenlandske hver deres særlige navn, de har kun et nummer, medens de på den rødmaledede skibside i det nationale hvide kors' længdestribe bærer navnet på den fyrskibsstation, hvor skibet p. t. gør tjeneste.

Fyrskib nr. I var konstrueret af Holmens fabriksmester, den senere viceadmiral *A. Schifter*, og i årene 1837—53 fulgte fyrskibene nr. II, III, IV og V efter samme tegning og alle bygget af godt dansk egetømmer, de sidste af disse skibe blev ophugget i 1912. Fyrskibene nr. VI, VIII og IX var ligeledes bygget af eg i årene 1854—75, dog var de en smule større, de udgik omkring 1920—30. Det sidste fyrskib af denne type — nr. VIII — vil huskes af mange fra de år (1921—34), da det som klubskib for Sejlklubben „Sundet“ lå fortojet ved Langelinie.

Fyrskib nr. VII var det eneste jernfyrskib, der er konstrueret herhjemme — det blev bygget i 1867 og ophugget i 1937 — allerede i 1926 blev dets gamle maskiner udskiftet med et elektrisk anlæg til drift af tågesignalet, og spejllamperne fik elektriske lysgivere. Det var dog nærmest som forsøg, og skibet blev i de senere år kun brugt til afløsning.

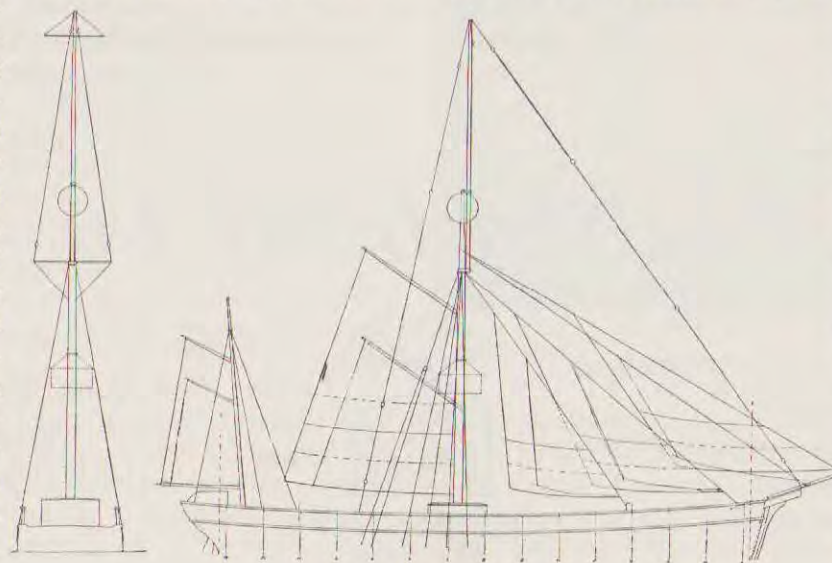
Med fyrskib nr. X (1877) indfør-



Til ankers ved Anholt.

tes en ny og lidt større type, bygget efter tegning fra *Trinity House* i London, der havde ladet bygge flere tilsvarende skibe, og i tiden 1878—89 fik vi fyrskibene med numrene fra XI til XVI, skibe, der alle endnu i dag er i tjeneste, selvom de er moderniseret flere gange. Denne type er på 137 br. reg. tons med en længde af 31,5 m, en bredde på 5,8 m og et dybtgående på 3,1 m. Skibsbunden er kobberfast og kobberforhudet. Foruden en svær „fyrmast“ midtskibs havde alle vore fyrskibe også en mindre „papegøjemast“ agter, på begge master førtes skonnertsejl, og de skal have sejlet helt godt med denne noget særprægede sejlføring trods skrogets grove linier. Nogle enkelte fyrskibe, der var for luvgerige, fik yderligere isat en fokkemast — det var i de gode gamle dage, da de selv sejlede til og fra station, nu bliver de altid bugseret.

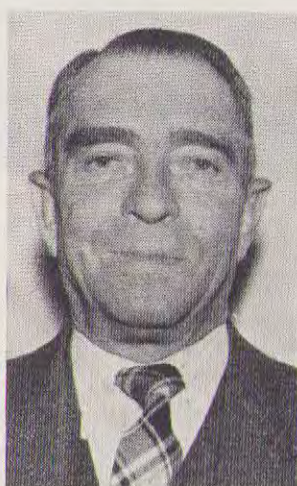
I *Fyrskib Nr. XII*, der blev 74 år gammelt, bestod fyret af et urværkstruktet, omdrejende spejllapparat med petroleumsbrændere i forsølvende kobberspejle. Tågesignallapparatet var en luftsirene, der blev drevet af kaloriske maskiner fra Prof. Holmes i London. Når sirenen var i brug, måtte begge maskiner sættes i gang og opfyringen varede da 1¼ time, i tågeperioder lå fyrskibet derfor almindeligvis med bakkede fyr, hvorved opfyringstiden



Fyrskib nr. XII rigget med sejl.

Ny Caltex-chef i Danmark

Underdirektør Viggo Thomsen udnævnt til afdødedirektør Viggo Hallagers efterfølger



Spørgsmålet om den fremtidige ledelse af Olieselskabet *Caltex Oil A/S* er nu afgjort, idet hidtilværende underdirektør *Viggo Thomsen* fra 1. marts er udnævnt til afdødedirektør *Viggo Hallagers* efterfølger.

Den nye Caltex-direktør, som om få uger fylder 60 år, og som desuden i år kan fejre 30 års jubilæum som oliemand, behøver næppe nogen særlig præsentation. Efter en grundig sømandsuddannelse — bl. a. på skoleskibet „Viking“ 1907—10 og som reserveofficer i marinen under første verdenskrig — kom han i 1923 ind i det daværende *Texas Company* („Texaco“) som kontorchef. Da „Texaco“ i 1947 tog navneforandring til *Caltex Oil A/S*, var Viggo Thomsen blevet underdirektør, og gennem hele sit mangeårige virke i oliebranchen er han blevet lige så velkendt som vellidt af selskabets talrige kunder og andre forbindelser herhjemme og i udlandet.

Dels som sømand og dels som oliemand har han haft lejlighed til på nærmeste hold at følge den enorme tekniske udvikling, som olieindustrien — og ikke mindst dens distributions- og transportmæssige side — har gennemløbet i den sidste menneskealder. Han kan fortælle om dengang, man fragtede olie i sejlskibe, og da en skibsbesætning kunne tilbringe en hel ballasttur

nedsattes til 15 minutter. I 1903 blev de kaloriske maskiner ombyttet med dampmaskiner, og disse sidste udskiftedes i 1924 med petroleumsmotorer; yderligere var der i 1915 i F/S nr. XII installeret et undervandsklokkesignal. I 1914 fik skibet sin første radiostation, af hvilken grund der ovenover den karakteristiske balkon, som alle vore gamle fyrskibe undtagen „Vyl“, der havde et timeglas, var udrustet med som dagkendetegn, blev opsat en lang „telegrafstang“. Senere, da nyere og kraftigere radiostationer blev installeret i de gamle skibe, forsvandt også den lange topstang.

Selvom det gamle fyrskibsskrog siden sin oprindelse har rummet et maskinanlæg, så må det erindres, at dette ikke var et fremdrivningsmaskineri, men kun maskinkraft til tågesignal, radio og lys m.m. Der er kun nogle få danske fyrskibe af de nyeste typer, der foruden det rent fyrtekniske maskineri også er forsynet med fremdrivningsmotor.

Fyrskib Nr. XII har gjort tjeneste på følgende stationer:

„Anholt Knob“ fra 1880—88; da denne station blev indtaget, ændredes fyrkarakteren samtidig fra fast fyr til det blinkfyr, som i dag er „Anholt Knob“s fyrkarakter. Fra 1889—95 var F/S nr. XII en tur i Nordsoen på „Horns Rev“, og der fulgte derpå nogle perioder på station „Læsø Trindel“ (1879—1901, 1903—14 og 1916—20). Fra 1921—23 var det på „Gilleleje Flak N.“, for så efter en kortere afløsning på „Gedser Rev“ i 1924 at komme til „Schultz' Grund“, nord for Sjællands Odde. Tjenesten her varede til 1938 med et mindre eftersyn ved Orlogsværftet i sommeren 1936.

I efteråret 1939 blev fyrskib nr. XII benyttet som vagtskib ved minespærringen i Sundet i et par måneder for derefter at blive flyttet til Lille Bælt til afmærkning af gennemsejlingen i den der etablerede minespærring. Efter 9. april 1940 blev det slæbt hjem til fyrmagasinet på Holmen, hvor det siden har været oplagt og nu var klar til ophugning — hvad der for resten ikke er noget let arbejde, når det som her drejer sig om et gammelt, stærkt træskib. I februar 1953 blev fyrskibet solgt til entreprenørfirmaet Aksel L. Henriksen, København, for en pris af kr. 11.340.

Selvom der, som den nye fyrdirektør har udtalt, vel

næppe mere vil blive bygget fyrskibe i Danmark, de nuværende vil efterhånden gå ud og blive erstattet af de driftsmæssige billigere og nok så sikre båkelys, så vil det nok tage et spand af år, thi endnu er der 15 fyrskibe tilbage herhjemme, 12 på station og 3 i reserve og til eftersyn. —del.



INTERNATIONAL MESSE 1953

FORUM

KØBENHAVN

— hvor Nyhederne præsenteres

VAREMESSEN

10.—19. APRIL 1953

AKTIESELSKABET

DET DANSK-FRANSKE-DAMPSELSKAB

FREDERIKSGADE 17

KØBENHAVN K

Nauta-boat Co.

Metal-Redningsbaade

Aluminium Flydemidler

Redningsflaader

Aluminium Landgangsbroer

Faldrebstrapper

Mekaniske Davider



NÆSTVED HAVN
TLF. 2248

Salgskontor v. K. BIRKEDAL:

Cort Adlersgade 8,

København K

Telefon Central 14419

Endnu en type rednings-flåder

På „Alboats“ værft i Helsingør har man netop startet produktionen af en type rednings-flåder, hvoraf ses et eksempel på billedet. Denne flåde, der vejer 175 kg, er beregnet til 12 mand. — „Alboats“ A/S fremstiller og-



så en noget større flåde i samme model. Den vejer 275 kg og har plads til 22 mand. Prisen for den store flåde er kr. 3.090. Firmaet vil iøvrigt sætte endnu to typer flåder i arbejde. Den ene, der er norsk, kaldes „Kontiki“-typen. Den anden er tegnet af ing. Knud E. Hansen.



D. F. D. S.-flåden tæller 195.000 tons -

og seks nye motorskibe er bestilt ved
dansk værfter

Ifølge den årsberetning, DFDS fornylig har udsendt, ramte sidste års fald i fragtmarkedet særlig selskabets trampfart, men også liniefarten påvirkedes i nedadgående retning. Samtidig har man kunnet mærke den fortsatte stigning i udgifter på næsten alle områder. Først i årets sidste del gik priserne på kul og olie lidt ned, men dette fald er endnu så ringe, at det ikke har spillet nogen større rolle.

Trods disse omstændigheder har Det Forenedes driftsresultat været tilfredsstillende. Dette skyldes, at de fordelagtige kontrakter, der var sluttet, inden faldet i fragtmarkedet fandt sted, først blev afviklet sidste år. Samtidig har der på selskabets udenlandske ruter været en stigende tilgang af passagerer. Endvidere har man ved salg af gamle skibe og køb af nye opnået en mere rentabel drift.

Farten på Nordamerika har været opretholdt i samme omfang som tidligere. Fragten af stykgods for hjemgående har i slutningen af året vist en nedadgående tendens, mens der takket være Danmarks stigende eksport til USA har været en bedring for de udgående rejser. Farten på Sydamerika var i 1952 stærkt præget af de faldende fragter. Farten på Middelhavs-landene

A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders

har været i fortsat vækst, men navnlig i tyrkiske havne har der været meget lange og kostbare ophold. Ruterne på England har været stærkt engagerede. Farten på Island og Færøerne har i 1952 været opretholdt i forbindelse med en besejling af Grønland, hvortil „Dronning Alexandrine“ efter aftale med Grønlands Styrelse udførte 6 rejser. Den indenlandske fart er foregået på samme måde som tidligere, men de stigende udgifter har været meget følelige.

DFDS-flåden bestod den 1. januar 1953 af 41 damp- og 40 motorskibe samt 7 bugserbåde og 5 søgående lægtre på tilsammen 191.754 tons. Med selskabets 40 dækkede pramme tæller flåden ialt 194.952 tons. Hos Helsingør Skibsværft var der ved årsskiftet bestilt 2 motorskibe hvert på ca. 1.800 BRT til europæisk fart og 2 motorskibe hvert på ca. 5.000 BRT til farten på Sydamerika. Hos Frederikshavns Værft og Flydedok var der på samme tid bestilt 2 motorskibe à 1.800 BRT til Middelhavs-farten.



„Vikingen“ - lige til at spise

Fra Konditorlaugets medlemsblad har vi lånt ovenstående billede, der viser en tærte formet som en årgang af „Vikingen“. Tærten, der er udført i marcipan og chokolade, var udstillet på konditorernes 100 års jubilæums-udstilling i Stockholm sidste år. Den er udført på det landskendte konditori „Kristine“ i Ålborg.

NYT I NOTER

Danske ordrer i Tyskland.

Rederiet Christian Andersen, København, har hos Husumer Schiffs-Werft i Husum (Sydslesvig) bestilt et fragt-motorskib på ca. 850 tons dødvægt. Leveringen skal finde sted i oktober/november i år. Nybygningen bliver den største, værftet har leveret efter krigen. Hovedmaskineriet bliver en 600 h.k. Diesel af B. & W.s konstruktion. Hastigheden bliver ca. 10,5 knob.

Olieselskabet „Esso“ i København har hos D. W. Kremer Sohn i Elmshorn bestilt en motor-tanker på ca. 600 tons dødvægt. Skibet bliver et søsterskib til M/T „Esso Hermod“, der er afleveret fra samme værft.

„Pommern“ som museums-skib?

Det finske sejlskibs-rederi Gustaf Ericsson, Mariehamn, har tilbudt havnevæsenet i Mariehamn et af de sidste store sejlskibe, firemast-barken „Pommern“ til købs. „Pommern“ er ca. 50 år gammel og ligger for øjeblikket oplagt i den nævnte havn, hvor det eventuelt vil blive indrettet som museum. „Pommern“, der er på 4050 tons lastevne, er rederiets sidste store sejler.

Korsør-Kiel-rutens skibe.

Som tidligere meddelt i „Vikingen“ agter „Skandinaviske Linietrafik“ i København at chartre det kielske rederi „Sartori & Berger“s to skibe „Christian Ivers“ og „Harald Ivers“. Lejekontrakten er nu gået i orden, og skibene bliver i sommerens løb indsat på ruten København-Landskrona.

„66“-båden „Frem“ til Tyskland.

Den 17. maj åbnes en ny skibs-forbindelse mellem Danmark og Tyskland, nemlig en fast rutefart København-Travemünde. Rederiet Hans Lehmann Kiel/Lybeck har købt „66“-selskabets motorskib „Frem“ til indsættelse på ruten. Formanden for „Danske Rejsebureauer“, Helge Lorentzen, har medvirket til, at handlen gik i orden. „Dania“, som skibet vil komme til at hedde under tysk flag, har plads til ca. 700 passagerer, deraf 500 med køjepladser. Det er meningen, at den nye rute skal opretholdes med fire sejladser om ugen. Hver rejse vil vare ca. 11 timer. Ruten kan betragtes

som en slags erstatning for Korsør-Kiel-ruten, der som bekendt ikke genåbnes til sommer.

Flere statslån til tysk skibsfart.

Den tyske handels-tonnage vil i slutningen af 1955 være nået op på 2,5 millioner b. r. t. Fra det vesttyske trafikministerium i Bonn oplyses det, at Vesttysklands skibsbygning finansieres ved hjælp af forbunds-lån, midler fra Marshall-hjælpen samt redernes egne midler. Det meddeles videre, at den vesttyske skibsfart også i fremtiden kan regne med at få lån på de nuværende betingelser. *Nauticus.*

Den maritime litteratur under debat

De danske „sofaskippere“s sammenslutning, „Dansk Skibsklub“, har lige fejret sin 2 års fødselsdag. Klubben har vist sig i høj grad levedygtig og aktiv på mange måder. Medlemmerne har været på besøg på flere værfter, skibe, maritime museer o. s. v., og der bliver rask væk udvekslet skibs-billeder og ideer.

Næste punkt på klubbens dagsorden er et diskussions-møde onsdag den 8. april kl. 19.30 i Sømandshjemmet „Bethel“. Man vil her sætte den danske, maritime litteratur under debat. Det bliver sikkert interessant.

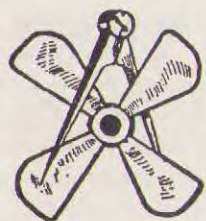
Den 19. april regner man med at kunne arrangere et besøg om bord på M/S „Oslofjord“, mens lineren ligger i København. Skibsklubbens landsstævne er foreløbig berammet til lørdag den 6. og søndag den 7. juni.

Skibsklubben har iøvrigt fået udvirket, at dens medlemmer den anden onsdag i hver måned fra 17.30 til 18.30 kan låne fagbøger på Søfartens Bibliotek.

Klubbens medlemstal er allerede nået op over det første halve hundrede. Hvem skulle have troet, at der herhjemme fandtes så mange aktive „ship-lowers“? — Og så findes der endda sikkert flere „sofaskippere“ rundt om i landet, som endnu ikke er „organiserede“. —*wig.*

Julehefte købes

For et pænt eksemplar af „Jul på Havet“ 1943 betales kr. 5,00. Henvendelse til redaktionen, Byen 8040.



KØBENHAVNS MASKINSKOLE

Kursus til Maskinisteksaminerne - Elektroinstallatørprøven for Maskinister - Motorpasserprøven - Maskinpasserprøven - Kedelpasserprøven, Elektroinstallatørprøven af 1952.

Program tilsendes, og alle Oplysninger gives ved Henvendelse til Skolens Kontor.

JAGTVEJ 163 . KØBENHAVN

Daglig Kl. 9-15 og 18-20 (Lørdag undtagen). Telf. Ryvang 1863

Moderne dykker-både

til den svenske marine

Den 20. marts afleverede Marstrands Mekaniska Verkstad to dykker-fartøjer af en helt ny og revolutionerende type til det svenske søværn. Bådene er forsynet med flere finesser. Bl. a. er de sådan indrettede, at agterspejlet kan sænkes ned og bruges som dykker-lejter. Agterude findes ligeledes en såkaldt dykker-tavle af værftets egen konstruktion. På denne tavle kan man til stadighed se, på hvilken dybde dykkeren befinder sig, samt hvilket tryk, der behøves.

Fartøjerne, der minder noget om lavtvands-minestrygere, har været i arbejde et halvt år. Skrogene er af stål og helsvejste. De er forsynet med spil, der er i stand til at løfte een tons. Endvidere har de hver en dekompressions-tank om bord, som er anbragt forude.

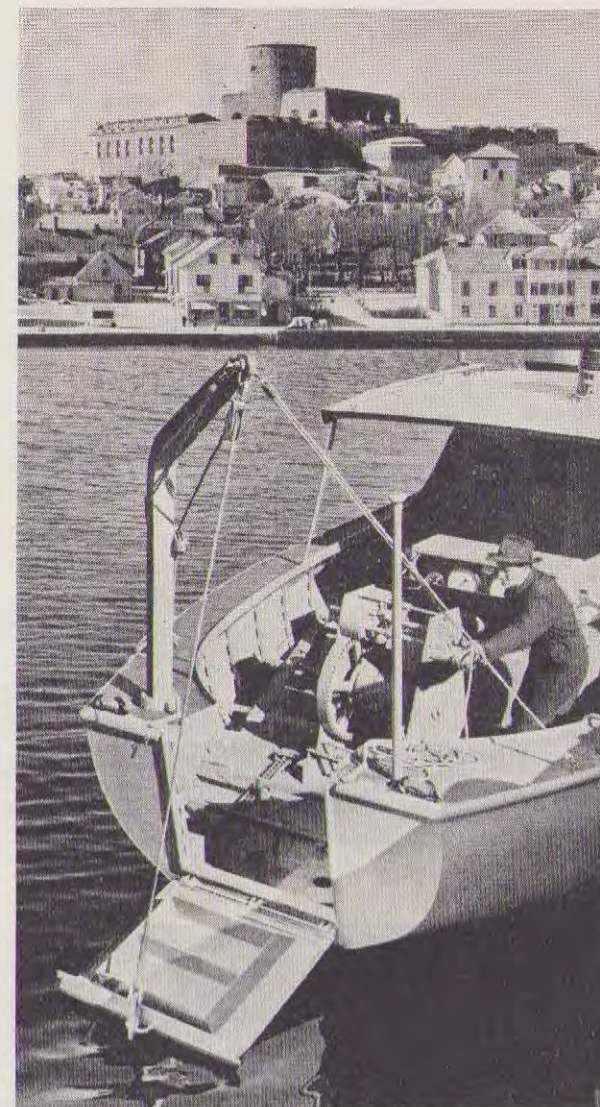
Fra de to nye både kan der foretages dykker-nedstigninger til den største dybde, noget menneske kan nå, idet materiellet er det bedst mulige. Iøvrigt er fartøjerne meget sødygtige. Det kan måske forekomme tosset, at man nedsænker agterspejlet som dykker-lejter, men agterskibet er gjort selvlæsende, og vandet kan ikke herfra komme ind i skibets øvrige rum.

Fartøjerne har en længde af 14,20 meter. Bredden er 4,15 meter og dybtgåendet 1,15 meter. Bådene er forsynet med hver en Semidiesel Bolinder, som giver dem en fart af 8 knob. Bådene er endvidere forsynet med to store luft-flasker og otte mindre, der forsynes med luft fra en kompressor med en kapacitet af 60 kg. Takket være disse flasker behøves ingen håndpumper om bord.

Marstrands Mekaniska Verkstad har iøvrigt en stor



Aluminiumsredningsbåd bygget i Marstrand.

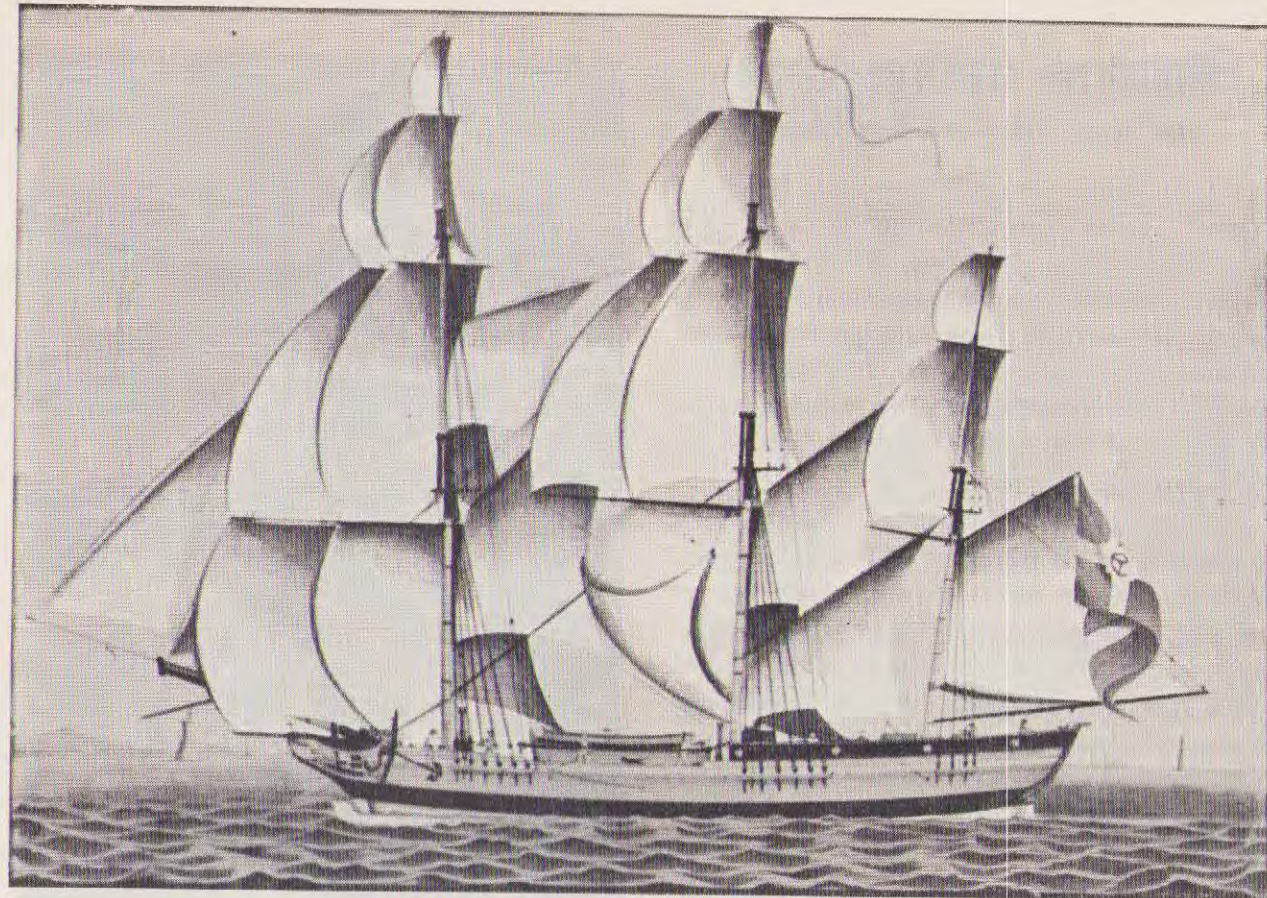


Agterspejlet på den nye dykkerbåd nedsænket som dykkerlejter.

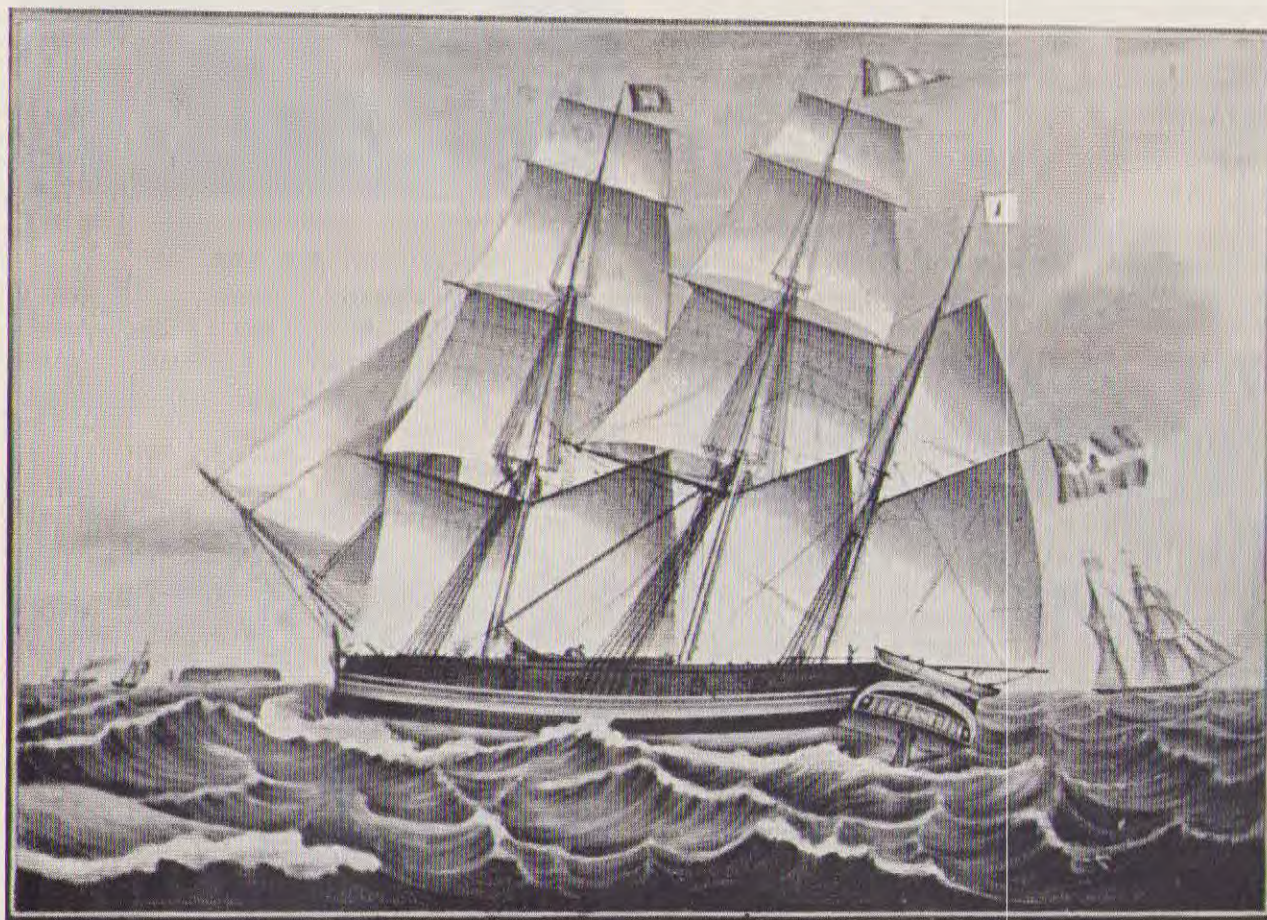
produktion af rednings-både i gang. 100 både er i ordre, og der fuldføres tre hver uge. Bådene bygges af saltvands-bestandigt letmetal og vejer hver en ton. En tilsvarende båd udført i jernplader ville veje det dobbelte.



Den ene af de to dykker-både på prøveturen.



Fregatskibet „Elisabeth Maria“ af Bergen udfor Neapel.



Altona-sejlskib med kongens navnetræk i flaget, udfor Helgoland.

Jernbane-færge til Gedser-Grossenbrode søsat

På Howaldt-værftet i Kiel søsattes for kort tid siden en ny tysk jernbane-færge, der skal indsættes på ruten Gedser-Grossenbrode. Færgen døbt af forbundstrafikminister Seebohms hustru og fik navnet „Deutschland“.

Færgen er på 4100 b. r. t. og har et displacement af 4880 tons. Dens hoveddimensioner er: Længde 114,75 m, bredde 17,7 m, sidehøjde til spordæk 7,05 m og dybtgående 4,5 m. Dens lasteevne er 804 tons foruden 24 godsvogne med ialt 720 tons plus 84 tons andre trafikmidler eller 10 sovevogne med en længde à 23,5 m og en del biler. Når der ikke sejles med jernbanevogne, vil der være plads til 110 automobiler på hoveddækket. Motorfærgeren „Deutschland“ får plads til 1000 passagerer, deraf 24 rejsende i 13 passagerkamre. Foruden de to store restaurations-er der to rygesaloner, adskillige saloner på mellemdæk og lukkede promenade-dæk. „Deutschland“, der er bygget efter „Germanischer Lloyd“'s højeste klasse med isforstærkning, har styreanlæg agter og for og er udstyret med de nyeste navigationsmidler som radar, ekkolod, gyrokompass, radiotelefoner o. s. v. Der findes otte store redningsbåde, to store motor-redningsbåde og nogle flåder, så der er bådplads til alle. Mandskabet er på 55 mand, der er inddelt i to vagter, hvoraf den ene al-

tid er i land. Derudover er der 50 mands resaturations-personale o. l.

Hovedmaskineriet består af to 8-cyl. MAN-Diesel på hver 2750 h.k., der giver færgen en gennemsnits-fart af 16 knob. Maximal-hastigheden er 17,5 knob.

„Deutschland“ sættes i fart den 17. maj i år samtidig med sommer-køreplanens ikrafttræden. Gedser-Grossenbrode-ruten skal besejles otte gange om dagen i hver retning, idet de to danske færges „Danmark“ og „Dronning Ingrid“ også indsættes på ruten. „Danmark“ har iøvrigt besejlet ruten både i 1951 og 1952. Det første år befordredes 29.545 passagerer og det næste år 129.296 passagerer. Efter den 17. maj vil „Skandinaviens-Italien-ekspressen“ ikke mere køre over Nyborg-Korsør, men over den nye rute. Der vil dermed kunne spares ca. to timer i rejse-tid. Færge-forbindelsen Gedser-Grossenbrode nærmer sig den ideelle „flugt-linje“, og det vesttyske trafikministerium har investeret mange millioner til udvidelse af jernbanesporene og selve havnen i Grossenbrode, hvor færgerne skal lægge til. Også Danmark har planer om en ny færge til denne rute. Den skal rimeligvis indsættes på ruten i efteråret 1954. M/F „Deutschland“ vil komme til at koste 12—13 millioner D-Mark.

Nauticus.

Ø. K. har 80.000 tons under bygning og i ordre

Nedgangen i den internationale handels-omsætning fortsatte i 1952, hedder det i Ø. K.'s nyligt udsendte årsberetning. Trods den mindskede tilgang af gods på nogle af kompagniets ruter har man kunnet opnå tilfredsstillende kvanta ladninger til lønnende fragter.

I 1952 fik Det Østasiatiske Kompagni leveret nybygningerne „Pretoria“ og „Poona“. Motorskibet „Erria“, der blev erkendt som konstruktivt totalforlis, er under genopbygning og vil atter indgå i selskabets flåde, som iøvrigt nu omfatter 29 skibe med en lasteevne af 289.732. Gennemsnits-alderen er for kompagniets motorskibe 12 år og for turbineskibene 7 år. Den bogførte værdi er henholdsvis kr. 287,41 og kr. 173,84 pr. ton dødvægt.

Under bygning eller i ordre for kompagniets regning er på Nakskov Skibsværft, Burmeister & Wain samt Deutsche Werft ialt 8 skibe på tilsammen 80.000 tons dødvægt. Af disse skibe vil de fire blive leveret i løbet af 1953.

Fra den sydafrikanske regering er indgået godtgørelse for brugen af motorskibet „Siam“ under den sidste krig.

Af regnskabet fremgår det, at udgifter til olie har været omtrent 19 millioner kroner ligesom året i forvejen. Udgifter til hyre og proviant steg til noget over 21 millioner kroner mod knapt 18½ million året forud. Posten „lastning og losning“ er stadig den største. De knapt 32 millioner kroner, der er anvendt til dette formål, betyder en nedgang på ca. 3½ million kroner i forhold til 1951. Til leje af fremmede skibe brugte kompagniet i 1952 over 8,8 millioner kroner. De samlede udgifter til skibene udgjorde ialt omtrent 112 millioner.

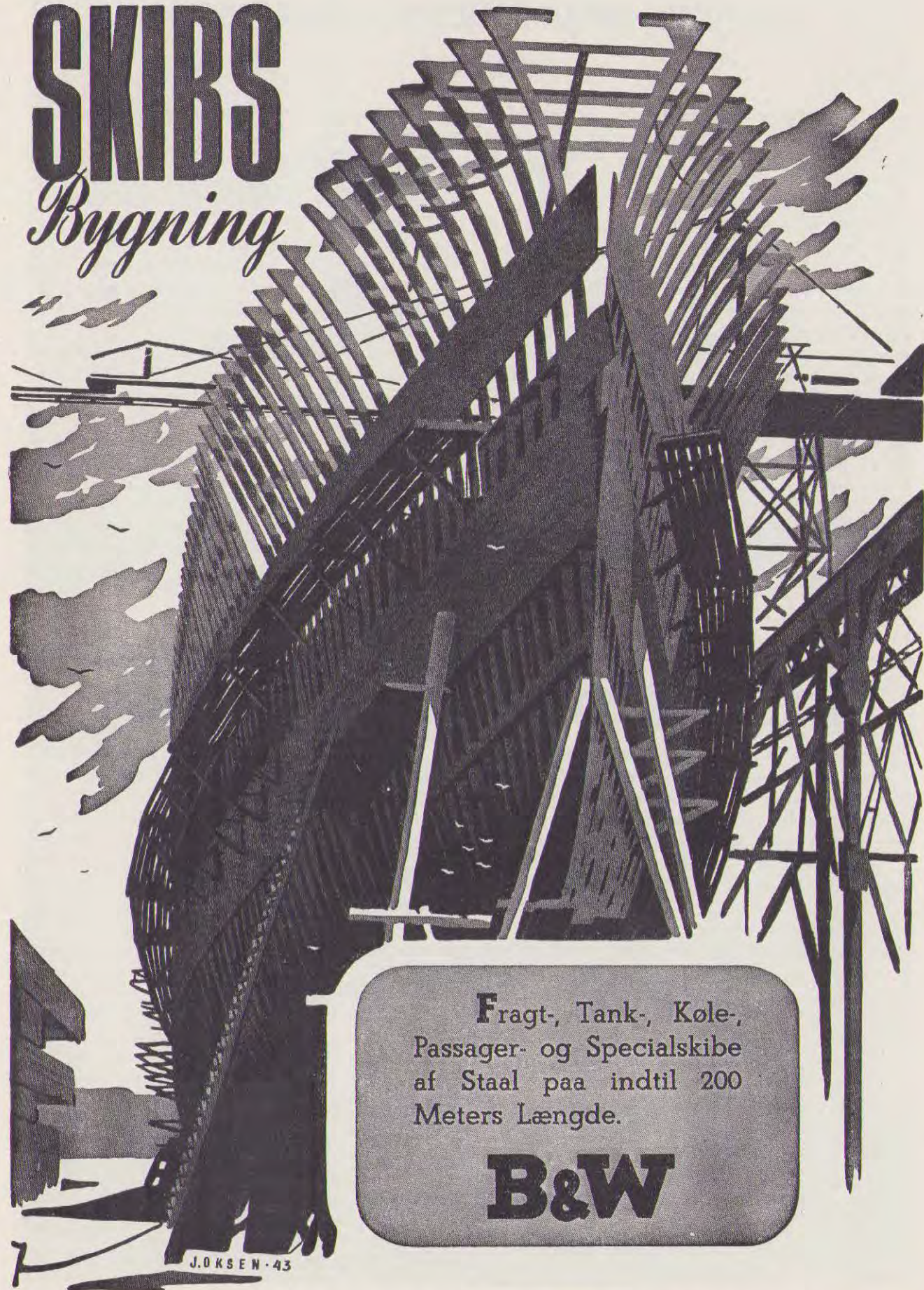
Posten „indsejlede fragter, passagerpenge etc.“ lød på noget over 193 millioner kroner. I disse indtægter har der altså været en nedgang på ca. 4½ million i forhold til 1951.

O. L.

Husk, at medlemmer af selskabet „**Handels- og Søfartsmuseets 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 Kronborg eller på „Vikings“ ekspedition, Christiansborggade 1, tlf. Byen 8040

SKIBS Bygning



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

B&W

Fra Værft · Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. april 1953



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 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. 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 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

Verdens største malmskib på prøvetur

Fredag den 27. februar gik M/S „Tarfala“ på 25.930 tons d. w. på prøvetur fra Götaverken. Skibet, som er bygget til Trafikaktiebolaget Grängesberg, Oxelösund, er verdens største kombinerede malm- og tankskib. „Tarfala“ er ikke blot det største i den „kombinerede gruppe“, men også når det gælder malmskibe i det hele taget.

„Tarfala“ har en noget større længde og desuden en større bredde end tankskibet „Brita Onstad“ på 28.850 tons d. w., som Götaverken leverede i fjor, men den mindre dødvægt beror på, at „Tarfala“ som malmskib har en kraftigere konstruktion, og at fribordet er større på et tankskib.

M/S „Tarfala“ er bygget til Lloyd's Registers højeste klasse med følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	198,6 m
Største bredde på spant ...	24,5 m
Dybde	14,2 m
Middeldybgang på sommerfribord	9,7 m

Konstruktionen af skibet er i korthed den, at malmlasten skal ligge som centerlast, og ved siderne og under den er der tanke for olielasten. Da malmen har så stor vægt, lastes skibet ned til fribordsmærket

alene med malmlast, og lasttankenes kapacitet er også tilstrækkelig til, at man alene med olielast kan få skibet ned på mærket.

Der findes kun to malmlastrum, men de har forsvarlige dimensioner. De er hver ca. 60 m lange, 11 m brede og 10 m høje. De rummer tilsammen ca. 13.000 m³. Lastningen foregår som bekendt på den måde, at malmen styrtes ned i lastrummene, og hele skibet kan derfor lastes på nogle få timer.

Selv som tankskib kan „Tarfala“ lastes og losses meget hurtigt. De fire store, dampdrevne lastoliepumper har en kapacitet på 1.600 tons i timen. Til pumpning af ballastvand findes to elektriske centrifugalpumper med en sammenlagt kapacitet på 200 tons i timen. Lasttankene har et rumfang på ca. 28.800 m³.

Skibet har langskibs spanter både i bunden og i siderne og er bygget med korrugerede skodder af Götaverkens type. Skroget er isforstærket og helsvejst. Under dækket er der indbygget to tunneller, hvorigennem besætningen i hårdt vejr kan tage sig frem mellem hytten, det midtskibs hus og bakken uden at være udsat for den overbrydende sø. I disse tunneller er desuden oplagt skibets elektriske kabler, telefonled-



G. W. Frydenlund & Søn

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

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

ninger etc. — Skibet er forsynet med tolv store lastluger, hver 7,5×7,7 m. Lugerne er af en ny type, som Götaverken har taget patent på. De drejes opad, når de åbnes. De er forsynet med et led på midten, og den ene halvdel løber på et par stål-ruller på lugekarmen, medens den anden halvdel er fastgjort til lugekarmen med kraftige hængsler. Ved hjælp af et vægstangs- og bloksystem får man lugens midterparti til at løfte sig, når trækkekræften sættes ind. Lugen rejses gradvis op og låses fast, når den er helt oppe.



Takket være den nye konstruktion har man kunnet udelade alle krantstøtter og bomme, som ellers havde været nødvendig ved almindelige luger. Trækkekræften tager man fra skibets to kraftige varpespil, som ved hjælp af wirer er forbundet med lugernes løftegrejere.

Skibet er forsynet med en helt moderne udrustning i form af radar, gyrokompass med selvstyrer, radiopejleapparat, ekkolod, SAL-log, Götaverkens lodicatorapparat til lastfordeling, centralantenneanlæg etc.

Besætningen på „Tarjala“ får rummelige og smukt indrettede enmandskamre. Kun de seks yngste af den 54 mand store besætning bor i tomandskamre. Både officerer og mandskab har kamre og messer i hytten. I den tårnlignende midtskibs opbygning findes der kun kamre for radio og navigation, en søkahyt for kaptaj-

nen og et lods-kammer. I apteringen indgår foruden de sædvanlige messer og opholdsrum også et stort fritidsrum med filmudrustning, spilleborde, pingpongborde etc. Et bibliotek savnes heller ikke. Der findes også badstue ombord og mekanisk vaskerum med vaskemaskine, centrifuge etc. En praktisk detalje er det vaskbare plastictæppe, som er anvendt i alle gange og passager ombord.

Skibets kontraktlige fart er 14,5 kn. på fuld last. Hovedmotoren er den største svejste motor, der er bygget af Götaverken. Den er ligesom hjælpemotorerne af værftets egen konstruktion. Den har 9 cylindre med en diameter på 760 mm og en slaglængde på 1.500 mm. Ved 112 omdrejninger pr. minut udvikler den 10.000 IHK svarende til 8.200 AHK.

De tre hjælpemotorer har 6 cylindre med en diameter på 300 mm og en slaglængde på 450 mm. Ved 350 omdrejninger pr. minut udvikler de hver 360 EHK. De er koblet til 240 kW generatorer.

I maskinanlægget indgår også to store dampkedler, hver med 300 m² hedeplade, for drift af lastoliepumperne og for opvarmning af olie-lasten.



Lastlugerne af Götaverkens eget patent prøves.



„Bonanza“'s søsætning.

Stabelafløbning ved Götaverken

Ved Götaverken søsattes den 5. marts et linie-motor-skib på ca. 9.500 tons d. w. til A/S Ganger Rolf, Fred. Olsen og Co., Oslo.

Dåben forrettedes af fru Hertha Usterud-Svenssen, som gav skibet navnet „Bonanza“.



KGL. HOFMØBELFABRIKANT
C. B. HANSENS ETABL.

BREDGADE 32
København K.
Central 386 — 11,386 — 11,585

DAMPSKIBSSELSKABET

TORM

AKTIESELSKAB
Grundlagt 1889

Telefoner: Central 2437-16570 — Rigstelefon 203
HOLMENS KANAL 42 — KØBENHAVN

Skibets forstævn prydes af en gallionsfigur forestillende en indianerhøvding. Den er udført af den norske kunstner Nome og er støbt af Kristiania Kunst- og Metalstøberi.

Skibet bygges til Det Norske Veritas højeste klasse og har hoveddimensionerne:

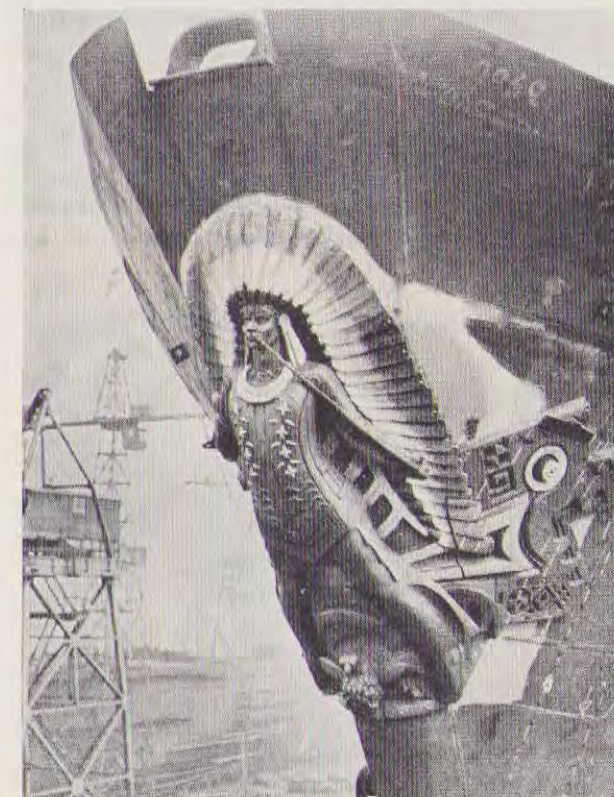
Længde overalt	155,8 m
Største bredde på spant	19,4 m
Dybde til shelterdæk	12,2 m
Dybde til hoveddæk	9,4 m
Middeldybgang på sommerfribord	8,2 m

En del af lastrummene skal indrettes til kølerum med mulighed for at holde en temperatur på —20° selv i tropiske farvande.

Skibet får også passageraptering for 12 passagerer. Al aptering kommer til at ligge midtskibs, selv mand-skabets.

Hovedmotoren er af Götaverkens egen konstruktion og fremstilling. Den er svejst og udvikler ved 112 omdrejninger pr. minut 10.000 IHK. De 9 cylindre har en diameter på 160 mm, og slaglængden er 1.500 mm.

På fuld last skal skibet kunne gå 17 kn.



Gallions-figuren på „Bonanza“ er udført af den norske kunstner Nome.

REDERIAKTIESELSKABET

KONGSSUND

Bornholmegade 3, K

Central 1535

M/s „Samoa“

Torsdag den 12. marts søsattes fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's skibsværft på Refshaleøen fragtmotorskibet „Samoa“, nybygning 688, kontraheret af Aktieselskabet Det Østasiatiske Kompagni, København.

Skibet er et søsterskib til M/S „Songkhala“ og bygget til Lloyd's Register of Shipping's højeste klasse +100 A.I. med dimensioner svarende til en middeldybgang af 8.306 + R.M.C.

Hoveddata for „Samoa“ er:

Længde mellem perpendicularer	138,99 m
Bredde på spant	19,05 m
Dybde til øverste dæk	11,66 m
Dybde til 2. dæk	9,07 m
Dybgang	ca. 8,30 m
Dødvægt	ca. 9.944 tons
Fart på lastet prøvetur	16,8 knob

Skibet har krydserhæk og fremfaldende stævn og er forsynet med to tobens master og et sæt tobens lademaster.

Maskinrummet er midtskibs, og der er tre lastrum foran og to lastrum agter for dette. Den agterste del af last 3 og forreste del af last 4 udgøres af fire højtanke til transport af vegetabilsk olie. I last 3 på mellemdæk er indrettet to lastkølerum med et samlet rumfang på cirka 230 m³.

Hovedmaskinen er en syvcylindret, B&W enkeltvirkende, totakts, krydshoved-dieselmotor 774-VTBF-160



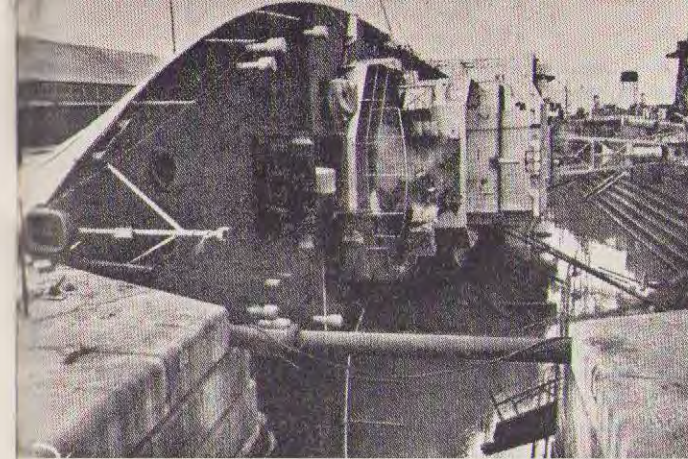
Ved „Samoa“'s dåb. Fra venstre: Prins Axel, Prinsesse Margaretha, direktør Hakon Christiansen og frue (skibets gudmoder), ingeniør C. A. Møller og direktør Niels Munch.

med udstødsturboladning og indrettet for anvendelse af såvel diesel- som kedelolie.

Motoren udvikler normalt 9800 IHK ved 115 omdr./min. og er af B&W's nyeste type med turboladning.

Hjælpemaskineriet består af tre firecylindrede, firetakts, enkeltvirkende dieselmotorer, type 425-MTH-40, der hver udvikler 180 EHK ved 400 omdr./min., svarende til 120 kW ved 220 volt. Motorerne kan forbrænde såvel diesel- som kedelolie.

M/S „Samoa“ er forsynet med de mest moderne navigationsmidler, såsom radiopejler, radar, gyrokompass med selvstyring, ekkolod, elektrisk log etc.



Oversvømmelserne i England

På Sheerness orlogsværft løb to tordokke fulde af vand. Øverst til venstre er en fregat „Berkeley Castle“ på 1.100 tons væltet, da vandet løftede den ud af forstøtningerne i dokken. Ved siden af ses undervandsbåden „Sirdar“, som havde fået nogle plader taget ud i klædningen. Den kæntrade, da vandet løb ind over dokporten.

Tilhøjre herfor: Under en stærk orkan strandede damperen „Liberty“ den 17. januar 1952 i Portheras Cove nær Penzance. Billedet viser, hvad der blev af den. I baggrunden til venstre ses en af kedlerne.



„Samoa“ glider i vandet.

„MERMAN“ Redningsvest

Godkendt af Statens Skibstilsyn



Den nye uforgængelige Redningsvest med special imprægneret Glaslærred og Fyldmaterialer af expanderet Plastic. Samme Model leveres ogsaa med imprægneret Bomuldsdug og Java-Kapok.

LAURITZ ANDERSEN & CO.

Cort Adelersgade 10, København K.
Central 1501—6435

M/s Tagus

Den 27. februar leverede Kockums Mekaniska Verkstads AB i Malmö lastmotorskibet „Tagus“ til Wilh. Wilhelmsen, Oslo.

M/S „Tagus“ er helsejst og bygget som åben shelterdækker til Lloyd's Registers højeste klasse med følgende dimensioner:

Længde overallt	152,05 m
Længde mellem perpendicularer ..	143,25 m
Største bredde på spant	19,54 m
Dybde til hoveddæk	9,65 m
Dybde til shelterdæk	13,08 m
Dybgang med fuld last	8,46 m
Bruttodrægtighed (engelsk mål) ..	6.397 tons
Nettodrægtighed (engelsk mål) ...	3.714 tons
Dødvægt	10.600 tons
Rumfang af laster incl. højtanke ..	18.400 m ³ grain

Rumfang af laster incl. højtanke ..	17.000 m ³ bales
Rumfang af kølerum	900 m ³
Rumfang af tanke for vegetab. olie ..	765 m ³

Fremdrivningsmaskineriet, som består af en ticylindret, enkeltvirkende, totakts Kockum—MAN dieselmotor, udviklende 9.000 EHK ved 115 omdrejninger pr. minut, beregnes at give skibet en fart af 17,6 kn. på fuldlastet prøvetur.

I lighed med andre skibe til Wilhelmsen-rederiet findes apteringen i to dækshuse midtskibs for tolv passagerer og officerer og for mandskabet agter i hytten.

Efter godkendte prøver på Øresund blev skibet overtaget af rederiet repræsenteret af skibsreder Tom Wilhelmsen.



„Tagus“ gennemsejler prøvemilen.

D/s SOLNÆS A/s

CHR. ANDERSEN
Østerbrogade 6
Telf. Tria 3301 — 3302
Telegram: „SOLNESHIP“

Overtagelse af M/T „Helene Mærsk“ af København

Overtagelse af M/T „Helene Mærsk“ af København.
A/S Dampskibsselskabet Svendborg og Dampskibsselskabet af 1912 A/S's tankskibsnybygning ved Mitsui Shipbuilding & Engineering C., Ltd., Tamano (Japan), er overtaget den 2. marts i Tamano. Skibet har fået navnet „Helene Mærsk“.

Nybygningen har følgende hoveddimensioner:
Længde mellem perpendicularer 161,5 m
Bredde 21,4 m
Dybde til hoveddæk 12,3 m
og laster ca. 19.250 tons d. w. på ca. 9,7 m.

Skibet har ialt 24 tanke, 8 centertanke og 2×8 sidetanke, samt et pumperum midtskibs og et mindre pumperum forude. Det er udstyret med rigelige og kraftige pumper i stand til at losse ca. 1.500 tons pr. time og er forsynet med varmespiraler i alle lasttanke.

Skibet har en smuk og rummelig aptering for kaptajn officerer og mandskab med eetmandskamre for alle voksne og er forsynet med de bedste og nyeste navigationsinstrumenter og udstyr, såsom radar, gyrokompas, ekkolod, selvstyrer etc.

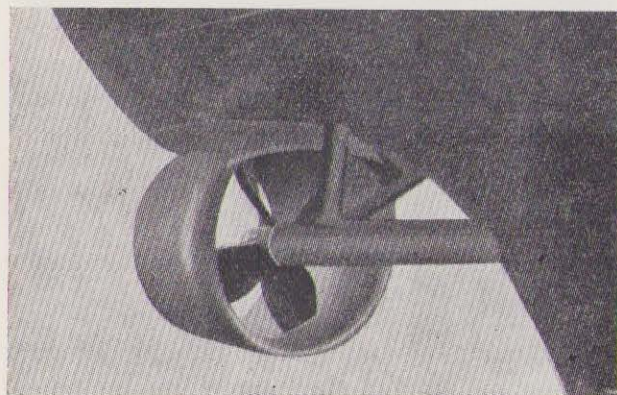
Hovedmaskineriet er Mitsui/B&W type 1/974-VTF-160, 9 cylindre, cylinderdiameter 740 mm, slaglængde 1600 mm, normal ydeevne 10.300 IHK ved 115 omdrejninger pr. minut, der giver skibet en fart af 15,25 kn. lastet. Skibet har endvidere damphjælpemaskineri.

Rederierne var med overtagelsen repræsenteret af inspektør V. Møller, rederiets tilsynsførende samt af de ledende herrer ved Maersklines Japan-kontor. I prøveturen deltog endvidere direktør H. Meinich fra SAS.

Skibet føres af kaptajn H. Dichmann, og P. Møller er maskinchef.

Skruer med stilbare blade og Kort-dyser

I Schweiz, Holland, Sverige og Nordamerika vokser i dag interessen for skruer med stilbare blade synligt, da det er lykkedes at konstruere dem, så de er pålidelige selv for store ydelser (i Sverige op til 7000 i.h.k.). Skruen med stilbare blade tilpasser sig i mange



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

retninger fortrinligt til dieselmotordrift. Enhver ændring kan ske uden tab i motorens ydelse, hvorved et stort kompressoranlæg og direkte omstyring bortfalder. Motoren løber altid i een retning, selv når den ellers skulle være stoppet. Uden frygt for, at motoren skal gå i stå, kan skibet sejle med enhver ønsket ringe fart, en egenskab, som er af værdi ved manøvrering af store skibe i havn, eller når slæbetrossen totner op for motorslæbebåde.

For tiden er skruer med stilbare blade meget dyre, hvilket for skruer med stor diameter hindrer bestillingerne. For store skruer med stilbare blade og motorer med middelstore omdrejninger er desuden et gear nødvendigt. Derfor har fabrikanterne af skruer med stilbare blade næsten været tvungne til at tilbyde mindre skruer med middelstore omdrejningstal og forbedre deres dårligere virkningsgrad med en Kort-dyse. Således blev i Sverige lige efter krigen to slæbebåde med 600 h.k. forsynet med stilbare skruer og Kort-dyse. Ka-Me-Wa leverer nu en skrue med stilbare blade ved ombygningen af en 1200 h.k. slæbebåd, som også skal have Kort-dyseror.

Hvad et Kort-dyseror er, viser billedet. Kort-dysen overtager samtidig rorets funktion. Ved hjælp af en lodret rorstamme kan den drejes 30° til hver side for skruens omdrejningsplan. Når roret skal lægges i borde, bliver vandstrålen fra skruen samlet kastet ud til siden. Det er ganske ligegyldigt, om skibet gør fart eller ligger stille, og om skruen går frem eller bak. Følgen er en overordentlig god manøvrevevne.

I Canada bygger man for tiden to 800 ts d.w. fragtskibe med skruer med stilbare blade og Kort-dyse, og i U. S. A. prøves den samme kombination i en mindre slæbebåd.

Schelde-skruen med stilbare blade er særlig egnet til kombination med Kort-dyse, da den i forhold til andre skruer med stilbare blade har en betydelig mindre diameter af navet.

Alt i alt kan man fastslå, at de her nævnte nykonstruktioner betegner en værdifuld udvikling for skibes fremdrivning, som dels allerede er udført, eller som man kan vente i den nærmeste fremtid. Parallelt hermed kan man desuden vente en betydelig stigning i ydelsen af motorer med middelstort omdrejningstal ved en stor forøgelse af det indicerede middeltryk og som følge deraf sandsynligvis mulighed for anvendelse af sværere olier til de hurtigere gående dieselmotorer.

M/s „Tello“

M/S „Tello“ er et shelterdækket motorskib bygget for rederiet Hans Svenningsen af A/S Svendborg Skibsværft. Skibet er, ligesom samme rederis M/S „Teddy“, konstrueret af civilingeniør Knud E. Hansen, med særlig hensyntagen til transport af avispapir, en fart hvori rederiet især har specialiseret sig.

Transport af de kostbare papirruller kræver vidtgående hensyn til lastrummenes og lugernes konstruktion, således at skarpe kanter og konstruktioner undgås. Tanktoppen er således udført glat helt ud til skibssiderne, og lastrubberne er anbragt vertikalt glat med spanterne. Hoveddækslugerne er så store, at mellemdækket indskrænker sig til en smal stringer langs skibssider og skodder. Hoveddækkets 2 luger er 42' lange med karmenes underdel skråt afskåret for at undgå beskadigelse under losningen.

Med henblik på hurtigst mulig af- og tildækning af lugerne, hvad der især er af betydning i tilfælde af regnbyger, er lugerne forsynet med et specielt lugearrangement, der muliggør, at lugerne kan åbnes ved træk fra skibets elektriske spil i løbet af ca. 1 minut. Lugedækslerne kan iøvrigt betjenes på almindelig måde, således at enkelte dæksler eller partier af lugen kan åbnes alene, om dette skulle ønskes. Der er iøvrigt anbragt vandtætte adgangsluger til lastrummene, således at disse er tilgængelige selvom lastlugerne er skalkede.

Lastrummene er, med henblik på evt. transport af frugt og lignende, forsynet med store ventilatorer med specielle, effektive, selvindstillelige KEH-hætter og arrangeret således, at elektriske ventilatorer kan indbygges svarende til „cargo vent“-systemet.

Skibet er bygget med konstruktørens specielle krydserræk-konstruktion, en form, der er velkendt herhjemme, bl. a. fra en række Reefer-både, og med moderat faldende førstævn. Formen er iøvrigt fyldig over vandet med henblik på opnåelse af den størst mulige sødygtighed.

Hoveddimensionerne er:

Længde	63,4 m
Største bredde på spant	9,9 m
Dybde til shelterdæk	5,9 m

Skibet er bygget til Bureau Veritas højeste klasse med isforstærkning. Bruttotonnagen er 493 tons og dødvægten som åben shelterdækker 875 tons på en dybgang af kun 3,6 m. Den totale lastrumskubic er 1965 m³.

Når det er lykkedes i et skib af denne størrelse at opnå så store lastrum og lastluger, skyldes dette, at tonnageåbningen er anbragt agtenfor dæksopbygningen agter, en ny konstruktion i hvert fald for danske skibe.

Maskinrummet er som sædvanligt for denne størrelse skibe anbragt agter og al aptering samlet i en kompakt opbygning her. Apteringen er udført efter princippet indvendig passage overalt i tilfælde af dår-

ligt vejr, et princip, der — ikke mindst på baggrund af de mange forlis i vinterens løb — må anses for meget formålstjenlig.

Apteringen er af rederiets høje standard med enkeltmandskamre og kun tomandskamre for den yngste del af besætningen, i lyse venlige rum med køjgardiner, køjgardiner og polstrede hynder overalt. Bordene er overalt belagt med plastic. Der findes rindende koldt og varmt ferskvand i alle håndvaske og vaskerum med hydroforanlæg i motorrummet.

Skibet er det første danskbyggede skib af denne størrelse bygget med Marshall-lån, og rederiet har sat en ære i — selv med økonomiske ofre — at skibet skulle fremtræde som 100 % dansk, selv stål materialet er dansk, leveret af Det Danske Stålværk. Ankerspil, de 4 elektriske lossespil, der betjener skibets 4 lossebomme samt forhalingsspillet agter er af Thriges fabrikat. Den hydrauliske styremaskine er A/S Svendborg Skibsværfts kombinerede hånd- og elektriske type. Hovedmotoren er en B & W firecylindret totakts motor, der ved ca. 300 o/m udvikler 800 BHK og beregnes at give skibet en fart i søen på 11½ knob fuldt lastet. På prøveturen blev opnået en fart på næsten 13 knob. Skruen er udført af nikkel-aluminium bronzelegering, der er velegnet også til issejlad.

Hjælpemaskineriet består bl. a. af to 75 hestes hjælpemotorer af Bukh's fabrikat, ligeledes er alle pumper og øvrige maskineri i motorrummet af dansk fabrikat. Navigationsudstyret indbefatter de moderne hjælpemidler som decca, radiotelefonianlæg, pejler m. v.

Skibet er helt igennem af dansk skibs- og maskinbygnings samt rederiets høje standard.

Den 18. marts afgik „Tello“ på sin jomfrurejse for at hente en ladning papir.

**BALTICA
FORSIKRING**

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



„Vivex“ løber i vandet fra Götaverken.

Tankmotorskibet Vivex

Ved Götaverken søsattes den 17. marts et tankmotorskib på 17.400 tons d.w., som er bestilt af rederi AB Trans-Ex, Göteborg.

Dåben forrettedes af fru Ulla Lagerlöw, som gav det nye skib navnet „Vivex“.

Skibet er af værftets nye moderniserede tanktype, som er særlig konstrueret med tanke på bygning i sektioner, og er det tredje skib af denne type, som værftet har sat i vandet i løbet af nogle måneder. Skroget har langskibs spanter, er helsvejst og har moderne udformede overbygninger. De lang- og tværskibs skodder er af Götaverkens korrugerede type.

Skibet bygges til Det Norske Veritas højeste klasse og har hoveddimensionerne:

Længde overalt	167,6 m
Største bredde på spant	20,1 m
Dybde	12,0 m
Middeldybgang på sommerribord	9,2 m

Lasttankene rummer 23.400 m³. De to pumperum har hver to pumper med en kapacitet på 400 tons i timen hver.

Skibet skal have den mest moderne udrustning i form af radar, gyrokompas etc. Værftets lastfordelingsapparat Lodicatorm skal også installeres.

Besætningen får smukke kamre og messer, og et mekanisk vaskeri bliver indrettet.

„Vivex“ er kontraheret for en fart på 14,5 kn på fuld last.

Hovedmotoren er en svejst ni-cylindret, totakts enkeltvirkende dieselmotor af Götaverkens konstruktion og fabrikat. Cylinderdiametere er 680 mm og slaglængden 1.500 mm. Ved 112 omdrejninger pr. minut udvikler den 3.300 IHK. Ligesom hovedmotoren er også hjælpemotorerne af Götaverkens konstruktion og fabrikat.



CHR. ANDRESEN

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Dania“

Amaliegade 33 - Telef. 11598 - 11568

Alle henvendelser til „Vikingen“ bedes tilsendt redaktionen og ekspeditionen, Christiansborggade 1. Telefon Byen *3040. — Ansvarshavende: Redaktør Axel Barentzen.
Annonceafdelingen: Telefon Byen *3040, 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
1. maj

Frivagt på „Lilla Dan“

Foto af GUNNAR ANDERSEN

(Fra Velfærdsrådets foto-konkurrence)

1953 - nr.
30. årgang



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

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

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

AKTIESELSKABET
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI
 KØBENHAVN

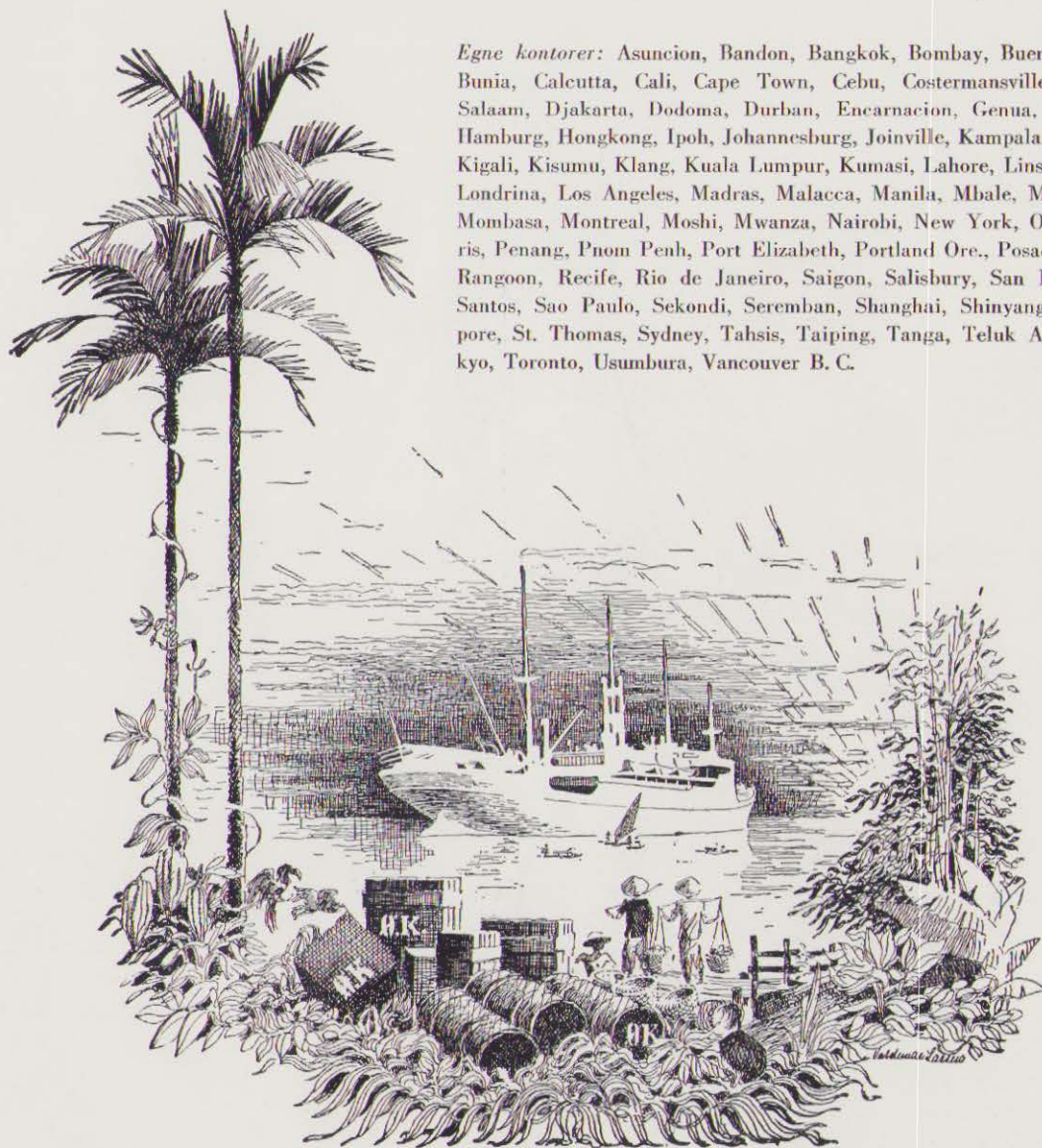
IMPORT til Europa af oversøiske produkter.

EXPORT oversøisk af europæiske varer.

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

Regulære afsejlinger til Ceylon, Indien, Pakistan, Burma, Malaya, Indonesien, Thailand (Siam), Indo-Kina, Philippinerne, Kina, Japan, Australien, Ny-Zealand, 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, Cape Town, Cebu, Costermansville, Dar-es-Salaam, Djakarta, Dodoma, Durban, Encarnacion, Genua, Haadyai, Hamburg, Hongkong, Ipoh, Johannesburg, Joinville, Kampala, Karachi, Kigali, Kisumu, Klang, Kuala Lumpur, Kumasi, Lahore, Lins, London, Londrina, Los Angeles, Madras, Malacca, Manila, Mbale, Melbourne, Mombasa, Montreal, Moshi, Mwanza, Nairobi, New York, Osaka, Paris, Penang, Pnom Penh, Port Elizabeth, Portland Ore., Posadas, Prae, Rangoon, Recife, Rio de Janeiro, Saigon, Salisbury, San Francisco, Santos, Sao Paulo, Sekondi, Seremban, Shanghai, Shinyanga, Singapore, St. Thomas, Sydney, Tahsis, Taiping, Tanga, Teluk Anson, Tokyo, Toronto, 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

Korn-kapsejladserne

Af OTTO LUDWIG

Det er blevet sagt før, og det er desværre sandt: De store sejskibes tid er forbi! De få storsejlere, som endnu er tilbage, befarer havene som ensomme fugle og som et minde om en svunden tid. Under de såkaldte hvede-kapsejladser viste nogle af dem sig endnu i deres fulde vælde.

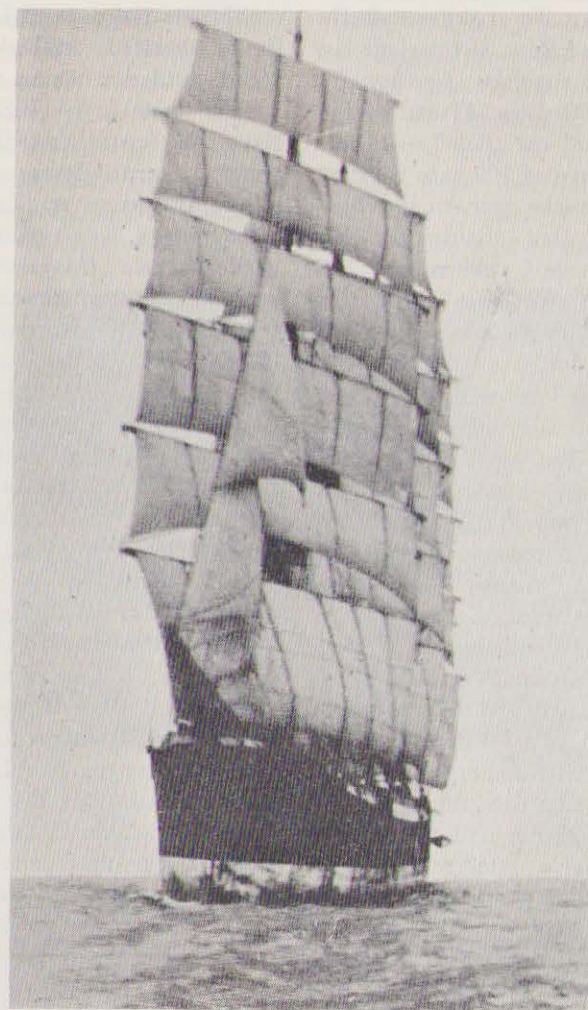
Historien om transporten af korn fra det sydlige Australien til Europa er meget gammel, men det var først fra 1927, at aviserne og folk i land begyndte at interessere sig for den. Det blev nemlig fortalt, at Gustaf Eriksons 4-mastede stål-bark „Herzogin Cecilie“ havde gjort en rejse fra Australien til Falmouth på 88 dage, og selv om det bagefter viste sig, at skibet havde været ti dage længere om turen, var det en præstation, der imponerede verdenspressen. Fra nu af var skibene i hvede-farten godt stof. Mennesker, der aldrig før havde interesseret sig for skibsfart, gik op i beretningerne om sejladsene, som havde det været derby-referater.

Den første verdenskrig betød et come-back for sejskibene, der i mange tilfælde opnåede ret høje fragtrater på grund af knapheden på dampere. Efter krigen var der desuden meget stor efterspørgsel på australsk hvede her i Europa, og i 1921 sejlede ikke min-

dre end 120 sejskibe til Spencer Gulf i håb om at få en fragt. 68 af skibene fik en last hvede om bord, mens de resterende skibe måtte søge andre fragter så langt borte som i Sydamerika. Af de heldige, som fik en hvedefragt, gjorde den finske „Marlborough Hill“ den hurtigste hjemrejse, nemlig på 91 dage. En norsk deltager, fuldriggeren „Janna“, forliste med mus og mænd. Den eneste danske deltager, 4-masteren „Viking“, kom hjem som nr. 7 på 107 dage.

Det følgende år fik ikke ret mange skibe heldet med sig. Kun fire sejskibe fik en last hvede om bord. Den hurtigste hjemrejse blev igen gjort af et finsk skib, „Milverton“, der sejlede fra Melbourne til London på 89 dage. Af de skibe, som forgæves sejlede til Australien denne gang, kan nævnes 4-mast-stålbarken „Herzogin Cecilie“. Det var første gang, Erikson forsøgte sig med dette skib i hvede-farten. Men skønt „hertuginde“ ikke fik lasten fyldt med hvede, gjorde hun sig under kaptajn Ruben de Cloux meget fordelagtigt bemærket ved at sejle i ballast fra Melbourne til Taltal på 35 dage. Udrejsen med tømmer fra Sverige til Melbourne klarede hun også fint. Turen tog kun 92 dage.

Heller ikke det følgende år havde „Herzogin Ce-



„Priwall“ i al sin sejlpragt. Skibet vandt hvede-racet i 1935 med 91 døgn fra Port Victoria til Queenstown.

cilie“ held til at få last, men gjorde endnu en gang det finske flag ære ved at sejle fra Lizard til Port Phillip på 67 dage. Blandt de otte skibe, der fik lasten fyldt med australsk hvede i 1923, var „Viking“, der gjorde rejsen fra Geelong til Falmouth på 119 dage. Årets „vinder“ blev den svenske „Beatrice“, der klarede turen fra Melbourne til London på 83 dage. Det var en meget fin præstation af den 4-mastede bark.

Når man taler om korn-kapsejladserne, må man erindre, at der i og for sig ikke var tale om race. Skibene lastede og lossede nemlig i forskellige havne og kastede los på forskellige tidspunkter. Sommetider kunne der dog blive tale om reelle kapsejladser. I 1923 forlod det finske 4-mastede skonnert-skib „Mozart“ (reder: Hugo Lundqvist) og den svenske „Gullmarn“ Melbourne på samme dag — og begge med Queenstown som mål. Og det blev en spændende kapsejlad! „Mozart“, der brugte 131 dage om rejsen, sejrede med kun en dag foran „Gullmarn“.

I „racet“ 1924 deltog 11 skibe. Igen var det den svenske „Beatrice“, der løb af med „sejren“ og gjorde sejladserne fra Melbourne til London på 86 dage. „Viking“, der opnåede den 8. bedste tid, var 119 dage om rejsen fra Geelong til Antwerpen.

1925 blev et af de store år for korn-skibene. Hele 21 sejlskibe blev lastet med korn. To af skibene skulle dog ikke længere end til Callao i Peru. Det drejede sig om „Herzogin Cecilie“ og den engelske „Garthpool“, der brugte henholdsvis 51 og 80 døgn. Af den øvrige flåde var den franske „Richelieu“ (ex „Pola“ — søsterskib til „Priwall“) den hurtigste med 102 dage fra Port Lincoln til Falmouth. Den smukke franskmænd blev iøvrigt ødelagt af brand året efter i Baltimore. „Viking“ var denne gang langt nede i rækken med 138 dage for den samme rejse som „Richelieu“. Det foregående års vinder, „Beatrice“, blev nummer 2 med 103 døgn for rejsen Adelaide—London.

Så kom atter et stort år for korn-skibene. Af den store flåde, der søgte lykken i australske havne, opnåede kun syv hvede-laster. Resten, og deriblandt skoleskibet „København“, der iøvrigt havde gjort en fin udrejse med 81 dage fra Plymouth til Melbourne, måtte søge fragter andre steder. I stedet for korn fik de fleste af disse skibe fugle-møg (guano) i lasten! — Året var forresten ikke bemærkelsesværdigt ved hurtige hjemrejser. Det hurtigste af skibene, belgieren „L'Avenir“, brugte 110 dage til turen Geelong—Lizard. „Beatrice“, der igen blev nr. 2, brugte 118 dage til turen Melbourne—London. Tyskeren „Carl Vinnen“ brugte 126 døgn til turen fra Albany til Hamborg. „Herzogin Cecilie“ gjorde dette år en af sine dårligste rejser under finsk flag ved at bruge 139 døgn til rejsen Port Lincoln—Falmouth. Den allerlængste rejse havde briten „Garthpool“, men dette skib var også så uheldigt at få sit ror beskadiget i hårdt vejr og måtte stoppe op i Rio de Janeiro for reparation, hvorefter kursen sattes mod Falmouth. Hele turen varede 140 dage.

Og så er vi nået frem til 1927, da verdenspressen fik øje på korn-skibene og gjorde en sensation ud af

deres sejladser. Tidligere havde hverken skipperne eller deres redere gjort sig ret store anstrengelser for at presse skibene til hurtige rejser. En uge mere eller mindre spillede ingen større økonomisk rolle i sammenligning med de udgifter, der kunne løbe på ved at sejle så hårdt, at sejl og rigning risikerede at blive ødelagt. Men da folk i land begyndte at indgå høje væddemål om turene, smittedes både besætningerne og rederne. Hvis de ikke ligefrem selv deltog i væddemålene, satte de i det mindste en ære i at være blandt de hurtigste og i at blive nævnt i verdenspressen.

I det nævnte år satte en flåde på 18 store sejlskibe sejl for Australien. Blandt dem var „København“, der gjorde sig bemærket ved en rejse på kun 78 dage fra Skagerak til Adelaide, mens den fejrede „Herzogin Elizabeth“ brugte 91 dage til turen Hamborg—Adelaide. På turen til Australien var den norske fuldrigger „Skaregrom“ forøvrigt så uheldig at sejle alle sine master over bord, hvorefter den blev bugseret ind til Azorerne, hvor den snart efter blev hugget op. Hele den resterende flåde opnåede høje fragter, og som tidligere nævnt var „Herzogin Cecilie“ den hurtigste på hjemrejsen med sine 98 dage. „København“ blev nr. 2 med 109 dage fra Adelaide til Falmouth. Når man ser bort fra amerikaneren „E. R. Sterling“, der på grund af havari brugte 286 dage til London, sluttedes feltet af den finske 4-mastede stålbank „Olivebank“, der anvendte 166 dage til den samme tur som det danske skoleskib.

Det næste år — 1928 — sejlede kun elleve sejlskibe mod Australien. Alligevel blev året et af de mest omtalte i korn-sejladsernes historie. Det var på udrejsen til Australien, at „København“ forsvandt, og både „Hougoumont“ og tyskeren „Gustav“ (ex „Austria“) havde havari. „Hougoumont“, som Erikson i januar købte af Glasgow-rederen John Hardie for 3.500 £, nåede ikke at få fragt, men hele den resterende flåde inklusive „Gustav“, der hurtigt fik repareret, og som samme år overgik til Eriksen under navnet „Melbourne“, fik lasterne fulde af hvede. Endnu en gang var „Herzogin Cecilie“ hurtigst med 96 dage fra Port Lincoln til Falmouth. Svenskerne besatte de to næste pladser med 4-mast-barken „C. B. Pedersen“ og „Beatrice“, der brugte henholdsvis 104 og 114 døgn til rejsen Australien—England. Den langsomste af koblet var det finske skoleskib „Favell“, der gik fra Geelong til Queenstown via Kap det gode Håb på 205 dage.

„Favell“ tog på en måde revanche det følgende år ved at være det hurtigste af 16 sejlskibe på udrejsen. Den brugte 85 døgn til sejladserne Greenock—Geelong. 14 af skibene opnåede fragter i Australien i 1929, og endda gode fragter, der lå en hel del højere end dem, der blev budt de få dampskibe, som på det tidspunkt konkurrerede med sejlerne i hvede-farten! Finnerne besatte de tre første pladser i dette års race med 4-mast-stålbarkene „Archibald Russel“ (93 døgn Melbourne—Queenstown), „Ponape“, identisk med ex „Bellhouse“ ex „Regina Elena“ (98 døgn Geelong—Falmouth) og „Herzogin Cecilie“ (104 døgn Port Lincoln—Falmouth).

Før racet i 1930 forliste „Garthpool“ (ex „Juteopolis“) på udrejsen, og „Viking“ (kaptajn Hägestrand) deltog for første gang i sejladserne under finsk flag. Sammen med „Viking“ og „Melbourne“ havde Erikson i 1929 også købt „Ponape“, der ligeledes deltog under hans kontorflag for første gang i 1930. Året var iøvrigt meget dårligt for deltagerne. Af de 13 skibe, der drog ud, fik kun 8 fragter, — og endda meget lave fragter. På hjemturen til Europa var „Mozart“ og „Penang“ de hurtigste, men de sejlede også i ballast, fordi de ikke ville acceptere årets utilfredsstillende tilbud. Af de øvrige skibe sejrede „Pommern“ med 104 døgn for turen Wallaroo—Queenstown. „C. B. Pedersen“ blev nr. 2 og „Herzogin Cecilie“, der lige havde skiftet fører, blev nr. 3. „Viking“ og et par andre skibe gik ikke længere end til Callao.

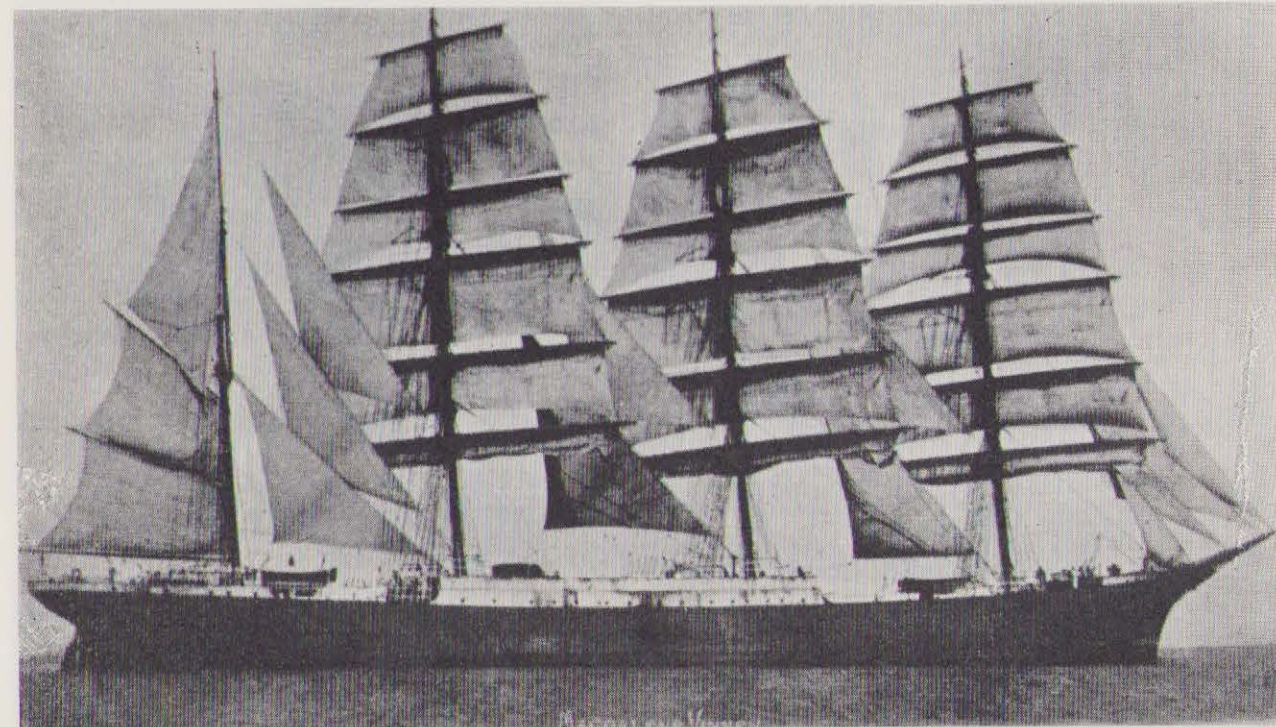
1931 blev et godt år for de skibe, der beskæftigede sig med fragt af australsk hvede. Fjorten store skibe opnåede fine fragter, og hjemrejserne var gennemgængende fine. „Magdalene Vinnen“, den tyske 4-mastede bark, blev årets vinder med 91 døgn fra Port Victoria til London. Men det må bemærkes, at dette skib brugte hjælpe-motor. „Herzogin Cecilie“ sikrede sig sejren blandt de rene sejlskibe med 93 dage for turen Wallaroo—Falmouth. „Viking“ blev nr. 10 og brugte endnu en gang 119 dage til hjemturen. Dette tal synes at have klæbet sig til skibet! Feltets „sorteper“ blev „Hougoumont“ med 139 døgn for turen Wallaroo—Falmouth, hvilket endda ikke var så galt.

Igen fulgte et fint år med rigelige og gode fragter. Hele nitten sejlskibe deltog i sejladserne hjem med korn i 1932. „Magdalene Vinnen“ sejlede fra Port Victoria til London på 101 dage, men blev ikke betragtet som delta-

ger i racet, fordi det igen anvendte hjælpemotor. „Pamir“ og „Parma“ (ex „Arrow“) måtte dele ærens pris som de hurtigste sejlere dette år med 103 dage fra Wallaroo og Port Broughton til Queenstown. Årets race blev iøvrigt meget dramatisk. Den finske 4-master „Melbourne“, der var bygget i 1892 i Glasgow, forliste efter kollision med tankskibet „Seminole“ i Atlanten ud for Irland. Kaptajnen, 3 styrmænd og 8 menige søfolk (deriblandt 3 danske) omkom. 15 mand blev reddet af tankeren. „Hougoumont“, der var bygget i 1897 i Greenock, mistede sine master ud for Australien og endte senere sine dage som kulpram i en syd-australsk havn. Forøvrigt deltog i 1932 to unge kvindelige *apprentices* i racet om bord på „Viking“, der dog havde godt vejr på sin 122 dages rejse.

1933 var fragterne lave, men alle 21 skibe, som søgte laster i australske havne, havde heldet med sig. Igen var „Magdalene Vinnen“, takket være sin motor, den hurtigste. Derefter kom „Parma“ med 83 dage fra Port Victoria til Falmouth, — en fin præstation! Men skibet førtes også af den drevne kaptajn de Cloux fra „Herzogin Cecilie“. De Cloux satte med denne rejse et flot punktum på sin karriere som long-trader og rejste hjem til Åland, hvor han købte sig et lille dampskib ved navn „Bodia“. Hans rekord er ikke senere blevet slået. — Efter „Parma“ kom i 1933 „Pamir“. Den var ni dage længere om den samme tur. Rosinen i pølseenden dannede „Winterhude“ med 144 dage for Wallaroo til Queenstown.

I 1934 satte 22 store sejlskibe sejl for Australien. Nogle meget fine udrejser gjordes af de tyske „Priwall“ og „Padua“, der begge sejlede fra Hamborg til Port Victoria på 67 døgn. Hele flåden opnåede fragter,



Hele fire gange var „Magdalene Vinnen“ hurtigst, men blev alligevel ikke regnet som vinder, fordi hun havde hjælpe-motor om bord.

og igen var „Magdalene Vinnen“ hurtigst på hjemrejsen. Af de rene sejlskibe var „Passat“ den hurtigste med 106 dage fra Wallaroo til Falmouth. „Abraham Rydberg“ (ex „Star of Greenland“) brugte kun een dag mere til den samme rejse. „Parma“ derimod var næstsidst i rækken med 138 dage, efter at have sejret året i forvejen.

I det efterfølgende års flåde af korn-sejlere manglede „Favell“, der var blevet solgt til ophugning efter at være blevet nummer „sjok“ i racet 1934. De øvrige traditionelle 21 deltagere mødte op i australske havne, hvor de alle — undtagen „C. B. Pedersen“ — opnåede fragter. Hjemrejsen vandtes af „Priwall“, der brugte 91 dage fra Port Victoria til Queenstown. „Pommern“ var fire dage mere om turen fra Geelong. „Viking“ præsterede denne gang en fin rejse med 97 dage fra Wallaroo til Falmouth. Gamle „Grace Harwar“ brugte 98 dage til hjemturen, men blev alligevel hugget op samme år, næsten samtidig med „Mozart“. I stedet for „Grace Harwar“ købte Erikson den tyske 4-mastede bark „Moshulu“ (ex „Dreadnought“ ex „Kurt“), for hvilken Gunnar Bomann blev fører.

På rejsen til Australien i 1936 udkæmpede 3-mast-barkerne „Killoran“ og „Winterhude“ (ex „Mabel Rickmers“) en spændende kamp fra Ålands-øerne til Port Lincoln. „Winterhude“, der brugte 116 dage om sejladsen, vandt med kun een dag i forånd. — Alle 17 skibe, der søgte fragter til hjemrejsen, fik det. Racet blev vundet af „Herzogin Cecilie“ med 86 dage fra Port Lincoln til Falmouth. Efter denne fine rejse blev

skibet desværre slået til vrag. Det gik på grund i tæt tåge ved Devon og blev efter nogen tid slæbt ind til Salcombe, men brækkede midt over. Samme år blev iøvrigt „Ponape“ hugget op og „Parma“ degraderet til kullægter. Racet hjem var forresten meget spændende i 1936, idet flere af skibene forlod Australien på næsten samme tid.

15 skibe forsøgte lykken i 1937, og alle fik gode fragter. „Pommern“ og „L'Avenir“ forlod Port Victoria på samme dag og ankom til Falmouth med kun een dags mellemrum. „Pommern“ var den hurtigste af hele feltet med 94 døgn. „C. B. Pedersen“ blev sejlet ned og sank ud for Azorerne. Det var dampskibet „Chagres“, der blev det stolte sejlskibs skæbne. „Chagres“ udførte imidlertid efter sammenstødet et fint redningsarbejde, og ikke een eneste af sejlskibets besætning omkom.

I 1938 figurerede et nyt skibsnavn på deltagerlisten, nemlig „Admiral Karpfanger“. Skibet med dette navn var identisk med 4-mast-barken „L'Avenir“, som Erikson havde købt af belgierne allerede i 1932. Nu havde Erikson solgt skibet, der var bygget af Rickmers i Bremerhaven 1908, til tyskerne, som straks satte det ind i hvede-farten med elever om bord. „L'Avenir“ eller „Admiral Karpfanger“, som det jo nu hed, fik kun en kort karriere under hagekors-flaget. På rejsen hjem fra Australien i 1938 forsvandt barken sporløst. Man regner med, at hun er kollideret med et isbjerg i nærheden af Kap det gode Håb. Så hurtigt er forliset sket, at man ikke engang har fået tid til at udsende nødsig-

nal over radioen. I alle tilfælde hørte intet andet skib fra hende.

Elleve andre skibe opnåede fragt i Australien i 1938. Straks efter starten fra Port Victoria var et af skibene uheldigt. Det var barken „Winterhude“, som sejlede sin bugser-båd ned og måtte vende om for selv at blive repareret. Også „Penang“ fik uheldet at føle på hjemrejsen. I det tasmaniske hav mistede hun en del af riggen og måtte anløbe Dunedin, hvorfor hun først efter 165 dages forløb ankom til London. Årets race blev iøvrigt vundet af „Passat“, som tilbagelagde strækningen Port Victoria—Falmouth på 98 dage. „Moshulu“, der blev nummer 2, nåede til Queenstown fra samme havn som „Passat“ i løbet af 116 dage. Nr. 3 blev „Pommern“, der nåede til Falmouth efter 119 dages forløb. „Abraham Rydberg“ og „Viking“ ankom begge til London fra henholdsvis Wallaroo og Port Lincoln med een dags mellemrum og brugte begge 120 dage til rejsen.

Skæbnen ville, at fragterne i det sidste race, i 1939, skulle blive meget dårlige, men alligevel deltog tolv skibe i kapsejladserne. „Moshulu“ (kaptajn Sjögren) gjorde en fin rejse fra Port Victoria til Queenstown på 91 dage og sejrede. „Padua“, der sikrede sig andenpladsen, sejlede fra Port Lincoln til Glasgow på 96 dage. Det samme tidsrum brugte „Pamir“ til rejsen Port Victoria—Falmouth. Nr. 4 blev „Kommodore Johnson“, der var identisk med „Magdalene Vinnen“,

som nogle år i forvejen var blevet solgt af Vinnen til Norddeutscher Lloyd. Hun ankom til Queenstown fra Port Lincoln efter 107 dages rejse.

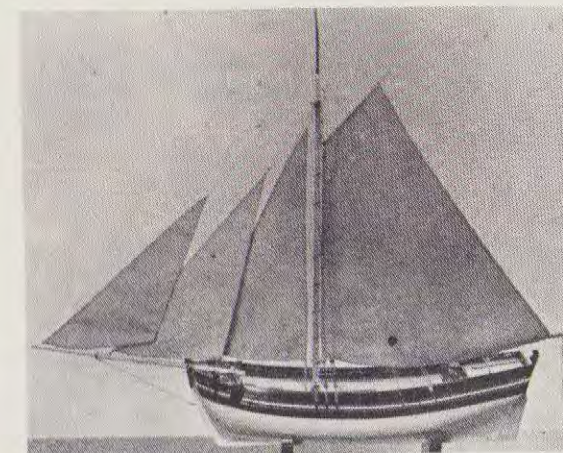
Krigens udbrud satte en brat stopper for hvedekapsejladserne, som ikke siden er blevet genoptaget. Den anden verdenskrig gav ikke sejlskibene de samme store chancer, som den første store krig havde budt på. Under og efter krigen forsvandt iøvrigt en stor del af de resterende stor-sejlere. Men det er en anden og meget sørgelig historie.

Hvedekapsejladserne var de store sejlskibes sidste krampetrækning!

Billederne tilhører fuldmægtig Anthon Hansen, lodsdirektoratet.

Nyerhvervelse på postmuseet

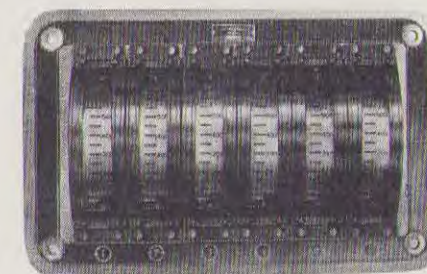
Vi har tidligere her i bladet fortalt om de mange interessante ting af maritim art, der er at finde på Dansk Post- og Telegrafmuseum i Tietgensgade, København. Et besøg på dette museum er absolut ulejligheden værd. Især bør nævnes de mange interessante



skibs-modeller. Postmuseet har iøvrigt lige fået endnu en model. Den er af en post-smakke fra Storebælt (ca. 1835). Modellen, der ses afbildet her, er bygget af Laurids Osgaard & Sophus Olsens Modelbyggeri efter ingeniør L. A. Kisbys tegning. Jack Tar.



„Carl Vinnen“ af Bremen deltog kun een gang i hvede-sejladserne, nemlig i 1926, hvor hun blev nr. 3 med 126 dage fra Albany til Hamborg.



MEKANISKE KVIKSØLVS- PROFILTERMOMETRE

for store og smaa Dieselmotorer

Illustrationen viser et Profiltermometer til smaa Dieselmotorer

Leveres i samme Størrelser
som Manometre

AKTIESELSKABET



AARHUS - TELEFON 2504



KGL. HOFMØBELFABRIKANT
C. B. HANSENS ETABL.

BREDGADE 32
København K.

Central 386 — 11,386 — 11,585

De kan få dem
overalt



Paa
Havet



fra JESPER CHRISTENSEN & Co
KØBENHAVN

FORLANG DEM HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER



„Das Museum für Hamburgische Geschichte“, som i 11 af sine lokaler rummer maritime objekter.

I „Vikingen“ for 1. marts 1940 tog jeg dets læsere med på en rundtur i det store franske marine-museum „Musée de la Marine“, der dengang rummedes i slottet „Louvre“'s magtige bygnings-kompleks, men der nu befinder sig i den i anledning af verdensudstillingen i 1937 opførte monumentale bygning „Trocadéro“ (vis à vis Eiffel-tårnet), hvis stil er en skøn forening af klassisk og moderne bygnings-kunst.

Denne gang, der forhåbentlig vil efterfølges af flere, har jeg fornøjelsen at føre „Vikingen“'s ærede læsere med på et andet musæums-besøg, i Hamburg på „Museum für Hamburgische Geschichte“. Det er ganske vist i sin helhed indrettet som al-historisk museum for Hamburg, men flere af dets lokaler på forskellige etager rummer udelukkende maritime minde-objekter.

Den ret store museums-bygning med mure af sort-røde sten er ikke ret gammel, eftersom den åbnedes i 1922 for publikum. Medens sidste verdenskrig rasede, var de deri værende objekter evakuerede — og heldigvis! For dels undgik bygningen ikke at blive beskadiget af bombe-nedslag og dels var den en tid tilflugtssted for husløse folk. Dens „sår“ må dog ikke have været særlig alvorlige, for overfladisk set øjner man i dag ej noget „ar“, i hvert fald ikke af fremtrædende art. At museet er så nådigt sluppet i forhold til de fleste af Hamburgs bygninger, skyldes blandt andet den årsag, at det er beliggende i en udkant af byen, forresten ikke langt fra de almen kendte steder, „Elb-Tunnelen“ og „Landungs-Brücke“, hvorfor en søværts ankommen museums-gæst ikke vil have svært ved at finde frem til museet, hvis han blot „styrrer“ efter det magtige „Bismarck-monument“ (højde ca. 60 m over Elbens vand-overflade), der vil være kendt af enhver sømand, som har befaret Hamburgs havn ved dags-lys.

Ved indgangen til museet fanges vort blik straks af en oppe på taget anbragt vindfløj,

Armeret konvoj-skib „Wapen von Hamburg III“.

På marine-museum

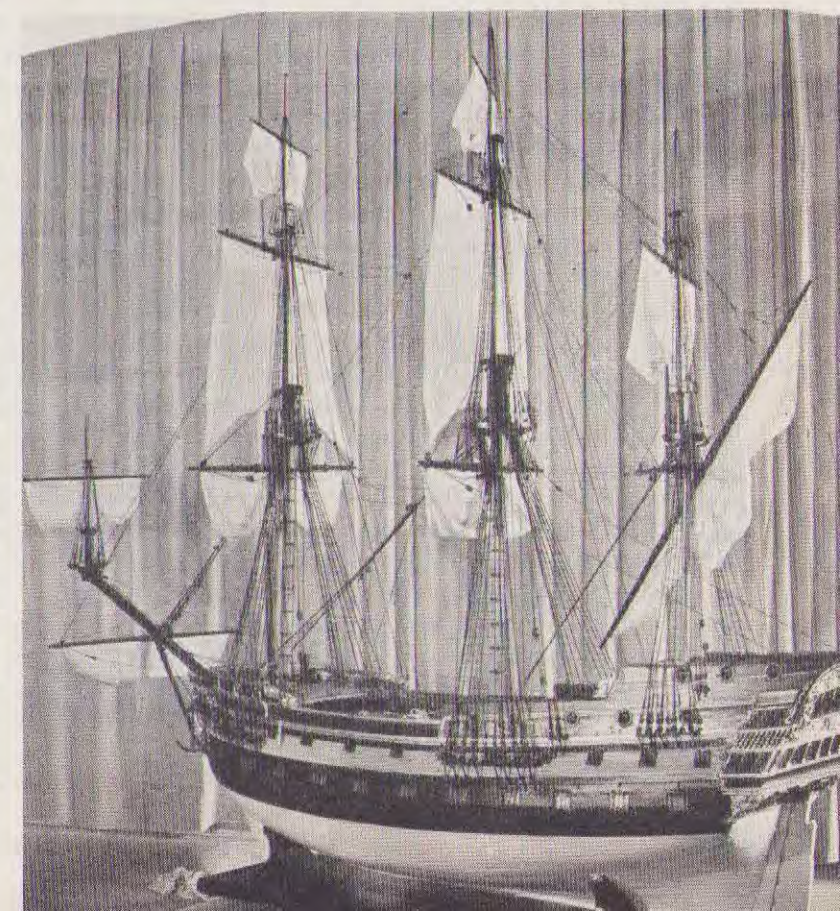
i

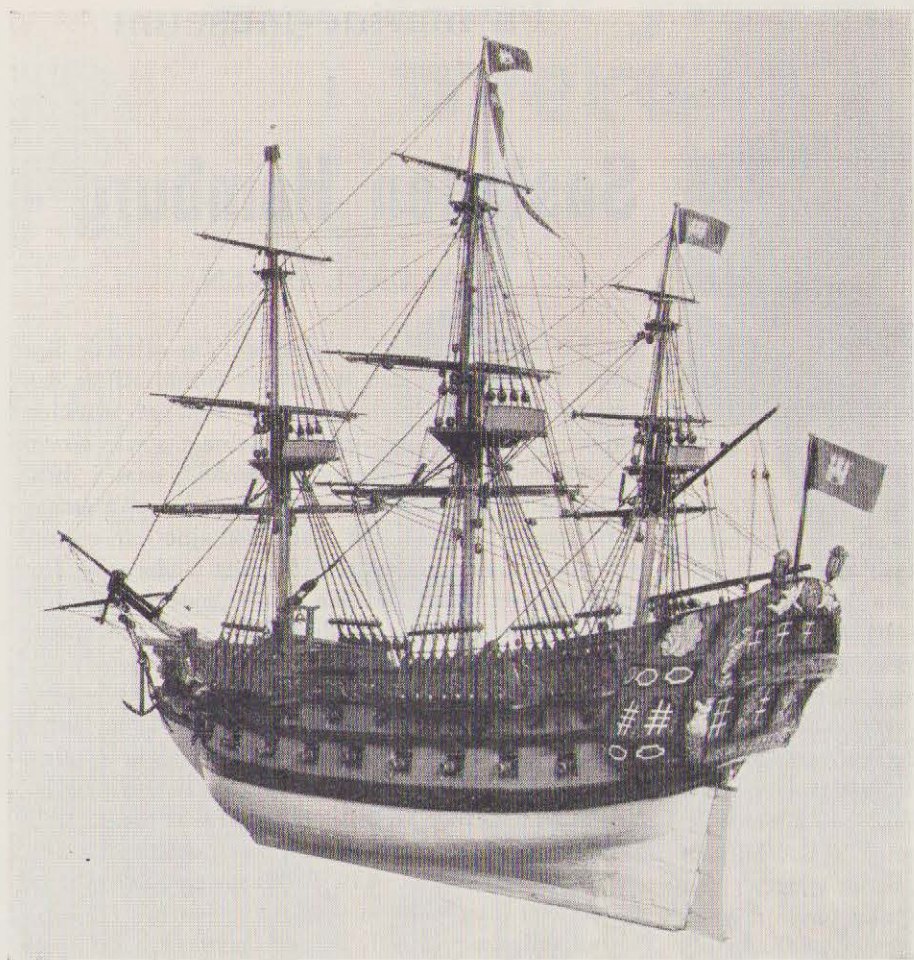
Søstaden Hamburg -

Af CARL ØSTEN

der har form af et skib under sejl. Og allerede lige inden for døren til den store, lyse forhal stifter den besøgende sit første bekendtskab med et maritimt objekt, nemlig en i glas-montre anbragt større model af motor-tankskibet „Harry G. Seidel“, som i 1930 byggedes på „Germania-værftet“ (et af Krupp's mange foretagender) i Kiel. Set med 1930-øjne var nævnte nybygning sandsynligvis et både højst moderne og flot skib, men set med vore øjne er det „agterudsejlet“ af „kolleger“ ved en nok så slank linje samt ved mange forbedringer og fremskridt.

Videre frem i stue-etagen ser man montre efter montre af glas, der så at sige dominerer hele denne afdeling. De største af dem, iøvrigt „ganz kolossale“, viser modeller af Hamburgs havn eller havne indenfor det sidste hundrede år, hvorved man får et ganske godt indblik i den rivende udvikling, som i det nævnte tidsrum har gjort Hamburg til Tysklands største havneby. Måske ejer intet andet museum så godt illustrerede og så nøjagtigt og så vel udførte havne-modeller som disse. Ældst af dem er den fra 1840. Som tiden, den repræsenterer, er den uden kajer for større skibe, så





Handels-fregatten „E W F Hamburg 1769“ med en bestykning af 36 kanoner.

sten lige så stor montre som forannævnte viser gennem en mængde yderligere tilkomne havne-anlæg og huse den rivende udvikling, der er foregået i de forløbne 26 år med havn og by. Og endelig viser den alleryngste model fra 1950 havnens mest moderne kaj-anlæg, nr. 74 og 75 i „Kaiser Wilhelm Havnen“, med lige så moderne hejse-kraner og meget andet godt nyt.

Nogle andre modeller viser særlige maritime situationer, såsom kølhalingen af en 3/m. bark (1840). Liggende på sin ene side med sit virvar af tove og trosser og omgivet af det arbejdende dok-mandskab, alt i diminutiv størrelse, er den et glimrende stykke anskuelses-undervisning.

Lige så interessant virker den model på en, som viser et arbejdende skibsværft i 1845, det hamburgske *von J. und F. Somm.* Her ses blandt andet 9

at såvel losning som lastning af disse foregår ude i havnen pr. mindre fartøjer, især laste-pramme. Det er ganske morsomt at se omkring et halvt hundrede sejl-skibe, lige fra barke til 2/m. skonnerter, ligge til ankers side om side i den store havn. Som „spurve i trænedans“ befinder der sig imellem dem 2 hjul-dampere, hvis tilstedeværelse lader ane den nye udvikling, som er undervejs på skibsfartens område.

Det næstfølgende skridt i udviklingen viser en model fra 1873, omend den kun omfatter en del af Hamburgs mægtige havn, „Sandtorhafen“. I den er det skrue-dampskibene, der dominerer, så at de par hjul-dampere, som ligger mellem dem, er reminiscensen af en udvikling, hvis dage er ved at være talte. Endvidere viser modellen nogle få kombinerede sejl- og damp-drevne skibe. Og som noget helt nyt findes der nu kaj-anlæg.

Så går vi atter et skridt fremad i havnens udvikling — til 1903. Modellen af havnen, som ikke alene viser de forøgede kaj-anlæg, men også hele Hamburg by, er så kæmpe-stor, at montren, den er anbragt i, er på størrelse med en københavnsk 2-værelses lejlighed! Men denne så store måle-stok bevirker, at næsten alt kan ses i detaljer. Der er således ikke et hus i byen eller en kran i havnen, som ikke er medtaget i modellen.

En model af lignende konstruktion fra 1929 i næ-

hånd-spil, hvis besætning er i færd med at hale en bark op på bedding, medens andetsteds værfts-arbejdere ses i virksomhed med bygningen af et skib på spante-stadiet. Den pågældende modellørs arbejde med alle de mange figurer har, ligesom tilfældet er med de ovenfor nævnte, ikke været mindre besværligt end den modellør, som udelukkende har beskæftiget sig med rig-bygningens mange detaljer. Måske tværtimod!

En flyde-dok, en såkaldt „L-dok“, fra 1903, er også gengivet i så stor model, at man kan gennemgå den i alle detaljer, om man vil. I så fald må den dog først og fremmest kun kunne påregne ingeniørers interesse.

Et „hæve-skib“ ved Navn „*Unter Elbe*“, bygget 1888 i England, må vist betragtes som en sjældenhed selv blandt museer, sjældent, som det er i sig selv. Hævningen af sunkne skibe foregik ved hjælp af en udrigger-kran, som havde en trækraft-evne på 550 tons. I denne models nærhed ses en stump af en hævetrosse af sammenspundne stål-wirer. Med sin tykkelse af 5—6 cm har den ikke alene været stærk, men også tung.

Og, hvordan man bjærger en fragt-damper, som gennem en bombe-træffer har fået bortrevet dæk og lønning, er også vist ved en model, og det så naturligt, som om det var den bare virkelighed.

En dykker-klokke fra 1845 hører til de ting, man kigger på i lidt længere tid. Den anvendtes i sin tid



Gallions-figur fra det første Hamburg-konvojskib „Kaiser Leopold I“ (1668—1705). Den måler i højden 2,50 m og repræsenterer et ualmindelig smukt stykke billedskærer-arbejde.

altså et fyrskib af moderne tilsnit. — Endelig skal nævnes de 4 modeller, som repræsenterer middelalderens fartøjer: vikinge-, normanner-skib, kogge og karavel. — Alt det hertil nævnte var de væsentligste ting i stue-etagen.

På vejen op til de øvre etager bliver man på en trappe-repos betaget af begejstring ved synet af en umådelig stor model af et fregat-lignende skib med svane-brusende sejl, med lønning i stærk gul, sort og rød farve og med en rigt ornamentet og delvis forgyldt høj skanse. Modellen, der iøvrigt betragtes for at være museets største klenodie, er af „*Wapen von Hamburg III*“, som i tidsrummet 1722—1737 var armeret konvoj-skib for fristaden Hamburgs handels-skibe. Det er med en vis stolthed, at museums-assistent, dr. Kurt Heckscher viser den frem. Og med rette! Modellen, en værfts-model, altså den originale, har en lidt sælsom historie, eftersom den i begyndelsen af 1800-tallet var kommet i engelsk eje. Men takket være en økonomisk hjælp fra et legat (firma Marquard & Bahle) fik Hamburg-museet den købt hjem fra „Royal United Service Institution Museum“ i London. Offeret var modellen værd, for man skal lede længe efter magen til en i alle detaljer, det være sig oven dæk som indenbords, vel gennemført model blandt sin tids større sejl-skibe.

hovedsageligt i arbejdet med at fjerne svære undervands-hindringer i Elben, og det i klokken arbejdende mandskab fik pumpet luft ned til sig gennem en ledning. Da der her er tale om mere end een mand, har den haft ret store dimensioner. Betegnelsen klokke illustreres måske bedst ved den oplysning, at den i sin form minder noget om bjerg-egnes ko-klokker, altså en rund klokke, der er trykt delvis flad.

For de søfolk, der vil kigge nærmere på fyrskibet i Elben, „*Elbe I*“, som de måske har passeret en eller flere gange, kan det gøres her på museet på dets bygnings-model, som er fra 1948,

Så godt som hele 1. etagens maritime afdeling optages af modeller af sejl-skibe, der dog for den besøgende, som ikke er tilstrækkelig fortrolig med rig-konstruktionernes mange „krinkel-kroge“, kan virke noget ensartede. I alt findes her ca. 75 sejlskibs-modeller repræsenterende skibsbygningen i det 17., 18., 19. og 20. århundrede. På væggene rundt om hænger billeder af sejlskibe i et nok så stort antal. I det hele rummes der i museet ca.

100 skibs-modeller, så i forbindelse med de mange billeder og øvrige ting såsom nautiske instrumenter, skibs-værktøj, ankere, lanterner, kanoner, klokker, hvalfangst-redskaber, søfolks fritids-arbejder med mere er her nok at se på, mere end til et enkelt besøg, ved hvilket man saa skal gennem 11 lokaler, om man vil se alt det maritime. På nogle af skibene fra 1700- og 1800-tallet ses vaje fristaden Hamburgs daværende flag: en rød eller blå borg på hvid bund. Gallions-figurer findes her også som på andre marine-museer. Enkelte af dem fremturer i skikkelse af en drabant med en ret rå og krigerisk fremtoning — et modstykke til for eksempel de smukke, blide kvindeskikkelser, som vi blandt andet kender herhjemme fra „Holmen“. Men der findes også flere meget smukt udskårne og egenartede pendants såsom en 2,50 m høj figur af en kejser samt en af en admiral. Og som en ganske særegen ting skal nævnes træ-staturen af en slave med en tung og svær jern-kæde om livet. Den, som forestiller en sømand, der er fanget af barbarer og belagt med kæde, havde sin plads ved en kirkes udgang og ved siden af kirke-bøssen. Meningen hermed var, at de i bøssen nedlagte penge skulle bruges til løskøbet af en eller anden tilfangetagen sømand. — Blandt samlingen af ting for brug ved gudstjeneste ombord i konvoj-skibene kan nævnes en meget smuk kalk af sølv med tilhørende oblat-æske og fad fra 1700-tallet, som benyttedes af konvoj-præsten ved „Abendmahl“ (= udgivelse af alterets Sakramente).



Gallions-figur fra Hamburg-konvojskibet „Admiralität von Hamburg“ (1691—1738).



Slave-figur fra 1600-tallet.

— Sig, De har læst det i „Vikingen“!



Kalk og oblat-æske fra 1700-tallet.

marine-museum, der i søster-byen Altona suppleres af et andet, hvori rummes modeller af mindre fartøjer, hovedsagelig fiske-kuttere. Det er med glæde, at man erfarer, at alle Hamburg-museets genstande er intakte. Gid det samme forhold gjaldt for de museer, som gik tabt Europa over i krigens ragnarok.

Med det samme vi er i Hamburg, som bortset fra krigens år vel alle dage har været en yndet plads for skandinaviske søfolk, vil vi med museets døde modeller in mente gøre en fortsættelse ved at gå ud og se på havn og by, se paa nogle af de ting, som maaske engang også vil få en plads i museet, omend i miniature-udgave. Endnu minder bare pletter i by og havne-anlæg eller enkelte ruin-hobe mange steder om sidste krigs ragnarok, men ellers bliver indtrykket af rundgangen, at Hamburg er stærkt på vej frem, rask endda. For eksempel færdiggøres der hver måned 1000—1500 lejligheder for beboelse, der efterhånden har bødet noget på savnet af de næsten 300.000, som ødelagdes under krigen. Som en mand bemærkede denne kendsgerning: „Her i Tyskland arbejder vi, men i den øvrige verden strejker man.“ Iøvrigt er byen med sine nuværende 1,6 million indbyggere ved at være nået op på sit indbygger-antal ved krigens begyndelse.

Også med skibsfarten går det fremad. Over 200 skibs-linjer besøger i dag Hamburgs mægtige net af havne og kaj-anlæg. Sidstnævnte har en samlet længde af ikke mindre end ca. 66 km, heraf de 35 for sø-gående, og resten, 31, for kanal- og flod-gående fartøjer. Iøvrigt strækker samtlige havne sig over et areal på 9.450 ha, hvoraf de 5.707 er landområde og de 3.743 vand-område. Som bekendt har Hamburg også en frihavn. Dens areal udgør $\frac{1}{7}$ (1.335 ha) af havnens totale areal. Endvidere findes der for flodskibstrafiken en særlig havne-afdeling, af hvilken en part var bortforpagtet til Checkoslovakiet fra 1928 til 1938.

Ved tale om havnebyen Hamburg forekommer ofte de spørgsmål: „Hvilket nummer i størrelses-rang indtager Hamburg blandt verdens største havne-byer?“ Det nærmest rigtige svar herpå må blive: „Den tredje, eventuelt fjerde største, hvad selve arealet angår.“ Men drejer spørgsmålet sig om lastet og losset gods i tons, vil Hamburg i denne rang-sammenligning komme helt ned på den tolvte plads, et nummer i rækken, der ville have været bedre, om Tyskland ikke var blevet opdelt i en vest- og en øst-zone, hvorved Hamburg kom til at miste sin store kanalfart indenfor sidstnævnte zone.

Gennem de svundne tider har Hamburg som bysamfund haft en ikke helt almindelig tilværelse, eftersom den dels har været en betydelig hanse-stad, dels fristad (fra 1510) og efter 1. verdenskrig endog selvstændig forbunds-stat i republikken Tyskland. Og — hvormange af os i dag tænker egentlig over, at den, da den i 1621 hylkede den danske konge, Chr. IV, som lensherre, således engang har bekendt sig til dansk overhøjhed!

Som bekendt var Hamburg i det store og hele en modstander af Hitler og hans regime. For den har altid haft en friheds-elskende befolkning, ikke mindst gennem de friske pust, som skibsfartens mænd bragte til den fra nær og fjern, ligesom den før krigen var en af Tysklands mest „smilende“ byer, dens „St. Pauli“, „sømandens paradys“ ikke at forglemme! Men i dag synes dens smil at være stivnet, sådan som det efter krigen er set at være i mange andre af Europas storbyer. Derimod synes Hamburg at have bevaret — det være sig i hvert fald indenfor al offentlig samkvem — den velgørende høflighed, som både sømanden og turisten i dag savner på mange andre steder i verden! — Apropos „St. Pauli“: Skulle De efter et praktiseret besøg i forannævnte museum trænge til et styrkende glas øl, da ligger nævnte glædes-kvarter ikke ret langt derfra! — „Skål!“

Carl Østen.

(De udmærkede fotos skyldes „Das Museum für Hamburgische Geschichte“).

Sikkerhed til søs
DECCA NAVIGATOR
DECCA RADAR

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

Fra søretten:

Den 17. april 1953 har Sø- og Handelsretten afsagt dom i en kollisions-sag, hvis nærmere omstændigheder var følgende:

Den 12. december 1951 kl. 3 om morgenen kolliderede det svenske motorskib Saga for sydgående i Høllænderdybet med det nordgående engelske S/S Kinsale Head, der ramte Saga på styrbords side midtskibs. Saga sank og vraget er senere bjerget.

Spørgsmålet om ansvaret for kollisionen blev bragt for Sø- og Handelsretten, hvor rederiet for Saga påstod Kinsale Heads rederi dømt til at betale henholdsvis 194.107 svenske kroner og 3.772 danske kroner.

Under sagen erkendtes det fra Sagas side, at man havde begået en fejl ved i nogen tid at sejle i løbets bagbords side, men man hævdede samtidig, at Saga, da kollisionen skete, var kommet over i løbets vestlige side, idet Saga i de ca. 9 minutter, der gik fra kollisionen til skibet sank, af Kinsale Heads fremdrift og en nordøstgående strøm var ført over i den faste hvide sektor fra nordre Røses fyr, og at Kinsale Head således havde været for langt vestover. Iøvrigt foretog Kinsale Head en styrbordsdrejning, skønt man på dette

skib erkendte, at man kunne se, at Saga foretog en bagbordsdrejning.

Rederiet for Kinsale Head hævdede på sin side, at ansvaret alene påhvilede Saga, som gik i den forkerte side af løbet. Men stridende mod søvejsreglerne var det især, at Saga drejede bagbord over, endog uden at give signal, og denne manøvre førte Saga lige ind foran Kinsale Heads bov.

Retten fandt, at hovedansvaret påhvilede Saga, der havde sejlet i den forkerte side af løbet og ved en krydsning måtte udvise særlig påpasselighed. Retten fandt det ikke bevist, at Kinsale Head foretog sin styrbordsdrejning efter, at man havde observeret, at Saga drejede bagbord over. Derimod var det en fejl, at Kinsale Head ikke straks stoppede, da man ret forude observerede en genstand, hvis karakter man ikke straks kunne bestemme. Kollisionsskaden blev herefter fordelt med $\frac{4}{5}$ på Saga og $\frac{1}{5}$ på Kinsale Head, og Sagas rederi fik således tilkendt henholdsvis 38.821 svenske og 754 danske kr. og sagens omkostninger med 5.000 kr.

$\frac{1}{5}$ J. FREYTAG, Sejlmager
53 Nyhavn 53 - Tlf. Palæ 3943



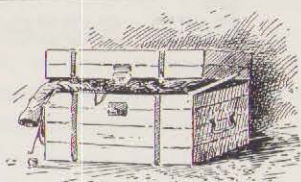
Et nyt kuld danske sømænd

Mens diskussionen om navigator-uddannelsen endnu står på, har skoleskibet „Danmark“ uddannet et nyt hold danske sømænd. Her ses de unge mennesker fotograferet på det smukke, hvide skibs velholdte dæk efter

hjemkomsten i foråret. Vinter-togtet var som alle de foregående meget vellykket, og skibet blev modtaget med begejstring overalt, hvor det kom frem.

...fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



Søen drager

Den amerikanske flåde har et vældigt propaganda-apparat, som bl. a. har til formål at skaffe personel til at bemane skibene. En historie som den følgende er altid en hjælp i bestræbelserne — og så er den endda sand: En ung mand, Gordon Tift fra San Diego, skar fornylig en finger af sin ene hånd for at komme ind i flåden. Han fik derefter sit ønske opfyldt. Kort forinden var hans ansøgning om indrullering nemlig blevet afslået, fordi han havde seks fingre på hånden!

Til minde om Nelson

På taget af Paston Grammar School i Norfolk, England, findes en usædvanlig vejrhane. Den har form som admiral Nelsons berømte skib „Victory“, og under skibet er udkåret datoen for slaget ved Trafalgar. Når skolen har valgt en sådan vejrhane, skyldes det, at Nelson har været elev her.

Nelsons svaghed

Med denne overskrift tænkes ikke på admiralens svaghed for skønne kvinder. Ih nej! Men det siges om Nelson, at han var konstant søsyg!

100 millioner

Sidste gang skrev jeg, at der under kaper-krigen prisedømtes skibe og ladninger til en værdi af 100 rigsdaler her i landet. Dette tal er naturligvis alt for lavt; der skulle have stået 200 millioner rigsdaler! Det kan i den forbindelse nævnes, at flere kaper sikrede sig bytte til over 100.000 rigsdaler hver!

Mere om gråspurve

I sidste nummer skrev jeg også om marstallerne som „havets gråspurve“. I den anledning minder en „ship-lover“ i Marstal, Svend Erik Veitland, mig om et ordsprog, der lyder således: „Hvor der er gråspurve, er der marstaller!“

En gammel skipper-løgn

Sommeren kommer jo forresten til at stå i de sydfynske farvandes tegn i år på grund af Svendborgs jubilæum. Derfor skal De have en lille historie fra dette forvand. Jeg har tidligere fortalt om svenske spåkoners lommeterklæder med tre knuder, som skulle give søfolkene vind. Også danske kvinder har forstået kunsten at binde knuder på den rigtige måde: En skipper havde af sin mor fået en stump snor med tre knuder på. Når han løste disse knuder, skulle han få vind af stigende styrke. Det første knob løste han tæt under land på hjemturen og fik tilpas luft. Det næste løste han i rum sø og fik en drivende bøl. Det tredje og sidste knob løste han ved Svendborg, og der rejste sig nu en sådan storm, at skipperen kuldsejlede, samtidig med at skoven på Lyø blev aldeles ødelagt. Den let-sindige skipper og hans mor var altså, ifølge den gamle legende, skyld i, at den lille Lyø i dag er skovløs.

Det var Edison

I en rigtig storm er det forresten godt at have en „råber“ eller „skrålofan“, som den jo ifølge magister Bom også kaldes. Men ved De mon, at „råberen“ er opfundet af Edison i 1878?

Løver på New Zealand

Som bekendt findes der ingen løver på New Zealand. Da Captain Cook opdagede dette land, blev han derfor meget forbavset over de støvn-figurer, der prydede de indfødtes fartøjer.

Figurerne forestillede allesammen løve-hoveder, skønt ingen af de indfødte nogensinde havde set en rigtig løve. Forklaringen er nok den, at et skib — længe før Cook ankom — er strandet ved New Zealand. Som så mange af datidens skibe har også dette haft en galions-figur af en løve. Befolkningen har fundet figuren og syntes så godt om den, at de har gjort den efter.

Skål!

Hvert år udkænkes halvanden million liter rom om bord på den engelske flådes skibe som en del af personellet's hyre!

Mon dog?

Det amerikanske blad „Our Navy“ fortæller, at egeløvet på søofficers-kasketterne er et symbol for de stolte egebyggede krigsskibe. — Ja, det lyder unægtelig meget interessant. Men hvad så med egeløvet i de kasketter, som bæres af officererne i mange landes hære og luftvåben?

U-bådenes host

Og da vi nu er ved U. S. A., kan det være interessant at vide, at amerikanske u-både under den sidste verdenskrig sænkede følgende japanske krigsskibe: 1 slagskib, 8 hangar-skibe, 11 krydsere, 38 destroyere, 81 patrulje-fartøjer, 23 u-både, 12 ministrygere, 11 mineudlægnings-fartøjer og 3 værksteds-skibe.

Stortrommen reddede ham!

I et 100-årigt eksemplar af et engelsk blad læste jeg for nogle dage siden om en mærkelig episode: Skruedamperen „Adelaide“ skulle til at afgå fra Plymouth. Blandt de mange passagerer, der myldrede om bord, var et helt orkester med alle sine instrumenter. I trængslen var en af musikerne så uheldig at falde i vandet, men instrumentet reddede ham. Han var nemlig bevæbnet med en stortromme, der var så tæt, at den holdt ham flydende på vandet, indtil man fik ham fisket op!

Bremerholm

Som De sikkert ved, lod Kong Hans anlægge et skibsværft på Bremerholm i København. Navnet „Bremerholm“ har stedet sikkert fået, fordi der til skibsværftet indkaldtes en del håndværkere fra Bremen.

Hemmelige søkort

De første søkort over danske farvande blev tegnet af udlændinge, og en af de første danske „søkort-forfattere“ var Jens Sørensen, der også blev Danmarks første søkort-direktør. Han fødtes i 1646 og døde i 1723. Sørensen fremstillede over 100 — efter datidens forhold meget fine — søkort. Disse kort kom dog aldrig søfarten til gode. Man turde ganske simpelt ikke offentliggøre dem af frygt for, at fremmede og fjendtligt sindede sømagter skulle benytte sig af oplysningerne i dem.

„Preussen“s master

Pens. skibsfører A. Kruse fortæller, at masterne om bord i „Preussen“ og „Potosi“ havde følgende navne: Fockmast, Grossmast, Mittelmast, Laeismast og Besanmast.

Aber og englændere

Gibraltar er det eneste sted i Europa, hvor der lever vilde aber. En engelsk tradition siger, at så længe der findes aber ved dette flåde-støttepunkt, så længe vil englænderne også være herskere over stedet. Derfor sørger man stadig for, at Gibaltars abe-bestand ikke uddør.

Fra hvalfangstens store tid

Af INGVARD OLSEN

SOM bekendt har de mandlige beboere på Rømø og de andre Vesterhavs-øer fra gammel tid i høj grad været knyttet til havet, og om sommeren var næsten alle øernes mænd på søen, medens agerbruget var overladt til kvinderne.

I sidste halvdel af det 18. århundrede, da næsten alle søstater drev hvalfangst, udgjorde sømændene fra Rømø en meget vigtig bestanddel af besætningerne på særlig de hollandske hvalfangerskibe, som drev fangst vest for Grønland, og fra den tid stammer den fine betegnelse „kommandørerne“ på Rømø.

Betegnelsen har ikke noget med den sømilitære grad af samme navn at gøre, men er speciel hollandsk og betyder i al beskedenhed hvalfangerkaptajn, men at denne bestilling ikke har været så ringe endda ses ikke mindst af kommandørernes store og velholdte gårde, for hvilke den nu restaurerede „Kommandørgaarden“ er en fuldvægtig repræsentant.

Omkring 1770—80 var der ikke mindre end 40 kommandører på den lille stormomsuste ø, og da denne selv kun var hjemsted for nogle ganske få hvalfangere, vil man forstå, at øens kommandører måtte tage til udlandet for at få en sådan at føre, og selv om der også andre steder i Danmark fandtes hvalfangerrederier, rådede disse dog ikke over så mange af disse far-

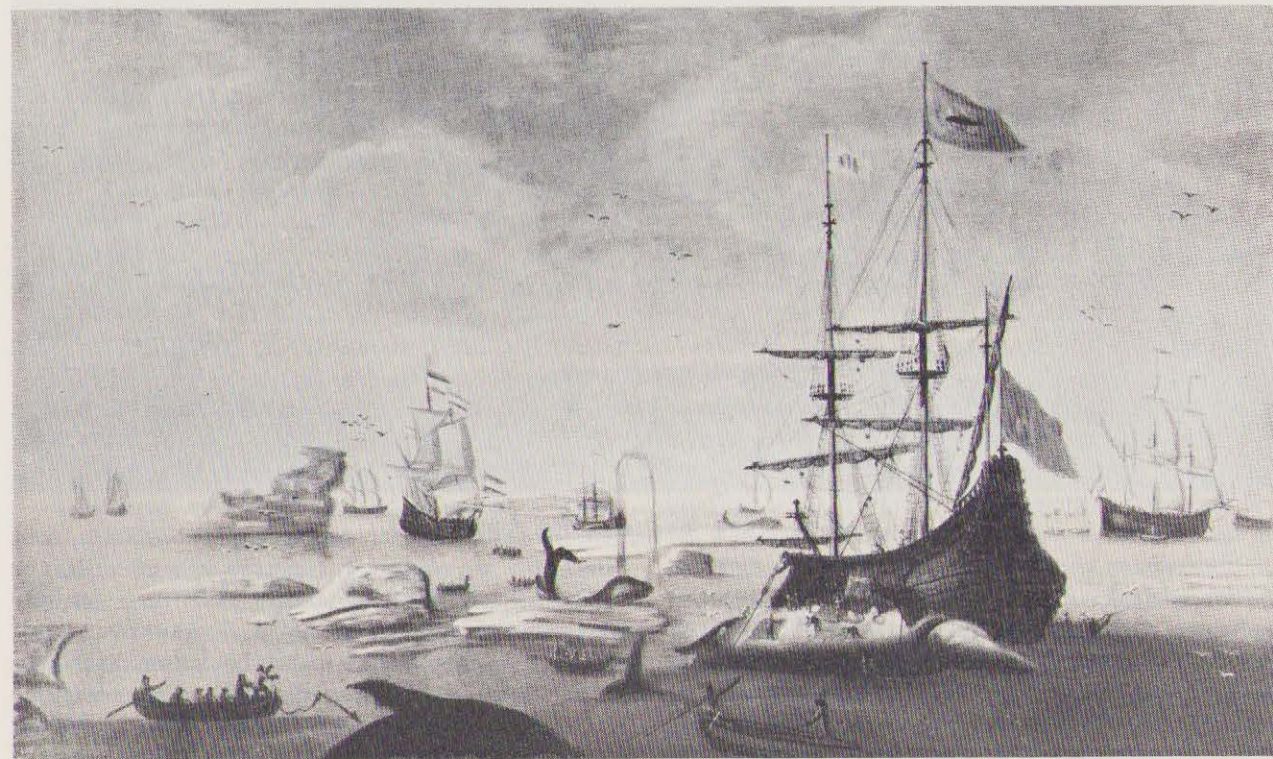
tøjer, at der kunne blive skibe til alle Rømø-kommandørerne og kaptajnerne på de andre Vesterhavs-øer.

Kommandørernes og styrmændenes sønner kom gerne med ud på hvalfangerfærd allerede i 10-års alderen, og de vænedes således hurtigt til den hårde tøm, som en hvalfangerrejse var. Matrosernes sønner fulgte ligeledes i fædrenes spor, og på et vist tidspunkt var der ved hvalfangsten i Davisstrædet beskæftiget omkring 4000 danske søfolk lige fra kommandører til skibsdrenge, alle hovedsagelig stammende fra Rømø, Amrum, Sild og Føhr, men også adskillige fra Åbenrå, Flensborg, Ribe, Altona og Glückstadt.

De fremmede rederier ville hellere end gerne have de danske søfolk, de blev nærmest modtaget med kys-hånd, og hyren var god. En del bemandede de talrige hvalfangere i Hamborg, en del søgte som nævnt til Holland, enkelte til England, og på de over 100 fremmede skibe, som hvert år i årene 1770—80 drev fangst i de nordlige farvande, særlig i Davisstrædet, var danske søfolk afgjort i overtal.

Hvalfangerskibene var sværtbyggede, kobberforhudede skuder på 2—300 tons med et halvt hundrede mands besætning, af hvilke 5—6 stykker beklædte de vigtige poster som harpunører.

Disse hvalfangertogter op i det kolde nord kunne for-



Hvalfangst i den sene middelalder. Billedet findes på „Das Museum für Hamburgische Geschichte“.

løbe heldigt eller uheldigt, alt efter som vejr- og isforhold artede sig, og de kunne finde sted under forhold, hvor alle onde magter syntes at have sammensvoret sig for at alt skulle gå så galt som muligt. Således var det bl. a. i året 1777. Der var da mindst 130 hvalfangerskibe i Davisstrædet på den grønlandske side, og mange af dem fik en hård skæbne — ingen kom hjem fra den hårde rejse med blot nogenlunde tilfredsstillende udbytte, og mange nåede slet ikke hjem.

Som et eksempel på de ulykker, som året bragte, vil vi nu følge Rømø-kommandøren Engelbrecht Jensen og hans skib og folk.

Kommandøren drog tidligt på foråret med sine faste folk og en 10-års knøs Mikkelsen List, der nu skulle ud på sin første hvalfangertur, fra Rømø til Hamborg for at overtage den hollandske hvalfanger „De twee jonge Hermanns“ for med denne at gå på togt til Strat-David, som Davisstrædet dengang kaldtes.

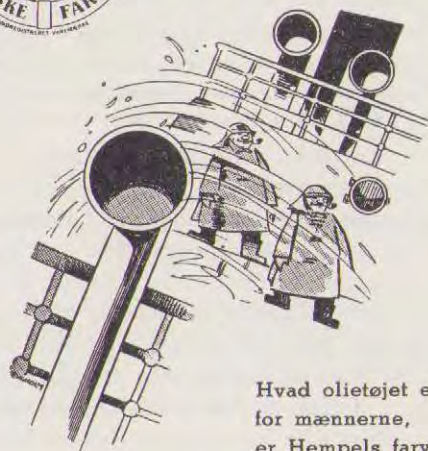
Efter at have klargjort skibet til den lange rejse, taget forsyninger om bord og kompletteret sit mandskab stod Engelbrecht Jensen en aprildag ud af Elbmundingen. Allerede forholdsvis tidligt mødte hvalfangeren den første is, og det blev værre og værre efterhånden som skibet nåede de grønlandske kyster, men langt om længe nåede man dog kanten af den faste is og gjorde klar til at drive fangst. Der var imidlertid ingen hvaler, og sammen med en halv snes andre hvalfangere lå den længe og døjede storme, slud og snefog, indtil alle skibene den 20. august blev fuldstændigt omringede af is, der skruede sammen om dem og tog dem med i drift. Dag for dag blev skibene mere og mere medtagne og måtte tilsidst forlades, hvorefter besætningerne måtte tage ophold på en stor isflage.

Den 30. september spredte isen sig pludselig, og Engelbrecht Jensen så nu sin nærmeste lidelsesfælle, Rømø-kommandøren Peder Andresens skib „Jacobus“ gå ned, og straks efter gik hans eget samme vej. Hvorledes det gik de andre skibe, kunne man på grund af snefoget ikke se, men det oplystes senere, at ingen af dem undgik den samme skæbne som de to andre.

Efter skibenes forlis blev skibsbådene, der på flagen havde tjent som ly for vejr og vind, satte i vandet og stuvede med proviant, hvorefter de 46 mand fra „De twee jonge Hermanns“ roede mod land. Man roede kun om dagen, medens de lange nætter tilbragtes på en eller anden isflage i læ af de på denne optrukne både, men det var et brydsomt arbejde hver aften at hale dem op på en flage og tømme dem for provianten for ved dagslysets komme atter at tage provianten om bord og sætte bådene i vandet.

Størstedelen af provianten blev iøvrigt forholdsvis hurtigt ødelagt, og i løbet af få dage var folkene så forkomne, at de næsten ikke var til at få i bådene igen, men da der 4 dage efter skibenes forlis skimtedes en gold klippekyst, roede 27 mand, trods Engelbrecht Jensens advarsler, ind mod denne — og forsvandt for stedse. Et par dage senere frøs nogle af folkene ihjel, således at kommandøren kun havde 13 af sine folk til-

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

bage, da man endelig den 11. oktober nåede ind til en lille boplads i nærheden af Kap Farvel. De forkomne og udmattede søfolk blev her godt modtaget af bopladsens beboere, der gav dem mad og husly i 6 dage, skønt deres egne forsyninger af fødemidler langt fra var gode.

Tre dage efter at være brudt op fra bopladsen nåede de skibbrudne Hernehuternes missionsstation, hvor de samlede kræfter til deres videre færd, og hvor missionær Johannes Sørensen fortalte dem, at der i den 50 mil nordligere liggende koloni Frederikshåb lå et dansk skib. Efter at have fået overladt en konebåd begav Engelbrecht Jensen og hans folk sig nord på sammen med en eskimo, der havde fået nogle kamme og noget tobak for at være vejviser, men efter at det undervejs var lykkedes ham at dræbe en vildand forsvandt han pludselig om et huk med kammene, tobakken og anden.

Man fortsatte dog ufortrødent nord på og gjorde ophold i Julianehåb og senere ved en boplads, hvor hundene imidlertid åd remmene på konebåden, som drev til søs for vinden. Eskimoerne forsøgte at bringe de danske søfolk videre i andre både, men det blev ikke ret langt, idet det til stadighed var surt og hårdt vejr, og kort efter at have forladt bopladsen måtte man gå ind til en anden, hvor alle led nød som følge af dårlige fangstforhold, og i 16 uger måtte man leve nøjsomt af sælkød og spiselig tang. Her døde 3 af folkene, deriblandt kommandør Jensens broder.

Endelig hen i marts 1778 kom de igen afsted — nu kun 9 mand og drengen — og nåede frem til Frederikshåb, hvor de fandt Helsingør-skibet „Frau Friderica Elisabeth“, som havde overvintret her, og med hvilket ikke mindre end 53 mand fra forliste skibe ventede at få skibslejlighed hjemad.

„Frau Friderica Elisabeth“, der førtes af kaptajn Jacob Jørgensen fra List, forlod Frederikshåb den 9. april efter, da den kun havde proviant beregnet for 9 uger for dets egen besætning, at have kompletteret sine provisioner for at have nok til at opretholde livet for de mange mennesker om bord; det var herved gået ud over koloniens knappe beholdninger, men man måtte jo hjælpe hinanden.

Det blev ingen lystsejls med „Frau Friderica Elisabeth“, der var påført forskellige skader i isen under overvintringen, og skibet måtte døje hårdt vejr, inden det den 16. maj nåede ind til Bergen, efter at 2 mand var døde under hjemrejsen.

Medens skibet blev repareret i Bergen blev de skibbrudne plejede i byen, hvis borgere indsamlede omkring et par hundrede rigsdaler til dem, og ikke mindst drengen Anderst List og en lille hollandsk skibsdreng havde gyldne dage. De to drenge blev taget i huset hos

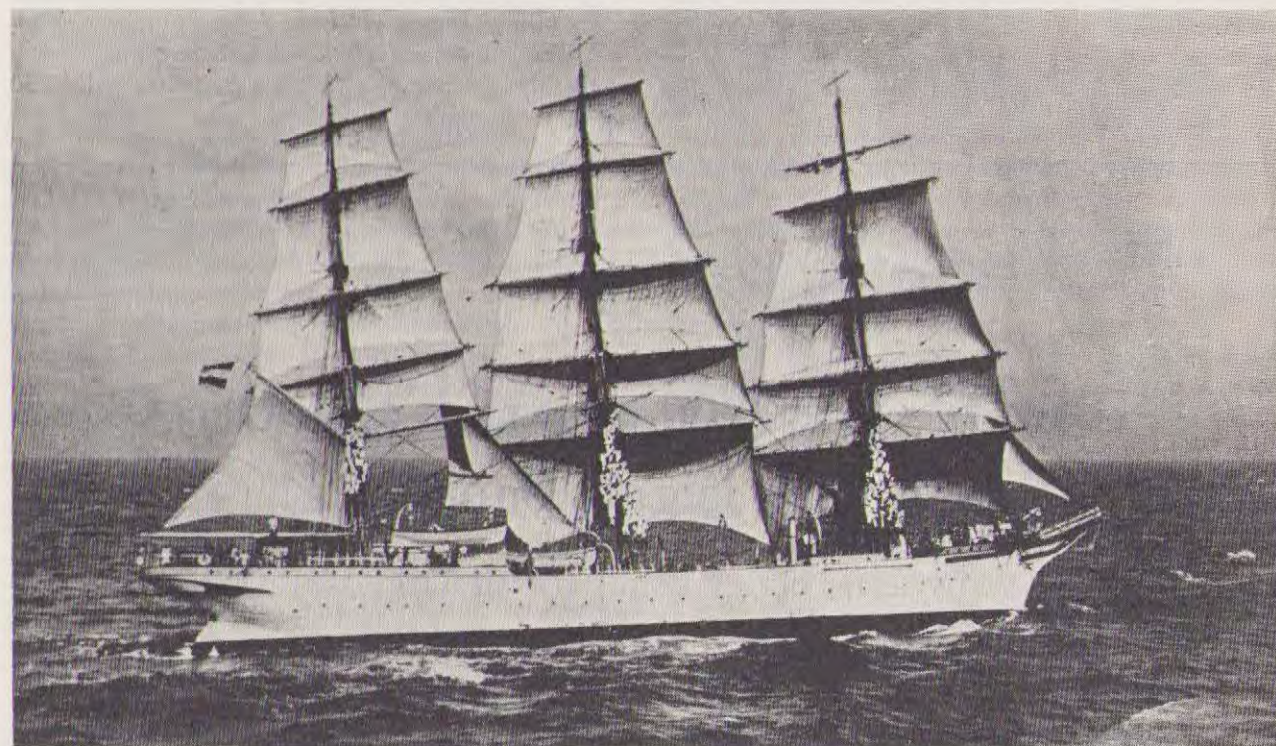
en velstående købmandsenke, der klædte og underholdt dem af et godt hjerte og en åben pung.

Efterhånden tyndede det dog ud i de skibbrudnes rækker, idet Bergens-farere fra Hamborg, Amsterdam, Vesterhavs-ørerne og andre steder tog dem med hjem, og da „Frau Friderica Elisabeth“ selv forlod Bergen, var der kun få tilbage, som ikke havde fået skibslejlighed til hjemstedet.

På Rømø havde man iøvrigt den skik, at de bortdragende søfolk afleverede sedler med deres navn til deres sognepræst, som på grundlag heraf under navns nævnelse bad for dem ved de afholdte gudstjenester, og når man så var så heldig at vende levende hjem, måtte man snarest herefter yde præsten sit offer for hans medvirken til det lykkelige udfald af rejsen.

3 kr. for et ældre nummer af „Vikingen“

Vi har brug for seks eksemplarer af „Vikingen“ nr. 5 - 1946. For helt fejlfri blade betales helt op til kr. 3 pr. stk. Henvendelse til ekspeditionen, Christiansborggade 1, København V.



„Grossherzogin Elisabeth“

Det tyske sejl-skoleskib „Grossherzogin Elisabeth“, som her er afbildet, blev bygget i 1901 af J. C. Tecklenborg i Wesermünde. Det er på 1260 b. r. t. og har en længde af ca. 76 meter. Det blev fuldstændt for det tyske skoleskibs-forbunds midler, men blev i 1932 overtaget af Deutsche Seemanns-Schule i Hamburg. Ved den sidste krigs slutning blev skibet, der er bygget af stål, lagt op i Wismar, men blev derefter bugseret

til Neustadt, hvorpå det efter kapitulationen i stærkt beskadiget tilstand slæbtes til Cuxhaven. I september 1946 overtoges det af Frankrig, men kom atter i sømandsskolens eje. På billedet, der er udlånt af fuldmægtig Anthon Hansen fra lodsdirektoratet, ses det smukke skib førende det gamle tyske flag, som senere afløstes af hagekors-flaget. „Grossherzogin Elisabeth“ har altså ført tre forskellige flag i samme nations eje.

KORT SAGT:

100 minestygere

Der er for øjeblikket omkring 100 diesel-drevne engelske minestygere i arbejde eller ordre hos britiske værfter.

M. A. N.-motor nr. 100 efter krigen

Fornylig fejrede man i Augsburg i Tyskland fuldførelsen af M. A. N.-diesel-motor nr. 100 efter den sidste krig. Direktøren for M. A. N.-fabrikken, dr. Schuler, påpegede over for de mange gæster, der var til stede ved begivenheden, at Tyskland i 1952 fuldførte 86 motor-skibe og således kun blev overgået i Europa af England, som samme år fuldførte 92 motor-skibe. Fabrikken har siden krigen modtaget ordrer på ialt 200 store motorer, hvoraf kun fem var stationære. På samme tid har M. A. N.'s licens-havere modtaget ordrer på 200 andre store motorer.

Gamle „Georg Stage“ til søs igen?

Fra U. S. A. meddeles det, at industri-koncernen „General Dynamics Corporation“ har tilbudt at betale omkostningerne ved tilrigning og istandsættelse af „Joseph Conrad“ (ex „Georg Stage“). Så måske kommer det gamle danske skoleskib atter til ære og værdighed på verdenshavene.

Igen kapsejlad mellem Themsens-lægtene

Den sidste store kapsejlad mellem Themsens sejlførende lægtene fandt sted i juni 1938. I anledning af kronings-højtidelighederne vil man i år genoptage sejladsene, — men kun for denne ene gangs skyld. Der bliver sejlads for tre klasser af både, nemlig for fartøjer med henholdsvis sprydsejl, stagsejl og hjælpemotorer. Begivenheden finder sted den 21. maj. — wig.

To vellykkede arrangementer hos „sofa-skipperne“

Den 8. april afholdt „Dansk Skibsklub“ diskussionsmøde om den maritime literatur. Bølgerne gik højt og særlig hidsig var diskussionen mellem befragter Holm-Petersen („Fra Sejl til Diesel“), kaptajn Kaj Lund fra Velfærdsrådet og fuldmægtig Honnens de Lichtenberg. Mere stilfærdig var månedens andet arrangement: Skibsklubben havde som den første forening fået tilladelse til at bese m/s „Oslofjord“ fra maskinrum til bro, og besætningen havde virkelig indtrykket af, at det var sagkyndige gæster, der besøgte deres skib.

Et af „sofa-skippernes“ næste arrangementer bliver formentlig et besøg på et af de store svenske skibsværfter. — Jo, man får skam virkelig noget ud af medlemsskabet i denne lille klub, der nu tæller mellem 50 og 60 medlemmer.

Til d' herrer skibsredere

Kølen til et ca. 3000 tons skib efter Deres ønske kan lægges omgående!

Svensk skibsværft, der er kendt for sit 1. classes arbejde, kan *straks* påtage sig bygningen af et ca. 3000 tons damp- eller motor-skib (B. & W. motor), det være sig til fragt- eller passager-fart.

Værftet har for øjeblikket et 3.700 tons motor-skib under bygning til et kendt dansk rederi.

Billet mrk. „Nybygning“ til „Vikingen“.

Hvor stærk er Rusland til søs?

Af V. K. SØRENSEN

DET udstrakte russiske rige er — og har altid været — i det store og hele selvforsynende. Det har derfor ikke som f. eks. Storbritannien været afhængig af forbindelserne over havet. Det russiske folk har ingensinde næret større maritime interesser, hverken som sømænd, fiskere eller opdagelsesrejsende. Alligevel har de russiske magthavere lige siden Peter den Stores dage søgt at strække deres indflydelse ud mod havet og gøre Rusland til en sømagt. Men russernes flåde har aldrig været meget værd. Russerne har aldrig været fremragende flådekonstruktører, men har som regel måttet hente hjælp hos udenlandske teknikere og skibsbyggere. Med hensyn til store skibskanoner og svært panser var de indtil 1940 i høj grad afhængige af fremmede kilder. Men Sovjet har efter Tysklands sammenbrud sikret sig nogle af tyskerne nyeste ubådtyper, de har desuden sikret sig tyske ingeniører og videnskabsmænd, og alt tyder på, at Sovjet er i færd med at opbygge en stærk flådestyrke, der skal gøre det muligt for russerne også på det sømilitære område at tage kampen op mod de vestlige flådemagter, Storbritannien og U. S. A.

Flåden udslettes.

Under den russisk-japanske krig 1904—05 led den russiske krigsflåde i Tuchiastrædet et nederlag, som den endnu en menneskealder efter ved udbruddet af den anden verdenskrig ikke havde forvundet. Efter den russisk-japanske krigs afslutning blev den russiske sømagts tyngdepunkt forlagt til Østersøen. Men ved den første verdenskrigs begyndelse bestod den russiske Østersø-flåde endnu kun af ældre fartøjer, og den russiske baltiske flåde optrådte derfor under hele krigen kun defensivt. Inden for sit selvforsvarede basisområde i den finske bugt med Kronstadt som hovedbasis og områderne omkring Reval og Helsingfors som frem-skudte operationsbaser var den russiske Østersø-flåde iøvrigt praktisk talt uangribelig.

I Sortehavet var den russiske flåde betydeligt større end den tyrkiske. Den var forholdsvis moderne og kunne afgjort hævde herredømmet i Sortehavet og måske foretage et eventuelt fremstød gennem Dardanelerne. Alligevel indskrænkede den russiske flådes opgaver sig også her til at beskytte egne kyster og søforbindelser på ren defensiv måde.

Den russiske revolutions ledere nærede kun ringe interesse for flåden. Oprørerne brændte og sænkede deres egne skibe, store dele af materiellet blev ødelagt, og det, der var tilbage, blev i allerhøjeste grad misrøgtet. Størstedelen af officererne blev dræbt eller fordrevet, og det teknisk uddannede personale forsvandt fra værfter og værksteder. Mandskaberne deltog i stort tal i kampene i land, og de fleste skibe forfaldt efterhånden ganske.

Det varede mange år efter revolutionen, før man fra russisk side begyndte at bygge en ny flåde op. Først omkring 1930 begyndte den røde marine at vise de første tegn på liv. Man havde da fået istandsat og moderniseret tre slagskibe, et par krydsere, nogle jagere og andre lette fartøjer. Men havarier og uheld på fartøjerne viste tydeligt, at mandskabet ikke var trænet endnu. Den russiske handelsflåde var i 1941 ikke meget større end den danske. Danmark havde endog af moderne dieselmotorskibe betydeligt flere end Rusland. Først under den anden femårs-plan 1933—37 påbegyndtes en virkelig oprustning til søs. Der blev bygget flere middelsvære krydsere og lette fartøjer, vistnok ved hjælp af tyske og italienske ingeniører og teknikere.

Rusland jordens trediestørste sømagt.

I 1939 bestod den russiske flåde af 3 slagskibe, 3 svære krydsere, 4 lette krydsere, 1 minekrydser, 5 torpedokrydsere, 26 jagere, 16 torpedobåde, ca. 120 motortorpedobåde, 6 ukrydsere, ca. 150 ubåde og en del mindre enheder.

Den russiske flåde kom dog under den anden verdenskrig ikke til at spille nogen afgørende operativ rolle. De russiske flådestyrker var end ikke i stand til at beherske Sortehavet og endnu mindre Østersøen. De spillede en lidet mærkbar, defensiv rolle, idet de russiske søstridskræfter sammen med de andre allierede søstridskræfter blev sat ind for at beskytte de for landets krigsførelse vigtige søforbindelser med de angelsaksiske magter.

Dette forhold er under kraftig og stadig ændring. Rusland må i dag absolut regnes for jordens trediestørste sømagt, selv om dets flådestyrker er spredt i fire nogenlunde lige store flåder i Østersøen, Det nordlige Ishav, Sortehavet og Det fjerne Østen tillige med nogle mindre styrker i Det kaspiske Hav og på floderne inde i landet. Af søstridskræfterne i det europæiske område er den russiske Østersø-flåde den vigtigste.

Ialt består den russiske flåde i dag formodentlig af: 3 moderne slagskibe („Sovjetunionen“ på 40.000 tons og et eller to søsterskibe) og 3 ældre slagskibe. I Østersøen „Oktoberrevolutionen“, søsat 1911 og på 23.000 tons, i Sortehavet „Pariserkommunen“, „Molotov“ og den fra Italien overtagne „Giulio Cesare“. Der til kommer muligvis den under krigen beskadigede „Marat“. „Molotov“ er den eneste nykonstruktion. Den er på 23.000 tons, alle de øvrige er bygget før 1914. „Giulio Cesare“ er på 23.622 tons, og den stammer fra 1911, men blev senere moderniseret og er absolut en værdifuld forøgelse af Sortehavsflåden.

10 krydsere (6 eller flere under bygning). Rusland havde i 1941 fire, deraf tre af de i 1938/39 byggede krydsere af Kirow-klassen på 8000 tons. Det var „Ki-

row“ og „Maxim Gorki“ i Østersøen og „Voroshilov“ i Sortehavet. Dertil kom den i 1916 søsatte „Krassnyj Kawkas“. „Kirow“ blev ødelagt under krigen under et heftigt bombardement, de øvrige krydsere er endnu i tjeneste. I Kronstadts havn ligger desuden „Røde Stjerne“, en svær krydser af den tyske Admiral-Hipper-klasse og formodentlig den tidligere tyske krydser „Lützow“ på 10.000 tons. Østersøflåden påregnes desuden inden længe at få et tilskud gennem de i 1939 planlagte nybygninger „Kuibyschew“ og „Ordshonikidse“. De lette krydsere er i det væsentlige stationeret i Sortehavet. I Østersøen findes denne skibsklasse kun repræsenteret gennem „Marty“. Af Sortehavs-flådens fem lette krydsere er de to af italiensk herkomst, nemlig „Taschkent“ og „Duca d'Aosta“, hvoraf den førstnævnte er fra 1938 og på 2800 tons og den sidstnævnte fra 1935 og på 7283 tons.

60 destroyere, hvoraf alene i Sortehavet de 48 er stationeret. Ialt havde Rusland vel ved krigen begyndelse et halvthundrede skibe af denne kategori, deraf gik en del tabt under krigen, og Sovjet må derfor siden 1945 væsentligt have forstærket byggetempoet for denne klasse.

Storre og mindre skibe.

Dertil kommer så en del andre skibe af forskellig art for hvilke man må lægge tallene fra 1939 til grund. De fleste af disse skibe er dog forældede, og Sovjet har først fornylig bygget de to første hangarskibe på 22.000 tons, som hver er i stand til at tage 60

flyvemaskiner. De russiske torpedobåde er hovedsagelig stationeret i Østersøen og Det nordlige Ishav, de er på 500 tons. Det russiske kanonbådsvåben er fortræffeligt og forefindes hovedsageligt i Det kaspiske Hav og i Det fjerne Østen ved den røde Amur-flåde, hvor også verdens fem stærkeste flod-monitører med 12 cm tårne og 114 mm panser findes. Andre monitor-flotiller gør tjeneste på Volga, på Amu-darja i Turkestan og på Donau-floden. Siden 1945 er bygningen af kystbevogtningsfartøjer ganske øjensynligt forceret. I Odessa er et større antal stationeret. Det bør bemærkes, at en hel del af kystbevogtningsfartøjerne og flodskibene står under det russiske indenrigsministerium og formentlig snarere udfører en art indre polititjeneste end egentlige flådeopgaver. Men de vil naturligvis i givet fald kunne danne et værdifuldt supplement til den egentlige krigsflåde. Den italienske MAS-motortorpedobåd har vakt betydelig opmærksomhed i Sovjet, og bygningen af sådanne hurtigbåde skrider raskt fremad. For landgangsoperationer råder Sovjet over en tysk model fra 1940 konstrueret i Siebel-værkerne i Halle a. d. Saale. Af egentlige troppeskibe har Rusland skibe på 8000 tons til rådighed.

Den tyske opfindelse.

Den russiske flåde råder desuden over et usædvanlig stort antal hjælpeskibe af forskellig art.

Det, der giver den russiske flåde dens store slagkraft, er imidlertid dens ubådsvåben, som er i hastig og rivende udvikling.

I den tyske marineforsøgsstation Gdingen fandt russerne ved krigen afslutning de to epokegørende tyske opfindelser „Schnorkelen“ og Walter-turbinen, der skulle blive af overordentlig betydning for ubådsvåbnet i almindelighed og for det russiske ubådsvåben i særdeleshed. Henimod slutningen af krigen byggede eller projekterede Tyskland to ubådstyper, der brød med alle hidtil kendte principper. Krigen sluttede dog uden, at tyskerne nåede at bringe dem i anvendelse, og det blev de allierede, der, da de fandt tegningerne, kunne drage nytte deraf. Den såkaldte „Schnorkel“ er en slags „luftmast“, der tjener til tilførsel af den nødvendige luft under undervandssejlads. Det blev nu ikke nødvendigt — som ellers — at gå op til overfladen hvert døgn for at lade batterierne op. Walter-turbinen var dog den største overraskelse. Denne helt nye type ubådsmotor havde tyskerne ikke nået at sætte i fabrikation, da krigen sluttede. Tidligere havde man i ubådene brugt et dobbeltmaskineri, en dieselmotor til overfladesejlads og en elektromotor til sejlads under vandet. Walter-turbinen drives imidlertid af en blanding af brintoverilte og dieselolie, der ikke behøver lufttilførsel, således at ubåden ikke har nødig at vise sig over vandet. Samtidig kunne man nu simplificere hele maskineriet og for første gang i ubådsteknikkens historie var det blevet muligt at kombinere høj fart med total undervandssejlads. Den første maskine, man byggede efter disse planer, kunne give en ubåd en fart af

26 knob under vandet. Det var tre gange så meget, som de allieredes egne ubåde kunne præstere på dette tidspunkt.

3—400 u-både.

Et stort antal tyske teknikere og marineeksperter, adskillige tyske marineofficerer og ubådseksperter har mere eller mindre frivilligt bistået russerne i opbygningen af deres ubådsvåben, særlig i Østersø-området. Man har med nogenlunde sikkerhed anslået antallet af russiske ubåde til ca. 265. Deraf er de 100 tidligere tyske fra Østersø-havnene. Henvend de 150 eller mere er imidlertid bygget siden 1945 og må anses for fuldt moderne. De nyeste oplysninger synes dog at vise, at russerne i det mindste råder over 360 brugbare ubåde og har andre 100 under bygning, men af denne store flåde er dog så i hvert fald de ca. 100 kun i stand til at skyde en fart af 8—10 knob. Et lille antal drives med elektriske batterier og kan sejle 16—17 knob under vandet. Dertil skal så yderligere bemærkes, at ved hvert ubådsvåben i anvendelse under krig er kun en trediedel i første linie, medens de to trediedele går til brug som øvelsesskibe og til reparationer. I løbet af en femårig konstruktionsplan skal det imidlertid være russernes hensigt at bygge en flåde på 1000 ubåde.

De russiske marinestabe i Tyskland har energisk forsøgt at finde en udvej for at forsyne ubådene med våben; hvorvidt dette er lykkedes, er ikke ganske klart. Men de drager også på dette område stor nytte af de tyske eksperimenter og af tyske faglige hjælpere.

En effektiv russisk ubådskrig i større målestok besværliggøres dog stærkt, så længe russerne er henviste til de nuværende baser. Man savner helt det veludviklede basesystem, som i den anden verdenskrig gjorde det muligt for tyskerne at udføre de omfattende operationer på verdenshavene, der en overgang var en virkelig alvorlig fare for de allieredes krigsførelse. Derfor er kontrollen med Koreas kystlinie af vigtighed for Sovjet.

For søstridskræfternes vedkommende har vasalstaternes styrker kun ringe eller ingen betydning.

Med en russisk udvidelse af baserne til Atlanterhavs-kysten i lighed med den tyske, vil det russiske ubådsvåben få en betydelig offensiv kraft, og det er at forudse, at russerne ihvertfald senest ved en eventuel krigs udbrud vil søge at sætte sig i besiddelse af sådanne baser.

En spurv i svanedans

En liden spurv på dækket sad.
Den lille fyr var ikke glad,
den hopped' ej, den pipped' ej,
men havde tabt den rette vej
og sat sig ned på skibet her
at hvile sig — at få lidt vejr.
Jeg strøed' krummer, hvor den sad,
og vand jeg satte på et fad,
den så lidt frygtsomt efter mig,
så jeg gik stille bort min vej.
Det var ikke en spurv i tranedans,
men en træt lille spurv i svanedans,
og midt i aften solens glød,
da dansede den svanens død
og fik så våd og kold en grav
herude på det øde hav.
Det er tragedier, sømænd ser,
en lille fugl, ja, mange fler'
tragedier på det store hav,
ja, Herren tog, og Herren gav.
Det var ikke en spurv i tranedans,
men en træt lille spurv i svanedans.

N. J. Hartung.



Hvor meget koster det Dem

— at betale mandskabet hyre, mens det er på vej ud eller hjem?

— at have en båd liggende, fordi den mangler reservedele?

SEND MED FLY — det er hurtigst — og derfor billigst!

Vi bringer mandskabet til skibssiden.

FRED. OLSENS FLYSELSKAP A/S . OSLO

Generalagent for Danmark

THOR JØRGENSEN A/S

NY TOLDBODGADE 31-35

TELEFON CENTRAL 15 101

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 smøreolier. Hvor det end færdes på de syv have, står der på alle større havnepladser ESSO-folk parat med de fineste kvalitetsprodukter og den mest udstrakte service.

A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders

Marinehistorisk Selskab

Der har været afholdt ordinær generalforsamling i Marinehistorisk Selskab. En af denne forenings hovedopgaver er at medvirke til oprettelsen af et dansk marinemuseum, og til formanden, kommandørkaptajn Steensens beretning knyttede der sig en langvarig diskussion om dette emne. Der var blandt medlemmerne almindelig enighed om, at et sådant museum må oprettes hurtigst muligt, og kan det ikke ske i hovedstaden, må det ske i provinsen. Formanden oplyste imidlertid, at man for øjeblikket har planer om at lave en udstilling af de effekter, der mangler et marinemuseum at placeres på. En sådan udstilling vil først og fremmest kunne fortælle publikum, at vi virkelig har værdifulde maritime mindegenstande, og endvidere vil den måske lokke andre klenodier frem fra private gemmer.

Efter generalforsamlingen, der gav genvalg over hele linien, holdt guldsmedemester H. Jacobsen et meget interessant lysbilled-foredrag om marinens vagtdolk.

Indmeldelse i Marinehistorisk Selskab kan ske ved henvendelse til foreningens sekretær cand. mag. J. H. Barfod, Bomporten 52, Gentofte, tlf. Gentofte 2820.

Marineforeningen fylder 40 år

Marineforeningen blev stiftet den 30. april 1913 og kan således i år fejre 40 års jubilæum. Foreningen har nu 96 afdelinger med et samlet medlemstal på ca. 1200 mand spredt over hele landet. Det er Marineforeningens opgave at bidrage sit til, at der skabes kendskab til og forståelse af vort søværns og af vor søfarts betydning for Danmark. Det er foreningens faste overbevisning, at søværn og søfart er en livsbetingelse for vort folks eksistens.

Mange gamle og yngre orlogsgæster står i taknemlighedsgæld til Marineforeningen, hvis lokale afdelinger ofte arrangerer fester og udflugter for besætningerne på de orlogsskibe, der anløber forskellige danske havne. På den måde har foreningen knyttet venskabsbånd mellem befolkning og søværn.

I anledning af jubilæet har Marineforeningen udsendt en net lille pjece med titlen „De burde være medlem af Marineforeningen“. I pjecen skriver fore-



Dampskibsselskabet

JUTLANDIA

JENS TOFT

Ny Toldbodgade 5

TELF. *8192

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

ningens bestyrelse bl. a.: „Vi har så ofte hørt, at vort virke kun skulle være at spise gule ærter og flæsk og drikke snaps. Vi vedkender os gerne, at vi holder af gule ærter og snaps, vi holder af gode, glade, hyggelige sammenkomster med godt humør, en god historie og en munter sang; men vor livsopfattelse, vor stræben og vor dybe og oprigtige interesse er at opfylde foreningens formål; disse formål er tydeligt angivet i den første paragraf i vore love: At styrke nationens interesse for søværn og søfart ved at samle danske mænd om denne sag, samt at vedligeholde forbindelsen og kammeratskabsfølelsen mellem mænd, der har gjort tjeneste eller er tjenestegørende i den danske marine“.

Den 30. april havde foreningen reception i Styrmandsforeningen, og mange med tilknytning til søværn og søfart mødte op og gratulerede. Også „Vikingen“ bringer sin lykønskning.

TELEFONMATERIEL AF ENHVER ART



TELEFON FABRIK AUTOMATIC A/S

AMALIEGADE 7
KØBENHAVN

AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE-DAMPSKIBSSELSKAB
FREDERIKSGADE 17
KØBENHAVN K



1899 **International Farvefabrik A/s**

Stor tilstrømning af elever til navigationsskolerne

Afslutning på Fano Navigationsskole

Den 17. april var der afslutnings-fest på Fano Navigationsskole efter endt eksamen. Til styrmands-eksamen var der indstillet 16 elever, hvoraf 13 bestod. Det bedste resultat ved denne eksamen blev nået af Johannes S. Jørgensen, Kolding, der opnåede 177 points af 203 mulige. Sætteskipper-prøven blev bestået af een mand, og skibsfører-eksamen, hvortil var indstillet 9, blev bestået af 7 mand. Her nåede Johannes C. Krogh, Nordby, det bedste resultat med 142 af 168 opnåelige points. Tillægsprøve til I klasse blev bestået af to elever og 4 mand fik certifikat af II klasse.

Inden navigationsdirektør Guldhammer uddelte eksamens-beviserne, holdt han en lille tale. Navigationsdirektøren fortalte bl. a., at der for øjeblikket er så stor tilstrømning til navigationsskolerne, at rammerne er ved at sprænges. Det gælder både for lærerkræfterne og pladsen. Da beviserne var uddelt, gav navigationsdirektøren eksaminanderne endnu et par ord med på vejen og sagde bl. a., at hele livet i virkeligheden er en eksamen. Navnlige for en navigator er livet en stadig prøve på, om man nu kan sit kram!

Derefter talte skolens forstander, J. P. Pedersen, der mindede om den svenske forfatter Lagerkrantz' ord: Livet er, som det er! Vi er dømt til at have det svært, at vide, at det onde er til, at opleve det, at se det omkring os. Men derfor må vi ikke glemme det andet, som skal leve trods krig, ja, trods alt.

„Til dem, der ved, at den slags tanker kan dukke op i dem og friste dem,“ fortsatte forstanderen, „vil jeg sige, at vort fædreland kan ikke undvære en eneste af sine gode sønner. Vi har intet at gøre på krigens fronter. Vi må bygge Danmarks indre front op af hver eneste god dansk mand. — Ingen dansk er for lille til kampen for sprog, ret og frihed.“

Til slut uddeltes flidspræmierne. Præmien fra „Søfartens Fremme“ tildeltes J. C. Krogh, Nordby. „Kon-sul D. Lauritzens Flidspræmie“ overrakte B. T. Hansen fra Esbjerg, og „I. C. Hempels Flidspræmie“ tildeltes P. Christensen, Hirtshals. Præmierne bestod af prismekikkerter med inskription.

Nye kursus på skolen er allerede begyndt.



M/S „TELLO“

I sidste nummer omtalte vi m/s „Tello“, der netop var blevet afleveret fra Svendborg Skibsværft til rederiet Hans Svenningsen. Vi bringer her et fotografi af det smukke, lille skib, der som tidligere omtalt er konstrueret af civilingeniør Knud E. Hansen.

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. maj 1953



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 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 Heindal
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. 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. Sorensen (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 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/s SONGKHLA

Tirsdag den 24. marts 1953 afleveredes fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri's skibsværft på Refshaleøen fragtmotorskibet SONGKHLA, nybygning 687, kontraheret af Aktieselskabet Det Østasiatiske Kompagni, København.

Skibet er bygget til Lloyd's Register of Shipping's højeste klasse + 100 A. I. (med dimensioner svarende til en middeldybde af 8,306 m) + R. M. C.

Hoveddata for SONGKHLA er:

Længde mellem
perpendikulærer 138,99 m
Bredde på spant 19,05 m
Dybde til øverste dæk 11,66 m
Dybde til 2det dæk 9,07 m
Dybgang, ca. 8,300 m
Dødvægt, ca. 10.100 ts.
Fart på lastet prøvetur, ca. 16,8 knob

Skibet er et enkeltskruet motorskib med to gennemgående dæk, fremfaldende stævn og krydserhæk. Maskinrummet er midtskibs, og der er 3 lastrum foran samt 2 lastrum agten for dette. Den agterste del af last 3 og forreste del af last 4 er arrangeret med 4 højtanke til transport af vegetabilsk olie. I last 3 på mellemdæk er indrettet 2 lastkølerum med et samlet rumfang på 233

m³. Thomas Ths. Sabroe & Co. har leveret kølemaskineriet for last og proviantkølerum.

Rigingen består af 2 tobensmaster, 1 tobenslademast samt 2 almindelige lademaster ved brofront. Det er første gang, ØK anvender selvstændige master af denne type i deres nybygninger. Lugerne betjenes af ialt tolv 5 ts lossebomme. Desuden er der 2 sværbomme for henholdsvis 60 og 20 ts. På badedækkets agterkant er anbragt to 3 ts dæskraner for nr. 4 luge.

Alle lossespil er elektrisk drevet, og det er ligesom styremaskine, ankerspil og de to dæskraner leveret af Thomas B. Thrige.

Skibet er midtskibs forsynet med fire 7,3 m aluminiumsredningsbåde af Nauta-Boat Co's fabrikat. Bådene betjenes af gravity-davidder af Scott's konstruktion. Agter er anbragt to 4,88 m joller af Kalmar fyr.

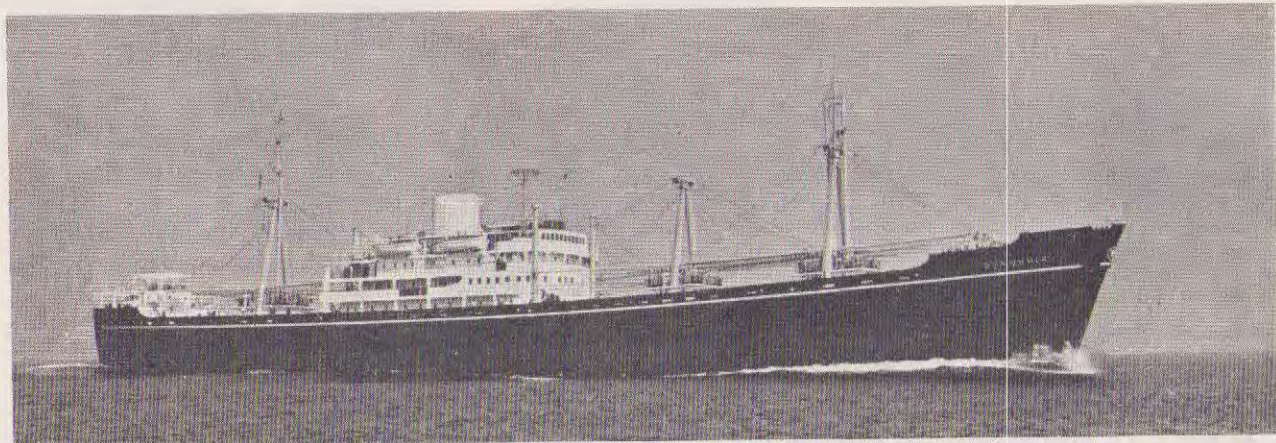
I huset midtskibs på promenadedæk er der indrettet aptering for 12 passagerer i 4 dobbelt- og 4 enkeltkamre, alle med eget bad. Kamrene er udført med skodder af Waverite og forsynet med møbler og døre i behandlet mahogni. Bordplader er belagt med grøn Waverite. På samme dæk findes rygesalon, der er anbragt



G. W. Frydenlund & Søn

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

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS



„Songkhla“ på prøvetur.

på forkant, medens spisesalon er agter. Skodderne er udført af Warerite. Møbler i spisesalon er udført i teak, medens møbler i rygesalon er i nøddetræ. I begge saloner er bordene belagt med Warerite.

På kommandobro er der aptering for kaptajn og lods. Kaptajnens aptering er indrettet med separat soverum samt bad og wc. Skodderne er af hvidlakeret møbelplade. Møbler er udført i poleret mahogni, og borde er belagt med Warerite.

På båddek er indrettet aptering for maskinchef, maskinofficerer og dæksofficerer. Disse kamre har hvidlakerede skodder samt møbler i behandlet mahogni og bordplader belagt med Warerite. Maskinchefen har endvidere separat soverum samt bad og wc.

På dette dæk er yderligere anbragt hospital, radio- rum og opholdsrum for officerer. Dette opholdsrum har skodder af Warerite samt møbler og døre i behandlet, naturfarvet elm. Bordene er belagt med Warerite.

I midtskibs hus på øverste dæk er indrettet aptering for assistenter, aspiranter og kabyspersonale samt messer for disse. Endvidere messer for officerer og mand- skab. Skodderne, undtagen i messer, består af hvidla- keret møbelplade, medens møblerne er af behandlet eg. I officerers samt assistenters messe er skodderne af Warerite, møblerne af behandlet, naturfarvet elm. De øvrige messer har skodder i behandlet eg i halv højde og er iøvrigt hvidlakerede.

Agter i poopen findes aptering for mandskab. Alle kamre undtagen 2 er eet-mandskamre. Møblerne er her udført i behandlet eg. På poopdæk er indrettet op- holdsrum for mandskab. Rummet har skodder af Wa- rerite og møbler i behandlet eg, bordene er belagt med Warerite.

Saloner og kamre er opvarmet ved damp og elek- triske ovne.

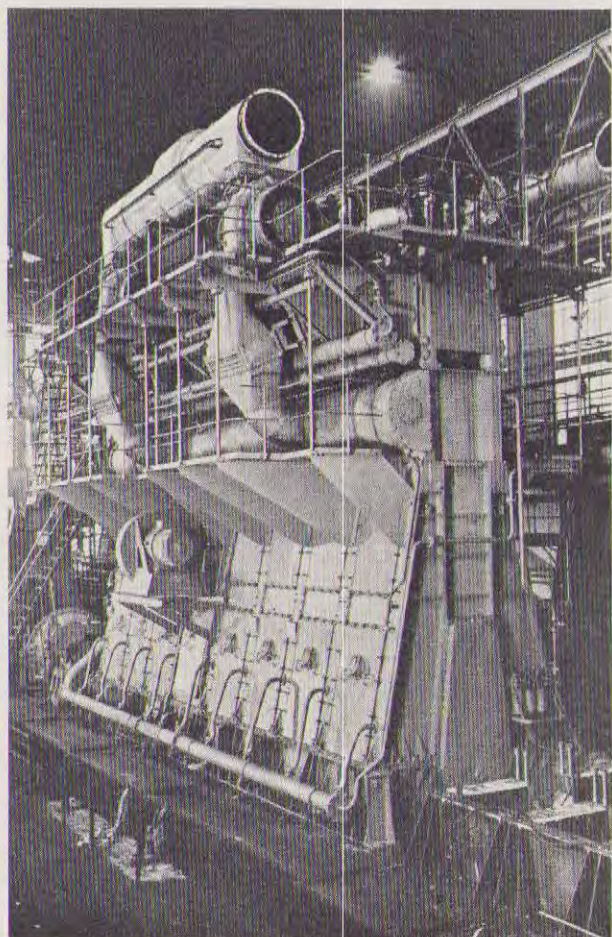
I agterkant af midtskibs dækshus er indrettet kabys med elektrisk komfur og bageovn af Vesta's fabrikat. Der findes desuden alt nødvendigt moderne køkken- maskineri. Fra kabysen fører en elektrisk elevator til det ovenover liggende spisesalonspantry.

Proviastrummet findes under kabysen og består af et tørproviastrum og et køleproviastrum opdelt i rum for fisk, kød, grøntsager, frugt og øl.

I dækshuset mellem luge nr. 4 og 5 er der rum for maskinvaskeri med maskiner leveret af Georg E. Ma- thiasen, samt elektrisk værksted, smedie og en messe for havnearbejdere.

M/S SONGKHLA er forsynet med de mest moder- ne navigationsmidler såsom radiopejler, radar, gyro- kompas med selvstyrer, ekkolod, elektrisk log etc.

CO₂ brandslukning med røgmelder er installeret for bekæmpelse af brand i last- og maskinrum. Yder- ligere er installeret et Ellehammer skumsluknings- anlæg.



Hovedmaskinen til „Songkhla“.



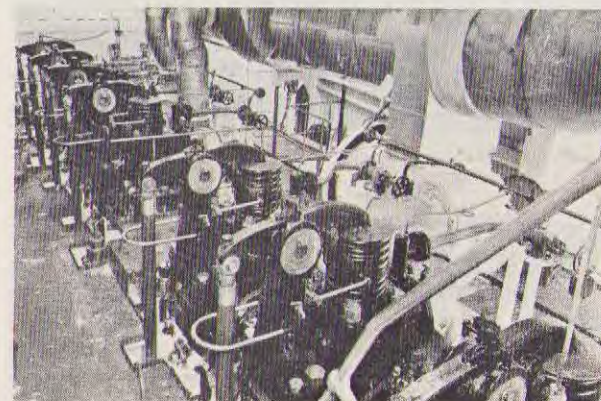
Vue over fordæk med tobens lademast

Maskineri:

Hovedmotor: 1 B & W direkte omstyrbar, 7-cylin- dret, enkeltvirkende, to-takts krydshovedmotor med ud- stødsventiler og forsynet med turboladning.

Motoren, der har en cylinderdiameter på 740 mm og en slaglængde på 1600 mm, yder ved normal, kon- tinuerlig drift 8750 EHK svarende til 9870 IHK ved 115 omdrejninger pr. minut og et indiceret middeltryk på 8 kg/cm².

Dette er en forøgelse på 35 % i EHK sammenlignet



Vue over maskintop med udstødsventiler og rørforbindelse til udstødsturbineregulat.

med den ikke-turboladede motor med samme dimen- sioner og omdrejningstal.

I sammenligning med en 9-cylindret hovedmotor uden turboladning, som udvikler 8300 EHK ved 115 omdr./min., er den opnåede besparelse 30 % i vægten og 20 % i længden af hovedmotoren, hvilket svarer til en reduktion af maskinrummets længde på 3 spante- fag. Endvidere er der opnået en reduktion i størrelsen af startluftbeholdere, kompressorer, fersk- og salt- vandskølepumper og smøreoliepumper foruden en re- duktion af kraftforbruget svarende til nedsættelsen af hovedmotorens cylinderantal fra 9 til 7.

Til forskel fra tidligere to-takts motorer uden tur- boladning er motoren ikke forsynet med kædetrukne skylleluftblæsere.

Skylleluften leveres af 2 centrifugalblæsere, hver direkte koblet til en turbine, som drives af motorens udstødsgas. Fra turbinerne føres gassen til en udstøds- gaskedel, der tillige tjener som lyddæmper for hoved- motoren, og som er i stand til at udvikle den samme mængde damp som i en ikke-turboladet motor med samme ydelse. Der er indskudt luftkølere mellem blæ- serne og skylleluftbeholderen, og skylleluften køles til en temperatur, der ligger ca. 10° over kølevandstem- peraturen.

Som en nødhjælp for det lidet sandsynlige tilfælde, at begge turboblæsere skulle havarere samtidig, er der installeret en lille elektrisk drevet nødblæser, som vil kunne give skibet ca. 60 % af den normale fart.

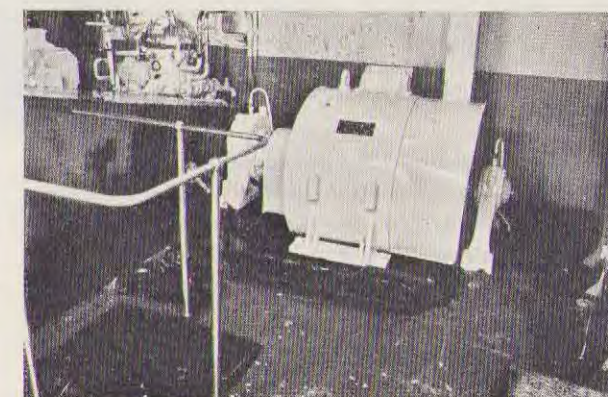
Bortset fra påbygningen af turboladerne og ude- ladelsen af de kædetrukne skylleluftblæsere er motoren af normal konstruktion.

B & W og deres licenshavere havde i midten af marts leveret 1 og i ordre 47 turboladede anlæg med ialt 349 cylindre.

Hjælpmotorer: 3 enkeltvirkende, fire-takts, 4-cy- lindrede trunkmotorer, hver direkte koblet til en jævn- strømsdynamo, der kan yde 120 kW ved 220 volt.

Dieselmotorernes cylinderdiameter er 245 mm, slag- længden 400 mm og ydelsen 180 EHK ved 400 omdr./ min.

Endelig findes der en 160 kW, 220 volt dynamo, som trækkes ved kileremme fra den forreste mellem-



Dynamo trukket af kileremtræk fra hovedaksten (i stedet for trukket af særskilt diesel-motor).

aksel. Dynamoer kan udvikle denne ydelse, når hovedmotoren kører fra 100 til 115 omdr./min.

Både hovedmotor og hjælpemotorer er indrettet således, at de foruden med diesellole også kan drives med kedelolie, og der er derfor i maskinrummet instal-

leret 2 brændselolieseparatorer af moderne, selvrensende type, ligesom der findes brændselolievarmere, og tankene for kedelolie er forsynet med varmeslanger.

M/T Astrid Elisabeth

I efteråret afleverede Uddevallavarvet Aktiebolag motortankskibet Astrid Elisabeth til A/S D/S Mathilda, Bergen.

Astrid Elisabeth har følgende hoveddimensioner:

Længde overalt 162,0 m
Største bredde på

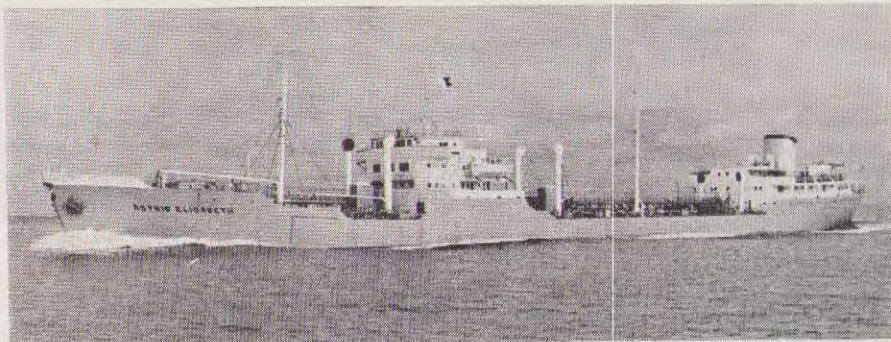
spant 19,5 m
Dybde 11,7 m

Dybgang 9,0 m
Dødvægt 16 210 tons
Tankkapacitet 20100 m³
Kapacitet af tørlastrum 816 m³ grain

Skibet er udruset med en to-takts, enkeltvirkende, syvcylindret dieselmotor af MAN's konstruktion og fabrikat. Den udvikler ved ca. 115 omdr. pr. minut 6 300 a. h. k. Cylinderdiametere er 780 mm og slaglængden 1 400 mm. Farten på fuld last er 14,8 knob.

Skibet er bygget til højeste klasse + 100. A. I. i Lloyd's Register of Shipping som helsvejst skib. Det er forsynet med to gennemgående, langskibs skodder. Både de langskibs- og de tværskibs skodder er korrugerede.

Til pumpning af lastolie er der installeret fire last-



„Astrid Elisabeth“ prøvesejles.

oliepumper, hver med en kapacitet på 400 tons pr. time. Pumperne er opstillet i to pumperum.

Der er sørget godt for besætningen, der overvejende bor i enmandskamre. Desuden findes der rummelige opholdsrum og messer for både officerer, underofficerer, økonomipersonale og mandskab.

Der finder tandlægekonsultation sted ombord, så besætningen har lejlighed til at få tænderne gjort i stand.

Den nautiske udrustning er af højeste klasse og omfatter bl. a. radar, gyrokompass med automatisk styring, SAL-log etc.

Hele apteringen er ventileret og kan afkøles til en passende temperatur med Svenska Fläktfabrikens nyeste system.

Skibet er forsynet med Butterworth-anlæg til spuling af lasttankene.

Prøvetur fra Nakskov Skibsværft med M/T „Juanita“

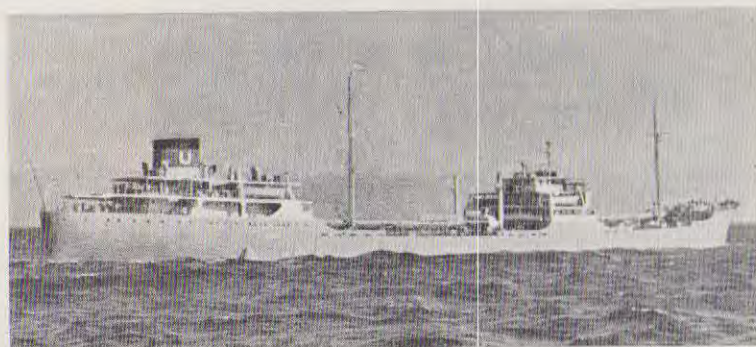
Nakskov Skibsværfts nybygning nr. 131 — tankskibet „Juanita“, der er bygget til rederiet J. M. Ugland, Grimstad — afgik den 31. marts på prøvetur i Langelandsbæltet.

Skibet er enkeltskruet og med følgende hoveddata:

Længde overalt 155,5 m
Længde mellem perpendicularer 147,8 m
Bredde på spant 20,0 m
Dybde til hoveddæk 11,0 m
Lasteevne 15.650 tons
Dybgang 8,9 m
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 2 × 5 sidetanke med et samlet rumfang af ca. 20.700 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



„Juanita“ på prøvetur.

helt svejsede og udført korrugerede, d. v. s. uden afstivningselementer. Dobbeltbunden i maskinrummet agter er indrettet til brændselolie, smørolie og fødevand.

Midtskibshusene har 3 dæk og er indrettet til beboelse for kaptajn, dæksofficerer, 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 bådedeck derunder kaptajnens suite med opholdsrum, soverum og badeværelse samt rederens kammer og salon. 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 hyttedækket ligger skibets kabys med bl. a. et 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 1-mands 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 stikkontakter med forbindelse til antennen. Alle kamre opvarmes med damp.

Skibet har 4 redningsbåde af aluminium, hvoraf to med motor samt 1 jolle.

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

Hovedmaskineriet er en 7-cyl. B & W 2-takts krydshovedmotor 6850 IHK, der giver skibet en fart på 14 knob lastet.

To oliefyrede skotske kedler fra Aalborg Værft à 170 m² hedeplade 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 leveret 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.

OLUF SVENDSEN

REDERI



TOLDBODGADE 18

TELF. 2441-14541



„Sibonga“ søsættes.

En ny Ø.K.-serie

Torsdag den 26. marts søsattes fra A/S Nakskov Skibsværft nybygning nr. 132, et 10.000 ts. lastmotor-skib til Det Østasiatiske Kompagni. Dåben foretoges af fru departementschef H. Jespersen, og skibet fik navnet SIBONGA.

Med dette skib begynder en ny serie af søsterskibe til Det Østasiatiske Kompagni, som til forskel fra de tidligere serieskibe, hvis navne begyndte med henholdsvis M og P, skal begynde med S. Fælles for de tre typer er, at navnene alle ender på a.

S-seriens væsentligste forskelle fra M- og P-bådene er, at hoveddimensionerne er noget større, at farten er forøget, samt at skibene bliver forsynet med den nye, meget omtalte B & W motor med trykladning, der kan udvikle betydeligt flere hestekræfter end den tilsvarende motor af tidligere type.

Skibets hoveddimensioner er følgende:

Længde mellem perpendicularer 139,0 m
Største bredde på spant 19,0 m
Højde til shelterdæk 11,7 m

Skibet, der er bygget til Lloyd's Registers højeste klasse, har 2 gennemgående dæk samt yderligere et mellemdæk i forskibet, er forsynet med bak og hytte samt store dækshuse midtskibs. Lastrummenes kapacitet er ca. 15 200 m³, foruden godt 240 m³ kølelast.

Maskineriet består af en syvcylindret B & W enkeltvirkende to-takts dieselmotor med trykladning, type 774-VFBT-160, der udvikler 8200 b. h. k. ved 115 omdr. og giver skibet en fart af 17,0 knob fuldt lastet. Afløbningen overværedes af deres kongelige højheder Prins Axel og Prinsesse Margaretha, af medlemmer af Kompagniets bestyrelse, direktion og inspektion, af værftets bestyrelse samt en del indbudte, blandt andre departementschef H. Jespersen, stiftamtmand greve F. Reventlow og direktør E. Maegaard.

M/S „CALIFORNIA“

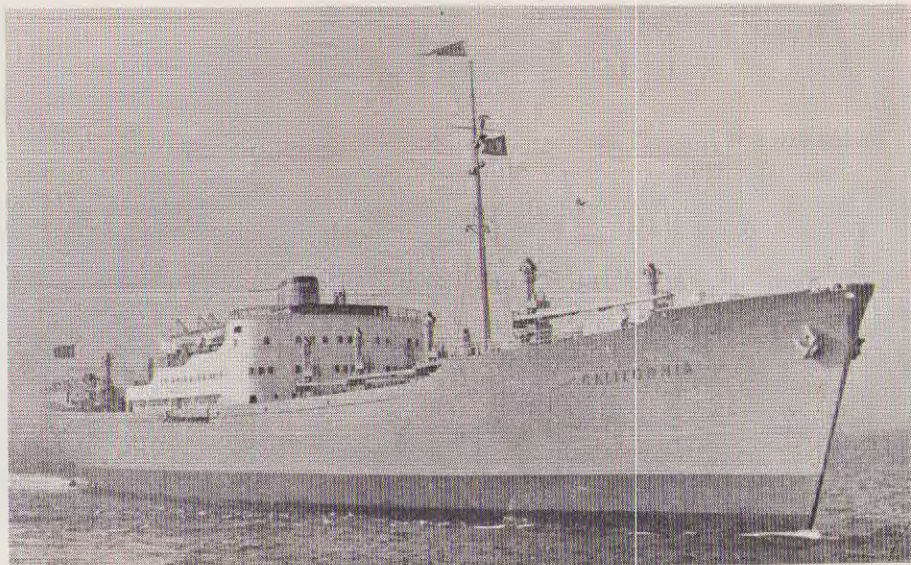
**motorskib med kun
een mast**

Den 2. april afleverede Kockums i Malmø et nyt hurtigtgående motorskib, „California“, til A/B „Nordstjernen“. Fartøjet, der er et søsterskib til de tidligere byggede skibe af „Seattle“-klassen er bygget til Lloyd's højeste klasse som åben shelterdækker med isforstærkning. Lastrummene har en kapacitet af ca. 13.900 m³ bales og er indrettet med fryserum på ca. 800 m³, så kød kan fragtes nedfrosset til + 20° C. Endvidere er der kølerum, som er beregnet til transport af frugt ved en temperatur af + 0,5° C.

Dimensionerne er som for søsterskibene:

Længde p. p.	141,70 m
Bredde	19,50 m
Dybde til hoveddæk	9,25 m
Dybgang på fuld last	8,10 m
d. w.	9000 tons

Hovedmaskineriet består af to 7-cyl., dobbeltvirkende 2-takts Kockum-MAN diesel på tilsammen



„California“ fotograferet på prøveturen.

14.000 e. h. k. ved 110 omdr. i min., hvilket giver skibet en fart af 19,5 knob på fuld last.

Fjorten hurtigt arbejdende, elektriske dækskraner erstatter de sædvanlige losseshomme og spil, hvorved spares megen tid i havn. Skibet er derfor kun rigget med een mast, hvis opgave det kun er at bære top-lanterne, antenner og signalfald.

Såvel passagerers og besætnings aptering, den førstnævnte for 12 personer, er af samme høje klasse som på søsterskibene, hvilket også gælder m. h. t. den nautiske og øvrige udrustning.

bet en fart af 15 knob med fuld last. M/t BERTA DAN er bygget til Lloyd's højeste klasse for tankskibe.

Skibets indretning tilfredsstiller alle moderne krav. Således har samtlige voksne besætningsmedlemmer enekammer, og flere af dem har separat bad. I de øvrige kamre er vaskekummerne indbygget i specielle vaskeskabe, således at de ikke skæmmer kammeret, men giver det mere præg af et opholdsrum.

På tankskibe, der ligger meget kort tid i havn, må der gøres noget særligt for folkenes velbefindende ombord, og derfor er BERTA DAN forsynet med særlig store, fælles opholdsrum og messer, hvor der bl. a. kan fremføres film. Messerne er alle udstyret med malerier og akvareller af moderne danske kunstnere. — På for-dækket er opbygget en rigelig stor swimming pool og agter ude findes hobbyværksted med specielle afdelinger for fotoarbejde, bogbinderi, træ- og metalarbejder m. m., ligesom skibet får en velfærdssekretær ombord.

Af mere teknisk interesse er det, at skibet er forsynet med to pumper med ialt 4 lastoliepumper med en samlet kapacitet af 1.600 ts. pr. time. Samtlige lastolietanke er forsynet med varmeslanger, således at svær olie kan opvarmes, hvilket er nødvendigt, for at denne kan pumpes fra borde. Damp til disse varmeslanger og til pumper, dæksmaskineri etc. leveres fra tre kedler med ialt 530 m² hedeblade.

Der er ofret særlig omhu på at brandsikre skibet på bedst tænkelige måde, og der er således arrangeret såvel brandslukning med damp som med kulsyre og

skum. — Apteringen agter er inddelt i 2 specielle brandzoner ved hjælp af brandskodder med branddøre etc., og det kunstige ventilationssystem er ligeledes opdelt i tilsvarende zoner, således at man ikke risikerer, at en eventuel brand kan forplante sig fra den ene zone til den anden gennem ventilationskanalerne.

Navigationinstrumenterne er alle fuldt moderne — der findes bl. a. gyro-kompas med selvstyrer, radar og ekkolod.

M/T „Ocean Clipper“

Den 8. april søsattes ved Kockums Mekaniska Verkstads AB i Malmö et ca. 16 000 tons tankskib for Rederiaktiebolaget Clipper, Malmö. Skibet, som af fru Vera Hansen i dåben fik navnet Ocean Clipper, har følgende dimensioner:

Længde mellem perpendicularererne	152,4 m
Største bredde på spant	19,2 m
Dybde	11,7 m
Dybgang på fuld last	9,1 m

Fremdrivningsmaskineriet, som består af en syvcylindret, to-takts, enkeltvirkende Kockum-MAN die-

M/T „JAGALA“

leveret fra Götaverken

Fra Götaverken leveredes den 31. marts tankmotorskibet „Jagala“ på 17.660 tons d. w. til et konsortium bestående af Rederi AB Jan og AB August Leffler & Son, Göteborg, samt AB Adviser, Stockholm.

Skibet er et søsterskib til „Jaga“, som leveredes fra værftet en måned tid-



„Jagala“ på prøvetur.

ligere, og som omtales i „Vikingen“ for 1. marts i år.

Tankskibet „Berta Dan“ overtaget af rederiet J. Lauritzen

Den 17. april afleverede Lindholmens Varv i Göteborg det sidste af de 3 tankskibe, som Rederiet Lauritzen har fået bygget på dette værft.

Skibets hoveddata er følgende:

Længde p. p.	157,0 m
Bredde	19,5 m

Dybde	11,7 m
Dybgang lastet	9,1 m
Dødvægt	16.300 ts

M/t BERTA DAN fremdrives af en 8-cylindret dieselmotor af Götaverken's type bygget af Lindholmens Varv. Motoren yder 7.100 IHK, hvilket giver ski-

**Vi holder
os til**



ESBJERG TOV



Øverst: Gudmoderen, fru Vera Hansen, Malmö, og direktør Gösta Lundequist. Nederst: „Ocean Clipper“ glider i vandet.

selmotor, der udvikler 6 300 a. h. k. ved 115 omdrejninger pr. minut, beregnes at give skibet en fart af 14,75 knob fullastet på prøvetur.

M/t Ocean Clipper er bygget til højeste klasse i Lloyd's Register som helsvejst tankskib med to lang-

skibs skodder og har et tankvolumen på 23 560 m³ fordelt på tyve forskellige tanke, som er delt i tre sektioner, adskilt ved kofferdamme.

Til pumpning af lastolie findes i to pumperum ialt fire lastoliepumper, hver med en kapacitet på 300 ts/tim.

Som brugeligt i tankskibe er kaptajnen og dæks-officererne anbragt i dækskøbet midtskibs, medens maskinofficererne, underofficererne, økonomipersonalet og mandskabet har sin avertering agter i hytten og i dækskøbet på hyttedækket og agterste båddek.

Der er i alle henseender sørget for besætningens

bekvemmelighed ombord. Således har største delen enmandskamre, kun drengene ligger i tomandskamre. Desuden findes særlige opholdsrum og messer for alle besætningskategorier såvel som læserum og hobbyrum. For mandskab og underofficerer er skafningen ordnet i form af selvbetjening. Vaskeri med vaskemaskine, centrifuge og rulle findes også.

Skibet skal udrustes moderne i alle retninger med bl. a. de nu sædvanlige navigationsinstrumenter radar, gyrokompass, ekkolod, SAL-log og radiopejler foruden det obligatoriske radioanlæg.

M/T „BELMARE“ afleveret fra Uddervallavarvet

Den 19. marts afleverede Uddevallavarvet tank-motorskibet „Bel Mare“.

Skibet har følgende dimensioner:

Lo. a.	162,5 m
Bredde	19,5 m
Dybgang	9,1 m
d. w.	16.220 ts
Tankkapacitet	20.100 m ³

Maskineriet består af en 2-takts, enkeltvirkende M. A. N. diesel, der udvikler 6300 e.h.k. ved 115 omdr. i min. Maskinen giver skibet en fart på 14,5 knob på fuld last.

Skibet er bygget til højeste klasse + 100 A. I. i Lloyd's Register of Shipping som helsevejst fartøj og er udstyret med to gennemgående langskibs skodder. Såvel lang- som langskibs-skodder er korrugerede.

For pumpning af lastolie er installeret fire pum-



„Bel Mare“ på prøvetur. På det nederste billede ses fra venstre direktørerne S. Högland og S. Kihlström fra rederiet, H. Hagelin fra værftet, R. Hjertman og S. Deigenberg, begge fra rederiet.

per med en kapacitet af 400 tons vand i timen hver.

Averteringen er tip-top. Mandskabet bor overvejende i enkelt-kamre. Endvidere findes dagrum og messer for officerer, underofficerer, mandskab og restaurationspersonale.

Søsætning i Helsingborg

Helsingborgs Varfs Aktiebolag søsatte d. 27. marts et lastmotorskib til Aktiebolaget Varing, Stockholm.

Dåben forrettedes af fru Hildur Dahl, som gav skibet navnet Bolivar.

Bolivar er et søsterskib til det i december måned i fjor til samme rederi leverede lastmotorskib Barranquilla.

Skibet er et moderne shelterdækket lastmotorskib

med halvhøj bak over luge nr. 1, halvhøj hytte, fremfaldende forstavn 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	86,9 m
Længde mellem perpendikulerne	83,2 m
Største bredde på spant	12,5 m
Dybde til hoveddæk	5,0 m
Dybde til shelterdæk	7,4 m
Dybgang på sommertribord	4,9 m
Tilsvarende dødvægt	2 575 tons

Fremdrivningsmaskineriet består af en Burmeister og Wain enkeltvirkende, to-takts, femcylindret diesel-



„Bolivar“ glider i vandet.

motor af trunktypen 550-VF-90, der ved 128 omdrejninger pr. minut udvikler 1 625 i. h. k., svarende til 1300 e. h. k., hvilket beregnes at give skibet en fart på 12 knob.

Skibet forsynes med fire lastluger og rigges med to master samt forsynes med otte bomme, hvoraf fire for en løfteevne på fem tons og fire for en løfteevne på 7,5 tons i dobbelt part.

Lade- og lossespil, ankerspil, styremaskine og varpespil er alle af Aseas fabrikat.

På båddek midtskibs er avertering for kaptajnen, hovmesteren og telegrafisten samt salon og rederkammer.

I dækskøbet på shelterdækket midtskibs findes kamre for dæks- og maskinofficerer, officersmesse og opholdsrum samt kabys.

Agter i hytten er besætningens avertering i en- og tomandskamre samt i dækskøbet agter besætningens messer, opholdsrum og vaskerum.

Skibet skal udrustes med ekkolod, radiopejling, SAL-log, radar og kulsyrebrandslukning.

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

En ny dansk lugekonstruktion

Et af de største problemer indenfor skibsfart og skibsbygning har i de senere år været skibenes lastluger, og store bestræbelser har været udfoldet for at finde en løsning for sikker og hurtig åbning og lukning af de meget store lugeåbninger, som moderne skibe er forsynet med.

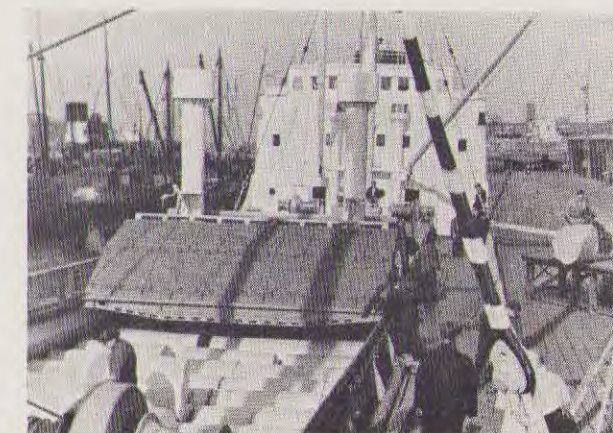
Den op gennem tiderne benyttede lugeafdækning med tværskibs skærstokke, der understøtter trædæksler, og hvor tætningen opnås ved hjælp af presenninger, har store fordele, idet den er yderst robust, og skærstokke og lugedæksler kan staves af vejen på en forholdsvis ringe plads, således at de ikke generer ved losning og lastning.

Imidlertid har denne lugeafdækning også meget store mangler. Sikkerhedsmæssigt vil trælugedækslerne, dersom presenningerne bliver revet løse af søen, være uheldige, idet de kan skylles overbord og lade lastrummet åbent til søen. Arbejdet med at lægge luger på og tage luger af, hvilket ofte kræver at der må balanceres på glatte skærstokke, indebærer en risiko, og jævnlige rapporter der om fald ned i lasten med mere eller mindre alvorlige følger for den pågældende. Hertil kommer, at arbejdet med at udtage og genbringe skærstokke, aftage og pålægge dæksler er slidsomt og tidkrævende og må som oftest udføres i overtid for at lugerne kan være åbne inden lossearbejdet påbegyndes om morgenen, ligeledes må lugerne som oftest lukkes efter normal arbejdstids ophør. I tilfælde af bygevejr må lossearbejdet hyppigt helt indstilles, når det drejer sig om let beskadelig ladning.

En lettelse blev opnået gennem anvendelse af recessede karme med anlæg for skærstokkene. Det af den danske ingeniør, Martin Nielsen, konstruerede rulleapparat, i hvilket skærstokkene kan ophænges og køres hen i lugens ene side har fundet stor udbredelse.

Senere er tilkommet det enklere KEH-skydeskærstokarrangement, hvorved særlige løfteapparater undgås, ligesom alle ruller, lejer og andre mindre robuste dele undgås.

I de senere år er fremkommet en lang række kon-



Lugen åbnes.



Lugedækslerne henstuvet i den ene ende af lugen.

struktioner af stål lugedæksler, hvor tætheden enten opnås ved hjælp af presninger eller ved at dækslerne er forsynet med pakninger, der ved anvendelse af et stort antal tilspændinger har kunnet gøres vandtætte. Fælles for disse systemer er dog deres ret store vægt, og for de systemer, der har den fordel, at lugerne kan åbnes og lukkes mekanisk, gælder, at de ikke er videre robuste overfor den forholdsvis ublide behandling de bliver udsat for under skibets lastning og losning. De fleste af disse systemer er baserede på, at dækslerne kører på ruller eller hjul med tilsvarende lejer, således at en forholdsvis ringe beskadigelse af lugekarmen eller de bevægelige dele bevirker, at lugen ikke kan arbejde. For de luger, der er forsynet med pakninger, er det vanskeligt med sikkerhed at konstatere, om pakningerne er fuldkommen tætte efter lastningen med fuld last inde, og de byder derfor en ret stor risiko for ladningsbeskadigelse. Desuden er det en ret stor mangel, at man for at kunne komme til et vilkårligt sted i lugen skal åbne hele lugen.

Det ville således være ønskeligt, om man kunne kombinere den traditionelle, i mange retninger fordelagtige og robuste lugeafdækning med skærstokke og trælugedæksler, med et system, hvorved lugerne kan åbnes på kort tid ved mekanisk hjælp, uden at indføre dele, der kan beskadiges ved ublid behandling og vanskeliggøre lugernes funktion. Et sådant system er opnået ved det patenterede KEH-skydelugearrangement, der nu er prøvet i praksis med tilfredsstillende resultat.

Systemet bygger på anvendelse af KEH-skydeskærstokke, der glider på recesser i lugekarmene og anvendelse af almindelige trælugedæksler, dog forsynet med specielle endebeslag i stedet for det nu foreskrevne beslag af galv. plade. Disse endebeslag er således konstruerede, at de hviler på bøjler på skærstokkene, hvorom lugedækslerne kan dreje sig som om et hængsel. Dækslerne ligger iøvrigt løse og kan udtages hver for sig, således at man f. eks. kan udtage et enkelt dæksel for adgang til rummet eller med henblik på ekstra ventilation.

Endebeslagene er således formede, at dækslerne, dersom et af disse bringes i en skrå stilling kan bringes til at glide op over dette ved træk i dækslets længderetning. Åbning af lugerne foregår derfor ved, at der f. eks. fra skibets spil med en wire trækkes i den bageste skærstok, hvorved skærstokkene med lugedæksler forskydes og dækslerne efterhånden skyder sig op over hinanden ved lugens modsatte ende, idet det første af dækslerne glider op ad et skråt stille anlæg ved lugeendekarmen. Når lugen skal lukkes trækkes blot i modsat retning, hvorved skærstokkene glider tilbage modtagende lugedækslerne ved trækket i lugeendebeslagenes hager. Af sikkerhedsmæssige grunde er anbragt en let aftagelig kæde mellem skærstokkenes ender.

Åbning eller lukning af en 42' luge kan foretages på ca. 1 minut, således at det drejer sig om en overordentlig stor tidsbesparelse, og det er meget store beløb, der kan indtjenes i formindsket overtid. Det vil ligeledes være muligt at losse og laste i bygevejr med tilsvarende formindskelse af tiden i havn, idet lugerne kan lukkes og åbnes umiddelbart før og efter bygen.

De enkelte lugedæksler er sammenholdt ved hjælp af enkle skudrigler, således at lugedækslerne er sikrede, selvom presningerne skulle blive flået af. Lugedækslerne er således konstruerede, at lugen kan åbnes mod hvilken ende, der ønskes eller fra midten ud mod begge lugeender. Selv en alvorlig, lokal beskadigelse af lugekarmen vil ikke som ved de hidtil kendte systemer medføre, at lugen ikke kan arbejde. Det vil være muligt at fjerne lugedækslerne ud for det beskadigede sted og skyde lugerne foran og agtenfor sammen som før.

Det nye system, der i forhold til andre systemer, er prisbilligt, synes således at have fordelene ved den traditionelle lugeafdækning, uden tilsvarende mangler, og tilfredsstillende samtidig rimelige krav til sikkerhed samt tids- og arbejdsbesparelse.

Denne lugekonstruktion, som skyldes civilingeniør Knud E. Hansen, er bl. a. anvendt i m/s Tello, som vi bragte en omtale af i Vikingens aprilnummer.

DAMPSKIBSSELSKABET

TORM

AKTIESKLSKAB

Grundlagt 1889

Telefoner: Central 2437 - 16570 — Rigstelefon 203

HOLMENS KANAL 42 — KØBENHAVN

Alle henvendelser til „Vikingen“ 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
1. juni

CENTOFTE
KOMMUNEBIBLIOTET
TRAWLERE I HAVN
Akvarel af GEORGE MacKAY

1953 - nr.
30. årgang



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

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

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

AKTIESELSKABET
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI
 KØBENHAVN

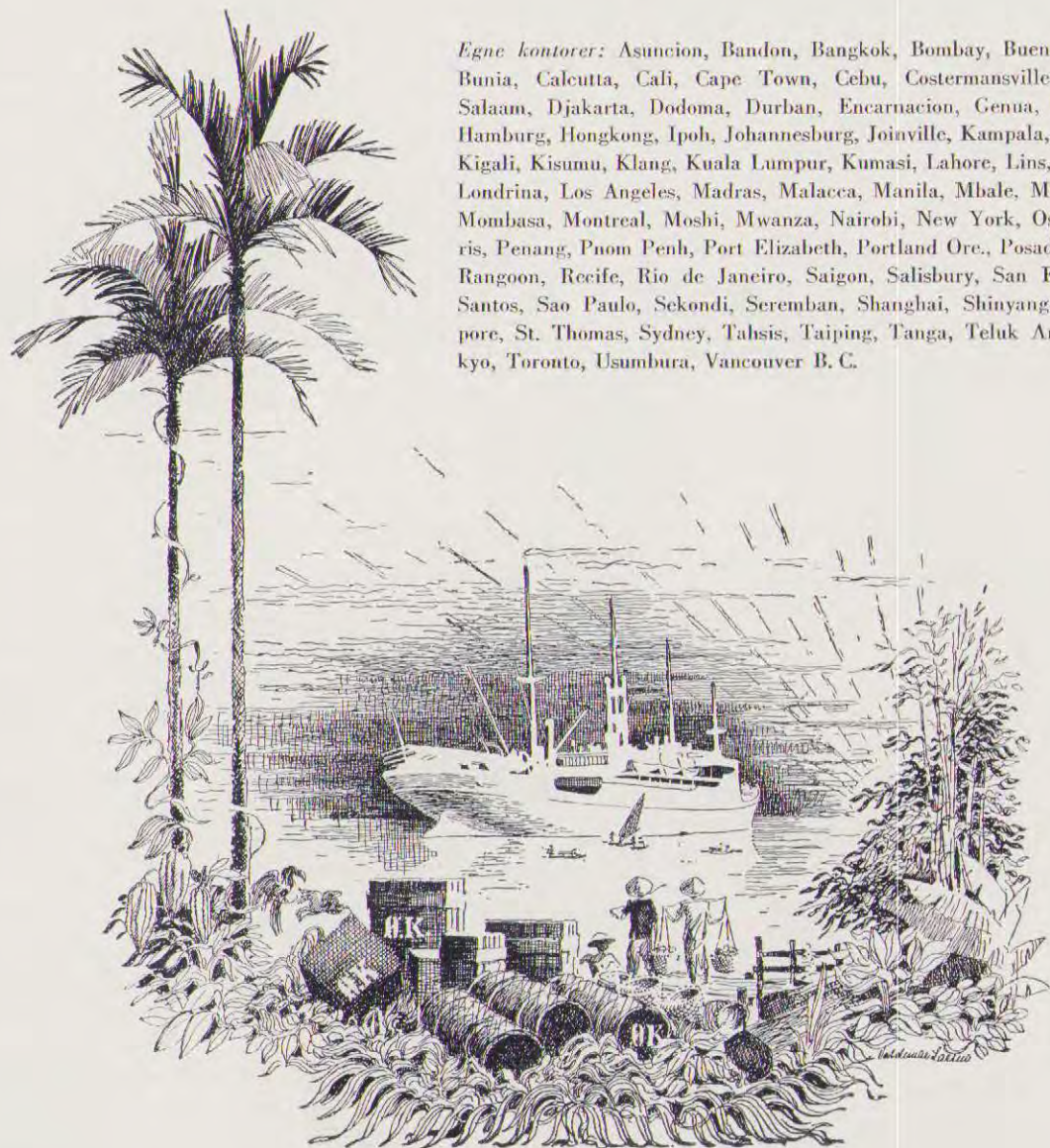
IMPORT til Europa af oversøiske produkter.

EXPORT oversøisk af europæiske varer.

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

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

Egne kontorer: Asuncion, Bandon, Bangkok, Bombay, Buenos Aires, Bumia, Calcutta, Cali, Cape Town, Cebu, Costermansville, Dar-es-Salaam, Djakarta, Dodoma, Durban, Encarnacion, Genua, Haadyai, Hamburg, Hongkong, Ipoh, Johannesburg, Joinville, Kampala, Karachi, Kigali, Kisumu, Klang, Kuala Lumpur, Kumasi, Lahore, Lins, London, Londrina, Los Angeles, Madras, Malacca, Manila, Mbale, Melbourne, Mombasa, Montreal, Moshi, Mwanza, Nairobi, New York, Osaka, Paris, Penang, Pnom Penh, Port Elizabeth, Portland Ore., Posadas, Prae, Rangoon, Recife, Rio de Janeiro, Saigon, Salisbury, San Francisco, Santos, Sao Paulo, Sekondi, Seremban, Shanghai, Shinyanga, Singapore, St. Thomas, Sydney, Tahsis, Taiping, Tanga, Teluk Anson, Tokyo, Toronto, 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

ROTTERDAM -

VERDENS TREDJE-STØRSTE HAVN

Af CARL ØSTEN

Med netto register tons som sammenligningsgrundlag er Rotterdam den tredie-største havn i verden, hvad mange vist ikke ville have tænkt sig. Størst er New York med over 30 millioner NRT. Dernæst kommer London, Rotterdam, Yokohama, New Orleans, der hver har over 20 millioner NRT, Willemstad, San Francisco, Antwerpen, Liverpool, Houston, Marseille, Hamburg, der hver har over 10 millioner NRT. Nærmest op hertil kommer så Bremen, Amsterdam og Rouen, alle 15 havne nævnt i størrelses-rækkefølge.

På begge bredder af Maas, der gennemløber Rotterdam i ret store krumninger, spreder sig dens 16 forskellige større havne, labyrint-svære at finde ud af til lands. Noget lettere er det til vands, især ved bugser eller lods-hjælp. Kommende fra Hook van Holland vil man om styrbord først nå til 1. og 2. olie-havn, der ligger et godt stykke vej borte fra Rotterdam, et afstands-forhold, som burde gælde for alle byer med olie-lagre. Dernæst følger på rad: Eem-, Waal-, Maas-, Rijn-, Sporweg- og Binnen-havnen, blandt hvilke Waal-havnen som verdens største havne-bassin er langt den største. Om bagbord haves: Merwe-, Keile-, Lek-, Ijsel-, Schie-, St. Jobs-, Park- og Veer- eller Leuven-havnen (for flod-fartøjer), hvilken sidste for sine kajbygningers vedkommende, som genopbygget efter krigen, er en drøm af funkis-stil og rationel bygge-måde.

Om Rotterdams storhed vidner følgende statistiske oplysninger: I 1952 ankom til havnen ialt 15.443 søgæende skibe med en samlet tonnage på 25 millioner NRT, hvilket var en lille fremgang siden 1938, og hvad ekspederet gods gennem sidstnævnte angår, da var det ialt i 1952 ca. 41 millioner t. For flodfartens vedkommende er det gennemsnitlige årlige antal ankomne fartøjer ca. 200.000. Af mængdevarer ekspederedes årligt 8 mill. t. stykgods, 2 mill. t. korn, 4 mill. t. erts og 9 mill. t. kul. Til olie-havnene, der tilsammen danner Europas største olie-havn, ankommer årligt 11 mill. t. mineralolie, af hvilke tankene tilsammen kan rumme 2 mill., der altså er lager-kapaciteten. Af bunkers-forråd kan havnen rumme 100.000 t. olie og samme mængde kul. 210.000 jernbane-vogne lastes eller losses årligt på havnens net af skinner, som tilsammen har en længde på 200 km. Mere end 200 dampskibs-linjer har Rotterdam som hjemsted eller anløbs-plads. 4 af dem udøver regulær rute-fart på Danmark: „Belgian Scantic Line“, „Rotterdam-Sont Lijn“, DG „Neptun“ (Bremen), „Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij“ (Amsterdam) og DFDS. De 3 største skibs-kompagnier er: „Holland-Amerika Lijn“, „Koninklijke Rotterdamsche Lloyd & Van Nievelt“ og „Goudriaan & Co.'s Steamship Company“.



Havnen af i dag



Række ved række ligger de mange Rhin-både

En havn med en 600-årig historie.

Undertiden er Rotterdam blevet kaldt for en „Parvenu“ blandt Nordsøens havnebyer. Med urette, hævder hollænderen, eftersom den har en historie på mere end 600 år. I sin første tid var den en veritabel dige-by samt markeds-plads. Købstad-privilegier fik den kort efter år 1300. Fiskeri af sild, pakning, salg og transport af dem bragte snart den unge by fremad, hvis åbne vej ud til havet var Maas' udmunding ved „Den Briel“. Og efterhånden som byens horisont udvidedes gennem fart på England, Ost- og Vest-Indien, blev den Dordrecht, Hollands beskyttede og privilegerede Rhin-stabelplads, en jævnbyrdig konkurrent. På 1400-tallet byggedes den store Sankt Lorenz-kirke (stærkt beskadiget under sidste verdenskrig), der blev sø-stadens vartegn. Stadigt øgedes handels-aktiviteten, dels ved tilkomsten af ost- og vest-indiske kompagniers afdelinger og dels ved „Merchant adventurers“ etablering, ligesom byen blev sæde for Maas' admiralitet.

Med tiden lykkedes det også byens styre at „tømme“ vand og land ved den store flod-krumning (Maas bugter sig gennem R. som Seinen og Themsen gennem henholdsvis Paris og London), som by-diget grænsede til. Således blev kanaler omdannede til rummelige havne-bassiner, der fik navne såsom vin-, øl- og glas-havnen, medens de der imellem værende land-strimler blev bebyggede. I slutningen af 1500-tallet fandt der et stort opsving sted for den unge havne-by, der nu fri for fremmed herredømme viste vovemod og lyst til foretagsomhed i alle retninger. Et led heri var oprettelsen

af en børs og en veksels-bank, der fik vidtrækkende betydning. Henimod år 1600 var Rotterdam, der engang kun var den syvende største by i Holland, nået frem til at blive den næststørste i den daværende hollandske republik. Videre frem gennem 1700-tallet forstod byen at holde fast på det vundne samtidig med at industrier, som omdannede importerede råstoffer til færdige eksport-varer, voksede sig store. Efterhånden tog „Lille London“, som byen dengang kaldtes, en stor del til sig af handelen på England, Skotland, Frankrig, Middelhavs-landene, Ostindien og Amerika.

Analogt hermed voksede skibene i størrelse, der havde til følge, at de største af dem havde vanskeligt ved at gå ad Maas' gamle udmunding, fordi den stadigt sandede til. Kursen sattes derfor sydligere, til et sted ved floden „Dordse Kil“, der nu blev Rotterdams yderhavn. Her måtte skibenes laster omlades i lægtre, for hvilke det tog mange dage, undertiden uger, at nå Rotterdam, hvortil der var mere end 100 km. Rotterdam gav imidlertid ikke op som havne-by. Ud fra mottoet: „*Navigare necesse est*“ (skibsfart er en livs-betingelse) var der kun alternativerne: at lade forbindelsen med havet koste, hvad den skulle, eller lade byen sygne hen, som tidligere sket med andre byer. Pludselig dukkede en anden hindring for byens samkvem op, nemlig den franske revolution og den kort efter følgende Napoleons kontinental-spærring, hvorved Rotterdam blev fuldstændig afskåret fra sin verdens-handel. Efter Hollands genvundne handels-frihed kom byen dog snart igen på fode, dels som transit-plads for Englands han-

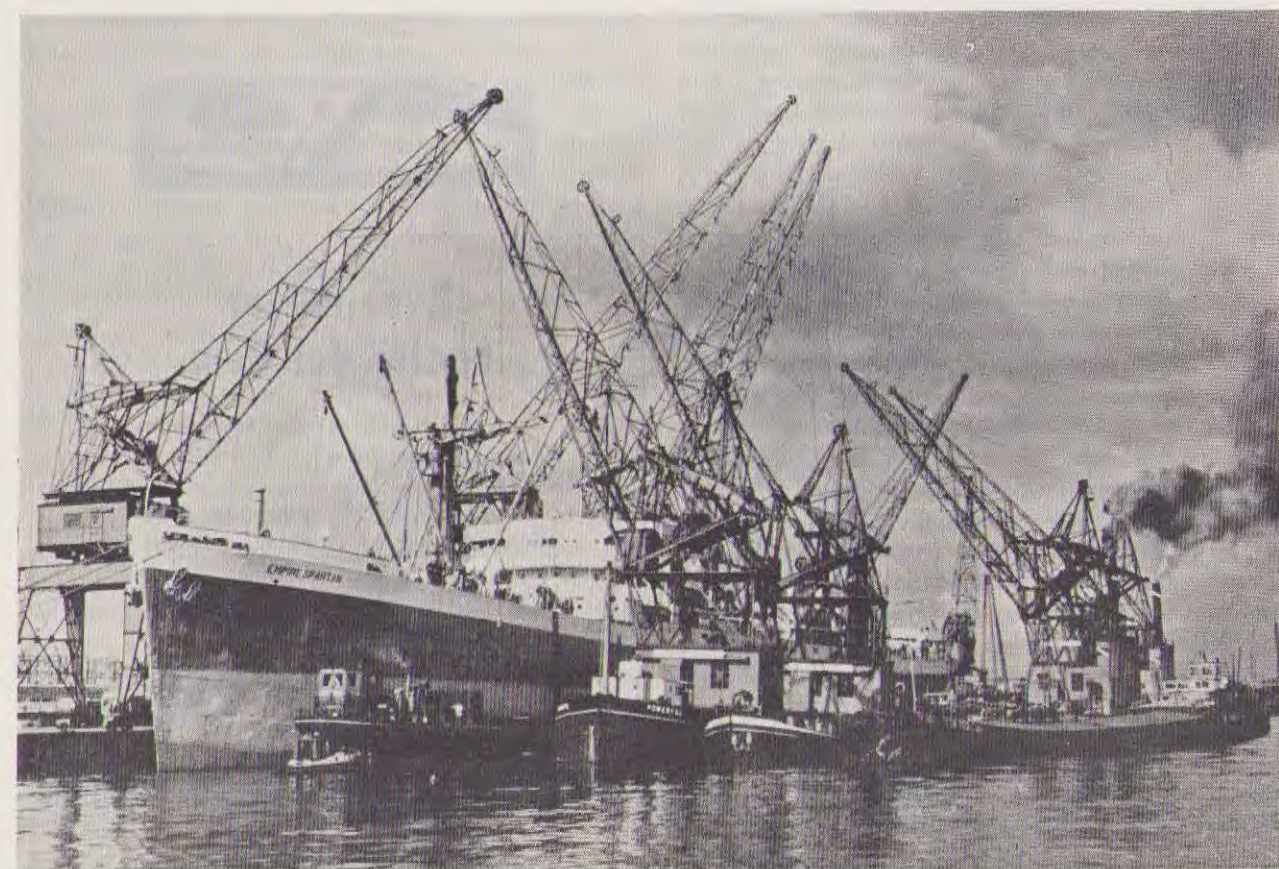
del med landene længere inde, og dels gennem det ny-etablerede „Nederlandse Handel-Maatschappij“s skibe, der gik på Amerika og Indien.

På initiativ af kong Wilhelm I („Købmands-Kongen“) blev vand-vejen fra Rotterdam til havet gjort 25 miles kortere derved, at en kanal med sluse-anlæg blev gravet for ocean-gående skibe gennem øen Voorne og langs bagsiden af „Den Briel“. Hvor nyttigt og nødvendigt end dette arbejde var, så viste det sig bagefter, at kanalen var altfor snæver samt snørklet for passage. I 1858 fik ingeniør Caland en idé, der skulle redde Rotterdam ud af misæren: Genåbningen af den gamle, nordlige kanal ved Maas' brede udmunding, hvorfra der kun var 20 miles til Rotterdam. Arbejdet hermed betød, at „Hook van Holland“, denne mægtige sandspids, som havde lagt sig foran flod-mundingen, skulle graves igennem igen, hvorefter det skiftende tide-vand mentes at skulle kunne udhule kanalen samt holde den åben. Men efter 14 års arbejde til en samlet udgift på 13 millioner gylden, en på sin tid meget stor sum penge, syntes det dristige arbejde at skulle mislykkes på grund af uventede sand-aflejringer. Dybden, der i 1875 ved ebbe-tid var 3,30 m, faldt i løbet af et par år til 2,50, der kun var det halve af den dybde, som man havde haft som mål. En tid efter tænkte man på at afhjælpe misæren ved bygning af sluser, en tanke, man dog snart kvitterede, da disse ville betyde forsinkelse og omkostninger i skibsfarten. Efter ihærdige anstrengelser i uddybnings-arbejdet lykkedes det endelig i 1885 at nå

frem til en dybde på 5 m på hele strækningen op til Rotterdam, der gradvis er nået op til de 11 m (ved flod 1,65 mere), som dybden er i dag.

I 1949 gennembrød man den mere end 900 m brede sandbanke i Maas' udmunding — først af hensyn til, at det bagved liggende land ikke skulle ødelægges af indtrængt saltvand — hvorved Maas' århundredgamle udmunding blev flyttet og dernæst „fortøjet“ mellem Hook van Hollands piers. „Nieuwe Waterweg“, Calands idé, havde nu nået sin størst mulige fuldkommenhed! Under alle omstændigheder var den nu en sikker vandvej for selv de største skibe, men med en dyr tilblivelse. 53 millioner gylden var da givet ud til henholdsvis anlæg og forbedringer, hvortil der indtil 1939 kommer yderligere 25 millioner i vedligeholdelses-udgifter. Men var en sådan kanal uden hindringer som broer og sluser samt værende isfri ved vintertid ikke trekvart hundrede års arbejde og omkostninger værd? Svaret kan kun blive bekræftende. Hel perfekt vil denne „nye vandvej“ til Rotterdam blive, når et fremtidens sindrigt konstrueret radar-anlæg bevirker, at hverken tyk tåge eller sorteste mørke kan være til hinder for sejladserne til og fra Rotterdam. I tid fra Nordsøen drejer det sig om knapt 1½ time, inden fortøjnings-pladsen nås — det være sig kaj, bøje eller Duc d'Alber.

Følgende statistiske tal indenfor de sidste hundrede år viser den rivende udvikling af Rotterdam som havneby, hvortil der af skibe ankom årligt: 2000 i 1850, 5496 i 1895, 15.000 i 1929 og 15.360 i 1938.



Som giraf-halse strækker kranerne sig ind over en af de store derude fra



Trucks med gaffler har blot at løfte den særlige platform med godset, som er svinget udover skibssiden, og derefter befordre det videre

Tallene for tonnage-mængden er i forhold til ovennævnte antal skibe uforholdsmæssigt store, eftersom skibene i samme tids-rum stadigt byggedes større og større. Medens mængden af NRT i 1850 var ialt 350.000, var den i 1938 25 millioner.

Hvad land- og vand-areal angår, da dækkede det i 1870 knapt 100 ha, medens det i 1938 var på 1800 ha, heri dog inkluderet forhavnene Schiedam og Vlaardingen, der nu var vokset sammen med Rotterdams udstrakte net af havne. I dag dækker nævnte arealer over adskilligt flere ha, ja, i løbet af føje år vil total-arealet øges med yderligere 1300 ha, der udgør den planlagte industri-havn ved Botlek, endnu nogle km længere ude mod havet end de nye olie-havne. Hoved-formålet med denne havn er at reducere transport-udgifterne, idet skibene her skal kunne lægge til omtrent lige op til fabrikernes mure.

Hårdt ramt af krigs-hændelser

Såvel Rotterdams havn som by blev krigs-skadet i stort omfang, større, end hvad man for eksempel kender fra tyske byer. Ved det tyske flyve-bombardement 14. maj 1940 udslettedes således byens centrum på nogle få bygninger nær. 11.000 bygninger dækkende et areal på 160 ha („Kongens Nytorv“ 3,3 ha) og repræsenterende den ældste del af byen gik tabt i løbet af de 40 minutter, som angrebet varede, hvorimod i forhold hertil „kun“ 900 mennesker omkom. Ved en i 1943 gentaget krigerisk handling gik endnu nogle menneskeliv og bygninger tabt. Havnen klarede sig nogenlunde frelst gennem dette ødelæggelses værk i krigens første 3—4 år, fordi Rotterdam efter tyskernes plan var udset til at overtage Londons rolle som største havneby i Europa. Men så i september 1944, hvor tyskerne var på tilbage-tog, begyndte de på en systematisk ødelæggelse af hele havnen. På en strækning af mere end 7 km blev anlægs-kajer bortsprængte, ligeledes 26 losse-broer, hvortil kommer ødelæggelsen af 2/5 af pakhuse samt ødelæggelse eller fjernelse af ca. 130 kraner, medens 13 flyde-dokke blev sænkede. Hertil føjede sig tabet af

mange dampere og små-fartøjer: byens flåde af søgående skibe på over 1 mill. BRT var halveret og bugser-både og flod-fartøjer dels forsvundne eller dels ikke til at reparere.

Trods ulykkens omfang begyndte Rotterdam'erne at rydde op i ruinerne af deres by 3 dage efter katastrofen i 1940, hvorimod rekonstruktionen af deres havn måtte vente til krigens slut. Alene ruin-jerndele fra begge steder androg ialt 65.000 t, hvilket var nok til bygningen 2 gange af „Nieuw Amsterdam“, flag-skibet i den hollandske koffardi-flåde og før krigen verdens 11. største skib (= 36.287 BT). Ved genopbygningen af havnen, som varede ca. 4 år og fejredes i sommeren 1950 ved udstillingen „Rotterdam-Ahoy“! fandt tillige en modernisering samt rationel opdeling af dens arealer sted. I dag råder havnen over 32 km kaj-længde, af hvilke de 13 er for flod-både, og 13 losse-broer samt forføjnings-pladser til ialt 245 søgående skibe: 12 tankbåde ved olie-kajerne, 140 langs kajerne på begge sider af floden samt 93 ved bøjer eller Duc d'Alber. Alt i alt et mægtigt skridt fremad siden 1870, hvor Rotterdams „Waterfront“ kun strakte sig over et par km på den ene flod-bred, og hvor 10, senere hen 30 skibe, kunne forføje til bøjerne for at foretage den for Rotterdam karakteristiske „losning midt i strømmen“.

(Fortsættes i næste nummer).



Hvor meget koster det Dem

— at betale mandskabet hyre, mens det er på vej ud eller hjem?

— at have en båd liggende, fordi den mangler reservedele?

SEND MED FLY — det er hurtigst — og derfor billigst!

Vi bringer mandskabet til skibssiden.

FRED. OLSENS FLYSELSKAP A/S . OSLO

Generalagent for Danmark

THOR JØRGENSEN A/S

NY TOLDBODGADE 31-35

TELEFON CENTRAL 15 101

Interessante ting på

Göteborgs søfartsmuseum

Ved OTTO LUDWIG



Få byer føler sig i den grad knyttet til havet som Göteborg. Dens havn, der er Sveriges vigtigste, er næsten altid fuld af skibe fra alverdens nationer. Luften sitrer af travlhed. Kranernes sang blander sig med støjen fra tre af landets største skibsværfter, der sidste år søsatte en tonnage på tilsammen næsten en kvart million brutto register tons. Dertil kommer, at man på bygningerne nede ved havnen kan se vajende kontorflag for mange af Sveriges betydeligste rederier.

En sådan by, der tilmed har en lang og glørværdig maritim historie, må naturligvis have sit eget søfartsmuseum, og det har Göteborg også. Museet, der nu tilhører Göteborg by, er absolut et besøg værd. Det rummer mange interessante og sjældne objekter, hvoraf en del vil have særlig interesse for danskere.

Museet blev grundlagt i 1912 af Nautiska Föreningen og på initiativ af skibsreder Werner Lundqvist. Som så mange andre museer begyndte også dette under yderst primitive forhold, idet han i 1913 lejede sig ind i nogle ret beskedne lokaler på Skeppsbron 1. På dette sted havde søfartssamlingerne, der stadig voksede, hjemme i ti år.

Der var straks fra starten stor interesse for samlingerne, og antallet af besøgende var betydeligt. Dette havde til følge, at man i 1917 dannede Föreningen Göteborgs Sjöfartsmuseum. Allerede på det stiftende møde skænkede skibsreder Werner Lundqvist 100.000 kroner til Göteborg by. Pengene skulle indgå i et byggefond til en ny museumsbygning. Foreningens første formand blev skibsreder Dan Broström, hvis selskab året efter skænkede een million kroner til det nævnte byggefond.

Også i årene derefter skænkedes betydelige beløb til museet, og da Göteborg by arrangerede sin jubilæumsudstilling i 1923, fik søfartsmuseet rigtigt vind i sejlene. Hele museet rykkede ud fra sine oprindelige lokaler og indgik som et led i udstillingen. Samtidig bevilgede byen 445.000 kroner til en særlig fiskeriafdeling og et akvarium, som begge dele senere indgik i museets samlinger.

Da jubilæumsudstillingen var forbi, opmagasineredes søfartsmuseets samlinger i to år, indtil den svenske rederiforening i 1925 skaffede dem midlertidigt husly. I 1929 påbegyndte man opførelsen af den nuværende museumsbygning, og netop i år er det 20 siden, museet flyttede ind her.

Bygningen ligger smukt placeret højt oppe over havnen, og ved kajen lige nedenfor ligger det gamle danske skoleskib „Viking“ fortøjet. Museets leder, kaptajn Oluf Traung, har gjort en stor personlig indsats for at bevare dette skib som en yderligere attraktion for Göteborg.

Oluf Traung modtager os i museets entréhal og viser os stolt rundt. Og der er virkelig noget at være stolt over. Allerede her i denne hal er der flere gamle galionsfigurer, skibskanoner og et par dejlige marinebilleder. De to malerier er malt af admiral Jacob Hägg. Det ene viser Älvsborgsfjoden omkring 1640 med flere handelsskibe. Det andet viser Tordenskjolds eskadre, der trækker sig tilbage efter forgæves at have forsøgt at indtage Göteborg. Også entréhallens kanoner er et minde om Tordenskjold. De stammer nemlig fra kaper-fregatten „Grefwe Mörner“, som blev stukket i brand af Wessel på Älvsborgsfjorden i efteråret 1719.

I hovedtrappens øvre hal er der ligeledes et par galionsfigurer og et par skønne Hägg-malerier. Det ene af billederne viser en svensk kaper i kamp med tre danske skibe. Det bør yderligere noteres, at søfartsmuseet i Göteborg ejer den største Hägg-samling i verden.

Og så kommer vi ind i „Minneshallen“, hvor vi ser Gustav Adolf II's bevingede ord: „Rijkets välfärd består, näst Gudh, på Seglatz og skeppszfarten“. I tagfrisen er indhugget navnene på nogle af Sveriges store søfartsmænd gennem tiderne. På den ene langvæg et maleri forestillende Gustav Vasa, som grundlagde svensk skibsfart. Og på den anden væg findes et maleri af Gustav Adolf II. Minneshallen domineres imidlertid af en vældig model af Ostindien-fareren „Finland“. Dette skib blev bygget i Stockholm 1761, og det var om bord på „Finland“, at skibspræsten Jacob Wallenberg skrev bogen „Min søn på galejen“, et klassisk værk i Sveriges søfartslitteratur. Endvidere er der en model af linieskibet „Wasa“, der blev bygget i 1779 efter tegninger af F. H. af Chapman. En tredje model viser linieskibet „Amaranthe“, der er det ældste svenske orlogsskib, om hvilket man i enkeltheder kan danne sig et skøn. Det blev bygget i Stockholm i 1653. Skibet kæmpede mod hollændere og danskere 1658—60, og i 1677 gjorde det tjeneste som flag-skib for en Göteborg-eskadre, som skulle forene sig med den svenske hovedstyrke i Østersøen. Mens eskadren lå for anker ud for Rostock, blev den overfaldet af en overlegen dansk styrke under Niels Juels kommando. Det blev til et knusende svensk nederlag, men de svenske skibe kæmpede tappert, og „Amaranthe“ sloges med det meget større danske „Christian V“. Det svenske flagskib fik så store skader, at dets chef til sidst mistede håbet om sejr eller flugt og derfor måtte overgive sig.

Museet rummer mange andre modeller af gamle skibe. Bl. a. findes der også modellen af et dansk orlogsskib fra slutningen af det 17. århundrede. Den blev i sin tid ud-

skåret på øen Öckerö, der ligger i skærgården ud for Göteborg. Øen var en tid dansk og havde dansk kirke og præst. Modellen blev skænket til øens kirke og var op-hængt her til det sidste århundredeskifte. Forresten blev øens befolkning så glade for den danske præst, at de bad om lov til at beholde ham; men den svenske regering så sig ikke i stand til at efterkomme ønsket.

I udstillings-rummene uden om „Minesshallen“ illustreres søfartens udvikling fra vikingetid til nutid. I rummet for vikingetiden findes forskellige modeller af vikingeskibe og kort over vikingernes rejser. Det efterfølgende rum illustrerer søfarten i middelalderen. Her finder vi bl. a. en smuk model af et Hansa-skib fra omkring år 1450. Og så er der en model af skibet „Kalmar Nyckel“, som er kendt af næsten alle svenskere. Dette skib var armeret med 14 kanoner og var på 130 læster. Det blev bygget i Holland for svensk regning i 1629 og førte den første svenske ekspedition til Nord-Amerika, hvor den svenske koloni New Sweden blev anlagt ved Delaware-flodens munding. „Kalmar Nyckel“ var det første kendte, navngivne svenske skib, som krydsede Atlanten.

Endvidere findes der her forskellige gamle skibsdele som f. eks. blokke, vantstykker, lanterner og lavethjul. Blandt de sidste er der et fra det danske admiralskib „Enigheden“, som i 1679 blev skudt i sænk af den svenske flåde og Kalmar Fæstning.

Også fra den svenske kaperkrig mod danskerne på Tordenskjolds tid er der mange minder: I eftersommeren 1719 roede Wessel og hans mænd fra Marstrand ind til Nya Varvet i Göteborg for at erobre nogle svenske skibe. Ikke mindre end 8 skibe faldt i danskernes hænder. Men erobrerne havde vanskeligt ved at få byttet med sig. To af skibene sattes derfor i brand allerede inde i havnen, og den tidligere omtalte kaper „Grefwe Mörner“ blev antændt uden for det daværende havneindløb, fordi man ikke kunne få den op imod vinden. I 1923 fandt man resterne af kaperen, da man mudrede op i havnen. Flere kanoner, kugler, granater, blokke o. s. v. blev med stor nænsomhed fisket op og findes nu på museet.

Øresunds-tolden har naturligvis også sine minder på museet i Göteborg. Den største af attraktionerne i denne forbindelse er utvivlsomt Øresunds-toldens pengekasse,

en solid jernkiste fra omkring 1600-tallet. Da Øresunds-tolden til danskernes fortrydelse blev ophævet i 1857, kom pengekassen på auktion, hvor den blev købt af en Helsingør-købmand. Ad omveje kom den endelig i 1870-erne til Göteborg og skænkedes i 1915 til museet. Helsingør har i dag al mulig grund til at ærgre sig over, at dette klenodie slap ud af byen!

Fra det 18. århundredes søfart findes flere dejlige skibsmodeller, som kan glæde enhver kender. „Ostindiska Kompaniet“ har en hel afdeling for sig selv med modeller bl. a. af djunke og kinesiske sørøverskibe. Der findes også et Hægg-maleri af Ostindien-fareren „Finland“ i storm på Atlanten, vistnok et af Hæggs bedste malerier.

Som billede på det 19. århundredes søfart findes ligeledes en mængde fine skibsmodeller, flaskeskibe, tovværksarbejder af høj kvalitet og udrustnings-genstande. Blandt modellerne må nævnes en visende verdens største sejskib, „Preussen“. Endvidere findes der mange morsomme prøver på sejskibssøfolkenes fingerfærdighed.

Fyrvæsenet har sin egen afdeling. Her vises modeller af de ældste svenske båker og fyr. Således er der en model af Vinga Båk, der opførtes på Karl IX's befaling. Denne båke var Sveriges første faste sømærke.

I fiskeri-afdelingen er der også mange ting af stor interesse. Der er flere modeller af svenske fiskerfartøjs-typer og fiskeredskaber. Interessante er de mange små panoramaer, der viser, hvordan fiskeriet tager sig ud både over og under vandet.

I afdelingen for havnevæsenet er der bl. a. en meget interessant model af Göteborgs havn med de tre store skibsværfter. Endvidere er der en detail-model af Göteborgs frihavn med miniature-modeller af forskellige svenske rederiers skibe. Uhyre interessante er nogle kort, som viser havnens udvikling fra 1820 indtil vor tid.

På anden etage i museet illustreres den damp- og motordrevne skibsfarts udvikling. Her findes en mængde store og kostbare modeller af repræsentanter for den svenske handelsflåde. Disse modeller er i mange tilfælde skænket af de diverse rederier, og hele denne samling virker ganske imponerende på enhver dansker. En del af modellerne er opstillet med pragtfulde panoramaer som baggrund og er forsynet med elektrisk lys. Som støtte for

modellerne er der ophængt billeder og tavler, der viser rederiernes virkefelter og udvikling. Hver eneste af de moderne skibsmodeller er en lækkerbidsken for enhver, der interesserer sig for teknik, og de vækker naturligvis jubel hos de tusinder af skolebørn, som hvert år besøger museet. Men modellerne er iøvrigt så fint udførte, at de kan stå for enhver sagkyndigs kritik.

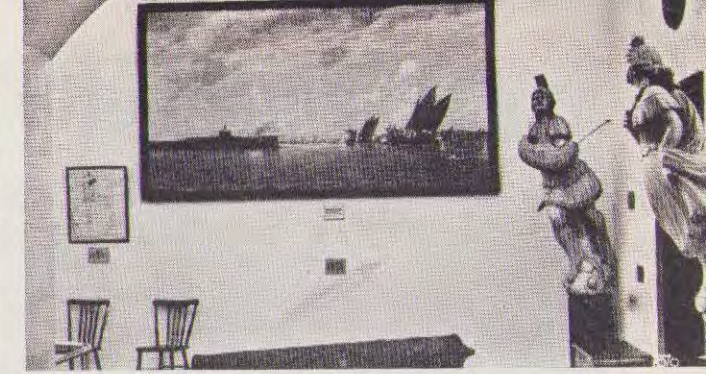
Det svenske skibsbyggeris udvikling illustreres ligeledes ved store, imponerende modeller. Hvert af de tre værfter i Göteborg – Götaverken, Eriksberg og Lindholmen – har bidraget både med fartøjs-, dok- og værftsmodeller.

Også livredning og bjergning har deres afdelinger med modeller af redningsudstyr, davidder, raketapparater



Fra fyr- og lodsvæsenets afdeling. Her ses modeller af ældre og nyere inspektions- og lodsskibe, fyr, båker m. m.

o. s. v. I en afdeling for nautiske instrumenter finder man Jacobsstaven, Davis kvadrant, oktanter, sekstanter, kompasser fra forskellige tidspunkter m. m. m. I afdelingen for kanalsøfarten og dens historie vises modeller af skibe, som har befaret Götakanalen gennem tiden. Bl. a. er der en model af hjul-damperen „Scandia“, der var bygget i Motala 1832. For at gøre skibet smallere indbyggedes hjulene delvis i skroget. Det samme var tilfældet med flere andre kanal-både. „Scandia“ ligner på grund af skovlhjulenes særegne anbringelse grangiveligt en violin-kasse, og den og dens søsterskibe kaldtes derfor aldrig andet end „fiolbåtar“. – En anden model viser kanal-prammen „Balder“ fra Trollhättan. Den var bygget omkring 1850 og var rigget med kun eet råsejl. Det samme var mange andre af datidens pramme. Ved hjælp af dette ene sejl nåede en sådan pram som regel fint frem op ad kanalen på grund af de fremherskende vestlige vinde. Strømmen skulle nok sørge for, at bådene kom tilbage.

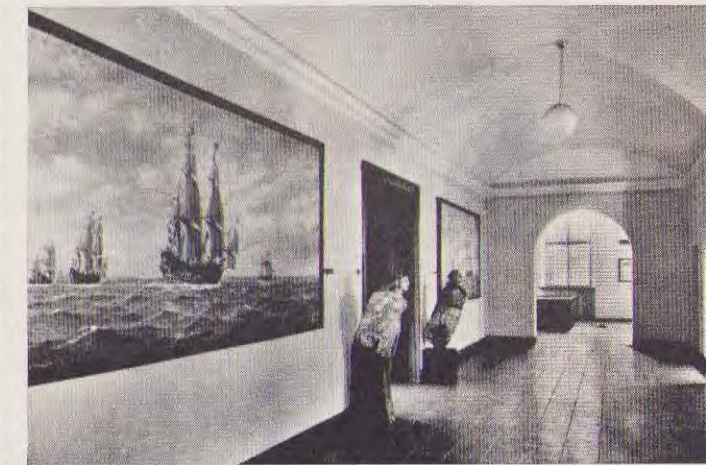


Fra museets forhal: I midten af billedet en af kanonerne fra kaperen „Grefwe Mörner“ samt admiral Hæggs maleri af Tordenskjolds tilbageværende fra Göteborg. Til højre ses to gallionsfigurer. Den ene stammer fra skibet „Caesar“ (bygget i Rostock 1864) og den anden fra den russiske kanonbåd „Katarina II“, der forliste i Hallandsbugten i 1860'erne

Museets nyeste afdeling illustrerer arktisk forskning og flyvning. Der er bl. a. modeller af ekspeditionsskibet „Vega“, af Andrées ballon „Ørnen“ og af polarskibet „Fram“. Endvidere er der sandposer, som blev tilbage ved „Ørnen“s start fra Spitsbergen, fotografier, tegninger og kort fra de tre ekspeditioner m. m.

Man har ment, at flyvningen er så nært beslægtet med søfarten, at den bør have sin egen afdeling i søfartsmuseet. Derfor findes der flere modeller af forskellige luftfartøjer og minder fra krigen i luften.

Og så kan man afslutte besøget på det interessante museum med den drastiske overgang fra luftfarts-afdelingen til akvariet, der er beliggende i museets kælder. Også her-nede er der mange interessante ting at se på. Jo, Göteborg kan absolut være stolt af sit søfartsmuseum!



Øvre trappehal med to store Hægg-malerier. Det ene forestiller den svenske vestkyst-eskadre passerende Bötö i 1677. I spidsen ligger „Amaranthe“, som kort tid efter måtte overgives til Niels Juel. Det andet maleri viser en svensk kaper i kamp med tre danske skibe, efter at den har fået to hollandske skibe til at stryge ilaget. Den ene af gallionsfigurerne er svensk og stammer fra ca. 1850, mens den anden stammer fra den skotske skonnert „Fair Wind“, som strandede ud for Göteborg i 1895

Hvert af de tre store Göteborg-skibsværfter har sin afdeling på museet. Her ses afdelingen for Götaverken. Under montren i midten ses en stor model af værftet med flydedokker, tørdokker, beddinge, bygninger o. s. v. Statuen i baggrunden forestiller Alexander Keiller, der i 1840'erne stiftede det store værft. Keiller var født i Dundee i 1804

TYSK
TRAFIKUDSTILLING
MÜNCHEN 1953



20. juni — 11. oktober

Oplysninger giver: DEUTSCHE VERKEHRS-AUSSTELLUNG, MÜNCHEN 12, THERESIENHOHE 14

Et kæmpehefte under opsejling

Om få dage udkommer det fjerde af „Vikings“ årshefter. Dette hefte, der bliver på 136 sider, er det største, „Vikings“ nogensinde har udgivet, og et af de fyldigste af sin art, der indtil nu er blevet trykt i Skandinavien. Det står fuldt ud på højde med de specielle hefter, der udgives af de betydeligste maritime tidsskrifter verden over.

Som sædvanlig indeholder årsheftet en meget fyldstgørende revue over dansk skibsfart og skibsbygning i det foregående år. Der bringes fotografier, tegninger og data vedrørende alle nye danske skibe og alle skibe, der er leveret fra danske værfter i 1952, ligesom der bringes en udvidet revue over svensk og norsk skibsbygning.

Direktør Gösta Kaudern fra Sveriges Varvsindustriforening har skrevet en interessant artikel om de svenske skibsværfter efter krigen, og direktør C. N. R. Aamundsen, der er formand for Skibsbyggeriernes Landsforening i Oslo, har skrevet en tilsvarende artikel om den opblomstrende norske skibsbygnings-industri.

Direktør H. P. Christensen har foruden en artikel om dansk skibsbygnings fremtidsudsigter skrevet om de nyeste fremskridt på dampmaskinens område.

Fra overingeniør Ove Petersens hånd foreligger en yderst interessant artikel om B. & W.s nye, sensationelle diesel-motorer.

Ingeniør H. Arnemo fra Sverige har skrevet en teknisk indgående artikel om vekselstrøm i skibe, og civilingeniør Damkjær-Nielsen fra Helsingør Skibsværft har skrevet om aluminiums anvendelse i skibsbygningen. Endvidere kan nævnes en meget fyldstgørende artikel af civilingeniør Ude-Hansen. Den hedder „Lidt nyt fra skibsbygningsindustrien“. Endelig møder direktør Otto Kramboft med en meget instruktiv artikel om danske skibskole-anlæg.

Ind mellem alle de store artikler bringes mindre notitser af teknisk interesse og flere smukke farvebilag.

Hefte, der er spækket med aktuelle billeder og tekniske tegninger, trykkes for en del af stoffets vedkommende også på engelsk af hensyn til de efterhånden mange udenlandske læsere.

Trods det meget store sideantal bliver prisen uændret kr. 3,75.

Der er ingen tvivl om, at der vil blive rift om det smukt udstyrede og meget interessante årshefte, og derfor gør man klogt i allerede nu at bestille de ønskede eksemplarer hos blad- og boghandlere eller direkte fra „Vikings“ ekspedition. Redaktionen.

„Søfarten“ er død

Den 14. maj døde dansk søfarts-journalistisk grand old man, redaktør Carl Christensen. „Søfarten“, som den 84-årige journalist kaldtes, var Danmarks ældste, endnu aktive journalist.

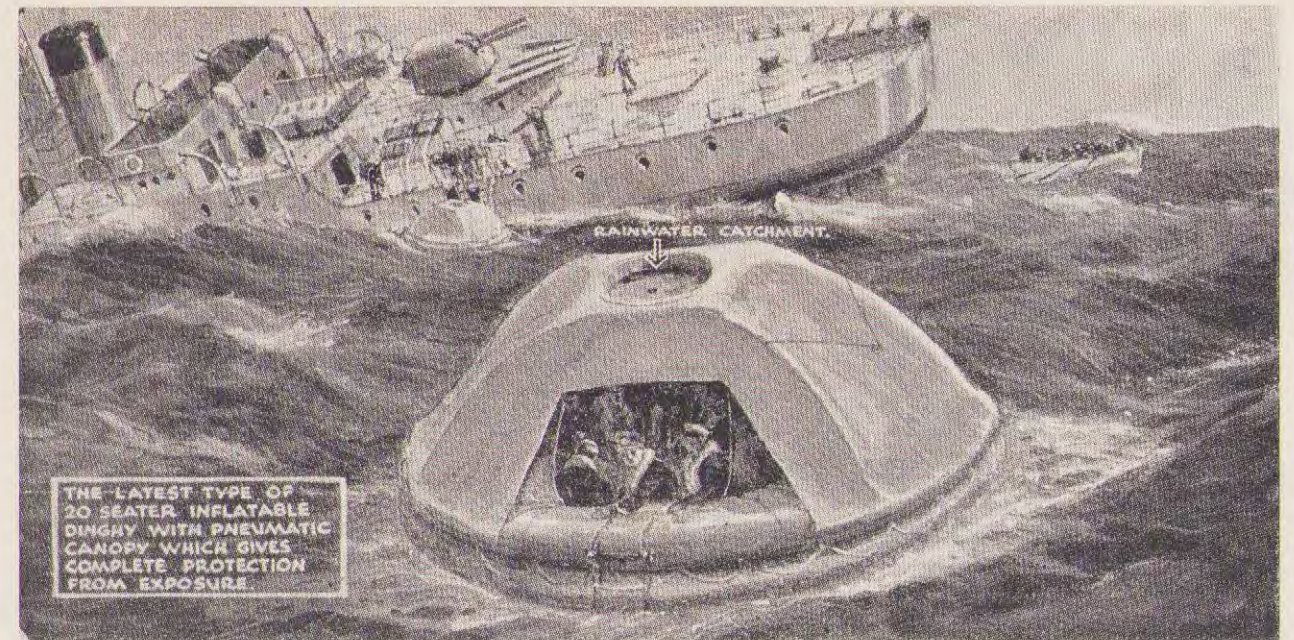
Christensen var en af de første danske bladmænd, der begyndte at interessere den brede danske befolkning for søfartens betydning, og han erhvervede sig gennem årene et meget indgående kendskab til alt, hvad der har med skibe og søfolk at gøre.

Selv på sine ældste dage var „Søfarten“ altid at finde, hvor der foregik noget af maritim interesse. Når den hvidhårede, gamle bladmand kom, støttende sig til sin uundværlige stok, hilstes han altid ærbødigt af sine yngre kolleger. Så lød det altid: „Der har vi jo „Søfarten“!“

I sit lange liv nåede Carl Christensen at blive medarbejder ved en lang række blade, og lige til det sidste sendte han hver dag nyhedsstof bl. a. til „Norges Handels- og Sjøfartstidende“ i Oslo. „Søfarten“ vil blive savnet både af sine kolleger og sine læsere. O. L.

A/S Dampskibsselskabet VENDILA

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



En tegning visende den engelske gummibåd i brug

Interessant demonstration af gummibåd

Under et stormvejr fornylig forliste to trawlere i islandske farvande. Størstedelen af besætningen blev imidlertid reddet takket være en ny type engelsk gummibåd.

En kreds af eksperter fra flåde, luftvåben og skibsfart havde for et par uger siden lejlighed til at se en sådan gummibåd demonstreret i Østerbro Svømmehal i København. Demonstrationen var arrangeret af „The R. F. D. Company“ og dets danske repræsentanter, Fa. Alfred Raffel A/S. Salgsdirektøren for det engelske firma, mr. Harilstone, forklarede, at den engelske flåde havde stillet den britiske industri den opgave at finde frem til en type redningsmateriel, som kunne frelse flest mulige menneskeliv fra skibs- og flyveulykker.

Det er indlysende, at den bedste løsning for luftfarten må være gummibåde, da redningsfartøjer af træ og metal tager for megen plads op. Men også for skibsfarten, sagde mr. Harilstone, vil sådant redningsmateriel have stor betydning. Noget af det første, der bliver slået i stykker af søen under et forlis, er nemlig redningsbådene. Men endnu har havet ikke gjort det af med en hensigtsmæssigt fremstillet gummibåd.

Gummibåden er nærmest cirkelformet og består af et underlag med lodrette sider og med sejldugs-tag over. Taget giver god beskyttelse mod vind og sø og kan desuden virke som opsamlere af regnvand. Til daglig ligger båden indpakket i en sæk, der let kan bæres og kastes over bord af en enkelt mand. Ved udkastningen åbnes sækken automatisk, ligesom båden ved hjælp af en beholder med komprimeret luft automatisk pustes op på mindre end et minut. Når man ikke at kaste båden ud, inden skibet synker, vil den selv flyde op og oppustes.

Båden kan med lethed bære ti personer, selv om det halve af luften lukkes ud, hvilket nogle af hallens søde

svømmepiger beviste. Det er næsten umuligt at ødelægge båden. Eksperter fra forsvaret gik om bord i fartøjet og underkastede det et meget indgående syn. Man fik iøvrigt at vide, at selv om båden trods alt skulle få en lækage, kan den lappes med medfølgende lappegrejer og pumpes op med en håndpumpe, der ligeledes følger med båden. Til den exceptionelle flåde hører endvidere en mængde nødrationer, raketter, forbindsstoffer, drikkevand i dåser m. m., og en lampe i bådens tag gør det let at opdage den om natten.

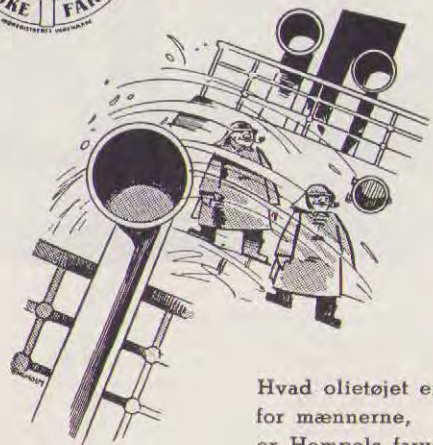
Skulle gummibåden komme ned med bunden opad, kan den meget let vendes. En svømmepige gjorde det ude i svømmehallen uden synderlig anstrengelse. Derimod er det meget vanskeligt at kæntre båden den modsatte vej.

Gummibåden med alt udstyr koster kr. 3.800, og for den pris er der tillige garanteret et halvårligt eftersyn.

Forresten kan båden også bruges som hytte for flyvemaskine-besætninger, der styrter ned på øde steder i arktiske og tropiske områder.

Særlig officererne fra luftvåbnet var meget begejstrede for gummibåden, og eksperterne fra den danske marine vil ligeledes overveje dens brug i forsvaret. Båden bruges allerede nu i den engelske flåde. Også de civile eksperter var tilfredse med, hvad de havde set. Skibsreder Jørgen Carl udtalte således over for „Vikings“ efter demonstrationen, at gummibåden efter hans mening vil have sin berettigelse som supplement til det lovbefalede redningsmateriel. Samtidig med gummibåden demonstreredes en oppustelig redningsvest, der i løbet af sekunder blæses op ved hjælp af en luftpatron. Vesten demonstreredes ved, at en mand sprang ud med den på fra 5 meter-vippen. Også vesten vil have muligheder herhjemme, især for luftvåbnets vedkommende. -wig.

Hempel har alle slags farver til alle slags skibe!



Hvad olietøjet er for mændene, er Hempels farver for skibene!

A. C. Hempel's Skibsfarve-Fabrik A/S

Amaliegade 8 · C. 3842

„Mike“ og „Nick“ udfører mirakler

På næsten samme tid har Søfartsklubben i København og Aalborg-Nørresundby Søfarts-Service udsendt beretninger for 1952. Den københavnske beretning er naturligvis den fyldigste, men Søfartsklubbens „lillebror“ i Nordjylland har skam også udført et fint stykke arbejde i årets løb.

Søfartsklubben i Nyhavn havde i 1952 ca. 25.000 gæster. I klubbens lokaler har billard-ballerne rullet strækninger på et par gange rundt om jorden, blade og tidskrifter er blevet slidt til konfetti, og bestyrerparret Wilhelm og Karen Jensen har udskænket oceaner af kaffe til søfolk. Flere fester og underholdnings-aftener er blevet afholdt, og der har været god gang i udlejningen af cykler. Trods bidrag fra velfærdsråd, rederier, firmaer, private og venner i det hele taget havde klubben sidste år et lille underskud.

Ude i marken har klubben været repræsenteret af Børge Mikkelsen, der efterhånden er bedre kendt under navnet „Mike“. Den 9. april sidste år fik han en kollega i Aalborg. Han hedder Jens Nicolaisen, men bliver aldrig kaldt andet end „Nick“. Nu må man ikke tro, at de to herrer føler sig som konkurrenter. Tværtimod har de etableret det bedst tænkelige samarbejde.

„Nick“ var sidste år en tur i København for at lære lidt af „Mike“. Aalborgenserens klarede sig så fint, at han nogle dage efter, da „Mike“ skulle på en rejse, afløste

denne. På den måde fik han et glimrende indblik i lidt af det, som kræves af en god service-mand.

De to service-mænd arbejder efter næsten de samme retningslinier, og det er interessant at læse om nogle af de opgaver, de får at løse. F. eks. måtte „Mike“ ordne vielsen for en amerikansk telegrafist, der var forlovet med en belgisk dame. Den unge dame kom til København samtidig med det amerikanske skib, og „Mike“ sørgede for, at der løstes kongebrev, mens den hollandske katolske præst i København tog sig af den kirkelige side af sagen. Selv brudebuketten sørgede „Mike“ for, og iøvrigt ordnede han senere på året formaliteterne ved to peruvianske søfolks vielser.

Besætningen på gamle „Tjaldur“, der havde været til eftersyn på Aalborg Værft, bad „Nick“ finde ud af, hvor den færøske sagnhelgen Magnus Heinøsson lå begravet. „Nick“ vidste noget om, at Heinøsson efter at være blevet halshugget i København i det 16. århundrede, fik æresoprejsning og en grav i en jydsk klosterkirke. Stedet, Ørslev klosterkirke, opsporede, og „Nick“ arrangerede en tur til kirken.

Den jydsk service-mand bragte også en kontakt i stand mellem en svensk kaptajn og en dansk styrmand, som ikke havde set hinanden i 32 år. Svenskeren kendte ikke navnet på styrmanden og vidste kun, at hans far havde en kro. De lokale dagblade hjalp til med at etablere forbindelsen.

Man kunne blive ved at nævne eksempler på de to service-mænds afvekslende og omfattende arbejde, men her skal blot nævnes endnu et, der illustrerer samarbejdet mellem „Mike“ og „Nick“: En baltisk styrmand ville gerne i forbindelse med sin eneste ven fra sit hjemland, og da balteren kom til Aalborg, fandt „Nick“ ud af, at vennens skib lå i København. „Nick“ ringede „Mike“ op, og sidstnævnte sendte samme dag manden med båden fra København til Aalborg, hvor der var stor gensynsglæde mellem de to baltiske søfolk.

Arbejdet i Aalborg drives ligesom Søfartsklubben for gaver, der indkommer fra kommuner, rederier, private o. s. v. Søfolkene er meget glade for at føle sig velkomne, og service-arbejdet i København og Aalborg fortjener derfor fortsat al mulig støtte. *-wig.*

Til d'herres skibsredere

Kølen til et ca. 3.500 tons skib efter Deres ønske kan lægges, så skibet er klar til levering februar 1954!

Svensk skibsværft, der er kendt for sit 1. klasses arbejde, kan straks påtage sig bygningen af et ca. 3500 tons damp- eller motor-skib (B. & W. motor), det være sig til fragt- eller passager-fart.

Værftet har for øjeblikket et 3.700 tons motor-skib under bygning til et kendt dansk rederi.

Billet mrk. „Nybygning“ til „Vikingen“.

A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders

Den skibbrudnes apotek

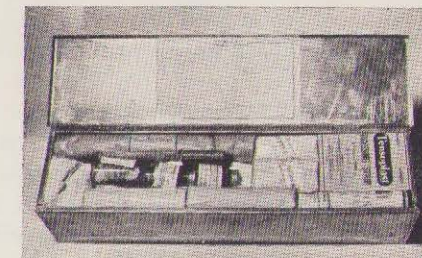
DET var betydeligt billigere at sætte skibe i fart i sejlskibenes dage end nu. Til gengæld var det også mere risikabelt at være søfarende. Sådanne ting som redningsmidler, ildsluknings-apparater, medicinskabe o. s. v. blev som oftest betragtet som unødigt luksus. Med hensyn til medicin var de to yderpunkter, amerikansk olie og brændevin, som regel de vigtigste — og tit også de eneste — lægemidler om bord.

I vore dage passer de forskellige nationers skibstilsyn i fuld enighed nøje på, at skibenes sikkerhedsmæssige udstyr er helt i orden. Et fartøj i langfart har som regel langt til nærmeste apotek og må derfor selv medføre et i mindre format. Medicinskabenes størrelse og indhold retter sig efter skibenes fartområde, størrelse og antal personer om bord. Blader man handelsministeriets „Bekendtgørelse om skibes forsyning med lægemidler“ igennem, bliver man højligt forbavset over, hvor mange ting et stort skibs medicinskab skal indeholde. Heldigvis får man sjældent brug for ret meget af indholdet. Men man må være parat til at klare enhver situation. Een gang årlig skal medicinkisten iøvrigt underkastes eftersyn af en læge eller apoteker, som udsteder dateret attest for, at indholdet er til stede i tilstrækkeligt omfang, samt at det ikke har lidt nogen skade.

Selv om et skib ikke har læge med om bord, er det med et godt „skibs-apotek“ ikke værst stillet. Takket være radio og telegraf kan besætningen indhente råd og vejledning fra læger i land. Det er endda flere gange sket, at skibsførere og styrmænd har måttet optræde som „jordmødre“ om bord, og derfor skal ethvert skib, som har kvinder med i søen, også være forsynet med en såkaldt „fødepakke“.

Går et skib af en eller anden grund ned, er det som regel for sent at begynde at fylde redningsbådene med apotekervarer fra medicinskabet. Derfor skal alle redningsbåde være forsynet med forbindskasse (betegnet som medicinkiste IV) af godkendt type. Disse kasser skal være vandtætte og indeholde bestemte arter og kvanta af lægemidler. Mange søfolk, som har drevet om på havet i dage ad gangen, kan være sådanne medicinkister taknemmelige for, at de stadig har livet i behold. Medicinkiste IV skal forøvrigt også forefindes om bord i de redningsflåder, som nu er obligatoriske også for danske skibe.

Apoteker Louis Foersom fra Christianshavns Apotek har arbejdet med spørgsmålet om skibs-medicinkister i mange år. Allerede før krigen nåede han frem til en heldig form for sådanne kister, og mange af dem findes stadig om bord på skibe verden over. Fornylig har apoteker Foersom imidlertid fået godkendt en for-



Medicinkiste IV
i Christianshavns Apoteks model.

bedret type, der er absolut vandtæt, og som ikke angribes af søvand.

Christianshavns Apotek er et ærværdigt, gammelt foretagende på 246 år, hvilket man dog ikke umiddelbart kan se på det. Apoteket, der er uhyre moderne indrettet, har til huse i „Lagkagehuset“ på Christianshavns Torv. Dets indehaver, som fornylig kunne fejre 25 års jubilæum som apoteker herude, er ligeså moderne som sit apotek. Han forstår søfartens betydning for vort land og følger med i alt, hvad der vedrører søen. I hans kontor er væggene da også dækket af fotografier af skibe.

„Er det de skibe, hvortil apoteket har leveret medicinskabe og -kister,“ spørger vi.

„Ja, men kun en meget lille del af dem,“ svarer apoteker Foersom. „Vi leverer til næsten alle betydende danske rederier, til statsbanerne, isbryderne, fyr- og vagervæsen, havnevæsen, skoleskibe o. s. v. Vi leverer desuden til flere skibsværfter og skandinaviske rederier. Ethvert skib, der afleveres fra B. & W., har således vore medicinkister om bord, og derfor sejler mange udenlandske skibe med danske apotekervarer om bord.“

„Men forskrifterne angående medicinkisternes indhold er vel ikke de samme i alle lande?“

„Ikke helt, men i hovedsagen er kravene i Norge, Sverige og Finland de samme som i Danmark. De medicinkister, vi leverer til de forskellige udenlandske skibe, opfylder naturligvis de respektive landes forskrifter. Stort set kan man sige, at vi har mere i medicinkisterne end de fleste andre søfartsnationer. Omsor-

Deres
bankforretninger



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

34 afdelinger i København og omegn
52 fillaler og kontorer i provinsen

HANDELSBANKEN

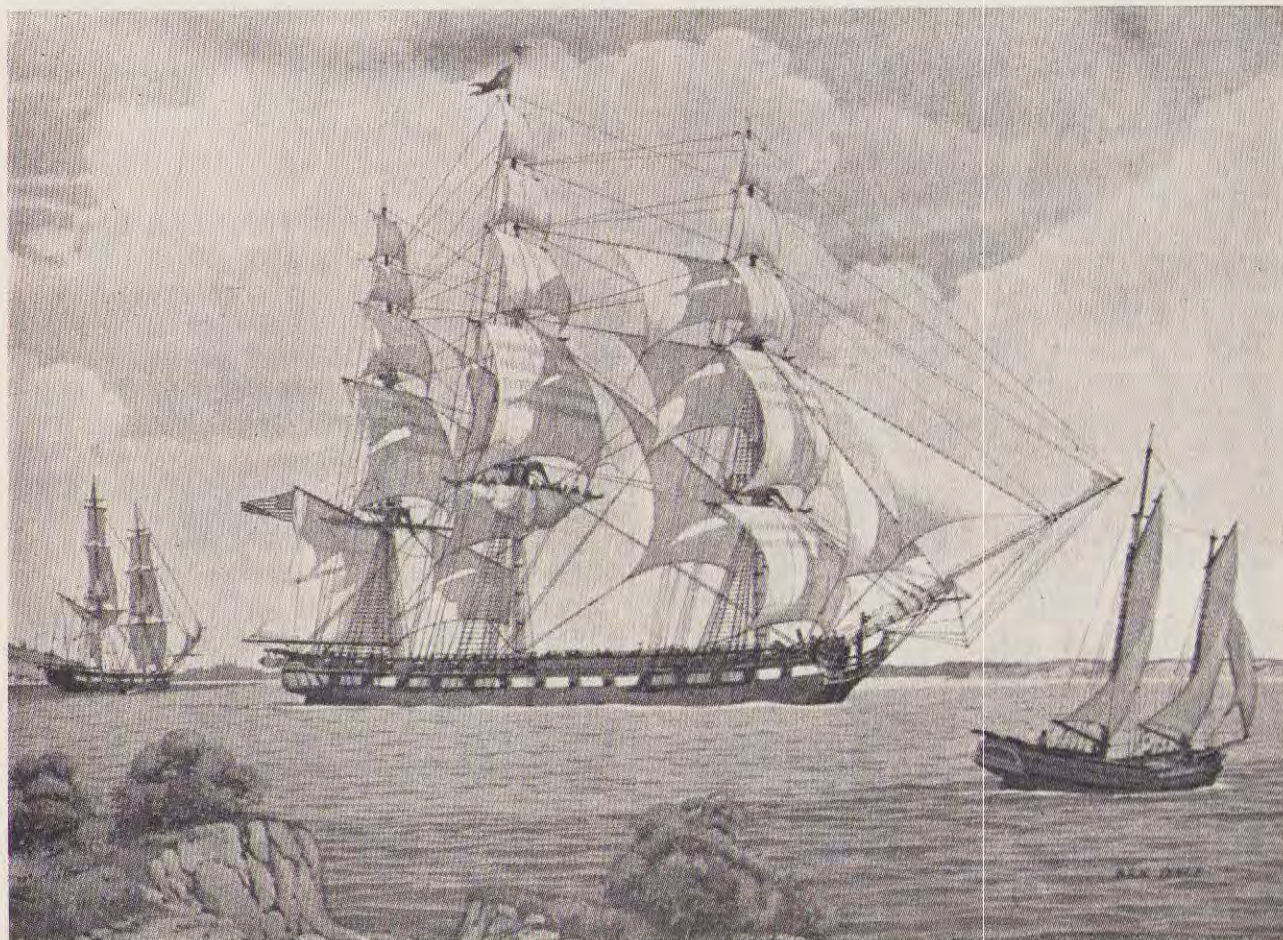
gen for søfolkene med hensyn til medicinalvarer ligger efter min mening højere her i Danmark end i mange andre lande.“

Apoteker Foersom viser os en medicinkiste beregnet for en redningsbåd og siger: „Vi har bibeholdt den gamle rektangulære form på medicinkisterne. Vi finder den god, fordi den er let at stuve af vejen, ikke tager unødigt plads op og gør det let at komme til indholdet. Kassen er af zink, og den åbnes meget let ved at skære et rødt cellophan-bælte omkring låget op. For at gøre kassen mere modstandsdygtig over for fugtighed har vi nu ladet vor model overtrække med en plastic-masse, og de enkelte forbindstoffer er indkapslet i absolut vandtæt materiale. Dette betyder en uhyre fordel for rederne. Selv om kisten ikke er væsentlig dyrere end tidligere, kan den holde i mindst ti år. Hvis kisterne

ved eftersynet er ubrudte, lader man dem derfor ganske roligt „køre“ videre. På kassen står iøvrigt et nummer og en dato for, hvornår den er udleveret, og på lågets inderside findes en indholdsfortegnelse. Der er forskellige oplivende, smertestillende tabletter, lapissalve, jodspiritus, lærredsbånd, vat, gazebind og forbindspakke. Af det øvrige indhold kan endvidere nævnes en saks, der skal være rustfri. Endelig findes der i en sådan kasse også 25 morfintabletter à 1,5 centigram, en ting af uvurderlig betydning i særlige tilfælde. Trods det meget indhold vejer kasse og det hele kun 2,3 kg.“

„Der har rejst sig røster om, at også de helt små skibe bør have morfin om bord. Hvad mener De om det?“

„Desværre kan ting som morfin jo misbruges, så jeg tvivler om, at det kan gennemføres,“ slutter apotekeren.



Fregatten »Constellation«

Billedet herover viser den amerikanske fregat „Constellation“, idet den forlader Baltimore i 1798 for at stå ud på sin jomfru-rejse. Skibet, der var bygget af David Stodert af eg, eksisterer stadig og har følgende dimensioner: Længde 49 m, bredde 12 m, og dybgang 4,1 m. Det var bemandedt med 27 officerer og 340 menige. „Constellation“ har deltaget i mange kampe mod franske orlogsmænd, ligesom hun deltog i krigen mod barbarerne, den såkaldte tripolitanske krig. Under kri-

gen i 1812 blev hun spærret inde ved Norfolk, Virginia, af den britiske flåde, men hendes både deltog under den samme krig i erobringen af engelske fartøjer ud for Grandy Islands. Under den amerikanske borgerkrig krydsede hun i Middelhavet. I dag ligger det stolte sejlskib oplagt ved orlogsværftet i Boston ved siden af sin jævnaldrende „Constitution“, der er bedre kendt under kælenavnet „Old Ironsides“.

„Deutschland“ —

Gedser-Grossenbrode-rutens nye færge

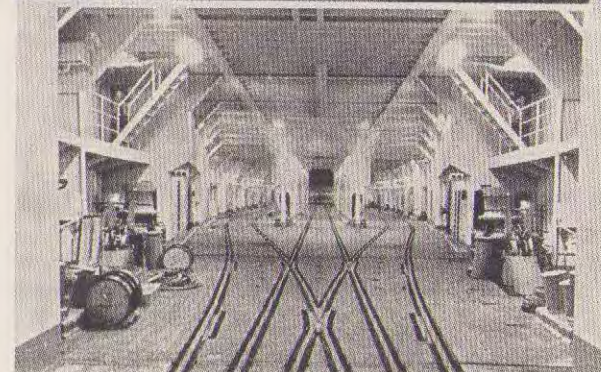
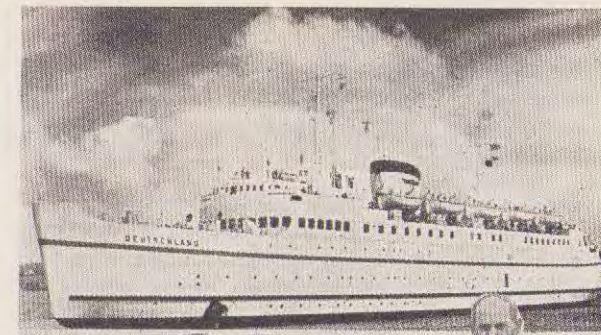
Af CARL ØSTEN

Den 17. maj fandt to særlige sø-trafikale begivenheder sted, idet de tyske statsbaners nye færge „Deutschland“ sejlede sin første officielle tur, og „Skandinavien-Italien-Ekspressen“'s 10 vogne førtes med over fra Gedser som det første persontog siden 1939. Flag, godt vejr og en mængde tilskuere i såvel Gedser som Grossenbrode havn manifesterede færge-indvielsen, til hvilken de tyske statsbaner havde inviteret danske presse- og DSB-folk med flere, som befordredes i sær-„lyntog“ fra København til Gedser.

Hvid, stor og ret imponerende lå den nye „Deutschland“ i Gedsers vestre færgeleje med vor kendte „Danmark“ i østre som en ældre, men stadig smuk pendant. Ad bro-klappen, der er ombygget til 3 jernbane-spor, det samme antal, som den nye færge har, og som også findes på Dover-Calais-ruten, var hele toget rangeret ombord i færgen på ca. 15 minutter, altså ca. den halve tid af, hvad det tager på Storebælts-overfarten. Ny i Gedser havn var også den høje adgangs-bro for passagerer i ikke gennemgående vogne.

Det skal siges med det samme, at første-indtrykket af færgen straks leder ens tanker hen på en oversøisk passager-liner. Alene spise-salonen og den lige op til den liggende ryge-salon på promenadedækket for I. og II. kl. passagerer virker frapperende ved deres størrelse. 300 gæster kan her bispises på een gang. Alt er holdt i lyse farver, selv de skind-betrukne stole, der dog i ryge-salonen har betræk i mere stærke farver som rødt, grønt og chamoix. Rundtom på bordene står en mængde nationers flag, og på større væg-flader hænger malerier af tyske by-partier. Midt i spise-salonen står det lange étage-bord med alle den danske frokosts mange kulinariske varianter. „Det er en idé, vi har taget op fra jer,“ siger DB's overinspektør Diestel, der er en meget omsorgsfuld vært for det indbudte selskab på rejsen over. Han har forresten studeret det „usandsynlige kolde danske bord“ i flere dage forinden hos restauratør Gudmann på „Danmark“. „Deutschland“'s tjeneres uniform fortjener iøvrigt at blive komplimenteret for sin knald-blå jakke-revers og hvide „butterfly“.

Efter frokostens indtagelse og en kortere redegørelse af oberreichsbahnrat, dr. Krumstrob fra DB i Hamburg for færgens data og tekniske indretning (omtalt i „Vikingen“ i et tidligere nummer) beses hele færgen på nær maskinrummet. Rundgangen fører til meget og godt nyt: Hele vogndækket er overbygget, således at automobilister undgår at få deres vogne ødelagt af saltvandssprøjt, de 3 spor i dækket er næsten helt lige, hvorved man undgår det forsinkende arbejde, som består i at anbringe planker mellem vognenes puffer, afløbskanaler i dækket for waggonerens toiletter, således at de modsat hidtil kan bruges ombord på færge, vejvisertavler, der foruden tekst



Øverst: Færgen på prøvetur. Billedet i midten: Fra venstre til højre: Skibsmaskininspektør A. van Laer, trafikchef N. C. D. Johnsen, presseattaché Raloff, oberreichsbahnrat, Dr. Krumstrob, distriktschef W. Herschend, skibsinsektor Bjørn og overbaneingeniør Thyboe. Nederst: Vogndækket set fra forskibet.

også har vejledende tegninger (en idé, DSB burde indføre på sine færger) findes i tilstrækkelig mængde, et sekretariat (et service-bureau), hvis kvindelige sekretær gennem højtaleranlægget adviserer de rejsende om næsten alt muligt på flere sprog, en frisør-salon for herrer og en for damer, køjer (foruden sove-kabiner, som „Danmark“ jo også har) for automobilister og så den helt store overraskelse, „Første-suiten“ („Staats-Salon“), der ligger helt oppe ved kommandobroen, og som kan lejes for en ekstra betaling af 25 mark. For fuldstændighedens skyld skal det bemærkes, at der i den også findes 2 senge! Forresten — de under dæk liggende 2 saloner, der hver kan rumme 74 personer, med tilhørende spiserestaurant, er også noget nyt, hvad deres formål angår, idet de er beregnet på samlede rejseselskaber.

Og så lidt dadel: De danske bordflag holder ikke de reglementerede dimensioner, smørebrikse synes at mangle i den ellers luksuøse spisesalon, og theskeerne er lidt vel store. Men det har måske sin særlig årsag. Større ting „forsvinder“ jo ikke så let som små! Desuden mærkes en del rystelse i forskibet, navnlig på åbent dæk, men det er måske ikke mere, end hvad der er almindeligt. Et spørgsmål er det også, om de musik-udsendende højtalere ikke helst skulle tie helt stille, da de kan virke noget nervevækkende for den lise-søgende turist.

I bestiklukafet, hvor man ikke styrer med rat, og hvor

NYT I NOTER

Ny „Mærsk“-båd fra Vesttyskland.

Fragtmotorskibet „Maren Mærsk“, der løb af stablen den 4. marts fra Howaldts-værftet i Kiel, har været på prøvetur i begyndelsen af maj. Det nye A. P. Møller-skib har en brutto-tonnage af ca. 3.600 tons og en lasteevne af ca. 6.850 tons. Hoveddimensionerne er: 116×17×10×7,85 m. Hovedmaskinen yder 5.400 HK og giver skibet en fart af 16 knob. Når undtages D/S „Jutlandia“s bestilling af en 5.500-tonner hos Rickmers i Bremerhaven er dermed den første bølge af danske bestillinger på vesttyske værfter ebbet ud.

Den japanske handelsflåde.

Japans handelsflåde består nu af 1081 skibe på tilsammen 2,78 millioner BRT. I 1957 vil tonnagen være oppe på 4 millioner BRT, hvis alt går efter planerne.

Japan bygger verdens største malmskibe.

Rederiet „National Bulk Carriers Inc.“ i New York har hos „Kure“-værftet i Japan bestilt tre malmskibe på 60.000 tons hver! Disse fragtskibe bliver verdens største. Skibenes længde bliver 230,5 meter, og deres hovedmaskinerier skal udvikle hver 13.000 HK, der garanterer en fart af ca. 14 knob. Kølen til det første

skib strækkes i august 1953, til det næste i december og til det tredje i marts næste år.

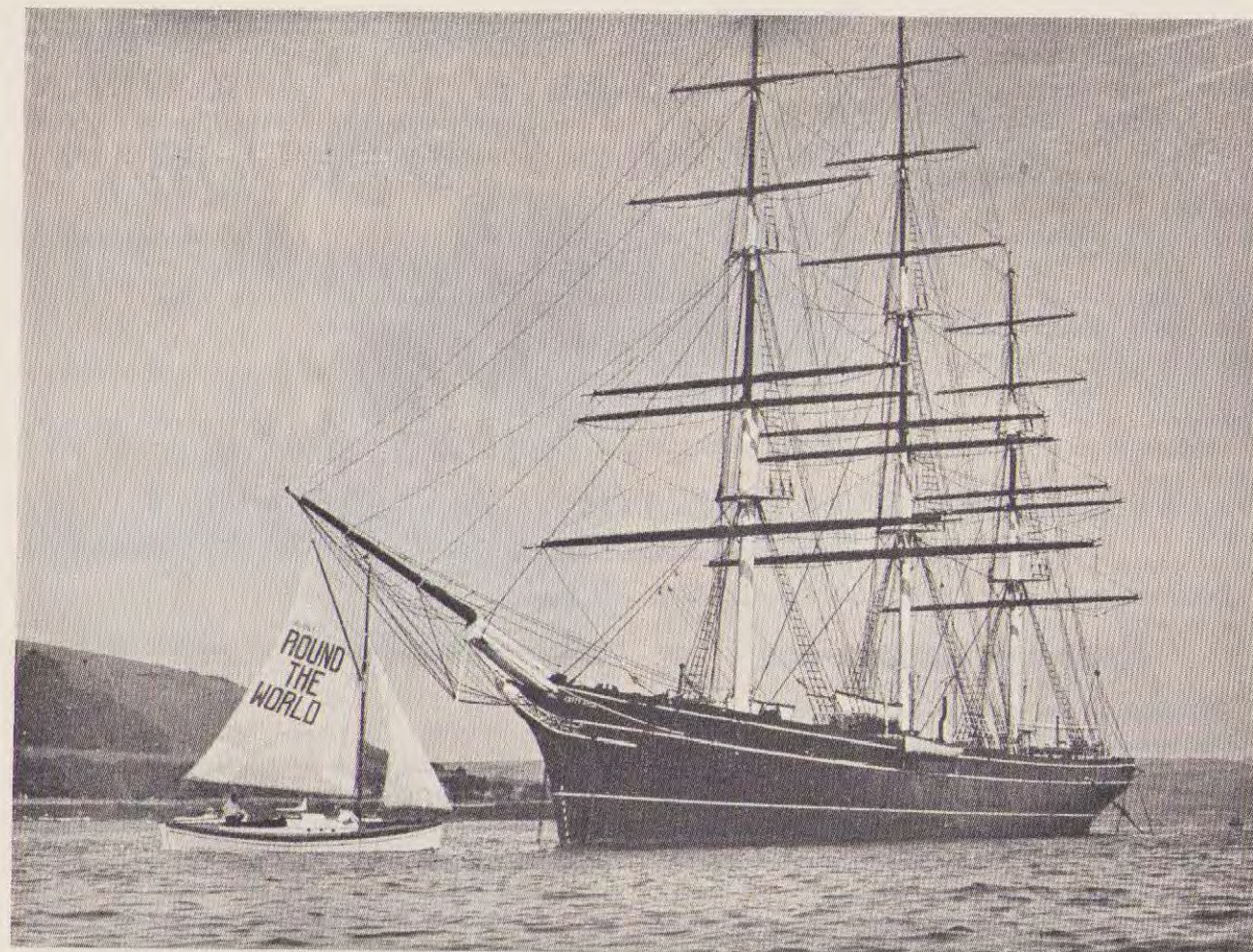
Tyskland på 3. pladsen i verdens-skibsbygningen.

I begyndelsen af det andet kvartal af 1953 var der i hele verden 1202 handelsskibe på over 100 BRT hver og på tilsammen ca. 6 millioner BRT under bygning. Vesttysklands værfter arbejdede sig fra 4. pladsen op på 3. pladsen med 175 skibe på tilsammen 560.000 BRT, hvilket er ensbetydende med 9,32 procent af den tonnage, der er under bygning verden over. Storbritannien er stadig nr. 1 med 35,5 procent og USA nr. 2 med 9,77 procent.

Nauticus.

En søfarende maler

George MacKey, der har malet dette nummers forside, er skotsk sømand. Han sejler med det af alle københavnerne kendte dampskib „Gothland“ af Leith. MacKay er fra Edinburgh, men har i de sidste syv år været bosat i København sammen med sin danske hustru. Han har malet for sin fornøjelses skyld i de sidste 12-13 år og udstillede for første gang på en udstilling i Edinburgh sidste år. Hans malerier vidner om en sjældent fin farvesans.



Billedet af „Cutty Sark“ på denne side er 15 år gammelt og er taget ud for Falmouth, hvor skibet dengang havde ligget fra 1922.

„Cutty Sark“

Mens vi herhjemme for nogle år siden lod „Tjalfe“ ophugge og nu er godt i gang med at tildele fregatten „Jylland“ samme skæbne, gør man sig i England, hvor man dog i forvejen har flere reelle minder om sejlenes æra, store anstrengelser for at bevare clipperen „Cutty Sark“. Og anstrengelserne skal nok krones med held, vær sikker på det!

Vi har flere gange skrevet om denne stolte clipper, hvis præstationer næppe nogensinde vil blive glemt af nogen med den mindste interesse for søen. Hvis vi skulle gengive skibets fulde historie, ville vi kunne fylde et helt nummer af „Vikingen“. Lad det her være nok at nævne, at skibet blev søsat i 1869 ved Dumbarton, og at hun efter den første verdenskrig blev solgt til Portugal, for hvilket land hun sejlede på sydamerikanske havne i nogle år under navnet „Ferraira“. I 1922 blev hun imidlertid købt tilbage til England af kaptajn Dowman, som huskede hende fra hendes helt store tid. Han fik „Cutty Sark“ bugseret til Falmouth, hvor han forankrede hende og gjorde hende til et skoleskib for drenge. Under sit oprindelige navn blev det smukke skib pyntet op påny, og det var Dowmans mening endnu en gang at sende hende til søs med hele hendes pragt af sejl. Men før han kunne føre

sin plan igennem, døde han. Mrs. Dowman forærede imidlertid skibet til Thames Nautical Training College, og i 1938 blev „Cutty Sark“ bugseret til Themsen, hvor hun lå i nærheden af skoleskibet „Worcester“ under den anden verdenskrig.

Nu er der som bekendt planer om at sætte skibet i cement i nærheden af Greenwich, hvor en mæcen har skænket en grund til formålet. Man skal imidlertid bruge £ 160.000 til bygningen af en dok og £ 60.000 til skibets restaurering. Derfor har man dannet et „society“, som skal søge at skaffe disse penge til veje. Sammenslutningen, der har Prins Philip som en meget aktiv protektor, har allerede indsamlet £ 100.000, og indsamlingen går videre. Man tager imod bidrag lige fra £ 1 og opefter. – Det er ikke langt fra, at man misunder det engelske folk dets enighed og dets kærlighed til maritime minder.

I maj-nummeret af „Sea Breezes“ skriver Alan Villiers om „Cutty Sark“s fortid og fortæller en morsom historie, som frister til gengivelse:

En af „Cutty Sark“s mest berømte skippere var Woodget, en hård negl, men en blændende dygtig sømand. Omkring 1890 mødte en ung styrmand ved navn Irving op på P. & O.-selskabets kontor og søgte hyre. Den morgen,



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

han præsenterede sig, var der mødt et dusin andre ansøgere, der alle var ældre end Irving.

„De er meget ung?“ sagde manden bag skrivebordet.

„Javel,“ svarede Irving med lav stemme.

„Hvilke kvalifikationer har De?“

„Jeg lærte om bord på „Cutty Sark“, Sir.“

„Hva', under kaptajn Woodget? Og De er levende endnu?“

„Ja, Sir. Det var under kaptajn Woodget.“

Rederen så på Irving et øjeblik, hvorpå han opgav ham adressen på rederiets skrædder, hos hvem han kunne få syet en uniform. Irving var antaget!
-wig.

Hans Isbrandtsen død

I midten af maj kom budskabet om endnu en stor dansk mands død i det fremmede. Med skibsreder Hans Isbrandtsens bortgang sluttede et moderne eventyr om en Dragør-dreng, som gik sine egne veje og havde heldet med sig. Isbrandtsen var medstifter af rederiet Isbrandtsen-Møller-line, men dannede senere sit eget rederi, hvis navn blev kendt verden over.

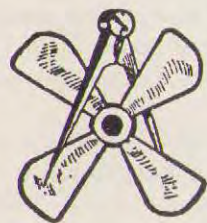
Isbrandtsen havde sine meningers mod og gik ofte stik imod den offentlige mening i Staterne og andre steder. Isbrandtsens navn var også på alles læber, da dramaet om „Flying Enterprise“ udspillede på Atlanten, og der stod næsten den samme respekt om skibsrederen som om kaptajn Carlsen. Isbrandtsen viste, at han forstod at bedømme et godt stykke sømandsarbejde efter fortjeneste.

Hans Isbrandtsen glemte aldrig Danmark og sin lille fødeby, Dragør. Flere gange var han hjemme på besøg, og under en af sine lynvisitter lovede han „Vi-

REDERIAKTIESELSKABET KONGSSUND

Bornholmegade 3, K

Central 1535



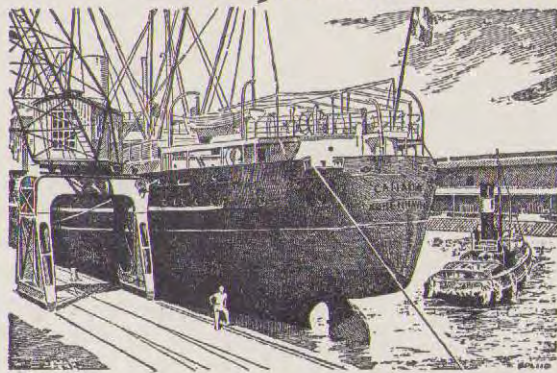
KØBENHAVNS MASKINSKOLE

Kursus til Maskinisteksaminerne - Elektroinstallatørprøven for Maskinister - Motorpasserprøven - Maskinpasserprøven - Kedelpasserprøven, Elektroinstallatørprøven af 1952.

Program tilsendes, og alle Oplysninger gives ved Henvendelse til Skolens Kontor.

JAGTVEJ 163 . KØBENHAVN
Daglig Kl. 9-15 og 18-20 (Lørdag undtagen). Telf. Ryvang 1863

ELEGANTE UNIFORMSHUER



C.L. Seifert & Co.

Højt Hof. Sultbrækket
ST. REGNEGADE 12-16
TELEFON CENT. 297

Suld- og Sølogalener
Suld- og søbroderede Kranser
Emallieflag, Emallieemblemer og
Uniformsknapper i fineste Udførelse

LEVERANDØR TIL HANDELSMARINEN

kingen“ ved lejlighed at skrive sine memoirer til bladet. Døden hindrede ham i at opfylde dette løfte.

I New York holdtes den 23. maj en mindegudstjeneste for den afdøde, og til stede ved denne højtidelighed var mange danskere, hvorimellem også kaptajn Kurt Carlsen. Når dette læses, er Isbrandtsens kiste på vej til Danmark. Den store danske skibsreders sidste ønske var nemlig at blive begravet i hjemlandets jord. Fru Gertrud Isbrandtsen kunne af helbredshensyn ikke følge sin mand på den sidste rejse, og kisten blev derfor fulgt af afdødes søster, fru kaptajn Høgstedt.

Helt slut er eventyret dog ikke. Hans Isbrandtsen udførte et livsværk, der vil blive stående. Hans mange skibe vil stadig befære verdens fjerneste havne og tjene som et eklatant minde om en betydelig dansk mand.

-wig.

Den internationale signalbog

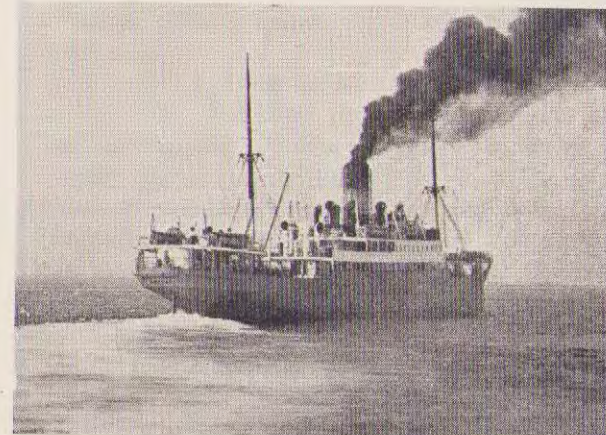
Indtil midten af det 18. århundrede havde de fleste af de søfarende nationer hver deres signalsystem. Dette fandt man til sidst upraktisk og sammenkaldte derfor til en kongres i London, hvor man fandt frem til et internationalt signalsystem bestående af 18 flag. Omkring århundredeskiftet samledes man påny, da det gamle system ikke svarede til forventningerne, og man lavede nu et nyt system med 26 flag. Radioens fremkomst gjorde det imidlertid nødvendigt at udarbejde et tredje signalsystem i 1928. Systemet kom i brug fra 1930, og det bruges endnu i dag.

Det sidste.

Briggen „Allert“ var det sidste skib, der blev søsat fra Gammelholm. Det skete i 1838.

Biler med „Bernstorff“

For at gøre det lettere for bilister at tage vognen med til England og Skotland har DFDS besluttet at oprette en ny rute fra Esbjerg til Newcastle med to ugentlige afsejlinger i sommersæsonen.



S/S „A. P. Bernstorff“.

Efter at „Kronprins Frederik“ er brændt og „Parkeston“ derfor indsat på ruten til Harwich, vil „A. P. Bernstorff“ tage sig af den nye rute. Skibet har plads til 250 passagerer og ca. 30 biler i lastrummene. Selskabet tager nye og forbedrede lossegrejer i brug ved losning og lastning af vognene og ved stuvningen i lasten vil man ligeledes fare frem med største lempe.



Nye lossegrejer tages i brug for automobiler.

Taksten for biler på indtil 750 kg er 80 kroner og for vogne på 750—1250 kg 120 kroner, mens biler fra 1250—1750 kg transporteres over for 160 kroner. Højeste takst er 200 kroner. Altsammen under forudsætning af, at føreren følger med på rejsen.

Også på Esbjerg—Harwich-ruten er raterne for transport af biler stærkt reducerede, og mange danske bilister vil sikkert benytte lejligheden til at få køretøjet med til England i kroningsåret.



MOORE & Mc CORMACK A/s

Fragt og Passagerer: Borbergade 16, Tlf. Byen 2708
Rigstelefon 356 Telegr.-Adr.: MOOREMACK

Berømt engelsk ekspeditionsskib i fare

I 1936 modtog det britiske spejderkorps som gave fra Falklandsøernes guvernement den gamle dampbark „Discovery“. Dette skib høstede gennem en årrække berømmelse som ekspeditionsskib for den kendte engelske Sydpols-farer, captain Robert Falcon Scott, der i 1901 første gang benyttede „Discovery“ på en ekspedition. Sidste gang, i årene 1910—12, var det på den sørgelige Sydpols-færd, hvor Scott og hans fæller nåede Sydpolen 1 måned efter nordmanden Roald Amundsen og på hjemturen bukkede under for anstrengelserne.

Det gamle Ishavs-skib har i en årrække ligget på Themsen, fortøjet ved Victoria Embankment i London. Som følge af en generøs donation fra den afdøde Lady Houston var en del af „Discovery“ under dækket indrettet som et antarktisk museum til minde om den indsats, der var ydet af Scott og hans mænd, samtidig med at skibet brugtes som stationært øvelsesskib for søspejderne. Ca. 2000 drenge deltog hvert år i weekend-kursus her, ligesom det i skibet indrettede museum årlig blev besøgt af henved 10.000 mennesker.

Fra ledelsens side er det nu oplyst, at nødvendige og uundgåelige indhug i donationen har gjort „Discovery“s fremtid usikker. Den årlige vedligeholdelse koster £5000, og denne sum har spejderkorpsset ikke længere råd til at ofre, hvorfor der i øjeblikket forhandles med en anden maritim institution om at overtage driften af det historiske skib, som ellers må gå til oplugning.
-del.

Ældre numre købes

For seks pæne eksemplarer af „Vikingen“ nr. 11 - 1948 betales kr. 3,- pr. stk., og for 1 ekpl. af Jul på Havet 1942 betales kr. 5,-, såfremt numrene er helt ubeskadigede. Henvendelse til „Vikingen“s ekspedition.

A/s DET DANSK-NORSKE
DAMPKIBSSELSKAB
Amaliegade 33 - København K.

A. P. MØLLER

KONGENS NYTORV 8 - KØBENHAVN K.

TLF. C. 514 - STATSTLF. 33 - TELEGR.-ADR.: MERSK

- ★ **REDERI**
- ★ **TRAMPSKIBE**
- ★ **LINIESKIBE**
- ★ **TANKSKIBE**

A/S Dampskibsselskabet Svendborg
Dampskibsselskabet af 1912 A/S

Den ubemandede, fjernstyrede, luftbårne redningsbåd

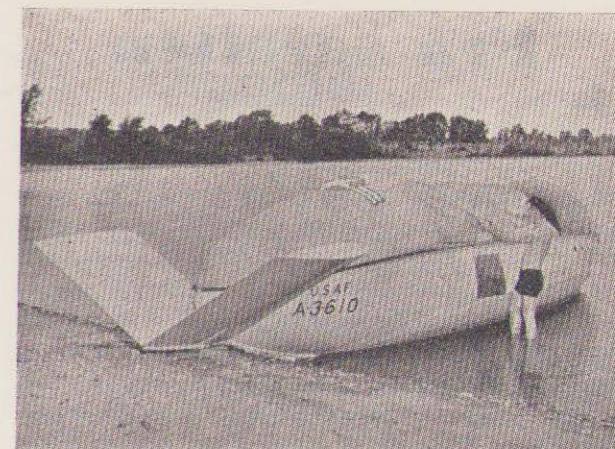
Det amerikanske luftvåben har afsluttet en række gennemgribende prøver med en ny motorredningsbåds-type, der er radiofjernstyret og ubemandet kastes ned fra et luftfartøj.

Disse prøver er faldet særdeles tilfredsstillende ud, og U. S. Air Force har ifølge det amerikanske søfartsblad „Maritime Reporter“ iværksat en omfattende produktion af sådanne hypermoderne redningsfartøjer. „The Westinghouse Electric Corporation“ har i samarbejde med luftvåbenet afholdt disse prøver – for firmaets vedkommende på Pymatuning-søen i Pennsylvania, medens U. S. Air Force har gennemgået resultaterne af disse forsøg i Mobile, Alabama.

Den 32 fods motorredningsbåd, der vejer 1½ tons, bliver „sat på vandet“ fra et luftfartøj gennem nedkastning med faldskærm. Når båden har nået vandfladen, overtager luftfartøjet gennem radioforbindelse med 5 frekvenser mellem 300 og 3000 cyklus kontrollen over bådens videre færd. Følgende funktioner bliver straks udført gennem elektrisk udløsning: stabiliseringsvingerne, der tjener til at holde båden på ret køl under farten gennem luftrummet, frigøres – ligeså en slags kappe eller skærm til beskyttelse af skrue og ror. Derpå startes og smøres motoren automatisk, hvorpå den fornødne indkobling og gastilførsel foretages, endelig er bådens styring mulig gennem en kombination af et Komnet-kompas og et særligt styreapparat – eller styreapparatet alene.

Når det nu sejlene redningsfartøj har nået ulykkestedet, kan radiooperatøren i luftfartøjet stoppe båden. Derpå kan de skibbrudne – efter at være kommet om bord i fartøjet ved hjælp af særlige lejdere, der kan slås ud fra bådens sider – enten selv overtage fartøjets videre manøvrering „med hånd og magt“ – eller, dersom kræfterne er for svage – ved hjælp af et særligt trykknapsystem, eventuelt i sidste instans fortsat lade luftfartøjets besætning forestå manøvreringen.

I redningsbåden er der plads til proviant for 10 dage og brændstof til 800 sømils sejlads. Endvidere forefindes destillerapparat til saltvandets omdannelse til drikkevand



Den ubemandede, fjernstyrede redningsbåd klar til start

samt et „walkie-talkie“ radiotelefonianlæg til opretholdelse af kommunikationen med luftfartøjet.

Et sejlugsovertræk forsynet med lynlåse er anbragt over båden til beskyttelse mod søsprøjt eller brændende sol.

Også indenfor redningstjenesten ser vi, at der således i løbet af de sidste 50 år er foregået en enorm udvikling fra de gamle hestetrukne roredningsbåde, der med besvær søsattes fra åben strand over kraftige og sødygtige motorredningsbåde til nutidens luftbårne, fjernstyrede redningsbåde. Disses enkle betjening, der er et produkt af vore dages højeste tekniske udvikling, betyder en revolution indenfor det verdensomfattende hjælpearbejde til gavn for søfolk og fiskere – og nu også for mandskab og passagerer fra i havet nedstyrede luftfartøjer – der påhviler de forskellige landes redningsorganisationer. -del.

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

SKIBSFARVER
BROWN PRIMOCON til stålskibe
over vandlinien
SILVER PRIMOCON til stålskibe
under vandlinien



1899 International Farvefabrik A/S

AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE-DAMPKIBSSKAB
FREDERIKSGADE 17
KØBENHAVN K

Fra søretten

Som bekendt er det ikke usædvanligt, at der mellem mandskab og fører ved forhyringen træffes aftale om, at hyren skal udbetales som en procentdel af et forventet overskud, og praktisk vil det vel særlig være, hvor et fiskeri eller et bjergningsforetagende ventes at ville give et godt overskud. For så vidt skulle der ikke kunne opstå nogen vanskeligheder. Men sagen er nu ikke så lige til endda, thi ofte kan der blive tvivl om, hvilken procent-sats rederiet kan beregne sig, og hvor meget skipper og mandskab har til gode, og selv om satsene ligger fast, kan det jo være, at skipperen undlader at afregne mandskabets andel fuldt ud, og skal i så fald rederiet kunne hænges op på skipperens forsømmelighed eller urede-lighed?

Disse problemer tog Sø- og handelsretten fornylig op til behandling og afsagde dom, der angår forståelsen af sømandslovens regler om rederiets ansvar for skipperen.

I den nævnte sag havde fisker Christensen sejlet som bedstemand med et fiskeri-aktieselskabs fiskekutter. Han var forhyret af kutterens fører og havde en mundtlig af-tale om, at han skulle have 14 % af overskudet. Da han imidlertid kun fik afregning med et mindre beløb, an-lagde han sag mod selskabet til betaling af forskelsbeløbet. Selskabet påstod sig frifundet.

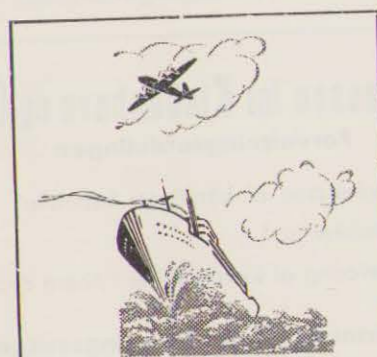
Det var oplyst, at nettoudbyttet fra de enkelte sejladser blev fordelt således, at rederiet fik 50 % og skipper og mandskab 50 %. Det var skipperen, der antog mandska-bet og traf aftale med hver enkelt besætningsmedlem om,

hvor stor andel i udbyttet vedkommende skulle have. Men nu gjorde fisker Christensen gældende, at skipperen havde indgået aftalen i henhold til fuldmagt fra rederiet, og at det måtte være rederiets risiko, at skipperen ikke havde afregnet Christensens tilgodehavende fuldt ud, skønt skipperen havde fået 50 % af nettoudbyttet for at kunne af-regne med besætningen.

Rederiet gjorde gældende, at fisker Christensen var blevet forhyret af skipperen personlig, der mod afgivelse af 50 % af nettoudbyttet, havde fået skibet overladt, og rederiet var ganske uden indflydelse på, hvem skipperen ansatte og på hvilke vilkår, der blev truffet aftale med mandskabet. Fisker Christensen var iøvrigt til stede, da overskudet blev afregnet med halvdelen til skipperen, uden at han gjorde indsigelse herimod, og denne frem-gangsmåde ved afregningen er forøvrigt fast praksis for alt fiskeri på Vesterhavet.

Fisker Christensen indrømmede, at han havde været til stede, da skipperen fik et å conto beløb, hvoraf han selv fik en å conto udbetaling. Men både skipperen og han selv protesterede mod afregningen. Af afregningerne fremgik, at der foruden mandskabets hævninger i Eng-land og en å conto udbetaling til skipperen, var udbetalt 2 mindre beløb til skipperens kærester og tilbageholdt 1000 kr for skat til skipperen.

Retten fandt ikke, at fisker Christensen ved sin optræden havde givet rederiet føje til at antage, at endelig af-regning kunne finde sted til skipperen med bindende virkning for fisker Christensen. At man havde etableret en ordning, hvorefter mandskabet blev antaget af skippe-ren og aflønnet med procenter af overskudet, kunne ikke betyde, at rederiet derved kunne frigøre sig ved at betale til skipperen. Antog man dette, ville det jo have betydet, at rederiets udbetalinger til skipperens kærester og tilbageholdelse af skipperens skat, kom til at gå ud over mand-skabet. Rederiet måtte følgelig bære risikoen for, at mand-skabet fik deres tilgodehavende og blev dømt til at betale fisker Christensen hans hyretilgodehavende beregnet som 14 % af overskudet.



rejs
uden
ubehag...

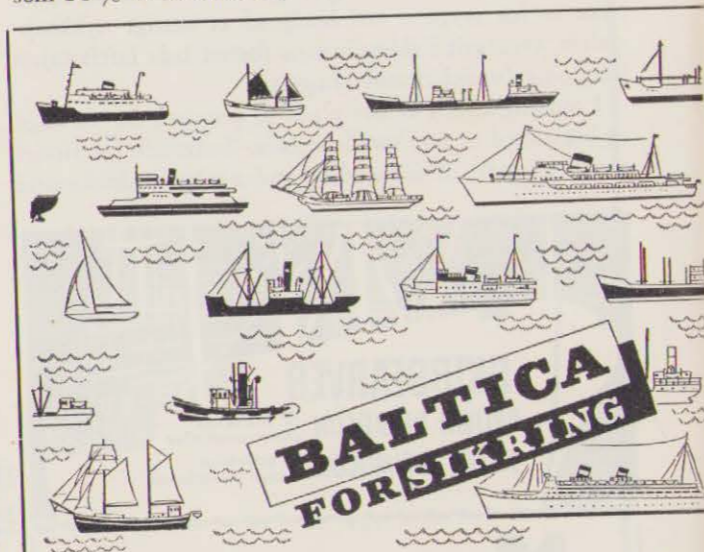
med

NEPTUSAN



Fås kun på apotekerne
Rør à 10 tabletter kr. 2,70

A/S ALFRED BENZON



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

JOHN FITCH' tragedie

Af H. TROLLE-STEENSTRUP

Historien om manden, der konstruerede et sejldygtigt dampskib 20 år før Robert Fulton og opfandt skibsskruen et halvt århundrede før John Ericsson, men som måtte dø for egen hånd, miskendt og latterliggjort.

Den danske ingeniør Johan P. Sørensen, som i 1889 fik den idé, at det lod sig gøre at telegrafere trådløst, og som den 16. marts 1891 – omtrent 7 år før Marconi – overførte trådløse signaler fra Refshaleøen til en båd 4 km ude i Sundet, var ikke den eneste verdensopfinder, som er blevet miskendt. Amerika kan også opvise en mand, der en snes år før den, som fik æren for hans opfindelse, havde præsteret det samme uden at få støtte eller anerkendelse, og som måtte gå i graven uden et mindeord, ja, uden en sten på sin grav. Denne mand, hvis navn og opfindelse den dag i dag kun er kendt i ganske snævre kredse, hed John Fitch, og han satte en selvbygget dampbåd i vandet og præsterede en sejlads mod strømmen med en fart af 5 miles i timen, 19 år før Fulton viste sig på scenen.

Og ikke nok med det: John Fitch opfandt skibsskruen mere end et halvt århundrede før John Ericsson. Heller ikke den opfindelse fik han æren af.

Men for ikke længe siden er sandheden kommet for dagens lys, og i Chicagos Historical Society har man fundet en illustration, der viser en af John Fitchs dampbåde forsynet med en skrue og dateret 1796.

Om den trådløses første opfinder, danskeren Sørensen, ved man, at han som ung mand i marinens underklasse blev forment af sine overordnede at fortsætte sin studier ved den polytekniske læreanstalt med den motivering, at han var en fuser, og at hans uddannelse og evner ikke var tilstrækkelig til at sysle med løsningen af større tekniske problemer.

På samme måde gik det John Fitch, da han i 1788 begyndte sine forsøg med en dampbåd på Delawarefloden og forelagde sine planer for Washington, Benjamin Franklin og kongressen. Man smilte overbærende ad hans drømmerier eller vendte ryggen til ham som en vanvittig.

Carsten Hauch burde have vidst bedre, da han skrev sin roman „Robert Fulton“, for John Fitchs livstragedie er et langt interessantere og mere gribende stof end Fultons. Men hvorledes kan man – for at tale med Turgenjew – vide, hvad man ikke ved eller, for at gøre det et nummer bedre: hvad man ikke vil vide?

Nu har amerikaneren Franklin M. Reck endelig i sin bog „The Romance of American Transport“ givet verden den tragiske historie om John Fitch, en af verdens mest miskendte opfindere. Historien er værd at kende, for den tydeliggør, at flid og duellighed, ja, selv geni, ikke altid slår til for at komme frem i verden, og udgør et trist kapitel i den menneskelige dårs-kabs historie. Det er ikke betydelige biografiske oplysninger, Reck har kunnet grave

frem om Fitch, og det er ikke heller lykkedes ham at komme over et portræt af manden, men det lidet, han har fundet, er dokumentært på alle punkter.

John Fitch kom til verden den 21. januar 1743 i en fattig bondegård nær Windsor, Connecticut. Fra den tidligste barndom var hans liv en endeløs række af bryderier og fejlslagne forhåbninger. Den smule skoleundervisning, han fik, sluttede i hans tiende år, og sytten år gammel kom han i lære hos en urmager. Mesteren udnyttede dog kun sin lærling til at udføre det grove arbejde i huset uden nogensinde at ville lære ham faget. Så blev Fitch ked af at stå i lære hos en mand, der ikke ville lære ham noget, tog randselen på nakken og gav sig til at vandre om i landet. Han havde lært sig selv at reparere ure, og med den profession samt ved at forsyne soldaternes geværer med bajonetter under uafhængighedskrigen klarede han så nogenlunde dagen og vejen. I krigens sidste år sejlede han på en tømmerflåde nedad Ohiofloden og nåede Kentucky, hvor han opmålte og afstak nogle arealer af frugtbar jord, som han efter at have indregistreret dem i sit navn håbede at kunne tjene en del penge på senere ved salg af jordstykkerne til kolonister.

Under sine vandringer gennem vidtstrakte egne af det dengang så sparsomt beboede land så han med sine øjne de mange floder og søer, som dannede en naturlig samfærdselsvej over landet, og det er rimeligt, at tanken på at bygge et fartøj, som kunne gå mod strømmen, slog ned i ham.

Da han i 1786 begyndte sine første forsøg med en datidens amerikanere var tanken om at benytte dampmaskiner i Amerika, og de var alle stationære. For datidens amerikanere var tanken om at benytte dampmaskinen til transportmiddel lige så fjern og vag som raket-skibe til månen og Mars er det for os i dag. Fitch vidste, at der fandtes dampmaskiner, men han havde aldrig set en, og han arbejdede derfor helt på egen hånd, ledet af hvad man kan kalde inspiration. Først tænkte han på at drive et køretøj med damp, men ved at indse det umulige i at drive en vogn gennem de daværende landeveje to fod dybe pløre, slog det ham, at det ville være ulige lettere at lade dampen drive et fartøj henover en flods jævne overflade. Om Amerikas landeveje ikke havde henligget i en så ufarbar tilstand i 1786, er det højst sandsynligt, at John Fitch ville have været verdens første automobil-fabrikant.

Fitch gjorde som alle opfindere før og efter ham: han konstruerede en model til en dampbåd. Og derefter søgte han koncession til at drive dampskibs-fart på Delaware-floden. Da han havde opnået dette, fik han nogle mænd i Philadelphia til at skyde 300 dollars ind i sit foretagende. Han trådte dernæst i forbindelse med en urmager, Henry Voight, i hvis værksted maskinen blev lavet. Og i juli 1786 løb verdens første dampbåd af stablen med Fitch og Voight ombord. Voight var fyrbøder,

og Fitch stod selv ved roret og tilså maskineriet. Fremdriften var hverken skrue eller hjul, men en række årer, anbragt på hver side af båden, der ved et system af aksler pløjede vandet med regelmæssige slag. Men båden sejlede stødt mod strømmen, så Fitch opnåede koncession til at drive dampbådstrafik i fire stater og havde allerede i juni 1787 en ny båd klar. Denne var 40 fod lang med en bredde på 11 fod og stak 3,8 fod. Maskinen havde et stempel med tolv tommers diameter, og kedlen var indmuret med mursten. Ved prøveturen opnåedes kun en fart af 2 1/2 miles mod strømmen, skønt Fitch havde regnet med 8 miles. Fejlen lå i roret, der var for langt og klodset og derfor vanskeligt at manøvrere. De få passagerer, som var ombord, sprang i land, og Fitch blev skive for tilskuernes hånlatte. Uheldet afholdt dog ikke Fitch fra at gøre et nyt forsøg, og allerede i juli det følgende år indbød han aktionærerne til at deltage i en prøvetur med en nybygget dampbåd. Også denne gang passede Voight fyret, medens Fitch stod ved roret. Fartøjet, der blev drevet frem af hjulskovle anbragt agter, pløjede rask opad floden, og snart var Philadelphias kaj med dens grinende menneskemængde ude af syne. Da farten var oppe på 5 miles i timen, og skibet nærmede sig Burlington, medens Voight kom mere og mere brændt på ilden, og røgen stod tyk ud af skorstenen, lod en ven på bredden affyre en kanon. Men i samme øjeblik eksploderede kedlen med det resultat, at stemplet standsede, og skibet begyndte at drive baglæns for strømmen. Både Fitch og Voight havde glemt at forsyne kedlen med en sikkerhedsventil, en ting, ingen af dem forøvrigt nogensinde havde hørt om. Men heller ikke denne gang tabte opfinderen modet. Han forbedrede maskineriet, og i foråret 1790 lod han en ny dampbåd løbe af stabelen, og dermed begyndte en regelmæssig dampskibs fart.

Men Fitch var nu blevet til grin for hele menigheden, og der var ikke en, som kunne få det ind i sit hoved, at et træskib drevet frem af ild og damp havde nogen fremtid for sig. Og sådan gik det til, at Fitch efter at have overvundet alle mekaniske vanskeligheder og konstrueret en dampbåd, som virkelig kunne sejle, fandt sig selv som en profet i sit eget land, hvis røst ingen ville lytte til. Selv en mand, som burde have haft forståelse for Fitchs opfindelse, ingen mindre end Benjamin Franklin, vendte det døve øre til alle opfinderens forsikringer. Det er gribende at læse, hvad Fitch skrev til den store amerikaner: „Det er en sag af allerstørste betydning ikke blot for Amerika, men for enhver søfarende nation i verden. Mit dampskib vil kunne befære oceanet ligeså godt som floderne og indsøerne her i landet, og jeg imødeser en tid, da Mississippie vil besejles af en hel flåde af skibe bygget efter mit princip.“ Men hverken Franklin eller kongressen ville låne opfinderen en øre, og stakkels Fitch opgav så videre forsøg. Kun en eneste mand i samtiden havde tillid til dampskibet, og det var den amerikanske konsul i Frankrig, mr. Aaron Vail. Vail overtalte Fitch til at komme til Paris og demonstrere sit fartøj på Seinen. Fitch efterkom indbydelsen og rejste til Frankrig i 1793. Men også denne gang var han uheldig, for Ludvig den Sekstendes hoved var lige rullet fra skafottet, og i den blodrus, Paris

befandt sig i på den tid, havde ikke en moders sjæl interesse for et legetøj som en båd, der ved damp sejlede opad Seinen. Skuffet af modgang vendte den nu 51-årige Fitch tilbage til Amerika. Først tog han arbejde på dokkerne i Boston, derpå drog han til fods ned til New York, hvor han byggede en lille båd, der arbejdede med en skrue efter nøjagtig samme system som vor tids oceangående dampere.

Men ikke en kat skænkede det nye dampskib et øjeblik opmærksomhed.

Mismodig begav Fitch sig så til Kentucky, hvor han fandt det areal, han så møjsommeligt havde målt og afstukket, taget i besiddelse af nybyggere, der ikke ville betale ejeren en cent for jorden.

I sin nød henvendte Fitch sig så til en kroholder i Bardstown, Kentucky, med dette forslag: „Jeg ejer nogle store stykker jord her omkring, men det gælder for mig at få mit skøde berigtiget. Dersom De vil give mig kost og logi, mens sagen står på, vil jeg overlade halvdelen af jorden til Dem.“

Kroværten gik ind på forslaget, og Fitch puslede så rundt og ventede på sagens afgørelse. Men han var nu en syg og nedbrudt mand. En læge, der tilså ham, gav ham nogle piller med pålæg om kun at tage en af dem om dagen. Fitch samlede pillerne sammen, og en nat i 1798 slugte han hele bundtet og gylpede dem ned med en slurk vand.

Man jordede ham i en grav uden sten nær Ohiofloden, det vandløb, som 40 år senere skulle blive et af verdens største færdselscentre for dampskibe. I den døde mands værelse fandt man en 3 fods dampmaskine-model, monteret på fire hjul, forsynet med den samme kant som på vore jernbanevogne, noget der stærkt tyder på, at Fitchs opfindsomme hjerne og behændige fingre syslede med opfindelser kort før sin død. Er det muligt, at han ikke blot forudså dampskibets æra, men også jernbanens?

John Fitchs ulykke var, at han som en stjerne-skuespiller trådte ind på scenen i første akt, hvor dramaet foreskrev, at han først skulle vise sig i anden akt. Første akt i det drama spillet i Amerika var en ung nations kamp for at vise verden, at den kunne styre sig selv. Hovedrollerne i den første akt spillede af Washington, Hamilton og Jefferson, allesammen mænd, som var optaget af at skabe et demokratisk samfund. Ingen af dem havde den fjerneste anelse om det trængende behov for hurtige fartøjer, der kunne sejle mod strøm og vind og forbinde alle de store handelsnationer. Og ingen af dem vidste, at en virkelig stor mand var gået om mellem dem, ukendt og upåagtet for skuffet at tage sit eget liv i en afkrog nede i Kentucky.

H. Trolle-Steenstrup.

KNUD E. HANSEN

Consulting Naval Architects
Marine Engineers

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



Fra Værft, Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. juni 1953



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 Schmitt & 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. 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 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

Røgdykkerapparater

I de senere år har der været så mange skibsbrande med alvorlige tab af menneskeliv og værdier, at man er lige ved at spørge sig selv, om der også er gjort, hvad der var muligt for at bekæmpe ilden navnlig i dens første fase, hvor der er udsigt til at få den slukket.

I bekendtgørelsen om skibes bygning og udstyr er der givet udførlige regler for de brandslukningsmidler, skibene skal medføre, og disse regler følges strengt.

Der skal om bord findes to sæt brandudrustninger, hver bestående af en røghjelm eller et indåndingsapparat og en sikkerhedslampe. De skal opbevares på to langt fra hinanden beliggende steder.

Det er bekendtgørelsens ord, og meningen er ikke til at tage fejl af, nemlig den, at en brand skal kunne bekæmpes, selv om røgudviklingen er stor, hvad den altid vil være, hvis den udbræder i apertingen, som det var tilfældet i „Kronprins Frederik“.

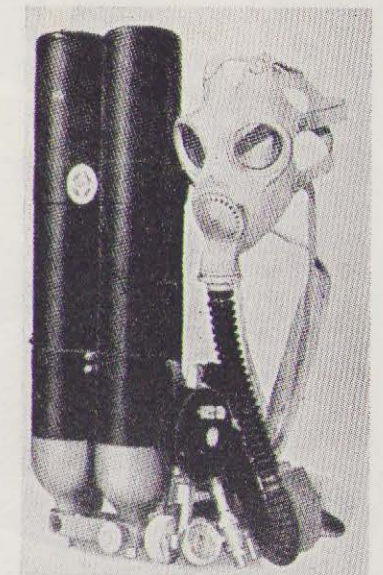
Den rivende udvikling, der i de senere år er sket indenfor brandvæsenene, har medført, at der er oprettet særlige røgdykkerkorps.

For at give røgdykkerne fuld bevægelsesfrihed ved deres indtrængen i røgfylde rum, hvor der ikke er tilstrækkelig ilt i den atmosfæriske luft, eller hvor den er fyldt med kulilte

eller andre giftige luftarter, hvis oprindelse man ikke kender, udstyrer man dem med røgdykkerapparater.

Disse apparater er konstrueret ud fra princippet om, at man enten i et lukket kredsløb regenererer den benyttede luft eller selv medbringer den til indånding for et vist tidsrum nødvendige friske luft, således at man i begge tilfælde er helt uafhængig af den omgivende luft.

De her i landet hyppigst anvendte typer har været kredsløbsappara-



Mandet-røgdykkerapparat med to luftflasker. Vægt i opladet stand 11,5 kg. Brugstid ved hårdt arbejde ca. 30 minutter.



G. W. Frydenlund & Søn

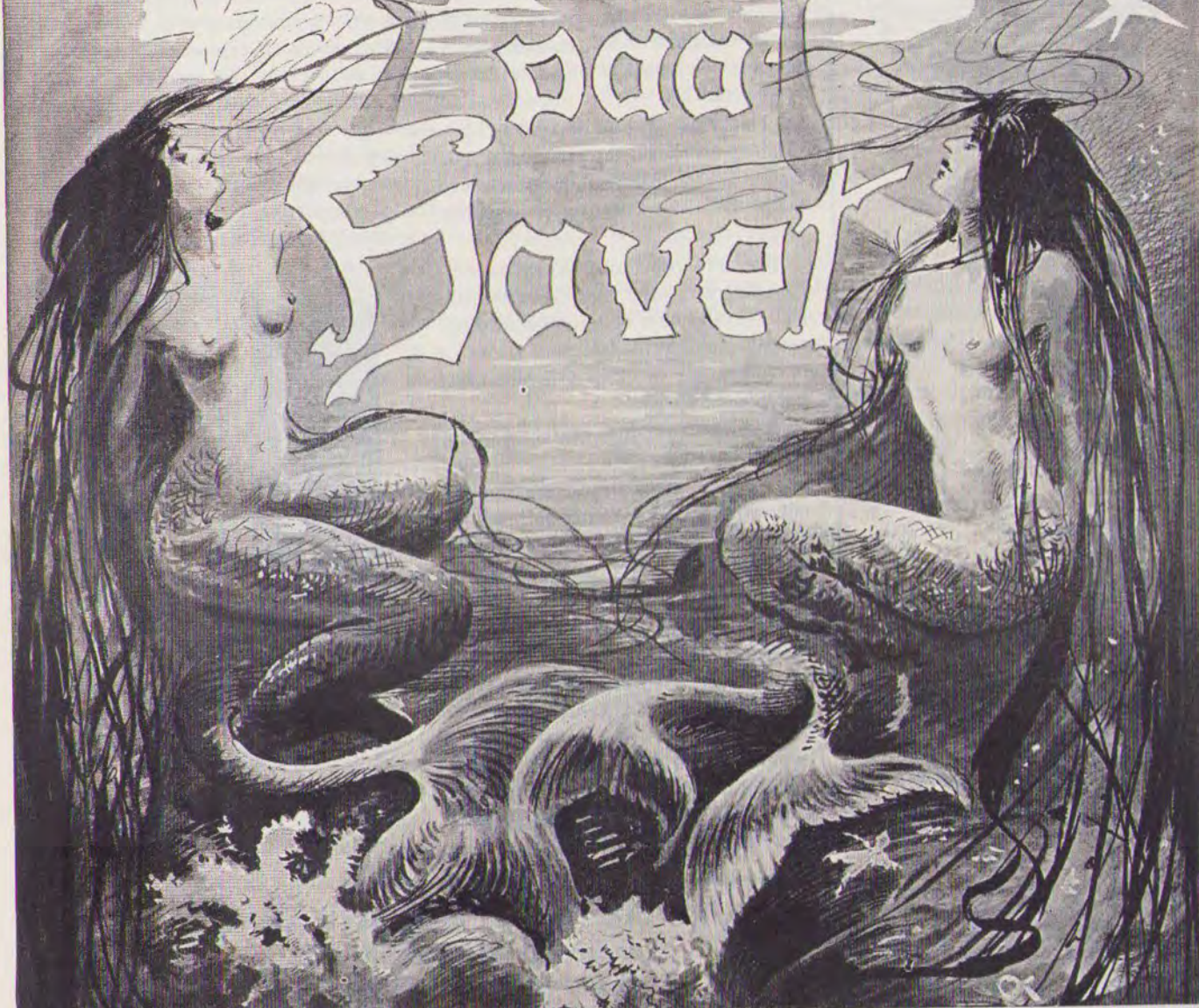
Indehaver: G. W. HARNISCH
Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

De kan få dem overalt

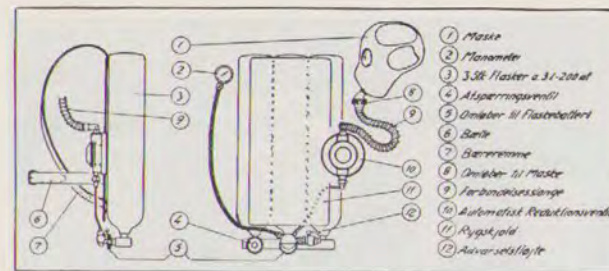


Paa Havet



fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEM HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER



Skematisk fremstilling af et Mandet-røgdykkerapparat.

ter, der imidlertid indebærer et par væsentlige ulemper for brugeren, idet den regenererede luft efterhånden bliver meget hed og tør og derfor ubehagelig at indånde, ligesom undertrykket i masken bevirker, at åndedrættet besværliggøres. Det vil i praksis sige, at man for at være sikker i brugen af disse apparater må træne jævnlige.

For at fjerne disse ulemper har konstruktører på forskellige af verdens kendte fabrikker på dette område søgt at fremstille apparater efter et andet system.

Blandt disse er den franske fabrik Etablissement Mandet, Paris, der her i landet er repræsenteret af H. Meisner-Jensen A/S, som gennem en lang årrække har eksperimenteret med apparater, som giver brugeren naturlige åndedrætsbetingelser.

Princippet i Mandet-apparaterne er, at man medfører atmosfærisk luft komprimeret i lette flasker af specialstål.

Ved hjælp af den patenterede Mandet automatiske reduktionsventil holdes luften i masken under et konstant overtryk på 30-40 mm vandsøjle, hvilket letter åndedrættet ganske betydeligt. Endvidere er luften altid frisk og kølig, idet den stadig fornyes, da den forbrugte luft forlader masken gennem udåndingsventilen.

Ved den stadig tilførsel af frisk luft undgås, at øjeglaserne dugges, og de behøver derfor ikke at forsynes med antidugskiver.

På grund af det langt mindre komplicerede system er det muligt for enhver, der blot har fået nogle timers instruktion, at anvende det uden daglig træning.

Når apparatet skal anvendes, skal man blot tage flaskerne på ryggen og masken for ansigtet og derefter åbne for en ventil. Der er ingen ventiler, der skal indstilles eller noget som helst andet, der skal åbnes, end denne ene ventil.

Når apparatet er taget i anvendelse, vil brugeren altid få netop den mængde luft, som det pågældende arbejde kræver, og hverken mere eller mindre, d. v. s. at alle muligheder for angstpsykoser som følge af mangelfuld lufttilførsel eller lignende er aldeles udekket.

Det stadige og konstante overtryk i masken betyder for det første en lettelse af åndedrættet, men tillige, at såfremt masken ikke skulle slutte ganske tæt til ansigtet, vil brugeren ikke indånde en eventuel giftig luftart fra rummet, han bevæger sig i, idet overtrykket i masken bevirker, at der til stadighed siver ganske lidt luft ud.

Når apparatet er taget på, og man åbner for flaske-



KGL. HOFMØBELFABRIKANT
G. B. HANSENS ETABL.

BREDGADE 32

København K.

Central 386 — 11,386 — 11,585

ventilen (4), lyder et kraftigt pift i advarselsfløjten (12), hvilket tilkendegiver, at den er tilsluttet og arbejder normalt.

Man aflæser derefter lufttrykket på manometret, der med flasker i fuldt opladet stand skal vise 150 atm.

Under brugen bør man hyppigt gentage aflæsningen, idet luftforbruget kan variere i forholdet 1:3 efter arbejdets art.

Når lufttrykket i flaskerne er nået ned på 25 atm., d. v. s. ca. 5 minutter før luftbeholdningen slipper op, lyder advarselsfløjten, og man må da søge ud i frisk luft for at udskifte flaskebatteriet.

Mandet-apparaterne bruges foruden af en lang række danske brandvæsener også af flere af vore store rederier.

MANDET
Røgdykkerapparater



Godkendt af Størens Skibstilsyn til Brug i H. t. Konventionen
- og iøvrigt Brandmateriel af enhver Art



Bülowsvej 3 • København V. • Eva 9770

Søsætning ved Götaverken

Den 20. april søsattes ved Götaverken tankmotor-skibet „Sonata“ på 17.500 tons d. w. Det er den fjerde nybygning af denne type, som værftet har sat i vandet i løbet af nogle måneder. Skroget har langskibs spanter og er helsvejst. De langskibs og tværskibs skodder er korrugerede efter Götaverkens system.

Skibet bygges til Lloyd's Registers højeste klasse med følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	167,6 m
Største bredde på spant	20,1 m
Dybde	12,0 m
Middeldybgang til sommerfribord	9,2 m

Lasttankene rummer 23.360 m³. De to pumperum har hver to pumper med en kapacitet af 400 tons i timen hver.

Skibet får al moderne udrustning i form af gyrokompass, radar etc. Værftets lastfordelingsapparat Lodiatorn skal også installeres på „Sonata“.

Nybygningen er kontraheret for en fart af 14,75 kn på fuld last.

Hovedmotoren er en svejst nicylindret, totakts, enkeltvirkende dieselmotor af Götaverkens konstruktion og fabrikat. Cylinderdiamteren er 680 mm og slaglængden 1.500 mm. Ved 112 omdrejninger pr. minut udvikler den 8.300 IHK. Ligesom hovedmotoren er også alle hjælpemotorerne af Götaverkens konstruktion og fabrikat.



Øverst gudmoderen, fru Moltzau, sammen med direktør K. E. Jacobsen og skibsreder Gösta Dalman. Nederst ses „Sonata“ under søsætningen.

Ny, stor cargo-liner søsat ved Helsingør Skibsværft

Lørdag den 25. april 1953 søsattes ved Helsingør Skibsværft en 6.650 ts. d. w. cargo-liner til Dampskibsselskabet Torm, København.

Skibet, der blev døbt af fru overretssagfører H. Winther, gled smukt i vandet og fik ved søsætningen navnet „Freya Torm“.

M/S „Freya Torm“ er bygget til Lloyd's Registers højeste klasse med 2 gennemgående dæk og lang bak. Den agterste del af last 3 er indrettet som højtank for transport af vegetabilisk olie. Ventilationsarrangementet, der er beregnet for tropesejlads, er mekanisk overalt.

Skibet er rigget med 2 master og 2 lademaster. De 5 luger betjenes af fire 5 t bomme, otte 7 t bomme, syv 10 t bomme og en sværgodsbom for 30 t løft. Desuden findes to 3 t kraner.

Passagerapteringen, der er beliggende på promenadedækket i midtskibshuset, er af meget høj klasse med rummelige og smukt udstyrede kamre for 10 passagerer, der bor i enmands- og tomands-kabiner, alle med separat bad. Endvidere findes for passagererne en stor spisesalon og smukt udstyret rygesalon.

På bådendækket i midtskibshuset findes aptering for

kaptajn. For dæks- og maskinofficerer er indrettet beboelse samt messe og rygesalon i midtskibshuset.

Mandskabsapteringen indrettes agter i hytten og i dækshus på hyttedækket. Kamrene er udelukkende enmands-kamre, og foruden messe for matroser og motor-mænd indrettes en hyggelig rygesalon for besætningen.

Skibets hoveddimensioner er:

Længde mellem pp	118,87 m
Bredde mld.	17,47 m
Sidehøjde til øverste dæk	10,62 m
Dybgående	7,39 m
Dødvægt	6.650 ts. d. w.
Lastrumskubik grain	ca. 12.700 m ³
Fart lastet	16 knob

Hovedmaskinen er en Helsingør-bygget B & W dieselmotor type 1062-VTF-115 med 10 cylindre, der udvikler 7500 IHK ved 150 omdr./minut. Hjælpemaskineriet består af tre B & W dieselmotorer, hver koblet til 200 kW dynamo.

Skibet er udstyret med de mest moderne navigationsmidler, radar, ekkolod, gyrokompass, SAL-log etc.



Fra søsætningen af „Braconda“. Øverst ses fra venstre direktør Hagelin fra værftet, skibets gudmoder fru Bjørn Braathen samt skibsreder Ludv. Braathen og frue.

Søsætning i Uddevalla

Den 25. april søsattes fra Uddevallavarvet motor-tankskibet „Braconda“ til rederiet Braathens South American and Far East Transport A/S, Oslo.

Stabelafløbningen betegner for værftet en rekord, da „Braconda“ er det hidtil største skib, der er sat i vandet ved Uddevallavarvet.

M/T „Braconda“ bygges til højeste klasse i Det Norske Veritas og er helsvejst samt forsynet med to gennemgående langskibs skodder. Både de langskibs og de tværskibs skodder er korrugerede.

Skibet har følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	172,9 m
Største bredde på spant	21,2 m
Dybde	12,1 m
Dybgang	9,2 m
Dødvægt	18.500 t
Tankkapacitet	24.800 m ³
Kapacitet af tørlastrum	850 m ³

Skibet bliver forsynet med en totakts, enkeltvirkende dieselmotor af Uddevallavarvets fabrikat og Göta-

verkens type. Den har otte cylindre og udvikler 7.500 a. h. k. ved 112 omdrejninger pr. minut. Cylinderdiamteren er 760 mm og slaglængden 1.500 mm.

Den kontraherede fart er 15 kn på fuld last.

Til fremstilling af elektrisk energi installeres to dieselgeneratorer på 200 kw samt en dampdreven generator på 110 kw.

Såvel hovedmotoren som hjælpemotorerne er de første, som værftet har bygget i sit nye maskinværksted. Værkstedet toges helt i brug i december 1952, og i slutningen af marts prøvekørtes den første hovedmotor.

I to pumperum installeres fire vertikale compound-lastoliepumper, hver med en kapacitet på 500 tons vand i timen.

Apteringen bliver i lighed med andre tankskibe. Dæksofficerer får deres kamre midtskibs, medens maskinofficererne, underofficererne og mandskabet bor agter. Rummelige opholdsrum og messer indrettes for officerer, underofficerer, økonomipersonale og mandskab.

Til spuling af tankene installeres Butterworthanlæg.

Såvel radar som gyrokompass og alt andet moderne navigationsudstyr installeres.

Lauritz Andersen flytter

Lauritz Andersen & Co. A/S, et firma, hvis navn har en god klang inden for dansk skibsfart, har holdt flyttedag.

Firmaet, der er grundlagt i 1880, blev i 1952 ændret til aktieselskab. Forretningen, der væsentlig beskæftiger sig med skibsudrustning, har efter krigen gennemgået en betydelig udvikling. Mange artikler blev taget op, og firmaet har på flere områder været toneangivende med hensyn til disses konstruktion og kvalitet.

Pladsforholdene i de gamle lokaler i Cort Adellersgade var efterhånden blevet ganske utilstrækkelige, og supplerende lagerlokaler ude i byen gav en besværlig og upraktisk forretningsgang.

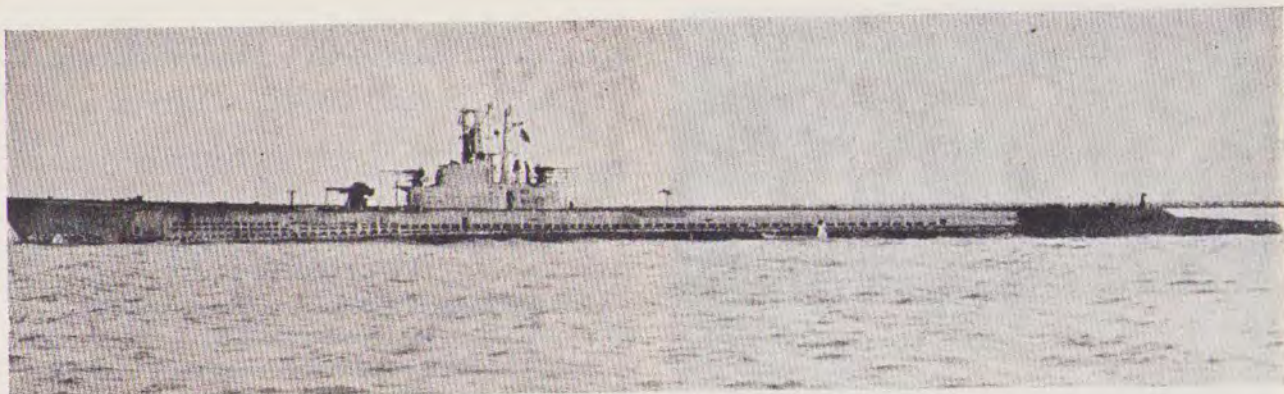
Firmaet har nu fulgt udviklingen op og har indrettet sig med kontor og lagre under eet i den gamle Christianshavns-ejendom Strandgade 12. Samtidig er telefonnummeret ændret til AStA 1050.

DAMPSKIBSSELSKABET

TORM

AKTIESELSKAB
Grundlagt 1889

Telefoner: Central 2437 - 16570 - Rigstelefon 203
HOLMENS KANAL 42 - KØBENHAVN



Amerikansk undervandsbåd fra verdenskrigen med snorkel.

Undervandsbåden

af i går, i dag og i morgen

For den almindelige læser er undervandsbåden en ny opfindelse. I virkeligheden dækker dens udvikling mange århundreder. Den kom dog først rigtig frem i lyset i det tyvende århundrede, hvor dens fremskridt i konstruktion og anvendelse har været bemærkelsesværdig. Dens fremragende bedrifter i de to verdenskrige har åbnet publikums øjne for dens værdi som et våben for krigsmarinerne.

En sammenligning mellem Alexander den Stores tønde, i hvilken et menneske først forsøgte at udforske havets under, og den moderne, slanke undervandsbåd er næppe mulig. Der er også et langt skridt fra David Bushnells æggeformede, hånddrevne, enmands undervandsbåd konstrueret under den amerikanske frihedskrig, Den Intelligente Hval, der kunne gøre 4 knob drevet af ti mand, og som blev bygget i 1864, og vore dages undervandsbåde.

Fremskridtet fra de undervandsbåde, der blev bygget i den første trediedel af vort århundrede, og som var dværge i sammenligning med de moderne, er så stor, at det moderne mandskab ville betakke sig for at gå ombord i de primitive, farlige tingester fra den tid.

Omkring 1900 var undervandsbådene på 120 tons. De blev drevet af en benzinmotor og et akkumulatorbatteri og kunne gøre 8 knob på overfladen og 5 knob neddykket.

Det store fremskridt kom med indførelsen af dieselmotoren. Farten kom op på 13 knob i overfladen og 10 knob neddykket. Beboeligheden og den mekaniske pålidelighed blev væsentlig større.

I 1914 viste undervandsbåden sig at være et krigsinstrument af vital betydning. Tyske undervandsbåde sejlede langs søvejene og decimerede de allieredes handels- og krigsflåder, indtil man



Den Intelligente Hval, bygget i 1864.

opfandt modforholdsregler. — Ved slutningen af krigen fik De forenede Stater overleveret seks af de mest moderne tyske undervandsbåde. Gennemgangen af dem medførte forbedringer i konstruktionen af de amerikanske undervandsbåde, særlig med hensyn til dieselmotorer og elektromotorer.

Et andet vigtigt fremskridt var overgangen fra nittede til svejsede konstruktioner. De første helsvejsede undervandsbåde blev bestilt i 1934. Den nye fremstillingsmetode resulterede i en betydelig besparelse i omkostningerne og i byggetiden i sammenligning med de nittede både.

Man gik også over til at bygge undervandsbådene i sektioner, som blev fabrikerede for derefter at blive transporteret til beddingerne og dér svejst sammen til et helt skib. Det viste sig at være bedre end den tidligere metode med at lægge en køl og derpå bygge hele undervandsbåden op på den.

I den anden verdenskrig blev undervandsbåden af alle mariner betragtet som en farlig trusel. De amerikanske undervandsbåde sænkede to trediedele af den japanske handelsflåde og en trediedel af krigsflåden. Undervandsbåden var også anvendelig til særlige opgaver som bjergning af flyvere, levering af ammunition

til kæmpende enheder, udkigstjeneste og landsætning af spioner. En amerikansk undervandsbåd af killer- (dræber-) typen lykkedes det at sænke tre japanske undervandsbåde på 72 timer.

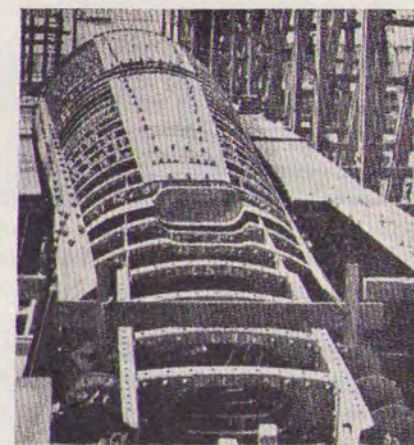
Konstruktionerne for tiden går ud på at bygge undervandsbåde, der dækker alle angrebsformål. Det er 1) angreb af den almindelige type, 2) killer-typen, som først og fremmest skal jage og sænke fjendens undervandsbåde, 3) en særlige type til understøttelse af operationer og 4) særlige typer i forbindelse med styrede projektiler, radarobservationer og mineudlægning.

I anti-undervandsbåds-undervandsbåden er der lagt vægt på fart og lytteapparater, som gør den i stand til at lokalisere og nærme sig den fjendtlige undervandsbåd. Den første af denne type var 59,4 m lang med et displacement på 750 tons i sammenligning med den almindelige søgående type, som er 94,8 m lang og har et displacement på 1500 tons.

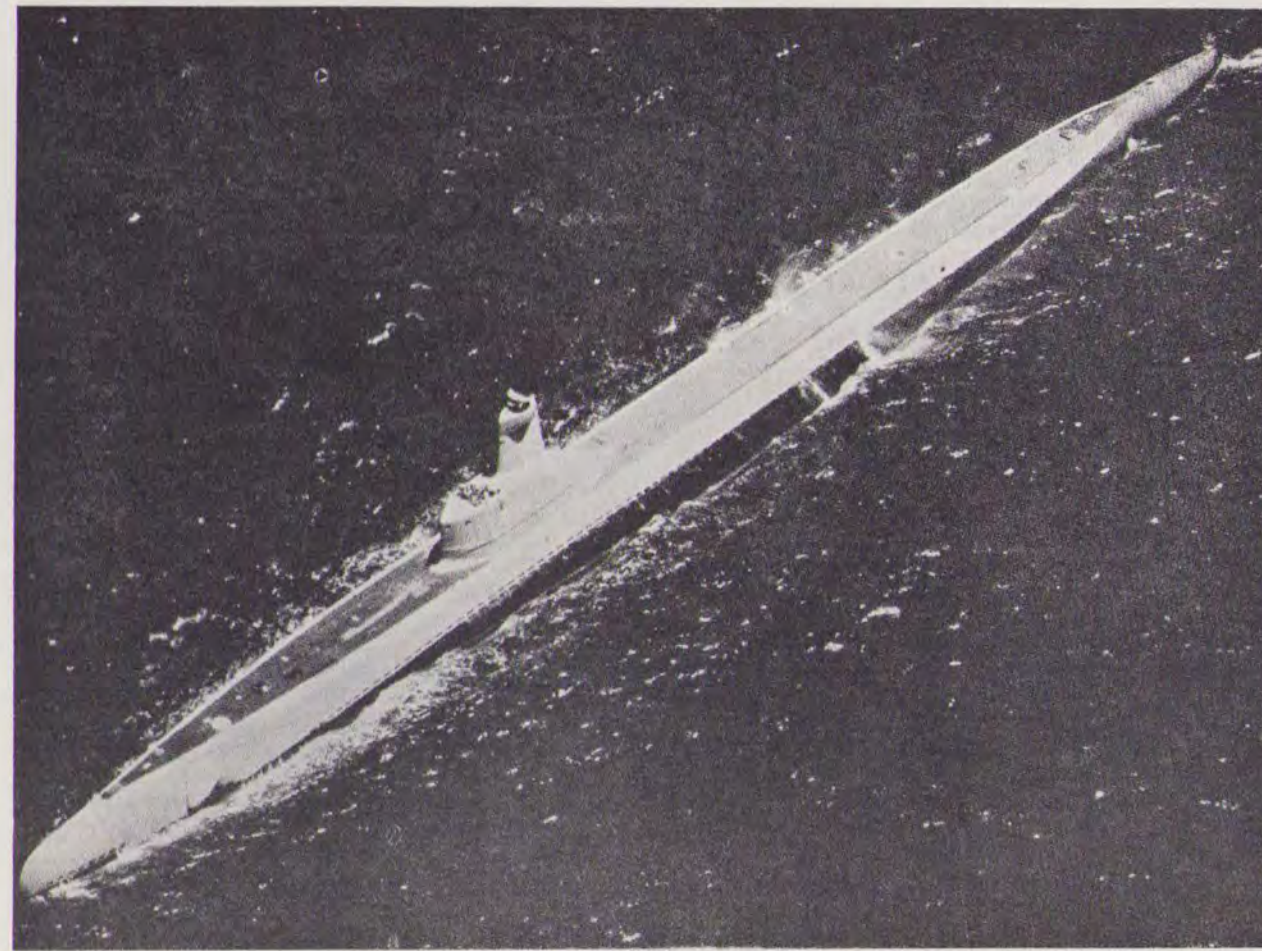
Et møde mellem en „killer“ og en fjendtlig undervandsbåd vil blive skæbnesvangert. Liggende neddykket vil den være i stand til at høre de fjendtlige undervandsbåde, der måtte operere i farvandet omkring den, og ødelægge dem ved hjælp af torpedoer, som søger målet på grund af propelstøj eller andre lyde fra dem.

Forskellen mellem „Killer“-typen og den søgående type vil med atom-undervandsbåden, der kan tjene begge formål, i fremtiden ikke være til stede. Den

atomdrevne undervandsbåd vil på grund af sin store fart både over og under vandet være i stand til at opspore sine ofre i stedet for at ligge og vente på dem. Den vil være i stand til at gennem søge et helt ocean uden at vise sig på overfladen. — En forøgelse af de offensive, søgående undervandsbådes fart neddykket er en stor forbedring af deres egenskaber. De har kunnet gives større akkumulatorbatteri, og snorkelen tillader båden at gå lige under overfladen ved hjælp af dieselmotorerne. Kanonerne på dækket i de ombyggede både er blevet fjernet og alle fremspringende dele gjort strømlinieformede for at forøge farten under vandet. En amerikansk undervandsbåd har sat en rekord på 505 timer i neddykket tilstand på en rejse fra Hongkong til Honolulu uden at komme op til overfladen.



En nitted undervandsbåd på bedding.



Den nyeste type uden kanon på dækket og helt strømlinieformet.

Snorkelens princip er at forsyne dieselmotorerne og mandskabet med frisk luft, når båden ligger i ringe dybde, og samtidig fjerne udstødsgassen. Det opnås ved hjælp af to rør, et for tilførslen af frisk luft og et for udstødsgassen. Indsugningsrøret går op over overfladen. Udstødsrøret afgiver gassen lige under overfladen. Hvis dybdekontrollen svigter, vil en ventil automatisk lukkes og forhindre, at vand trænger ind i båden. Når overenden igen er fri af vandet, åbner ventilen sig atter automatisk. Når båden sejler neddykket, er snorkelen trukket ned eller lagt ned.

Særlige undervandsbåde er udstyret til at understøtte „killer“-typen, til at fremskaffe underretninger for overkommandoen, til at bombardere fjendens kyster med raketter og til at støtte amfibieoperationer. Andre kan affyre styrede projektiler, som dirigeres fra en strømtavle ombord i undervandsbåden.

En anden opgave for nye undervandsbåde er at opdage fjendtlige, fjernstyrede projektiler eller flyvemaskiner. De må selvfølgelig være udrustet med alle de bedste teletekniske apparater.

Særlige minelæggende undervandsbåde er under konstruktion. De skal bygges både til angreb og til udlægning af minefelter. De kan også trænge ind i en fjendtlig havn, lægge deres dødbringende last og slippe bort uden at blive opdaget.


Undervandsbådens udvikling i fremtiden er så ubegrænset som fantasien. Fra den enkleste type til angreb har der udviklet sig mange typer for opgaver, som man hidtil ikke har kendt. Undervandsbåden vil uden tvivl blive anset som en meget væsentlig del af søkrigsførelsens teknik. Undervandsbådernes størrelse vil meget vel kunne forøges, så de nærmer sig deres modstanderes på overfladen. Større fart både over og under vandet vil give undervandsbåden forøget sikkerhed.

Eksistensen af flyvemaskiner hurtigere end lyden med nye angrebsvåben som f. eks. raketter nødvendiggør en snarlig udvikling af undervandshjælpekibe i stedet for de sårbare overfladeskibe. Det gælder særlig

RONSON
 - en glæde at give
 - en glæde at få . . .

Se modellerne hos Deres skibshandler! — Det verdensberømte eenfingersystem. Fås på udførsel.

THE WORLD'S GREATEST LIGHTER



last- og tankundervandsbåde. Undervandsbåde med fjernstyrede projektiler vil uden tvivl deltage sammen med overvandsskibe i bombardement af kyster og landsætningsoperationer. De vil også kunne bruges effektivt ved dannelsen af brohoveder.

Usynlighed er et kraftigt våben, og der findes kun få effektive forholdsregler mod dem. Radar kan ikke anvendes, og sonar og magnetiske indikatorer virker kun på kort afstand.

Det forløbne halve århundredes udvikling af undervandsbåden kan betegnes som mirakuløs, og den vil sikkert fortsætte i stigende tempo.

M/T „Janega“ - Götaverken

Fra Götaverken søsattes den 19. maj et motortankskib på 17.500 d. w. t. til Spermacet Whaling Co. S/S, Panama City. Skibet, der fik navnet „Janega“, døbt af fru Ellen Bruun, der er gift med skibsreder Svend Foyen Bruun i Tønsberg.

Nybygningen er et søsterskib til de mange 17.500-tonnere, som værftet har søsat i den sidste tid, bl. a. „Jaga“ og „Jagala“, som vi omtalte i numrene for marts og maj i år.

Isolationsmåling i skibe

Fa. Nordelektro A/S har udsendt sin lille, interessante pjeces „Vejledning i isolationsmåling om bord i skibe“ i 3. oplag. Pjecen anvendes i undervisningen på flere maskinskoler og tekniske skoler, og mange redere uddeler den blandt deres maskinmestre.

Pjecen, der jo behandler et altid aktuelt emne, sendes gratis til alle interesserede efter henvendelse til fabrikken, hvis adresse er Landskronagade 56, København Ø.

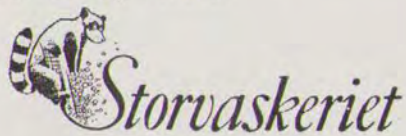
Har Delæst „Sejl og Motor“

Skibsfarten stiller store krav til hygiejnen

og disse løses i København af

STORVASKERIET

Næsten alle redere, såvel store som små, anvender allerede Storvaskeriet's nye form for skibservice, bl. a. Det Østasiatiske Kompagni, Moore & Mc Cormack og Heland.



TELEFON 4711

— det dufter af renhed —

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

Kr. 1,50
1. juli

Flygtningebåd ved Christiansø
Maleri af S. KIELLAND-BRANDT

1953 - nr. 7
30. årgang



Inde i bladet bl. a.: „Hvad er der blevet af Hitlers flåde?“

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, Indonesien, Thailand (Siam), Indo-Kina, Philippinerne, Kina, Japan, Australien, Ny-Zealand, 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, Cape Town, Cebu, Costermansville, Dar-es-Salaam, Djakarta, Dodoma, Durban, Encarnacion, Genua, Haadyai, Hamburg, Hongkong, Ipoh, Johannesburg, Joinville, Kampala, Karachi, Kigali, Kisumu, Klang, Kuala Lumpur, Kumasi, Lahore, Lins, London, Londrina, Los Angeles, Madras, Malacca, Manila, Mbale, Melbourne, Mombasa, Montreal, Moshi, Mwanza, Nairobi, New York, Osaka, Paris, Penang, Pnom Penh, Port Elizabeth, Portland Ore., Posadas, Prac, Rangoon, Recife, Rio de Janeiro, Saigon, Salisbury, San Francisco, Santos, Sao Paulo, Sekondi, Seremban, Shanghai, Shinyanga, Singapore, St. Thomas, Sydney, Taxis, Taiping, Tanga, Teluk Anson, Tokyo, Toronto, Usumbura, Vancouver B. C.



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

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

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

Lidt om hospitalsskibets historie:

Under Genfer-korset

Af OTTO LUDWIG

OM krigens begivenheder på havet har der været skrevet tusinder af artikler og utallige, velnærede bøger, — men alt sammen om orlogsskibe og handelsskibe. Om hospitalsskibene foreligger der kun en meget sparsom lektüre. Det skyldes vel, at de hvide skibe med de røde kors „kun“ forsøger at lappe på de skader, som de aktive krigsdeltagere forvolder. Det må altså være mere heltemodigt at slå ihjel end at frelse!

Begrebet hospitalsskibe er langt ældre, end man er tilbøjelig til at tro. Nord for Møen findes et farvands-afsnit med navnet Søhundehavn. Ifølge forfatteren Louis E. Grandjean er dette farvand netop opkaldt efter et hospitalsskib, der hed „Søhunden“. Skibet lå sammen med en del af den danske orlogsflåde opankret her omkring 1715. Det førtes af en kaptajnlojtnant og havde fire „chirurg“ om bord.

Allerede i det 16. århundrede udrustede i hvert tilfælde den engelske flåde lazaretskibe. „Udrustede“ er måske nok lidt stærkt sagt. Disse skibe sejlede nemlig med tropper den ene vej og med sårede den anden, uden at der skete ændringer i aperingen. Den mangelfulde udrustning havde naturligvis sine dystre følger, idet man altid kunne følge et sådant hospitals-

skibs kurs ved hjælp af de mange lig, der flød i kølvandet efter det.

Omkring midten af det 19. århundrede skete der imidlertid en mærkbar ændring med hensyn til hospitalsskibenes udrustning. Man begyndte nu at udvælge handelsskibe, der var særligt velegnede til formålet, og ofrede ret store summer på deres ombygning og indretning. Under den amerikanske krig 1860—65 anvendtes sådanne deciderede hospitalsskibe for første gang i større stil.

Under bokseropstanden i Kina omkring sidste århundredeskifte udførte hospitalsskibene et meget stort stykke arbejde, og tyskerne havde f. eks. hele tre hospitalsskibe udrustet til brug i denne krig. Skibene var „Gera“, „Wittekind“ og „Savoia“.

Første verdenskrig.

I den første verdenskrig udrustedes der en mængde hospitalsskibe af begge de krigende parter. Allerede i august 1914 havde tyskerne det første hjælpe-lazaretskib klart til brug, og nogle få dage senere var fire større hospitalsskibe færdigudrustede under tysk flag. I løbet af krigen udrustede tyskerne 9 mindre og 6



Det danske hospitalsskib „Jutlandia“ i sydkoreansk havn.

Foto: Forenede Nationer

større hospitalsskibe. De fleste af disse gjorde tjeneste i Nordsøen. Alle de søgænde hospitalsskibe under tysk flag var rekrutteret fra Norddeutscher Lloyd's flåde. De største var „Scharnhorst“ på ca. 8.400 og „Sierra Ventana“ på ca. 8.300 BRT. Det førstnævnte af de to skibe havde 297 sygesenge om bord, og „Sierra Ventana“, der før krigen havde sejlet på ruten Bremerhaven—La Plata, havde 332 sygesenge.

Kun eet stort tysk hospitalsskib og eet hjælpe-lazaretskib, „Schleswig“ og „Imperator“, gjorde tjeneste i Østersøen, men havde til gengæld også meget at bestille her. „Schleswig“, der var på ca. 7.000 BRT, havde de fleste „behandlingsdage“ af samtlige tyske hospitalsskibe, nemlig 12.928.

Som hjælpe-lazaretskibe anvendte begge de krigsførende parter de mest forskelligartede fartøjer. Blandt de tyske var således en lystyacht og et par udflugtsdampere, og blandt de britiske var der flere Kanal-dampere.

Blandt de allieredes hospitalsskibe under den første verdenskrig var flere meget store skibe. F. eks. blev White Star-liniens 48.000 BRT store „Britannic“ overtaget af krigsministeriet straks efter afleveringen fra værftet. Også Cunards 45.000 BRT „Aquitania“, der først var blevet færdig fra værftet i maj måned 1914, gjorde en tid tjeneste som hospitalsskib. Dette stolte skib, der ligesom „Britannic“ havde fire skorstone og havde kostet 2 millioner Pund Sterling, nåede lige at foretage tre rejser som „civil“, før det blev overtaget af admiralitetet. Få dage efter tyskernes invasion i Belgien dampede „Aquitania“ ud fra en engelsk havn forvandlet til hjælpekrydser og med ret svær armering. Englænderne fandt hende imidlertid for stor til dette job og gjorde hende så til troppe-transporter. Som sådan bragte det store skib 60.000 amerikanske soldater til Europa på ni rejser. Senere blev „Aquitania“ ombygget til hospitalsskib og gjorde med Genfer-flaget på stortoppen god tjeneste krigen ud. Iøvrigt deltog denne liner også i den anden verdenskrig, men denne gang kun i transporten af tropper.

Også det 30.000 tons store Cunard-skib „Mauretania“, der var bygget i 1907, gjorde en tid under den første verdenskrig tjeneste som lazaret-skib. Blandt de store allierede hospitalsskibe kan endelig nævnes det franske luxus-skib „France“. Dette ca. 24.000 tons store dampskib, der var bygget i 1912 til Generale Transatlantique, blev i 1914 overtaget af den franske marine og fik navnet „France IV“. Først sejlede det tropper til Dardanelerne, hvorefter det ombyggedes til hospitalsskib for i 1917—18 atter at blive troppetransporter.

Når et hospitalsskib opfyldte de krav, der var stillet til det i Genfer-konventionen, respekteredes det i begyndelsen af den første verdenskrig af begge parter. I oktober 1914 blev et af de tyske hjælpe-lazaretskibe, som gjorde tjeneste i Nordsøen, opbragt af englænderne. Det var det tidligere fragt- og passagerskib „Ophelia“, som den nævnte dato søgte efter overlevende fra en sunket tysk torpedobåd ud for den hollandske kyst. Her blev skibet sigtet af en engelsk flådeafdeling bestå-

ende af krydseren „Arethusa“ og fire destroyere. Hospitalsskibet blev undersøgt, og man fandt vistnok visse ting, der ikke var overensstemmelse med Genfer-konventionen. I alle tilfælde blev „Ophelia“ ført til Themsen og prisedømt.

Efter nogen tids forløb begyndte tyskerne at nedskyde de engelske hospitalsskibe, idet de beskyldte englænderne for at misbruge Genfer-flaget til beskyttelse af troppe-transporter. På den måde og ved mine-sprængninger mistede England ikke mindre end 14 hospitalsskibe. Det største af disse var „Britannic“, der den 21. februar 1916 gik ned i det Ægæiske Hav efter at være løbet på en mine, som var udlagt af en tysk u-båd. 22 mand blev dræbt.

Verdenskrig nummer to.

Under den anden verdenskrig blev der naturligvis igen brug for hospitalsskibe på begge sider. Men denne gang så man ikke de helt store skibe i brug til dette formål, idet begge parter hovedsagelig anvendte såkaldte „medium-liner“s og større fragtskibe. Englænderne havde ca. 35 større hospitalsskibe i drift og tyskerne vel nok endnu flere.

Det største allierede hospitalsskib under den sidste krig var det 20.000 tons store, hollandske „Oranje“. Skibet blev søsat i september 1938 og døbt af dronning Wilhelmina. Måske har den store liner haft en forud-anelse om, hvad den gik ind til, for den forlod først beddingen flere timer efter, at dronningen og hendes følge havde sagt farvel til værftet. „Oranje“s jomfrurejse blev meget langvarig. Skibet forlod Holland i september 1939 og nåede ikke hjem igen, før krigen var forbi. I de mellemliggende år bragte skibet mange tusinder af sårede soldater i sikkerhed.

Det næststørste af de allierede hospitalsskibe under den sidste krig var lineren „Atlantis“, der tilhører „Royal Mail“. Skibet, der er på over 15.000 BRT, sejlede 35.000 syge og sårede soldater over havene og tilbagelagde ialt 280.000 sømil som hospitalsskib.

Andre ret store, allierede hospitalsskibe var „Leticia“ på 13.500 tons, der sejlede under canadisk flag, „Tjitjalengka“ på ca. 11.000 tons samt „Llandoverly Castle“ og det franske „Chantilly“ hver på over 10.000 tons.

En typisk engelsk hospitalsskibs-skæbne overgik Bibby-lineren „Oxfordshire“. Dette skib, der er på ca. 8.600 tons, var bygget i 1912, og det var det første engelske handelsskib, som under verdenskrig nummer et blev omdannet til hospitalsskib. I mere end tre år gjorde „Oxfordshire“ hospitalstjeneste uden afbrydelse og uden en eneste nævneværdig reparation. Skibet tilbagelagde 172.000 sømil, forbrugte 50.000 tons kul, fuldførte 235 rejser og transportererede 50.000 syge og sårede. Igen i 1939 var „Oxfordshire“ det første skib, som blev ombygget til lazaretskib. Under den anden verdenskrig var det gamle, veltjente skib med ved invasionen i Nordafrika i 1942 samt senere ved Tunis, Sicilien, Salerno og sidst ved japanernes kapitulation i Hongkong i 1945.

I den anden verdenskrig var det, som om tyskerne bedre forstod at respektere Genfer-flaget, for de allierede mistede i denne krig „kun“ tre hospitalsskibe.

Aksemagterne — og især Tyskland — ombyggede en mængde linere og fragtskibe til lazaretskibe. Det har ikke været muligt at få konkrete oplysninger om antallet, men alene til transporten af syge flygtninge i krigens sidste år anvendte tyskerne en hel flåde af forskellige passager- og handelsskibe til hospitalsskibe. I Københavns Frihavn samlede ikke så få af de større tyske lazaretskibe i krigens sidste dage. Blandt de kendteste var den store liner „Monte Rosa“ og dens kollega „Pretoria“. Det sidstnævnte skib blev i maj 1945 fundet af englænderne i København og overladt til Orient Line, der døbte det om til „Empire Doon“.

Også japanerne havde hospitalsskibe. Et af dem var det tidligere italienske „Conte Verde“, som i flere år opretholdt passagertrafikken mellem Italien og New York sammen med „Conte Rosso“. Da nyere og mere moderne italienske skibe senere blev sat ind på ruten, forflyttedes de to søsterskibe til rederiets linie på Sydamerika. „Conte Rosso“ blev sænket af de allierede allerede i 1941, med 3.000 soldater om bord. Det skete, mens skibet var i konvoj til Sicilien, og de fleste ombordværende blev reddet. „Conte Verde“ derimod befandt sig i marts 1941 som det eneste af „Aksen“s skibe i Shanghai, hvor det havde ligget ubenyttet hen i flere år efter at have bragt et regiment italienske soldater til Østen i 1937. Da italienerne kapitulerede i september 1943, blev det 18.000 tons store skib sænket af sin egen besætning, for at det ikke skulle falde i japanernes hænder.

„Conte Verde“ blev imidlertid senere hævet af japanerne, der først brugte det som troppe-transporter og i nogen tid som hospitalsskib. I august 1944, mens det som troppe-transporter lå i dok i Shanghai, blev det voldsomt beskadiget ved et amerikansk luftangreb på byen.

Korea.

Under fredelige forhold har den engelske flåde altid eet eller flere hospitalsskibe liggende klar. For øjeblikket har man kun eet, nemlig det 7.500 tons „Maine“, der blev søsat i 1925 under italiensk flag og med navnet „Leonardo da Vinci“. Under den sidste krig var det også engelsk hospitalsskib og sejlede dengang under navnet „Empire Clyde“, under hvilket navn det tidligere havde tjent Ellerman-Line. „Maine“, der har plads til ca. 300 sårede, har også gjort tjeneste under Korea-krigen.

Iøvrigt skal et nyt engelsk hospitalsskib på ca. 10.000 tons bygges hos Barclay Curle i Glasgow. Dette skib bliver det første engelske, der udelukkende er bygget som hospitalsskib fra begyndelsen. Som bekendt er et nyt engelsk kongeskib for tiden under bygning, og ved konstruktionen af dette skib er der taget hensyn til, at det under en eventuel krig skal kunne anvendes som hospitalsskib.

Den amerikanske flåde er den søkrigsagt, der for øjeblikket er i besiddelse af flest hospitalsskibe. Disse, der er på 11.000 tons hver, er alle fem søsterskibe og har hver plads til 802 patienter. De er oprindelig bygget som handelsskibe, men er fortrinlige som flydende hospitaler, idet man ikke har skullet bygge hospitals-afdelingerne op om maskinrummene, der er placeret helt agter. Skibenes nuværende navne er

„Consolation“, „Haven“, „Repose“, „Sanctuary“ og „Tranquillity“. To af skibene, „Consolation“ og „Repose“, gør for øjeblikket tjeneste i Korea. Alle skibene er bygget på samme værft inden for de sidste ti år og er hypermoderne med air-condition overalt. Oprindelig havde den amerikanske flåde endnu et hospitalsskib af samme type. Det hed „Benevolence“ og gjorde tjeneste i Korea, indtil det i august 1950 — på vej hjem med sårede — blev sejlet i sænk af et fragtskib ud for San Francisco.

Det er vist almindeligt kendt, at mange af de større linere bliver bygget sådan, at de i påkommende tilfælde kan gøre tjeneste som troppetransport-skibe eller hospitalsskibe. Imidlertid er det ikke billigt at ombygge et handelsskib til lazaretskib. Da „Jutlandia“, der med sine 350 senge endda ikke hører til de største hospitalsskibe, i sin tid blev sendt til Korea efter ekspres-ombygningen på Nakskov Skibsværft, havde forvandlingen til hospitalsskib kostet 6 millioner 920 tusinde kroner. Da skibet i 1952 var hjemme på et kort besøg, blev det forsynet med helikopter-dæk, to motorbåde og øjenklinik samt nogle ekstra sengesteder. Disse arbejder kostede yderligere 1 million 680 tusind kroner.

Men „Jutlandia“ har også gjort sin gavn i Korea. Indtil februar i år havde man om bord på det danske skib behandlet mere end 3.500 soldater fra 20 forskellige nationer!

Den første Genfer-konvention, hvori der blev fastslået visse regler for hospitalsskibe, stammer fra 1899. Det blev dengang fastslået, at hospitalsskibe skulle være hvidmalede og forsynet med Røde Kors-mærker. Sådanne skibe, der var udrustet af hær eller flåde, skulle være forsynet med et 1½ meter bredt, horizon-



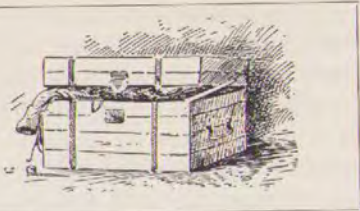
Tyske lazaretskibe i Københavns Frihavn under den anden verdenskrig.

Foto: Frihavnsdirektør Fugl-Meyer.

(Fortsættes side 8)

...fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



Sosat uden navn

Det hidtil største skib i den græske handelsflåde er i foråret blevet sosat som „No. 636“ fra Alexander Stephen & Sons, Ltd., Linthouse. Skibet, der er på 23.000 tons, leveres til Greek Line. Det skal til efteråret indsættes på rederiets rute mellem Southampton og New York og får plads til 1.288 passagerer, hvoraf 1.150 på turistiklasse. Det mærkelige ved søsætningen var, at skibet gled i vandet uden at have fået noget navn. Kender læserne andre eksempler på skibe, der er blevet sosat unavngivne?

Så ved De det!

I England opbevares en søforsikrings-police helt fra 1675.

Søforsikring i oldtiden

Søforsikringen er uden tvivl den ældste form for forsikring. Allerede oldtidens gamle søstater Kreta og Rhodos kendte til søforsikring på den måde, at rige mænd satte penge i et skib eller dets ladning med den klausul, at pengene skulle betales tilbage med ret store renter, hvis foretagendet lykkedes, mens der intet skulle betales, hvis skib og ladning gik tabt.

Den første søkrigs-forsikring

Også krigsforsikringen synes at have meget gamle aner. Den navnkundige historieskriver Livius fortæller således, at det romerske senat allerede omkring år 250 f. Kr. besluttede, at de købmænd, som forsynede hæren uden for riget med proviant og våben, skulle holdes skadesløse for al risiko på søen.

En forsikrings-rekord

Det meddeltes forresten fornylig fra London, at forsikringen for de to kæmpelinere „Queen Mary“ og „Queen Elizabeth“ er forhøjet fra 116 millioner kroner til 208 millioner for hvert af skibene. Det skib, der er forsikret for den hidtil største sum, er dog giganten „United States“. Forsikringssummen er omtrent 213 millioner kroner!

Også en slags rekord

Laksen er som bekendt en meget dygtig højdespringer. Man har beviser for, at laks under gunstige omstændigheder har klareret forhindringer på omtrent 5 meter i højden!

Det var varmt at være rødspætte!

Et gammelt arabisk sagn giver en forklaring på, hvorfor fladfisk er brunlige på rygsiden og hvide på „bugen“: Moses var engang ved at stege en fladfisk, men nåede kun at få den stegt på den ene side, nemlig oversiden, inden ilden gik ud. Vred herover kastede Moses fisken i vandet igen. Dyret var ikke mere medtaget, end at det kunne svømme bort og senere formere sig. Men siden da, fortæller sagnet, har alle dets efterkommere set „halvstegte“ ud!

„Godthåb“ sejler igen

Den gamle Grønlands-farer „Godthåb“ har været lige på nippet til at blive hugget op. Mens man gik og ventede på den eventuelle dødsdom, havde „Dansk Skibsklub“ sammen med Grønlandske Handel planer om at fortoje skibet ved Langelinie, hvor det så skulle ligge i nogen tid som en slags flydende museum. „Godthåb“, der er bygget i 1898, blev imidlertid franarret ophugningsværftet i sidste øjeblik. Skibet er blevet købt af ekspeditionsleder Godtfredsen og fiskeeksportør Esper-

sen, der vil sende det på sildefiskeri mellem Færøerne og Island.

De sorgelige rester

Apropos gamle, veltjente skibe: Når en berømt skib hugges op, sælges stumper af den ofte til samlere af maritime souvenirs for helt fantastiske beløb. Dette skete bl. a. med resterne af Francis Drake's berømte „Golden Hind“. På Oxford Universitetet findes f. eks. en stol, der er lavet af tommer fra dette skib.

Den første sild

Nu har jeg i flere år haft den opfattelse, at kvindelige væsener ombord i et skib skaber uheld. Men denne form for overtro gælder ikke, når det drejer sig om sild. Mange gamle, skotske fiskere tager varsler af den første sild, de får om bord ved sæsonens begyndelse. Hvis de får en sild af hankøn på dækket, vil sildesæsonen for deres vedkommende blive dårlig. Men en sild af hunkøn lover god fangst. For at holde fast ved heldet salter nogle af skotterne den „kvindelige“ sild hen og opbevarer hende som mascot om bord sæsonen ud!

Mere skotsk

Visse skotske fiskere vender aldrig deres både mod solen, og de mener, at lykken vil gå fra dem, hvis de låner redskaber eller andre ting til både i nærheden. Hvis de endelig strækker sig så langt som til at låne en kammerat en tændstik, sørger de i al hemmelighed for at beholde et lille stykke af den for på den måde at holde fast ved heldet.

Et møblement til præsidenten

Sir John Franklin, der bl. a. deltog i slaget på Københavns Red og i slaget ved Trafalgar, blev i 1845 af den engelske regering udsendt for med skibene „Erebus“ og „Terror“ at finde søvejen nord om Nordamerika. Som bekendt fik ekspeditionen en tragisk afslutning, og der blev udsendt flere eftersøgnings-ekspeditioner, — men uden resultat. Et af de skibe, der deltog i eftersøgningen af Franklin, var „Resolute“. Men skibet kom i klemme i isen og maatte forlades. Senere blev det imidlertid fundet af en amerikansk hvalfanger, der bugserede det i land, hvorefter den amerikanske regering udrustede det påny og sendte det tilbage til England. I nogle år var „Resolute“ opankret på Medway, men til sidst blev det hugget op. Til minde om den amerikanske hjælpsomhed lod den engelske regering forarbejde et helt møblement af skibets egetømmer og sendte derefter alle møblerne som en gave til den amerikanske præsident. Mon de stadig findes i Det Hvide Hus?

Fisk i hi

Mange fisk går i vinterhi fra december måned til hen på foråret og rører sig i den tid ikke ud af stedet, men holder sig frit „svævende“ i vandet.

Det kunne være virkelighed

Inden De blader videre, skal de have en lille historie, for hvis ægthed ikke garanteres: To sømænd var strandet på en øde ø. Den ene var meget mismodig, for der var ikke et eneste skib at se på havet. Men den anden trostede ham med disse ord: „Nå, de skal nu nok finde os, for jeg står i restance for et helt års skat“.



Lundström taler ved idrætsklubbens fødselsdag.

Han passer på sømændenes penge

Fødselsdags-samtale med A. V. Lundström

Næsten alle danske søfolk kender A. V. Lundström, og han kender også dem. Det er netop i år 25 år siden, han blev kasserer i Sømændenes Forbund, efter at han allerede i 1922 var blevet kassererassistent. Men 1953 er på mere end en måde et mærkeår for ham. Sømændenes Idrætsklub, der var hans ide, har i foråret fejret sin 20 års fødselsdag, og for nogle få dage siden fejrede Lundström selv sin 60 års fødselsdag.

Det er ingen frase, når man siger, at Lundström ser mindst 10 år yngre ud, end han er. Som aktiv sportsmand har han forstået at holde sig i fin form. Når han taler, tror man, at han er bornholmer. Men han er født og opvokset i Sverige, og det syngende tonefald hænger stadig ved sproget, selv om ordene er danske.

„Jeg kom i typograflære på et stort bogtrykkeri i Stockholm“, fortæller Lundström, „og det gik også meget godt, indtil jeg en dag så en forslået, hvidhåret mand stå bøjet over en af kasserne med typer. Jeg tænkte på, at jeg måske selv kunne komme til at se sådan ud, og så sagde jeg mit job op. Faktoren på trykkeriet var højligt forbavset og søgte at overtale mig til at blive, og mine forældre var ikke mindre bestyrte. Men det hjalp altså intet. Jeg ville ud at se mig om!“

På det tidspunkt vidste jeg overhovedet intet om skibsfart og søfolk. Jeg havde knap nok sat mine ben i havnen. Alt mit kendskab til skibe stammede fra romaner. Men det lykkedes mig at få hyre på en damper i Stockholms havn. Da jeg havde været om bord i tre dage, spurgte en havnearbejder mig: „Hvad laster I?“ Det var første gang, jeg havde hørt, at et skib sejlede med last. Det havde der ikke stået noget om i bøgerne. Jeg havde troet, skibene bare sejlede rundt for at give besætningerne lejlighed til at se sig om!“

Nå, trods alt lykkedes det mig at blive en ret dygtig sømand, og jeg sejlede siden i 13½ år under de tre nordiske flag. I 1914 kom jeg til København, hvor jeg fik hyre på en dansk damper. Mens vi lå i engelsk havn, brød krigen ud, og så blev jeg hængende i danske skibe. Under krigen så jeg skibe gå ned foran og agten for og på begge sider af mit eget skib, og alle de skibe, jeg sejlede med i de år, gik ned, efter at jeg var gået fra borde. Blandt disse skibe var bl. a. „N. G. Petersen“ og „Saxo“. Jeg må have hørt til Guds udvalgte, for der skete aldrig mig selv noget.

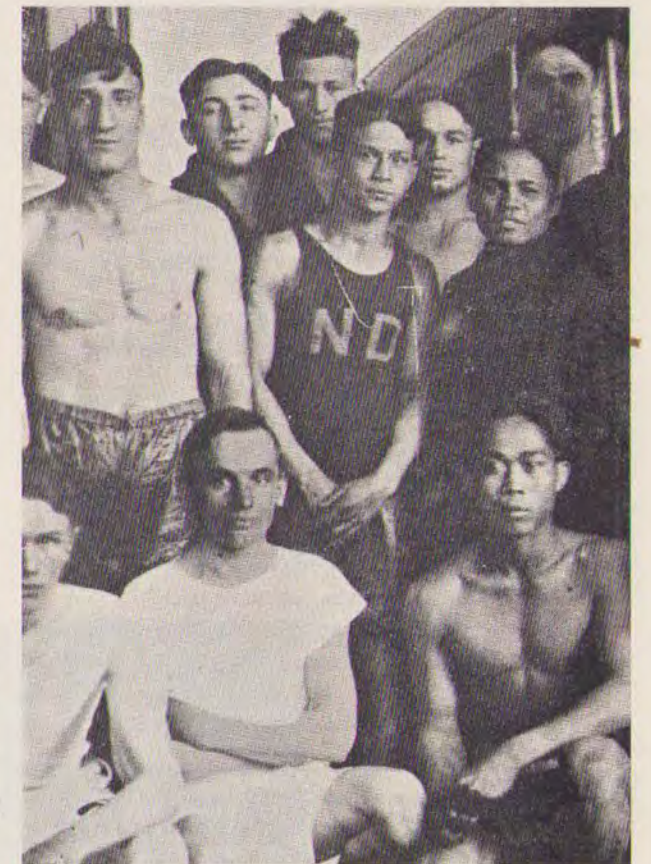
Allerede i 1914 blev jeg medlem af Sømændenes

Forbund, og i 1918 blev jeg indvalgt i bestyrelsen, hvor jeg siden har været. Mine faglige interesser havde jeg haft længe, og jeg gik op i forbundsarbejdet med liv og sjæl. Jeg fortsatte med at sejle, indtil jeg i 1922 blev fastlønnet her i forbundet og gik i land.“

„Hvordan fik De ideen til idrætsklubben?“

„Som ungt menneske begyndte jeg at bokse, og det fortsatte jeg med gennem årene. I 1933 var situationen den sortest mulige for skibsfarten, og der var mange arbejdsløse søfolk, for hvem det kneb med at få tiden til at gå. Selv havde jeg jo altså bokningen, og en tid var jeg bl. a. træningspartner for den professionelle bokser Hans Holdt. En dag spurgte jeg Holdt, hvad han mente om en sømændenes idrætsforening. Han syntes vældig godt om ideen og lovede at støtte den så godt, han kunne.“

Så gik jeg ned på anvisningen og holdt en brandtale for gutterne om idrættens betydning. Talen vakte vild begejstring, og sammen med Sylvester Petersen og Mostue gik jeg op på forbundets kontor, hvor vi drøftede tanken videre. Så skillingede vi sammen til lejen af en sal den 18. april 1933. Salen blev mere end fuld af arbejdsløse søfolk, og det endte naturligvis med, at idrætsklubben blev startet.“



Under et flådebesøg i 30'erne boksede klubben mod et hold af philippinere. Nederst i midten ses Lundström.



Fem af idrætsklubbens formænd gennem årene og en Danmarks-mester: Børge Mikkelsen, Lundström, Birger Petersen, Evald Støhr, Sylvester Petersen og Mostue.

„Og De blev formand?“

„Nej, ærligt talt, jeg turde ikke overlade kassen til en anden, og så tog jeg kassererposten. Ved klubbens start fik vi bevilget 1000 kroner af forbundet, og medlemmerne måtte betale et kontingent af 50 øre om måneden hver. Vi blev næsten med det samme 1000 medlemmer, men det skyldtes hovedsagelig en kontordame her, som med sit smilende væsen fik overalt næsten alle til at blive medlemmer. På programmet havde vi boksning, brydning, gymnastik, vægtløftning og fodbold. Til at begynde med var boksningen favoritidrætten i klubben, og allerede det første år fik vi — til alles forbløffelse — en begyndermester i letsølvvægt. Straks efter arrangerede pressen iøvrigt et velgørenhedsstævne, og her boksede vor nybygte mester en opvisningskamp mod Hans Holdt, der forresten var klubbens første træner og en meget stor hjælp. Men også i de senere år har vi gjort os fint gældende inden for boksningen og fik jo for ikke så længe siden en danmarksmester. Det var Birger Petersen. Vi har også på andre felter end boksningen gjort os pænt gældende og haft begyndermestre både i brydning og vægtløftning.“

„Det må da glæde Dem at se, hvor flittigt søfolkene driver idræt om bord i skibene nu om dage?“

„Ja, det gør det i høj grad. Siden velfærdsrådet og de mange skibsklubber kom, er der rigtigt kommet sving i sømands-idrætten. Og alene det, at en ganske almindelig sømand kan gå hen og vinde et olympisk mesterskab i kano, er en fantastisk bedrift.“

„De er jo stadig idrætsmand selv, men bokshandskerne har De vel for længe siden lagt på hylden?“

„Nej, det sker nu og da, at jeg tager handskerne på og snupper et par raske omgange med en af de

unge, men naturligvis er det ikke som tidligere. Indtil for to-tre år siden trænede jeg hårdt indtil tre gange om ugen.“

„I alle de år, De har varetaget sømændenes interesser i land, er der vel sket visse forbedringer i søfolkernes forhold?“

„Ja, der har fundet en fantastisk udvikling sted, siden jeg sejlede. Det største fremskridt er vel nok indførelsen af tre-skiftet vagt. Vi havde det i et par måneder i 1919, men måtte opgive det, fordi vi tabte strejken i 1920. At komme fra to- til tre-skiftet vagt føltes dengang som at komme i himmerige. Tre-skiftet blev imidlertid indført påny efter den sidste krig. — Iøvrigt er der også sket en vældig udvikling m. h. t. skibenes indretning, og jeg tør sige, at de danske skibe gennemgående hører til de renligste og bedst indrettede.“ slutter Lundström for atter at dykke ned i sine talkolonner.

—wig

Under Genfer-korset (Fortsat fra side 6)

talt, *grønt* bælte hele skroget rundt. Hospitalsskibe, der udrustedes af neutrale lande eller af Røde Kors, skulle være påmalet et tilsvarende *rodt* bælte. I 1907 blev konventionen revideret på visse punkter, med hensyn til afmærkningen skete kun den ændring, at hospitalsskibe på stormasten skulle føre Genfer-flag, og at Røde Kors-mærkerne skulle belyses om natten.

I 1949 kom nye ændringer til, og denne gang bestemtes det bl. a., at de horisontale grønne eller røde bæltet skulle afskaffes, således at man ikke mere skelner mellem „militære“ og „civile“ hospitalsskibe.

Hospitalsskibene har uden tvivl reddet tusinder menneskeliv gennem årene, og det er en lykke, at menneskene har kunnet blive enige om i alle tilfælde denne ene ting: Ikke at hindre hinanden i at hjælpe sårede — uanset nationalitet. Blot må man håbe, at hospitalsskibene i fremtiden må blive helt arbejdsløse!

Hvad er der blevet af Hitlers flåde?

Da krigen 1914-18 sluttede, måtte Tyskland til de allierede udlevere det meste af sin orlogsflåde, som — bortset fra ubådene — ikke havde lidt overvældende tab. Mange af de ældre husker sikkert endnu det effektfulde punktum, der den 21. juni 1919 blev sat for den kejserlige tyske „Hochseeflotte“s eksistens ved sænkningen af flåden i Scapa Flow, hvor den lå interneret.

Efter afslutningen af sidste verdenskrig er det ikke gået helt på samme måde med den krigsflåde, som for størstedelen blev skabt under Hitler-styret i Tyskland. Men de skæbner, som under og efter krigen blev „Kriegsmarine“s forskellige skibe til del, er dog i mange tilfælde betydeligt mere interessante end de hændelser, som den kejserlige flåde blev udsat for i årene 1914-19.

Den tyske flåde ved krigens udbrud

Det er blevet hævdet, at den sidste verdenskrig udbrød adskillige år før det tidspunkt, til hvilket Hitler havde lovet sin flådechef, storadmiral Raeder, „arbejdsro“ til opbygningen af den nye „kriegsmarine“. Meget tyder på, at påstanden er rigtig, idet den tyske flåde, da krigen brød ud, var af forholdsvis beskedent format, målt med stormagtsmålestok.

Færdige var efter tilgængelige oplysninger i 1939 slagskibene „Scharnhorst“ og „Gneisenau“, panserskibene „Admiral Graf Spee“, „Admiral Scheer“ og „Deutschland“, de lette krydsere „Nürnberg“, „Leipzig“, „Köln“, „Karlsruhe“, „Königsberg“ og „Emden“, 22 torpedojagere, 24 torpedobåde, 8 eskortefartøjer og 57 ubåde, hvortil kom motortorpedobåde, ministrygere samt skole- og hjælpefartøjer. Til sidstnævnte kategori hørte også de gamle slagskibe fra den kejserlige marine „Schlesien“ og „Schleswig-Holstein“. Omend denne flåde synes stor efter dansk målestok, fyldte den dog ikke meget ved siden af f. eks. den engelske flådes dengang eksisterende 15 slagskibe, 7 hangarskibe, 15 svære krydsere, 46 lette krydsere, 175 torpedojagere og mængder af mindre fartøjer samt hjælpeskibe af enhver art.

Göring saboterede bygningen af hangarskibe

Til gengæld var der lagt store planer for den tyske „kriegsmarine“s opbygning, og det er nogenlunde sikkert, at dersom storadmiral Raeder virkelig havde fået tid til at opbygge sin flåde, før krigen brød ud, ville denne flåde være blevet en meget haard nød at knække for de allierede. Når man ser bort fra rene fantasiprojekter, som al-

drig nåede ud over det indledende skrivebordsstadium, var der før verdenskrigens udbrud eller blev i Tyskland i krigens første år påbegyndt eller planlagt bygning af 11 slagskibe, 2 hangarskibe, 5 svære krydsere, 34 torpedojagere og 60 torpedobåde foruden et enormt antal ubåde, motortorpedobåde og ministrygere.

Men selv om nybygningsprogrammet var stort og ærgerrigt, synes den bekendte tyske grundighed og metodiskhed at have fornægtet sig efter krigens udbrud, da det mere end nogensinde tidligere gjaldt om at få planerne udført i praksis hurtigst muligt. Et kort overblik over den skæbne, der blev enkelte skibe til del, vil illustrere denne påstand.

Af slagskibene blev „Bismarck“ og „Tirpitz“ færdigbygget, idet disse skibe var søsat i foråret 1939, men iøvrigt blev kun bygningen af yderligere 2 enheder påbegyndt. I 1940 blev begge disse fartøjer ophugget på beddingerne for at give plads for undervandsbåde.

Hvad hangarskibene angår, blev det ene, „Graf Zeppelin“, søsat i 1938. Det andet blev som slagskibene ophugget på beddingen i 1940. Men selv om „Graf Zeppelin“ uden væsentligt at genere ubådsbygningen kunne være blevet færdigbygget, blev skibet dog aldrig færdigt. Dette skyldtes til dels, at det voldte besværligheder at fremskaffe ildledelsesmateriel til fartøjet, men den væsentligste grund til, at skibet aldrig kom i tjeneste, var dog — Göring. Som chef for flyvevåbnet vægrede denne herre sig nemlig ved at lade fremstille luftfartøjer til flådens hangarskib! Görings bevæggrund var muligvis, at „Luftwaffe“ ikke skulle udsættes for konkurrence på sit eget område fra flåden, men uanset bevæggrunden kaster hændelsen et skarpt lys over den på dette tidspunkt højt besungne tyske „enhedsledelse“.

3 krydsere blev hugget op på beddingerne

3 af de svære krydsere — „Admiral Hipper“, „Blücher“ og „Prinz Eugen“ blev færdigbygget. Den fjerde, der ved søsætningen havde fået navnet „Lützow“ blev i 1940 solgt i ufærdig stand til Rusland, medens venskabet mellem dette land og Tyskland endnu var varmt. Det var selvfølgelig meningen, at fartøjet skulle have været færdigbygget i Rusland ved hjælp af tyske leverancer. Dette skete dog ikke, sikkert fordi tyskerne smølede med at opfylde deres forpligtelser. Om det senere er lykkedes at bygge skibet færdigt, vides ikke med sikkerhed, men det har været nævnt, at fartøjet snart er klart til at sætte i tjeneste under navnet „Petropawlowsk“



Panserskibet „Admiral Graf Spee“ blev sænket af egen besætning i La Plata-flodens munding i 1939.

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

eller „Poltawa“. For at camouflere salget af „Lützow“ til Rusland blev panserskibet „Deutschland“ iøvrigt døbt om til „Lützow“.

Den svære krydser „Seydlitz“ blev aldrig bygget færdig, selv om fartøjet allerede var søsat i januar 1939. Men topmålet af planløshed og mangel på fremsyn i den tyske marinestab blev dog sikkert nået, da 3 af de under bygning værende lette krydsere blev opbygget på beddingerne i 1940 for at give plads for bygning af ubåde. På i alle tilfælde den ene af disse krydsere manglede der kun ca. 2 måneders arbejde, før skibet kunne søsættes, og der anvendtes 1½ måneds forceret arbejde, til at hugge det op! Ingen af de planlagte 6 lette krydsere blev iøvrigt bygget færdig.

Derimod færdigbyggedes under krigen 17 torpedojagere og 24 torpedobåde foruden et meget stort antal motortorpedobåde, ministrygere og andre mindre enheder. Fra krigens udbrud forceredes, som det er antydnet tidligere, ubådsbygningen med alle midler, og man nåede da også op på det fantastiske tal af ca. 1100 nye undervandsbåde af „normal“ type og omkring 1000 dværgubåde. Den energi, der var blevet indsat på konstruktionen og bygningen af dværgubåde, var dog dårligt anvendt, da den tyske flåde aldrig fik ret megen glæde af denne fartøjstype.

De tyske slagskibe havde stor modstandskraft

„Kriegsmarine“s indsats under krigen var som bekendt størst på ubådsområdet. Men dette forhindrede dog ikke, at der også mellem allierede og tyske overfladeskibe udkæmpedes mange hidsige træfninger, hvor det gennemgående viste sig, at de tyske skibe var i besiddelse af en forbavsende modstandskraft. Mange danskere husker sikkert endnu de spændende dage i 1941, da verdens største krigsskib på den tid, det engelske slagskib (slagkrydser) „Hood“ blev sænket af „Bismarck“, som så selv efter flere dages jagt blev ødelagt og sænket i Atlanterhavet af den engelske flåde. Men det er sikkert ikke almindeligt bekendt, at der på „Bismarck“ observeredes over 300 granattræffere af 35,6 og 40,6 cm kaliber, og at fartøjet herudover blev ramt af mange torpedoer, før det endelig gik ned. „Tirpitz“ blev ødelagt i 1944 ved Tromsø af et engelsk luftangreb, under hvilket skibet fik så mange bombetræffere, at det kærtrede. „Scharnhorst“ og „Gneisenau“ blev begge beskadiget af mineekspllosioner under en forflytning fra den franske havn Brest gennem kanalen til Kiel i 1942. „Scharnhorst“ blev hurtigt repareret, men mødte senere sin skæbne i december måned 1943 i Nordhavet, hvor slagskibet efter et mislykket angreb på en allieret konvoj blev sænket af det engelske slagskib „Duke of York“ i samarbejde med engelske krydsere og jagere samt den norske torpedo-

jager „Stord“, der stod under kommando af daværende kaptajnløjtnant, nuværende viceadmiral Storheill. „Gneisenau“ blev i Kiel umiddelbart efter kanalgennebrudet under et engelsk luftangreb ramt af en bombe, som gennembrød skibets dæk og detonerede i et ammunitionsmagasin. En kraftig eksplosion var følgen, og der udbrød en voldsom brand ombord. „Gneisenau“ sank dog ikke, men blev bugseret til Gdynia for at blive repareret og omarmert. Istandsættelsen blev dog aldrig fuldført, og i 1945 blev skibet sprængt af tyskerne, da den russiske fremrykning truede byen.

Af panserskibene blev „Admiral Graf Spee“ sænket af egen besætning i La Plata-flodens munding, efter først at være blevet beskadiget i en kamp med engelske krydsere. De to andre skibe blev begge ødelagt under luftangreb i 1945. „Admiral Scheer“ sank i Kiel, og „Lützow“ (ex „Deutschland“) i Swinemünde. Nogle kilder hævder, at sidstnævnte panserskib senere er blevet hjernet af russerne, som er i færd med at reparere det. Noget sikkert herom vides dog ikke, og fra anden side meddeles, at „Lützow“ atter er sunket under bugsering til Kronstadt.



Den store tyske krydser „Prinz Eugen“.

Görings „Luftwaffe“ sænkede storadmiral Raeders torpedojagere

Krydseren „Blücher“ blev sænket af norske artilleri- og torpedotræffere i Oslofjord under invasionen af Norge i 1940. „Seydlitz“, der i 1945 lå i Königsberg, hvor skibet efter forlydende blev sænket af tyskerne, vil muligvis blive istandsat i Rusland under navnet „Poltawa“ eller „Petropawlowsk“. „Prinz Eugen“ lå i København den 5. maj 1945 og blev senere ødelagt under amerikanske atombombeforsøg i Stillehavet, medens „Admiral Hipper“ blev sænket af tyskerne, medens skibet lå i dok i Hamburg umiddelbart før kapitulationen.

Krydserne „Karlsruhe“ og „Königsberg“ gik tabt under invasionen af Norge i 1940, medens „Köln“ og „Emden“ blev beskadiget i tyske havne under krigens sidste fase og senere er blevet ødelagt. „Nürnberg“ og „Leipzig“ lå i henholdsvis København og Aabenraa ved kapitulationen. „Nürnberg“ hedder nu „Admiral Makarow“ og indgår i den russiske østersøflåde, mens „Leipzig“ i 1946 blev sænket i Nordsøen.

Af de ialt færdigbyggede 39 torpedojagere led sikkert „Leberecht Maass“ og „Max Schultz“ den mest forsmædelige skæbne. De blev nemlig — på grund af dårlig fjernkending — sænket af „Luftwaffe“ i Nordsøen i 1940. Iøvrigt gik en lang række tyske jagere tabt under kampene ved Narvik i dette år. Af de skibe, der overlevede krigen, indgår nu 4 jagere i den russiske flåde, de 3 under navnene „Proworny“, „Protschny“ og „Pylky“. Andre jagere er blevet overtaget af Frankrig, England og U. S. A. De to sidstnævnte lande har



Den russiske torpedojager „Protschny“ (tidligere tysk jager „Karl Galster“)

dog kun benyttet de tidligere tyske skibe til forsøg. Også den tyske flådes motortorpedobåde, ministrygere og andre mindre fartøjer, som blev bygget i hundredevis, led store tab under krigen. På grund af den kæmpemæssige produktion overlevede dog et ret stort antal fartøjer af disse typer, og de findes endnu i forskellige landes flåder.

Den tyske ubådsflåde havde kolossale tab

Som det er almindeligt bekendt, søgte Tyskland at tvinge sine modstandere i knæ gennem en uindskrænket undervandsbådskrig. Denne er blevet skildret så ofte, at dens forløb sikkert kendes af de fleste. Her skal blot nævnes, at af de ca. 1100 færdigbyggede „normale“ ubåde, lykkedes det — så vidt det vides — de allierede at sænke eller på anden måde ødelægge omkring 700 i løbet af krigen. Yderligere blev et ret stort antal undervandsbåde ødelagt ved kollisioner med andre skibe, fejlbetjening af fartøjerne o. s. v. Desuagtet var det tyske ubådsvåben alligevel i besiddelse af en lang række undervandsbåde, da krigen sluttede, og hertil kom et stort antal både, der var under bygning.

Mange ubåde blev sænket af egne besætninger i dagene umiddelbart efter den tyske kapitulation. De øvrige blev overtaget af de allierede, som selvfølgelig underkastede dem et grundigt studium og derefter sænkede de fleste. Nogle få fartøjer blev tildelt de mindre af de allierede flåder. F. eks. indgår i dag 5 tidligere tyske undervandsbåde i den franske flåde, og de norske ubåde „Kaura“, „Kyn“, „Kya“ og „Knerter“ er alle oprindeligt blevet bygget til „Kriegsmarine“.

Hvor mange ubåde fik Rusland?

Det spørgsmaal, der oftest har været på tale i forbindelse med den tyske ubådsflåde, er sikkert, hvor mange undervandsbåde og hvilke typer, det lykkedes russerne at få fat på. På denne side af jerntæppet bliver det formodentlig aldrig muligt at nå frem til andet end gisninger herom, men meget taler for, at Rusland ialt har fået ca. 20 færdige tyske undervandsbåde og desuden erobret muligvis 50-60 enheder under bygning, hvortil kommer et ukendt antal dværgubåde. Det formodes, at ingen af de færdige ubåde var udstyret med „Walter“-turbiner, men at i alle tilfælde nogle af de under bygning værende både skulle udstyres med dette maskineri. Det er derfor højst sandsynligt, at den russiske flåde i dag kender „Walter“-maskineriets princip, og det er også muligt, at russerne

nu disponerer over færdige „Walter“-undervandsbåde. Ubåde af denne type er dog meget komplicerede, og „Walter“-maskineriets „børnesygdomme“ er sikkert endnu ikke overvundet bag jerntæppet. Med tiden kan det russiske ubådsvåben dog i tilfælde af krig ved hjælp af denne opfindelse blive en farlig fjende for de vestlige landes forsyningslinier.

Tidligere tyske skibe i den danske flåde

Det ville ikke være naturligt for en dansker at afslutte en redegørelse af denne art uden at omtale, at også i den danske flåde af i dag findes tidligere tyske skibe. Søværnets største fartøj, ubådsdepotskibet „Ægir“, er således — dog i stærkt ombygget form — identisk med det tyske motortorpedobådsmoderskib „Tanga“. Herudover er samtlige flådens 18 færdige eller under rekonstruktion værende motortorpedobåde og 10 af dens ministrygere af tysk oprindelse. „Ægir“ og de 12 af motortorpedobådene er købt for en nærmest symbolsk sum af U. S. A., som disse skibe blev tildelt. De øvrige 6 motortorpedobåde er overtaget fra Norge som et led i en udveksling af tidligere tysk krigsmateriel mellem dette land og Danmark.

Ud over de nævnte fartøjer købtes også af U. S. A. for et ganske ringe beløb torpedobådene „T. 4“ og „T. 19“. Det var oprindeligt tanken at istandsætte et af eller måske begge disse skibe, men da de i teknisk henseende var meget forskellige fra flådens øvrige enheder af samme art, og det ville blive bekosteligt at reparere torpedobådene, samtidig med, at det var vanskeligt at fremskaffe reservedele til fartøjernes maskinerier, besluttedes det at lade dem ophugge. Søværnet tabte dog ikke på handelen, rent bortset fra de tekniske erfaringer, man fik ud af et studium af torpedobådene, idet alene radiomateriellet i fartøjerne var mere værd end de penge, der er givet for dem.

Hvordan det kunne været gået, hvis —

Når man studerer den tyske flådes opbygning og anvendelse under sidste verdenskrig, er der nogle ting, der hurtigt falder i øjnene. For det første lægger man mærke til den indbyrdes jalousi mellem de forskellige tyske værnsgrene, der gav sig mange andre udslag end det her beskrevne tovtrækkeri om færdigbygningen af „Graf Zeppelin“. For det andet ser man hurtigt den planløse opbygning af flåden under krigen, og sidst, men ikke mindst er den tyske krigsledelses mangel på forståelse for søkrigsproblemerne iøjnefaldende.



Den franske torpedojager „Kleber“ (tidligere tysk jager „Theodor Riedel“)

Dersom Tyskland blot havde færdigbygget de større skibe, der var påbegyndt, da krigen brød ud, i stedet for over hals og hoved at ophugge næsten søsætningsklare fartøjer, ville „Kriegsmarine“ i løbet af nogle få år ialt have fået rådighed over 6 slagskibe, 2 hangarskibe, 3 panserskibe, 5 svære krydsere, 9 lette krydsere og et stort antal skibe af andre typer. Selv om enkelte af disse enheder muligvis ville være gået tabt, før alle fartøjerne var færdigbyggede, ville den tyske flåde dog

sikkert stadig efter programmets fuldførelse råde over en formidabel slagstyrke, som muligvis — på grund af de tyske skibes fremragende kvalitet — kunne have truet den engelske hjemmeflåde alvorligt. Enhver kan tænke sig til de konsekvenser, det ville have fået, hvis den engelske flådes herredømme over havene omkring Storbritannien var blevet rystet. Men heldigvis, det skete *ikke!*

Sailor

Vi har modtaget nedenstående indlæg:

Mere om hvalfangstens store tid

Jeg har med stor interesse i Deres maj nummer læst hr. Ingvard Olsens artikel: „Fra hvalfangstens store tid“, hvori han nævner Rømø-commandøren Engelbrecht Jensen og den store ulykke, der ramte hvalfangerflåden i 1777.

Jeg har i en årrække foretaget en forskning af min slægts historie, en gammel rømøslægt, og ved bemeldte ulykke omkom min tip-tip-tip-oldefar, commandør Hans Peter Thamsen fra Rømø.

Engelbrecht Jensen førte „De two jonge Hermanns“, 120 lstr. 45 mands besætning fra Hamburg, forliste den 20. august 1777 på 63° østen for Stotenhuk

3-4 mile fra land, og han skriver selv om sin færd over isen:

„Den 7. oktober besluttede vi at gaa over Isen ind efter Landet, fordi Isen syntes at ligge sammenhængende. Een Mand fra Rømø maatte blive tilbage, da han længe havde været syg af Skjørbug. Vi andre sagde ham et sørgeligt Farvel, thi der var ingen Mulighed for Redning at haabe for ham. Hver Mand fik ved Bortgangen fra Baadene 3 smaa Skibstvebakker, og vi søgte nu Landet ved Hjælp af en Lommekompass. Denne Dags Aften var jeg i Selskab med 15 andre. De øvrige vare Dels tabte efterhaanden af Afmægtighed, dels var de raske blandt dem løbet forud for os. Jeg kunde ikke følge saa hurtigt, ogsaa holdtes jeg tilbage af Kjærlighed til en 10 aarig Dreng, *Anders Mikkelsen List*, som jeg havde taget med fra Rømø, og ej kunde overtale mig til at efterlade og omkomme paa Isen. Denne, der endnu lever her i Landet (1806), blev til sidst saa afmægtig, at han ej kunde følge de øvrige, og disse vare saa udmattede, at de ej formaaede at bære ham. Hans af Vandet gennemtrukne Klæder tyngede ham, og han bad derfor os andre om Tilladelse til at kaste Kavajen, ja, endog Benklæderne; drevne af Nødvendighed tillode vi det, og saaledes vandrede han næsten nøgen med os andre. Hans gode Natur sejrede over dette Vovestykke, der vilde have kostet saa mange andre Livet.

Hvorledes Climaet der var, ses deraf, at den første Nat af denne Vandring frøs tre ihjel. Nætterne tilbragte vi samlede. Naar Aftenen kom, opsøgte vi et Stykke Is, som laa højt, og ved dette satte vi os saaledes, at vi havde det højliggende Is mod Vinden saa vi deraf havde Lye. En bjerget Baadshage blev lagt på et Par Stykker Is, og paa denne satte vi os, for ei ved vore Legemers Varme at optøe Isen og selv miste den naturlige Varme. Vi sode nu tæt sammen holdende hinanden under armene. To Mand holdt Vagt for at hindre, at den sovende Række ej faldt tilbage, og tillige at forebygge andet Uheld. Naar disse ei kunde holde det længere ud, afløstes de af et par andre. Saaledes var det, at 3 den første Nat frøs ihjel. Siden blev vi vante til dette luftige Sovested.

Den 8. October blæste en svær Storm med megen Regn. Denne Dag maatte vi staa stille paa Isen, da den var saa glat, at vi ei kunne gaae. Af de andre, som var løbne forud for os, druknede mange. Nogle saa vi, idet vi gik dem forbi, liggende paa Isen. De stræbte efter at rejse sig, men vare alt for afmægtige,



NEW YORK

SHELL

WORLD WIDE BUNKERING SERVICE

og tilvinkede os andre deres sidste Farvel. Disse ulykkelige blev altsaa liggende og ere frosne ihjel.“

Senere i beretningen skriver Engelbrecht Jensen: „Den 11. October ved Solens Opgang saa vi os at være Landet nær. Strømmen havde drevet vort Stykke Is nærmere mod Kysten. Fulde af Forundring over denne uformodede Redning, takkede vi Gud, der dog havde ført os til Land. Drengen *Anders Mikkelsen List* var den første, der fik Øje paa Grønlanderne, hvilke han formedelst deres laadne Skindpelse, ansaa for Dyr. Der kom nu 3 af disse hen til os, som toge os med og bragte os til deres Telte.“

Når man tager i betragtning, at Engelbrecht Jensens skib forliste den 20. august, og de først nåede land den 11. oktober, så kan man vel ikke nok beundre deres hårdførhed og stenhårde vilje til at leve videre.

De overvintrede på Grønland i en egn, som grønlanderne kaldte: *Senne Armet*.

Den 21. marts 1778 begav de sig til Frederikshåb, hvor et dansk skib skulle ligge. De ankom til pladsen den 30. marts og en derboende dansker, købmand Carl Bruun, „gjorde Anstalt for at faae os befordret til Fædrelandet“, slutter Engelbrecht Jensen sin beretning.

Beretningen findes optrykt i helhed i en gammel bog, udgivet i Fredericia 1806: „Grønlandsfarerne 1777, en fædrelandsk Tildragelse“ af Rektor Hansen, Ribe.

Ved den omtalte iskatastrofe omkom af 475 mands besætninger de 320, og heraf alene over 20 fra den lille vesterhavso Rømø.

Overbetjent Peter Iversen, Kolding



Vi holder os til

ESBJERG TOV



Hvor meget koster det Dem

— at betale mandskabet hyre, mens det er på vej ud eller hjem?

— at have en båd liggende, fordi den mangler reservedele?

SEND MED FLY — det er hurtigst — og derfor billigst!

Vi bringer mandskabet til skibssiden.

FRED. OLSENS FLYSELSKAP A/S . OSLO

Generalagent for Danmark

THOR JØRGENSEN A/S

NY TOLDBODGADE 31-35

TELEFON CENTRAL 15 101

Medicinkiste IV

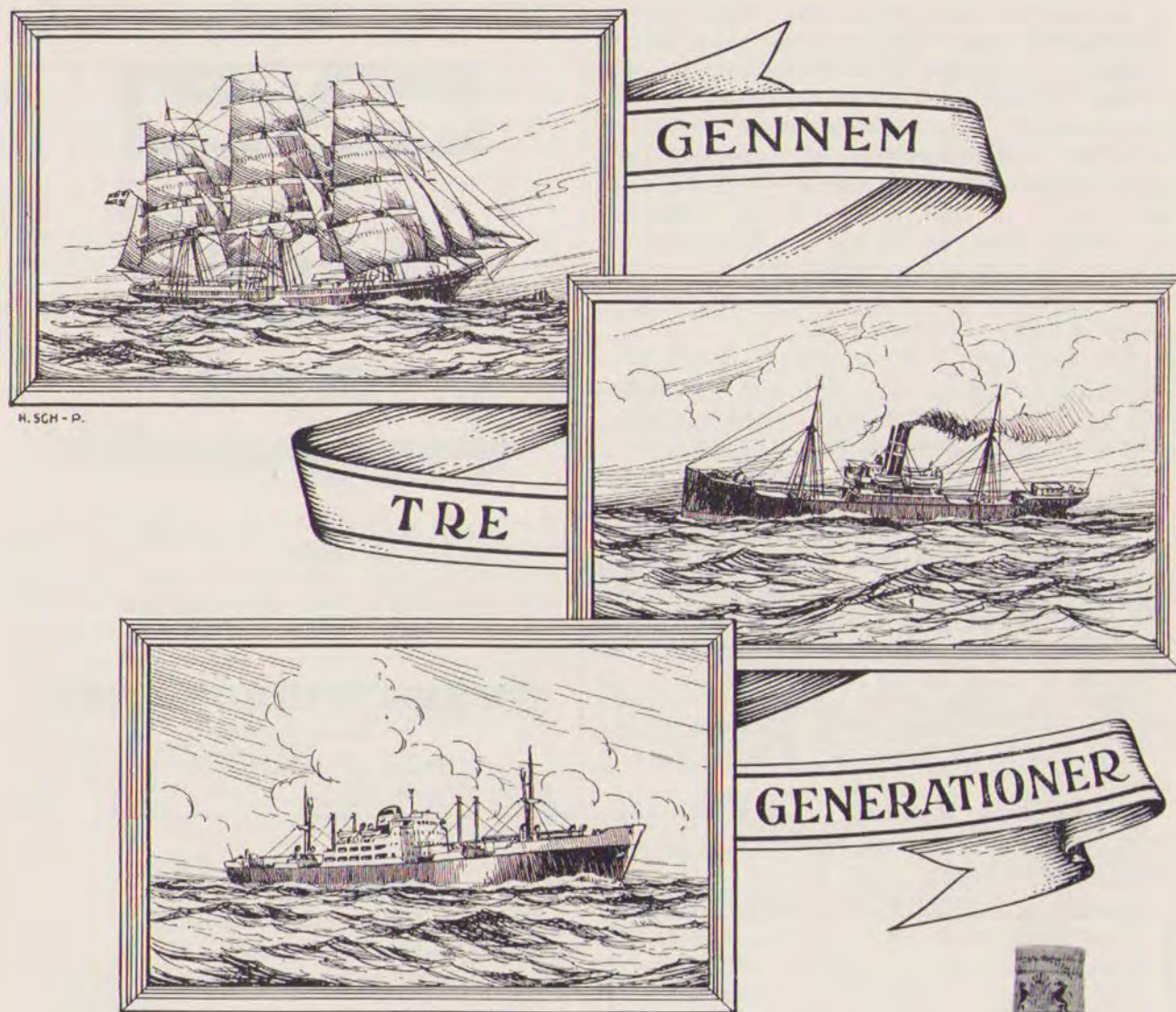
Vi omtalte i sidste nummer Christianshavns Apoteks nyeste model af „Medicinkiste IV“. Også „Svane Apoteket“ har fået godkendt en sådan forbindskasse til



redningsbåde og redningsflåder. Kassen, hvoraf vi her bringer et billede, er cylindrisk og minder i ydre om en bombe. Den har et tværskillerum i midten og et skruelåg i hver ende. Ovenover lågene påskrues, som et sikkerhedslukke, en tværstang. Hele beholderen er overtrukket med „pliofilm“. Som en yderligere sikkerhedsforanstaltning anbringes i begge rum et stærkt vandsugende stof, der skal holde luften fuldstændig tør.

Maskinistundervisningen

Direktøren for maskinistundervisningen meddeler, at der til den i maj afholdte håndværkerprøve på Jydsk Teknologisk Institut mødte 72 eksiminander, der alle bestod.



HAR DE
OVERALT PAA HAVET
FAAET

fra JESPER CHRISTENSEN & Co
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER



Rederiforeningens nye formand,
direktør S. O. Normann

Skibsfarten

Danmarks
mest udadvendte
erhverv



Den nye næstformand,
skibsreder E. Holm-Petersen

Dansk Dampskibsrederiforening afholdt med høje-steretssagfører J. E. Gelting som dirigent sin ordentlige generalforsamling torsdag den 28. maj 1953 i foreningens mødelokaler Amaliegade 33.

I sin beretning om det forløbne år udtalte formanden, direktør Hakon Christiansen, bl. a. følgende:

Da rederiforeningen om kort tid udsender Skibsfartsberetningen for 1952 med udførlig redegørelse for dansk skibsfarts vilkår og virke i dette år, skal jeg ved denne lejlighed indskrænke mig til at give et kort rids af udviklingen samt fremhæve nogle enkelte af skibsfartens forhold, der i denne tid særlig må påkalde sig opmærksomhed.

Det forløbne år har været præget af en aftagende aktivitet indenfor verdensøkonomien med faldende råstofpriser og stagnerende produktion. For at bremse op for inflationen har flere af de store europæiske og oversøiske lande måttet foretage væsentlige reduktioner af deres importprogrammer, og yderligere har forventningerne om prisfald overalt fået importørerne til at indtage en afventende holdning. I den vestlige verden er produktionen stadig ret høj, verdenshandelen viser trods alle restriktioner ikke ugunstige tal, og hvis krigen i Østen bringes til afslutning, vil der formodentlig blive brug for en del transporter til de krigshærgede lande og også til lande, hvis befolkning i levestandard ligger på et alt for lavt niveau, og som derfor de bedre stillede lande ikke mindst i egen interesse må søge at hjælpe. Af stor betydning vil det være, hvis Kina åbnes for handel og skibsfart.

Som altid har skibsfarten været et af de områder, hvor omslaget i den økonomiske udvikling har slået kraftigst igennem. Skibsfarten kan ikke som f. eks. adskillige industrigrene gennemføre en produktionsindskrænkning, således at der i løbet af relativt kort tid finder en tilpasning sted af udbudet overfor den reducerede efterspørgsel. Indenfor skibsfarten er udbudet bestemt i og med tonnagens størrelse og sammensætning, og selv om udbudet her er blot en ubetydelighed større end efterspørgslen, kan fragtnoteringerne reagere

voldsomt, selvom de økonomiske forhold iøvrigt er ret gunstige. Kun ved at gå til oplægning af skibene er der mulighed for at tilpasse udbudet til efterspørgslen.

Fragterne i de fleste trampfarer er nu gennemgående reduceret til mellem tredjedelen og halvdelen af, hvad de var ved begyndelsen af 1952. Den forcerede økonomiske aktivitet, der prægede 1951, hvor krigsfrygten medførte store råstofindkøb for dannelsen af beredskabslagre, måtte nødvendigvis afløses af en reaktion, såfremt det viste sig, at de pessimistiske forventninger blev afløst af et mere optimistisk håb om fred.

Alle grene af dansk skibsfart har følt nedgangen. Tankfarten har ellers i efterkrigstiden som følge af den stadig stigende olieproduktion nydt godt af gode konjunkturer, men et meget betydeligt nybygningsprogram synes nu omsider at medføre, at der er rigelig tonnage til at dække olietransporterne. Liniefarten har mærket omslaget i form af en væsentlig formindskelse i tilgangen af last, og linierederierne, der i 1951 i vidt omfang måtte tage trampbåde på timecharter for at opfylde deres forpligtelser, kan nu gennemgående med lethed klare transporterne med egen tonnage. Hårdest har nedgangen ramt den egentlige trampflåde, og indenfor denne gruppe er det særligt skibene op til ca. 3-4000 tdw, der har haft vanskeligheder ved at finde lønnende beskæftigelse. Disse sidstnævnte skibe beskæftiges fortrinsvis i farten på Nord/Østersøen og på Middelhavet, og raterne har her siden efteråret været nede på et niveau, der i hvert fald for de ældre kulfyrede skibe af denne type under dansk flag ikke engang giver mulighed for dækning af driftsudgifterne endelige udgifter til amortisation, skatter, administration, vedligeholdelse etc.; en række af disse skibe har derfor måttet oplægges eller afhændes til udlandet. I øjeblikket er skibe med en samlet tonnage på ca. 50.000 tons oplagt.

Trods fragtfaldet kan 1952 dog ikke betegnes som noget dårligt år for dansk skibsfart med hensyn til

indtjening. De for året offentliggjorte rederiregnskaber viser gennemgående pæne driftsresultater, selvom der navnlig for tramprederierne er tale om en betydelig nedgang sammenlignet med 1951. Det må dog fremhæves, at det forholdsvis gunstige driftsresultat for 1952 i overvejende grad skyldes fremsynede dispositioner fra rederierne side, idet man i forventning om en reaktion i vidt omfang søgte at slutte tonnagen fremover, før fragtfaldet for alvor satte ind. De fleste af disse certepartier er desværre nu udløbet, og indsejlingen i 1953 må forventes at blive ringere. To forhold fremhæves særlig i en række af de beretninger, der ledsager rederierne årsregnskaber, nemlig det alt for høje omkostningsniveau for dansk skibsfart samt de store reparationsudgifter og den flagdiskrimination, som dansk skibsfart udsættes for i mange lande, og som medfører, at danske skibe ikke får lov at konkurrere på lige vilkår med de pågældende landes egen skibsfart.

Skibsfartens driftsudgifter har i 1952 vist fortsat stigende tendens, og er nu ca. 50 % højere end i begyndelsen af 1948. En hurtig tilpasning til det lavere fragtniveau er en tvingende nødvendighed, hvis vi skal undgå større oplægninger.

Danske rederier foretrækker, hvor det er praktisk muligt, at lade deres skibe reparere ved danske skibsværfter, men de stadig højere reparationspriser ved vore værfter har efterhånden bragt den danske værftsindustri konkurrencedygtighed overfor udlandet i alvorlig fare. Forhåbentlig vil det gennem en rationalisering og øget produktivitet lykkes at bringe dette forhold i orden, og jeg appellerer i denne forbindelse også til arbejderorganisationerne om at vise forståelse overfor bestræbelserne i så henseende.

Et andet forhold, der med den sidste tids fragtvikling betyder en alvorlig belastning for skibsfartens driftsbudget, er de stadig nye krav, som vore myndigheder stiller os overfor med hensyn til forbedringer af skibenes indretning og udstyr. Fra rederierhvervets side anerkender vi fuldtud betydningen af, at der skabes gode og sikre forhold ombord i skibene for vore søfarende, men det er vor opfattelse, at de danske myndigheder i deres krav ofte går videre end de sikkerhedsmæssige hensyn gør det nødvendigt. Fra vore myndigheders side henvises i denne forbindelse ofte til, at de pågældende krav er en følge af internationale konventioner, men andre og større søfartslandes regeringer synes at fortolke de pågældende aftaler på en for deres skibsfart smidigere og lempeligere måde, end tilfældet er i de skandinaviske lande. Følgen bliver derfor den, at vor skibsfarts konkurrenceevne overfor andre lande svækkes, og dette gælder ikke mindst i forhold til de i den sidste verdenskrig besejrede lande, der endnu ikke er blevet deltagere i de forskellige internationale konventioner, men som er i fuld gang med at opbygge deres skibsfart, som krigen ødelagde for dem. Det er store beløb, det her drejer sig om. Jeg kan således anføre, at gennemførelsen af de nye bestemmelser vedrørende radioanlæg m. v. i henhold til

handelsministeriets bekendtgørelse af 15. november 1952 vil medføre en totaludgift for de danske rederier på ca. 7,5 mill. kr.

Som foran nævnt, er det den mindre og mellemstore tramptonnage, der er hårdest ramt af udviklingen. Denne tonnagekategori er i dag ca. en trediedel af, hvad den var før krigen, og hovedparten af den oplagte tonnage tilhører denne gruppe. Konkurrenceforholdene for disse skibe er under dansk flag yderst vanskelige, navnlig fordi de tilsvarende skibe under tysk og hollandsk flag arbejder under adskilligt gunstigere vilkår især med hensyn til bemanning og hyreudgifter. Det vil af mange grunde være yderst uheldigt, om denne skibstype helt skal forsvinde af den danske handelsflåde, og det vil være nødvendigt, at spørgsmålet om en smidigere behandling af dispensationssager og en større elasticitet med hensyn til bemanningsforskrifterne for disse skibe tages op til overvejelse. I denne forbindelse vil jeg også pege på, at spørgsmålet om mandskabernes særlige krigstillæg, der betyder meget på disse skibes driftsbudget, nu da minefaren i Nord/Østersøen og Middelhavet må siges at være minimal, bør tages op til overvejelse og revision.

Flagdiskrimination, hvorved i almindelighed forstås officiel ydelse af præference til handelsskibe under egen nations flag, har i de senere år taget et for den frie skibsfart foruroligende omfang, og for dansk skibsfart, hvis indsejling kun i beskedent omfang er baseret på hjemlandet, betyder den flagdiskrimination, som udøves af et stigende antal lande, en alvorlig bebrændning af beskæftigelses- og indtjeningsmulighederne. Da flagdiskrimination tillige medfører en almindelig sænkning af levestandarden, må det være en almindelig samfundsinteresse at søge den forhindret. Bekæmpelsen af dette onde kan kun ske ved internationalt samarbejde, og fra dansk skibsfarts side har man ved behandlingen af spørgsmålet til stadighed været i snæver kontakt først og fremmest med rederiorganisationerne i de andre skandinaviske lande, men også med de til svarende organisationer i en række vesteuropæiske søfartslande. Endvidere er det lykkedes at skabe et officielt forum for behandlingen af diskriminationsspørgsmål, nemlig søtransportkomiteen under den europæiske samarbejdsorganisation i Paris. I tilknyt-

ning til O. E. E. C.'s bestræbelser for at liberalisere handelen, vedtog organisationen for et par år siden en resolution, hvori medlemslandene i princippet gik ind for en liberalisering af alle skibsfartstjenester. På dette grundlag har søtransportkomiteen arbejdet videre, og en række diskriminationsspørgsmål har i det sidste år været behandlet i komiteen, hvor der bl. a. er opnået enighed om, at de europæiske medlemslande ikke mere i deres handelsaftaler akcepterer de såkaldte 50 % fragtklausuler, som særlig en række sydamerikanske lande er kommet ind på at kræve. O. E. E. C. har også i den senere tid beskæftiget sig meget med spørgsmålet om „dollar export promotion“, d. v. s. spørgsmålet om, hvad der kan gøres for at forøge Vesteuropas dollarindtjening og dermed skabe grundlag for et sundere handelssamkvem med dollarlandene. Skibsfarten er for en række vesteuropæiske lande, ikke mindst Danmark, en overordentlig vigtig indtægtskilde, når det drejer sig om at fremskaffe hård valuta, og søtransportkomiteen fik derfor til opgave at undersøge, hvad der på skibsfartsområder kunne gøres for yderligere at forøge Vesteuropas dollarindtjening. I en udtalelse afgivet for et par måneder siden påpegede søtransportkomiteen, at en af de største hidringer for, at europæisk skibsfart kan forøge sin dollarindtjening, er den protektionistiske amerikanske skibsfartspolitik, der bl. a. giver sig udslag i, at den væsentlige del af transporter i forbindelse med ydelser, der direkte eller indirekte finansieres af den amerikanske stat, skal forbeholdes amerikanske skibe, selv om der for disse skibe kræves væsentlig højere fragter end for vesteuropæiske skibe. Efterhånden er det en meget betydelig del af verdenshandelen, der på den ene eller den anden måde er knyttet til amerikansk regeringsfinansiering, og den omhandlede bestemmelse betyder derfor, at Europa må ofre en ikke ringe del af sine dollarsressourcer på befragtning af amerikansk tonnage samtidig med, at europæisk tonnage afskæres fra at konkurrere om lasterne. Rapporten blev i januar i år godkendt af O. E. E. C.'s råd, og spørgsmålet om den amerikanske skibsfartspolitik blev på dette grundlag af Mr. Eden og Mr. Butler under deres nylig stedfundne besøg i Washington fremført overfor den amerikanske regering. Som et

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

resultat af disse bestræbelser kan det måske tages, at en amerikansk regeringskommission, den såkaldte „Bell-komite“, i sin nylig afgivne rapport om U. S. A.'s handelspolitik bl. a. går ind for, at fragtpreferencer, ifølge hvilke 50 % af befragtninger — finansieret under hjælpe- og låneprogrammet — forbeholdes amerikanske befragtere, ikke bør gøres gældende overfor lande, som giver de amerikanske redere adgang til at deltage i konkurrencen på lige fod. Fra rederiforeningens side har man i erkendelse af spørgsmålets betydning for dansk skibsfart fulgt disse drøftelser med stor opmærksomhed, og foreningen tilskrev i december handelsministeriet og udenrigsministeriet og henstillede, at man fra den danske regerings side varmt støttede O. E. E. C.'s aktion. Vi henviste her til, at dansk skibsfart i sine bestræbelser for at nå øget indpas på det amerikanske marked, som følge af den amerikanske protektionistiske handels- og skibsfartspolitik møder hindringer, der er af tilsvarende karakter som de, der møder den danske landbrugs- og industrieksport til U. S. A., og vi henstillede tillige, at der, når man fra officiel dansk side fremsætter udtalelser — såvel i udland som i indland — om de hindringer den amerikanske protektionisme skaber for øget dansk eksport til U. S. A. også nævnes skibsfartens vanskeligheder på linie med landbrugets og industriens, idet skibsfragter ligeledes må betragtes som en eksportvare.

Dansk skibsfart kan uden overdrivelse regnes som landets mest udadvendte erhverv. En stadig stigende andel af indsejlingen finder sted i ren udenrigs fart, og om mange af de nybygninger, der i disse år tilgår den danske handelsflåde, gælder det, at de fra den dag, de forlader værftet til de afhændes eller ophugges, sjældent eller aldrig ser dansk havn. Under disse forhold er det en selvfølge, at dansk skibsfart er vitalt interesseret i hele den udenrigspolitiske udvikling. Den i det sidste år herskende politiske spænding mellem øst og vest har i høj grad begrænset de rige og naturlige samhandelsmuligheder, der her skulle være tilstede hvilket også har skadet skibsfartens beskæftigelsesmuligheder. Det er derfor med den største interesse og forventning, at vi fra rederiside har fulgt udsigterne til en afspænding i den udenrigspolitiske situation. Forhåbentlig vil en sådan afspænding medføre, at de forholdsregler, der af militære grunde har været truffet til indskrænkning af samhandelen med øst-



KGL. HOFMØBELFABRIKANT
C. B. HANSENS ETABL.

BREDGADE 32
København K.
Central 386 — 11,386 — 11,585

Sikkerhed til søs

DECCA NAVIGATOR
DECCA RADAR

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

blokken snart vil kunne ophæves og i hvert fald ikke yderligere udvides. For dansk skibsfart må det i kraft af landets beliggenhed være naturligt at se hen til en række af de østeuropæiske lande som et fremtidsmarked, og ved at lægge hindringer i vejen for sådanne befragtninger tvinger man blot disse lande til kunstigt at forcere opbygningen af egne handelsflåder. I denne forbindelse vil jeg også gerne påpege den store betydning, det har, at der på handelsaftalerne med de østeuropæiske lande optages tilstrækkelige fragtkontingenter, således at befragtningerne ikke hindres af valutamæssige grunde — et spørgsmål som vi i den senere tid gentagne gange har rejst overfor vore myndigheder.

Selvom dansk skibsfart som nævnt i udpræget grad er et udadvendt erhverv, er vi dog langt fra uinteresset i den indenrigske økonomiske og politiske udvikling. Danmark er og bør vedblive at være det fundament, hvorpå vi bygger vor virksomhed. Spørgsmålet om grundlovens revision har vi også fra skibsfartens side fulgt med stor interesse, og rederiforeningen rettede den 9. oktober 1952 i samarbejde med de øvrige hovederhvervsorganisationer en henvendelse til forfatningskommissionen, hvori det bl. a. henstilledes, at grundlovens bestemmelser om erhvervsfrihed og ejendomsrettens beskyttelse blev så utvetydigt og klart formuleret som muligt, og at der i grundloven blev indføjet en bestemmelse om, at det ikke ved lov kan fastsættes, at administrationens afgørelser skal være endelige i forhold til domstolene, ligesom der burde optages en klar regel om domstolens ret til at afgøre, hvorvidt en lov er grundlovsstridig eller ej. Desværre har der ved de politiske forhandlinger kun vist sig mulighed for i beskedent omfang at tage hensyn til de i erhvervenes henvendelse fremførte synspunkter.

Fra skibsfartens side har vi med sympati fulgt regeringens bestræbelser for at dæmpe op for de inflatoriske tendenser samt for øget liberalisering af handelssamkvemmet med udlandet. Den fortsatte forringelse af kronens værdi synes nu nogenlunde at være bragt til ophør, og forhåbentlig vil der gennem den meget omtalte udgiftsreform også kunne skabes enighed om en nedskæring af statens store budget og dermed mulighed for skattelettelse, således at lysten og evnen til opsparing og udbygning af vort erhvervsliv kan fremmes. Det er ad disse veje, man efter vor opfattelse snarest har mulighed for at nå frem mod de mål, hvorom der er almindelig enighed: øget produktion,

1/3 Dampskibsselskabet VENDILA

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

stabil beskæftigelse og bedre levevilkår. En fortsat liberalisering af det økonomiske liv må anses for påkrævet, og i denne forbindelse vil jeg gerne pege på, at tiden nu må være inde til at ophæve valutakontrollen for fragtbetalinger. Dette organ, hvis virksomhed var begrundet i krigstiden og den første efterkrigstids særlige forhold, er tiden nu forlængst løbet fra. Valutakontrollen opfattes ofte i udlandet som et instrument, der kan benyttes til beskyttelse af dansk skibsfarts interesser, en opfattelse der kun kunne blive bestyrket ved, at Danmark som eneste land bortset fra Portugal tog forbehold overfor O. E. E. C.'s resolution om liberalisering af skibsfartstjenester, som jeg lige har omtalt. Men dansk skibsfart ønsker ikke og har aldrig ønsket beskyttelse af nogen art og må tage afstand fra den tendens, der i vide kredse hersker, til at søge økonomisk hjælp fra staten.

I en nytårsudtalelse i år betegnede landets statsminister skibsfarten som et af de vigtigste tandhjul i det danske samfundsmaskineri og som det erhverv, der direkte er mest valutaskabende. Vi er glade for denne officielle anerkendelse. Selv har jeg ofte ved lejlighed påpeget den danske handelsflådes betydning for det danske samfunds husholdning. Den er i mange tilfælde netop det led, der skaber balance i vor økonomiske tilværelse, hvorfor det er meget vigtigt, at vi sørger for, at denne flåde under alle forhold er konkurrencedygtig på det internationale marked, hvor vi skal kapstride med de andre søfarende nationer. Det er derfor med glæde, jeg kan konstatere, at de overskud, som skibenes drift hjembringer, i de gode år, vi har haft og forhåbentlig igen kan få, fortrinsvis er og bliver brugt til nyskabelser, moderniseringer og betaling for yderligere udvikling; men samtidig må jeg påpege nødvendigheden af, at der fra myndighedernes og organisationernes side vises forståelse af erhvervets særlige vilkår.

For godt og gavnligt samarbejde med centraladministrationens embedsmænd, med landets andre erhvervsorganisationer og med rederiorganisationerne i udlandet navnlig i Finland, Norge og Sverige, vil jeg til slut gerne have lov til at udtale min og Dansk Dampskibsrederiforenings tak.

OLUF SVENDSEN

REDERI



TOLDBODGADE 18

TELF. 2441-14541

„Birger Jarl“ - sidste nyt i Finlands-trafikken

Fint arbejde af Finnboda Varf AB

„Ligesom Birger Jarl var en stolt skikkelse i Sveriges historie, således vil dette skib betegne en milepæl i svensk skibsfart,“ sagde direktør T. Kongsted bl. a. i en tale, der sammen med minister Gripenbergs var den morsomste ved det nye skib „Birger Jarl“s præsentationstur i Stockholms skærgård.

Direktør Kongsted føjede fyndigt til, at både Birger Jarl og hans søn havde giftet sig med danske prinsesser. „Dette er et meget smukt skib,“ sagde direktør Kongsted, „men der findes også en dansk prinsesse dybt nede i skibet, nemlig maskinen, og jeg håber, den vil blive til gavn og glæde for skibet.“

Præsentationsturen var arrangeret for presse og honoratiore. Ved lunchen om bord præsiderede chefen for Finnboda Varf AB, hvor skibet byggedes, direktør Eric Olin, samt chefen for Sveabolaget, skibsreder Emanuel Högberg. Blandt gæsterne kan endvidere nævnes Stockholms överståthållare Johan Hagander, hvis frue døbte skibet. Finlands minister i Stockholm G. A. Gripenberg, admiral Fabian Tamm, admiral Jedeur-Palmgren, bankdirektør Browaldh samt fra finsk side kommerserådet Krogius og bergsrådet M. von Rettig.

„Birger Jarl,“ som allerede nu er indsat i regelmæssig fart mellem Stockholm og Helsingfors, er det største passagerskib, som er bygget på Finnboda Varf i værftets 80-årige historie, og faktisk dets første passagerskib. Tidligere har nemlig værftet, som i 1918 indkøbtes af Stockholms Rederi AB Svea, hovedsageligt bygget fragtskibe, trawlere, bugserbåde, minestrygere, patruljefartøjer, jagere, soopmålingsskibe og fyrinspektionsskibe.

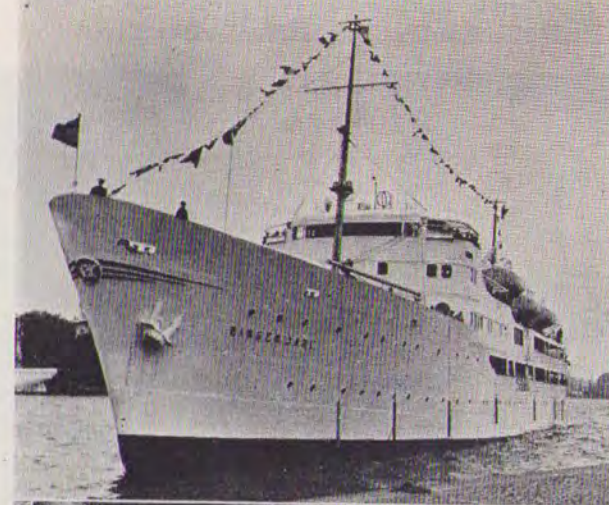
Værftet råder over to flydedokker for skibe på resp. 16.000 og 3000 tons d.w. samt tre tørdokker, hvoraf den største for skibe på op til 4000 tons d.w. Finnbodas store ressourcer og muligheder for at påtage sig reparationsarbejder og ombygninger af såvel oceangående som mindre skibe har flittigt været benyttet af svenske og udenlandske rederier samt af den svenske marine.

„Birger Jarl“s hoveddimensioner er:

L. o. a.	92,4 m
L. m. p.	84,5 m
Bredde	14,25 m
Dybgang	4,9 m
b. r. t.	3 000 tons
d. w.	800 tons
i. h. k.	2 800
Normal fart	15 knob

Skibet er bygget til Lloyd's højeste klasse med isforstærkning.

Selv om skibets størrelse — kontinentalt set —



Øverst: Direktør Eric Olin fra Finnboda Varf overleverer skibet til skibsreder Em. Högberg.

I midten: „Birger Jarl“ på Stockholms red.

Nederst: „Skibets prinsesse“ kaldte dir. Kongsted maskinen i „Birger Jarl“. Den er leveret af Helsingør Skibsværft.

ikke er særlig imponerende, er udrustning og indretningen bemærkelsesværdig.

For sikring mod brand er sørget bl. a. gennem installationen af et sprinkler-anlæg. Beboelse o. lign. er i alle dele af skibet let tilgængelig og indretningen veldimensioneret.



Dampskibsselskabet

JUTLANDIA

JENS TOFT

Ny Toldbodgade 5

TELF. *8192

Maskin- og kedelanlæg, der er af Helsingør Skibsværfts konstruktion, er konstrueret som en firegangs-maskine med turbokompressor. Maskinen udvikler 2 800 i.h.k. ved 105 omdr./min. Den giver skibet en normal fart af 15 knob uden vibrationer og næsten uden støj. Samtlige hjælpemaskiner er elektrisk drevne og har som hjælpe kilder to 220 kW turbogeneratore.

Navigationsinstrumenterne er naturligvis af højeste klasse. Radar, ekkolod, radiopejler og andre moderne hjælpemidler indgår i udrustningen.

Apteringen er gedigent udført, og der er kahytter og saloner for 515 passagerer. Spisesaloner, rygesaloner o. s. v. er malet i lyse, fornøjelige farver. Der findes første klasse, turistklasse og dæksaloner.

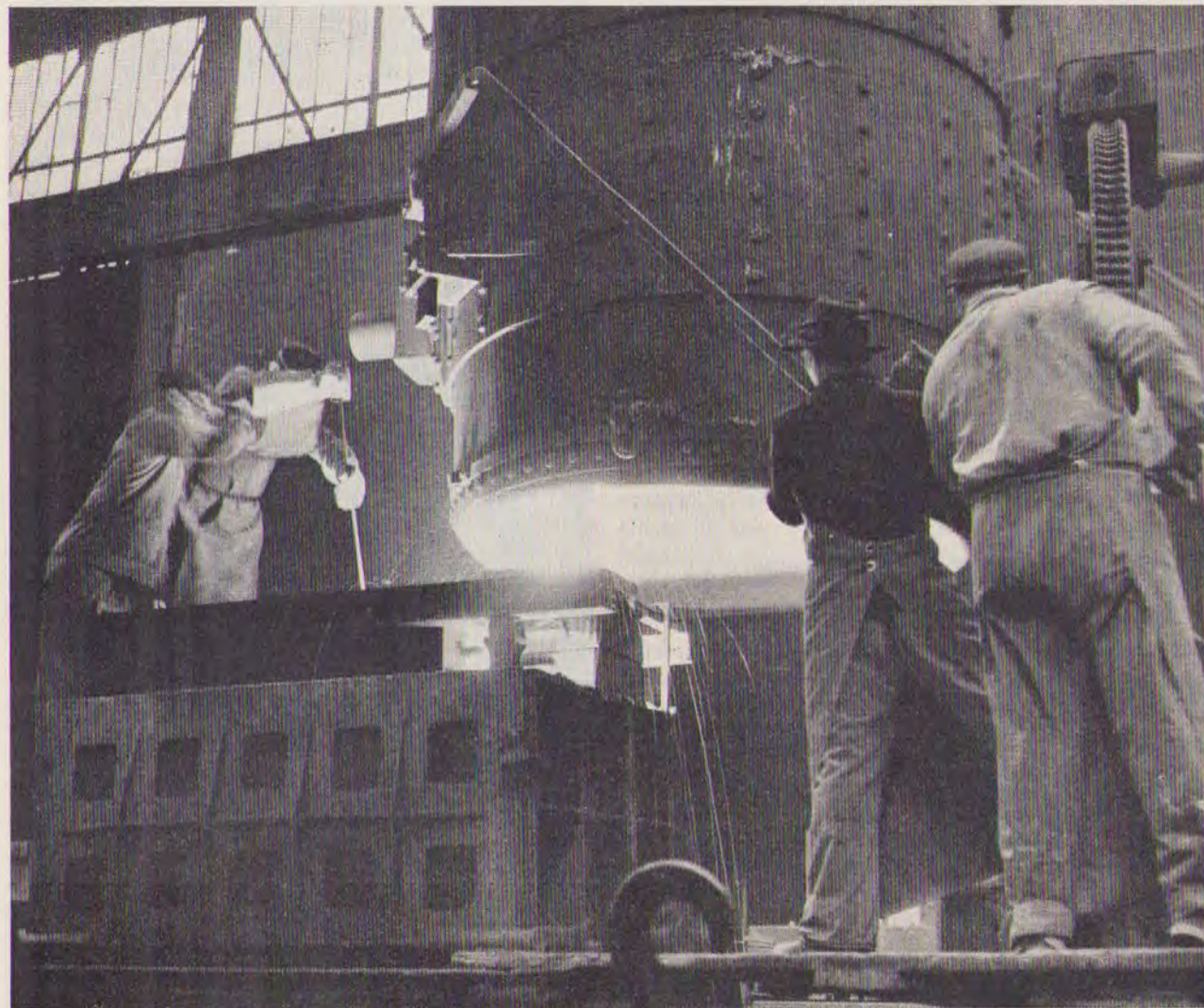
Arkitekt Gustaf Alde, Göteborg, har været skibets arkitekt og tegnet indretningen for samtlige saloner og hall'er.

Studerende ungdom ved Konstfackskolan i Stock-

holm og Slöjdföreningens Skole har konkurreret om udsmykningen. Deres frembringelser kæmper om den kunstinteresseredes interesse sammen med Sigvard Bernadottes smukke billede i førsteklases entréhall med motivet „Birger Jarl udfør Stockholm“. Andre kendte kunstnere har med malerier smykket de øvrige saloner om bord.

Kaptajn Dahle overtog skibet af skibsreder Högborg, som i sin tale lagde en vis alvor. Det er ganske forståeligt, at rederichefen ser alvorligt på den økonomiske side af sagen ved afleveringen af dette stolte skib, som ifølge uofficielle opgivelser har kostet 12 millioner svenske kroner.

AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE-DAMPSKIBSELSKAB
FREDERIKSGADE 17
KØBENHAVN K



Støbe-rekord

Her er et billede fra Burmeister & Wains støberi, rensat jernstøbegods og 24 920 tons flydende stål. hvor der i 1952 udstøbtes 14 435 tons almindeligt, Det sidste tal betegner en rekord i B. & W.'s historie.

Rotterdam -

VERDENS TREDJE-STØRSTE HAVN

(Fortsat)

Af CARL ØSTEN

Rotterdam er Rhinens endepunkt

Rotterdam, en omladnings-, industri- og distributions-havn, skylder ikke mindst kanal- og flodskibsfarten sin indflydelsesrige stilling. Kombinationen af flod- og hav-fart er i dag lige så uadskillelige som i sejskibsfartens morgen, hvor den søgæende trafik var en udløber af flod-fartens. Et stadigt bevis herfor er Rotterdam. Man ser vist næppe, gjaldt i hvert fald før krigen, gennemsnitlig 700 flod-fartøjer, store og små mellem hverandre, komme til eller gå fra Rotterdam hver arbejds-dag året rundt. 150.000 t gods fragtes de ialt daglig til eller fra Rotterdam, gods, der enten stammer fra eller er destineret for Holland, Belgien, Nord-Frankrig eller tyske, franske, schweiziske Rhin-havne. Over 100 af ovennævnte antal både er Rhin-både, motor-fartøjer såvel som pramme. Lasterne, hovedsagelig råvarer, fragtes i 2—3000 t pramme op til Duisburg/Ruhr-distrikt, indtil 2000 t til Strassbourg, indtil 1200 t helt til Basel og fra 1000 til 1200 t til tyske kanaler, der står i forbindelse med Rhinen. Stykgods for sit vedkommende fragtes gerne med hurtigtgående motorbåde på 700 t eller mere, som gennemsejler strækningen Rotterdam—Basel på 5—6 dage, hvorimod de i modsat retning på grund af den medgående strøm kan gøre turen på kun 3—4 dage.

Rhinen er iøvrigt, hvad handels-samkvem angår, Europas vigtigste flod. Som bekendt deler den sig i Holland i flere arme, blandt andet i Lek, der sammen med Maas (= Meuse) nord-arm danner „Nieuwe Maas“, der gennemløber Rotterdam, hvilken altså, hvad angår handel og skibsfart, er Rhinen megen tak skyldig. Det hævdes, at Rotterdam ligger ved det største net af vandveje i verden. Sikkert med rette! Så mange vandveje overflødiggjorde i mange år for en stor del gods-transporten til lands, men efter krigen, hvor autostradaer i forbindelse med nye broer over de største floder er anlagte, er lastvogn-trafikken vokset betydeligt. Gods, der udlosses i Rotterdam eller andre hollandske havne, transporteres således, ofte med rute-forbindelse, så langt bort som til Chekoslovakiet, Østrig og Ungarn. Rotterdam-havnens fang-arme er lange!

Flodskibshavnene strækker sig over et vand-areal på 120 ha, og har en gennemsnitlig dybde af ca. 4 m. Af den årlige mængde gods, ca. 5 mill. t, der ad Rhinen passerer den hollandsk-tyske grænse, er de 54 % til eller fra Rotterdam. Også Antwerpen har en andel i den samlede mængde, nemlig 17 %.

Hundredvis af kraner

Kran ved kran tegner deres skarpe silhouet mod himlen i Rotterdams lange havne-række. De ses, konkurrerende i højden med byens tårne og spir, længe før, man kommer til byen. Største-parten har deres plads på

kajerne og med en hæve-kraft fra 2,5 til 5 t. En snes stykker af dem, som har den anselige højde af 60 m, er endog i stand til at løfte 20 t, og rundt om i havnen findes flyde-kraner, af hvilke nogle kan hæve — 250 t!

I 1894 fik Rotterdam som den første fastlands-havn elektrisk drevne kraner. Omend de var drejelige og ambulante og havde en portal, der kunne spænde over 2 jernbane-spor, så kunne deres udlæg kun arbejde i en uforanderlig afstand af 13 m fra kran-aksen. Forbedringer indførtes med tiden, og omkring 1930 opsattes den første kippe-kran, der blev en formidabel succes og førte til anskaffelsen af flere, således at havnen i de næst følgende 9—10 år havde 120 heraf. Deres arm-fang (aktions-radius) kan strækkes fra 6,5 til 30 m, ja, for enkelte kraners vedkommende endog til 36. Ialt råder havnen over følgende kraner: 260 kaj-, 85 flyde-kraner og 26 flydende korn-sugere.

Rotterdam'eren siger om sin havn, at den blandt europæiske kolleger byder de hurtigste og billigste betingelser for transport af råstoffer. Og han motiverer det med følgende oplysninger som grundlag: når kranførereren i sit 15 m høje hus på en af de 12 losse-kajer (loading bridges) eller flyde-kraner ved en simpel håndbevægelse sætter kran-armen i gang, vil denne i sin grab, der har en vægt fra 4,5 til 6 t, kunne løfte fra 5,5 til 7,5 t kul, amerikanske, engelske eller polske, fra lasten og derefter anbringe dem enten i lægter, waggon eller på lager-plads. Ikke mindre end 160 gribe-kraner, den ene mere rationelt virkende end den anden, hører



En af havnens største kraner på svært arbejde

til havnens kran-park. Deres forskellige konstruktions-typer sætter dem i stand til at løfte gods af enhver art: sten-kul, grove koks, tunge eller lette slags erts, rå-phosfat, træ-stykker til papir-fabrikation eller kul-miner, tunge træ-stammer fra tropiske urskove, eller uhåndterligt skrot. Med 4 af sådanne grib-skovle i gang på et skib kan der losses 1000 t kul eller erts pr. time, hvilket igen betyder, at selv de største erts-dampere på en så kort tid som indenfor 20 timer atter kan være på Nordsøen!

I samme hurtige tempo går det, når en af havnens flydende korn-sugere på en time suger 250 t korn op fra last-rummet, vejer det af i mængder på 2 t og derpå anbringer det i en af de mange ventende lægtre eller flod-pramme, om ikke det skal oplagres i cellerne i de 5 store korn-siloer, der hver kan rumme 25.000 t korn, eller i „Graansilo Maatschepij“, der kan rumme — 89.000 t! Iøvrigt garanterer Rotterdam havn for, at et skib med en last på 9000 t korn bliver udlosset på 24 timer, ja, det er endog sket på 12—15 timer. Rekordens ligger på 7¼ time for 8000 t — en vældig flot præstation! Bortset fra sådanne rekord-tydelser var Rotterdam imidlertid allerede i 1930'erne i stand til som års-gennemsnit at ekspedere et større skib i løbet af 5 til 3 dage, takket være en smidig organisation, snævert samarbejde og rationelle arbejds-metoder, hævdes der.

Hvad varer som kul, inklusive bunkers, erts, træ, korn, rå-phosfat, skrot samt olie angår, da blev der ialt heraf lige før sidste verdens-krig årlig ekspederet

mindst 32,5 mill. t i Rotterdam, hvilket var 10 til 20 millioner mere end i nogen anden europæisk havn.

Af den samlede transport i Rotterdams havn udgør råvarerne langt den største del, nemlig 80 % af den totale. Resten, 20 %, er altså stykgods, der i rekord-året 1938 androg 8—9 mill. t, omtrentlig samme mængde af råvarer og stykgods tilsammen, der ekspederedes i Rouen og Glasgow, mere end i havnene Amsterdam og Stockholm og dobbelt så meget som i Dunkirk, Venezia, Bordeaux, Triest og Gent. Af de råvarer, som Rotterdam ekspederer, er ¾ fra eller til Europa, medens halvdelen af stykgods kommer fra eller går til Afrika, Amerika og Asien.

Af olien, vor tids mængde-vare, steg tilførslen heraf til Rotterdam fra 0,5 millioner i 1913 til 2,75 i 1938. Omkring sidste århundredskifte blev havnens uendelige rækker af olie-fade erstattet af tank-anlæg, og omkring 1930 på grund af udvidelser af havnene flyttedes olie-havnen længere ud ad floden, hvor den nu 20 km fra Nordsøen, tilligemed den efter krigen byggede olie-havn 2, dækker et område af vand og land på 625 ha.

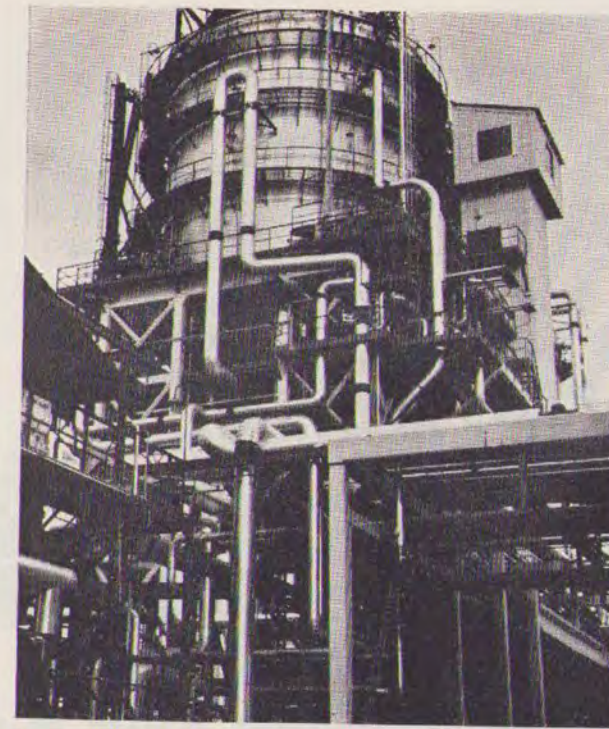
Tilsammen dækker de et vand-område på 110 ha, 10 km kaj-længde med 12 fortøjnings-pladser for de største rumsø-tankers. Endvidere er der god plads til lægtre, ligesom havnen er knyttet nær til jernbane- og vej-net. Gennem en rør-ledning under Maas ledes den olie, der skal raffineres, til den anden bred med de derværende raffinering-anlæg.

Rotterdam siger om sig selv, at den er friere end en frihavn! Allerede for et hundrede år tilbage blev transit-tolden ophævet med et penne-strøg, ligesom alle andre hindringer for trafikken mellem oversøiske punkter og Rhinen blev fjernede. Engang i 1930'erne androg transit-trafikken ikke mindre end ¾ af den sø-gående.

Rotterdam roser sig ydermere af at have billigste pris i hele Europa for ferskvands-levering til havnens skibe.

At havnen også rummer værfter for skibs-bygning og -reparationer, siger sig selv. De herunder hørende 20 flydedokke har en kapacitet på tilsammen 220.000 t, og staben af skibsværft-arbejdere er ca. 16.000 personer. Hertil kommer havnenes øvrige arbejdere i et antal af ca. 9000, der, hævder Rotterdam'erne, strejker sjældnere i forhold til andre havnes.

Den moderne mekanisering er også indført i pakhusene, idet de fortidige sække-vogne er afløst af motoriserede, moderne vogne af enhver type: traktorer med påhængs-vogne, selvstændige „yale“-vogne, trucks med elevator-gafler, der for eksempel kan stable tønder ovenpå hverandre o. s. v. Ingen hindring som de gamle toppede brosten møder vognene. For overalt, inde som ude, er grundfladen plan, takket være det nylagte „Stelcon“. Lager-arealet i skure og pakhuse indenfor sø-havnene (= modsat flod-) strækker sig over ikke mindre end 1½ mill. m². Kapaciteten af lager-rum er for korn-silos 215.000 t, for mineralsk olie i tanke 2 mill. t og for vegetabilsk 280.000 t. — Kun 8 % af hele havne-anlægget er mere end 50 år gammelt.



Denne „cat cracker“ i Rotterdams havn er en del af det olie-raffinaderi, der tilhørende „Bataafsche Petroleum Maatschappij“ (Royal Dutch Shell-afdeling) er det første i Europa og forsynet med den mest moderne teknik, hvorved bl. a. der udvindes gas, der anvendes af Rotterdam by og selv så langt som til Haag.

Ingen sluser, ingen broer —

Rotterdam roser sig af, at den søværts adgang til dens havn ikke generes af hverken sluser eller broer. Det er rigtigt nok! Ganske vist fører en bro over floden, men dens beliggenhed er øst for havnene, således at den i yderste fald kun kan være til gæne for flodgående fartøjer. Men den er uundværlig, omend den er så gammel som fra 1870'erne, idet den er det vigtigste bindeled mellem by-centrum og den del af byen, der tællende ca. 225.000 indbyggere ligger på Maas' syd-side. Den sekunderes af den langt vestligere liggende Maas-tunnel, et teknisk vidunder, der langt overgår den kendte, men forholdsvis gamle Elb-tunnel. Maas-tunnelen, 1070 m lang, og liggende 12 m under ebbe-vandstand, indviedes i 1942.

Som afløser for den ovennævnte gamle bro er en ny planeret. Og hvilken bro! Adgangen til den sker ad 3 tilkørsels-ramper, der fører op til en rundkørsel, med hvilken broen står i forbindelse. Under nævnte rundkørsel ligger en anden i gade-niveau, som er bestemt for almindelig gade-trafik. Bro-planen kan godt minde om den sindrigt konstruerede „Slusen“ i Stockholm, hvilken dog ikke fører over noget vand.

Enhver havne-by lever mere eller mindre af sin havn. For Rotterdams vedkommende bliver det endog mest, hvilket ikke alene ses af tilsvarende udslag på dens børs (dens bygning fra 1940 den funkis-dristigste i verden!), men også — og navnlig — af dens berømte markeder, såsom korn-markedet, der er et af de vigtigste i Europa, samt tobaks-auktionerne, ved hvilke der

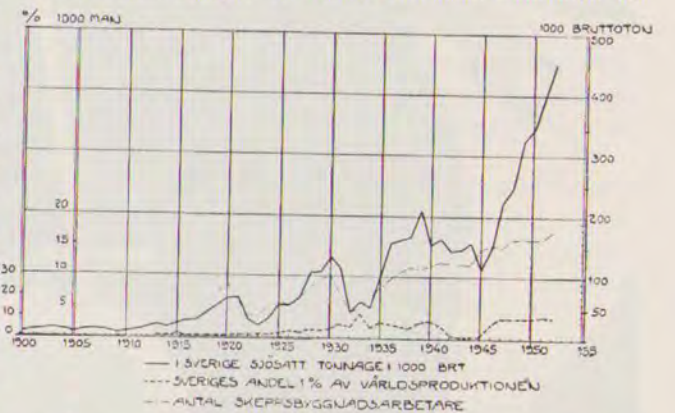
årligt afsættes i hundred-tusindvis af baller tobak. Andre vigtige omsætnings-varer er kaffe, the, cacao, bomuld, frugt, skind, olie-frø, sukker, uld, gummi, terpen-tin, tin, kobber, malm, spise-olie, fedt, krydderier, der ligesom tobak er en meget gammel handels-vare på stedet, og så først og fremmest kul fra Rhin-farten. Så — som havne-farten er vokset, er byen det i tilsvarende grad. Fra 120.000 indbyggere i 1870 til 800.000 i dag, heri medregnet for-havnene Vlaardingen og Schiedam. — Men, så midt i den foran nævnte statistiske stor-ladenhed og eventyret om byens hastige udvikling virker det overraskende at høre, at mindste-parten af de havnen anløbende søgående skibe er hollandske! Et minus og en kompliment på een gang! —

Rotterdams havn af i dag, fuld af vivacitet, med sin uoverskuelige udstrækning, sit virvar af bassiner, sin mangfoldighed af alskens skibe og larmen af spils og tårnhøje kraners lastning eller losning er et såre interessant studie for enhver elsker af søen og dens liv — det være sig sømanden, som er kommet søværts, eller turisten, som er kommet landværts. Begge vil føle pustet af Rotterdams gamle motto, det, der ses i dens våben: „Stærkere gennem modgang“.

Carl Østen

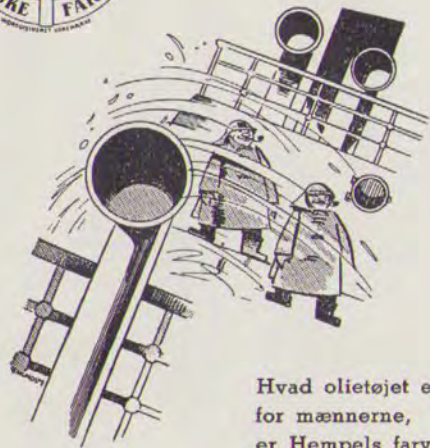
Sveriges skibsbygning

I årsheftet bragte vi en interessant artikel af Gösta Kaudern om Sveriges skibsbygnings-industri i efter-krigsårene. Ved en fejltagelse var udeladt en cliché visende erhvervets udvikling fra år 1900 til i dag. Da kurvens oplysninger sikkert vil interessere mange af vore læsere, bringer vi hermed clichéen. Som man vil



se, betegnedes den første verdenskrig en opgang for svensk skibsbygning, men derefter fulgte en depression i begyndelsen af tyverne. Så fulgte en ny opgang i slutningen af tyverne, der 8-9 år senere efterfulgtes af endnu en depressions-periode. Oprustningerne for den anden verdenskrig havde imidlertid en ny konjunktur til følge. På grund af den standsede eksport betegnede krigsårene en nedgang i produktionen, men efter krigen fulgte en kraftig højkonjunktur, der som følge af Korea-krigen har vedværet indtil nu. For øjeblikket er denne højkonjunktur for værfternes vedkommende ved at aftage.

Hempel har alle slags farver til alle slags skibe!

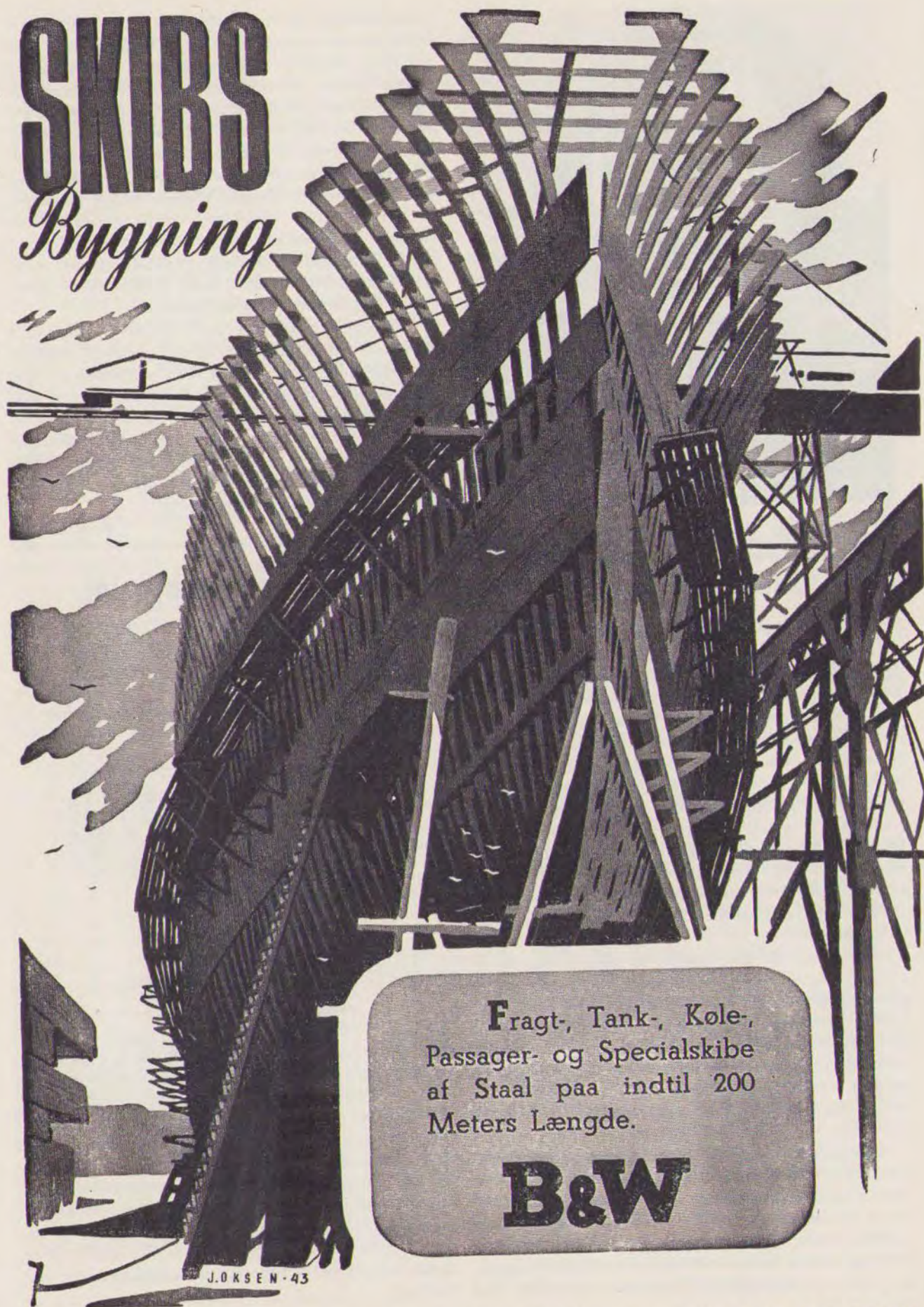


Hvad olietøjet er for mændene, er Hempels farver for skibene!

J. C. Hempel's Skibsfarve-Fabrik A/S

Amaliegade 8 . C. 3842

SKIBS Bygning



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

B&W

J. OKSEN - 43

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

Fra Værft · Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. juli 1953



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 Progrer'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. 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 Svenningsen
Det Store Nordiske Telegrafskab 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/S SAMOA

Tirsdag den 9. juni 1953 afleveredes fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin og Skibsbyggeri's skibsværft på Refshaleøen fragtmotorskibet „Samoa“, nybygning 688, kontraheret af Aktieselskabet Det Østasiatiske Kompagni, København.

Skibet er bygget til Lloyd's Register of Shipping's højeste klasse + 100 A. 1. (med dimensioner svarende til en middeldybgang af 8,306 m) + R. M. C.

Hoveddata for „Samoa“ er:

Længde mellem
perpendikularer 138,99 m
Største bredde på spant ... 19,05 m
Dybde til øverste dæk 11,66 m
Dybde til 2det dæk 9,07 m
Dybgang, ca 8,30 m
Dødvægt, ca 10.100 ts
Fart på lastet prøvetur, ca. 16,8 knob

Skibet er et enkeltskruet motorskib med to gennemgående dæk, fremfaldende stævn og krydserhæk. Maskinrummet er midtskibs, og der er 3 lastrum foran samt 2 lastrum agten for dette. Den agterste del af last 3 og forreste del af last 4 er arrangeret med 4 højtanke til transport af vegetabilisk olie. I last 3 på mellemdæk er indrettet 2 lastkølerum med et samlet rumfang på 233 m³. Thomas Ths. Sabroe & Co. har

leveret kølemaskineriet for last og proviantkølerum.

Rigningen består af 2 bipodemaster, 1 bipodlademast samt 2 almindelige lademaster ved brofront. Lugerne betjenes af ialt tolv 5 ts lossebomme. Desuden er der to sværbomme for henholdsvis 60 og 20 ts. På badedækkets agterkant er anbragt to 3 ts dæskraner for nr. 4 luge.

Alle lossespil er elektrisk drevet, og de er ligesom styremaskine, ankerspil og de to dæskraner leveret af Thomas B. Thrige.

Skibet er midtskibs forsynet med tre 7,3 m aluminiumsredningsbåde og en 7,6 m aluminiumsmotorredningsbåd af Nauta-Boat Co.'s fabrikat. Bådene betjenes af gravity-davider af Schat's konstruktion. Agter er anbragt to 4,88 m joller af Kalmar fyr.

I huset midtskibs på promenadedæk er der indrettet aptering for 12 passagerer i 4 dobbelt- og 4 enkeltkamre, alle med eget bad. Kamrene er udført med skodder af Waverite og forsynet med møbler og døre i behandlet mahogni. Bordplader er belagt med grøn Waverite. På samme dæk findes rygesalon, der er anbragt på forkant, medens spisesalon er agter. Skodderne er udført af



G. W. Frydenlund & Søn

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

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS



„Samoa“ på prøvetur

Warerite. Møbler i spisesalonen er udført i teak, medens møbler i rygesalonen er i nøddetræ. I begge saloner er bordene belagt med Warerite.

På kommandobro er der aptering for kaptajn og lods. Kaptajnens aptering er indrettet med separat soverum samt bad og WC. Skodderne er af hvidlakeret møbelplade. Møbler er udført i poleret mahogni, og borde er belagt med Warerite.

På bådédæk er indrettet aptering for maskinchef, maskinofficerer og dæksofficerer. Disse kamre har hvidlakerede skodder samt møbler i behandlet mahogni og bordplader belagt med Warerite. Maskinchefen har endvidere separat soverum samt bad og WC.

På dette dæk er yderligere anbragt hospital, radio- rum og opholdsrum for officerer. Dette opholdsrum har skodder af Warerite samt møbler og døre i behandlet, naturfarvet elm. Bordene er belagt med Warerite.

I midtskibs hus på øverste dæk er indrettet aptering for assistenter, aspiranter og kabyspersonale samt messer for disse. Endvidere messer for officerer og mand- skab. Skodderne, undtagen i messer, består af hvid- lakeret møbelplade, medens møblerne er af behandlet eg. I officerers samt assistenters messe er skodderne af Warerite, møblerne af behandlet, naturfarvet elm. De øvrige messer har skodder i behandlet eg i halv højde og er iøvrigt hvidlakerede.

Agter i poopen findes aptering for mandskab. Alle

kamre undtagen 2 er eenmandskamre. Møblerne er her udført i behandlet eg. På poopdæk er indrettet opholdsrum for mandskab. Rummet har skodder af Warerite og møbler i behandlet eg, bordene er belagt med Warerite.

Saloner og kamre er opvarmet ved damp og elek- triske ovne.

I agterkant af midtskibs dækshus er indrettet kabys med elektrisk komfur og bageovn af Vesta's fabrikat. Der findes desuden alt nødvendigt moderne køkken- maskineri. Fra kabyssen fører en elektrisk elevator til det ovenover liggende spisesalonspantry.

Proviantrummet findes under kabyssen og består af et tørproviantrum og et køleproviantrum opdelt i rum for fisk, kød, grøntsager, frugt og øl.

I dækshuset mellem luge nr. 4 og 5 er der rum for maskinvaskeri med maskiner leveret af Georg E. Ma- thiasen, samt elektrisk værksted, smedie og en messe for havnearbejdere.

M/S „Samoa“ er forsynet med de mest moderne navigationsmidler såsom radiopejler, radar, gyrokom- pas med selvstyrer, ekkolod, elektrisk log, etc.

CO₂ brandslukning med røgmelder er installeret for bekæmpelse af brand i last- og maskinrum. Yder- ligere er installeret et Ellehammer skumslukningsanlæg.

Hovedmotoren er en B&W direkte omstyrbar, syv- cylindret, enkeltvirkende, totakts krydshovedmotor på 1600 mm med udstødsventiler og forsynet med turboladning.

Motoren, der har en cylinderdiameter på 740 mm og en slaglængde på 1600 mm, yder ved normal kon- tinuerlig drift 8750 EHK svarende til 9870 IHK ved 115 omdrejninger pr. minut og et indiceret middeltryk på 8 kg/cm².

Dette er en forøgelse på 35 % i EHK sammenlig- net med den ikke-turboladede motor med samme dimensioner og omdrejningstal.

I sammenligning med en nicylindret hovedmotor uden turboladning, som udvikler 8300 EHK ved 115 omdr./min., er den opnåede besparelse 30 % i vægten og 20 % i længden af hovedmotoren, hvilket svarer til en reduktion af maskinrummets længde på 3 spantefag.

Endvidere er der opnået en reduktion i størrelsen af startluftbeholdere, kompressorer, fersk- og saltvands- kølepumper og smøreoliepumper foruden en reduktion af kraftforbruget svarende til nedsættelsen af hoved- motorens cylinderantal fra 9 til 7.

Til forskel fra tidligere totakts motorer uden turbo- ladning er motoren ikke forsynet med kædetrukne skylleluftblæsere.

Skylleluften leveres af 2 centrifugalblæsere, hver direkte koblet til en turbine, som drives af motorens udstødsgas. Fra turbinerne føres gassen til en udstøds- gaskedel, der tillige tjener som lyddæmper for hoved- motoren, og som er i stand til at udvikle den samme mængde damp, som i en ikke turboladet motor med samme ydelse. Der er indskudt luftkølere mellem blæ- serne og skylleluftbeholderen, og skylleluften køles til en temperatur, der ligger ca. 10° over kølevands- temperaturen.

Som en nødhjælp for det lidet sandsynlige tilfælde, at begge turboblæsere skulle haverere samtidig, er der installeret en lille elektrisk drevet nødblæser, som vil kunne give skibet ca. 60 % af den normale fart.

Bortset fra påbygningen af turboladerne og ude- ladelsen af de kædetrukne skylleluftblæsere er motoren af normal konstruktion.

B&W og deres licenshavere havde i midten af marts leveret 1 og i ordre 47 turboladede anlæg med ialt 349 cylindre.

Hjælpmotorerne består af tre enkeltvirkende, fire- takts, firecylindrede trunkmotorer, hver direkte koblet til en jævnstrømsdynamo, der kan yde 120 kw ved 220 volt.

Dieselmotorernes cylinderdiameter er 245 mm, slag- længden 400 mm og ydelsen 180 EHK ved 400 omdr./ min.

Både hovedmotor og hjælpmotorer er indrettet således, at de foruden med dieselolie også kan drives med kedelolie, og der er derfor i maskinrummet instal- leret 2 brændselolieseparators af moderne, selvrensen- de type, ligesom der findes brændselolieforvarmere, og tankene for kedelolie er forsynet med varmeslanger.

Lodsfartøjet Stockholm

Fra Helsingborg Varfs AB afleveredes den 29. maj lodsfartøjet „Stockholm“ til Kungl. Lotsstyrelsen i Stockholm.

„Stockholm“ er et søsterskib til de tidligere fra Helsingborg Varfs AB leverede lodsfartøjer „Malmö“ og „Gävle“, men er til forskel fra disse 3 m længere.

Hoveddimensionerne er:

Længde overalt	40,05 m
Længde mellem perpendikularerne ...	36,60 m
Største bredde på spant	8,80 m
Dybde til hyttedæk	5,50 m
Dybde til forreste arbejdsdæk	4,89 m
Dybgang til konstruktionsvandlinie	3,20 m



Lodsfartøjet „Stockholm“ på prøvetur

Spantestancen er 600 mm.

Skroget er af Helsingborg Varfs AB bestilt hos AB Norköpings Varv och Verkstad, hvorefter skibet er ud- rustet i Helsingborg.

Fremdrivningsmaskinen er en NOHAB dieselmotor type ML-4, omstyrbar, firecylindret, totaktsmotor med direkte indsprøjtning.

Desuden er skibet forsynet med to generatoraggre- gater, hver på 60 kw og et på ca. 15 kw.

Drivskruen er en KAMEWA-propeller med tre stilbare blade.

Styremaskinen er fra Karlstads Mek. Verkstad og ankerspil og dæksspil fra ASEA.

Skibet er forsynet med to master, en lastluge på det forreste arbejdsdæk, to spil, to lastbomme for 10 tons løft, og lastens rumfang er 130 m³.

På apteringsdækket agter findes sovekammer for lodsdirektøren, kammer for lodsinspektøren, to reserve- kamre, baderum samt styremaskinrum. Midtskibs fin- des om sb kabys, officersmesse samt kamre for styr- mand og maskinist. Forude findes fem kamre for mandskabet, kammer for fyrbesætning, kammer for kokken, reservekammer, mandskabsmesse, stirrids, pro- viantrum, kølerum samt baderum for officerer.

I dækshuset er der salon, stirrids, skrivestue, WC for lodsdirektøren og officerer. På bådédækket styre- og bestikhus samt kommandobro.

Skibet er bl. a. udstyret med radar, ekkolod, SAL- log, gyrokompas, radiotelefon og radiopejler.

SKIBSFARVER
BROWN PRIMOCON til stålskibe
over vandlinjen
SILVER PRIMOCON til stålskibe
under vandlinjen

- siden 1899 **International Farvefabrik A/S**

M/T Vivex

Fra Götaverken blev d. 28. maj motortankskibet Vivex på 17 520 tons d.w. afleveret til Rederi AB Trans-Ex, Göteborg.

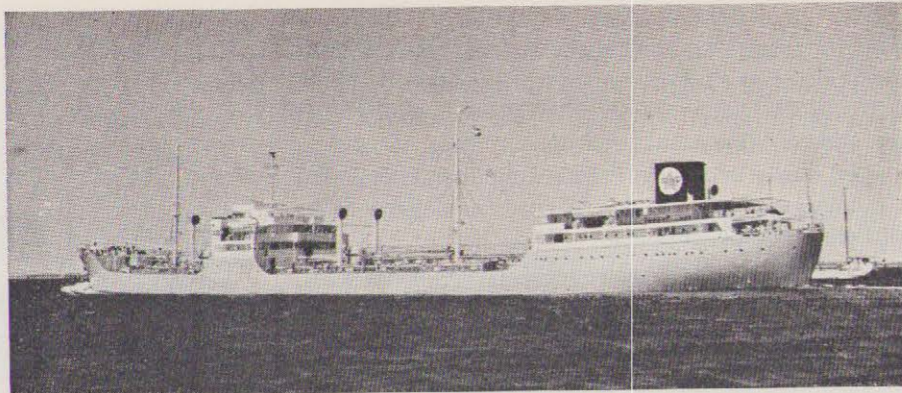
Vivex er et søsterskib til de mange andre tankskibe af denne størrelse, som væftet har bygget i den senere tid. Skroget er helsvejst og har langskibs spanter og er forsynet med korrugerede langskibs og tværskibs skodder af Götaverkens type.

Skibet er klasset i Det Norske Veritas højeste klasse og har hoveddimensionerne:

Længde overalt	167,6 m
Største bredde på spant	20,1 m
Dybde	12,0 m
Middeldybgang på sommerfribord ...	9,2 m

Lasttankene rummer 23 400 m³. De to pumperum har hver to pumper med en kapacitet på 400 tons i timen hver.

Skibet er forsynet med al moderne udrustning som f. eks. radar, gyrokompas, SAL-log etc. Götaverkens



M/T „Vivex“ på prøvetur

lastfordelingsapparat Iodicatorn indgår også i udrustningen.

Besætningen får rummelige og smukt indrettede kamre, messer og opholdsrum.

Det nye skib gør 14,5 kn på fuld last.

Hovedmotoren er en svejst nicylindret, enkeltvirkende totakts dieselmotor af Götaverkens konstruktion og fremstilling. Cylinderdiametern er 680 mm og slaglængden 1 500 mm. Ved 112 omdrejninger pr. minut udvikler den 8 300 i.h.k. Ligesom hovedmotoren er også hjælpemotorerne af Götaverkens konstruktion og fabrikat.

M/T Örbyhus

Den 29. maj afleveredes fra Kockums Mekaniska Verkstads AB i Malmö motortankskibet Örbyhus til Trelleborgs Ångfartygs AB, Trelleborg.

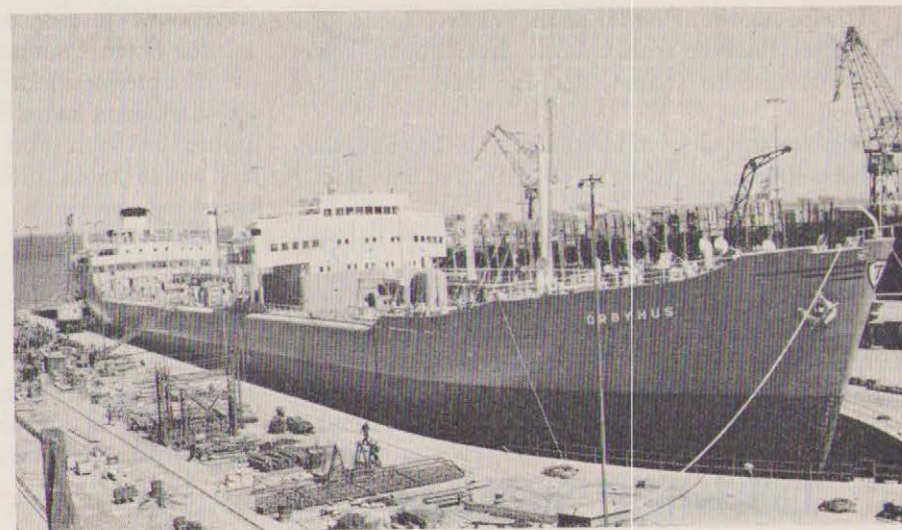
M/T Örbyhus, som blev sat i vandet d. 16. februar i år, er af værftets 19 000 tons standardtype og bygget helsvejst til Lloyd's Registers højeste klasse som tankskib med hytte, brohus og bak. Det har ti midtskibs- og ti sidetanke, delt i tre afdelinger af kofferdamme.

Foruden lastolietankene, der rummer 27 000 m³, er der forude et tørslastrum på ca. 820 m³.

Skibet har følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	169,6 m
Længde mellem perpendikulærerne ...	160,0 m
Største bredde på spant	22,0 m
Dybde	12,2 m
Dybgang på fuld last	9,2 m
Nettodrægtighed efter svensk måling	9740 RT
Bruttodrægtighed efter svensk måling	13085 RT

Fremdrivningsmaskineriet, som består af en nicylindret, totakts, enkeltvirkende Kockum-MAN dieselmotor,



M/T „Örbyhus“

der udvikler ca. 8 100 a.h.k. ved 115 o/m, beregnes at give skibet en fart af 15 kn fuldlastet på prøvetur.

Til pumpning af lastolie findes i to pumperum fire dampdrevne lastoliepumper hver med en kapacitet på 190 ts/tim. Damp til disse pumper såvel som til spil, ankerspil, varmespiraler i lastolietankene etc. tages fra to i agterkant af motorrummet opstillede kedler med en sammenlagt hedeblade på 460 m² og et arbejdstryk på 10,5 kg/cm².

Desuden findes en mindre udstødsgaskedel, som i søen kan udnytte en del af varmen i hovedmotorens udstødsgas.

Til drift af de fleste hjælpemaskiner i maskinrummet, som pumper, separatorer etc., den elektriske styremaskine, til belysning og ventilation af apteringen, kabyskomfur, radio samt navigationsinstrumenter findes i maskinrummet tre dieseldrevne vekselstrømsgeneratorer, to med hver en effekt på 275 kVA og en på 188 kVA samt en dampdrevne generator på 95 kVA.

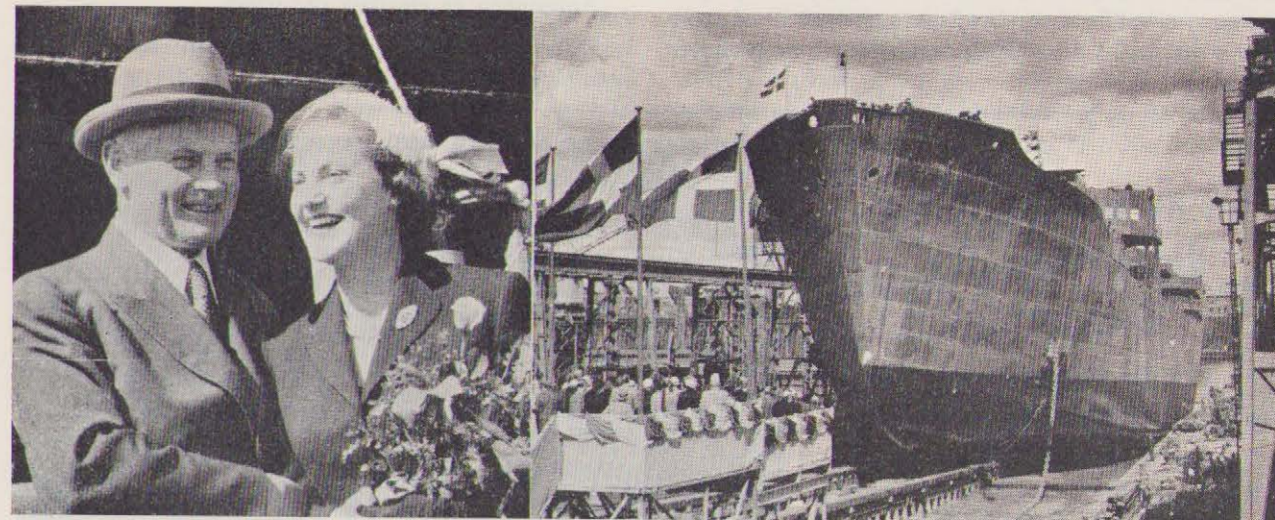
Mandskab og underofficerer bor i hytten og økonomipersonale og maskinister i et dækshus på hyttedækket, hvor der også findes messer og opholdsrum for mandskab, økonomipersonale og underofficerer. Maskinchefens og maskinofficerernes kamre findes i et dækshus på agterste bodedæk og styrmændene og kaptajnen i dækshuse på brodækket og bodedækket midtskibs. Kaptajn, maskinchef, overstyrmand og 1. maskin-

møster har hver opholdsrum og sovekammer. Desuden findes til rederen aptering bestående af opholdsrum og soverum.

I navigationshuset på kommandobroen findes foruden de sædvanlige navigationsinstrumenter også ekkolod, gyrokompas med selvstyrer, radar, radiopejler og SAL-log.

Skibet er luftkonditioneret med AB Svenska Fläktfabrikens nye system Indivent, som kan opvarme eller nedkøle apteringen. Med sin individuelle regulering giver dette system enhver mulighed for selv at bestemme luftmængde og temperatur.

Efter godkendt prøvetur i Øresund blev skibet overtaget af skibsreder Jarl Malmros.



Fra „Amphion“s søsætning. Til venstre gudmoderen, fru Karin Högberg, og direktør Gösta Sundevist

M/T Amphion

Den 1. juni søsattes ved Kockums Mekaniska Verkstads AB i Malmö et ca. 16.500 tons tankskib til Rederiaktiebolaget Amphion, Stockholm. Skibet fik af fru Karin Högberg i dåben navnet „Amphion“.

Dimensionerne er følgende:

Længde mellem perpendikulærerne ...	152,4 m
Største bredde på spant	20,3 m
Dybde	11,5 m
Dybgang på fuld last	9,1 m

Fremdrivningsmaskineriet, som består af en syvcylindret, totakts, enkeltvirkende Kockum-MAN dieselmotor, der udvikler 6300 AHK ved 115 o/m, beregnes at give skibet en fart på 15 kn fuldlastet på prøvetur.

„Amphion“ bygges til højeste klasse i Lloyd's Register som helsvejst tankskib med to langskibs skodder, og har et tankrumindhold på ca. 23.200 m³ fordelt på 20 forskellige tanke, som er delt i to dele ved en kofferdam.

Til pumpning af lastolie findes i et midtskibs pum-

perum tre lastoliepumper hver med en kapacitet på 390 ts/tim.

Som brugeligt i tankskibe bor kaptajnen og dæks-officererne i dækshuset midtskibs, medens maskinofficererne, underofficererne, økonomipersonalet og mandskabet har deres aptering agter i hytten og i dækshuse på hyttedækket og agterste bodedæk.

Der er i alle henseender sørget for besætningens velbefindende ombord. Således har den største del enmandskamre, kun drengene og nogle af de yngste af dæks- og maskinpersonalet bor i tomandskamre. Desuden findes særlige opholdsrum og messer for alle besætningskategorier. Vaskeri med vaskemaskine, centrifuge og rulle bliver også installeret.

Skibet skal i alle retninger udrustes moderne med bl. a. de nu almindelige navigationsinstrumenter rader, gyrokompas, ekkolod, SAL-log og radiopejler foruden den obligatoriske radiostation.

Blandt de nærværende ved søsætningen mærkes kaptajn P. Scholling-Borg samt skibsrederne Emanuel og Ake Högberg.

Fra AB Ekenbergs Varv søsattes den 29. maj nybygning 202, „Mars“ til E. B. Aaby's Rederi A/S, Oslo.

Skibet, der er et shelterdækket fragtskib, har følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	111,0 m
Største bredde på spant	14,8 m
Dybde til shelterdæk	9,3 m
Dybgang	6,3 m
Dødvægtskapacitet	4.300 ts
Lastrumskapacitet	8.200 m ³ grain

Hovedmotoren er en dieselmotor leveret af Burmeister & Wain på 3.000 BHK ved 150 o/m. Hjælpe-maskineriet består af tre diesellaggregater på tilsammen 330 kw ved 220 volt og hjælpeaggregat til brug i havn på 18 kw.



„Mars“ efter søsætningen

Maskineriet er anbragt midtskibs med et lastrum agten for og to lastrum foran for.

Fem lastluger betjenes af 10 elektriske spil.

Apteringen er elektrisk opvarmet.

Skibet skal forsynes med alle moderne navigationsinstrumenter.

En ny epokegørende dieselmotor fra Götaverken

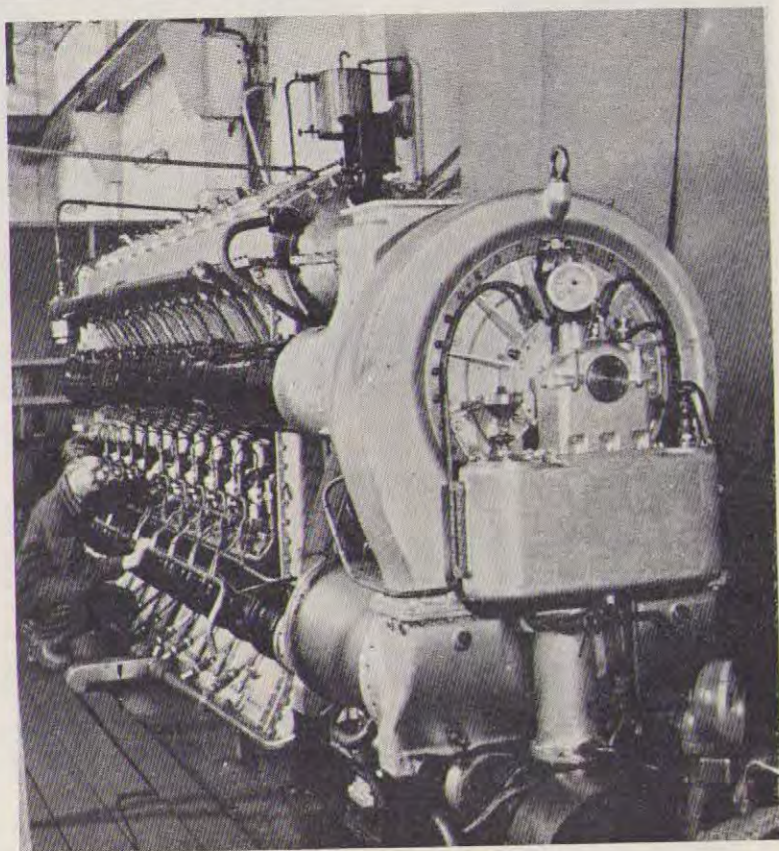
Den første hurtiggående, højtryksoverladede totaks marinemotor kan nu leveres

I Götaverkens maskinværksted har man i disse dage afsluttet prøverne med en helt ny motortype, som er konstrueret ved værftets maskinkonstruktionsafdeling under ledelse af overingeniør Erik Johansson. Den nye motor er en hurtiggående totaks dieselmotor med stor overladning og modgående stempler.

Motoren, som skal gå under navnet TOP-motoren (en forkortelse af Turbocharged Opposed Piston Engine), er den første af sin slags, og den er patenteret i et stort antal lande. Man ved, at motorfabrikanterne i udlandet i de senere år har arbejdet med at konstruere motorer efter lignende linier, men hidtil er der ikke offentliggjort noget om, at disse forsøg har ført til et endeligt resultat, og Götaverkens motor turde derfor være den første fuldt funktionsduelige, der er bygget.

Motoren er først og fremmest beregnet for hurtiggående orlogsskibe — især lettere enheder — men kan også i fremtiden bruges i handelsskibe. I dette tilfælde vil man dog gå ind for en noget afvigende udformning.

Den nye motor kan betragtes som et resultat af den stræben for at få frem lette, i rumfang små, men



Den nye Götaverken-motor

kraftige dieselmotorer, som i de seneste år har gjort sig mere og mere gældende også på skibsmaskineriernes område.

Den nu færdigbyggede motor har ti cylindre og en maksimal ydelse på 3000 AHK ved 975 o/m og kan omstyres direkte. Motorens ydelse er normalt 2500 AHK ved 920 o/m.

I modsætning til en almindelig skibsdieselmotor har den nye motor to krumtapaksler, en øverste og en

nederste, på hvilke de modgående stempler arbejder. Krumtapakslerne er forbundne med hinanden gennem en tandhjulstransmission, og den nederste aksel er direkte forbundet til skrueakslen.

I hver cylinder findes to modgående stempler, og forbrændingsrummet ligger mellem dem. Cylinderdiametere er 180 mm og slaglængden for hvert stempel 230 mm, som giver en sammenlagt slaglængde af 460 mm pr. cylinder.

Motorens spuling og opladning sker med en udstødsgasturbinedrevet turbokompressor af Götaverkens konstruktion og tilvirkning. Kompressoraggregatet er udført med et turbinehjul og et kompressorhjul af centrifugaltypen. Kompressoren går maksimalt 16.000 o/m, og den komprimerede luft har et tryk på 2,6 atmosfærer.

Ved motorer med et så stort omdrejningstal og så højt forbrændingstryk, som TOP-motoren har, må man stille særlige krav til materialet, og det er meget omfattende prøver og eksperimenter, som ligger bagved fastsættelsen af materialets sammensætning i de forskellige motordele. Andre problemer, som også rejste sig ved konstruktionen af en ny motor som denne, og som har krævet meget beregnings- og eksperiment-

arbejde, er dimensioneringen af hver motordel, godstykkelser, kølingsproblemer etc. Det er årevis forberedelser, der ligger bag den nu færdige motor.

Motorstativet er en svejst stålkonstruktion, medens kompressorhuset er støbt af letmetal. Vægten af motor med spule- og opladningskompressor samt luftkølere er 8 tons, hvilket svarer til 2,67 kg/AHK. En almindelig dieselmotor til handelsskibe på 3000 AHK har i støbt udførelse en vægt af ca. 67 kg/AK og i svejst udførelse ca. 50 kg. Selv om disse tal ikke direkte kan sammenlignes med den nye motors — da den i sin nuværende form særlig er beregnet til lettere orlogsskibe — så giver de dog en forestilling om, at den nye motor har en opsigtsvækkende lav vægt i forhold til sin ydelse. Lægger man hertil, at motoren takket være sin sammentrængte form kun optager forholdsvis lille plads ombord, så kan man konstatere, at man har nået, hvad man har stræbt efter: en lille, let marine-dieselmotor med meget høj ydelse.

Et yderligere plus for den nye motor er, at brændstofforbruget ved prøverne har vist sig at være lille, og motoren turde derfor også ud fra et økonomisk synspunkt være fordelagtig.

Rederiet J. Lauritzen har overtaget det første frugtkøleskib af en serie på tre

Den 19. maj afleverede Helsingør Værft M/S „Mexican Reefer“. Prøveturen foregik i Sundet under overværelse af flere gæster: skibets navnemoder, fru Kirsten Drachmann, fuldmægtig O. Michelsen, kaptajn K. G. Nilsson, Buenos Aires, og underdirektør S. M. Krag, Ålborg.

Rederiet repræsenteredes af skibsrederne Ivar og Knud Lauritzen samt flere af rederiets ledere. Som bekendt blev „Mexican Reefer“ navngivet af en af kontorets damer, og i prøveturen deltog nu de ni kvindelige medarbejdere, som havde været med til lodtrækningen om navngivningen, og som alle har været ansat i rederiet i en årrække.

„Mexican Reefer“ er det første af de tre frugtkøleskibe, som rederiet har kontraheret efter krigen — et fra Helsingør Værft og to fra Ålborg Værft — til udvidelse af rederiets køleskibsflåde, der var grundlagt i 30'erne. Ved krigens begyndelse ejede rederiet syv af disse skibe, men under krigen blev køleskibsflåden reduceret med fire skibe, således at der kun var tilbage M/S „Indian Reefer“, M/S „Egyptian Reefer“, M/S „African Reefer“, hertil kom dog også M/S „Argentinean Reefer“, der var bestilt før krigen, og som blev oplagt i København efter færdiggørelsen i krigsårene.

Den nye Reefer-serie bliver væsentlig større i tonnage end de ældre både, men skal ligesom disse væsentligst indsættes i frugtfarten. Skibene bærer navnet „reefer“ som efternavn, hvilket er et populært udtryk i Amerika for kølerum. Forretningsfolk i Amerika, der hører skibenes navn nævne, vil følgelig straks kunne forstå, at det drejer sig om køleskibe.

Den smukke frugtbåd er bygget som åben shelter-

dækker med lang bak over lugerne nr. 1 og 2. Forstævnen er en fremadhældende pladestævn, og hækken er en krydserhæk af samme form som ved rederiets tidligere køleskibe. Midtskibs-opbygningen er stamlinieformet og er ført agterover omkring luge nr. 4 for at skaffe plads til den meget udvidede aptering. Poophuset agter, som også er udvidet meget, tjener til beboelse og opholdsrum for den menige besætning, hvis spisesesser findes midtskibs.

Skibets hoveddimensioner er:

Længde overalt	124,7 m
Dybgang fuldt lastet	ca. 7,0 m
Dødvægten er	ca. 4.100 tons
Nettoindhold af isolerede lastrum er	ca. 6.400 m ³
Farten frugtlastet	ca. 18 knob

Der er 5 luger og ti 5 tons bomme med 5 tons elektriske spil. Luggedækslerne er af stål. Der er 14 isolerede lastrum, og lasten kan nedkøles til -20°C. Skibet er bygget således, at det kan opfylde selv

TELEFONMATERIEL AF ENHVER ART



TELEFON FABRIK AUTOMATIC A/S
AMALIEGADE 7
KØBENHAVN

de strengeste krav, der stilles til en sikker transport af laster, der skal køles eller fryses, d. v. s. der kan transporteres alle arter af frugt og endvidere kød og lignende produkter.

Ved indretningen af apteringen har man fulgt rederiets praksis, dog er der foretaget væsentlige udvidelser og forbedringer. Bl. a. kan nævnes, at alle saloner og spisesmesser er forsynet med „air conditioning“, og alle opholdsrummene ombord er som altid i rederiets skibe udsmykket med malerier af unge danske kunstnere.

Det kan også nævnes, at der findes hobbyværksted, veludstyret mørkekammer, stort svømmebassin og vaskeri med de nødvendige vaskemaskiner og strygemaskine.

Ved konstruktionen af skibet er der taget væsentlige forholdsregler for at brandsikre. Ved isoleringen af lastrum er benyttet glasuld i stedet for kork, og i stedet for træklædning udenpå kork er der her anvendt aluminium, d. v. s. at den ret store brandfare, som før fandtes i korkisolerede køleskibe, nu er fjernet.

Også den store aptering er brandsikret efter de nye erfaringer, idet apteringen er delt op med brandsikre skodder, ligesom de øvrige skodder er udført af brandhæmmende materiale. På broen er der installeret røgmeldeanlæg, der tilkendegiver, hvis der er røgudvikling i et lastrum. Der findes kulstyreslukningsanlæg både til lastrum og maskinrum, og et stort skumslukningsanlæg, væsentligst beregnet for maskinrummet, men det kan også benyttes ved apteringsbrand. Derudover findes de normale slukningsanlæg med vand og håndildslukkere.

Skibet er dobbeltskruet og har to hovedmaskiner af Burmeister & Wain's fabrikat, type 850-VTF-110. Hovedmaskinerne er tilsammen i stand til normalt at udvikle 8480 IHK.

Det store kølemaskineri, der er leveret af Atlas, har nødvendiggjort, at der findes fire sekscylindrede supercharge hjælpemotorer, der hver udvikler 490 EHK.

De tilhørende dynamoer er hver på 325 kw.

Skibet føres af kaptajn *Rasmus Knudsen* med *K. Beck* som maskinchef.



Til venstre glider „Simona“ i vandet. Til højre gudmoderen, fru Plahte, sammen med skibsreder Axel V. Eitzen og direktør L. Elge Hagelin

M/T **Simona**

Fra Uddevallavarvet søsattes den 28. maj motortankskibet „Simona“ til rederiet Tschudi og Eitzen, Oslo.

„Simona“'s hoveddimensioner er følgende:

Længde overalt	162,2 m
Største bredde på spant	19,5 m
Dybde	11,7 m
Dybgang	9,1 m
Dødvægt	16.200 ts
Tankkapacitet	20.950 m ³
Kapacitet af tørlasterum	850 m ³ grain

Skibet bliver udrustet med en totakts, enkeltvirkende dieselmotor af MAN's tilvirkning og type, ydende ca. 6300 AHK ved 115 o/m. Den har syv cylindre

med en diameter på 780 mm og en slaglængde på 1400 mm. Den kontraherede fart er 14,5 kn.

Skibet bygges til højeste klasse i Det norske Veritas som helsvejt takslib og forsynes med to gennemgående langskibs skodder. Både de langskibs og de tværskibs skodder er korrugerede.

For pumpning af lastolie installeres fire lastolepumper, hver med en kapacitet på 400 tons vand i timen. De er fordelt i to pumperum.

Mandskabet bor overvejende i enmandskamre, og der findes rummelige opholdsrum og messer for officerer, underofficerer, økonomipersonale og mandskab.

Dæksofficererne bor midtskibs, medens maskinofficererne, underofficererne og mandskabet bor agter.

Den nautiske udrustning bliver af højeste klasse.

Motorfærgeren **Deutschland**

til ruten **Gedser-Grossenbrode**

Med den nye motorfærge „Deutschland“, som skal gå fra Gedser til Grossenbrode, er trafikmulighederne mellem Danmark og det sydlige udland blevet forbedret i høj grad, hvilket også vil blive mærkbart på færgefarten over Storebælt. Der vil nu blive sejlet tre dobbeltture om dagen, og foruden biler vil også gennemgående vogne blive overført.

Efter de første overvejelser om færgens kapacitet, fart etc. blev der udarbejdet et projekt til en færge med en længde på 135 m. Da imidlertid besejlingen af Gedser havn i hårdt vejr er af en sådan natur, at man ikke fandt den tilstrækkelig sikker, blev projektet omarbejdet til en længde af 114,55 m. Det var oprindelig meningen, at de tre spor i begge ender skulle føres sammen til et, men med den formindskede længde var det ikke muligt at få den samme nyttige sporlængde på denne måde. Derfor er færgen gjort bredere agter, så de tre spor ikke løber sammen der. I Grossenbrode er derfor et nyt færgeleje med en tresporet klap blevet bygget. Forenden er bygget, så den passer til færgelejerne ved Storebælt. I Gedser er det ene færgeleje blevet ombygget til Storebælt-formen, så „Deutschland“ kan bruge det. Alle fremtidige færgenbygninger til fart mellem Danmark og Tyskland vil af tyskerne få samme for- og agterformer som „Deutschland“.

„Deutschland“ er bygget til Germanischer Lloyd's klasse 100 A/4K „med fribord 2,55 m“ (E+). Derudover blev lokale isforstærkninger anbragt. Desuden er der ved konstruktionen fulgt de internationale fribordsforskrifter, den internationale konvention til beskyttelse af menneskeliv på søen af 1948 samt forskellige tyske forskrifter.

„Deutschland“'s hoveddimensioner er følgende:

Længde overalt	114,55 m
Længde i konstruktionsvandlinien	108,6 m
Længde i vogndækket	112,10 m
Bredde på spant i højde med vogndækket	17,21 m
Sidehøjde til vogndækket	7,05 m
Konstruktionsdybgang	4,05 m
Tilsvarende deplacement	4.900 ts
Dødvægtsbæreevne	1.200 ts
Tonnage	4.120 BRT
Maskinkraft	5.500 HK
Største hastighed	17,5 kn
Tjenestehastighed	16,0 kn
Nyttig sporlængde på vogndæk	256 m

Den nyttige transportkapacitet er 800 ts, hvilket svarer til 12 gennemgående personvogne eller 24 godsvogne eller et tilsvarende antal biler foruden 1000 passagerer med håndbagage.

Skibet er bygget som en tresporet, søgående færge og er dobbeltskruet. Den er forsynet med et agter- og et forror, som er udført som strømlineformede balancerer. Rorene er med tanke på fart i is bygget særlig

kraftige og forbundet med rorstammerne ved koniske koblinger.

Skoget er for en stor del elektrisk svejst. Ved formen og bygningsmåden er der taget hensyn til længst muligt at kunne opretholde farten i islagte farvande. Derfor er isforstærkningerne ikke blot efter Germanischer Lloyd's forskrifter, men også delvis over dem. Skibet er i stand til kontinuerlig at bakke med fuld maskinkraft, idet drivskruerne herunder virker på lignende måde som en isbryders forskrue. Tæt agten for agterroret er anbragt en issporer.

Det midtskibs beliggende maskinrum går op til hoveddækket (vogndækket). Hoveddækket er tillige skoddæk. Der findes 11 vandtætte tværskibs skodder, der alle er ført op til skoddækket. Maskinskodderne er fra mellemdækket som hovedbrandskodder forsynet påsprøjet asbest.

Vogndækket er lukket for og åbent agter. Bakken kan rejses 90° i vejret for at tillade passage på dækket. Agter findes en hæklap, der af samme grund kan rejses 90°. Bovklappen er af stål ligesom den forreste del af hæklappen, der agten for sin akse er af aluminium. Klapperne bevæges elektro-hydraulisk styret fra hoveddækket. Som reserve findes håndpumper. Tiden for åbning og lukning af klapperne andrager ca. 60 sekunder. På hæklappen findes en udkigsplatform.

Passagererne kommer ombord gennem porte i skibssiden og ind i en hal på promenadedækket, hvor der forefter er spisesal med 165 siddepladser ved småborde. Efter nordisk skik og brug er der her et selvbetjeningsbord på 6 m længde. Foran for spisesalen findes en restaurant. På agterkant af promenadedækket findes forskellige saloner og i borde lukkede promenadedæk for rygere og ikke-rygere.

På mellemdækket under vogndækket findes to passagersaloner med siddeplads til 61 passagerer i agterskibet, og i forskibet er der 12 passagerkamre.

Efter indgående undersøgelser og økonomiske beregninger er færgen forsynet med elektrisk opvarmning såvel som elektriske kabysser og bageovne. Passageraptingen på promenadedækket har fire ventilations- og luftopvarmningsgrupper. På fjerntermometre i maskinrummet kan temperaturen i de forskellige saloner

Skibsfarten stiller store krav til hygiejnen

og disse løses i København af

STORVASKERIET

Næsten alle rederier, såvel store som små, anvender allerede Storvaskeriet's nye form for skibservice, bl. a. Det Østasiatiske Kompagni, Moore & Mc Cormack og Hetland.



Tlf. **Søborg 4711**
— det dufter af renhed —

aflæses. Til opvarmning af de gennemgående vogne findes i maskinrummet en dampkedel med 12 m² hedeplade og oliefyling. Dampen føres til ventiler på vogn-dækket. Bov- og hækklapperne kan i underenderne opvarmes med damp for optøning af eventuel is. For og agter kan tilsluttes dampslanger for optøning af overisede vogndelev.

Belysningen sker med 220 volt vekselstrøm. Hvis spændingen svigter, går et nødstrømsaggregat automatisk igang. Det består af en trecylindret MWM-dieselmotor på 90 HK ved 1500 o/m koblet til en Still-dynamo på 70 kVA.

Færgen har to elektro-hydrauliske styremaskiner, der begge kan betjenes både fra det forreste og det agterste styrehus. Elektriske rorvisere angiver rorets stilling i begge styrehuse, på skanseklædningen på den agterste kommandobro og i hovedmaskinrummet.

Det elektriske maskintelegrafanlæg har sendere på forreste og agterste kommandobro, i styrehuset og på begge brovinger. Ved afgivelse af ordre til maskinen lyder en skratten ved afsenderen, og i maskinrummet lyder en klokke og en rød lampe tændes. Disse signaler forsvinder, så snart det rigtige svarsignal gives af maskinisten. Såfremt motoren stilles til forkert omdrejningsretning, giver en sirene i motorrummet advarselssignal. Maskinordrerne og svarsignalerne er synlige på alle sendere.

Der er installeret gyrokompas, Decca, radiopejler, radar og radiotelegraf og -telefon. Gennem et højtaleranlæg kan ordrer og anvisninger meddeles.

Færgen har afmagnetiseringsanlæg til beskyttelse mod magnetiske miner, hvis kabel ligger oven på fenderlisten. Den dertil hørende omformer for 220 volt jævnstrøm bliver indkoblet fra kommandobroen. Til kontrol er der på jævnstrømsiden et ampèremeter og et voltmeter.

Fremdrivningsmaskineriet består af to enkeltvirkende, omstyrebare, kompressorløse ottecylindrede totakts dieselmotorer. Motorerne er bygget på Howaldtswerke i Kiel efter licens fra MAN. Cylinderdiameteren er 520 mm, slaglængden 900 mm og ydelsen 2750 HK ved 155 o/m. Dieselolieforbruget er 165 g/HK/t. Skylleluftblæseren er bygget på motorerne. Stemplerne er oliekoledede, cylindrene og dækslerne ferskvandskoledede. Olien for smøring og køling af stemplerne drives af en fælles særlig oliepumpe.

Til strømforsyning ved 220/380 volt findes fire vekselstrøms synkrogeneratorer. De yder hver 410 kVA ved 375 o/m. De drives af fire ottecylindrede firetakts MAN-dieselmotorer. Til brug i havn findes en tilslutning til strøm fra land.

Ballastpumpens krængnings- og trimtankledninger har elektrisk bevægede ventiler, som betjenes fra en strømtavle i maskinrummet. På tavlen er anbragt et rørledningsskema, og man kan til enhver tid aflæse vandstanden i krængnings- og trimtankene.

Fartplanen er fastlagt for en fart på 16 kn. Under gunstige vejrforhold er hovedmotorerne derved belastet til 68 % af deres fulde ydelse. Overfartstiden er fra Gedser til Grossenbrode 10 minutter længere end i den modsatte retning, da færgen skal svaje ved udløbet fra Gedser og ved indløbet til Grossenbrode.

Besætningen består af kaptajnen, to officerer, en radiotelegrafist og ti mands dækspersonale, en maskinchef, en maskinmester og fem mand maskinpersonale samt desuden 45 à 49 i økonomiafdelingen.



„Borreby“ søsat i Helsingør

Borreby søsat i Helsingør

Den 22. maj løb det femte af de seks søsterskibe, som Det Forenede Dampskibs-Selskab har bestilt på Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri, af stabelen og fik navnet „Borreby“.

„Borreby“, der er bygget til fart på Nord- og Østersøen samt Middelhavet, har følgende dimensioner:

Længde overalt	92,4 m
Længde mellem perpendicularer	84,0 m
Bredde	13,3 m
Dybgang	5,9 m
Lastevne (DW)	ca. 3000 ts

Lastrummene har ca. 4800 m³, hvoraf de ca. 1275 m³ er kølerum.

I lighed med „Bangsbo“, „Birkholm“, og „Bygholm“ er „Borreby“ derfor egnet til transport af levnedsmidler og frisk frugt, bl. a. bananer, foruden til almindeligt stykgods.

Maskineriet består af en totakts, sekscylindret dieselmotor på 2500 IHK, der giver skibet en fart af ca. 13 knob. Der er plads til 4 passagerer i to 2-køjes kamre.

De første 3 skibe af denne serie, M/S „Bastholm“, M/S „Birkholm“ og M/S „Bygholm“ afleveredes til DFDS i 1950, og det fjerde, M/S „Bangsbo“, afleveredes i slutningen af 1952. Det sidste skib i serien vil antagelig løbe af stabelen i efteråret 1953.

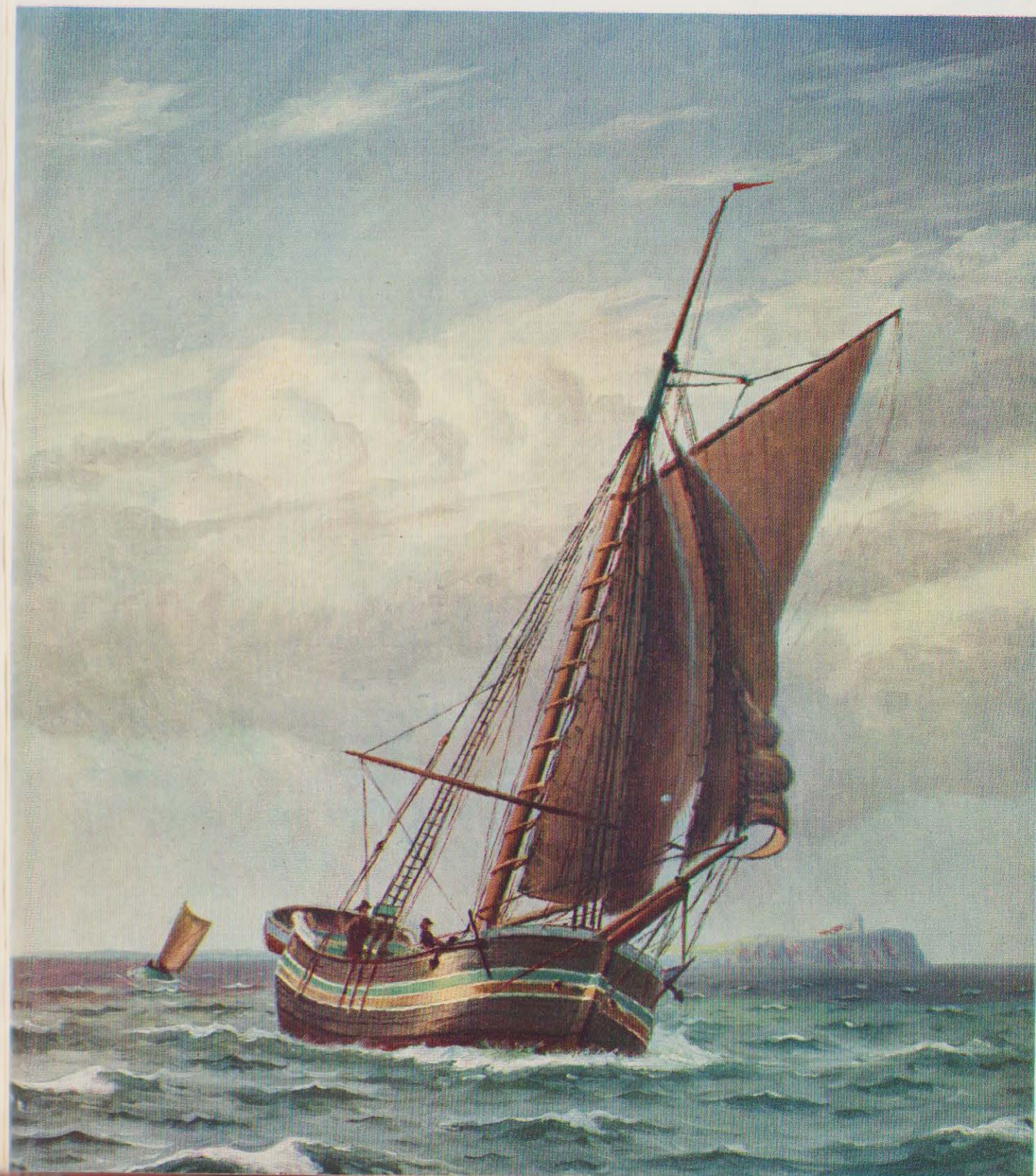


VIKINGEN

Kr. 1,50
1. august

Møllers jagt fra Nysted
Maleri af FR. LANDT

1953 - nr. 8
30. 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, Indonesien, Thailand (Siam), Indo-Kina, Philippinerne, Kina, Japan, Australien, Ny-Zealand, 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, Cape Town, Cebu, Costermansville, Dar-es-Salaam, Djakarta, Dodoma, Durban, Encarnacion, Genua, Haadyai, Hamburg, Hongkong, Ipoh, Johannesburg, Joinville, Kampala, Karachi, Kigali, Kisumu, Klang, Kuala Lumpur, Kumasi, Lahore, Lins, London, Londrina, Los Angeles, Madras, Malacca, Manila, Mbale, Melbourne, Mombasa, Montreal, Moshi, Mwanza, Nairobi, New York, Osaka, Paris, Penang, Pnom Penh, Port Elizabeth, Portland Ore., Posadas, Prae, Rangoon, Recife, Rio de Janeiro, Saigon, Salisbury, San Francisco, Santos, Sao Paulo, Sekondi, Seremban, Shanghai, Shinyanga, Singapore, St. Thomas, Sydney, Tahsis, Taiping, Tanga, Teluk Anson, Tokyo, Toronto, Usumbura, Vancouver B. C.



VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREREDE MAGASIN

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

Brand i havnen!

Af OTTO LUDWIG

En meget stor del af skibsbrandene bryder ud i havn, fordi vagten om bord her er minimal. I alle betydende havne verden over findes der derfor små skibe, som er parat til — i bogstaveligste forstand — at gå gennem ild og vand for søfolk og redere. Det er de såkaldte sprøjtebåde.

Sætningen „brand ombord“ har altid haft en uhyggelig klang. Selv om man i vore dage har indført en mængde sikkerheds-foranstaltninger om bord på skibene, hører skibsbrande desværre ikke til sjældenhederne. Tilmed er sådanne ulykker nu en meget alvorligere historie end før i tiden, fordi skibene er meget større, repræsenterer betydeligere formuer og giver plads til mange flere mennesker.

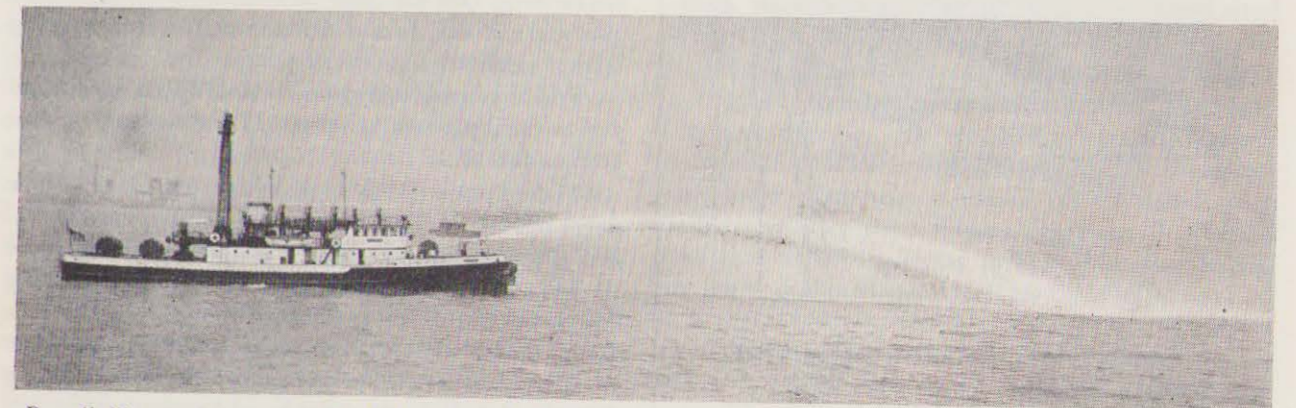
Sprøjtebåde er ikke noget helt nyt begreb. Allerede i 1760 havde man i England et fartøj, hvis opgave det udelukkende var at bekæmpe skibs- og havnebrande. Båden blev drevet frem ved hjælp af årer. Senere gav man på Themsens nogle af de berømte, sejlforende lægtere sluknings-materiel om bord. Lægterne var efter den tids forhold glimrende til formålet, fordi de kunne færdes næsten over alt på Themsens. Men trods alt var disse tidlige former for brandsluknings-både naturlig-

vis meget primitive og kan slet ikke tåle sammenligning med de komplicerede maskinerier, som i dag benævnes som sprøjtebåde.

De to kæmpehavne, New York og London, har hver for sig en hel lille flåde af sprøjtebåde. Verdens største skib af denne art findes netop i New York. Det hedder simpelthen „Fire-Fighter“. Det er tilmed det største og mest kostbare stykke brandslukningsmateriel, der findes. At kalde det en „båd“ er næsten en fornærmelse, for „Fire-Fighter“ er et skib af søgående klasse.

„Fire-Fighter“ blev afleveret fra United Shipyards, Inc., på Staten Island den 16. november 1938. Det kostede den nette sum af 924.000 dollars. Skibet har en længde af ca. 40 meter og er på 583 tons. Hovedmaskineriet består af to General Motor Diesel på hver 1500 b. h. k. Farten er omtrent 17 knob. Pumperne kan yde 75.000 liter vand i minuttet med et tryk på strålerørene på 10 kg/cm².

Af udseende minder „Fire-Fighter“ ikke så lidt om en kanonbåd med sine mange vand-„kanoner“, der kan sprøjte i alle retninger. Der er ialt ni „kanoner“ (eller „monitorer“), som tilsammen kan ekspedere 45 tons vand på eet minut. En af disse kanoner er anbragt i et




Der afholdes sprøjte-prøver om bord på „Fire-Fighter“. Her ses vand-„kanonen“ i stævnen i aktivitet. Den viste sig at have en „skudlængde“ af 91 meter.

tårn, der kan hæves omtrent 17 meter over vandets overflade. Desuden er skibet forsynet med 4 slange-tromler med tilsammen 58 slange-længder samt naturligvis flere påskruningssteder for slangerne. Når samtlige strålerør afgiver vand, ligner „Fire-Fighter“ et flydende kæmpe-springvand, og skibet er derfor altid med, når der sker noget særligt festligt i New Yorks havn. F. eks. bidrog det til at hylde kæmpe-lineren „United States“, da den ankom til havnen efter at have erobret Atlantens „blå bånd.“

„Fire-Fighter“ er selvfølgelig også udrustet med et kraftigt skumsluknings-anlæg, der er til særlig nytte ved brande om bord på tankskibe. Endvidere er skibet forsynet med kraftige projektører, højttalere, et helt røgdykker-udstyr m. m. m.

Adskillige tusinde tons vand er i tidens løb blevet pumpet igennem „Fire-Fighter“. Skibet har medvirket ved slukningen af utallige brande i New York, og tit har besætningen udvist et usædvanligt heltemod. Bl. a. var fartøjet med ved slukningen af den sørgelige brand om bord på „Normandie“ under den sidste krig. Af andre store operationer kan nævnes slukningen af brandene om bord på „John Erickson“, „Panuco“ og tankeren „Spring Hill“. Branden på sidstnævnte skib brød ud, mens amerikanerne havde allermest travlt under den sidste krig, og havde havnebrandvæsenet ikke været på pletten, var „Spring Hill“ eksploderet med hele sin last, og en stor del af havnen ville være udsløttet. Det er derfor ikke så underligt, at man i 1948 fejrede



MOORE & Mc CORMACK^{A/s}
 Fragt og Passagerer: Borgergade 16, Tlf. Byen 2708
 Rigstelefon 356 Telegr.-Adr.: MOOREMACK

„Fire-Fighter“'s ti års fødselsdag med en stor fest om bord. Festen kulminerede naturligvis med skibets udskydning af nye vandmasser.

Også ved brande på kajerne har „Fire-Fighter“ udført store bedrifter. Skibet var f. eks. med ved slukningen af de store brande på pier 57 og pier 83 samt på den store Baltimore and Ohio RR Pier.

Men havnevesenet i New York er selvfølgelig ikke „Fire-Fighter“ alene. Korpset tæller en flåde på ti sprøjtebåde, af hvilke flere er af den søgæende type. Bådene er stationeret på forskellige, strategisk vigtige steder i havnen og har tilsammen en besætning på ca. 400 mand.

London Fire Brigade er i besiddelse af Englands største flåde af sprøjtebåde. Gennemgående er Londons sprøjtebåde mindre end New Yorks, fordi de må kunne navigere uanset tidevandet samt kunne gå igennem og under Londons utallige sluser og broer.

Flagskibet i London Fire Brigade hedder „Massey Shaw“. Det har en længde af 24 meter og er inddelt i fem vandtætte afdelinger. Hovedmaskineriet består af to 8-cyl. Diesel, der giver skibet en fart af mellem 11 og 12 knob. To pumper, der iøvrigt er tilsluttet hovedmaskineriet, er i stand til at levere 6.750 liter vand i minuttet. „Massey Shaw“ har kun een vand-„kanon“, men den kan til gengæld afgive 750 tons vand i timen.

En anden af Londons sprøjtebåde er den 14 meter lange „James Braidwood“, som især udmærker sig ved sin fartevne. Den kan gøre 20 knob!. Båden har installeret tre motorer, hvoraf den ene er for fremdrivning og de to andre er for drift af pumper.

Bristol havnebrandvæsen fik i 1934 en sprøjtebåd ved navn „Pyronaut“. Den er 17 meter lang og kan gøre en fart af 12 knob.

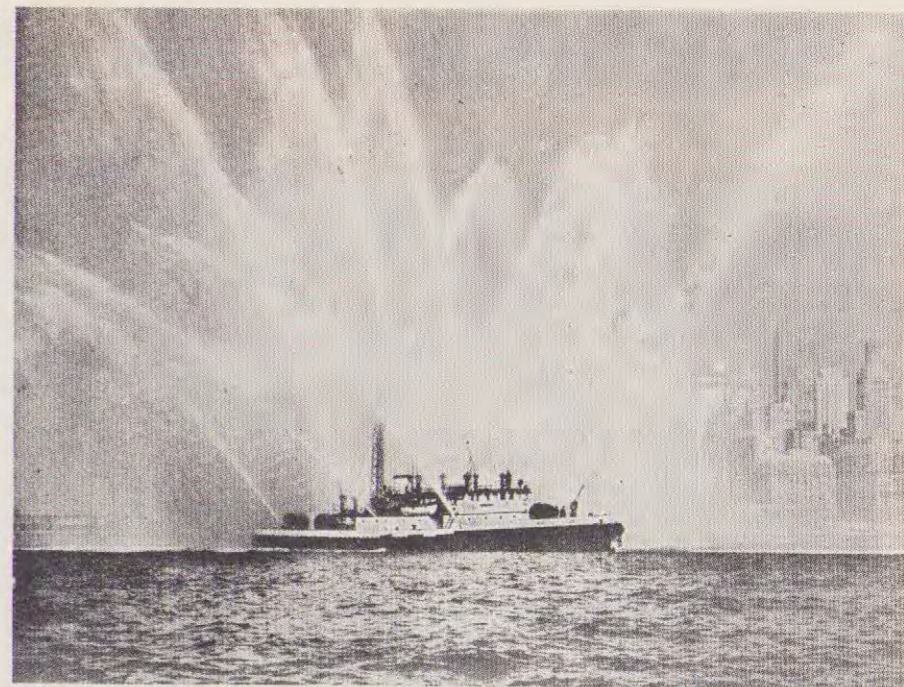
Under krigen fik de engelske sprøjtebåde for alvor noget at bestille, og det var nødvendigt at udvide flåden. De mest forskelligartede fartøjer blev ombygget til formålet. En af dem, „Sea Fire“, var oprindeligt fransk fiskefartøj, og „Channel Fire“ var en 165 tons damp-trawler. Selv større lystfartøjer blev ombygget til sprøjtebåde. Alle de ombyggede skibe adskilte sig forresten fra de fleste andre engelske sprøjtebåde derved, at de fik særskilt maskineri til pumperne.

De engelske sprøjtebåde fik under krigen mange forskellige opgaver, der ikke alle sammen havde noget med deres oprindelige formål at gøre. En del af dem virkede bl. a. som bjergnings-fartøjer, og mange var med til at evakuere de allierede styrker fra Dunkerque.

Skandinaviens største sprøjtebåd er hjemmehørende i Stavanger. Den hedder „Nøkk“ og er 29 meter lang. Rosenbergs Mekaniske Verksted har bygget den. Pumperne kan levere 7000 liter vand i minuttet, og der er tre vand-kanoner samt 9 påskruningssteder for slanger. En særlig finesse om bord er et overrislingsanlæg, der består af rør med fine huller. Rørene er lagt langs lønningen og kan, når skibet er i aktion, holde skroget koldt.

Mange bugserbåde kan naturligvis i givet fald medvirke ved slukning af skibs- og havnebrande, hvilket er tilfældet bl. a. med bugserbådene i Københavns havn. I foråret 1951 afleveredes som bekendt en ny havnebugserbåd til Københavns Havnevesen. „Grane“

„Fire-Fighter“ med hele „springvandet“ i gang.



hedder skibet. Det er udstyret med et fuldt moderne sluknings-udstyr og har bl. a. to vand-kanoner, der tilsammen kan „udskyde“ 400 tons vand i timen. Endvidere er der fem påskrunings-steder for slanger samt et moderne skumsluknings-anlæg.



LONDON



WORLD WIDE BUNKERING SERVICE

Fra sø- og handelsretten

Sø- og handelsretten har den 13. juli afsagt en interessant dom om et bådkøb. De nærmere omstændigheder var følgende:

Den 1. februar 1951 blev der mellem interessentskabet Øernes Bjergningsentreprise og automobilhandler Martin Kristensen oprettet slutseddel om Kristensens køb af selskabets motorskib Hazel, der da lå i Nexø havn efter et havari i Østersøen, hvor den havde mistet skruen. I slutsedlen hed det „at Øernes Bjergningsentreprise gennem forsikring i Danske Lloyd holdt køberen skadesløs for dette havari, og at skibet iøvrigt overtages i den stand som af køberen synet og godkendt, da det i september 1950 lå i Odense havn.“

Medens der forhandlede om endelig aksept på slutsedlen, gav køberen pludselig meddelelse om, at han alligvel ikke ville handle, da han nu havde konstateret, at der ikke kunne sejles med skibet i en overskuelig fremtid. Endvidere hævdede Kristensen nu, at der i det hele taget var givet forkerte oplysninger og at han følgelig ikke mere ville forhandle om køb.

Øernes Bjergningsentreprise anlagde derfor sag ved sø- og handelsretten, hvor selskabet under henvisning til den indgåede aftale påstod Kristensen dømt til at betale købesummen 125.000 kr. med tillæg af reparationsudgifter 7.374 kr., der var afholdt efter forlan-

gende af skibstilsynet, samt udgifter til oplægning og forsikring ligesom selskabet debiterede Kristensen for det tab, der var lidt ved driften i tiden efter at Kristensen havde nægtet at betale.

Under sagen blev der afgivet syn og skøn af ingeniør Erik Becher og skibsbygmester Sandersen, der udtalte, at den aftalte pris 125.000 kr. svarede til markedsprisen for skibet med motor, hvis afgørende fejl var den, at den ikke passede til skibet.

Retten fandt, at Kristensen med føje var gået ud fra, at motoren var egnet til båden. Da dette efter skønserklæringen ikke havde været tilfældet, gaves der ham et afslag i købesummen, der fastsattes til 25.000 kr. i forhold til markedsværdien 125.000 kr. på købetidspunkt. Derimod fik selskabet ikke sine udgifter til reparation dækket, da selskabet jo efter slutsedlen skulle holde Kristensen skadesløs for det skibet overgåede havari. Derudover dømtes Kristensen til at betale udgifterne til oplægning og forsikring, medens kravet om dækning af driftstab ikke toges til følge.

Gamle numre af „Vikingen“

Kr. 2 pr. stk. betales for følgende, ubeskadigede numre af „Vikingen“: 3-1947, 1-1949 og 1 og 2-1951. Henvendelse til bladets ekspedition.

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 samt expedition, 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

En maritim fodboldkamp

Der er gået nogle år – jeg er blevet voksen – d.v.s. passeret de 50 år. Jeg er blevet „landkrabbe“, selv om hjertet stadig hører søen og vor orlogsmarine til, men af og til mødes vi gamle elever fra skolen i Overgaden oven Vandet 62, og uvægerligt ender det med det sædvanlige: Kan du huske da o. s. v. Så lever vi op igen, bliver drenge påny, farer igen på togt med øvelsesskibet, erindrer hinanden om de „numre“, som vi lavede dengang, vore gamle lærere og alle de gamle veltjente befalingsmænd, der fra drenge gjorde os til unge mænd, lærte os ansvar og pligtfølelse, foruden alle de mange andre lærdomme, der blev proppet ind i hjernen på os, og selv om vi dengang af og til bandede dem langt ind i det sorteste af det sorteste, har tiden vist, at de havde ret, og vi har nu kun venlige og taknemmelige tanker om dem. Der var ingen, der lavede mytteri, der var ingen klager (vi kunne lige prøve på det), og forholdet mellem befalingsmænd og elever var det bedste, selv om der af og til kunne falde en veldrejet øretæve – velfortjent – for vi var så sandelig ikke engle.

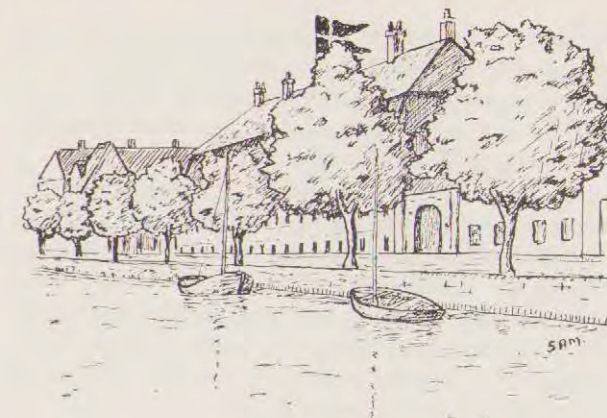
Nu er skolen nedlagt forlængst. – Det gamle øvelsesskib „Ingolf“ er borte for mange år siden. Det var på dens sidste togt, at vi havde den berømmelige fodboldkamp, hvor vi tævede officerer og underofficerer så eftertrykkeligt – mange års had, nid og forfølgelse blev gengældt og udlignet til morskab for begge parter – og så faldt vi igen ind i den daglige dont, hvor de ældste var de ældste og fik overladt ansvar og arbejde, og hvor lærlingens daglige leveregel var: „En lærling må aldrig gå, en lærling skal altid løbe, og er han tvunget til at stå, frit svævende han være må“.

Det var i Ingolf, vi blev rumpet op, det var i Ingolf, vi lærte vort sømandsskab, men alt var jo ikke alvor, og en dag, hvor Ingolf lå til ankers i Kaløvig, var der faldet fred over skibet. På dækket lå elever og lærlinge og fik deres middagsøvn, efter at dagens menu – vandgrød og klipfisk – det fik vi altid om torsdagen – var konsumeret.

Formiddagen havde været anstrengende nok – rejsningsøvelserne gav nok at bestille. På små tre timer var bramræerne taget til dæks, mærssejlene slået fra og råen taget til dæks, stænger og underræer firet og så det hele rigget op igen, så Ingolf havde fået sit sædvanlige pyntelige udseende.

Selvfølgelig havde stortoppen kunnet melde klar først, men det var jo også „Peder Ras“, vor gamle elevinspektør, der havde kommandoen og tilsynet med den, og hvis han ikke kunne få eleverne til at svæde, var der ingen, som kunne. Han har i hvert tilfælde altid kunnet få „Konstabelskolen“s elever til at ribbe neglene, tilsyneladende uden videre anstrengelse.

Inde i land lyste Kalø slotsruin rødt i solens stråler, der skinnede ned fra skyfri himmel. Alt åndede ro og fordragelighed, hvilket sidste nu altid var tilfældet på dette Ingolfs sidste togt, hvor ingen kunne tænke, at



Elevskolen

„elevskolen“ ti år efter også skulle ophøre med at eksistere.

Der var varmt på dækket. Alle de sovende lå på ryggen med hovedet på huen og krængede med hænderne den „strivrede“ uldtrøje så langt ned som muligt, så brystet kunne blive rigtig solbrændt, for når de gik i land, havde de sjældent eller aldrig striber i halsen, i hvert tilfælde ikke „når de var kommet i land“.

Der blev pludselig nogen uro på dækket. Fra styrbordsgang kom to søofficerer og to underofficerer højtideligt gående hen mod kappen til banjerne, så højtideligt, som det kunne lade sig gøre, når de skulle skræve over alle de unge menneskekroppe, der lå på dækket som sild i tønne eller så tæt som på Bellevue en højsommerdag.

Enkelte vendte det ene øje og tænkte på, om middagspavsen igen skulle forstyrres, men kunne jo ikke vide, hvad de daglige plageånder nu havde fundet på af „nedrigheder“.

Noget alvorligt måtte der være på færde, for deputationen – sådan måtte de fire vel kaldes – fortsatte ned på banjerne, efterfulgt af de mindst dovne, der på grund af nysgerrighed havde lettet.

Ordføreren anmodede om at få nogle af de ældste i tale, og rapungerne fik travlt med at hidkalde dem – selv om det kunne være en farlig sport, og så sprang bomben.

Med velsignelse af „den gamle“, „skipperen“ eller Rasmussen uden R, som chefen, kommandør Asmussen, populært blev kaldt, mødte deputationen med udfordring til en fodboldkamp om aftenen efter skafning: Et fodboldhold bestående af officerer og underofficerer påtog sig at banke skibets fodboldhold eftertrykkeligt af på fodboldbanen ved Kaløvig, og den gamle slotsruin skulle blive vidne til elevernes forsmædelige nederlag.

Efter skafningen skulle hele skibets besætning med få undtagelser falde på fartøjerne, men for ikke at officerer og underofficerer skulle have nogen som helst fordel overfor de stakkels „trætte“ konstabler, konstabelever og lærlinge, skulle de nok selv bemane styrbords redningsbåd. Der skulle ikke bagefter, når skolen havde tabt, være grund til klage eller beklagelse over, at de inden kampen var blevet overanstrengte ved at ro, medens officerer og underofficerer kunne sidde agter og hvile ud til dysten.

Selvfølgelig – selvfølgelig blev den tilkastede handske

modtaget, og løfte om at samtlige befalingsmænd på holdet nok skulle få kærligheden at føle, manglede ikke, hvilket dog ikke afficerede deputationen føleligt, hvorefter den trak sig tilbage med så megen ro og værdighed, som situationen krævede.

Der var virkelig fred over skibet om eftermiddagen. De traditionelle torsdagsmanøvrer blev strøget til fordel for lidt fartøjssejlsads, sejslyning, spredsning og lidt signalering for elevernes vedkommende, der jo ikke skulle blive synderligt anstrengt ved dette arbejde, medens skibets „medicinmænd“ forsøgte at indvi lærlingene i det menneskelige legemes mysterier og andet, som senere kunne komme dem til nytte.

Af og til faldt et øje til, for sommervarmen kunne jo nok virke lidt søvndyssende på nogle, særlig de, der natten forinden havde været velsignet med førstevagt eller dagvagt, hvor der jo ikke som på hundevagten var lejlighed til at „slange“ sig på banjerne eller i bagbords gang, fordi der altid var så meget at lave på disse vagter.

Svømmeturen umiddelbart før skafningen fik dog de lidt hensøvede livslyster til at vågne op igen – madlysten forresten også, og trods den spartanske kost, rugbrød, margarine og the samt lidt leverpostej og spegepølse – hvis der da var noget tilbage af de ugentlige 125 g, gled ned i store mængder, så store, at jeg ikke nu forstår, at vi dengang kunne spise så meget.

Det var ikke få „busser“, der gled ned, hverken hos de allerældste 19–20-årige eller hos de 14–15-årige „rapunger“.

Optimismen var stor, så da løjtnant Peder Ras kom ned på banjerne og lovede os, at vi ikke skulle få en rolig time mere, hvis vi ikke reddede elevskolens ære, blev det ham betydet, at han kunne være ganske rolig, og da han igen var forsvundet, var alle enige om, at de, der til daglig kunne få den kostbare elevsved til at rinde, nok skulle få kærligheden at føle – nu var det deres sved, der skulle løbe i stride strømme – de skulle nok komme på arbejde.

Tænk, at de dristede sig til en udfordring og endda troede, at de kunne vinde. Det sidste var næsten det værste.

I dagens anledning blev endog „straffene“ stillet i bero, så de, der skulle have deres daglige 10 stængesalingsture af de 10 gange 10, de var blevet idømt for mindre forseelser, såsom drivgods på banjerne eller en smøg i arbejdstiden o. l., klarede frisag for den dag. Man var

åbenbart agter fra indstillet på, at ingen elev skulle være i stand til at komme med undskyldninger, når elevholdet var blevet „kulet“ ned, men dem om det. De anede jo ikke, hvad de gik ind til.

Der var jo enkelte, der hang med næbbet, da der blev pebet „Fald på fartøjerne“, men nogle måtte jo blive om bord sammen med næstkommanderende, selv om antallet var reduceret til det mindst mulige.

Med sædvanlig hurtighed blev fartøjerne firet af, og umiddelbart efter gled de i kølvandsorden med chefs-sluppen forrest ind mod den ventende og smilende strandbred.

Musikken – for selvfølgelig var den også med – gav et nummer til bedste, og der var en egen stemning over hele billedet. Den smukke roning, der var elevskolens force, præsteredes som sædvanligt, og det var en fornøjelse at høre de taktfaste slag i åregangene og se, med hvilken præcision fartøjerne blev drevet frem. En svingning til bagbord bragte alle fartøjerne på linie parallelt med strandbredden, og på signalet „Drej alle 8 streger til styrbord“ formeredes linie, alle fartøjerne med stævne mod strandbredden, og umiddelbart efter forceredes roningen, så de alle tog grunden så langt mod bredden som muligt. I et nu var sko og strømper af, og så jumpede vi udenbords og trak fartøjerne så højt på land, at der ikke var fare for, at de skulle drive af.

Fodboldbanen var snart nået – kampen kunne begynde. Musikken intonerede, tilskuerne placerede sig, og hylekoret havde blot at vente på, at de kunne give deres besyv med.

En hel del uvedkommende strømmede til. De var ganske vist firbenede, der græssede i nærheden, og flere af dem opgav deres magelige drøvtryggende stilling for at komme hen og se på de mærkelige tobenede væsener, der rendte rundt og sparkede til en bold, så snart der blev piftet i en fløjte. Kan hænde de tænkte: „Næ, så hellere være ko“.

Det blev en festlig kamp. Med en vildskab og dødsforagt gik holdene løs på den arme bold – og på hinanden, men den ene banehalvdel blev så mærkelig tom, medens den anden halvdel mål var genstand for det ene skud efter det andet.

Den stakkels intendant kom rigtigt på arbejde. – Det var jo noget anderledes end sørge for fodring af hungrede søgutter, og han var ganske sikkert misundelig på den lille lømmel til lærling i det andet mål, der lå så øde og forladt.

Der var liv over kampen – på den ene banehalvdel – der blev spillet fodbold, så det kunne forslå, og var der noget gammelt nag, var der lejlighed til udløsning, men det var måske også derfor, at artilleriløjtnanten måtte bide i græsset så mange gange, men også mange andre fik kærligheden at føle til stor moro for alle, selv skipperen syntes at more sig fortræffeligt. Kan hænde, han undte sine det store nederlag, for et stort nederlag blev det. 15–16 mål røg i nettet – i det ene mål – og der var rig lejlighed for hylekoret til at bruge stemmerne. Musikken spillede og lavede somme tider „unoder“, men de skulle jo også have lidt morskab, hvergang en af vore

daglige plageånder måtte gøre bekendtskab med Moder Jord.

Der var ligefrem landskampstemning over det – vi manglede kun hurtigmaleren for at gøre billedet fuldstændigt.

Anden halvleg var absolut ikke dårligere for eleverne og konstablernes vedkommende. Stadig holdt bolden sig nede på befalingsmændenes banehalvdel, og de arme stakler fik vel nok deres muskler rørt. Sandsynligheden for, at de dagen efter også ville få kærligheden at føle i form af ømme ledemod, var bestemt ikke ringe, men hvad, vi kunne jo være lige glade.

Den ensomme målmand på elevernes banehalvdel kunne fortsat pleje sin dovenskab, men det var jo også „målet“ for alle elever og lærlinge.

Alt gik, som det skulle, hvor fik vore overordnede tæv, og hvor blev der grinet – af dem altså – hver gang en af dem måtte bide i græsset, og det skete tit, men de var nu trods alt sportsmænd, og da fløjten lød for sidste gang, takkede de for ærlig kamp, og det sejrende hold, konstabelskolens fodboldhold, fik et „leve“ afgivet af et velment hjerte og sammen med musikkorpsets fanfare.

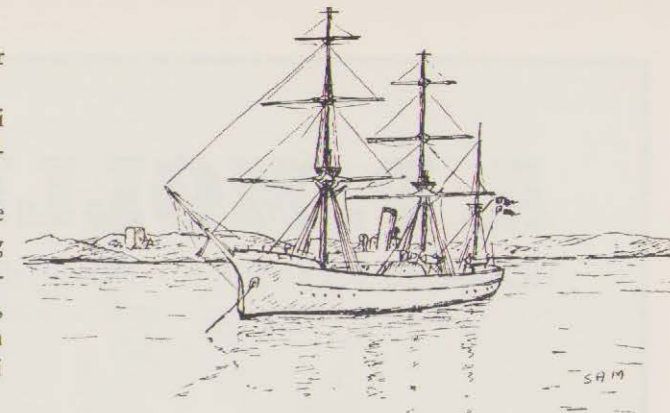
Dermed ikke sagt, at de „rystede“ ikke kunne tænke på, at hævn var sød, og at der nok kom en lejlighed og kan hænde, at det var een af dem, der pludseligt råbte: „Hvem kommer først om bord“. Konkurrencelysten sad stadig i blodet, og pludselig fik alle så travlt, så travlt. I vild flugt styrtede alle ned til fartøjerne, og i løbet af få øjeblikke var banen tom, og kun de firbenede umælende drøvtyggere var tilbage på deres domæne og undrede sig måske over de tossede individer, der i en fart var nede ved strandkanten, vadede ud til fartøjerne, fik dem flot og bemandede dem.

Her faldt den første gengældelse. Løjtnant J, der havde observeret, at hans banemand ikke ville have sko og strømper af, men havde fået en af rapungerne til at ride sig ud, benyttede sig af lejligheden. Et skub, og så gik de to i vandet med tøjet på. At den ene hørte til de forholdsvis uskyldige, gjorde intet til sagen.

Et hurra lød fra den styrbords redningsbåd lastet med hoverende officerer og underofficerer, da den ret hurtigt passerede forbi travaillen, som først skulle have indladet musikanter og deres instrumenter. Skadefro tilråb og viste fangeliner til eventuel slæbning skortede det ikke på, da de roede forbi, men måske var det også derfor, at det manglede på agtpågivenhed, så de et øjeblik efter sad støt og sikkert på grund, og nu var det vor tur til at grine, da de med slukørede miner igen måtte af med sko og strømper, springe udenbords for at komme flot og med indædt raseri se travaillen glide forbi.

Det var nogle slukørede befalingsmænd, der sidst ankom ombord, medens deres ombordværende kolleger og alle eleverne i al fordragelighed lå over lønningen og grinede.

At dagen sluttede med punch og tak fra skipperen, fordi vi havde banket hans befalingsmænd af, nævnes kun for fuldstændighedens skyld. Peder Ras gned sig i næverne. Hans drenge havde ikke svigtet, og vi fik en dejlig aften ud af det. Medens den nedgående sols strå-



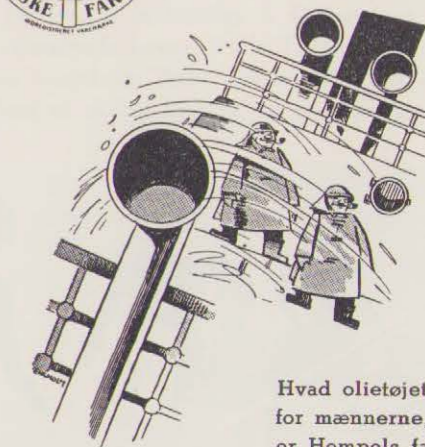
Elevskibet „Ingolf“

ler farvede Kalø slotsruin endnu mere rød, halede vi flaget ned med skansevagt og musik og fortsatte aftenen med det hyggelige samvær, som vore gamle elevskolesange og flere andre kunne give os.

Vi havde haft en dejlig dag alle mand. – Hvad der var gået godt, ville aldrig komme dårligt tilbage. Dagen havde vist os, at det gode forhold, der på det hele togt havde levet mellem chef, næstkommanderende, officerer, underofficerer og alle de mange unge mennesker, som udgjorde skibet, det gamle smukke Ingolfs besætning, stadig varede ved.

Om det så var en tak for sidst, at vi om natten blev purret ud af vor søde søvn for at falde på fartøjerne efter bjergningsrullen i bælgrende mørke, ro tre gange om skibet for så igen at hejse fartøjer, får vi jo nok aldrig at vide, men det er jo også en helt anden historie. „SAM“

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



KGL. HOFMØBELFABRIKANT
C. B. HANSENS ETABL.

BREDGADE 32

København K.

Central 386 — 11,386 — 11,585

A. P. MØLLER

KONGENS NYTORV 8 - KØBENHAVN K.

TLF. C. 514 - STATSTLF. 33 - TELEGR.-ADR.: MERSEK

- ★ **REDERI**
- ★ **TRAMPSKIBE**
- ★ **LINIESKIBE**
- ★ **TANKSKIBE**

A/S Dampskibsselskabet Svendborg
Dampskibsselskabet af 1912 A/S



„Peder Most“ for fulde sejl

66 rødhårede drenge

Man kan ikke komme uden om, at Svendborg forstår at slå på stortromme for sig selv. Man vil ikke risikere, at een eneste dansker ikke får at vide, at den 700 år gamle købstad har jubilæum i år. Det er byrådets mening at gøre dagene fra den 13. til den 23. august til sommerens store attraktion. Og det er lykkedes over al forventning.

Man har indtrykket af, at hver eneste svendborgenser har medvirket til at skabe fest om jubilæet. Selv i den værste sommervarme kunne man se alle byens borgere af hankøn marchere rundt i gammeldags bowler-

hatte, og det lille jubilæumsemlen (en rød-hvid prik) er spredt langt ud over landets grænser.

Et af Svendborgs bedste jubilæums-påhit er „Peder Most“-togtet. Enhver dansk dreng eller mand, der er i stand til at læse, har „slugt“ mindst een af Walter Christmas' „Peder Most“-bøger og ved, at den rødhårede drengsbogs-helt var hjemmehørende i Svendborg. Man kan gå ud fra, at skibsreder A. E. Sørensen også har læst de spændende bøger. I alle Tilfælde har han døbt et af sine smukkeste skibe „Peder Most“. I anledning af jubilæet er skibet lånt ud til byen og har fået en



Til venstre er drengene ved at sætte forsejlene. Til højre fire raske „Peder Most“-drenge i landgangs-dress. Drengen yderst til højre er kaldt herop helt fra Spanien og er en af Walter Christmas' efterfølgere.



Schøler Pedersens smukke udstillings-plakat.

besætning på 66 Svendborg-drenge. Nogle af drengene er af naturen rødhårede og fregnede, og hvor naturen har været mere karrig med farverne, har Svendborgs frisører hjulpet til med henna-skylninger, således at hele skibets besætning (på nær kaptajnen, der ikke havde tid til en sådan „operation“), er rødhårede.

I begyndelsen af juli startede „Peder Most“ på et togt, der skulle gå til 30 forskellige danske byer. Den første by, skibet anløb, var København, hvor ikke mindre end 20.000 mennesker tog imod på kajen. En del af drengene er musikalske og danner et fint musik-korps, som under besøget var på marchtur i hovedstaden med klingende spil. Samtlige drenge er ikklædt uniformer, sådan som de var indenfor handelsflåden i det forrige århundrede. Det er overflødig at sige, at drengene tog københavnerne med storm!

Den anden dag under opholdet i København fik

TELEFONMATERIEL AF ENHVER ART



TELEFON FABRIK AUTOMATIC A/S
AMALIEGADE 7
KØBENHAVN

„Peder Most“ besøg af Prins Knud, der viste sig meget interesseret og indvilgede i at være protektor for den store udstilling og for „Peder Most“-korpset.

Inden skibet sejlede, var „Vikingen“ på et besøg om bord, hvor vi straks blev modtaget af kokken, der trods sin travlhed med at forvandle adskillige kilo fars til 225 frikadeller, havde tid til at byde på en „prik“, d. v. s. en af Svendborg Bryggeris jubilæums-pilsnere. Om bord traf vi også lærer Opstrup, der havde været så heldig at få placeret et par af sine feriedrenge på skibet.

I anledning af udstillingen har man ladet fremstille en smuk, farvestrålende plakat med „Peder Most“ for fulde sejl. Plakaten er tegnet af den kendte marine-maler Schøler Pedersen. Sammen med „Peder Most“ in natura vil denne plakat lokke store menneskemængder til den jubilerende by.

Vi ønsker de raske drenge fortsat godt togt, — og så mødes vi vel iøvrigt på udstillingen? — wig.

Fra søretten:

Om påmaling af skibets hjemsted

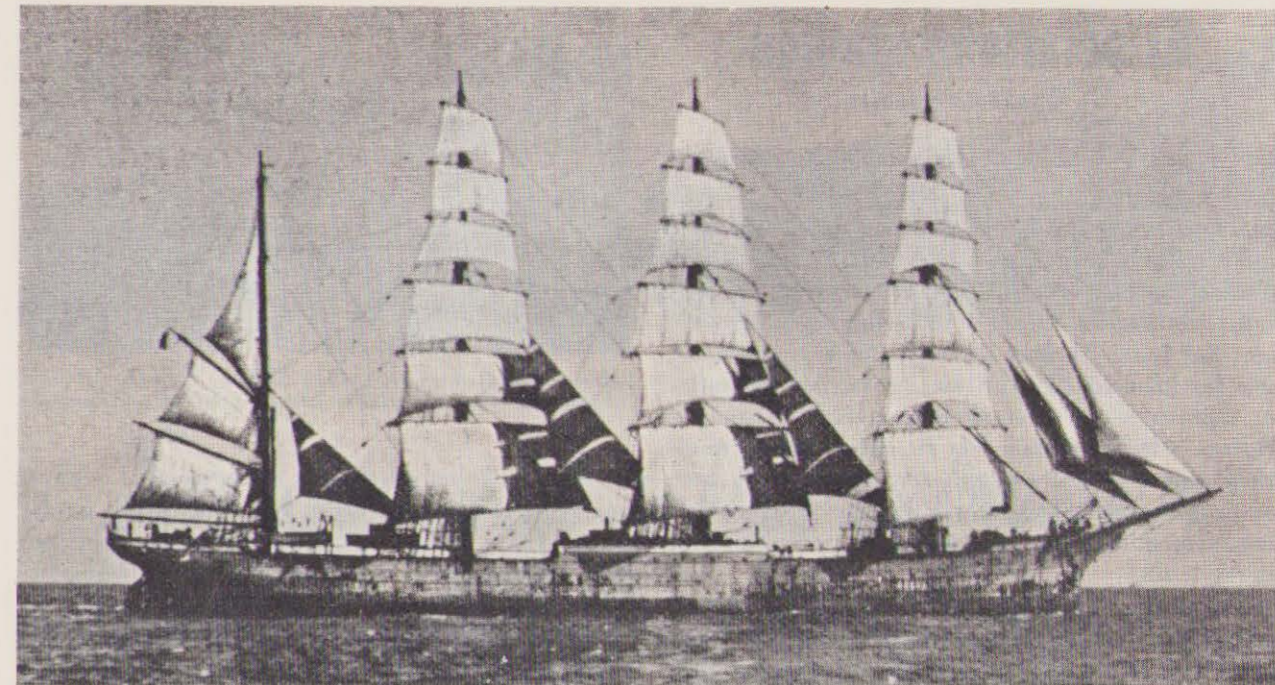
I bekendtgørelse om skibes registrering er det bestemt, at Nationalitets- og registrerings-Certifikat ikke må udleveres, forinden vedkommende registreringsmyndighed har forvissat sig om, at skibets navn og hjemsted samt skalaer for dybgående er påmalet som foreskrevet. Det påhviler skibets ejer at påse, at påmærkningen vedligeholdes forsvarligt, og at den ikke udlettes eller forandres.

Denne bestemmelse kom til anvendelse ved afgørelse af en søpolitisk sag forelagt i Sø- og Handelsretten, hvor en skibsreder var sat under tiltale for overtrædelse af skibsregistreringsloven, da han som korresponderende reder blev gjort ansvarlig for, at det skibet påmalede hjemsted senest den 20. juni 1951 uden Skibsregistreringskontorets godkendelse blev ændret fra Korsør til København.

Det var oplyst, at skibet den 20. juni, da det lå i Kyndby havn havde København påmalet som hjemsted. I den anledning tilkendegav toldkammeret rederiets repræsentant, at det registrerede hjemsted Korsør måtte påmales, inden skibet afsejlede. Uanset denne tilkendegivelse afsejlede skibet til Danzig.

Under sagen oplyste rederen, at skibet, da omregistreringen fandt sted, befandt sig i søen. Iøvrigt henviste han til sin sagfører, som den, der havde ansvar for og som arbejdede med skibets omregistrering. Sagføreren oplyste, at han var rederiets juridiske rådgiver og sad i selskabets bestyrelse, og han erkendte som sådan at være ansvarlig, men forholdet var nu forlængst bragt i orden og skyldtes alene, at Aktieselskabs-Registeret ikke ville godkende de først indsendte ændringer i selskabets bestyrelse.

Retten fastslog, at det af tiltalte anførte ikke kunne fritage ham for ansvar og idømte ham en bøde på 300 kr.



Fra sejlskibenes album

I 1916 byggedes på Blohm & Voss' værft i Hamborg en 4-mastet stålark på 3.100 tons. Dens navn var „Pola“. Efter den første verdenskrig blev det smukke skib ifølge Versailles-traktaten afhændet til Frankrig, der lod det drive som skoleskib af „Societe des Navires-Ecoles“ og under navnet „Richelieu“. Den franske stat bortchartrede skibet meget billigt, nemlig for *een franc* om året!

„Richelieu“ fik desværre ikke nogen lang karriere under fransk flag. Det var, som om en ond skæbne fra begyndelsen var ude efter skibet. Da det blev overtaget af franskmændene, fandt man en bombe i dets last, men den blev heldigvis hurtigt fjernet.

I 1925 gjorde „Richelieu“ en meget fin rejse med

korn fra Australien til Land's End. Skibet var først af otte med en rejse på 102 dage. Derefter lå det store skib lagt op i Brest i mere end et år. I den tid blev det forresten moderniseret og repareret efter alle kunstens regler. Så satte man sejl for Baltimore via Madeira.

Skibet nåede sit mål efter en rejse på 39 dage. „Richelieu“ skulle bringe 3.200 tons pitch pine til Orienten, men under arbejdet med at få lasten om bord skete der en voldsom eksplosion i et af lastrummene. To negre blev dræbt og 30 mand såret.

„Richelieu“ begyndte at synke med det samme og fik 40 graders krængning. Riggen og dækket var komplet raseret, og det lykkedes ikke mere at få det stolte skib ud at sejle.

Jack Tar

Verdensberømte „Cutty Sark“ skal leve!

Denne verdensberømte, engelske, 84 år gamle clipper, den eneste bevarede af sin slags, overdroges for nogle uger siden af „Thames Nautical Training College“ til det nystiftede „Selskabet for Cutty Sark's bevarelse“. Dets protektor er Hertugen af Edinburgh, som ved den stedfundne højtidelighed ombord formelt overtog skibet samtidig med, at „The red Ensign“ (Handelsflaget) gik til tops for første gang i mange år, medens prins-regentens stander vajede fra stor-toppen, hvilket var noget helt nyt i skibets historie. „Planerne for Cutty Sark's bevarelse“, udtalte hertugen, „kan nu nyde fremme, og det glæder mig, at denne sidste clipper, når den er færdig-restaureret, vil komme til at ligge på et ærefuldt sted som et minde fra sejlskibenes storhedstid, vore øers søfolk til ihukommelse. — For ca. 400 år

siden gav den første dronning Elizabeth ordre til, at „Golden Hind“ skulle bevares for efterverdenen, men hendes autoritet var ikke stor nok til at overvinde hine dages manglende forståelse herfor, så efter et par hundrede års forløb var der kun stumper af det tilbage“.

Selskabet har allerede fået samlet over 100.000 £, men omkostningerne ved reparationerne af skibet, anskaffelsen af sejl samt placering i cement-dok med mere overstiger langt dette beløb. Men rest-beløbet skal nok komme ind, om man kerder briterne ret, sea-minded som hele nationen er samt havende sans for traditioners værdi. Så om føje år vil man utvivlsomt kunne se „Cutty Sark“ ved Themsen udfor det kendte „Greenwich Naval College“.

Carl Østen

Et søfartens stadion i Antwerpen

Kaptajn Kaj Lund fra Handelsflådens Velfærdsråd vendte i juli hjem fra en rejse, der havde Oslo og Antwerpen som yderpunkter, og vi har bedt ham fortælle lidt om turen.

„Foreningen Norden havde i slutningen af juni indbudt til et nordisk kursus i velfærdsarbejde i Oslo,“ siger Kaj Lund. „I dette kursus deltog repræsentanter både for handelsflåder, private og statslige institutioner, forsvar m.v. Vi konstaterede iøvrigt, at handelsflåderne er længst fremme, når det gælder nordisk samarbejde inden for velfærdsarbejdet. Mødet var til nytte for mange mennesker. Der var dygtige foredragsholdere, som talte f. eks. om psykologi, arbejdsledelse, efterskole o.s.v.“

Umiddelbart efter mødet skulle jeg en tur til Antwerpen, hvor det norske velfærdsråd for handelsflåden den 1. juli ville indvie et stort, nyt idrætsanlæg, der har fået navnet „Nordahl Grieg Stadion“. I anledning af åbningen sendte den norske marine destroyeren „Bergen“ til Antwerpen, og sammen med andre velfærds-, presse- og filmfolk var jeg inviteret til at gøre rejsen med.

Det omtalte stadion er placeret på en velbeliggende grund i Antwerpens havn lige bag ved pakhuis 100. Grunden er skænket af byen til det norske velfærdsråd, som selv har bekostet anlæg af baner og opførelse af klubhus. Udgifterne er oppe i seks-cifrede tal, men til gengæld har man også fået en dejlig fodboldbane med et pragtfuldt græstæppe, reglementerede løbebaner, alle nødvendige rekvisitter til fri idræt og som klubhus en norsk bjælkehytte med opholdslokale, kantine, tre omkædningsrum, brusebade og toiletter.

Fodboldbanen havde allerede været færdig i nogen tid, og selvfølgelig havde man ikke kunnet holde de sportsinteresserede søfolk borte fra den, hvorfor de første hundrede kampe var spillet, før den officielle åbning fandt sted. Ved åbningen var der iøvrigt opmarch af norske orlogsgaster samt af et imponerende orkester fra det belgiske toldvæsen. Der var fremmødte repræsentanter fra de skandinaviske konsulater o.l. i byen, fra den belgiske stat og fra kommunen med borgmesteren i spidsen.

I 14 dage havde det været utroligt varmt i Antwerpen, men lige før åbningen begyndte regnen at strømme ned. Alligevel kom der ikke en falsk tone fra orkestret. Ind mellem bygerne var det drønende varmt. Indvielsen fandt sted på den måde, at borgmesteren klippede en rød snor over til klubhuset, hvorefter den berømte norske fodboldpræst Sverre Eika fra Buenos Aires (han er også formand for Centraludvalget for Sjomandsidrætten), foretog det officielt første udspark på fodboldbanen. Så fulgte en fodboldkamp mellem norske og belgiske søfolk. Efter kampen var der reception på et af Fred. Olsens skibe, som lå i havnen.



Indsat øverst tilvenstre det smukke klubhus, og nederst et glimt fra banens åbning. De belgiske tolderes orkester marcherer op.

Idrætsanlægget er som sagt norsk, men her — såvel som andre steder — er der et godt samarbejde, og der er ingen skel mellem skandinaviske søfolk. Alle kan de få lov at benytte banen, som iøvrigt vil få stor betydning for verdensserien i fodbold.

Mens jeg befandt mig i Antwerpen, var jeg naturligvis også nede at se på hotel „Skandia“. Hotellet er allerede under tag, men kan først ventes helt færdigt til marts-april næste år. Det bliver den dominerende bygning i hele havneområdet. Jeg snakkede også velfærd i de danske, norske og svenske sømandskirker og hilste ligeledes på den nye, danske mønstringsmand i Antwerpen, Karlo H. Hansen, tidligere motormand og formand for en af de mest driftige danske skibsklubber, nemlig den om bord i det lille „Olga S.“

Fra Antwerpen tog jeg til Hamborg for at besøge sømandskirkerne, „British Sailors' Society“ og tyske sømandshjem. Bl. a. ville jeg gerne indhente oplysninger om de bedste logiforhold i byen, således at vi her i Velfærdsrådet bedre kan vejlede søfolkene. Herhjemme ligger det bedste sømandshotel paradoksalt nok i Nyhavn, og det bedste sømandslogi i Hamborg findes ligeså overraskende i St. Pauli. Det hedder iøvrigt „Fremdenheim St. Pauli“ og er nærmere præciseret beliggende på Reberbahn. Hotellet er både billigt og probert og yderst fredeligt beliggende til trods for adressen.

I Hamborg var jeg også nede at besøge „Hafen-Krankenhaus“, hvor jeg hilste på en dansk sømand, der var blevet syg i England. Han var ikke glad for at lade sig indlægge i udlandet og fløj fra England mod Danmark. På vejen blev han imidlertid så syg, at han måtte indlægges her i Hamborg. Han befandt sig iøvrigt godt, og det glædede mig at høre, at den danske sømandskirke i byen sørgede godt for ham“, slutter Kaj Lund.

-wig.

Trykfejl

I vort juli nummer bragte vi billeder af Dansk Dampskibsrederiforenings nye formand og næstformand. Under billedet af næstformanden stod „E. Holm-Petersen“. Der skulle naturligvis have stået E. Hahn-Petersen.



Søfolk på idrætsbanen



Linekast var (næst efter fodbold) den ovelse, der samlede størst interesse.

Sømændenes Idrætsklub har i samarbejde med Handelsflådens Velfærdsråd afholdt sit første landsstævne i København, hvortil var mødt hold fra Aarhus, Aalborg, Esbjerg, Odense og Korsør samt fra hovedstaden. Stævnet afholdtes på Velfærdsrådets idrætsanlæg på Kløvermarken. Formanden for stævnekomiteen var A. V. Lundstrøm, der havde nok at gøre. Også idrætslederen, Bent Ohrt, havde travlt, men havde en glimrende hjælp i sømandsmissionær Aage Jensen samt service-mændene „Mike“ og „Nick“.

Der konkurreredes både i fodbold, fri idræt og linekast. Resultaterne er ikke det vigtigste, af større betydning er det, at der blev vist god sportsånd og godt kammeratskab fra først til sidst. Finalen i fodbold

stod mellem Esbjerg og Odense. Esbjerg vandt efter omkamp med 3-2. Det var Esbjergs fjerde og Odenses sjette kamp indenfor 28 timer. Skønt Odense altså kun blev nummer 2, vankede der en trøstpræmie til holdet. — Kuglestød vandtes af Sv. Erik Jensen, Aalborg, med 9,89 m. Torkild Meldgaard fra Esbjerg havde det bedste længdespring med 5,45 m. Ole Møller fra Odense klarede 1,50 m i højden og Einar Lauridsen løb den bedste 100 m på 12,2 sek. — De tre discipliner inden for linekast vandtes af Einar Lauridsen, Esbjerg, Niels Hansen, Korsør, og Ernst Gummesen, København.

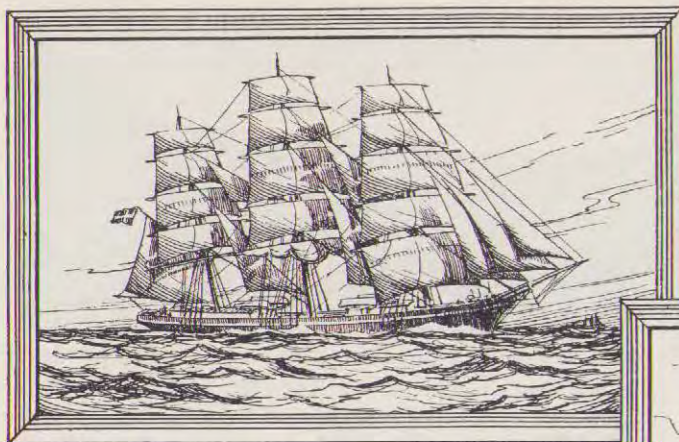
Rederiet J. Lauritzen og Assurancekompagniet „Baltica“ havde udsat smukke præmier.



Kaj Lund og Bent Ohrt overrækker trøstpræmien (en fodbold) til anføreren for Odenses fodboldhold.



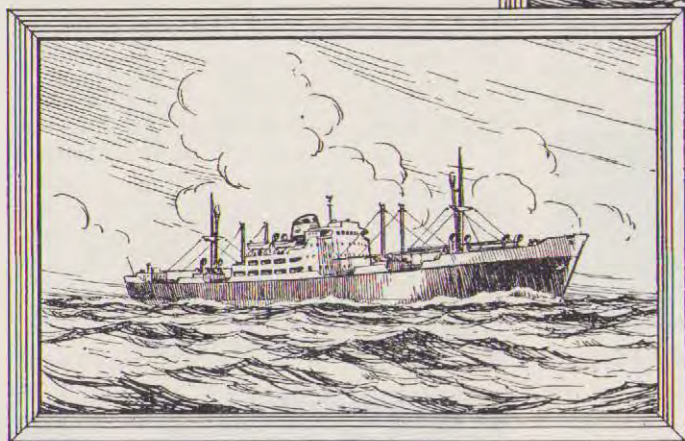
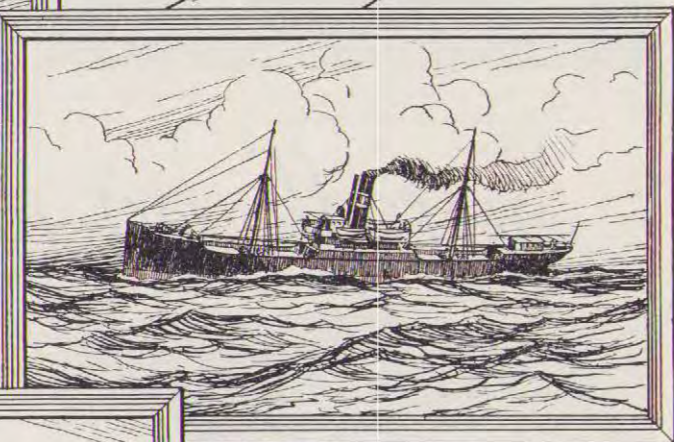
Søfolk taber sjældent hovedet, og det er ikke for på nogen måde at skære dem ned, at vi har behandlet dem sådan, men vi kunne ikke stå for synet af de 180 sømands-ben, som var opmarcheret for slagets begyndelse!



H. SCH - P.

GENNEM

TRE



GENERATIONER

HAR DE
OVERALT PAA HAVET
FAAET

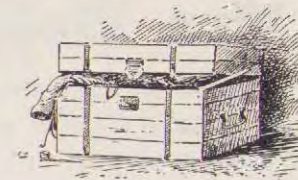
fra JESPER CHRISTENSEN & Co
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER



...fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



Uden navn

Sidste gang skrev jeg om et græsk skib, som var blevet søsat uden navn. I den anledning fortæller direktør Peter Grube fra Stenfiskernes Sammenslutning, at et stenfisker-fartøj i foråret blev søsat i Rødvig uden navn. Skibet skulle have heddet „Sten“, men da et andet skib allerede havde et lignende navn, måtte sagen behandles af Skibsregistreringskontoret. Mens sagen stod på, søsattes skibet unavngivet, og da svaret endelig forelå, var det et afslag. Fartøjet fik derfor senere navnet „Søstjernen“.

Og et til

En anden læser, herr F. Baunsgaard fra København, fortæller, at også et af de tyske „Hansa“-skibe, der blev søsat fra B. & W. kort før befrielsen, og som senere blev overtaget af D.F.D.S. under navnet „Columbia“, måtte undvære navn ved søsætningen.

Et mærkeligt skib

I 1844 søsattes i Newcastle et skib ved navn „The Problem“. Dette navn var virkelig velvalgt, for skibet var lidt af et problem. Skroget havde nærmest form som en suppeterrin og var næsten ens for og agter. Også rigningen var meget mærkelig. Skibet havde tre master. Den høje mesanmast var square-rigget, og de to andre master bar jib-sejl. Formen på skroget og den usædvanlige rig skulle teoritisk tillade „The Problem“ også at sejle baglæns!

Den schweiziske handelsflåde

Overskriften er ingen vittighed, for de fleste ved sikkert, at Schweiz virkelig har en handelsflåde. Men at den er så stor, som de tørre tal viser, aner vist de færreste. Det lille bjergland har ikke mindre end 35 skibe på tilsammen 200.000 d.w.t. i fart på havene, og heraf er de tre endda tankskibe.

Hvorfor „buccaneerer“?

Betegnelsen „buccaneerer“ dækker som bekendt en særlig slags sørovere. Navnet kommer af det karibiske ord „buccan“, der betyder „en rist til at soltørre kød på“. Ordet sigter til disse søroveres indianske levemåde.

Vildt og blodigt

Buccaneererne, som i det syttende århundrede gjorde havene usikre for de mere fredelige søfarende, dyppede tit deres skjorter i blodet fra nyslagtede dyr. Blodet skulle skaffe dem held i deres blodige gerning.

Den sidste buccaneer

Mange ellers fornemme og respektable mænd slog om og blev buccaneerer. Den sidste buccaneer var oven i købet fransk adelsmand og hed Gramont. Han plyndrede Cartagenas i 1697, og herover blev Holland og England så forbitrede, at de to lande med en allieret flåde satte et punktum for 75 års buccaneer-vælde.

Et minde om sørovere

Også i vor tid findes der sørovere, navnlig i kinesiske farvande, hvor beskæftigelsen er gået i arv fra slægt til slægt. Allerede i 1855 forsøgte en amerikansk-britisk flåde at gøre det endeligt af med piraterne i disse farvande. Det kom til et drabeligt slag i den berygtede Bias Bugt, og tabene af menneskeliv var store på begge sider. Til minde om de faldne orlogsgaster rejstes en sten i Wanchai uden for Hongkong, men stenen er senere flyttet til Happy Valley.

Sørovere og propaganda

Også i 1927 gik englænderne til en storstilet aktion mod piraterne i Bias Bugten med 300 soldater fra Hongkong. Ti djunke og 130 kinesiske huse blev afbrændt, men alligevel blomstrede søroveriet snart op påny. Piraterne sendte en mængde flyve-blade ud over hele Kina. Overskriften lød: „Mordbrande på kinesiske mænd, kvinder og børn!“

En usædvanlig ombygning

Fornylig fik Wearside Boatbuilding Company i Sunderland en usædvanlig opgave. 20th Century Fox Film, der skulle indspille filmen „Prins Valiant“, bad værftet ombygge redningsfartøjet „Elizabeth Newton“ til vikingeskib på kun 12 dage. Man arbejdede dag og nat, og Prins Valiant fik sit skib til tiden.

Skæbnen er lunefuld

En af „slopkisten“s mest trofaste læsere, dykker Aage Hansen i Aalborg, fortæller mig, at der for nogle år siden fandtes en krydser ved navn „Sappho“ i den britiske flåde. Skønt dette skibsnavn ikke er ret almindeligt, fandtes der på samme tid en damper i Wilson Liniens flåde, som også hed „Sappho“. Skæbnen ville, at de to navnefæller en dag i tæt tåge kolliderede ud for Dungeness. S/S „Sappho“ kom ikke det mindste til, men H.M.S. „Sappho“ med sit svære panser blev omtrent fyldt med vand og måtte sættes på grund for at afvente bjergnings-skibenes ankomst.

Tunnel ved Gibraltar?

Vi har tidligere talt sammen om Gibraltars aber. Man ved ikke bestemt, hvordan aberne egentlig har fundet vej til klippen. Men man kan næsten med sikkerhed sige, at de kom samtidig med englænderne, d. v. s. i 1704. Den engelske tradition — og den er jo stædig — påstår, at dyrene er ankommet ad en hemmelig tunnel under Gibraltarstrædet!

En „life-preserver“

Her ser De tegningerne til et sentationelt rednings-middel. Opfinderens navn er J. P. Mathiesen. Rednings-midlet består



af en todelt skræpude eller pølle, der er forsynet med skulderbånd og livline. Puderne, der er stoppet med korkspåner og betrukket med vandtæt sejludg, kan med lethed bære en mand oppe og beskytter tillige bærerens hoved mod drivende vragsstykker. Under en af puderne er anbragt en vandtæt taske, hvori kan opbevares logbog eller andre værdipapirer. På hver pude findes iøvrigt en tegning, der viser, hvorledes denne „life-preserver“ skal tages på. — Hvor den kan købes? Ja, desværre må jeg bedrøve Dem med, at den vistnok er umulig at få fat på mere, for den blev opfundet i — 1874!

Møbletøjet overbord

I 1842 tog en mand patent på et andet mærkeligt rednings-middel. Det var opfinderens ide at forvandle alle møbler om bord på skibene til rednings-midler, hvilket han gjorde ved at anbringe vand- og lufttætte puder under bordplader, stolesæder o. s. v. Opfinderen havde vist bare ikke tænkt på, at de færreste mennesker på en stor liners underste dæk bryder sig om at agere flyttemænd, når skibet er lige ved at synke!

Fra Holland

Omfattende rum-ændringer til søs

For en tid siden fandt en enestående begivenhed sted i hollandsk skibs-bygnings-historie, idet det var første gang, at man til søs foretog store og omfattende ændringer af rum-inddelingen på et større passagerskib, *m/s „Alhena“*, som tilhører det kendte „*Goudriaan & Co.s Steamship Company*“. Det drejede sig om ombygningen af nursery'et og bar'en og på en rejse fra Rotterdam til Hamburg og retur lykkedes det for 13 forskellige håndværkere trods hindring i form af periodisk søsyge at få arbejdet færdigt til fastsat tid, til glæde og fornøjelse for de 45 passagerer, som skibet umiddelbart efter skulle befordre til Syd-Amerika.

Sømandshjem med kokke-uddannelse

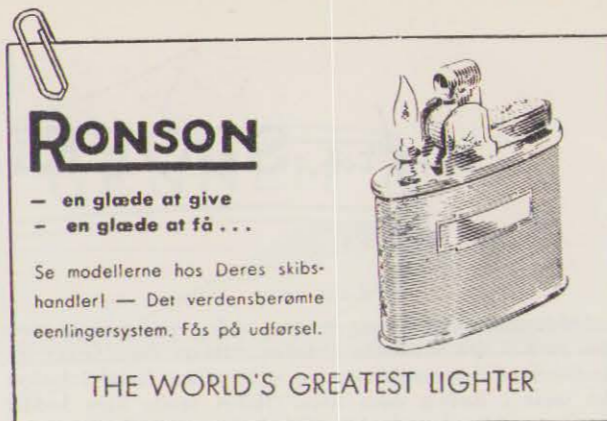
Rotterdam har selvfølgelig også „*Seamens home*“, det ret store i havnen Veerhaven beliggende, er til lige logi-hus. Det startedes i 1893 og gennem årene udvidet til nu at omfatte tre store huse. Alligevel kan behovet af senge-pladser ikke dækkes, selv efter at man har omdannet flere lokaler, herimellem officerernes billard-salon, til hotel-værelser. Det er jo således, at der i dette sømands-hjem også findes særlige lokaler for officerer såsom spise-sal, dagligstue samt læse- og skriverum, medens tilsvarende lokaler står til rådighed for menige besætnings-medlemmer. Eet er fælles for dette hjem og andre udenfor Holland: Der fattes penge til de påkrævede udvidelser og forbedringer, hvortil kommer, at man også skal rejse penge-midler til de bombede hollandske sømands-hjem i Hamburg og Genova. — Til Rotterdams sømands-hjem knytter der sig det særlige forhold, at det i sin kabys oplærer unge søfolk i kokke-kunsten. Betingelserne for optagelse er, at de skal være mindst 23 år gamle samt have arbejdet 2 år i en skibs-kabys. Ialt kan optages 12 sådanne kokke-elever, der i 3 måneder arbejder under en chef-koks ledelse, foruden at der gives dem teoretisk undervisning. Efter bestået prøve erhver de et diplom, hvis opnåelse i mange tilfælde også har været eftertragtet af ældre og erfarne skibskokke.

Carl Østen



SKIBSFARVER
BROWN PRIMOCON til stålskibe over vandlinien
SILVER PRIMOCON til stålskibe under vandlinien

- siden  1899 **International Farvefabrik A/S**



RONSON
— en glæde at give
— en glæde at få ...

Se modellerne hos Deres skibshandler! — Det verdensberømte eenlingersystem. Fås på udførsel.

THE WORLD'S GREATEST LIGHTER

En saltvandsfrisk bog om Svendborg

Svendborg by har i anledning af jubilæet udsendt en bog om den sydfynske skibsfarts historie. „Træk af skibsfartens udvikling i Svendborg Toldsted“ hedder den, og den er udarbejdet af F. Holm-Petersen, den ene af redaktørerne fra værket „Fra Sejl til Diesel“.

Bogen, der er på 110 sider og koster kr. 6,50, vil blive „slugt“ af alle yndere af maritim litteratur. Den er spækket med dejlige billeder fra ældre og nyere tid, hvoraf en del i smukke farver.

Holm-Petersen tager fat med krigen mod englænderne og kaperfarten 1807-14 og behandler Svendborgs søfarts-historie lige fra dengang indtil i dag. Man læser med interesse om den forståelse, svendborgenserne omfattede skibsfarten med, om de mange part-rederier, hvori næsten alle befolkningslag havde aktier. Forfatteren nævner bl. a., at en tjenestekarl fra en gård i nærheden af Svendborg ejede $\frac{2}{120}$ part i et skib. Det var at ønske, at en sådan interesse for dansk skibsfart atter ville få grobund i den danske befolkning.

Man læser endvidere om langvarige og stormfulde rejser og bøjer hovedet i ærbødighed for de mænd, som fuldførte dem.

Bogen indeholder også værdifulde fortegnelser over skibe hjemmehørende i Svendborg Toldsted. — Det er prisværdigt af en by, at den lader udarbejde en bog i anledning af sit jubilæum. Men endnu mere prisværdigt er det, at den vælger netop skibsfarten som emne i erkendelse af skibenes og søfolkenes betydning. En sådan forståelse er skibsfarten ikke forvænt med! — wig.

Lad „VIKINGEN“ indbinde

De fleste af vore læsere gemmer „Vikingen“ år for år, men det har efter krigen været vanskeligt for os at tage større ordrer på indbindinger. Nu kan vi imidlertid igen tilbyde kvalitetsmæssig og hurtig indbinding til overkommelige priser. Disse er pr. årgang: Kr. 11,50 med lærredsryg og -hjørner og kr. 15,50 i hellærred. Blade til indbinding modtages på „Vikingen“'s ekspedition, Christiansborggade 1, København V, tlf. Byen 8040.

AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE-DAMP-SKIBSSELSKAB
FREDERIKSGADE 17
KØBENHAVN K

Skonnert-potpourri

1893—1899

Af P. A. BUNTZEN

For ca. 60 år siden var det en forholdsvis let sag for en rask dreng at komme til søs i de danske småsejlskibe, thi der var mange af dem; de fleste var hjemmehørende i Marstal, Svendborg og på Thuro, men næsten alle danske havnebyer havde større eller mindre sejlskibsflåder; selv sådanne byer som Rønne, Rudkøbing og Skelskør havde deres andel.

Man behøvede blot sine forældres tilladelse, en konfirmations-attest, en søfartsbog og — *udstyret!* Det sidste var det værste og det dyreste; en stor udgift var olietøj og søstøvler. Et par gode håndsyede lædersøstøvler kostede ca. 20 kroner, og da man som dæksdreng kun tjente 10 kroner om måneden, blev der sjældent råd til mere end een støvle ad gangen. Så det var intet under, at vi efterhånden tog vor tilflugt til træskostøvler, der kunne fås for den halve pris; desværre tvang skipperen os til at plukke (med træpløkker) læder under klamper og hæle, da han påstod, at han ellers ikke var i stand til at høre modgående skibes tagesignaler, når vi klappede langs dækket. Vi havde som regel kun eet par sko, og de blev varsomt gemt til landgangsbesøg. Til daglig gik vi i træsko og gik tilmed til vejs med dem på fødderne; det hændte undertiden, at en træsko faldt ned og gik i „ballen“ (udenbords), og så grinede skipperen, thi han var ikke ven med træsko.

Havde vi arbejde på halvruftaget agter, måtte vi pænt gå på strømpefødder eller barbenet for ikke at skamfere malingen. Det var også en fast regel, at vi skulle have sko på fødderne ud og ind ad havn! Det nyttede ikke at protestere, for denne min første skipper var i den henseende urokkelig; han var forresten en dygtig og human mand og iøvrigt fra provinsen.

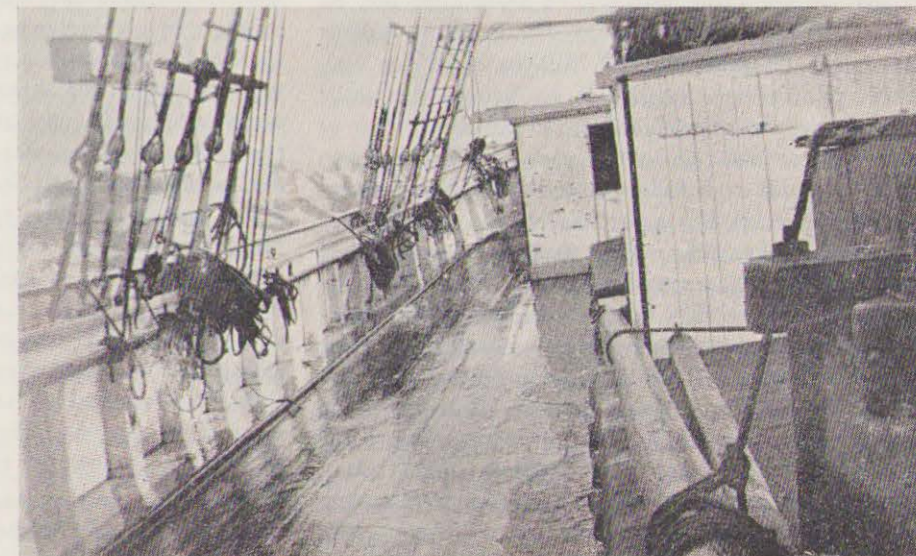
Sengetøjet gik det lettere med; en madras af det billigste tynde materiale udstoppet med tang varierede mellem 1 og 2 kroner. I England kunne vi købe een udstoppet med hø, akkurat så meget hø, at et æsel kunne æde det på et par minutter, de kostede 1 shilling og gik mand og mand imellem under navnet: „the donkeys breakfast“! En hovedpude og en dyne, hvis man var heldig, hjemmefra supplerede senge- eller køjeudstyret. Køjerne var standkøjer af træ med løse bundbrætter og som regel et par småhylder

til alskens smågenstande. Var der råd til det, anskaffede man sig køje-gardiner, som i det mindste blev vasket to gange om året!

At både hø og tang har stor tiltrækningskraft for væggelus og andre insekter, fik vi undertiden stærke beviser på, og så gik madrassen overbord. Thi selv om det er nøjsomme smådyr, der tager til takke med lidt, er de uvelkomne til søs! Og i ældre træskibe med mange trælast er det næsten en umulighed at få dem udryddet. De kom igen som præstens kat!

På min første rejse havde jeg en varm klædes-tor-trøje med, men den brugte jeg kun til landlov, thi den var altfor lang og klodset, når jeg skulle til vejs og bakke med sejlene; nej, så var „islander“ meget bedre til at manøvrere i, og den var varm, selv om den var våd. Som navnet antyder var den lavet af groft islandsk fåreuld, og den var forholdsvis billig og brugtes meget af fiskere. Men den havde een stor fejl, den blev alt for hurtigt snavset og duftede efterhånden af tjære, tran og klipfisk, som hverken sæbe, soda eller knofedt kunne få bugt med.

I England var dengang golfhuerne ved at komme på mode, og de aller billigste kostede kun 6 pence. Så vi købte altid et par stykker, som fik navnet „sekspence“ uden hensyn til, at vi måske havde købt de dyrere udgaver. De sad godt på hovedet i blæsevejr, og var det koldt og vådt, havde vi jo sydvesten. Handsker, slips og kravetøj var tabu! Et firkantet hvidt halstørklæde blev lagt sammen, og den ene halvdel stukket indenfor skjortens halslinning og den anden halvdel udenfor, så at ensemblet dannede et pletfri ydre og skjulte skjortens ikke altid gode sider og dækkede over syndernes mang-



Hårdt vejr.

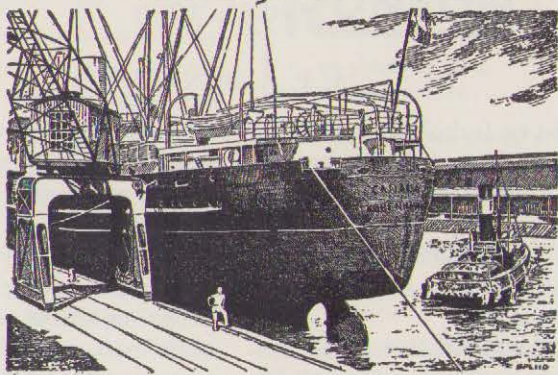
foldigheder. I Frankrig købte vi hvide silke-halstørklæder for en billig penge til landgangsbrug, men det var en dårlig forretning, for denne vare var meget efterstræbt af både svenske, finske og russiske piger, og herregud, man var jo ung!

De blå jersey-trøjer var også meget i brug og blev altid kaldt for „gensere“, formodentlig fordi en hel del gik til det engelske marked fra øen Guernsey i den engelske kanal. En anden engelsk vare, der var meget populær blandt søfolk, var molkskinds-bukserne, der kunne fås i flere farver. Nogle ubefæstede sjæle købte dem hvide, de burde dog have vidst, at Adam var ikke længe i Paradis.

Men disse bukser var billige og uopslidelige. Naturligvis havde hver mand sin skibskiste og køjesæk, den sidste vendte vi vrangen ud på, rullede den sammen og brugte den som skråpude i køjen. Senere, når man steg i graderne, måtte man anskaffe sig en sejl-mager-pose (ditty bag), hvori man opbevarede sit eget private værktøj såsom mergelpiger, pren, klædekølle, syl og hammer, sejlhandsker og sejl nåle. Og uden disse rekvisitter og uden at være ferm i brugen af dem, turde ingen mønstre ud i et sejlskib som matros. En meget vigtig artikel var vor lille sypose eller -æske med nål og tråd og stoppegarn, og vi stoppede og lappede vort tøj i den grad, at vi tilsidst kun vanskeligt kunne set det originale materiale! Thi nød lærer sømanden at spinde.

Endvidere må under udrustning nævnes „skaffegrejer“! Hver mand måtte selv medbringe tallerkener, kniv, ske og gaffel samt drikkebæger, alt af blik eller tin, dels var det billigt og dels meget holdbart; der var dog den ulempe ved tinkrus, at man brændte sine læber, når de var fyldt med koghed kaffe eller the. Så England kom os igen til hjælp, dør købte vi lerkrus med emailleret ydre og små billeder med vers indbrændt på forsiden. Jeg havde et, hvorpå der stod: „This is the house that Jack built“. Om det var for at gøre propaganda for bolig-byggeriet, ved jeg ikke, men disse krus holdt trods fader Neptun's ihærdige anstrengelser i mange år! Så var der til slut flere småting, der måtte med, f. eks.: pipe, tobak, skrâotobak, tændstikker, sæbe, håndklæde, kam og børste. Tandbørste blev betragtet som luksus. Kun få af os medbragte skriversitter, og desværre endnu færre en salmebog eller lille bibel! Så alt i alt var det ikke nogen helt lille udgift for forældrene at sende drengen til søs, men de havde den trost, at han for fremtiden kunne klare for sig selv, og det kunne han i de allerfleste tilfælde! Man begyndte med en hyre på 10 kroner om måneden, som jungmand fik man 20 kr., som letmatros 30 kr. og som matros 45 kroner pr. måned, og var altså godt på vej til at blive millionær!!

ELEGANTE UNIFORMSHUER



C.L. Seifert A/S

Høfl. Hof. Suldbrøkker
ST. REGNEGÅDE 12-16
TELEFON CENT. 297

Suld- og Sologaloner
Suld- og søbroderede Kranser
Emaillieflag, Emaillieblemmer og
Uniformsknapper i fineste Valfrøse

LEVERANDØR TIL HANDELSMARINEN

Jeg sejlede engang med en meget sparsommelig skipper. Der var ingen matroser ombord, kun fire letmatroser i lukafet. Han pralede af, at han fik mere arbejde og lige så godt, som hvis hans letmatroser havde været matroser. Det var jo meget smigrende for os, men mennesket lever nu ikke af fede ord alene! Der var ingen faste regler for at avancere i graderne, det afhang for en stor del af kaptajnens skøn, ligeledes i hvor lang tid man havde været til søs, hvad søfartsbogen viste, og af ens alder, legemsbygning, styrke og vægt, og så naturligvis kendskab til visse slags arbejder, der efter gangs skik fordredes af de forskellige grader. Således var øje- og kortspelsning letmatros-arbejde, men en langspelsning var matros-arbejde, og sejlsyning fordredes kun af matroser. Dæksdreng og jungmænd så man igennem fingre med, heldigvis!

Som sagt, dengang var der mange danske sejlskibe, både store og små; de fleste sejlede i Nord- og Østersø-farten, en del af de mindre i indenrigsfart, og de fleste store i langfart. De store var fuldskibe, barker og brigger; de små jagter og galeaser, og ind imellem kom så alle disse forskellige typer som skonnert-brigger, 3-mastede skonnerter, bramsejls- og topsejls-skonnerter samt slettopperne, med mange variationer af alle disse typer. Mange skonnerter sejlede med salt til Island, derfra med klipfisk til Spanien og Italien. At mange af disse skonnerter lastede appelsiner i Messina er en siciliansk barber vidne om; han tjente en dagløn ved at gå ombord i skibene og barbere og klippe håret på hele besætningen; han lærte efterhånden at tale så meget dansk, at han, idet han overrakte kaptajnen sine anbefalinger, stolt kunne sige: „Jeg barberer alle danske skibe!“ Lad os forbigå hans anbefalingsbog; vi danske er nu så vittige, og heldigvis kunne italieneren ikke læse, hverken sit eget eller vort sprog.

Russerne havde mange slettoppere dengang i Østersø-farten, dem kaldte vi aldrig for andet end „hundrede og elleve“. Og ordet russerfinne var gængs den gang, og for ikke at glemme det: skipperen, senere kap-

tajnen, blev aldrig kaldt for andet end: „Den Gamle“. Efterhånden lærte vi blot ved et øjekast at skelne de forskellige sejlskibe fra hinanden, både deres nationalitet og hjemstavn. Marstalleren var let at kende, især på dens flade hollandske agterstavn, hvor jollen hang i „galgerne“. Turineren havde også sine kendingsmærker, og boghvederne var altid slanke og fine. Men et havde alle danske sejlskibe tilfælles. De var rene og velholdte med megen hvid maling og vakte mere opsigt i udenlandske havne, end med skam at sige i de hjemlige!

Nogle sorte får var der dog iblandt, enhver familie har jo sine, dog ikke hvad det ydre angik! Der var f. eks. en skonnertbrig fra København, der hed „Louise“. Den havde et meget dårligt ry blandt søfolk, som aldrig kaldte den for andet end „Slave Louise“! Ligeledes var skonnertbriggens A af Svendborg bekendt for skipperens brutalitet. Jeg var vidne til — mens vi lå lige agten for den i Svendborg havn — at skipperen pryglede kokken, så blodet flød ham af næse og mund. Den stakkels dreng løb af skræk i land; da den øvrige besætning, der var til vejrs for at fraslå sejlene, så dette, vågnede deres længe dulgte harme mod skipperen, og de lod sejl være sejl og kurede ned ad bardunerne og sprang også i land. Og så gik de til politiet. Skipperen gik med en revolver i hånden over havnepladsen og faldt ned i den nærmeste beværtning, „Hummerkloen“, hvor en fortvivlet opvartnings-pige måtte servere for ham! I hans fravær kom besætningen tilbage under politibeskyttelse, tog deres ejendele i land og blev næste dag afmønstret på et mæglerkontor i byen. — Sagen blev neddyttet på grund af skipperens familie! Bemeldt skipper var velkendt, også i de små havnebyer ved Firth og Forth eller Leithfjorden, som vi kaldte den, var han kendt som en rød hund og frygtet. Men begge disse skibe var en fryd for øjet, hvad det ydre angik, men hvorledes de kunne få besætninger til at sejle med dem, var en gåde; de fleste deserterede i den første udenlandske havn!

Det faldt heldigvis i min lod at sejle under humane og dygtige skippere, der var sømænd fra top til tå; een der sejlede op ad Themsen til Silvertown, en forstad til London, uden lods eller slæbedamper; en anden, der sejlede under Forth-brøen til Grange Mouth, ligeledes uden lokal hjælp, og en tredje, der sejlede — dog med lods ombord, men uden slæbedamper — ind i den lille franske havn St. Valery en Caux og fortøjede skibet langs kajen uden så meget som at lade ankeret falde. Da lods kun kunne tale fransk, var han ikke til megen hjælp, men vi fik dog af ham besked om, at der var 15 fod vand i havnen, og vort skib stak 12 fod i vandet med fuld dækslast. Kun nogle få eksempler, jeg kunne nævne mange flere!

De fleste skonnerter lagde op i danske havne, når vinteren lukkede for Østersøen, men tidligt i marts var der en sand kapsejls op til nordsvenske, finske og russiske havne, mest for at få en ladning træ og så tilbage med kul; dog sejlede vi også med andre ladninger, f. eks. is, kridt, koks, tjære, hamp, havre og korn,

og desværre undertiden i ballast. Ombord i den skonnertbrig, jeg mønstrede ud med som dæksdreng på min første sørejse, blev jeg præsenteret for „Admiralen“ ellers kaldet „slagpøsen“, der var en sejldugspose med påsyet tovværks-platting mod skamfiling. Jeg tror, den rummede ca. 3 liter vand, men tung var den, når den var fuld.

Jeg har kendt en matros, der rummede langt mere, når han var fuld, men det var ikke vand! Til pøsen var fastspjæset et tov, hvis anden „ende“ altid var gjort fast ombord, for at det hele ikke skulle gå over bord, hvis man af en eller anden grund slap tovet. Når det skete, så var både fanden og styrmanden løs! Det var et tungt arbejde, når der spuledes dæk, men sommetider havde en af matroserne medynk med drengen og løste ham af, når han så, at drengen var ved at falde overbord af træthed. Det var ellers sjældent, at man blev skånet, det var nu een gang for alle drengens arbejde. Eller hvis der ingen dreng var, faldt det i jungmandens lod. I havn var det ikke værst, men løb skibet i søen blot en 4—5 miles fart, skulle der et vist snuptag til for at fylde „Admiralen“. Jeg har hadet den hele mit liv.

Navnet „Admiralen“ var jo let at huske, men der var ca. 500—600 flere at lære. Her er et par stykker i flæng: „Rakke“, „Slutholt“, „Pyntestok“, „Pyttingsring“, „Bjørnen“, „Katten“, „Æselhoved“, „Hanefod“, „Kølsvin“, „Drejereb“, „Stængevindereb“, for ikke at forglemme „Jomfruerne“ med deres talje-reb. For at blive forfremmet til letmatros med 10 kroner mere om måneden, måtte jeg først vise, som et slags svendestykke, at jeg kunne „slå“ et taljerebsknob. Jeg bestod prøven! Et stort held for mig til at lære noget, der ellers ikke forekom hver dag var, at den skonnertbrig, hvormed jeg var forhyret, skulle have en ny fokkemast i Odense havn. Besætningen, 4 mand høj, og styrmanden med „den Gamle“ i spidsen, og uden hjælp fra land, riggede hele fortoppen ned (bramrâ, mærsæer, fokkerâ, bram- og mærsæstang). Af skibsværftet lånte vi to lange træspigrer, hvis to øverste ender blev surret sammen, og denne buk blev rejst foran for masten og ved hjælp af en svær wiretalje, ankerspillet og en talje, der var fastgjort til allé-træerne på Stigevejen, hev vi masten op og halede den i land på kajen. Skibet lå helt oppe ved Toldboden. Skipperen gik så ned i lastrummet og fandt adskillige sølvmonter i det hul i „Kølsvinet“, hvori mastetåen havde hvilet. Det var en gammel overtro, at sølv under masten bragte held og god vind, og skipperen fulgte den gamle skik ved også at lægge nogle nye sølvmonter under den nye mast, men selvfølgelig først i sidste øjeblik! Vi tog den nye mast ombord og satte hele rigningen på plads igen. Den gamle snaumast agten for fokkemasten kom på plads igen, den blev nu kaldt for snogmasten. Det var hårdt arbejde, men morsomt og lærerigt, først at skille det hele ad og så samle det igen. Uden slæbedamper sejlede vi ned ad kanalen, fik et hurra med på vejen fra arbejderne på skibsværftet, der havde lavet den nye mast, derpå fjorden ud og videre, formodentlig efter træ.

Men det allermorsomste var, at vi ikke fik en rød øre ekstra!

I samme skib var alle ræer, mærs og stængesaling hvidmalede, og vi måtte i let frostvejr sodavaske det hele, så at vi, da vi var færdige og gik ned med vore vaskegrejer, måtte hage os fast med albuerne, for vore fingre var stivfrosne, og man kan ikke vaske maling med bælgvanter på.

Kosten ombord i mindre sejlskibe var spartansk. Hovedfødemidlerne var salt kød og salt flæsk, det var næsten udelukkende amerikansk og ikke helt billigt; det havde selvfølgelig nogle pæne tilnavne, som salt hestekød, nedsaltede missionærer, harmonikakød o. s. v., men i havn fik vi altid frisk kød og friske grøntsager. Kun om søndagen i søen fik vi henkogt kød (bully beef), hvorpå der først var kogt suppe, og som derfor havde tabt en del af kraften. Denne suppe var tilsat melboller, og det navn passede, det var kun mel! Det kogte kød med kartofler smagte hverken af fugl eller fisk; men kødet blandet med kogte kartofler og løg og brasat sammen på en stegepande var slet ikke nogen ueffen spise.

Alt salt kød og flæsk blev vejet på en bismær under skipperens eller styrmandens ørneøjne, og de var mestre i den kunst selv i meget høj søgang. Kødet blev så lagt i blød i saltvand i blødeballen natten over, og vandet blev skiftet et par gange, hvis nattevagten huskede det. Men salt var og blev det. Kartofler blev altid kogt i udenbords vand. På mine første rejser fik vi fem mand i lukafet hver uge en helflaske brændevin og en halv flaske rom, som blev opbevaret i madskabet til vi kom i havn; i søen rørte vi det aldrig! Engang i Riga, hvor vi lastede træ udenfor byen og klods op ad et af de store fæstningsværker, kom en dag i middagstiden en russisk skildvagt ned til kajen, hvor vi lå fortøjet, og med geværet ved fod tilkendegav han for os ved tegn og gebærder, at han ønskede en snaps. Een af matroserne rakte ham en helflaske brændevin, der var $\frac{3}{4}$ fuld, og til vor forfærdelse satte han flasken for munden og tømte den i eet drag. Så grinede han, sagde tak og gik tilbage til sin post, hvor han selvfølgelig faldt i søvn. Jeg ved ikke, om han som den danske bager græd gudsjammerligt, da man ham førte væk, og enden på dramaet så vi ikke.

Så blev søloven forandret, og paragraffen om spiritus kom til at lyde, at øl og spiritus kunne kun udgives efter skipperens forgodtbefindende. Og efter at den nye lov trådte i kraft, har jeg aldrig set en skipper, der befandt sig godt! Som erstatning fik vi kakaopulver, og det, vi fik i danske havne, var godt og velmagende, men skipperen lærte snart, at den vare kunne man købe i England for den halve pris. Ergo fik vi den engelske, og det var noget værre sprøjt, nærmest farvet kartoffelmel med lidt sukker i. Vi fik også sødsuppe, der ikke var sød. Så vi sødede den ved at komme et par skefulde af denne tykke tjæreagtige masse, som kaldtes for mellasses, i terrinen, og søgte forgæves efter trøsten på bunden. Den havde kokken ædt! Som en slags søndagsdelikatess kogte han en pudding i en sejldugspose.

Havde han fået lov, ville han sikkert have brugt „Admiralen“. Han påstod, at han havde opskriften efter Madam Mangor's kogebog, men søfolk er nu altid skeptiske, og der var ikke mange, der troede ham. Mel, lidt smør eller margarine, et eller to æg, aldrig mere end to, og så nogle få rosiner var alle ingredienserne. Og melassen, som der ikke var ration på, måtte holde for som sauce! Det var en meget tung og ufordøjelig „pudding“, når den var spiselig, hvilket den dog sjældent var. — Tabte man af vanvare et stykke på „dørken“, hoppede det straks tilbage på ens tallerken som en gummibold!

Klipfisk var fredagsmad, men når lejlighed gaves, fangede vi fisk. F. eks. på Doggerbankerne i Nordsøen i stille vejr pilkede vi de dejligste store torsk; og løb vi en 3—4 miles fart, kom makrelsnørerne ud, og engang fangede vi så mange makreller, at vi fik to tønder nedsaltede i overskud, og så grinede „den Gamle“, det var penge i husholdningskassen. Undertiden tuskhandlede vi med de engelske trawlere i Nordsøen, skønt det var strengt forbudt efter engelsk lov, men vi fik flere store kurve af fisk, som vi halede ombord med en kasteline (de kom aldrig langs siden), mod brændevin og tobak. Den nye sølov sagde også, at vi skulle have smør eller margarine; læg mærke til det lille snedige ord „eller“, og gæt Dem til resten. I dansk havn fik vi friskt rugbrød, men ikke hvedebrød, derimod var de „ankerstokke“ (rugbrød), vi købte af danske kadrejer i Sundet, ikke altid første classes varer. Kadrejerne brugte den trafik at vaske skimlen af brødene, når de ikke havde kunnet komme af med dem, og brødene begyndte at blive gamle, med udenbords vand, så de skinnede som nybagte i solen. Men deres bedste kunder var svenskerne og finnerne, den danske brændevin stod hos dem i høj kurs.

I fremmed havn fik vi hvedebrød et par dage, og måtte så ty til det hårde brød. Alle smuler blev omhyggeligt opbevarede, og når der var tilstrækkeligt, lavede kokken øllebrød, uden øl! — Det hårde brød, som vi fik, var enten skonrogger eller hvedekiks. De sidste var ofte så hårde, at vi måtte bruge en hammer for at kunne søge efter de små orme, der ofte havde taget fast bopæl der. Thi det var altid meget ubehageligt at finde dem flydende i sin tekop. Brødet måtte blødes før brugen, ellers stod ens tænder i fare, og tandlæger var der ikke mange af dengang! Brødkassen var altid fuld. Vi kunne spise så meget, vi ville. Men i den alder var vi altid sultne, det hårde arbejde og den friske søluft sørgede for at holde appetitten på højkant.

Jeg husker engang, da tre af os blev afmønstret fra en 3-mastet skonnertbrig ved Mariager Cementfabrik. Det var en ugestid før jul, og vi tog alle tre med D.F.D.S.-damper til København. Vi var de eneste passagerer, og da vi havde penge på lommen, forlangte vi flot tre store bøffer med tilbehør. De var gode, og da vi havde sat dem til livs, så vi på hinanden og blev hurtigt enige om at forlange tre til!

Det vakte jo lidt opsigt blandt restaurationspersonalet, især fordi båden slingrede lidt, men det anfæg-

tede ikke os, vi spiste! 1ste mester, som vi havde inviteret på en romtoddy, underholdt os den halve nat med nogle fæle røverhistorier. Man taler om skipperløgne — De skulle bare have hørt ham!

Drikkevand havde vi altid nok af, men der blev aldrig ødslet med det; en stor liggende indvendig forkullet trætonde med et hul og en træprop i toppen var den fælles drikkekilde. Her hang vandmålet indvendig i en snor, og knækkede denne, måtte vi fiske det op med en rusten kædekrog. Da tilmed alle mand drak af det samme mål, kan man næppe kalde det for helt hygiejnisk; dog har jeg aldrig hørt, at nogen blev syg eller døde deraf. Luksuspiser som mælk, æg og marmelade så vi aldrig, heller ikke ost. Frugtpiser var svedsker og rosiner i den såkaldte sødsuppe, så guderne skal vide, at vi blev ikke forvante!

Ombord kunne alt bruges. De tomme kødtønder blev savet over til vaskebailler, og jeg sejlede med en skipper, som af den kasserede storgaffel lavede en gyngehest til sin dreng!

I søen gik vi vagt om vagt, to mand på styrmandens og to mand på skipperens, dog måtte vi ved vagtskiftet altid pumpe skibet læns. Nogle af de gamle skuder var nemlig meget tørstige. Undertiden måtte vi på vagtskiftet også sætte eller bjerge sejl; så frivagten blev en del forkortet! Kokken gik ingen vagt, men blev udpurret klokken 4 om morgenen både i søen og i havn! Skulle skibet vende i søen, var hans plads ved fokkeskødet, og ved land måtte han stundom hjælpe med håndsvinget på spillet!

I havn var vor arbejdstid fra kl. 6 morgen til kl. 6 aften, og desuden havde vi hver to timers nattevagt, idet styrmanden altid tog den første vagt (bavianen). I havn arbejdede vi med lastning og losning, undertiden uden hjælp fra land. I de engelske kulhavne var det dog forbudt besætningen at lempe kul, thi lemperne her havde stærke organisationer. Men i Tyskland har jeg måttet lempe koks og fylde rummet mellem dæksbjælkerne! Lossede vi kul i dansk havn, kom to malere ombord med skovle og tønder, som de fyldte i lastrummet; og så var det vort arbejde med håndspillet at hive de tunge tønder op til styrmanden på dækket, der tømte dem i en hjemmelavet slidske hængt udenbords, så at kullene trillede ned i vogne på kajen. Man regnede med, at der gik ca. $7\frac{1}{2}$ tønde kul til en ton, og de blev aldrig vejede.

Jeg hadede at stå i håndspillet hele dagen lang, og blæste vinden fra den gale kant, lignede man snart en neger, og ingen ville tro, at man var født i København, allerhøjest på de vest-indiske øer. Ved udskjning var armene dødtrette! Heldigvis var der pusterum, frokost fra 8—8,30, middag fra 12—1 og kaffe fra 3—3,15, og så undertiden, når der var mangel på vogne. Mange bønder fik deres vinterkul direkte fra skib og bød ofte på øl og brændevin, så fik de nemlig top på kultønden.

Nej, så var det renere at arbejde med træladninger, skønt vi ofte fik lukafet og køjerne fulde af lopper; hertil brugtes intet spil, det var det pure hånd- og skulderarbejde. Dog var det ikke helt let at bære en 18

fods, 3 tommer planke på skulderen, og hvor man, eftersom lastrummet fyldtes, ofte måtte gå krumbøjet for ikke at støde hovedet mod dæksbjælkerne. Man fik altid en formand fra savværket ombord til at stuve ladingen, og den mand var så erfaren, at han ved et øjekast kunne bestemme en plankes længde. Han tog aldrig fejl; men bad han os på prammen om en 16 fods og ved en fejltagelse fik en på 18 fod, da var det morsomt at høre, hvor højroset han blev, når han bønfuldt ti tusind djævle om hjælp! Det eneste kedelige ved træ var dækslasten, der krævede meget ekstra arbejde. I Finland lastede vi ofte træstaver (til cementtønder). Englænderne brugte mange af dem. I Finland kom altid en flok unge piger ombord til at stuve lasten, de arbejdede som mænd og sang under arbejdet. Heldigvis er livet ikke kulstøv hele tiden. Vi dansede med dem i land til harmonika-musik, selvfølgelig efter arbejdstid, og i de lyse nætter glemte vi, at vi havde megen søvn til gode. Der var mange danske skibe i de finske havne dengang; i Kotka har jeg f. eks. fra skibets dæk talt 14 danske flag.

Til havrelast i Kristinestad havde vi også kvindehjælp, de såkaldte „trampetøse“. Et gäng på 8 piger med sækkelærred svøbt om fødderne trampede nemlig den løse havre i lastrummet fast, blot ved at gå rundt i lasten hele dagen lang. De sang også under arbejdet, så det var en fornøjelse at høre på. Russiske arbejdskvinder sang derimod ikke, men deres arbejde var hårdere, især når de måtte bære en sæk korn à 200 pund på ryggen.

Vi arbejdede ofte længere end reglementet bød, men i de 6 år, jeg sejlede i skonnertfarten, fik jeg ikke en rød øre for overtidsarbejde. Det var en hård skole at gennemgå, men vi lærte faget fra a til z og tog hverken skade på sjæl eller legeme. Og i al den tid har jeg aldrig set en mand komme i logbogen eller få en pengebøde, som loven hjelmede skipperen ret til i visse tilfælde. Nej, vi enedes godt allesammen i de skibe, jeg var med, og disciplinen var upåklagelig! En lille lusning nu og da kunne jo falde af, men det er der aldrig nogen, der tager skade af! — Tværtimod!

En sømand var dengang i nederste rangklasse, og det passede godt, når vi i lukafet efter udskjning sang de gamle viser, som: „Den sømand er så lidet estimeret o. s. v.“ Der var altid nogle, som påstod, at det hed extimeret, men vi havde ingen sangbøger og sang efter hukommelsen, og meningen var den samme. Men tiderne har forandret sig og sømanden ligeledes, og hans livsvilkår har forbedret sig i en grad, som ingen drømte om og ingen kunne forudse. Jeg skal blot nævnte et eksempel!

I slutningen af 90'erne var den amerikanske matros-hyre i de 4- og 5-mastede slettoppere den højeste af alle nationer, siger og skriver \$ 18,00 om måneden; nu tildags får en amerikansk matros med hyre, overtid og bonus ca. \$ 400,00 om måneden. Man forstår det simpelthen ikke! For ikke at tale om alle de andre forbedringer.

„Liden tue...“

Som nævnt i nummeret for 1. juni var Rotterdam engang nær ved at blive afskåret fra sin forbindelse med havet gennem tilsanding af Maas' udmunding deri. Engang sidste vinter var den nær blevet det af en helt anden årsag, hvis varighed dog kun kunne blive forholdsvis kort.

En november-morgen ved daggry søgte det ret store s/s „Faustus“, der sejlede under Panamas' flag, at løbe ind på Maas uden lods-hjælp, fordi denne på grund af en svær storm var blevet suspenderet nogle timer forinden. Dampersens forsøg mislykkedes imidlertid og fik til resultat, at den løb på grund lidt nord for indsejlingens nordre pier. Snart begyndte skibet at tage vand ind, først og fremmest af den årsag, at kaptajnen for at fremme losningen af lasten, der bestod af kul, allerede havde ladet lugerne aftage, men som man nu ikke under disse forhold kunne anbringe på plads igen.

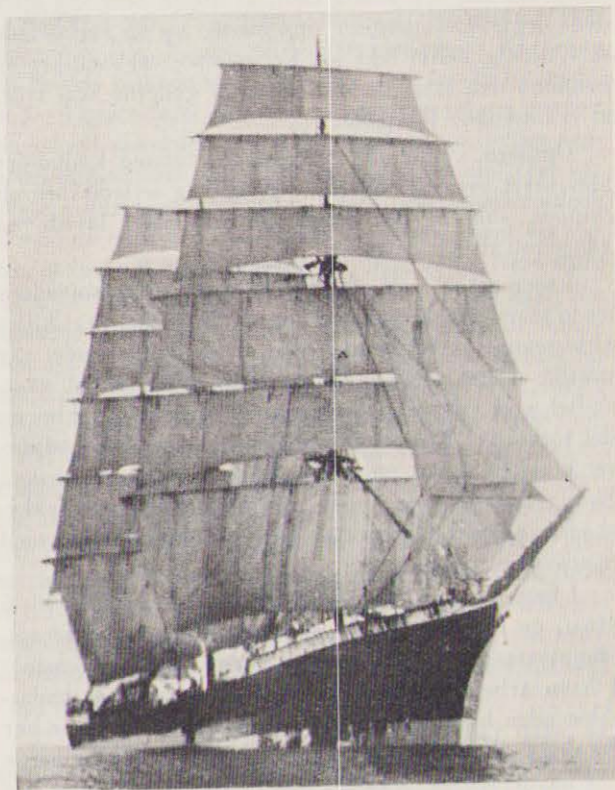
Næste dag — besætningen var forinden gået fra borde — kom hun flydende på grund af søens og stormens magt og begyndte langsomt at drive ind mod pieren. Forsøg på at få hende fortojet mislykkedes, hvorfor hun drev ind på pieren, slog hul i den samt forårsagede ødelæggelse af den på en strækning af 40 m, hvorefter hun af søerne løftedes gennem gabet for tilsidst at synke omtrent udfor pier-hovedet i det sydlige udløb og på ca. 16 m dybde.

Herved syntes enhver trafik på Rotterdam at være umuliggjort, hvorfor byens havne-væsen hurtigst muligt satte rednings-aktioner i gang, men den vedvarende tornado-lignende storm og svære sø vanskeliggjorde arbejdet med at finde vragelets nøjagtige position. Uanset dette lod man 2 dage efter åbne for trafik, men kun for skibe med et mindre dybgående end 5 m, efter at man havde konstateret, at eventuelle støm-sætninger ikke ville være nogen fare for nævnte skibe. Et held var det, at 65 % af trafikken på Rotterdam faldt indenfor denne begrænsning. Men alligevel var der ikke få større skibe, herimellem flagskibet „Nieuw Amsterdam“, som måtte dirigeres til anden havn. Efter at det havde vist sig, at skibe under 5 m gik glat igennem, nedsattes restriktionen dagen efter til 7 m for indgående og 9 m for udgående, for så inden 24 timers forløb at blive udvidet igen. Naturligvis kunne det farlige sted kun passeres under førerskab af lodser, der uafbrudt havde havde ekko-loddet i funktion, samtidig med, at „ensrettet færdsel“ påbødes.

Vraget havde man oprindeligt tænkt fjernet gennem sprængning, i hvilken anledning man havde tilkaldt store bjergnings-fartøjer fra den britiske flåde, men eftersom dette arbejde utvivlsomt ville tage meget lang tid og koste en masse penge, besluttede man i stedet for at lade vragelet „grave ned“ i hav-bunden. Et fartøj fra den hollandske flåde lod derefter dybde-bomber anbringe på hver side af vragelet for at få sprængt havbunden af hårdt ler til side. Bomberne bragtes til eksplosion ved elektrisk udløsning, og efter deres

sprængning sattes muddermaskiner i gang for at fjerne de mange millioner kubik-meter sand fra de frembragte huller. Resultatet heraf skulle blive, at „Faustus“ skulle komme ca. 10 m længere ned, hvoraf de 3 m ifølge dykker-rapport allerede var nået lige efter arbejdets afslutning. Denne ret hurtige fjernelse af vragelet til trods kom begivenheden til at koste Rotterdam havn et tab på millioner af gylden, hvad både forsinkelse i trafikken, losningen i andre havne, skade på pier samt fjernelsen af vragelet angår. I sandhed: „Liden tue kan valte stort læs“.

Carl Østen



Kender De dette skib, har De chancen for at vinde 3 bøger. Skibets navn begynder med O.

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

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg

Årbog 1953

Punktlig til tiden kommer Handels- og Søfartsmuseets årbog med sit sædvanlige lodige indhold og gedigne udstyr under redaktion af direktør Knud Klem og Louis E. Grandjean. Beretning og regnskab for 1952-53 indleder årbogen og viser en rolig udvikling for museet, dog at det kunne ønskes, at det havde større midler til rådighed, da økonomien er anspændt til det yderste og ikke tåler yderligere belastninger. Dette gælder også pladsforholdene, der i allerhøjeste grad trænger til udvidelse, for at museets mange opmagasinerede skatte kunne vises, men forhåbentlig kommer der vel snart en løsning på dette for museet vigtige spørgsmål, således at hele Kronborg Slot stilles til rådighed for museet, hvad der vil være den naturligste løsning af pladsspørgsmålet.

Museets støtteselskab „Handels- og Søfartsmuseets Venner“ har ligeledes været i rolig udvikling, men trænger stadig til flere medlemmer for fortsat at kunne hjælpe museet med gaver og støtte til indkøb af museums-genstande og billeder. Selskabet har skænket museet en model af skonnertbriggen „Neptunus“ bygget 1843 af skibsbygmester E. P. Bonnesen, København, og udført af modellerer E. Werge, en meget værdifuld forøgelse af samlingen. Iøvrigt fremgår det af årsberetningen, at museet gennem gaver og køb har forøget sine værdifulde samlinger samt ladet fortage opmålinger af fartøjstyper, der er ved at forsvinde, således at dets samlinger heraf i væsentlig grad er forøget af sådanne, til gavn for eftertiden og den maritime historie.

Årbogen indeholder yderligere 5 afhandlinger om forskellige emner, og den første af disse er af museumsassistent Peter Michelsen med titlen „Om det såkaldte slettefiskeri“ — omhandler en primitiv form for fiskeri af drivgarnsfiskeri ved Kronborg pynten, drevet af fiskere fra Sletten, hvor der endnu findes et enkelt selskab, der fisker på denne måde. Fiskeriet drives med et meget enkelt redskab, et rektangulært garn uden søk eller lignende, nærmest et primitivt stængegarn.

Til fangsten anvendes to både, „storbåden“ og „lillebåden“, og betegnelserne for de forskellige besætningsmedlemmer er egenartede, men for indviende angiver hans plads i båden og hans arbejde, f. eks. kaptajnen, der ledede fiskeriet, „løjtnanten“, der var i lillebåden, „bunkefejerer“, der gav garnet ud, o. s. v. En artikel, man læser med største interesse, da den giver et billede af et meget gammelt og primitivt fiskeri af hornfisk i forårsmånederne, når denne trækker sydpå gennem Øresund, og man kan være forfatteren taknemlig for at have fået det beskrevet, medens det endnu drives, da det jo ophører, når det nuværende selskab lægger op på grund af alder. Ingen af de unge er interesseret i at fortsætte det, da det ikke giver udbytte nok og desuden er det for primitivt og besværligt.

Dr. phil. Georg Nørregaard's artikel „Vandmangelen på Haabets Galley“ 1724 beskriver en rejse fra København til Guinea efter slaver og videre til Vestindien med disse og så hjem til København med sukker, og man får ved at læse denne artikel et indtryk af, hvad det ville sige at mangle vand på en sådan rejse, samt af besværet med at skaffe sig drikkevand på Guinea-kysten, der jo for en stor dels vedkommende var afhængig af regn for at skaffe sig drikkevand, så reserverne var jo til tider små, hvad man tydelig får indtrykket af, når man læser om denne rejse. Artiklen er meget interessant og forsynet med udmærkede billeder af farter, landtoninger etc. gengivet efter billeder, der findes i to skibsjournaler ført af kadetterne Christian Mølster og Jesper Reichardt, der med orlov fra marinen deltog i rejsen og efterlod sig disse journaler, hvorfra forfatteren har hentet en del af sine oplysninger om rejsen.

Arkivar dr. phil. Erik Kroman skriver om Marstal og kalder det „Træk af Marstal Søfarts Historie“, der omtaler Marstals opblomstring efter den i 1729 blev indlemmet i den kgl. del af Sønderjylland sammen med den ene halvdel af Ærø, hvad der gavnede den uhyre meget, og videre i korte rids følger dens udvikling til

Nauta-boat Co.

Metal-Redningsbaade
Aluminium Flydemidler
Redningsflaader
Aluminium Landgangsbroer
Faldrebstapper
Mekaniske Davider



NÆSTVED HAVN
TLF. 2248

Salgskontor v. K. BIRKEDAL:

Cort Adlersgade 8,
København K
Telefon Central 14419

dato gennem gode og onde tider. En meget interessant artikel, der munder ud i håbet om, at Marstal stadig, som gennem tiderne, må videreføre sin skibsfart, der jo var og er byens hovederhverv.

Lektor Marius Hansens artikel „Ellenbogen „Lolands Albue“ en middelalderlig sildemarkedsplads“, er et bidrag, der rokker ved det antagne, at „Ellenbogen“, der i hanseatiske dokumenter henføres til Malmö, ikke for en stor del af materialets vedkommende rettelig skal henføres til Albuen ved Nakskov, hvor der har været så stort et sildemarked, at det kunne bortforpagtes. Forfatteren er ved undersøgelser af lensmandsforholdene på Engelsborg „Slotø“ ved Nakskov kommet til den slutning, at sildemarkedet på „Ellenbogen“ rettelig bør henføres til Albuen ved Nakskov, hvad han håber at kunne uddybe senere, når arkivsagerne er gennemgået. Artiklen beskriver endvidere de udgravninger af denne gamle markedsplads, der bestyrker en i troen på, at der må rettes ved den tilvante opfattelse af „Ellenbogen“ alias „Malmö“s betydning, da udgravningerne godtgør, at der har været et stort sildemarked på Albuen lige fra middelalderen til renæssancen. En artikel, det kan anbefales at læse af alle, der er interesseret i historie.

Årbogens sidste artikel „Af skibsbygmester Poul Barfods levnedbeskrivelse“ er meget interessant, da den jo giver et fortrinligt billede af tiden fra omkring 1834 og fremefter, især hvad der angår skibsbygning, da Barfod jo blev skibsbygger med såvel praktisk som teoretisk uddannelse indenfor faget erhvervet herhjemme og i udlandet, for dog at ende med at han i 1843 nedsatte sig i Helsingør og begyndte skibsbyggeriet, som han drev, til han i 1856 solgte det til sin broder, der fortsatte under navnet Barfod og Rohmann, idet han det år tog imod tilbudet om en stilling som havari-ekspert for „Den Kjøb. Sø-Ass. Forening“, „De private Assurandører“ og „Det kgl. Oct. Sø-Ass. Comp.“, en stilling han beklædte til 1900, da han afgik på pension, ligesom han i en årrække var knyttet til Bureau Veritas som tilsynsmand og som voldgiftsmand i den permanente københavnske voldgift til afgørelse af bjergelønne. Et langt og flittigt liv, som endte i 1904, da han døde af et hjerteslag. Denne levnedbeskrivelse kan det anbefales alle, der interesserer sig for historie, at stifte bekendtskab med.

Årbogen bringer desuden forskellige småting med illustrationer af emner, der har tilknytning til søfarten. Museet må lykønskes til, at det bevarer standarden

ved udsendelsen af sin årbog og det såvel hvad indhold som udstyr angår, så man må blot håbe, at det også i fremtiden vil kunne fortsætte udsendelsen af årbogen trods de vanskeligheder, der er forbundet hermed, både papirmæssigt og pekuniært.

O. B. N. A.

Nyt sømandshjem i Bergen

Den 8. juli indviedes i Bergen et nyt sømandshjem beliggende i Walckendorffsgaten, altså både nær havn og i by-centrum. Det gamle sømandshjem ødelagdes i 1940 ved en krigs-handling. Som sømandshjem betragtet er det utvivlsomt verdens flotteste, hvad såvel de hypermoderne værelser som restauranten angår, men i snæver relation til denne oplysning må tilføjes, at hele institutionen ikke har noget at gøre med den gangse opfattelse af sømandshjem udover selve navnet „Sømandshjemmet“, idet den drives som hotel. Søfolk, officerer såvel som menige besætningsmedlemmer nyder dog den fordel, at de får 35 % rabat på værelsesprisen, der er ca. 15 og 25 kr. for henholdsvis enkelt- og dobbelt-værelse.

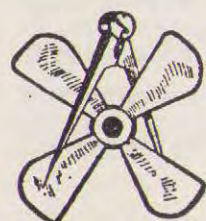
Bygge-grunden er skænket af Bergen Kommune, og den 8-etagers bygning, repræsenterende en opførelsesværdi af ca. 5 mill. kr., af skibs-redere og shipping-firmaer.

Det er rentabiliteten af foretagendet, som har bevirket, at man måtte gå bort fra den oprindelige tanke om at skabe et decideret sømandshjem. Hele hotellet er overladt til stiftelsen „Bergens nye Sjømandshjem“, hvis bestyrelse består af 2 repræsentanter for „Bergens Rederiforening“, 1 fra „Bergens Skipperforening“, 1 fra „Norsk Sjømandsforbund“, medens det femte medlem, tillige bestyrelses-formand, udpeges af „Bergen Formannskab“.

Bomulds-tapeter med smukt indvævede motiver i fælles-salonerne, som „Vikings“ medarbejder så det ved en rundgang — hvor ser man noget lignende? Så i de dejlige interiører og værelser præget af komfort, hygge og properhed, får sømanden i det mindste „fuld valuta“ for den pris, han betaler.

Løvrigt er der, hævder man indenfor hotellets ledelse, ikke videre stort behov for et decideret sømandshjem i Bergen, eftersom der kun kommer et fåtal af fremmede søfolk dertil.

C. Ø.



KØBENHAVNS MASKINSKOLE

Kursus til Maskinisteksaminerne - Elektroinstallatørprøven for Maskinister - Motorpasserprøven - Maskinpasserprøven - Kedelpasserprøven, Elektroinstallatørprøven af 1952.

Program tilsendes, og alle Oplysninger gives ved Henvendelse til Skolens Kontor.

JAGTVEJ 163 . KØBENHAVN
Daglig Kl. 9-15 og 18-20 (Lørdag undtagen). Telf. Ryvang 1863



Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. august 1953

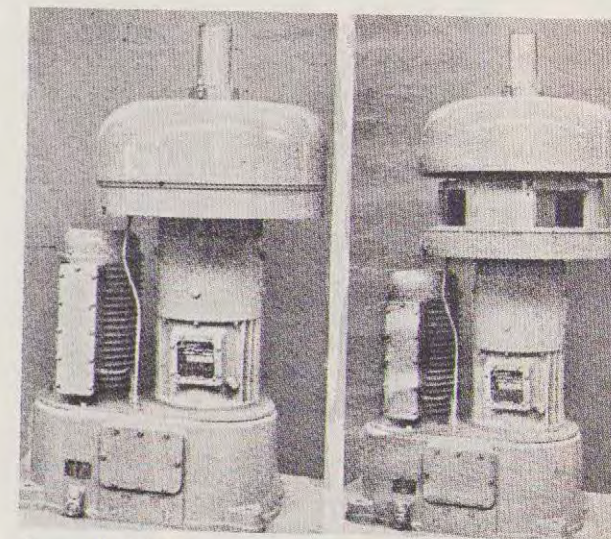


Medlemmer

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. Jølsen 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 Bugterselskab 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

Elektrisk betjent skibssirene

Secomak elektriske marinesirene, som er vist i illustrationerne, fremstilles af Service Electric Company, Stanmore, England. Den er udtænkt og konstrueret af praktiske søfolk og ingeniører til brug i alle slags skibe, ter og forsøg på dette område. Der er ikke ved Secomak sirenen noget uldent, men den giver klare korte og lange signaler efter ønske blot ved at trykke på en knap. Den er af denne grund patenteret i mange lande.



Secomak elektriske sirene med dækslet nede (til venstre) og dækslet løftet (til højre).

idet der er størrelser, der kan bruges lige fra trawlere til de største linere. Den første model blev lavet i 1948, men den er senere blevet ændret og forbedret. For nylig er der yderligere tilkommet to nye modeller, der begge er betydelig kraftigere. De er resultatet af mange års eksperimen-

Sirenen består af en lyd-rotor, der af en elektromotor drives rundt i en stator med stor hastighed. En dome-formet skærm omslutter fuldstændig de lydfrembringende dele. Den løftes og sænkes automatisk når knappen betjenes for at afgive manøvre- eller tagesignaler. Alle arbej-



G. W. Frydenlund & Søn

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

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

SKIBS Bygning



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

B&W

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

dende dele er indelukkede, hvilket sikrer en fuldstændig beskyttelse mod regn og sprøjt. Der er indbygget elektriske varmeelementer som sikring mod tilisning i koldt vejr.

Secomak sirener kan leveres til jævn- eller vekselstrøm, og desuden er der særlige modeller til 60 perioder. Alle modeller opfylder fordringerne i den internationale konvention for sikring af menneskeliv på søen og er blevet prøvet af Ministry of Transport.

Secomak sirener er installeret i et stort antal franske passagerskibe og fragtskibe. Admiralitetet er interesseret i elektriske sirener til en ny klasse motor-krigsskibe, og en ny type blev konstrueret til dette brug. En mindre type bruges i coasters, lægtre og mindre skibe.

M/s Bonanza,

et hypermoderne liniemotorskib

Det hurtiggående liniemotorskib Bonanza på 9.530 tons d. w. blev den 10. juni afleveret fra Götaverken til A/S Ganger Rolf, Fred. Olsen, Oslo.

Skibet er bygget til Det Norske Veritas højeste klasse og har hoveddimensionerne:

Længde overalt	155,8 m
Største bredde på spant	19,4 m
Dybde på shelterdæk	12,2 m
Dybde til hoveddæk	9,4 m
Middeldybgang på sommerfribord	8,2 m

Skrøget har elegante linier og overbygningerne er afrundede i strømlinieform. Skorstenen og styrehuset er sammenbygget til en enhed.

Forstævnen prydes af en gallionsfigur forestillende en indianerhøvding. Den er udført af den norske kunstner S. Nome og er støbt af Kristiania Kunst- og Metallstøperi, Oslo.

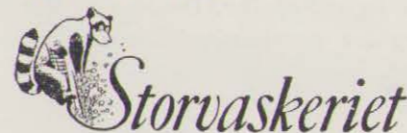
Skibets lastrum har en kubik på 15.320 m³, hvoraf 3.740 m³ er delt i seks kølerum. I to af disse kan der holdes en temperatur på $\pm 20^\circ$, selv om skibet befin-

**Skibsfarten stiller store
krav til hygiejnen**

og disse løses i København af

STORVASKERIET

Næsten alle rederier, såvel store som små, anvender allerede Storvaskeriet's nye form for skibsservice, bl. a. Det Østasiatiske Kompagni, Moore & McCormack og Hetland.



TH. SØborg 4711

— det dufter af renhed —

A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders

der sig i tropiske farvande, medens de øvrige er indrettet for $\div 0,5^\circ$.

De syv lastluger er af en ny, letmanøreret type, som er konstrueret af Götaverken. De er firedelt og kan åbnes og lukkes meget hurtigt, hvorfor man regner med i mange tilfælde at kunne undvære lugesejl, som man ellers bruger at spænde ud for at hindre, at en pludselig regnbyge skal skade lasten, når lugerne står åbne. Lugerne har også den fordel, at de kan åbnes i forskellige etapper og låses i de forskellige stillinger.

Skibet er forsynet med ikke mindre end 21 lastebomme med en løfteevne fra fem tons op til 30 tons.

„Bonanza“ har en meget fornem aptering for 12 passagerer, bl. a. to luksussuiter. Besætningens kamre, messer og opholdsrum er også af meget høj standard.

Skibet har en meget moderne udrustning. Navigationsinstrumenter, brandslukningsudstyr etc. er den bedst tænkelige. Der findes også en stalodicator, en ny form for værftets lastfordelingsapparat Lodicator. Medens Lodicator særlig er til brug i tankskibe, er det nye apparat konstrueret til skibe med tør last, og det angiver foruden trimmet også skibets stabilitet efter lastningen. Med dette apparat kan skibets officerer inden lasten tages ombord få et billede af, hvorledes den tænkte fordeling af lasten påvirker skibets stabilitet og rette fordelingen af lasten efter de anvisninger, apparatet giver. Det har sin betydning ikke blot af sikkerhedshensyn — særlig når det gælder kombinerede last- og passagerskibe — men også fra det synspunkt, at man i nogen grad kan lægge det lastede skibs tyngdepunkt således, at skibets bevægelser i søen bliver så behagelige som muligt.

„Bonanza“ er kontraheret for en fart på 17 kn på fuld last, og hovedmotoren er en nicylindret Götaverkenmotor, indrettet for drift med kedelolie. Den er svejst og har en cylinderdiameter på 760 mm og 1.500 mm slaglængde. Ved 112 omdrejninger pr. minut udvikler den 10.000 i. h. k. Hjælpemotorerne er også Götaverkens konstruktion og fabrikat.

Svensk anerkendelse til „Vikingen“

Kong Gustav VI Adolf af Sverige har udnævnt „Vikingen“'s redaktør, Axel Bærentzen, til Ridder af Vasaordenen.



MT „Sonata“ på prøveturen

M/T SONATA

Fra Götaverken er den 2. juli afleveret tankmotorskibet Sonata på 17.550 tons d.w., bygget til Rederi AB Dalen, Göteborg.

Sonata er et søsterskib til de mange andre tankskibe af denne størrelse, som værftet har bygget i den senere tid. Skroget er helsvejt og har langskibs spanter og korrigerede langskibs og tværskibs skodder af Götaverkens type.

Skibet er klasset til Lloyd's Registers højeste klasse med følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	167,6 m
Største bredde på spant	20,1 m
Dybde	12,0 m
Middeldybgang på sommerfribord.....	9,2 m

Lasttankenes rumindhold er ca. 23.360 m³. De to

pumperum har hver to pumper med en kapacitet på ca. 400 tons i timen hver.

Skibet er forsynet med al moderne udrustning i form af radar, gyrokompass, SAL-log etc. Götaverkens lastfordelingsapparat Lodicatorn indgår også i udrustningen.

Der er sørget godt for besætningen på Sonata. Kamre, messer og opholdsrum er både rummelige og moderne og smukt indrettede.

Sonata gør 14,75 kn på fuld last.

Hovedmotoren er en helsvejt nicylindret, totakts, enkeltvirkende dieselmotor af Götaverkens konstruktion og fabrikat. Cylinderdiametere er 680 mm og slaglængden 1.500 mm. Ved 112 omdrejninger pr. minut udvikler den 8.300 i.h.k. Ligesom hovedmotoren er også hjælpemotorerne af Götaverkens egen konstruktion og fremstilling.

M/T „Sofie Mærsk“ — Prøvetur

Tirsdag den 30. juni 1953 gik dieselmotortankskibet „Sofie Mærsk“, Odense Staalskibsværft A/S's nybygning no. 123, kontraheret af A/S Dampskibsselskabet Svendborg og Dampskibsselskabet af 1912 A/S, paa prøvetur i Øresund.

Skibet er bygget til Lloyd's Register of Shipping's højeste klasse + 100 A.I. — Det er et helsvejst tankskib med dimensioner som følger:

Længde mellem p. p.	151,2 m
Bredde	20,8 m
Dybde til hoveddæk	11,4 m

paa ca. 17.000 tons d. w., Dybgående ca. 9,0 m.

Skibet har ialt 21 tanke, 7 centertanke og 2 x 7 sidetanke 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 er anbragt paa broen, medens maskinbesætningen og mandskabet er anbragt i agterskibet i gode, rummelige enkeltmandskamre, ligesom der findes messer og rygesaloner saavel for officerer som for det menige mandskab. Alle kamre og saloner har mekanisk ventilation.

Skibet er forsynet med de bedste navigationsinstrumenter og udstyr, saasom radar, ekkolod, gyrokompass og selvstyrer, log med elektrisk overføring, radio, radiotelefon og radiopejler. Desuden er der installeret fryseanlæg for proviant og Ellehammers skumslukningsanlæg.

Maskinen består af en sekscylindret B. & W. dieselmotor, type 1/674-VFT-160, udviklende ca. 6.900 i.h.k. svarende til ca. 5530 e.h.k. ved 115 omdr./min., der giver skibet en fart af 14¹/₂ knob lastet. Skibet har

2 Bukh dieseldynamoer og iøvrigt damphjælpemaskineri.

I prøveturen deltog skibsreder Mærsk McKinney Møller, rederiets tekniske eksperter samt en del gæster, bl. a. direktør A. Østergaard, Staalvalseværket, Frederiksværk, professor Rich. Ege, afdelingschef J. Andersen, finansministeriet, skibsreder R. A. Roberts m. fl., direktør E. Ringsted og Odense Staalskibsværfts ledende ingeniører.

Nybygning til A/S Det Østasiatiske Kompagni fra Nakskov Skibsværft A/S

Den 14. juli afholdt Nakskov Skibsværft prøvetur i Langelandsbæltet med nybygning nr. 132 — M/S „Sibonga“ — til Det Østasiatiske Kompagni. „Sibonga“ er et fragtmotorskib med plads til 12 passagerer på 1. klasse og er værftets første skib i en ny serie søsterskibe til Det Østasiatiske Kompagni, som til forskel fra de tidligere serieskibe, hvis navne begyndte med henholdsvis M og P, begynder med S.

S-seriens skibe er større, slankere og hurtigere end de foregående serier. De er forsynet med den nye, meget omtalte B. & W. motor med trykladning, der kan udvikle betydeligt flere hestekræfter end den tilsvarende motor af tidligere type.

Skibets hoveddimensioner er:

Største længde	149,7 m
Længde mellem p. p.	139,0 m
Bredde på spant	19,0 m
Dybde til shelterdæk	11,7 m
Lasteevne	ca. 10.200 tons

og det er bygget til Lloyd's højeste klasse med lukket shelterdæk, bak og poop samt hus midtskibs.

Skibet har to master og 4 samsonposter, og lossegrejerne består af en 60-tonns bom, en 20-tonns bom samt tolv 5-tonns bomme og to 3-tonns bomme. Desuden står der på agterkant af midtskibshus 2 af Thomas B. Thriges nyeste dækskraner til betjening af 4-lugen. Thrige har også leveret de elektriske lossespil, ankerspil, capstans og styremaskinen.

Alle moderne navigationsinstrumenter findes om



M/S „Sibonga“ på prøvetur.

bord: Radar, SAL-log, gyrokompass og selvstyrer, ekkolod og kommandohøjtaler o. s. v. Radiostationen er leveret af A/S Dansk Radio.

Promenadedækket midtskibs er udelukkende forbeholdt passagererne. Alle kamre har eget badeværelse, og de fornemt udstyrede ryge- og spisesaloner ligger lige for enderne af passagergangene. Alle skodder, paneler, bordplader o. l. i kamre, saloner, gange og badeværelser er udført af det brandsikre plastikstof *Warerite*.

Redningsbådene af aluminium er placeret i gravity-davider fra firmaet Schat i London. Bådene er forsynet med særlige „skøjter“, således at de let kan glide ned langs skibssiden, selvom skibet ligger med svær slag-side.

Til opbevaring af provianten findes proviantkølerum, ligesom en del af lasten er indrettet til lastkølerum. Thomas Ths. Sabroe & Co. har leveret kølemaskineriet hertil.

Hovedmaskineriet består af en syvcylindret B. & W. enkeltvirkende totakts dieselmotor med trykladning, type 774-VTBF-160, der udvikler 8.200 BHK ved 115 o/m og giver skibet en fart af ca. 17 knob fuldt lastet.

Til skibets varmeanlæg og fremstilling af 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-syreildslukningsanlæg, og i styrehuset findes en røgdetektor, der viser, om der er brand i et hvilket som helst af skibets lastrum.

M/s Margit

Torsdag den 2. juli 1953 søsattes fra A/S Nakskov Skibsværft nybygning nr. 133, et 8.600 tons lastmotorskib til Dampskibsselskabet „Myren“, København. Dåben foretoges af frøken Inger Bülow Jensen, og skibet fik navnet „Margit“.

Skibets hoveddimensioner er følgende:

Længde mellem p. p.	123,4 m
Største bredde på spant	17,5 m
Højde til shelterdæk	11,2 m

Skibet, der er bygget til Lloyd's højeste klasse, har to gennemgående dæk, er forsynet med bak samt adskilte dækhuse midtskibs. Lastrummenes kapacitet er ca. 15.150 m³.

Maskineriet består af en sekscylindret B. & W. enkeltvirkende totakts dieselmotor type 674-VFT-160, der udvikler 4.100 b.h.k. ved 100 o/m og giver skibet en fart af 14 knob fuldt lastet.

Afløbningen overværedes af repræsentanter for rederiets bestyrelse og direktion, værftets bestyrelse og ledelse samt af en del indbudte.



M/S „Bolivar“ på prøvetur.

M/S Bolivar

Fra Helsingborgs Varfs Aktiebolag afleveredes den 16. juli lastmotorskibet „Bolivar“ til Aktiebolaget Våring i Stockholm.

„Bolivar“ er et søsterskib til det i december måned i fjor til samme rederi leverede lastmotorskib „Barranquilla“.

Skibet er et moderne shelterdækket lastmotorskib med halvhøj bak over luge nr. 1, havhøj hytte, fremfaldende forstavn og krydserhæk bygget til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping med isforstærkning og er udrustet efter Svenska Fartyginspektionens fordringer for oceanfart.

Skibet har følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	86,0 m
Længde mellem perpendicularererne	83,2 m
Største bredde på spant	12,5 m
Dybde til hoveddæk	5,0 m
Dybde til shelterdæk	7,4 m

Lasteevnen er 2520 tons med en tilsvarende dybgang på sommerfribord på 4,9 m.

Lastrummenes volumen er 4850 m³ grain eller 4450 m³ bales.

Lastrummene ventileres med mekaniske ventilatorer.

Skibet er også forsynet med et kulsyreanlæg til brandslukning i lasterne. Det er anbragt i agtete mastehus med røgdetektor i bestikhuset.

„Bolivar“ er forsynet med fire lastluger, rigget med to master af stål samt forsynet med fire bomme med 3 tons løfteevne i enkelt part og 5 tons i dobbelt part, fire for 5 tons løfteevne i enkelt part og 7,5 tons i dobbelt part.

Dæksmaskineriet, som består af styremaskine, spil, ankerspil og varpespil, er alle af ASEA's fabrikat.

Skibet er forsynet med to redningsbåde af letmetal, ophængte i davider af Welin's konstruktion.

Et køle- og fryserum er indrettet i mellemdækket på styrbords side. Kølemaskineriet er af Stal's fabrikat.

Dobbeltbunden er indrettet til brændolie eller til vandballast. Der findes fem bundtanke med en kapacitet på 377 tons brændolie ialt.

Navigationsinstrumenterne er moderne og omfatter bl. a. ekkolod, radiopejler, SAL-log og radar.

Midtskibs på bådendækket er apteringen for kaptaj-

nen med opholdsrum, soverum og bad, salon, stirrids, steward og radiotelegrafist samt kammer for rederen med bad.

Midtskibs på shelterdækket findes aptering for de øvrige officerer med messe, stirrids og opholdsrum samt kabys.

Agter i hytten aptering for besætningen og i dæks- huset agter dets messe, opholdsrum og vaskerum.

På kommandobroen findes styrehus, bestikhus, radiatorum og telegrafistkammer.

Hovedmaskineriet består af en Burmeister & Wain femcylindret, totakts, enkeltvirkende trunkdieselmotor, type 55-VF-99, der udvikler 1625 i. h. k. ved 128 o/m. Desuden findes tre firecylindrede Burmeister & Wain hjælpdieselmotorer, hver koblet til en jævnstrømgenerator på 65 kw ved 450 o/m.

På prøveturen opnåedes en gennemsnitsfart på 13,7 kn.

Nyt køleskib til rederiet J. Lauritzen

Den 10. juli fandt der en prøvetur sted fra Aalborg værft med „Brazilian Reefer“.

„Brazilian Reefer“ er det andet af de tre frugtkøleskibe, som rederiet har kontraheret — et fra Helsingør værft, „Mexican Reefer“, som blev sat i fart den 19. maj i år, og to fra Aalborg værft — til udvidelse af rederiets køleskibsflåde.

Den smukke frugtbåd er bygget som åben shelterdækker med lang bak over lugerne nr. 1 og 2. Forstavnen er en fremadgående pladestævn, og hækken er en krydshæk. Midtskibs-opbygningen er strømlinieformet og er ført agterover omkring luge nr. 4 for at skaffe plads til den meget udvidede aptering. Hytten agter tjener til beboelse og opholdsrum for den menige besætning, hvis spisesesser findes midtskibs.

Skibets hoveddimensioner er.

Længde overalt	124,7 m
Dybgang fuldt lastet	7,0 m
Dødvægten er ca. 4.100 tons	

Nettoindhold af isolerede lastrum er ca. 6.370 m³ Farten frugtlastet 18 knob.

Der er 5 luger og ti 5 tons bomme med 5 tons elektriske spil. Luggedækslerne er af stål. Der er 14 isolerede lastrum, og lasten kan nedkøles til -20° C.

Skibet er bygget således, at det kan opfylde selv de strengeste krav, der stilles til en sikker transport af laster, der skal køles eller fryses, d. v. s. der kan transporteres alle arter af frugt og endvidere kød og lignende produkter.

Ved indretningen af apteringen har man fulgt rederiets praksis, dog er der foretaget væsentlige udvidelser og forbedringer. Bl. a. kan nævnes, at alle saloner og spisesesser er forsynet med „air conditioning“, og alle opholdsrummene ombord er som altid i rederiets skibe udsmykket med malerier af unge danske kunstnere.

Det kan også nævnes, at der findes hobbyværksted,

veludstyret mørkekammer, stort svømmebassin for besætningen og vaskeri med de nødvendige vaskemaskiner og strygemaskiner.

Ved konstruktionen af skibet er der taget væsentlige forholdsregler for at brandsikre. Ved isoleringen af lastrum er benyttet glasuld i stedet for kork, og i stedet for træklædning udenpå kork er der her anvendt aluminium, d. v. s. at den ret store brandfare, som før fandtes i korkisolerede køleskibe, nu er fjernet. Også den store aptering er brandsikret efter de nye erfaringer, idet apteringen er delt op med brandsikre skodder, ligesom de øvrige skodder er udført af brandhæmmende materiale. På broen er der installeret røgmeldelanlæg, der tilkendegiver, hvis der er røgudvikling i et lastrum. Der findes kulsyre-slukningsanlæg både til lastrum og maskinrum og et stort skumslukningsanlæg, væsentligst beregnet for maskinrummet, men det kan også benyttes ved apteringsbrand. Derudover findes de normale slukningsanlæg med vand og håndildslukkere.

Skibet er dobbeltskruet og har to hovedmaskiner af Burmeister & Wain's fabrikat, type 850-VFT-110. Hovedmaskinerne er tilsammen i stand til normalt at udvikle 8.480 i. h. k.

Det store kølemaskineri, der er leveret af Atlas, har nødvendiggjort, at der findes fire sekscylindrede, trykladede hjælpemotorer, der hver udvikler 490 EHK.

De tilhørende dynamoer er hver på 325 kw.

I prøveturen deltog fra rederiet foruden skibsrederne Ivar og Knud Lauritzen samt direktør Tage

3 hele romaner

for 5 kr.

Søger De god og billig læsning, bør De omgående sikre Dem de tre træffere fra „Vikings“ Forlag hvoraf et lille restoplæg nu udsælges for kun 5 kr. De tre bøger er:

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 guldalder. (Oprindelig pris: kr. 8,00).

Ialt 720 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

Nielsen, fra rederiets kontor New York, flere af rederiets ledere.

Af særlige gæster kan nævnes direktør Laurits Lachmann og frue, Rio de Janeiro.

T Saxonsky

Den 2. juli søsattes ved Kockums Mekaniska Verkstads Aktiebolag i Malmö et 19.900 tons tankskib, som er det andet turbinedrevne skib, der er bestilt af skibs-



Fra søsætningen af „Saxonsky“. Øverst gudmoderen, mrs. R. Breyfogle og direktør Gösta Lundequist.

reder Stavros S. Niarchos. Skibet fik i dåben navnet „Saxonsky“ af mrs. R. Breyfogle.

Hoveddimensionerne er følgende:

Længde overalt.....	169,6 m
Længde mellem perpendicularererne	160,0 m
Største bredde på spant	22,0 m
Dybde	12,2 m
Dybgang på fuld last	9,3 m

Fremdrivningsmaskineriet, som består af et Laval turbinemaskineri, maksimalt ydende ca. 8.100 a.h.k. ved 104 o/m, beregnes at give skibet en fart på 15,25 kn fuldlastet på prøvetur.

T/T „Saxonsky“ er bygget til højeste klasse i Lloyd's Register som helsevst, langskibs spantet tank-

skib med to langskibs skodder og har et tankvolumen på ca. 27.650 m³ fordelt på tyve tanke.

Til pumpning af lastolie findes i et pumperum agter ialt tre turbinedrevne lastoliepumper, hver med en kapacitet på ca. 700 tons i timen.

Dampen til fremdrivningsmaskineriet, turbogeneratorene og lastoliepumperne tages fra to i agterkant af maskinrummet anbragte dampkedler af Foster Wheelers fabrikat med en sammenlagt hedeplade på 1.326 m² og et arbejdstryk på 32 kg/cm².

Desuden findes en trykformindsker, som giver damp til stempelpumper, spil, ankerspil, varmeslanger i tankene etc.

Som brugeligt i tankskibe er der i forskibet foran for lastolietankene indbygget såvel et tørstraum på 820 m³ som en højtank til ballast og bunkerolie. Det hele tankvolumen for bunkerolie er 2.550 tons, heri medregnet den ovennævnte højtank, tanke i maskinrummet og bundtanke under maskinrummet.

Mandskabsapertingen findes i hytten med enmandskamre for alle undtagen drengene, som bor to og to, medens maskinisterne har sine kamre i dækshuset på hyttedækket og badedækket agter. Styrmandene har sine kamre i dækshuset på badedækket midtskibs. Kaptajnens og rederens aperting ligger i dækshuset på badedækket midtskibs. Der findes opholdsrum og messer for de forskellige besætningskategorier, officerer, underofficerer, økonomipersonale og mandskab. Der er også foruden de almindelige vaskerum indrettet en finsk badstue.

Apertingen skal ventileres mekanisk og udføres til højeste standard.

Skibet skal iøvrigt udrustes helt moderne i alle retninger med bl. a. de nu sædvanlige navigationsinstrumenter, radar, pyrakompas med selvstyrer, ekkolod, SAL-log og radiopejler foruden den lovbefalede radio-station.

Nyt motorskib søsat

Tirsdag den 30. juni søsattes fra Aalborg værft et nyt skib til rederiet J. Lauritzen. Det er et motorskib på 3.800 tons d.w., som fik navnet „Jonna Dan“. Skibet døbt af fru direktør Tage Nielsen, New York.

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

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

M/S „Jonna Dan“ er bygget som lukket shelterdækker. Farten bliver ca. 13 kn.

Skibets dimensioner er:

Længde 85,5 m

Bredde 14,1 m

Dybgang fuldt lastet 6,5 m

Hovedmaskinen består af en B. & W. enkeltvirkende totakts motor i stand til normalt at udvikle 2550 i. h. k.

Skibet har 5 luger, 5 adskilte lastrum og 10 losse-bomme.

Ved festligheden om aftenen medvirkede „Den mørkeblonde“ som toastmaster. Middagen sluttede med nogle timers dans.

J. C. Hempel's Legatfond

Den årlige legatydelse i J. C. Hempel's Legatfond er på de Hempelske firmaers stiftelsesdag den 4. juli uddelt til følgende organisationer:

Georg Stages Minde (til beklædning). Søfartens Bibliotek. Søfartsklubben. Sømandsforeningen af 1856. Indenlandsk Sømandsmission. Søfartens Hygiejnekommité. Danmarks Fiskerihøjskole (til fripladser). Navigationsskolerne (til uddeling af flidspræmier blandt eleverne). Københavns Maskinskole (til uddeling af flidspræmier blandt eleverne). Aage Falk Hansen (til arbejdet indenfor arbejdsledige søfolk).

Skibsklubben

Der sker skam noget inden for „Handelsflådens Velfærdsråd“, der nu igen har udsendt en pjece, som vil få sin plads om bord i alle danske skibe. Pjecen, der er udarbejdet af kaptajn Kaj Lund, giver en mængde gode tips om, hvordan man starter en skibsklub, holder den vital og skaber afveksling i dens virke.

Pjecen er illustreret med fotografier, hvoraf en stor del er leveret af søfolkene selv, og for ikke at være alt for saglig er den også illustreret med flere af Thora Lunds morsomme tegninger.

-wig.

VIKINGEN

KOMMUNEBIBLIOTEK

Kr. 1,50
1. september

EFTER ENDT LOSNING

Maleri af V. QVISTORFF

1953 - nr. 9
30. årgang



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

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

AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI KØBENHAVN

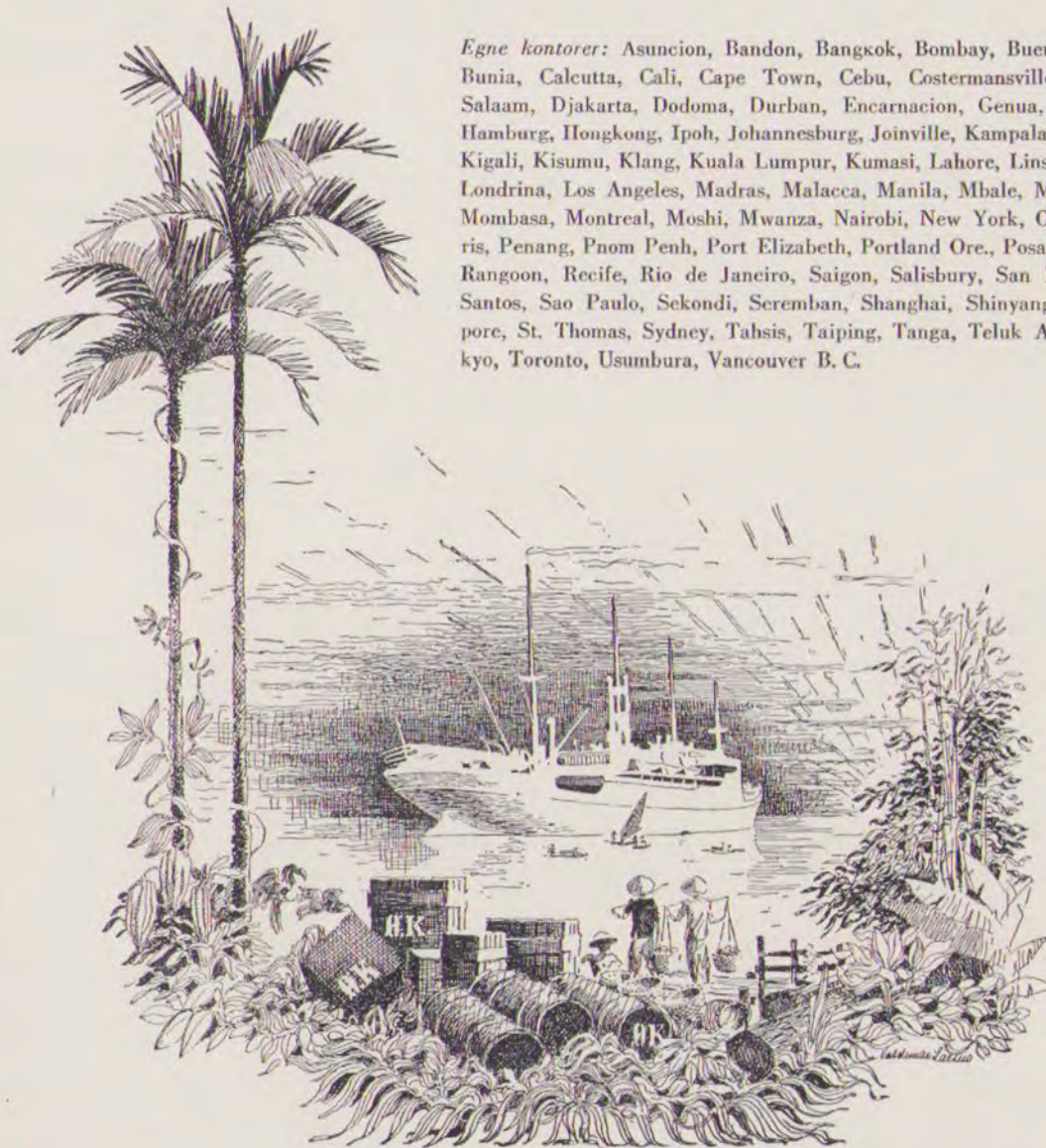
IMPORT til Europa af oversøiske produkter.

EXPORT oversøisk af europæiske varer.

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

Regulære afsejlinger til Ceylon, Indien, Pakistan, Burma, Malaya, Indonesien, Thailand (Siam), Indo-Kina, Philippinerne, Kina, Japan, Australien, Ny-Zealand, 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, Cape Town, Cebu, Costermansville, Dar-es-Salaam, Djakarta, Dodoma, Durban, Encarnacion, Genua, Haadyai, Hamburg, Hongkong, Ipoh, Johannesburg, Joinville, Kampala, Karachi, Kigali, Kisumu, Klang, Kuala Lumpur, Kumasi, Lahore, Lins, London, Londrina, Los Angeles, Madras, Malacca, Manila, Mbale, Melbourne, Mombasa, Montreal, Moshi, Mwanza, Nairobi, New York, Osaka, Paris, Penang, Pnom Penh, Port Elizabeth, Portland Ore., Posadas, Prae, Rangoon, Recife, Rio de Janeiro, Saigon, Salisbury, San Francisco, Santos, Sao Paulo, Sekondi, Seremban, Shanghai, Shinyanga, Singapore, St. Thomas, Sydney, Taxis, Taiping, Tanga, Teluk Anson, Tokyo, Toronto, Usumbura, Vancouver B. C.



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

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

Helsingør lodseri fylder 175 år

Den 10. september 1778 stiftedes Helsingørs
privilegerede lodsselskab

Af INGVAR OLTSEN

ALLEREDE langt tilbage har der fra Helsingør fundet lodsnings sted, hvilket ses af en under 2. januar 1740 udfærdiget instruks, der bestemmer, at de pågældende lodser skulle være 5-6 mand af færge-laug og stå under vagtskibschefen ved Helsingør.

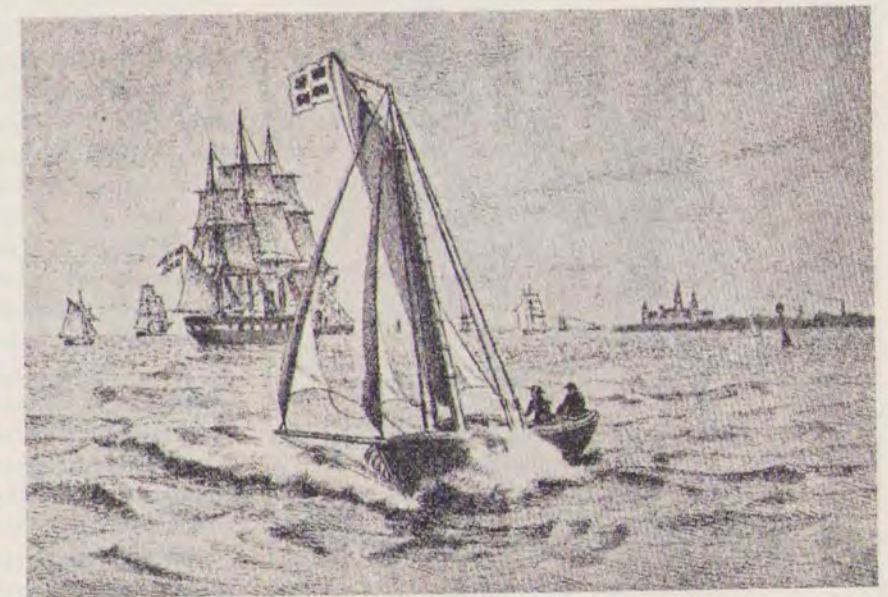
Disse „færgemandslodser“ gav imidlertid såvel på grund af deres ukyndighed som ved opskruede hyrekrav anledning til megen utilfredshed, og allerede 5 år senere bestemtes det, at den ved Dragør og Dvalegrundene ansatte lodskaptajn Lous skulle oplære nogle dygtige sømænd til lodser, og efter at sådanne var uddannede, oprettedes derefter ved kongelig resolution af 10. september 1778 Helsingørs privilegerede Lodsselskab.

Selskabet skulle bestå af 30 faste lodser og 10 reservelodser, 1 lodsoldermand og 1 bogholder, der alle skulle være bosiddende i Helsingør og stå under den kongelige overlods' kommando, være danske, norske eller holstenske undersåtter og normalt ikke under 25 år.

De faste lodser skulle være ædruelige, påpasselige og virkelig kyndige søfolk, der skulle vide, hvorledes et skib „skal regieres“, og de skulle være så bekendte med farvandet fra Helsingør og syd på, at de kunne sejle til København og dens red og igennem Drogden til Dragør Tønde, både igennem Kongedybet og Yderdybet, med åben vind, ved en Cours-styring og skral vind, ved boutning, så de uden fare og med sikkerhed kunne lodse alle både små og store orlogsfartøjer, såvel egne som fremmede, og alle kofardifarerer. De skulle ligeledes med fuldkommen sikkerhed kunne lodse fra Helsingør til Kullen.

Oldermanden og lodserne skulle af overlodsen tages i ed på, at de ikke for nogen uvedkommende ville åbenbare oplysninger om farvandets beskaffenhed eller dets afmærkning, og overbevistes en af dem senere om at have gjort noget sådant, skulle han straffes på liv, ære eller formue, alt efter sagens beskaffenhed.

De 40 lodser skulle inddeles i visse bølter, og da fartøjerne, som brugtes til „at fare til Skibs med“, i almindelighed var beregnede til 3 mand, blev lodseriet delt i 13 bølter, af hvilke de 10 bestod af 2 fastlodser og 1 reservelods. Disse bølter skulle daglig skiftes til at have vagt på lodsbroen, — og en anden være klar til straks at træde til, når den vagthavende gik tilsøs. Af en vagthavende bølts 3 mand skulle een holde ud-kig fra et sted, hvor han kunne overse hele farvandet og de ankommende sejlere for straks at kunne underrette sine 2 kammerater, så de alle 3 snarest kunne gå et skib imøde.



Lodsbaaden går ud fra Helsingør i det forrige århundrede.

Skulle de faste lodser og reservelodserne være så optagne af at lodse, at der tilsidst ikke var nogen tilbage til at lodse yderligere tilkommende lodssøgende skibe, da skulle lodsoldermanden, hvis pligt det var at kende enhver, der udenfor lodseriet havde det til lodsning fornødne kendskab, udtage en sådan person til lodsningen i dette særlige tilfælde. En sådan midlertidig lods kaldtes en „sjover-lods“; han skulle have samme betaling som de rigtige lodser, men beløbet indgik ikke i lodskassen, men tilfaldt ubeskåret ham selv.

Lodserne havde eneret på at lodse fra Helsingør nord på til Kullen og syd på til København eller Dragør Tønde, men måtte ikke lodse fra disse 2 sidste steder nord på til Helsingør; dette gjaldt dog ikke Det asiatiske Kompagnis skibe i Kina- og Ostindien-farten, idet det i lighed med tidligere var tilladt kompagniets direktion at antage, hvem det måtte finde for godt fra Dragørs eller Helsingørs lodseri til at lodse dets skibe fra København til Kullen og omvendt, men vedkommende lods skulle dog lade lodspengene indgå i den for vedkommende lodseri fælles lodskasse.

Kom et skib fra Kullen syd på uden kendskab til farvandet og uden at sætte signal for lods, var det tilladt fiskerne fra lejerne umiddelbart nord for Helsingør og fra Gilleleje, Hornbæk og Willingsbæk, såfremt de kunne påtage sig forsvarlig lodsning til Helsingør, at gå om bord i vedkommende skib og tilbyde det lodsning til Helsingør red, men heller ikke længere; drejede det sig om en orlogsmænd, skulle fiskeren straks

gøre den kommanderende bekendt med, at han var fisker og kun i mangel af lods var tilladt at lodse til Helsingør, for at den kommanderende, såfremt han ikke ville ankre, i god tid kunne sætte signal efter lods og manøvrere således, at han kunne borde den Helsingør-lods, som uden ophold skulle indfinde sig hos ham. Lodsoldermanden skulle på sin side, så snart den som udgik fungerende lods så et ankommende orlogsskib, være sig af vore egne eller fremmede, sørge for, at borten på broen straks gik i lods båden, søgte orlogsmanden eller krydsede på ham i lodsfarvandet og tilbød ham lods, hvad enten han satte signal herfor eller ikke. Skulle nogen fremmed orlogsmænd ikke ville stoppe i Sundet, men med god vind fortsatte sin kurs og beholdt fiskeren om bord mod hans protest, så blev såvel Helsingør lodseri som fiskeren sagesløse, hvis nogen skade ramte skibet. Fiskerens betaling for lodsningen til Helsingør skete efter „billig accord“, og hvad han i sådanne enkelte tilfælde kunne fortjene, beholdt han selv uden nogen afgift til lodseriet.

Når vore egne eller fremmede orlogsmænd kom sønden fra med Dragør-lods om bord og ikke ville stoppe i Sundet, skulle Dragør-lodsen anmode skipperen om i betimelig tid at lade hejse lodssignal på fortoppen og manøvrere således, at en Helsingør-lods kunne komme om bord og Dragør-lodsen i land, idet sidstnævnte kun fik betaling for lodsningen til Helsingør, og lodsningen herfra til Kullen tilkom Helsingør-lodserne.

Så snart en lods var gået om bord i et skib, skulle han erkendte sig om dets gode og dårlige egenskaber samt dets dybgående, se efter, om ankre var klare til at falde, og om der var tov nok på dækket, og herefter lodse skibet og vejlede dets fører på bedste måde. Lodsen skulle ikke selv kommandere skibets mandskab, men i rette tid varske skibets fører om de manøvrer, der skulle foretages, hvorefter det tilkom skibsføreren at give de fornødne kommandoer til besætningen; skibsføreren havde ansvaret for, at lods båden blev forsvarligt modtaget, og var erstatningspligtig, hvis lodsen mistede sin båd, eller denne tog skade.

For lodsning fra Helsingør til Dragør, „som er 7 mile“, var betalingen af skibe fra 8 til 10 fod dybgående 3 mk. af foden, og taksten steg herefter med 4 sk. for hver fod, til den for skibe over 18 fod udgjorde en rdlr. af foden. Herefter proponeredes landsbetalingen til andre steder efter disses distancer fra Helsingør, idet f. eks. afstanden til København regnedes til 5 og til Kullen til 4 mile. Skulle det ske, at nogen forlangte lodsning fra Helsingør til Landskrona eller Malmø, og nogen lods med tilforladelighed turde påtage sig en sådan lodsning, da var det ham tilladt, og betalingen skulle ske efter fornævnte takst, beregnet i proportion af distancen fra Helsingør. I vintermånederne fra 1. november til 31. marts forhøjedes taksterne med 25 pct.

Så længe lods var om bord på et skib, fik han kost og tæring, og såfremt han som følge af modvind ikke kunne bringe et skib gennem pågældende lodsfarvand

i løbet af 2 døgn, tilkom der ham for hvert efterfølgende døgn yderligere 2 mk., som gik i hans egen lomme og ikke til deling i lodskassen. Skipperne havde lov til, men var ikke forpligtede til at give drikkepenge, men på den anden side måtte ingen lods under stillingens fortabelse selv søge at oppebære andet og mere, end hvad der var tilladt ifølge anordningen.

Hvis flere skibe samtidig forlangte at blive lodsede til Dragør, skulle en eller to af de største lods både følge med og i hvert fald den ene af dem holde sig i nærheden af det første af skibene. Ved Dragør Tønde, hvor lodsningen ophørte for Helsingør-lodsernes vedkommende, skulle lodsen i det sydligste skib derefter gå om bord i den nærmeste lods båd, holde krydsende i farvandet og efterhånden aftage lodserne fra de andre skibe, og var der flere, end den første lods båd kunne rumme, fortsattes på samme måde med den anden. Var det kun et enkelt skib, som lodsedes fra Helsingør, fulgte der ingen lodsjolle med, men ved skibets nærmelse af Dragør Tønde sættes flag for lods fra Dragør, hvorfra da udsendtes en jolle, der medbragte en Dragør-lods og tog Helsingør-lodsen med til Dragør, hvor der udbetaltes ham tærepengene til hjemrejsen, hvilket var 1 rdlr., hvis rejsen gik over land, og 3 mk., hvis den foregik søværts.

For at have orden i sagerne, fandtes der 2 slags trykte lodssedler på de nationers sprog, hvis skibe befør disse farvande. Når lodsen var færdig, afgav skipperen på den ene af disse sedler erklæring om, at skibet var lodset vel og upåklageligt, medens lodsen på den anden kvitterede for lodspengene; dersom en skipper angav sit skibs dybgående til mindre, end det var, og altså forsøgte at snyde med betalingen, skulle han for hver sådan snydt fod betale 16 lod sølv til lodskassen.

Fremkom der klage over en lods for forsømmelighed og egenrådighed i hans forretninger som lods, skulle lodsoldermanden første gang advare og formane ham til bedring, og hjalp dette ikke, skulle oldermænden melde det til overlodsen, som derefter skulle irettesætte lodsen på det alvorligste. Skulle heller ikke dette forbedre ham, kunne overlodsen dømme ham til at miste en måneds indtægt, og blev det heller ikke herefter bedre indstille ham til admiralitetet til kassation.

Satte en lods et skib på grund eller lodsede det på en sådan måde, at det led skade, skulle han, såfremt det skete ved ukyndighed, ligegyldighed eller forsømmelse, erstatte skaden, så vidt hans formue strakte til, og efter omstændighederne enten arbejde i jern en vis tid eller anses for uværdig til mere at være lods: var skaden sket forsætlig, skulle han hænges.

Lodsoldermanden, der udvalgte af overlodsen formedelst den pågældendes kendskab til farvandet, hans ædruelighed og lederevner, skulle daglig af og til være til stede nede på broen for at påse, at tjenesten blev passet ordentlig og efter instrukserne; han skulle desuden sørge for, at lods fartøjerne var i ordentlig stand, vide, hvor enhver lods boede, og have indseende med deres ædruelighed.

Da oldermænd og lodserne skulle betjene de sejlene, fastsattes i anordningen, at alle, dog med undtagelse af reservelodserne, skulle være fritagne for at møde til de årlige sessioner, „for all Skyds-Færd og hvad der henhører, for Rettens Bisiddelse og alle andre Byens Bestillinger, hvorved de fra deres Lots-tjeneste kan hindres, saa at disse Byrder, hverken paa Persohn eller Formue maa dem paalegges, under hvad Skind eller Paaskud det end kunne skee“.

Lodsselskabet skulle til stadighed være i besiddelse af mindst 4 forsvarligt udrustede lodsjoller og 2 reservejoller, 6 lodsflag, 6 chalupkompasser og 6 firepundige håndlodder samt en halv snes tusinde lodssedler på dansk, engelsk, fransk, tysk og hollandsk, hvortil kom den kendte jernbeslåede lodskasse med de 3 låse. Inde i kassen skulle være en mindre kasse til de indkomne lodspenge og 3 endnu mindre kasser hvorom senere.

Da der for at fremskaffe alle disse ting behøvedes en vis startkapital i lodskassen, bestemtes, at oldermænd og de 30 faste lodser hver skulle gøre et indskud på 6 og reservelodserne på hver 3 rdl. og yderligere 3, når de blev fast lods, hvilket også gjaldt senere tilkommende nye lodser.

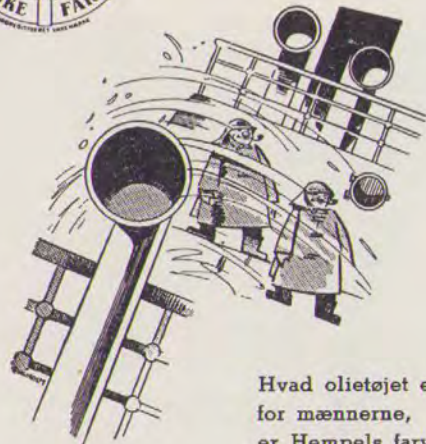
Afgik en lods ved døden, tilbagebetalt hans enke eller familie det halve indskud som hjælp til begravelsen, medens det øvrige indskud forblev i lodskassen; dersom en lods „formedelst liderlighed eller anden forseelse“ blev kasseret, fik han intet af sit indskud tilbage, men det hele forblev i kassen.

Ved hver måneds udgang samledes oldermænd og lodserne på kontoret hos bogholderen, hvorefter kassen blev åbnet, beholdningen eftersat og deling foretaget. Af kassebeholdningen udtoges først 4 pct. til bogholderen. Dernæst toges 8 skilling af hver rdlr. og henlagdes som grundkapital i en af de fornævnte 3 små kasser, og dette heri henlagte beløb fik bogholderen ligeledes 4 pct. Herefter udtoges til lodsjollernes vedligeholdelse og andre udgifter ved lodseriet 6 sk. for hver tilbageværende rigsdaler og lagdes ligeledes i den anden af de små kasser, og endelig toges tilsidst 2 sk. for hver nu tilbageværende rigsdaler og henlagdes i den tredje lille kasse, der repræsenterede lodsfattigbøssen. Hvad der herefter var tilbage i den store kasse, deltes derpå i 37 portioner mellem oldermænd og lodserne, således at oldermænd fik 2, lodserne hver 1 og reservelodserne hver en halv portion. Alle bøder og straffepenge indgik i jollekassen, og de i fattigbøssen indgåede beløb uddeltes hvert fjerdingår til de af lodsernes koner og børn, som formedelst mandens død „eller udsettelse for svaghed eller anden ulykkelig tilfælde“ led nød.

I 1824 skærpedes straffen for uberettiget lodsning, og den 22. juni året efter udsendtes af overlodsen i Sjællands distrikt, kontreadmiral Løwenørn, efter admiralitetets ordre følgende bekendtgørelse:

„Da det er bemærket, at en del skibsførere, der kommer nord fra og agter sig til København, eller igennem Drogden til havnene i Østersøen, undlade at

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 & S

Amaliegade 8 · C. 3842

tage lods i Helsingør, fordi de stå i den formening, at de i almindelighed kunne blive forsynede dermed fra København, så bliver herved til efterretning og advarsel for alle vedkommende tilkendegivet, at Københavns lodseri efter sin indretning og sit ringe antal lodser samt formedelst farvandets lokale omstændigheder, alene er bestemt til udlodsning fra København og til indlodsning dertil, under de betingelser, som er anførte i anordningen for Københavns lodseri, nemlig når et skib er kommet til ankers på reden indenfor Trekroner, eller også i renden, hvorfra det kan gøre lodssignal til at blive indlodset til København, og at det derhos er Københavns lodser forbudt at befatte sig med nogen anden lodsning, eller at gå noget skib imøde, som endnu er under sejl, om endog det gør lodssignal, undtagen i tilfælde at skibet skulle være i nød. De skibe, som iøvrigt behøve lods i farvandet, kunne blive forsynede med samme nord fra i Helsingør og sønder fra i Dragør.“

Det anførtes tillige, at hvis et skib med Dragør- eller Helsingør-lods om bord som følge af modvind, strøm eller lignende kom tilankers i renden uden at skulle til København, var lodsningen ikke endt eller fuldført, men den ombordværende lods var forpligtet til på forlangende at fuldføre lodsningen nord eller syd på.

skibsventilation

NORDISK VENTILATOR CO
AKTIESELSKAB NÆSTVED DANMARK

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

I 1831 udkom en samlet forordning om lodsvæsenet, der væsentlig omhandlede skibsførernes og lodsernes gensidige rettigheder og forpligtelser, og samtidig udfærdigedes et „Reglement for Lodsindretningen i Danmark“, der omhandlede lodsvæsenets styrelse og organisation samt lodsernes tjenstlige forhold.

Herefter ophævedes de tidligere bestemmelser for Helsingør lodseri, og det underkastedes bestemmelserne i ovennævnte forordning og reglement, idet der dog ved siden heraf den 26. august 1833 udfærdigedes et specielt reglement for lodseriet.

I det nye reglement, der ligesom i det tidligere fastsatte lodseriets personel til 30 fast- og 10 reserve-lodser og en lodsinspektør eller lodsoldermand samt en bogholder, gik en del af de gamle detaljerede bestemmelser igen, men af nyt kan nævnes, at lodserne skulle inddeles i 4 bådeselskaber, som hvert skulle have en af de faste lodser som formand.

Lodseriet beholdt sin ret til på strækningen fra Helsingør til Dragør Sandrevs tønde at lodse de skibe, der kom nord fra med signal for lods, og traf Helsingør-lodserne på deres returrejse med lodsjollen skibe med lodssignal, måtte de nu antage sig disses lodsning; de måtte ligeledes fra Dragør påtage sig lodsning nord- eller syd, når Dragør-lods ikke var tilstede, og de var berettigede til nord for Kronborg at påtage sig lodsningen af de skibe, der kom nordfra, når Hornbæk- eller Gilleleje-lods ikke i betimelig tid indfandt sig ved et sådant skib eller omvendt dette formedelst modvind eller strøm m. m. under udrejse ankrede nord for Kronborg, og skibsføreren for ikke at blive sinket i sin rejse selv bestilte Helsingør-lods.

Jollekassens faste fond skulle være 1000 rdlr. sølv; når dens beholdning oversteg denne sum, kunne overskuddet, for så vidt samme ikke var nødvendigt til nær forestående udgifter i begyndelsen af det kommende år, ved årets udgang deles mellem de berettigede efter den sædvanlige målestok.

Endvidere bestemtes, at den fastlods, der blev afskediget formedelst svagelighed og alder, i pension skulle nyde halvdelen af en fastlods' part, hvorimod den, der rykkede op i hans sted, kun fik den anden halvdel, indtil han ved dødsfald eller på anden måde kunne indtræde i det fulde beløb af en fastlods' part, da pensionen så, hvis den endnu eksisterede, blev af afholde af dens part, som sidst var blevet fastlods; på samme måde forholdtes med reservelodsernes pensionering.

Samtidig med reglementets udstedelse fastsattes nye takster for lodsningen på de forskellige strækninger og afhængig af skibenes dybgående; taksterne var delt i sommer- og vintertakster, og de sidste lå gennemgående 33 pct. over sommertaksterne.

Det vil føre for vidt her at komme ind på en detaljeret omtale af disse takster m. m., men det kan dog nævnes, at lodsedes et skib nordefter til Kullen, betaltes lodsen tærepeng for hjemrejsen; havde lodsen forladt skibet og kaldtes om bord igen for at opduve til Helsingør, skulle han for tilbagelodsningen have

fuld betaling, men duvede skibet formedelst vindens forandring eller af anden årsag op til Helsingør, medens lodsen endnu var om bord, tilkom der ham for denne lodsning kun etmålspenge for det længere ophold. Af alle fladbyggede skibe eller fartøjer, såsom smækker og alle, som sejlede med sværd, samt galeaser og lignende, hvis udenbords bredde oversteg en trediedel af deres længde på stævnen, betaltes 50 pct. mere i lodspenge. Da skibe, som stak over 22 fod, ikke formedelst sten og banker kunne passere Drogden eller farvandet forbi Dragør uden at have udlosset en del af lasten, så skulle der af disse, i betragtning af den større vanskelighed ved at lodse dem, erlægges lodspenge efter det dybgående, de havde inden udlosningen var begyndt.

Foruden den ved taksten bestemte betaling for lodsningen skulle skibsførerne betale lodsen hjemrejsepenge, der fra København eller Dragør udgjorde 2 rbd. sølv, medens fra svenske steder lodserne var berettigede til, inden lodsningen begyndtes, at betinge sig hjemrejsepenge. Desuden skulle skibsføreren til lodsen, når denne efter at være antaget til et skibs lodsning blev opholdt i mere end 24 timer, betale 64 rbsk. sølv for hvert påfølgende etmål og i forhold hertil af dele af et sådant. Udover taksten betalte skibsføreren 32 rbsk. sølv til lodseriets bogholder for lodsedernes udstedelse, og selve lodsbetalingen erlagdes enten i rede sølv eller i sedler og tegn „efter den på den tid, betalingen sker, gjældende Quartals-Cours“.

I 1860 foretoges visse ændringer i reglerne om de 3 sundlodseriers ret til lodsning, idet det ved en kongelig resolution af 20. december samme år bestemtes, at medens retten til at gå om bord som lods i et fra København, Helsingør eller Dragør lodseri udgående eller for anker liggende skib alene som hidtil skulle tilkomme lodserne på vedkommende station, skulle for fremtiden lodserne fra de 3 lodserier være lige berettigede til at foretage lodsninger på strækningen mellem Helsingør og Dragør Sandrevs tønde, hvoraf fulgte, at den lods, der først ankom til et skib med lodssignal, var ikke alene berettiget, men også forpligtet til at foretage lodsningen, og at det, når lodsfartøjer fra de forskellige lodserier samtidig ankom til skibet, stod dettes fører frit for, hvem af lodserne han ville antage.

Lodserne fra Helsingør og Dragør var for frem-

SKIBSFARVER
BROWN PRIMOCON til stålskibe over vandlinien
SILVER PRIMOCON til stålskibe under vandlinien

- siden 1899 International Farvefabrik A/S

AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE-DAMPKIBSSELSKAB
FREDERIKSGADE 17
KØBENHAVN K

tiden også berettigede til, når de ankom til København med skibe, og skibene ønskede det, at forblive om bord og fortsætte lodsningen såvel videre fremad som tilbage, uagtet skibet var ankret på Københavns ydre eller indre red, dog at dette ophold, når skibet var ankret på den indre red, ikke måtte overskride 24 timer efter skibets ankomst, efter hvilken tids forløb lodsen havde at forlade skibet, selv om dette blev opholdt af uvejr eller modvind, og skulle skibet indenfor toldbodbommen, var lodsen pligtig straks at forlade det.

Ligesom en københavnsk lods, der havde lodset et skib til Helsingør eller Dragør, var berettiget til at lodse det tilbage, uden hensyn til hvor længe skibet havde ligget der, tilkom samme ret den Helsingør-lods eller Dragør-lods, der havde lodset et skib henholdsvis til Dragør eller Helsingør.

Den udvikling, som skibsfarten i sidste halvdel af det 19. århundrede undergik, særlig ved den tiltagende dampskibstrafik, samt forskellige andre forhold, medførte imidlertid for mange lodserier en ugunstig stilling i økonomisk henseende, og dette gjaldt ikke mindst de 2 sundlodserier Helsingør og Dragør, og disses forhold gav særlig i århundredets slutning og begyndelsen af det efterfølgende hyppig anledning til indgriben fra det offentlige side, væsentlig fordi deres stærke tilbagegang, foruden store reduktioner af personellet, nødvendiggjorde en omfattende statshjælp.

De 2 lodserier hørte fra gammel tid til landets største og bedst stillede, men farvandenes efterhånden forbedrede afmærkning og belysning, den nævnte tiltagende overgang til anvendelse af dampskibe, disses voksende størrelse, samt den stigende anvendelse af faste rutebåde m. m. formindskede i høj grad benyttelsen af lods.

Nedgangen i lodsninger og derigennem indtægter viste sig først ved Helsingør lodseri, hvorfor der allerede i finansåret 1884-85 bevilgedes lodseriet et ekstraordinært statstilskud på 10.000 kr. for at bringe en fuld fastlodspart ved lodseriet op til et passende beløb, og indtil finansåret 1907-08 ydedes i sådanne tilskud til sammen ca. 165.000 kr.

For yderligere at hjælpe de 2 lodserier, særlig ved reduktion af antallet af lodser og statspensionering af afskedigede lodser, vedtoges endvidere særlige love, hvorved i 1890 af Helsingør-lodserne 11 afskedigedes med statspension, 7 år senere 10 og i 1906 foruden lodsbogholderen 8 lodser.

Som illustration til den stærke nedgang kan nævnes, at medens antallet af lodser i 1880 var 44, var det i 1890 dalet til 41, i året 1900 til 20 og i 1910 til 7; i 1920 var tallet steget til 8, i 1930 dalet til 5 og udgjorde i 1950 een mere, altså 6.

NYT I NOTER

Fra Tyskland

Sejlskoleskib til Indonesien — bygget i Hamburg.

H. C. Stülcken-værftet i Hamburg har efter nogle vellykkede prøveture afleveret den tremastede skonertbark „Dewarutji“ til den indonesiske regering. Sejlskibet, der er på ca. 560 BRT, har følgende hoveddimensioner: Længde 57,5 m, bredde 9,5 m og dybgående 4,05 m. Der er installeret en MAN-diesel på 600 HK, der giver skibet en fart af 9 knob uden sejlføring. Sejlarealet er 1150 kvm, som fordeles på 16 forskellige sejl. Besætningen bliver på 110 mand, hvoraf en stambesætning på 32 mand. „Dewarutji“ blev efter prøveturene sejlet til Indonesien af tyske søfolk, der tidligere har sejlet med 4-masterne „Pamir“ og „Passat“. Den indonesiske besætning fik før afrejsen undervisning på det vesttyske sejlskoleskib „Deutschland“, som ejes af „Deutscher Schulschiff-Verein“, Bremen.

Første tyske flydedok efter krigen.

Hos „Lübecker Flender-Werft“ i Lübeck løb for nogen tid siden Vesttysklands første efterkrigs-flydedok af stablen. Dokken, der er på 5500 tons, er bygget for tysk regning. Ved stabelafløbningen forårsagede dokken en bølge med en højde af seks meter.

Ordre annulleres hos tyske værfter.

Rederiet Sigurd Herlufsen i Oslo har annulleret en ordre på et 20.000 d.w. tons tankskib, som skulle

leveres fra et værft i Bremen i marts 1955. Også andre norske rederier overvejer at tilbagekalde ordrer som følge af for høje omkostninger og stadigt faldende fragtrater på verdensmarkedet.

Ny færge Rødbyhavn—Heiligenhafen.

Det lille tyske passagerskib „Seemöwe“ er blevet chartret for at blive indsat i passagertrafikken fra Rødbyhavn til Heiligenhafen.

M/S „Stockholm“ bygges om.

Værftet „A. G. Weser“ i Bremen har modtaget ordre om ombygning af „Svenska Amerika-Linien“s 11.650 BRT motorskib „Stockholm“. Skibet, der blev indsat på Atlant-ruten i 1948, er særligt egnet til ombygning, idet passager-kapaciteten kan forhøjes med 50 procent, og ballastmængden kan formindskes betydeligt. Den tilfredsstillende udvikling på passagermarkedet har foranlediget rederiet til at ombygge skibet i stedet for at sælge det, som det før var meningen. Antallet af passagerer forhøjes ved, at dækshuse på promenade- og A-dæk forlænges. Opholdssaloner bliver gjort større, ligesom redningsbåds-kapaciteten forhøjes til det dobbelte. Efter indsætningen af rederiets nye „Kungsholm“, der jo bygges på hollandsk værft, lægger „Stockholm“ i løbet af november i år til ved „A. G. Weser“ for ombygning i løbet af 2½ måned.

Nauticus.

B & W-motorer vinder terræn i Japan

I slutningen af august har Danmark haft besøg af en mængde udenlandske skibsbygnings-folk, allesammen licenshavere hos Burmeister & Wain, hvis dieselmotorer vinder nye sejre verden over. Blandt licenshaverne var lederne af Hitachi Shipbuilding & Engineering Co., Osaka i Japan. Det var Mr. Yosomatsu Matsubara og Mr. Hideo Kuwabara, og de ledsagedes af Toru Nakayama, der fungerer som tolk på deres rejser.

På et pressemøde, som B&W arrangerede på Hotel d'Angleterre, gav Mr. Matsubara, der er formand for det japanske skibsbygnings-selskabs bestyrelse, forskellige oplysninger om sit værft. Han fortalte bl. a., at Hitachi Shipbuilding & Engineering Co. består af fem værfter, som tilsammen beskæftiger ca. 15.000 arbejdere. Disse værfter kan bygge skibe på op til 20.000 tons og har en kapacitet af 150.000 BRT om året. Desuden har værfterne god beskæftigelse med reparationer og ombygninger.

Den store japanske værfts-sammenslutning har siden 1950 bygget dieselmotorer på licens fra B&W. Indtil nu har man leveret otte skibe med B&W maskiner, og syv andre er under bygning eller i ordre.

Motorerne er iøvrigt ved helt at slå turbinerne ud i japansk skibsbygning, fortalte Mr. Matsubara, hvilket bl. a. skyldes B&W's sidste indsats på motorområdet, nemlig turbocharge-systemet.

Hitachi Shipbuilding & Engineering Co. har lige færdigbygget fire 20.000 tons tankskibe til USA, og man skal nu til at forlænge tre malm- og olietankskibe med 30 meter. Endvidere skal man i gang med bygningen af fem 10.000 tons fragtskibe, som alle får B&W-motorer om bord.

A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders



Øverst tilvenstre: Fiskeriminister Ree lægger sidste hånd på nettet. — Øverst tilhøjre: Fra venstre driftsleder Hugo Nielsen, Rolf Svensson, Göteborg og prokurist Nielsen. — I midten: Formanden for Dansk Fiskeriforening, Niels Bjerregaard, får overrakt en check på kr. 10.000,- (der var dækning). — Nederst tilvenstre: Værkfører Johs Sørensen sætter det nye tvinderi i gang. — Nederst tilhøjre: Direktør Jørgen Utzon forklarer fiskeriministeren det nye tvinderis finesser.

Utzensynligt fint!

DER findes nu et tvinderi med en årlig produktionskapacitet på 600.000 kg netgarn, hvilket sammenlagt svarer til en lang fisketråd på 840 millioner meter (20 gange jorden rundt)!

Ja, det lyder helt amerikansk, men tvinderiet findes i Danmark og blev indviet på fiskenetfabrikken N. P. Utzon A/S i København den 22. august i overværelse bl. a. af fiskeriminister Knud Ree, departementschef Dinesen og formanden for Dansk Fiskeriforening, Niels Bjerregaard.

N. P. Utzon A/S er et gammelt, hæderkronet firma, som næste år fylder 75 år, og som nu drives af fjerde generation af slægten Utzon. Trods den ærværdige alder og de stolte familietraditioner er firmaet på

ingen måde forbenet. Tværtimod! Chefen, Jørgen Utzon, er en mand på 27 år, som har forståelsen af at udvalge de helt rigtige medarbejdere og stadig gøre det, han har arvet, større og bedre. Det tvinderi, som forleden blev indviet, er Skandinavien største og sikkert også verdens mest moderne. Maskinerne til det hypermoderne tvinderi er leveret af det engelske firma Tweedales & Smalley gennem dets svenske repræsentant Sven Ericsson & Co. i Göteborg. Maskinerne, der er de første af denne type, har en usædvanlig høj produktionskapacitet, er lette at betjene og leverer garn af meget fin kvalitet. Det vil med disse maskiner være muligt for fabrikken — som den eneste i Europa — at levere absolut knudefrit garn.

Hidtil har N. P. Utzon A/S måttet fremstille en væsentlig del af sin omfattende eksport af garner fra udlandet. Sidste år lå tallet på 150.000 kg. De nye maskiner vil imidlertid medføre en forøgelse af produktionen på ca. 40 procent, og der vil nu blive et overskud af garner — måske også til eksport.

Det er ikke første gang, firmaet har foretaget udvidelser. I de sidste tre år har firmaet investeret 2½-3 millioner kroner i nye maskiner o. l. Alene de nye tvindemaskiner har kostet ca. en million kroner. Under virksomheden, der iøvrigt har aircondition overalt, findes lagerrum med beholdning af råvarer til en værdi af ca. 3½ million kroner. Forøvrigt er de underjordiske lagre indrettet sådan, at hele virksomheden under en evt. krig kan arbejde videre hernede.

De nye maskiner startedes for første gang af værkerfører Johs. Sørensen, som har haft et meget stort arbejde med at finde frem til den helt rigtige type.

Ved en efterfølgende festlighed takkede direktør Jørgen Utzon sine medarbejdere med bl. a. følgende ord: „Der skal lyde en tak til de guttermænd, som har viet deres liv til denne virksomhed.“ Utzon sagde videre, at firmaet vil skaffe endnu mere udenlandsk valuta til landet end tidligere og oversvømme det ganske land med bøddegarn. Derefter overrakte han under stort bifald en check på 10.000 kroner til Dansk Fiskeriforenings formand, Niels Bjerregaard. Pengene må fiskeriforeningen anvende efter eget skøn.

Niels Bjerregaard takkede med et glad og overrasket smil og forsikrede, at pengene nok skulle blive godt anvendt. Derefter talte fiskeriministeren, Knud Ree. Han sagde først, at han ikke var i stand til at uddele checks, men at han kunne love fiskerne flere millioner af Marshall-pengene. Bagefter tilføjede han dog forsigtigt: „Det er naturligvis under forudsætning af, at den nuværende regering bliver siddende!“

Mange andre gæster havde ordet, og alle priste de det initiativ, som dir. Utzon har vist, og det gode forhold, der hersker mellem virksomhedens ledelse, funktionærer, arbejdere og arbejdersker. Der arbejdes og samarbejdes under næsten helt kammeratlige former derude på Mariendalsvej.

Mens der festedes, spandt maskinerne allerede de første kilometer garn til gavn for fiskere i ind- og udland. *O. L.*

Over 100.000 bøger udlånt fra Søfartens Bibliotek

Søfartens Bibliotek er alle danske søfarendes gode ven i ledige stunder. Ifølge den sidste årsberetning var der den 31. marts i år udsendt 323 bogskabe til handelsflådens skibe og 70 til marinen og fyr- og vagervæsenet. Ialt cirkulerer over 30.000 bøger fra Søfartens Bibliotek, og man må regne med, at hver bog i løbet af et år læses af 3-4 forskellige mennesker, således at udlånet ligger på over 100.000. Iøvrigt har man truffet den nye ordning, at søværnets mange kaserner, lejre

OLUF SVENDSEN

REDERI



TOLDBODGADE 18

TELF. 2441-14541

og kystforter for fremtiden betjenes af Forsvarets Velfærdstjeneste i stedet for af Søfartens Bibliotek, der har rigeligt at bestille endda.

Naturligvis er det ikke gratis at holde et apparat som Søfartens Bibliotek i gang. F. eks. kan det nævnes, at man i regnskabsåret 1952-53 har ofret ca. 33.000 kroner på indkøb af nye bøger. Biblioteket modtager statstilskud, men den væsentlige del af udgifterne dækkes ved frivillige bidrag fra de søfarendes organisationer, foreninger, rederier, private virksomheder, kommuner, amter og mange private velyndere. Trods en indtægt på ca. 96.000 kroner sidste år sluttedes der med et underskud på ca. 2000 kroner, og fortsat støtte er således i høj grad nødvendig.

Biblioteket modtager også gaver i form af bøger, og sidste år havde sådanne gaver en værdi af ca. 2000 kroner. En meget værdifuld del af bibliotekets bogbestand udgøres af studiesamlingen, der rummer mange kostbare og sjældne bøger om søfart og dermed beslægtede erhverv.

Søfartens Bibliotek er et af Danmarks fineste specialbiblioteker, og dets virksomhed kan ikke omtales rosende nok. *—wig.*

3 hele romaner for 5 kr.

Søger De god og billig læsning, bør De omgående sikre Dem de tre træffere fra „Vikingen“s Forlag hvoraf et lille restoplæg nu udsælges for kun 5 kr. De tre bøger er:

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 shanghaiede Præst“. En spændende og meget underholdende roman fra sejskibenes guldalder. (Oprindelig pris: kr. 8,00).

Ialt 720 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

Søfartsudstillingen i Svendborg - en kraftpræstation

SVENDBORG startede sine jubilæums-festligheder i strålende sensommervjer den 13. august. På denne dag sattes en mængde arrangementer i sving, og ti dage efter var den smukke og driftige søfartsby på den anden ende.

Den jubilerende købstad havde besøg af mange kendte og flotte skibe. Først og fremmest må nævnes kongeskibet „Dannebrog“, det norske skoleskib „Sørlandet“ og de danske „Georg Stage“, „Danmark“ og „Lilla Dan“ samt naturligvis byens egen „Peder Most“. Der har forresten rejst sig røster om, at man burde lade det sidstnævnte skib fungere som sejskoleskib. Tanken synes tiltalende.

Det, der først og fremmest interesserede den seamindede gæst under besøget i Svendborg, var den særlige søfartsudstilling. Til udstillingens åbning var indbudt og opmødt mange kendte personer inden for dansk søfart. Skibsreder A. E. Sørensen holdt åbnings-talen og benyttede lejligheden til at omtale søfartens store betydning for vort land.

Der var rigeligt at se på under søfartsudstillingen, ikke mindre end 512 nummererede genstande. Der var ikke tale om en søfartsudstilling i almindelig forstand,



Skibsreder A. E. Sørensen holder åbnings-talen.

men snarere om et interimistisk, lokalt søfartsmuseum, som burde blive permanent.

Drivfjederen i udstillingens etablering har været befragter F. Holm-Petersen, som har haft glimrende hjælp i kaptajnerne Chr. Sørensen, C. A. Christensen og Albert Albertsen samt ing. K. Molin, trikotagehandler Chr. Mikkelsen, malermester P. Fredholm og navigationslærer Arno Jørgensen. Disse mænd udgjorde udstillingsudvalget og har haft et kolossalt arbejde med at samle det omfattende materiale ind og opstille det. Ganske vist har især Holm Petersen, kaptajn Christensen og malermester Fredholm selv bidraget med en mængde sjældenheder, men man har endvidere søgt bistand hos skibsbyggere og rederier med tilknytning til Svendborg og omegn. Fra A. E. Sørensen, A. P. Møller og J. Lauritzen har man lånt modeller og billeder, ligesom skibsbygmester Ring-Andersen har været en rundhåndet leverandør. Museumsdirektør Knud Klem, der var til stede ved åbningen, har iøvrigt vist udstillingen stor interesse ved — midt i den bedste tid for sit museum — at låne forskellige værdifulde ting ud.

Mange æroboere var mødt op for at se udstillingen, og mange af de udstillede genstande stammer da også fra Marstal og Ærøskøbing. Trods indbyrdes rivalisering har alle byer inden for tolddistriktet kunnet samarbejde i anledning af udstillingen.

Det er svært at fremhæve enkelte af udstillingsgenstandene fremfor de øvrige, men særlige attraktioner var f. eks. en fuldt monteret skipperstue fra Troense med sejskibsbilleder, porcelæns-hunde o. s. v. At skipperen var hjemme for øjeblikket, sås af, at det store dokument- og pengeskrin stod fremme på chatollet. Disse skrin fulgte altid Troense-, Ærø- og Svendborg-skipperne på deres rejser. Den anden attraktion,



Øverst et udsnit af udstillingen med minder fra rejser til Østen. Nederst skipperstuen fra Troense. Ved bordet ses fra venstre kaptajn Albert Albertsen, kaptajn C. A. Christensen og malermester Poul Fredholm.

som her skal nævnes, var kopien af et folkelukaf fra et typisk sydfynsk fartøj med thekedel, petroleumslampe, kistebænke og spytbakke med mærker efter skråsøvs!

Handelsflådens Velfærdsråd havde en interessant, lille stand, som på en fornøjelig måde viste, hvordan rådet får sine mange to-ører ind, og til hvad de bruges. Denne særudstilling var arrangeret af kaptajn Kaj Lund, der selv er fra Svendborg, og som i de første dage ledede udstillingens private biograf, som viste mange maritime film af interesse.

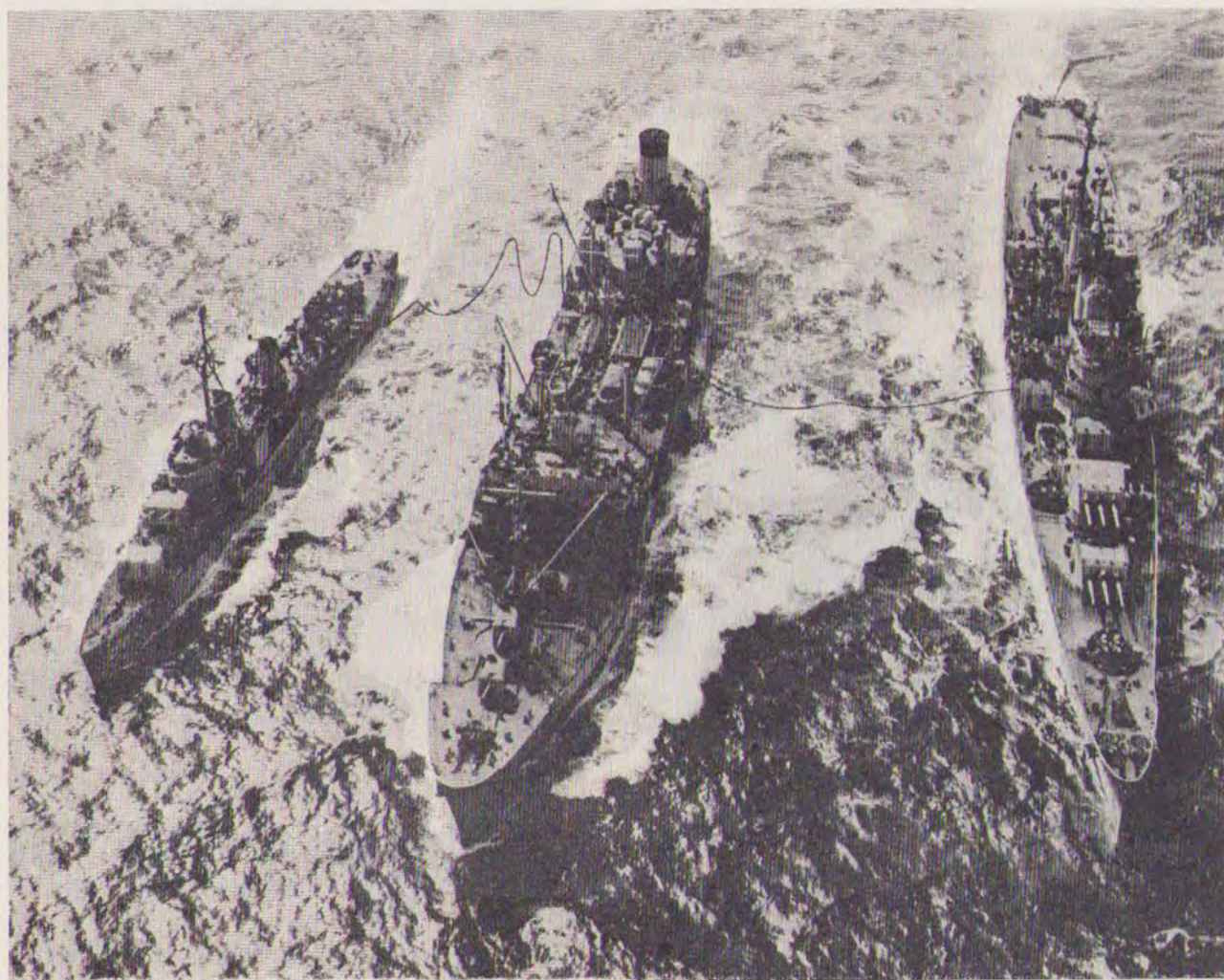
Det må hilses med glæde, hver gang der gøres en smule propaganda for dansk skibsfart, og Svendborg har forstået at gøre propagandaen tiltalende og uprælende. Ingen gæster var i tvivl om, at Svendborg først og fremmest skylder skibsfart og som følge deraf også skibsbygning den stilling, byen har nået.

—wig.

Hospitalsskibe

I juli-nummeret bragtes en artikel om hospitalsskibe, og det blev nævnt, at „kun“ tre engelske skibe af denne art blev sænket under den sidste krig. Vi var på det tidspunkt ikke i stand til at opgive navnene på de sænkede skibe, hvorfor vi henvendte os til den britiske marine-attaché. I mellemtiden har attachéen fået oplysninger tilsendt fra London, og det viser sig nu, at ikke tre, men hele syv britiske hospitalsskibe gik tabt. Vi bringer her navnene på de pågældende skibe, og i parenteserne er angivet data for forlisene: „Maid of Kent“ (10.5.40), „Brighton“ (ca. 25.5.40), „Somersetshire“ (7.4.42), „Ramb 4“ (10.5.42), „Centaur“ (13.5.43), „New Foundland“ (13.9.43) og „St. David“ (24.1.44). Endvidere oplyses det, at „Somersetshire“ efter at være blevet torpederet blev slæbt ind til Alexandria og således ikke kan betragtes som totalforlist.

O. L.



Oliefyldning i rum sø

At store krigsskibe kan tanke i rum sø, behøver man egentlig ikke at være imponeret over, når man tænker over, at store bombemaskiner kan fylde benzin på i luften. Når vi alligevel bringer dette billede, er det

på grund af dets dekorative virkning. Det viser en amerikansk destroyer (tilvenstre) og en krydser (til højre) få påfyldt brændselsolie fra et af den amerikanske marines armerede tankskibe i Det japanske hav.

Mine to liv som sømand

Styrmand Carl Weilbach-Holm fortæller

Ved OTTO LUDWIG

VI skal ud på en lang rejse med styrmand Carl Weilbach-Holm, som har lovet at føre os til verdens fjerneste havne med store sejlskibe og små dampere ind imellem hinanden, — men naturligvis kun i erindringen! Vi starter fra Weilbach-Holms smukke, lille hus i Dragør, hvor store blomsterbuketter minder os om, at fortælleren for få dage siden er fyldt halvfjerds. Bortset fra det hvide hår kan man ikke konstatere alderen ved at se på ham. Han er rank og slank af skikkelse og stadig i fuld vigeur, hvilket måske kommer af, at han stadig arbejder hårdt. Han bebor huset sammen med sin søn og passer selv husførelsen. Han vasker storvask, laver mad, sylter, passer have m. m.

„Min far var læge,“ fortæller Weilbach-Holm. „Men allerede da jeg var fem år, døde han. Min mor havde vist drømt om, at jeg også skulle være læge, men de boglige studier tiltalte ikke mig. Allerede i 8-9 års alderen var jeg klar over, at jeg ville være sømand. Jeg holdt fast ved min beslutning, — til stor sorg for familien. Men der var ikke noget at gøre, og min mor fik derfor en bror, der var skibsregistrator, til at skaffe mig ud på en rejse.

Man havde vist nok visse bagtanker med denne ordning, for min morbror fik mig om bord i Grønlandske Handels bark „Ceres“. Grønlands-rejserne var dengang, altså i 1899, skrappe, og familien troede, at en tur nordpå kunne gøre mig ked af søen.

Midt i juli mønstrede jeg ud som skibsdreng uden løn. Skipperen og 1. styrmanden var begge fra Bogø, og det var forresten mange af Grønlandske Handels navigatører i gamle dage. Vi skulle til Godthåb og Frederikshåb, og jeg var gevaldigt søsyg i 14 dage, — for første og eneste gang i mit liv. Men dengang var der ikke noget med at ligge syg for sådanne bagateller. Man måtte passe sit arbejde og gylpe galde op ind imellem!

Efter mine begreber havde vi en lang rejse op, og det blæste en del, hvorfor vi måtte vende om i Godthåbsfjorden og vente på bedre vejr.

Da vi kom hjem, lagde „Ceres“ op for vinteren, men turen havde ikke betaget mig lysten til at blive sømand. Derfor tog jeg hyre med gamle „Norge“ over Atlanten. Turen var ikke videre spændende. Jeg kunne kort sagt ikke lide at sejle med dampere og mønstrede af efter den første rejse. Så kom jeg ud med



Skonnerbriggen „Birgitte“ var et lille, hurtigt skib, som i 1875 var bygget af Lind Hansen, Skibhusene. Til at begynde med gjorde den mange lønnende farter på troperne, men på sine sidste år sejlede den i Nord- og Østersø-fart. I 1910 forliste den i Nordsøen efter at være sprunget læk. Hele besætningen blev reddet, men rederen, J. C. Andersen fra Odense, og hans medaktionærer led et betydeligt tab.

forskellige småskibe. Først kom jeg om bord i Marstal-skonnerten „Vilhelmine“. Den ejedes af to brødre, der sammen med en dreng og mig udgjorde hele besætningen. Skibet var bygget i 1836. Vi drenge spiste henne agter, men det skyldtes ikke godhed hos ejerne, der bare ville have lidt kontrol med, hvor meget vi spiste. Den ene af brødrene lavede forresten selv mad. Man skulle ikke have noget af, at vi ødslede med madvarerne! Med „Vilhelmine“ var jeg ude i ni måneder, indtil også hun blev lagt op for vinteren, så vi kunne holde jul hjemme.

Et af de andre skibe, med hvilket jeg var ude i min grønne ungdom, var skonnertbriggen „Birgitte“ af Odense. Vi skulle først på en tur til England med sveller og lå opankret på Københavns red for at vente på vind. Der lå flere hundrede skibe og ventede. Når bare en af bådene gjorde tegn til at lette, fulgte hele sværmen med og afgik på een gang. Det var et flot syn. Vi kom hurtigt i spidsen, for „Birgitte“ var et meget hurtigt skib. Kun en finsk 3-mastet, slettoppet skonnert fulgte os helt ud i Nordsøen, hvor vi ikke kunne ryste hinanden af.

Om bord i „Copley“ — og tre døgn på poopen.

Efter en tur med C. K. Hansens gamle damper „Fredensborg“ fik jeg en chance til at komme om bord på den tre-mastede fuldrigger „Copley“ af Fanø. Hun var et godt skib. Jeg kom om bord i april 1902 og blev der i to år. „Copley“ var bygget af jern i Liverpool i 1881. Hun lastede 2800 tons og målte 149 fod fra dæk til fløjknep. Sejlarealet var 26.000 kvm. Jeg mønstrede som matros, og besætningen bestod af 22 mand.

Kaptajnen hed Struckmann og var ligesom flertallet af den tids skibsførere højt hævet over den øvrige besætning. Besætningen var sammensat af folk fra alle mulige nationer, og der var bl. a. to negre om bord. Vi skulle først fra Cardiff til Zanzibar med kul. I Zanzibar lavede den ene af negrene og en hvid mand ballade ved at skamskære tovværket om bord. De blev begge puttet i spjældet og siden sejlet hjem i et passagerskib.

Fra Zanzibar gik vi til Newcastle i Australien, hvor vi lastede kul til Iquique i Chile, hvorfra vi fik salpeter om bord til Kapstaden. Så gik turen til Geelong i Sydaustralien, hvor vi lastede hvede til Falmouth for order. Rejsen til Falmouth tog 128 dage. Oppe i Nordatlanten i nærheden af Biscaya lå vi for små sejl, men en formiddag satte vi lidt mere klude på hende. Jeg havde vagt om formiddagen, og da vi afløstes, tænkte jeg, at vi nok snart blev sat til at bjerge sejl igen. Jeg var lige netop kommet ned i lukafet, da jeg hørte et voldsomt knald. Det var forstagssejlet, der var blæst helt væk. Og så begyndte vi at bjerge, men vi kunne ikke overkomme arbejdet så hurtigt som vinden, og undermærsejlene blev også blæst væk.

Vi samledes nu på poopen og lå som kaptajn Carlsen i tre døgn. Vandet stod halvt op i lukaf'erne, og vi måtte blive på poopen i alle tre dage uden at få hverken mad eller drikke. Vi havde kun at holde

os fast. Vi var ærgerlige på skæbnen, for vi havde kun haft endnu en god dags sejlad til Kanalen.

Skipperen talte en overgang om at kappe riggen, men dette ville være et voveligt foretagende, som han heldigvis afstod fra. Nå, men vi ankom nogenlunde uskadt til Falmouth sammen med mange mere eller mindre havarerede skibe og fik at vide, at en engelsk fuldrigger en af de stormfulde nætter var drevet på land ved Land's End. 23 søfolk omkom.

Vi fik ordre til at gå til Dublin, men blev mødt af en stormende modvind, så vi måtte tage bugserbåd det sidste stykke vej. I Dublin afmønstredes hele mandskabet efter 23 måneders forløb. „Copley“ havde været et godt skib med jævn sejlskibskost. Min hyre var 3 £ om måneden, hvilket jeg var godt tilfreds med. Jeg var jo også kun 19 år.

Rundt „Hornet“.

I Leeds mønstrede en norsk sømand fra „Copley“ sammen med mig om bord i en engelsk fuldrigger. „Queen Victoria“ hed hun. Et flot navn og et fint skib — at se på! Skipperen var skotte, og selv om jeg ikke hæfter mig særligt ved skottehistorier, så var han meget nærig. Tovværket om bord var meget dårligt. Når vi kom til vejrs, kunne vi hive håndperterne over med eet ryk. Og det gjorde vi, så de havnede lige for fødderne af skipperen, der naturligvis blev rasende.

Vi lastede kul til Chile, hvor vi så skulle indtage en last af salpeter. Vi var 22 mand om bord, og lukaf-forholdene var de dårligst tænkelige. Blandt besætningen var fire apprentices. De boede lidt bedre, men betalte jo også for det.

Nå, men vi kom ned i Sydostpassaten, hvor vi fornyede alt tovværk om bord og slog nye sejl under. Og så skulle vi runde Kap Horn. Det blev en drøj tur. I seks uger lå vi og bankede i en forfærdelig storm, men rørte os næsten ikke ud af stedet. Først gik vi et stykke syd på og så nordpå igen, så vi var omtrent helt inde ved Hornet. I de seks uger var vi ikke af tøjet, men gik og sov altid iført olietøj. Det var surt. Vi fik saltvandsbylder og kunne jo ikke vaske os i ferskvand.

Men så bedredes vejret, og vi kom rundt. For en stormende medvind lænsede vi i 15 dage. Det var en kanetur! Uden røjl og bramsejl målte vi 15 knob, men om bord på „Copley“ havde vi dog målt helt op til 17 knob.

Vi lossede vore kul i Chile, og så fandt nordmanden og jeg på at rømme. Det var dumt gjort, men vi var unge og fulde af lyst til eventyr. Med eventyret var det dog sparsomt. Vi tog „moses“ og roede i land en aften, hvorefter vi tog toget ind i land, hvorfra vi kørte til Iquique, — bare for at komme til søs igen.

Vi havde før været i Iquique, nemlig med „Copley“. Så vi kendte hele sceneriet med de hundrede opankrede sejlskibe på reden, det tørre og stille vejr og traditionen med at hejse den sidste sæk salpeter til vejr med en mand på. Som bekendt råbte man „Three cheers“ for skibet, kaptajnen, mandskabet og de øvrige skibe, der så svarede. Gjorde de ikke det, blev de pebet

ud. Ceremonien sluttede altid med ringning med skibsklokken og et par drinks fra skipperen.

Fuld sejlføring til sidste sekund.

Men i denne by mønstrede vi altså nu om bord i 4-mastet bark „Hebe“ af Hamburg. Skipperen hed Kauffmann og var en flink mand og en dygtig sømand. Skibet var også helt all right. Om bord på „Copley“ havde vi måttet hive de ca. 28.000 salpetersække om bord ved hånd og magt. Men om bord i „Hebe“ havde man en donkeykedel, der lettede arbejdet betydeligt.

Jeg havde en fin tjans om bord som topsgast på fortoppen, og jeg var næsten altid tid til vejrs om dagen. Vi havde 86 dage til Rotterdam. Det var hård sejlad. Vi stod altid klar ved faldene, når vejret stod på, og skipperen tog sig altid selv af ordrene til at bjerge og sætte sejl. Det turde han ikke betro sine styrmænd, for intet vindpust måtte gå til spilde ved at bjerge sejl for tidligt. Vandet stod altid højt på dækket, og vi tænkte tit, at riggen snart ville falde ned i hovedet på os. Men skipperen gik upåvirket frem og tilbage og gav først sine ordrer om at bjerge lige i sidste minut. Det var spændende at sejle på den måde, og jeg ville gerne være blevet om bord en rejse til. Men besætningen blev afmønstret.

Sammen med en anden dansker fra skibet rejste

jeg til Antwerpen, hvor vi gik om bord i Ben Line's damper „Ben Larrig“. Ben Line havde 12 skibe, hvis navne alle begyndte med „Ben“, og de var alle forsynet med clipperstævn. Der var mange kinesere om bord i det skib, bl. a. to dygtige malere, som altid gik og reparerede selv de mindste skrammer i malingen. Jo, det var skam et fint skib. Med det var vi en tur til Østen, og hjemkommet til Hull spurgte 1. styrmanden os, om vi ville med igen, men vi foretrak sejl-skibene.

Men det blev nu ikke til sejlskibe lige straks, for jeg kom om bord i en lille tysk damper i fart mellem Königsberg og Leer. Et smukt, lille skib var det. Skorsten og master kunne lægges ned, hvis der skulle sejles på Rhinen. Bagefter var jeg med en anden lille tysk damper til Spanien og England. Men det var en rigtig beskidt kasse.

I Antwerpen mønstrede jeg så ud med den norske bark „Alfheim“ fra Mandal. Hyren var som matros 54 kr. om måneden. Med „Alfheim“ sejlede jeg fra juni 1907 til juni 1909. Vi skulle have stykgods med til Port Natal, og derfra skulle vi til Gulfen for at laste træ til Buenos Aires. Og fra Buenos Aires fik vi en ny tur til Gulfen for at laste træ, som vi bragte langt op ad La Plata til Rosario. Fra Rosario skulle vi i ballast til St. John, New Brunswick i Canada.



Fuldskibet „Copley“ indkøbtes i 1895 af et Fanø-aktieselskab ved C. P. Holm. Det blev i 1911 solgt til Antwerpen for ophugning. Mens Weilbach-Holm var om bord, målte man en fart af 17 knob.

Dyr sparsommelighed.

„Alfheim“ var ikke noget godt skib. Det var meget dårligt udrustet og meget fattigt, men det var heller ikke gode tider for sejskibsfarten. Maden var ikke god og kokken en gris. Stokfisken blev jo vasket ud i ferskvand og soda, men da intet vand og intet soda måtte gå til spilde, vaskede kokken bagefter sit tøj i sodavandet og stank derfor altid af fisk. En gang, mens vi lå i Buenos Aires, lovede han os til en afveksling frikadeller. Men vi så, hvordan han tilberedte dem: For at de ikke skulle hænge fast på panden, gav han frikadellerne en spytklat på hver side. Resultatet var, at han blev bombarderet med dem, da de var færdige. Skipperen blev selvfølgelig „sint“, fordi vi ødslede med maden!

Før vi afgik fra La Plata på vej mod St. John, havde vi taget ferskvand om bord fra floden. Følgen var, at der udbød tyfus om bord. Vi vidste ikke, hvad det var for en sygdom, og kaldte den bare „feber“. Men det var en ond „feber“. Alle om bord, på fire mand nær, blev syge. Tre mand, deriblandt to førsterejse-gutter fra Mandal, døde. Selv var jeg den sidste, der blev syg, og den sidste, der blev rask.

Heldigvis havde vi godt vejr på hele rejsen. Ellers havde vi ikke klaret den. Selv skipper og styrmænd var syge — og på en gang. En anden dansker fungerede som styrmand på vor vagt og en tysker på den anden. En dag sagde danskeren til mig: „Tror du, vi kan klare at skifte det overmærsejl ud med den smule mandskab, vi har på denne vagt?“ Jeg foreslog, at vi prøvede, og vi havde lige klaret arbejdet, da jeg faldt om på dækket. Heldigvis skete det ikke, mens jeg var til vejrs!

Håret faldt i de følgende dage af mig i store totter, og bagefter fik jeg beri-beri, men frisk kød og grøntsager hjalp på det i St. John, hvor skibet forresten blev entret af nysgerrige journalister, som skrev meget rosende artikler om kaptajnen, der trods sygdom havde fået skibet i havn.

Men aviserne blev desværre for kaptajnen læst af Board of Trade, som sendte folk om bord, hvor de opdagede, at vi havde lidt af tyfus. De fik nys om, at vi havde fyldt vand direkte fra La Plata, og fandt ud af, at spiren til sygdommen lå i dette drikkevand.

Skipperen havde villet spare udgifter til ferskvand fra land, men det blev ham en dyr sparsommelighed. Den kostede ham 6000 dollars i bøde!

Efter nogen tids rekreation hos en søster i Detroit mønstrede jeg om bord i Red Star Line's liner „Marquette“, med hvilken jeg kom til Antwerpen. Så tog jeg for første gang i syv år hjem til Danmark for at aftjene min værnepligt i marinen. Jeg havde fem dejlige vintermåneder om bord i „Olfert Fischer“, der var på togt i danske farvande.

Styrmandseksamen og ny karriere til søs.

I april 1910 kom jeg på navigationsskole i København. I marts 1911 havde jeg første del hjemme med 143 points af 147 mulige. Så tog jeg fat på anden del. Mens vi var oppe til anden del, ringede man fra ØK og spurgte, om skolen kunne skaffe en styrmand til afsejling mandag morgen. Men eksamen skulle først være forbi torsdag. Forstanderen spurgte mig, om jeg havde mod til at tage hele eksamen på en gang. Jeg sagde ja og fik vældig travlt med at læse. Men jeg opnåede trods jageriet at få ug- i alle fag.

Jeg kom så ud med „Tranquebar“, en gammel damper, med hvilken jeg gjorde forskellige ture til Østen.

Imidlertid blev jeg forlovet, og i 1914 gik jeg i land, hvorefter jeg gik i kompagni med min bror. Vi tjente skam helt pænt under krigen.“

„Og så var det altså forbi med Deres maritime karriere?“ spørger vi.

„Nej, for i 1935 døde min kone, og så kom krigen nogle år efter. Rederierne søgte styrmænd, og jeg skrev til Rederiforeningen, om man havde brug for mig. Foreningen sendte brevet videre til Marius Nielsen, som sendte bud efter mig. Og efter at have været i land i 25 år kom jeg påny til søs som styrmand.

Først var jeg ude med „Margrethe“ i 3½ år. I 1940 blev vi sammen med to andre skibe, der også var på vej til England, stoppet af tyskerne, der konvojerede os til Cuxhaven. Vi lå her lidt over en uge og fik så en fragt til Rotterdam, der jo også lå inden for tyskeres rækkevidde. Fra Rotterdam fik vi en kullast til Århus, hvortil vi ankom den 8. april. Om bord på „Margrethe“ oplevede jeg forresten det første allierede storangreb på en tysk havn, nemlig Bremen.

Efter et par måneder på „Kejserinde Dagmar“ kom jeg ud med „Sofie“, og i september 1946 gik jeg i land. Jeg fik nu at vide, at det var med nogen betænkelighed, man havde taget mig ind i rederiet i 1939, men jeg fik det bedste skudsmål trods de mange år i land og min alder.

På trods af krig, miner, bomber og alt det dér var jeg glad for min anden karriere til søs. Mit ægteskab var godt, og jeg var og er glad for mine børn, men alligevel havde jeg aldrig følt mig godt tilpas i land. Er man først kommet til søs, skal man blive ved. Sådan ser jeg på det. Men nu er jeg altså endelig faldet til ro og har det dejligt,“ slutter Carl Weilbach-Holm. Han har mad over ilden!



Eet skib i to skikkelser

Den 4-mastede stålark „Peking“ blev bygget i 1911 hos Blohm & Voss i Hamburg til Laeisz' „Flying P-Line“ og som et søsterskib til „Passat“. Skibet blev indsat i nitrat-farten, men i 1914 blev det lagt op i Chile for derefter at blive overdraget til den italienske regering. I 1923 fik Laeitz det smukke skib igen. I december syv år senere var „Peking“ i vanskeligheder

i Nordsøen, men klarede sig. I 1932 blev hun solgt til Arethusa Training Society i London, der lod foretage forskellige forandringer om bord. „Peking“ blev stationært skoleskib „Arethusa“ og fik sit permanente hjem på Themsen. — Foroven ses skibet som „Peking“ og fornedet som „Arethusa“.

Jack Tar.





KGL. HOFMØBELFABRIKANT
G. B. HANSENS ETABL.

BREDGADE 32
København K.
Central 386 — 11,386 — 11,585

...fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



Rødt, hvidt og blåt.

Forleden kiggede jeg i et gammelt nummer af „Jul på Havet“, hvori Paul Sinding bl. a. var repræsenteret med et maleri af det engelske lineskib „Defence“ i færd med at bugser sin „kollega“ „St. George“ under en storm i 1811. Begge skibene fører på billedet blåt flag. Det officielle, engelske orlogsflag er som bekendt hvidt og kaldes „White Ensign“. Har maleren taget fejl? Nej, Sinding kan skam sin marinehistorie! Det viser sig nemlig, at Royal Navy i gamle dage havde tre orlogsflag. Hver flåde var delt i tre afdelinger. Den fornemste afdeling bar rødt flag og de to andre blåt og hvidt.

Hvordan indførtes „White Ensign“.

Ovenstående spørgsmål har i tidens løb givet anledning til diskussion, men den engelske kaptajn Hugh Nigel Pearce giver i sin borne-bog „Galaxy of Ships“ følgende forklaring: Under Krim-krigen havde England som bekendt franskmændene og tyrkerne som allierede. Både den franske og tyrkiske flåde havde kun eet bestemt orlogsflag hver, og for ikke at skabe forvirring blandt sine allierede fulgte englænderne disses eksempel og indførte „White Ensign“ som ene orlogsflag i Royal Navy.

Men officielt først i 1864.

Det er meget muligt, at omtalte forfatter har ret. Krimkrigen varede fra 1853 til 1856, men først den 9. juni 1864 blev der givet officiel meddelelse om, at „White Ensign“ skulle være orlogsflag, mens „Blue Ensign“ skulle vaje fra skibe under „Royal Naval Reserve“ og „Red Ensign“ (der forresten bærer kælenavnet „Red Dust“, d. v. s. „rødt støv“) fra handelsskibe.

Det vajer altid.

Mens vi taler om det engelske orlogsflag: Flaget på den engelske admiralitetsbygning i Whitehall hales aldrig ned, ikke engang ved en konges eller en dronnings død. Den eneste undtagelse er, hvis et meget katastrofalt nederlag rammer den britiske flåde, — og det sker jo meget sjældent.

Lange vimpler.

I forbindelse med flagene kan jeg ikke dy mig for at omtale orlogsvimplerne: I „Royal Navy“ eksisterer en uofficiel tradition, der byder et skib, som vender hjem efter at have fuldført et langvarigt job, at hejse en meget lang vimpel. En sådan vimpel har tit en længde af ca. 75 meter. Men man har også set dem endnu længere, helt op til 400 meter. I sådanne tilfælde har det været nødvendigt at fæstne en oppustet fodboldblære til vimplens „tamp“ for at holde den i luften!

Også i handelsflåden.

Nu og da har også handelsskibe haft sådanne „paying-off“ vimpler vajende. Det var bl. a. tilfældet med den 11.518 tons store P. & O.-liner „Kaiser-I-Hind“, som i 1938 ankom til Tilbury for at blive hugget op. Skibet var dengang 24 år gammelt, og vimplen målte derfor 24 yards, en yard for hvert år!

Tottrækning til søs.

I 1845 foranstaltedes en interessant styrkeprøve mellem et hjulskib og et skrueskib. Skrueskibet hed „Rattler“ og hjulskibet „Alert“. De to skibe var omtrent lige store og hver i besiddelse af en maskinkraft på ca. 200 hestekræfter. Prøven foregik på den måde, at man fortøjede „Rattler“ og „Alert“

til hinanden henne agter, og på et givet signal satte man fuld kraft på maskinerne. Det viste sig, at skibsskruen var langt mere effektiv end skovlhjulene, for „Rattler“ trak „Alert“ af sted med en fart af mere end 2 knob.

Et billigt rednings-middel.

For nogen tid siden overværede jeg — efter indbydelse fra søværnets fjernkendingsskole — en amerikansk film ved navn „Abandon Ship“. Filmen, der forresten kan lånes af søfartsskoler, navigationskoler o. l., giver anvisning på, hvordan man i en nødsituation på havet kan redde livet. Bl. a. ser man, hvordan et par benklæder kan agere som et effektivt rednings-middel: Man slår en torn forneden på hvert bukseben, holder fast i bukselinningen og kaster derpå benklæderne op over hovedet, så buksebenene bliver fyldt med luft. På denne måde vil benklæderne let kunne holde en mand oppe, — hvis der altså ikke er alt for store huller i dem!

Apropos bukser.

„Vikings“ har tidligere omtalt orlogsgasternes vide benklæder. Den store vidde forneden skulle gøre det lettere for gasterne at smøge benklæderne op, når de skulle gøre landgang eller spule dæk, skrev vi. Men en gammel sømand, jeg talte med forleden, har et andet syn på sagen. Han mener, at buksernes store vidde skal gøre det lettere for orlogsgasterne at smøge benklæderne af, hvis de ufrivilligt må en tur i „karret“.

Dronningens aktier.

Dronning Elizabeth I af England investerede nu og da penge i handelsskibe, og det fortælles, at hun, når et skib, hvori hun havde aktier, kom hjem, sørgede for at være den første, som fik del af udbyttet.

En talletjans.

I sejlkrigsskibene havde man drenge („krudt-aber“) til at lange krudt til kanonerne. Krudtet opbevarede i pøse på dækket, og når der ikke langedes krudt, skulle drengene sidde på pøsene, for at gnister ikke skulle falde ned i dem. Den mest koldfulde af legemsdelene kan altså også have krigsmæssig betydning!

Hvorfor rødt?

Da vi nu befinder os i nærheden af kanonportene: De ved sikkert fra de gamle modeller, at orlogsskibe for ca. 150 år siden ofte havde rødmaledede kanonporte. Den røde farve var valgt, for at blodet fra døde og sårede ikke skulle være alt for synligt.

De ofrede fletningen.

Som bekendt syslede franske sømænd, som i begyndelsen af det forrige århundrede henslæbte livet på engelske prison-skibe, med model-bygning. Materialet til skrogene var let at få. Men brugte ganske simpelt afkogte ben. Det værste var at skaffe materiale til riggen. Men de franske fanger fandt på råd. De brugte håret fra deres lange fletninger. Det kunne komme gennem de meget små blokke, og så var det tilmed holdbart, fordi det jo var tjæret!

„Hun“ eller „Han“?

Almindeligvis omtaler vi danskere et skib i intetkøn. Nu og da følger vi dog den engelske skik og siger „hun“ om et skib. Franskmændene derimod opfatter altid et skib som værende af hankøn.



Et møde mellem kæmper

Dette billede viser et historisk øjeblik i USA's historie: For første gang mødes staternes to største handelsskibe i New Yorks havn. Forrest S/S „America“ på vej til Europa og bag den S/S „United States“ på vej til kaj. De to giganter sejler begge under US Lines' kontorflag.

S/S „America“, der blev færdigbygget af Newport News Ship Building and Dry Docking Company i 1939, blev straks efter afleveringen omdannet til troptransport-skib og gjorde sit første trip over Atlanten i krigsgrå „uniform“. Efter krigens afslutning blev det store skib, der som troppeskib havde haft navnet „West Point“, igen omdannet til passager-liner. Skibet er på 26.314 tons, og dens to kæmpemæssige skrues drives frem af seks damp-turbiner.

Også „United States“, der jo er verdens hurtigste og finest udstyrede liner, byggedes i Newport News, Virginia. Kæmpedamperen gik, som bekendt, ud på sin jomfrurejse i sommeren 1952 og slog alle tidligere rekorder for sejlads over Atlanten, og så løb den endda ikke topfart — siges der. Dens nøjagtige fartevne er en militær hemmelighed. „United States“ er nemlig også

beregnet til at kunne ombygges til troppetransport-skib og kan som sådant transportere 14.000 soldater med hele deres udrustning over en distance på 10.000 miles uden anløb af havn for påfyldning af brændstof.

Som man vil se på billedet, kipper de to store skibe for hinanden under det usædvanlige møde.

A/S DET DANSK-NORSKE
DAMPSKIBSSELSKAB
Amaliegade 33 - København K.

TELEFONMATERIEL AF ENHVER ART



TELEFON FABRIK AUTOMATIC A/S
AMALIEGADE 7
KØBENHAVN



HAR DE
OVERALT PAA HAVET
FAAET

fra JESPER CHRISTENSEN & Co
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER



Elektrisk velkomst

I juni 1952 åbnedes på Elben en „velkomst-station“, som nu har arbejdet tilfredsstillende i over et år. I „Svensk Sjöfarts Tidning“ skriver Eric Häge om den mærkelige station bl. a.:

Ideen til „Die Begrüssungsstation Schulau“ fik kroværten Otto-Friedrich Behnke. Han har på den måde skabt en attraktion for sin kro og for Hamburg, samtidig med at han har åbnet hamburgernes øjne for søfartens betydning.

Stationen arbejder på følgende måde: Når et skib går op ad Elben og kommer inden for hørevidde, spilles gennem nogle mægtige højttalere på kroen et par muntre takter fra „Den flyvende hollænder“. Derefter byder en røst den fremmede velkommen til Hamburg på tysk og derefter på gæstens eget sprog. Samtidig fires Hamburgs byflag ned til hilsen, hvorpå gæstens nationalsang spilles. Som regel gengælder skibene flag-hilsenen og giver et par stød i dampfløjten eller i sirenen. Alt på stationen foregår elektrisk, — selv flagets op- og nedhejsning. Stationen passes af en tidligere skibsfører, der blot behøver at trykke på forskellige knapper for at sætte maskineriet i gang. Til sin rådighed har han hilsener indspillet på 53 forskellige sprog.

Stationen arbejder også indadtil, idet kaptajnen via kroens højttalere giver gæsterne ved bordene op-



Øverst: „Die Begrüssungsstation Schulau“. Nederst kipper kaptajn Wulfgramm med byflaget ved at trykke på en knap.

lysning om skibets navn, hjemsted, størrelse, rederi, last, destinationshavn og ærinde i havnen. Til sin rådighed har kaptajnen, der hedder Gerhard Wulfgramm, en mængde håndbøger, så han kan give „landkrabberne“ fyldestgørende besked.

I gennemsnit passerer ca. 35 skibe kroen hver dag, men sommetider er tallet helt oppe på 60 fremmede skibe. Som regel er kroen fyldt med gæster, som får et godt indblik i søfarten.

For nogen tid siden hilste man et japansk skib på samme måde som alle andre søværts gæster. Japanerne rapporterede det skete til det japanske søfartsministerium, der syntes så godt om den tyske høflighed, at den japanske regering skænkede velkomst-stationen et sol-banner. Og da skibet forlod Hamburg, hilste det stationen med melodien „Auf wiedersehen, auf wiedersehen“!

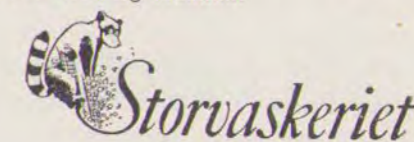


Skibsfarten stiller store krav til hygiejnen

og disse løses i København af

STORVASKERIET

Næsten alle rederier, såvel store som små, anvender allerede Storvaskeriet's nye form for skibsservice, bl. a. Det Østasiatiske Kompagni, Moore & McCormack og Hetland.



Tlf. SØborg 4711

— det dufter af renhed —



Ny opgave for sejlskibs-entusiaster

„Vikings“ redaktion udsætter påny 3 bøger, om hvilke der trækkes lod blandt de læsere, som er i stand til at genkende det her afbildede skib. Opgaven er ikke så slem som den sidste, men lad Dem ikke vildlede af skorstenen, for den tilhører en slæbebåd, hvis navn er

„Nyora“. Vi tør ikke røbe, med hvilket bogstav sejlskibets navn begynder, men vi kan sige så meget, at skibet er en engelsk 4-mastet bark, som skiftede navn i 1918. Altså tre bøger til den sejlskibskyndige, som samtidig har heldet med sig!

Ingen genkendte det!

Ved redaktionens slutning havde ikke en eneste læser genkendt det sejlskib, som var afbildet på side 24 i sidste nummer. Vi modtog en mængde breve, der næsten alle som eet gav udtryk for, at skibet måtte være 4-mastet bark „Olivebank“. Selv om det måske ikke klart fremgår af billedet, hvor skibet ses forfra, er det et 3-mastet fuldrigget skib. Vi skal villigt indrømme, at opgaven var meget svær og stillet på en lidt lumsk måde. Vi skrev nemlig, at skibets navn begyndte med O, og det gjorde det også, dengang billedet blev taget. Skibet hed nemlig dengang „Oldenburg“. — „Ahaha,“ vil mange læsere sige, „så er det jo gamle „Laënnec“!“

Ja, det er nemlig lige, hvad der passer. „Oldenburg“ ex „Laënnec“ blev bygget i St. Nazaire i Frankrig i 1902. Det førte fransk flag, men i 1929 købtes det af Norddeutscher Lloyd Co., der benyttede det som skoleskib med hjemsted i Oldenburg.

I tredive år købtes skibet af den fiske regering, som døbte det om til „Suomen Joutsen“. Under dette navn eksisterer skibet endnu som skoleskib for finske kadetter og navigator-aspiranter. — Forhåbentlig få vi snart det smukke skib, som nu er hvidmalet, at se igen i vore farvande.

Jack Tar.

Frafald fra „Danmark“-elever

For første gang i skoleskibet „Danmark“s historie frafaldt hele 22 antagne elever i regnskabsåret 1952-53 deres ansøgning om at komme om bord på skibets sommertogt. 106 havde ansøgt, og 103 blev antaget, men på grund af frafaldet kom kun 81 unge mænd med på sommertogtet. Inden vintertogtet kom yderligere 34 elever om bord fra „Georg Stage“.

Disse oplysninger er hentet fra skoleskibet „Danmark“s årsberetning, der endvidere fortæller, at det store frafald sikkert må tilskrives den omstændighed, at der i foråret 1952 fremkom udtalelser i pressen om, at unge søfolk, der ville gå navigatorvejen, ville blive fri for den lovbefalede sejlskibstid, samtidig med at skoleskibets virksomhed skulle indgå i navigationsundervisningen.

Umiddelbart inden vintertogtet afmønstredes iøvrigt seks elever, der ikke ønskede at fortsætte. De øvrige 109 elever fik et dejligt og lærerigt vintertogt til fjerne havne som Funchal på Madeira, Tenerife, Wilmington i Delaware, Frederikssted på St. Croix, Willemstad på Curacao, Kingston og St. George på Bermuda.

Der blev på togtet lettet 22 gange for sejl og ankret 13 gange. Der blev foretaget 89 stagvendinger og 21 halsninger. Som sædvanlig blev skibet godt modtaget over alt, og det er en god kulturgesandt for vort land.

„Deccan“s sidste rejse

Af R. BARRY O'BRIEN

Når man i sejlskibenes tid øst fra rundede Kap Horn, skete det ikke sjældent, at rejsen fra Staten Island uden noget besvær gjordes på to eller tre dage. Den hårde kamp med at tvinge sig vej vespå begyndte tit, før man var tværs af Kap Horn. Så var det hver skippers sag i overensstemmelse med egne ideer og de forhåndenværende omstændigheder at planlægge striden mod de vestlige vinde.

En del kaptajner undgik Diego Ramirez og styrede langt mod syd, måske endda mod den tresindstyvende breddegrad for at omgå fjendens sydlige flanke. Andre indrettede sig på et frontalangreb inden for 100 sømils afstand fra land og gjorde stadige forsøg på gennem ihærdigt slæb at vinde fremgang. En tredje gruppe, som spekulerede på at omgå de vestlige vindes nordlige flanke, styrede djærvt mod nordvest langs Tierra del Fuegos snedækte bjergtoppe.

Sædvanligvis var det denne sidstnævnte gruppe af skippere, som gjorde de hurtigste rejser rundt Kap Horn, for ofte tilsmiledes de af fralandsvind, mens det længere ude stormede fra vest. Havde de imidlertid det uheld at blive stoppet under læ land, måtte de betale dyrt for deres dumdristighed — således som det var tilfældet med kaptajnen på den tremastede fuldrigger „Deccan“.

„Deccan“, der var bygget på et Clyde-værft og ejedes af Lewis, Heron & Co. i Liverpool, var på 1.985 b. r. t. og af stål. I august 1909 sejlede fartøjet fra Port Talbot til Tocopilla med en last af kul. Besætningen var på 27 mand, deriblandt føreren, kaptajn Parnell, 1. styrmanden mr. Rowlands og syv elever.

En af eleverne og kaptajnen blev syge på Sydatlanten og måtte sættes i land i Port Stanley på Falklandsøerne. Drengen, hvis sygdomssymptom var meget mystisk, døde tre dage senere. Kaptajn Parnell, som led af en anden sygdom, sendtes hjem med postbåd, men døde nogle få dage inden skibet nåede England.

I mellemtiden havde mr. Rowlands i overensstemmelse med telegrafisk ordre fra rederiet overtaget kommandoen. Han var omkring de tredive, i besiddelse af kaptajns-certificat og ansås for at være fuldt kompetent til posten. Hans tidligere post som 1. styrmand beklædtes af en mand ved navn Thomas, som havde været styrmand på „Lonsdale“, et skib, der kort tid forinden var blevet ødelagt af brand i Port Stanley. 2. styrmand var ikke i besiddelse af certificat.

Den 15. november 1909 genoptog „Deccan“ sin rejse. Medens skibet bugseredes ud til havs, så man røg trænge ud fra sejlkojen, og fantasierende om en lille, net bjergeløn lagde bugserbådens kaptajn straks kursen 16 streger om.

Glad for sit første job som fører havde Rowlands imidlertid ikke lyst til at skynde sig tilbage til havn ved første tegn på vanskeligheder. Han kastede løs fra

bugserbåden, satte sejl og styrede ud til havs, hvor man slukkede ilden, som heldigvis kun havde svedet et par sejl.

En uge efter afgang fra Port Stanley rundede „Deccan“ Staten Island og satte kurs mod Diego Ramirez, 180 sømil mod vest-sydvest. Ladende denne forræderiske klippegruppe om bagbord fortsatte skibet langs Tierra del Fuegos bjergrige og revfyldte kyst mod Santa Ines Island.

Siden skibet var afsejlet fra Falklandsøerne, var alt gået bemærkelsesværdigt godt, og det fortsatte på samme måde. Ja, det gik næsten bedre, end kaptajn Rowlands havde vovet at vente, for en krydspejling om morgenen den 6. december fastsatte skibets position til at være ud for Cape Tate, Santa Ines Island.

På elleve eller tolv dage havde „Deccan“ tilbagelagt mere end 300 sømil fra Kap Horn. Cape Pillar lå kun 75 sømil mod nordvest, og bare man velbeholdent nåede denne vogter af Magellan-strædet, ville skibet være kommet forbi det kritiske „Horn“.

Tilfældet ville imidlertid, at vinden, som havde været god og stadig, pludselig døde bort og blev til fuldstændigt stille. „Deccan“ mistede styrefarten og begyndte at drive mod Breaker Coast. Hver eneste klud blev straks sat til, men det var til ingen nytte, for der fandtes ikke vind nok til bare at sætte et dun i bevæ-

Vi holder
os til



ESBJERG TOV

gelse. Tungt rullende i de svære dønninger drev det hjælpeløse skib nærmere mod den buldrende brænding.

At droppe ankrene ville ingen nytte tjene, for lodlinen nåede ikke bund. Da det var åbenbart, at skibet var dømt til undergang, blev der givet ordre til at sætte bådene i vandet. Føreren og 1. styrmanden var de sidste, som forlod fartøjet. Straks efter tømte „Deccan“ på Colleege Rocks fire sømil ud for Cape Tate.

Skibet tog grunden meget voldsomt, og masterne knækkede. Skønt skibet var bygget af stål og kun 12 år gammelt, blev det snart slået helt i stykker. Tyve minutter efter at skibet havde taget grunden, var det forsvundet i dybet.

De skibbrudnes første problem var spørgsmålet om, hvor man skulle lande. Breaker Coast var komplet utilgængelig, og derfor besluttede kaptajn Rowlands, at man skulle begive sig til Desolation Island, knap 25 sømil mod nord. Netop som mørket faldt på, kom en sandet strækning af øens sydlige kyst i sigte. Her gik man i land, og de trøtte søfolk, som i 12 timer havde arbejdet ved årerne, trak bådene op på stranden.

Hele tiden havde vejret været roligt og fint, men straks efter midnat kom der heftige vindstød med voldsom regn. Ved daggry blæste det fuld storm, og havet var som en kogende kedel. Mændene gispede ved tanken om, hvilken skæbne, der var blevet deres, hvis det ikke var lykkedes for dem at finde land.

Den proviant, som skyndsomst var blevet ført med fra „Deccan“, bestod af 30 kg kondenseret kød, to sække beskojter, to tønder ferskvand, to blikdunke med olie, adskillige æsker tændstikker i vandtætte pakninger, nogle nødlus og fire okser. Med okserne fædede man et træ, der blev hugget til pindebrænde.

Så tændte man et bål, og da man havde fået det til rigtigt at brænde, havde varmet sig og spist, holdt man skibsråd under kaptajn Rowlands ledelse. Skipperen påpegede nødvendigheden af at gemme oksekødet som reserveproviant for det tilfælde, at man måtte gå i bådene igen. Han mente, at man burde gennemtrawle øen for at finde vand og mad.

Man traf på flere små vandhuller, og blandt klipperne på stranden var der masser af muslinger og snegle. I et buskads fandt man bær, som ganske vist var en smule beske i smagen, men som dog kunne spises.

Rowlands indså imidlertid, at hvis han og besætningen skulle klare sig igennem, måtte de selv opsøge hjælp og ikke vente på, at assistancen skulle nå dem. Desolation Island (Ensomhedens ø) havde dog ikke uden grund fået det navn, den havde.

Tværs over øen strakte sig en bjergkæde, som på den anden side endte ned mod Magellan-strædet. Derhen ville Rowlands føre sine mænd.

Den følgende morgen startede man ved godt humør. Vejen viste sig imidlertid besværligere end ventet, og inden man nåede bjergene, som strakte sig til en højde af 2.500 fod, var der flere efternølere. Så kom tågen og vanskeliggjorde udsynet. Under sådanne forhold

besluttede man at vende tilbage. På vejen tilbage beklagede mange sig over, at støvlerne havde skåret smertefulde sår i deres fødder. De uheldige fik hjælp af deres kammerater, og omkring midnat nåede man tilbage til lejren på den sydlige strandbred.

Efter at have hvilt sig den følgende dag bestemte man sig til ad søvejen at tage til Long Reach ved Magellan-strædet. Bådene sættes ud i den heftige brænding, og for at få dem klar af stranden vadede mændene ud, til vandet nåede dem til armhulerne. Man kom et stykke ud fra land, men snart blev vind og sø så voldsomme, at man påny måtte tage bådene op på stranden.

Derefter besluttede Rowlands at gøre endnu et forsøg på at komme over bjergkæden, og denne gang tog han kun et halvt dusin udvalgte folk med sig. Resten lodes tilbage i lejren under styrmandens kommando.

Ved daggry den 12. december begav kaptajnen og hans folk sig på vej, medens de øvrige skibbrudne endnu lå og sov. På grund af deres gennembløtte klæder og sko var bjergbestigerne imidlertid ikke i den bedste kondition til de store anstrengelser. Længere og længere hvil måtte gøres, mens den ene efter den anden søgte at puste ud efter besværlighederne. Men så kom den tætte og nedstemte tåge igen, og man vidste ikke længere, i hvilken retning man famlede sig frem. Som følge heraf bestemte man sig til at vandre tilbage, og tre dage efter starten nåede gruppen tilbage til lejren.

Hidtil havde søfolkene været ved godt mod, men den seneste udvikling af situationen gjorde dem nedstemte og pessimistiske. De krøb sammen rundt om ilden og fortalte hinanden uhyggelige historier om Desolation Island, hvor man ifølge beretningerne kunne finde skeletter efter masser af skibbrudne søfolk.

Stillet over for det dalende humør blandt sine folk traf kaptajnen en beslutning om at foretage et nyt forsøg på at overskride bjergkæden. Straks efter mørkets frembrud en klar, månelys nat startede han og et lille antal frivillige og vandrede derpå så godt som i atten timer uden ophold. På det tidspunkt var de nået et godt stykke op. Tit måtte de gøre store omveje for at komme uden om naturens forhindringer, men de fortsatte sejt og målbevidst. Sigbarheden var god, og til sidst nåede de bjergkammens top, hvorfra de kunne se ned over strædets rolige vand.

Efter en kort hvile begyndte de nedstigningen. De skiftevis gled og klatrede så hurtigt fra sten til sten, at de rev deres klæder i stykker til pjalter og fik blå mærker og sår over hele kroppen. Ved foden af bjergkæden undte de sig kun så megen rast, at de kunne komme nogenlunde til hæfterne og spise et måltid. Så

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

vaklede de videre på de sidste tre-fire kilometer, som skilte dem fra havet.

Da de kom frem til strædet fik de øje på en lille chilensk kutter, som lå for anker et lille stykke ud for kysten. Som svar på de skibbrudnes råb og kaptajn Rowlands revolverskud kiggede en mand op fra kahytten og vinkede.

En time senere berettede de udmattede mænd fra „Deccan“ om deres strabadser, mens chilenserne lyttede til. Kutteren havde været på sælfangst-ekspedition — sæsonens sidste — og var på hjemvejen til Punta Arenas.

Nu styrede skibet imidlertid til sydkysten af Desolation Island for at redde resten af de skibbrudne. Turen gik ad labyrint-agtige sejlrender, som kutterens skipper var godt fortrolig med. Mr. Thomas var den første af de tilbageblevne, som fik øje på båden. Ved hans glædesråb kom de øvrige til, og pludselig hørtes et kraftigt hurra, som gav ekko mellem de øde bjerge.

Om eftermiddagen torsdag den 17. december afgik kutteren fra Desolation Island med de 26 skibbrudne om bord, skønt den kun var beregnet for 6 personer! Søndag morgen den 20. december nåede man Punta Arenas.

Elleve dage efter vendte „Deccan“'s besætning tilbage til hjemlandet om bord på Pacific Steam Navigation Company's damper „Orcoma“. Skibet ankom til Liverpool den 28. januar 1910.

Under det påfølgende søforhør bebrejdedes kaptajn Rowlands, at han ikke havde holdt tilstrækkeligt ud mod vest, efter at han havde passeret Kap Horn. Under hensyn til den dygtighed og det mod, han havde vist ved redningen af den skibbrudne besætnings liv, anså man det dog for tilstrækkeligt at give Rowlands en advarsel.

„Sofaskipperne“ mødes igen

Dansk Skibsklub samler sine medlemmer til sit tredje landsstævne den 5. og 6. september i København. Man begynder stævnet med et besøg om bord i et skib i Københavns havn, hvorefter man sejler til Svaneøllebugten for derfra at spadsere til rederiet J. Lauritzens villa på Scherfigsvej. Her vil de udenbys medlemmer kunne få natlogi og kost, og her afholdes også den årlige generalforsamling. Lørdag aften slutter evt. med foredrag.

Søndag morgen sejler man fra Tuborg havn til Landskrona for at se på havnen her. Deltagelse i arrangementet koster kr. 13,50 incl. sejlturen. Tilmeldelse kan ske til klubbens sekretær, R. Mogensen, Donaugade 9, København S, eller til kassereren, H. Johansen, Mørk Hansensvej 17, København F, tlf. Dan 6364 x.

1/2 J. FREYTAG, Seilmager
53 Nyhavn 53 - Tlf. Palæ 3943

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 søretten

Den 9. november 1950 om aftenen kolliderede det sydgående finske S/S „Warma“ i Drogden med det nordgående danske M/S „Lorna“. „Warma“ var på rejse til Helsingfors med koks, medens „Lorna“ var på vej til Borgestad med ler.

Begge rederier gjorde nu gældende, at kollisionen, som voldte betydelig skade på begge skibe, skyldtes den anden part.

Ved Sø- og handelsretten, hvortil sagen indbragtes, fremkom „Warma“'s rederi med en regning på 3.576.990 finmark og 2.691,57 danske kroner, medens „Lorna“ påstod frifindelse og „Warma“ dømt til at betale 74.823 kr. Begge havde fremsat krav om søpanteret i skibene.

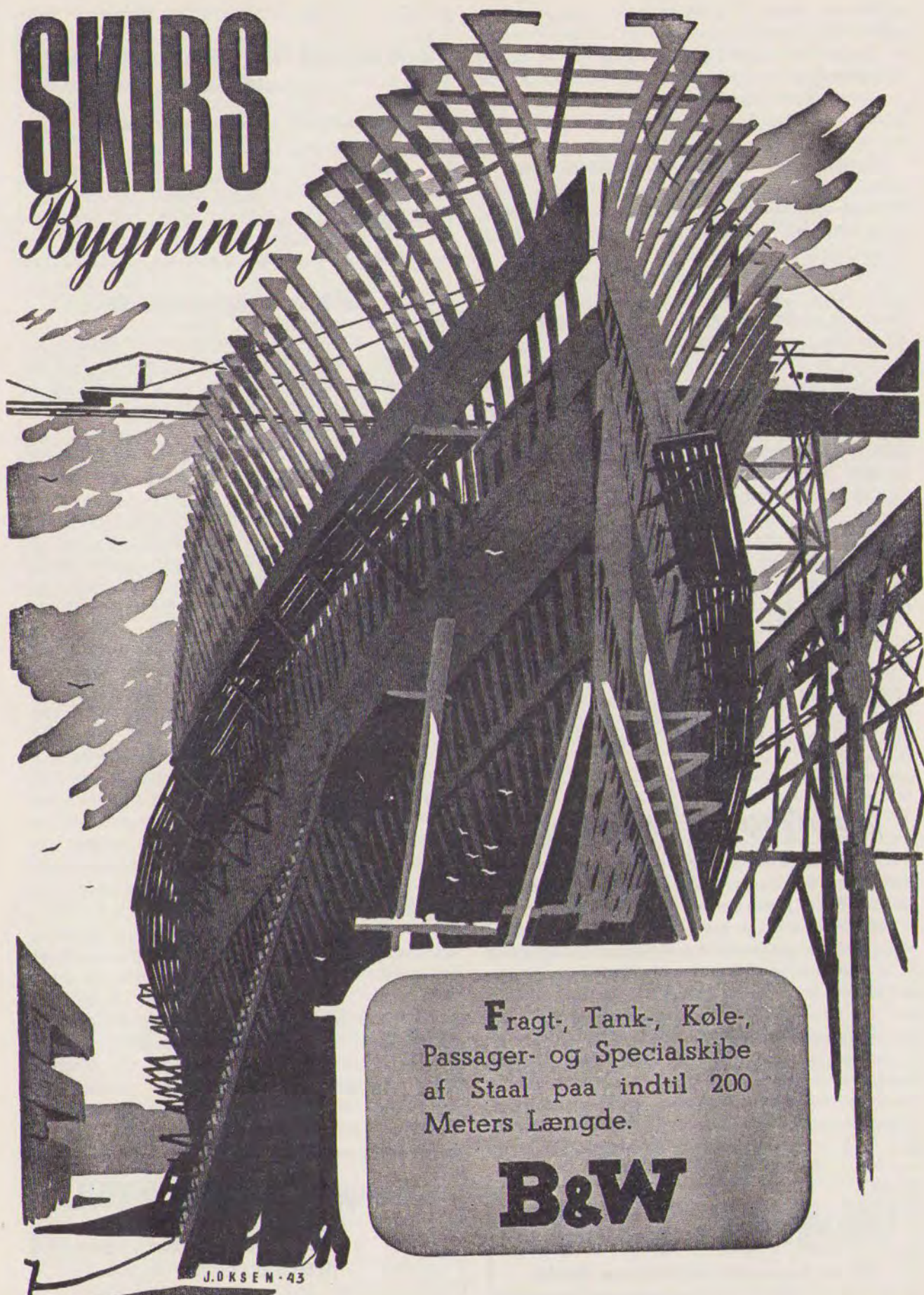
I „Warma“'s krav var dels indeholdt rederiets udlæg til reparation, dels ladningsassurandørernes regning og endelig et tidstab. I „Lorna“'s påstand var dels medtaget reparationsudgifter og dels navnlig et tidstab på ca. 30.000 kr.

Retten gik ved sin afgørelse på grund af søforklaringer i sagen ud fra, at de to skibe først havde sejlet grønt mod grønt nærmest i den vestlige side af renden. Hovedansvaret måtte dog påhvile „Lorna“, der i en for kort afstand fra „Warma“ var drejet styrbord over i stedet for at fortsætte på samme kurs. Om nogen fare for grundstødning ville der i så fald ikke have været tale, da „Lorna“, selv om den fortsatte på kursen og derved ville være kommet ud af renden, på grund af skibets ringe dybgående ikke ville være grundstødt. På den anden side var det en fejl, at „Warma“ var drejet bagbord over i stedet for at fortsætte på sin kurs. Tabet ved kollisionen blev herefter fordelt med en trediedel på „Warma“ og to trediedele på „Lorna“ og således, at ladningsassurandørernes tab på „Warma“ indgik i kollisionsskaden. Tidstabet for „Lorna“ fastsattes skønsmæssigt til 10.000 kr., og kravet om søpanteret anerkendtes.

A/S Dampskibsselskabet VENDILA

KØBENHAVN V. · DAGMARHUS
TELEFONER: C. 2537 - 2538

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. september 1953



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 Kulkompani
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 Phonix A/S
A/S Det Dansk Norske D/S
D/S Viking A/S
A. E. Sorensen (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 Buggerselskab 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

Draka Vynycel

et nyt materiale til redningsbåde

Draka Vynycel er navnet på et materiale med mange små celler, som fremstilles af termo-plastisk, syntetisk polyvinyl-klorid af Holland Insulated Wire and Cable Works, Amsterdam. Ved at lede en neutral gas igennem ved en bestemt temperatur og tryk dannes en plastisk skum med et utal af celler.

Celleerne, som er mangesidede polyedre, er hver for sig adskilt fra nabocellerne af vægge og er derfor ulig andre skumprodukter, hvor cellerne er kuglerunde. Da den mekaniske styrke i høj grad er afhængig af arealet af den tyndeste cellevæg, bruger Draka Vynycel mindre materiale end andre skumprodukter for samme formål, eller har for samme vægtfylde større styrke. De små celler har ingen forbindelse med hinanden, og derfor er Draka Vynycel ikke vandsugende, selv om det skæres over eller gennembøres med huller.

Med hensyn til materialets struktur og egenskaber kan nævnes: 1) Draka Vynycel har en meget lille vægtfylde i forbindelse med stor mekanisk styrke. 2) Varmeledningsevnen er meget lav, i virkeligheden mindre end noget andet isoleringsmateriale. 3) De særlige gode kemi-

ske og fysiske egenskaber, som polyvinylklorid kar, er bibeholdt i Draka Vynycel.

Draka Vynycels egenskaber er følgende:

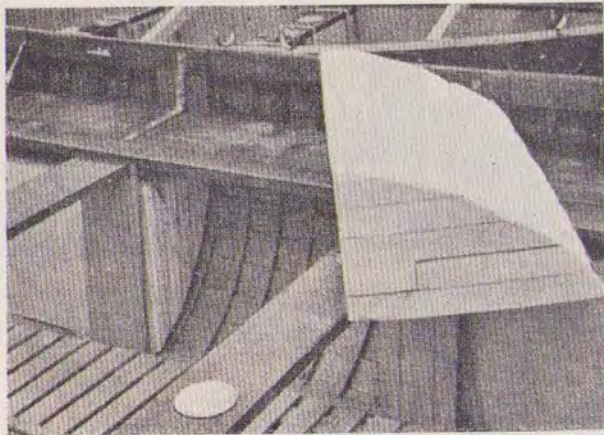
- 1) Ringe vægt; vægtfyldte indtil 0,03.
- 2) Varmeisolationsevne: Varmeledningskoefficienten K er ved 20°C 0,027 kal/m°C/h. Den overtræffes ikke af noget andet isolationsmateriale. For stille luft er det tilsvarende K = 0,22.
- 3) Det brænder ikke. Holdt i en flamme bliver materialet ikke blødt før ved 90°C, det begynder at forkulle med en ringe udvikling af neutral gas over 140°C. Det antændes ikke, og når flammen fjernes, forsvinder alle spor af ild.
- 4) Det optager ikke fugtighed, hvilket er særlig vigtigt ved anvendelse i kølerum og til flydemidler.
- 5) Det er i høj grad kemisk modstandsdygtigt mod syrer, baser, olie og søvand.
- 6) Det er modstandsdygtigt mod vejrliget. Det smuldrer ikke el-



G. W. Frydenlund & Søn

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

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS



Draka Vynycel erstatter luftkasser i redningsbåde.

ler nedbrydes på anden måde eller bliver hårdt ved at anbringes i fri luft.

- 7) Det er biologisk immunt og angribes ikke af bakterier eller svamp.
- 8) Draka Vynycel er sejgt og har stor mekanisk stabilitet; stærke stød og rystelser ændrer ikke dets egenskaber.

På grund af disse egenskaber er Draka Vynycel et ideelt materiale til isolering af kølerum af alle slags og størrelser.

Den store flydeevne og den ringe fugtighed, det absorberer, gør det særlig egnet til alle slags flydemidler fra flydere for fiskenet til de største flåder.

Flåder. Flåder af Draka Vynycel udføres med tre lag limet sammen. Lagene har en tykkelse på 70 mm og en længde og bredde på 950 mm. De kan bære 12 personer. Ved at kastes ud fra 15 m højde tog de ingen skade. Flåderne er godkendt af den hollandske skibsinspektion.

„Luftkasser“ i redningsbåde af Vynycel er også godkendt af den hollandske skibsinspektion. Pakker af Draka Vynycel er anbragt i bådene på samme steder som metal-tankene. Draka Vynycel „lufttankene“ har imidlertid den fordel, at de beholder deres flydeevne selv efter store påvirkninger.

Adskillige både til Nederland-linien er forsynet med denne slags „luftkasser“.



„Kurt Carlsen“ sættes i vandet.

Flydedragter. Draka Vynycel kan anvendes til flydedragter udført af Vynycel-behandlet stof og foret med Vynycel. Dragten holder folk varme i stærk kulde og kan bæres under arbejdet. Hvis en person falder overbord, kan lidt vand komme ind ved halsen, men det varmes hurtigt op af kroppens varme. Vynycel-foret isolerer legemet fra det kolde vand. Ved forskellige prøver sagde folkene, at de ikke havde mærket nogen kulde, men følt sig vel tilpas.

Redningskranse og redningsbælter. — Meget store redningsflåder kan fyldes med Draka Vynycel, og det samme er tilfældet med redningskranse. Fordelen ved dette materiale er, at det har en meget større modstandsevne mod mekaniske påvirkninger og er meget lettere end andet materiale. Det samme gælder naturligvis for redningsbælter.

Draka Vynycel kan leveres blødt, bøjeligt eller hårdt. Det leveres i plader på 1 m² og i forskellige tyk-



Kaptajn Kurt Carlsen ved redningsbådens dåb. Til højre ses føreren i en dragt af Draka Vynycel.

kkelser op til 70 mm. Pladerne kan let skæres eller saves og med de rette klæbemidler klæbes til træ, sten eller andre materialer.

Draka Vynycel blev anvendt ved bygningen af den nye kystredningsbåd „Kurt Carlsen“.

For at opretholde bådens sødygtighed blev alle rum på og under dækket foran for fore peak skoddet og agten for agter peak skoddet fyldt op med Draka Vynycel. Det blev også brugt til støddæmpere til at beskytte båden, hvis den skulle blive kastet mod et strandet skib.

„Kurt Carlsen“ er en enkeltkruet motorredningsbåd bygget af teak af Gebrs. Taat, Katwijk-on-sea med følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	10,40 m
Bredde overalt	3,15 m
Bredde i vandlinien	2,65 m
Største bredde på spant	2,85 m
Dybde på halv længde	1,07 m
Dybgang lastet for	0,40 m
Dybgang lastet agter	0,55 m

I forskibet 1,90 m fra stævnen og agter 1,75 m fra agterstævnen er der anbragt skodder, og mellem disse går et dæk fra for til agter. Foran for og agten for de

nævnte skodder er indbygget mindre dæk, som sammen med skodderne danner de vandtætte rum, der som nævnt er fyldt med Draka Vynycel. Skodderne går helt op til rælingen. Hoveddækket er anbragt 56 cm over underkanten af kølen. På grund af springet forøges denne afstand, så den er 65 cm ved forreste skod og 67 cm ved agterste skod. Når båden er fuldt lastet, er dækket 10 cm over vandlinien. Vandtætte skodder deler båden i fem vandtætte rum.

Båden er klinkbygget med en kølrang på 20 mm, medens de øvrige bord er 13 til 14 mm.

Seks lænseporte lukkes af metaldæksler 12×30 cm. De åbner automatisk ved vandets tryk. På agterkant af det lille fordæk findes en bølgebryder af stål. Roret kan løftes op, hvis båden tager grunden, og kan desuden løftes 1 m, når båden nærmer sig revlerne.

Motoren er opstillet i et rum begrænset af 50 mm tykke skodder. Det er en 64 HK Perkins motor, der ved 2000 o/m giver båden en fart på 7 knob. Motoren er beskyttet af et dæksel af letmetal. Rørgængerer kan betjene motoren samtidig med, at han passer roret.

Der findes to kølevandstanke af kobber til køling med ferskvand i grundet farvand eller til prøvning af motoren på land.

S/M Ocean Clipper

Den 14. august afleverede Kockums Mekaniska Verkstads AB i Malmø tankmotorskibet „Ocean Clipper“ til Rederiaktiebolaget Clipper, Malmø.

Skibet, som blev sat i vandet den 8. april i år, er en af værftets 16.000 tons standardtyper og er bygget helsevejst til Lloyd's Registers højeste klasse for tankskibe med hytte, bro og bak samt ti midter- og ti sidetanke.

Foruden lastolietankene, som rummer ca. 21.800 m³, er der foran for dem et lastrum for tør last på ca. 700 m³.

Skibet har følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	162,53 m
Længde mellem perpendikulerne ..	152,40 m
Største bredde på spant	19,20 m
Dybde	11,73 m
Dybgang på sommerfribord	9,11 m
Bruttodrægtighed efter svensk måling	10.528 RT
Nettodrægtighed efter svensk måling	7.912 RT



„Ocean Clipper“ på prøvetur.

DAMPSKIBSSELSKABET

TORM

AKTIESELSKAB

Grundlagt 1889

Telefoner: Central 2437 - 16570 - Rigstelefon 203

HOLMENS KANAL 42 - KØBENHAVN

Fremdrivningsmaskineriet består af en syvcylindret, totakts, enkeltvirkende Kockum-MAN dieselmotor, der med 6.300 AHK ved 115 o/m giver skibet en fart af 14,75 knob fuldlastet på prøvetur.

Til pumpning af lastolie findes i to pumperum ialt fire lastoliepumper hver med en kapacitet på 390 tons vand i timen.

Til drift af spil, ankerspil og lastoliepumper samt til opvarmning af olien i lasttankene findes i maskinrummet to oliefyrede kedler med en sammenlagt hede-flade på 500 m² samt en udstødsgaskedel på 80 m². Apterengen opvarmes med damp.

Til drift af pumper, separatorer etc. i maskinrummet, den elektriske styremaskine, til belysning og ventilation af apteringen, til elektrisk kabyskomfur, radio og navigationsinstrumenter findes i maskinrummet to dieselgeneratorer hver på 230 kw samt en dampdrevne generator på 150 kw.

Mandskab og underofficerer bor i hytten, økonomipersonalet og maskinassistent i dækshuset på hyttedækket, hvor der også findes kabys, stirridser og messer for mandskab og underofficerer, økonomipersonale samt officerer. Her er også opholdsrum for mandskabet og officererne. For mandskab og underofficerer er skafningen ordnet som selvbetjening. Maskinofficerernes aptering samt maskinkontoret findes i dækshuset på agterste bådédæk, medens dæksofficererne bor i dækshuset på bådédækket midtskibs og brodukket, hvor der også findes salon.

Kaptajn, maskinchef og første styrmand har hver opholdsrum og soverum. Rederens aptering består også af opholdsrum og soverum.

Til fritidsbeskæftigelse findes et særligt studierum i dækshuset på hyttedækket og et fritidsrum i broen samt et fotolaboratorium.

Hospitalet i dækshuset på brodækket har fuldstændigt tandlægeudstyr.

I styrehuset på kommandobroen er der foruden de sædvanlige navigationsinstrumenter også ekkolod, gyrokompass med selvstyrer, radar, radiopejler og SAL-log.

Skibet er fuldstændig luftkonditioneret med AB Svenska Fläktfabrikens system Indivent. Det tillader individuel regulering i hvert kammer af såvel luftmængde som temperatur — afkølet eller opvarmet.

Svejsning og dens indflydelse på moderne skibsbygningsteknik

Skibsbygningen har i de senere år gennemgået en fuldstændig forandring, som har medført betydelige og kostbare ændringer i værfternes hele opbygning. Den skyldes den elektriske svejsning, som nu er indført på både større og mindre værfter.

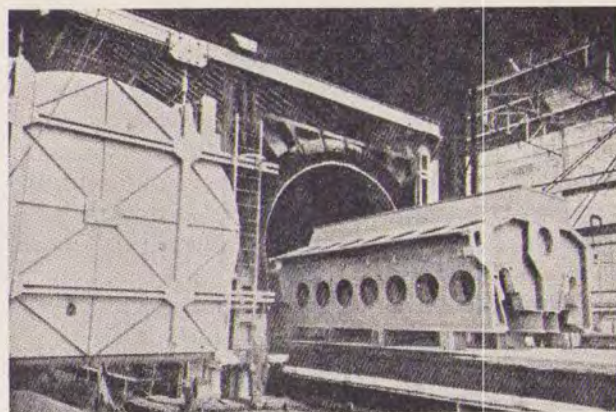
De fleste værfter er nu gået ind for elektrisk svejsning, og spørgsmålet er ikke, om skibet skal svejdes, men fremgangsmåden, man skal gå frem på.

For at få den fulde fordel af den elektriske svejsning må dele af skibe svejdes sammen til større enheder i værkstedet for derpå at transporteres ud på beddingen og rejses på plads af kraftige kraner. En sådan kran kan, når det drejer sig om en kraftig tårnkran, let komme op på ca. en million kroner.

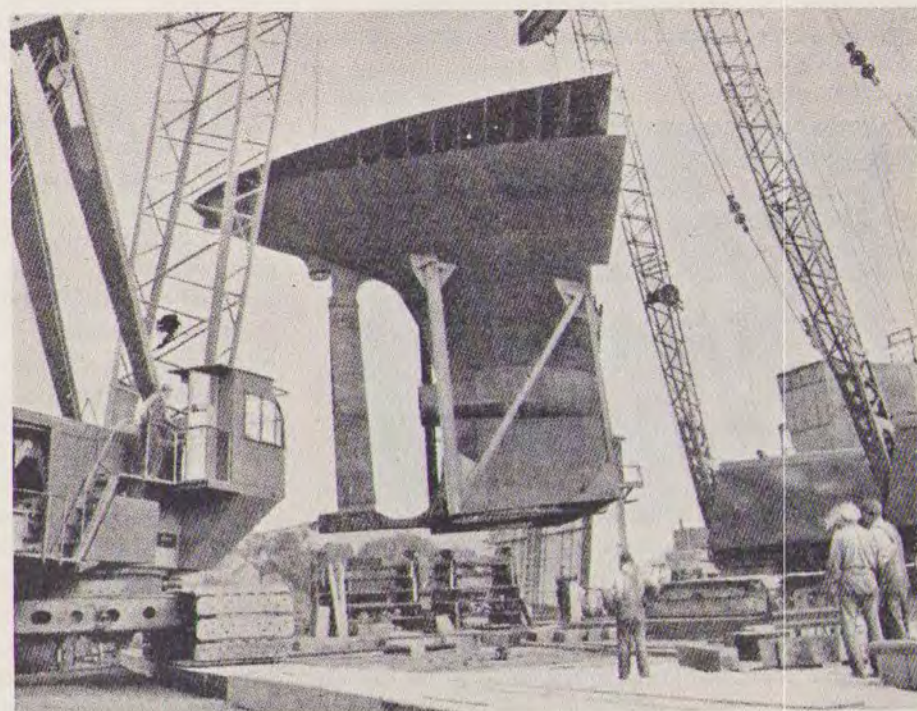
Tiden på beddingen for en nybygning bliver imidlertid så meget kortere, at f. eks. et værft har kunnet reducere antallet af sine beddings fra seks til tre, uden at formindske den årlige kapacitet.

Det er meget vigtigt, at man ved forhåndsfremstilling af de store enheder sørger for, at alle plader og profiler er til stede, før arbejdet begynder, men så sparer man til gengæld arbejdskraft og mandskab til transporter.

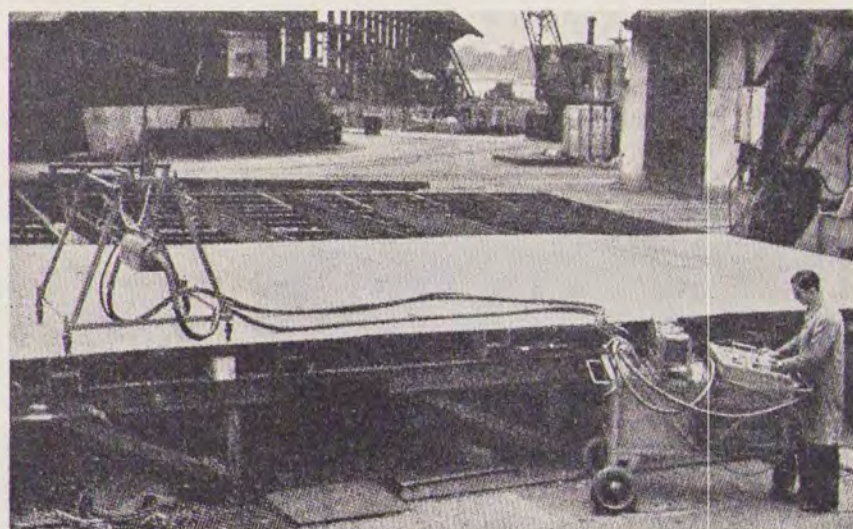
I et foredrag, som civilingeniør H. C. Steffensen fra Helsingør Skibsværft har holdt i England, er der givet interessante oplysninger om vægtbesparelserne ved at anvende svejsning i stedet for nitning. I to tilfælde har Helsingør Skibsværft haft lejlighed til at bygge søsterskibe, hvor et var nittet og et svejst (i alle fire skibe var imidlertid spanterne nittet til klædningen). I det første tilfælde, et hurtigt passagerskib, var besparelsen i stålvekten 15,5 %, medens i det andet tilfælde, en jernbanefærge, den var 14 %. Lønbesparelsen ved vægtreduktionen mere end opvejede bekostningen ved efterretningen af det svejste arbejde.



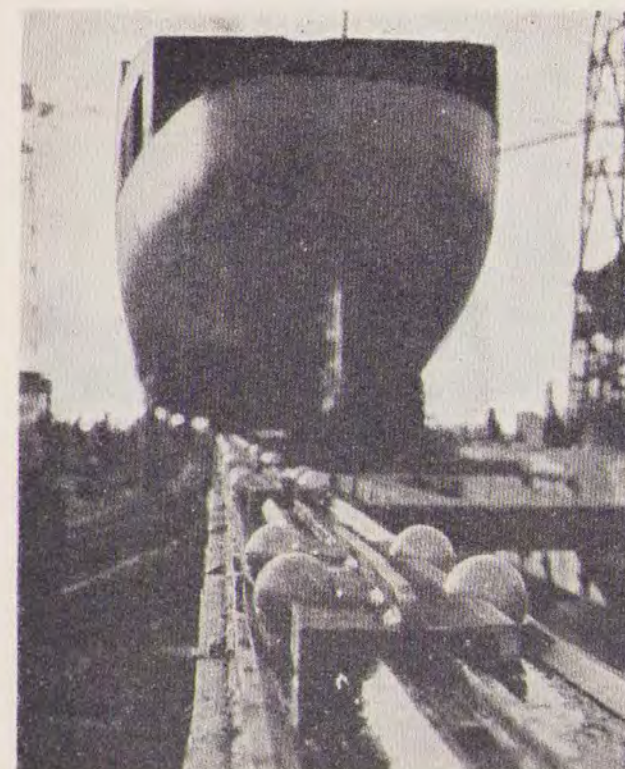
Ovn i Frankrig til brug ved udglødning af store svejste dele.



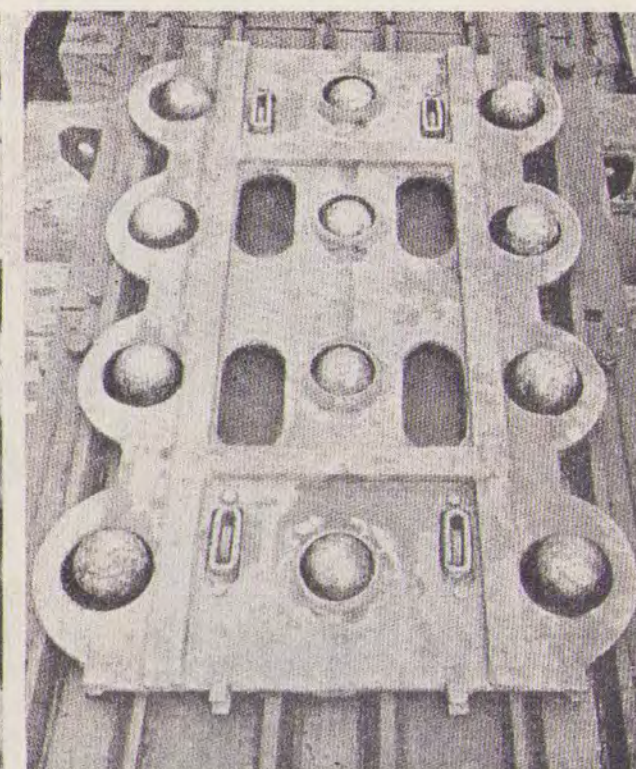
En forhåndsfremstillet sektion på 120 t og 10 m høj til et 203 m langt skib bygget i Amerika.



Transportabelt 140 kv røntgenapparat til undersøgelser af svejsninger.



Stabelafløbning ved hjælp af stålkugler, der kan udføres med to eller tre rækker kugler.



En meget vigtig ting i valget mellem nitning og svejsning af spanterne og dobbeltbunden er rederens opfattelse af mulighederne for reparationer. Det er uden tvivl, at svejsning ofte kan forøge reparationsomkostningerne, især ved bundhavarier. Til en vis grad er det rigtigt, men man bør ikke glemme, at en svejst bundkonstruktion har meget større chance for at forblive tæt end en nittet. Et svejst skib vil derfor ofte kunne fortsætte rejsen, medens et nittet må søge nærmeste og måske en ugunstig dok.

I Amerika har man i høj grad anvendt mekaniske hjælpemidler i forbindelse med en godt tilrettelagt transport gennem værkstederne. Der anvender de fleste værfter toholdsdrift og mange treholdsdrift, selv om de ikke har mange ordrer. Det betyder, at man for en given mængde arbejde har mindre driftsudgifter og kan tilbyde kortere leveringsterminer end ved arbejde i kun et hold.

Man havde i Amerika også den fordel, at man ikke brugte hæftere og brændere. Samling af plader blev som regel udført af en pladearbejder med en hjælper, som udførte det nødvendige hæfte- og brændearbejde, så arbejdet ikke blev sinket af at vente på hæfteren eller brænderen.

For at godkende en duelig svejser fordrer klassifikations-selskaberne, at han skal aflægge en prøve i nærværelse af en af deres inspektører under de samme forhold som om bord i et skib. Det bliver også mere og mere almindeligt, at udførte svejsninger i alt fald stikprøvevis undersøges ved hjælp af røntgenfotografering.

Vi har tidligere i „Vikingen“ omtalt en ny måde at sætte skib i vandet på ved hjælp af stålkugler. Det blev indført af et værft i Yokohama under krigen, da fedtstoffer ikke var til at opdrive. Billedet giver et godt begreb om arrangementet.

T/T „Saxonse“ afleveret

Den 20. august afleveredes fra Kockums i Malmø et 20.000 tons turbinefremdrevet tankskib ved navn „Saxonse“. Skibet er det første af sin art, leveret fra skandinavisk værft og er betalt udelukkende i dollars. Ejeren af skibet er Oriental Tanker Corp. S. A., Panama, hvis reder er den kendte Stavros S. Niarchos.

Med afleveringen af dette skib har Kockums nået en milepæl i sin historie, hvilket også gælder for De Lavals, som har leveret turbinemaskineriet.

Vi henviser iøvrigt til søsætnings-omtalen i „Vikingen“ nr. 3, hvor udførlige data er bragt.



T/T „Saxonse“ på prøvetur.

Verdens kraftigste bugserbåd

til Suez-kanal selskabet

Motor-bugserbåden „Edgar Bonnet“, som for nylig er sat i vandet fra L. Smit & Zoon, Kinderdijk i Holland, for Suez Canal Company, gør krav på at være den kraftigste bugserbåd i verden. Værftet fik ordren efter en international konkurrence.

L. Smit & Zoon ved, hvad det vil sige at bygge bugserbåde. De har bygget mange af dem, og størstedelen af det ledende hollandske bugser-rederi L. Smit & Co. Internationale Sleepdienst's flåde er bygget på dette værft.

„Edgar Bonnet“'s hoveddimensioner er følgende:
 Længde mellem perpendicularererne 46,0 m
 Største bredde på spant 12,0 m
 Dybde 5,5 m

Den bliver udrustet med to Smit-MAN dieselmotorer, hver på 2250 HK i tropiske farvande. På prøver i Holland skal de yde 2750 HK og give skibet en fart på 15 knob.

Motorerne skal drive to bronze Kamewa propellere med stilbare blade, som kan omstilles fra styrehuset.

Desuden får „Edgar Bonnet“ tre MAN hjælpemotorer hver på 185 HK ved 500 o/m. De driver hver en 115 kw generator.



„Edgar Bonnet“ sættes i vandet.

Bugserbåden får en brandsprøjte, der kan give 150 m³ pr. time ved et modtryk på 100 m. Monitor og skumslukningsaggregat indbygges også.

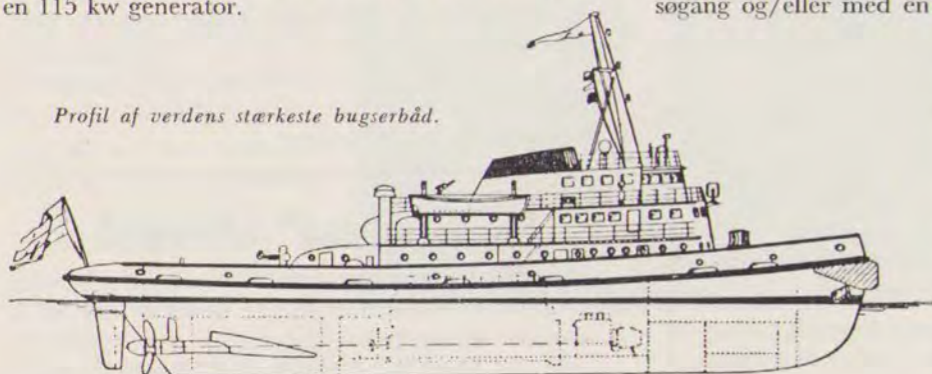
Af anden udrustning kan nævnes fire transportable undervands, elektriske bjergningspumper, hvoraf to har en ydeevne på 100 m³ pr. time, og de to andre af 60 m³ pr. time.

Bugserindretningen omfatter et specielt bugerspil med et patenteret oleo-pneumatisk arrangement, som optager slæk i bugsertrossen, når der arbejdes i stærk søgang og/eller med en kort trosse.

Det elektriske varpespil får en trækraft på 50 tons, og det elektriske lade- og lossespil får samme kraft.

Der indrettes aptering for en besætning på 38 mand. Den bliver helt igennem luftkonditioneret. — I ventilationssystemet til maskinrummet indsættes filtre mod sand.

Profil af verdens stærkeste bugserbåd.



Tankmotorskibet „Bera“ sosat fra Götaverken

Den 19. august søsattes et 13.500 tons d. w. tankmotorskib fra Götaverken for Rederi AB Transocean, Göteborg.

Dåben forrettedes af fru Shirley Parkfeldt, som gav det nye skib navnet „Bera“. Søsætningen overværedes af mange deltagere i en økonomikongres, som på samme tid afholdtes i byen.

Skibet er bygget til Lloyd's Registers højeste klasse, er langspantet, fuldvejst og har moderne udformede overbygninger. Lang- og tværskibsskodder er af Götaverkens korrugerede type.

Hoveddimensionerne er:

Længde overalt 154,8 m
 Bredde 19,4 m

Dybde 10,7 m
 Dybgående, sommerfribord 8,4 m

Beboelsen bliver smukt indrettet, og skibet får selvfølgelig installeret de mest moderne navigations-instrumenter som radar, gyrokompas, ekkolod m. m. Værftets lastfordelings-apparat „Lodicator“ vil også blive installeret.

Skibets kontraktfart er 14½ knob på fuld last.

Hovedmotoren er en svejst 7-cyl., to-takts, enkeltvirkende diesel af værftets egen konstruktion og bygning. Cylinder-diameteren er 680 mm og slaglængden 1500 mm. Ved 112 omdrejninger i minuttet udvikler motoren 6.400 IHK.

Nybygningen er det andet skib med navnet „Bera“, som værftet har bygget for Trans-koncernen. Det første var M/T „Bera“ på 16.540 tons d. w., som leveredes i 1939.

Verdens største tankdamper

sosat

Fra Howaldtswerke i Hamburg søsattes den 25. juli tankdamperen „Tina Onassis“, som er det største hidtil byggede tankskib. Det bygges til skibsreder A. S. Onassis og skal indregistreres i Liberia.

„Tina Onassis“, som forventes at være færdig i midten af oktober, har følgende hoveddimensioner:

Længde overalt 236,4 m
 Største bredde på spant 29,0 m
 Dybgang 11,45 m

Der findes 29 lastolietanke, forsynet med varmeslanger. De 5 lastoliepumper har hver en kapacitet på 100 tons i timen.

Skibet er næsten helsvejst, idet der kun er brugt 50 tons nagler med 200 tons svejseelektroder.

Fremdrivningsmaskineriet, der er anbragt agter, består af damp-turbiner, bygget af Howaldtswerke, udviklende 17.000 AHK, vil give skibet en fart på 16 knob i lastet stand.

Aptering for kaptajn og dæks-officerer indrettes i forreste dækshus under broen, medens maskin-officererne og mandskabet bor agter. Skibet skal have en besætning på 60 mand, som alle bor i enkelt- eller dobbelt-kamre. Der er aptering til otte passagerer.

Kølen til et søsterskib lægges på samme bedding, og et tredje skib af samme størrelse er på tale.

Der er nu interesse for meget store skibe, som det vil fremgå af følgende:

Vickers-Armstrong i Barrow-in-Furness har i ordre to tankskibe hver på 44.000 tons d. w. for en anden græsk skibsreder, Stavros S. Niarchos. To malmskibe, hver på 60.000 tons d. w. skal bygges på det tidligere



„Tina Onassis“ efter afløbningen.



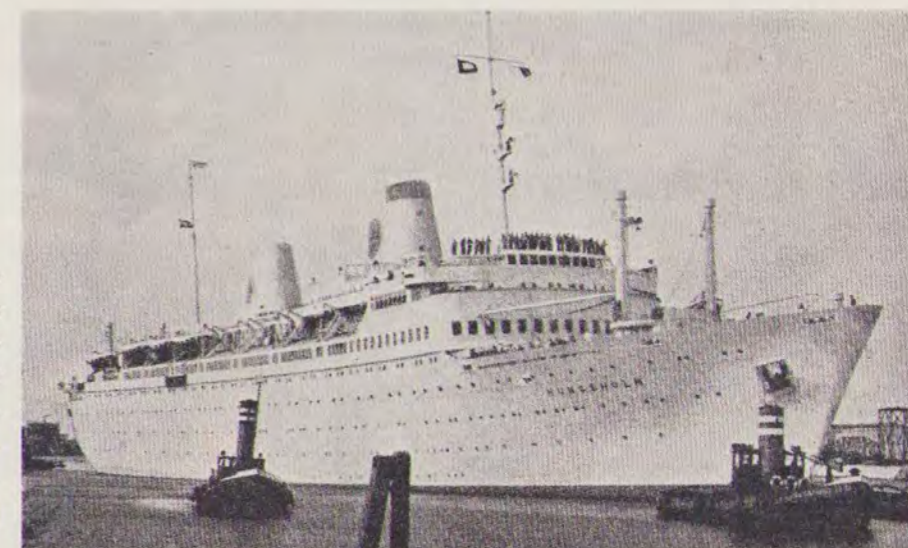
Platformen for afløbningen.

japanske krigsskibsværft i Kure, som nu drives af National Bulk Carriers Inc., New York.



M/S „Kungsholm“

Svenska Amerika Liniens nye flag-skib „Kungsholm“ på 22.000 tons ankommer til Rotterdam efter tekniske prøveture for at blive sat i dok for bundbehandling. Det bygges af værftet De Schelde i Vlissingen og blev sat i vandet i oktober 1952. Jomfrurejsen til USA sker i november.



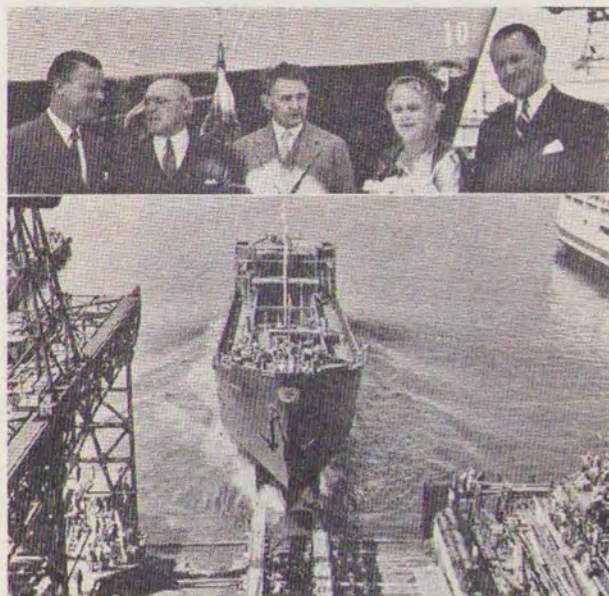
— Sig, De har læst det i „Vikingen“!

M/s TUNGUFOSS

Onsdag den 12. august søsattes fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's skibsværft på Refshaleøen fragtmotorskibet „Tungufoss“, værftets nybygning nr. 717, bygget til H/f Eimskipafjelag Islands, Reykjavik.

Skibet er bygget til klasse Lloyd's Register of Shipping +100 A. 1. „strengthened for navigation in ice“.

Det er et enkeltskruet skib med to gennemgående dæk, fremfaldende stævn, „soft nose“, krydserhæk og med maskineri samt dækshuse anbragt agter.



Overst: Fra venstre: Dir. J. M. Barfoed, dir. J. Gudbrands-son, den islandske minister i København, S. Nordal, skibets gudmor, fru minister Ingibjörg Thors og dir. Niels Munck. Nederst: „Tungufoss“ glider i vandet.

Hoveddimensionerne er:

Længde mellem perpendikulærer	73,150 m
Største bredde på spant	11,582 m
Sidehøjde til øverste dæk (C-dæk) ...	6,853 m
Sidehøjde til andet dæk (D-dæk)	4,648 m
Dybgang til sommerlastelinie	ca. 4,610 m
Tilsvarende dødvægt	1727 t
Lastrummenes kapacitet (grain)	2970 m ³

Skibet har to lastrum samt to mellemdækslastrum. Til hvert lastrum findes to luger, der dog kun er adskilt af en stærk bjælke, som er aftagelig, således at man kan danne een stor luge og derved være i stand til at laste lange stykgodsenheder. Lugerne på øverste dæk (C-dæk) forsynes med stål-lugedæksler, åben „ponton“ type uden indbyrdes forbindelse.

Skibet rigges med to bipodmaster samt lademaster med topmast forude på bak. Lugerne betjenes af ialt otte 3/5 tons bomme samt en 20 tons sværbom.

Dæksmaskineriet består af otte 3 tons elektriske lossespil af Thomas B. Thriges fabrikat samt en elek-

trisk-hydraulisk styremaskine af Svendborg skibsværfts fabrikat.

Skibet forsynes med to 7,5 m redningsbåde, hvoraf den ene er forsynet med motor. Endvidere udstyres skibet med en 3,80 m jolle.

Skibet vil blive udstyret med de mest moderne navigationsmidler.

Apteringen, som indrettes agter, anbringes på følgende måde: på andet dæk (D-dæk) mandskabskamre, som alle er eet-mandskamre på nær 2 to-mandskamre. På øverste dæk (C-dæk) er der kamre for officerer, messer for officerer og mandskab samt kabys. På B-dæk indrettes kamre for officerer, kammer for 2 passagerer, rygesalon samt hospital.

Overalt i apteringen bliver der anvendt mekanisk ventilation og elektrisk opvarmning.

Hovedmotoren er en B&W enkeltvirkende, totakts, syvcylindret dieselmotor med trykforstøvning, cylinderdiameter 350 mm, slaglængde 620 mm, i stand til at udvikle normalt 1800 IHK svarende til 1400 EHK ved 300 omdrejninger pr. minut.

Hjælpmotorerne består af tre trecylindrede, firetakts trunkmotorer, hver direkte koblet til en dynamo på 120 kw ved 500 omdrejninger pr. minut. Cylindrene har diameter 250 mm, slaglængde 400 mm. Endvidere en trecylindret dieselmotor, type 313-MTH-18 tilkoblet en dynamo på 18 kw ved 750 omdrejninger pr. minut.

M/T „Janega“ leveret fra Götaverken

Fra Götaverken afleveredes i midten af august tankmotorskibet „Janega“ på 17.570 tons d. w. Det er bygget til Spermacet Whaling & Shipping Co. S. A., Panama City.

Nybygningen er et søsterskib til de mange 17.500-tonnere, som værftet har søsat og afleveret i de sidste måneder, bl. a. „Jaga“ og „Jagala“, som omtales udførligt i tidligere numre af „Vikingen“.

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

Alle henvendelser til „Vikingen“ 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

GENTOFTE
KOMMUNEBIBLIOTEK
Kr. 1,50
1. oktober

FREDERIKSHOLMS KANAL

Efter foto af ERIK KEMP

1953 - nr. 10

30. årgang



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

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

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

AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI
KØBENHAVN

IMPORT til Europa af oversøiske produkter.

EXPORT oversøisk af europæiske varer.

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

Regulære afsejlinger til Ceylon, Indien, Pakistan, Burma, Malaya, Indonesien, Thailand (Siam), Indo-Kina, Philippinerne, Kina, Japan, Australien, Ny-Zealand, 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, Cape Town, Cebu, Costermansville, Dar-es-Salaam, Djakarta, Dodoma, Durban, Encarnacion, Genua, Haadyai, Hamburg, Hongkong, Ipoh, Johannesburg, Joinville, Kampala, Karachi, Kigali, Kisumu, Klang, Kuala Lumpur, Kumasi, Lahore, Lins, London, Londrina, Los Angeles, Madras, Malacca, Manila, Mbale, Melbourne, Mombasa, Montreal, Moshi, Mwanza, Nairobi, New York, Osaka, Paris, Penang, Pnom Penh, Port Elizabeth, Portland Ore., Posadas, Prae, Rangoon, Recife, Rio de Janeiro, Saigon, Salisbury, San Francisco, Santos, Sao Paulo, Sekondi, Seremban, Shanghai, Shinyanga, Singapore, St. Thomas, Sydney, Taxis, Taiping, Tanga, Teluk Anson, Tokyo, Toronto, 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

Een sømand indtjener ti gange så meget valuta som een landmand!

Vi leger med de helt store tal

Ved OTTO LUDWIG

UDEN landbrug og uden industri kunne forretningen Danmark overhovedet ikke svare sig, og det ved alle danske. I 1952 importerede Danmark for 6 milliarder 755 millioner kroner varer og eksporterede for 5 milliarder 994 millioner. Landbrug og industri tegnede sig for de største poster på vort lands kredit-side med henholdsvis 3 milliarder 400 millioner og 2 milliarder 187 millioner. Alligevel var der et underskud på vor handelsbalance på 761 millioner kroner. Størstedelen af dette underskud eliminerede Danmarks store, internationale „budcentraler“ — skibsfarten. Og det ved ikke ret mange mennesker!

Dansk Dampskibsrederiforening har i årenes løb opgjort den samlede brutto- og timecharter-fragt, som er indsejlet af danske skibe på over 500 tons hver. Tilsammen indsejlede de danske skibe i udenlandsk fart i 1952 ca. 1 milliard 200 millioner kroner, og hertil må lægges ca. 30 millioner, som skibene har indtjent ved passager-befordring i udenrigs fart. Begge disse tal er beregnet brutto. Naturligvis har skibsfarten haft store udgifter, hvoraf en del er faldet i udlandet. Trækkes udgifterne fra, bliver der et nettobeløb på ca. 638 millioner kroner, som står til rådighed for den danske husholdning, og til denne sum må yderligere lægges nettoindtægten ved befordring af passagerer i udenlandsk fart. Dette tal anslås til ca. 20 millioner kroner. Derved var skibsfarten i stand til at dække ca. 85 procent af Danmarks underskud på handelsbalancen og er således landets vigtigste af de såkaldte „usynlige“ indtægtskilder.

En meget stor del af de penge, som dansk skibsfart har indtjent til det danske samfund, kommer i form af „hård“ valuta. Tallene for 1951 er næsten de samme som for 1952,

og i det førstnævnte år indsejlede brutto 224 millioner kroner alene i dollars.

Landbrugets og industriens bruttoindtjening forekommer unægtelig svimlende i forhold til skibsfartens. Men så må man også tage i betragtning, at disse hvervs eksport i høj grad er betinget af import af råstoffer som f. eks. gødningsstoffer, foderkager, kul, stål og olie, således at den rene fortjeneste i udenlandsk valuta decimeres betydeligt. F. eks. importeredes der i 1951 for omtrent 323 millioner kroner foderstoffer, og dette beløb kunne skibsfarten altså dække mere end to gange med sine valutaindtægter.

Iøvrigt transportererede skibsfarten jo langt den største del af de råstoffer til landet, som både landbruget og industrien havde brug for.

Importen af kul beløb sig i 1951 til ca. 544 millioner kroner. Altså kunne skibsfartens valutaindtægter mageligt betale denne post. Uden skibsfartens indtægter ville vi danskere ikke være i stand til at opretholde en så høj levestandard, som vi har. F. eks. kan det nævnes, at vi i 1951 importerede for ca. 115 millioner kroner tobaksvarer og for ca. 125 millioner kroner kaffe. Hvis skibsfartens indtjente valuta ikke brugtes til andet end tobak og kaffe, kunne vi altså for disse



I 1951 indsejlede dansk skibsfart 224 millioner kroner alene i dollars.

penge tillade os at ryge 2½ gange så meget og samtidig drikke 2½ gange så mange kopper kaffe, som vi gjorde i 1951. (Hvis hjertet ikke ville gøre oprør!). Faktisk er vi gennem skibsfartens indtægter i stand til at dække næsten hele udgiften til import af de såkaldte „luksusvarer“. I 1951 importeredes for ca. 342 millioner kroner tobak, kaffe, the, cacao, krydderier, drikkevarer, kosmetik, rensmidler, sølv, platin, smykker og ædelstene!

Hvis man også regner papir til

— Sig, De har læst det i „Vikingen“!



Hvis skibsfartens indtægter i udenlandsk valuta gik alene til indkøb af tobak og kaffe, kunne vi tillade os at ryge 2½ gange så meget og samtidig drikke 2½ gange så meget kaffe som nu.

Når man sammenligner de præstationer, som er blevet ydet af landbrug, industri og skibsfart, må man heller ikke glemme, at der inden for de to førstnævnte erhverv var mange flere mennesker end inden for skibsfarten til at indtjene de nævnte beløb i udenlandsk valuta. Ifølge en erhvervs-tælling i 1940 var ikke mindre end 515.000 danskere beskæftiget direkte ved landbrug og 635.000 direkte ved industri og håndværk. Samme år var kun ca. 18.000 beskæftiget ved søtransport-virksomhed.

Går man ud fra, at ovennævnte beskæftigelsestal er nogenlunde uændrede, kan man regne ud, at hver dansker, der i 1952 var beskæftiget ved søtransport, indtjente for 66.666 kroner (brutto) udenlandsk valuta til landet, hvilket svarer til mere end ti gange det bruttobeløb, som hver dansker beskæftiget ved landbrug på samme tid indtjente.

Ca. 55 procent af skibsfartens valutaindtjening er netto. Altså har hver „søtransportarbejder“ i 1952 gennemsnitlig bragt for 36.663 kroner udenlandsk valuta ubeskåret til landet, hvilket vil sige, at ti danskere beskæftiget ved søfart med deres valutaindtjening ville være i stand til at betale det meste af Danmarks import af olivenolie i 1951. Een enkelt sømand ville næsten være i stand til med sin indsats at betale hele landets import af linoliefernis o. l. det samme år!

Ser man på Dansk Dampskibsrederiforenings opgørelse over indsejlet bruttofragt i udenlandsk fart fra før krigen og nu, vil man se, at der har fundet en væsentlig stigning sted. Før krigen udgjorde bruttoindsejlingen „kun“ 250—325 millioner kroner. I 1946 indsejledes ialt 424,1 millioner kroner af danske skibe i udenlandsk fart. Allerede det næste år steg tallet til

bøger og aviser samt al importeret frugt som f. eks. appelsiner, bananer, citroner, vindruer, nødder, rosiner, dadler, figner og abrikoser som luksus, så udgjorde vor import af „luxusvarer“ i 1951 526 millioner kroner, og der var således stadig rigeligt tilovers fra skibsfartens indtægter til også at dække betalingen for de ca. 22 millioner kroner fuldt monterede biler (personvogne), som samme år kom til landet!

Før krigen var størstedelen af den danske handelsflåde beskæftiget i trampfart. Indtægterne ved denne specielle fart udgjorde ca. 50 procent af den samlede brutto-indsejling og liniefarten 40 procent, mens timecharter kun udgjorde en ubetydelig del af den samlede indsejling. Efter krigen er danske skibes beskæftigelse i trampfarten procentvis faldet i forhold til liniefarten og beskæftigelsen i timecharter. „Kun“ 43 procent af indsejlingen skyldtes trampfart i 1951, mens liniefartens andel var steget til 57 procent i forhold til 40 procent før krigen, og indtjeningen var i timecharter elleve gange så stor som i 1946. Timecharter-indsejlingen stiger stadig, og dette skyldes bl. a. den voksende tankskibsflåde, som i stort omfang beskæftiges som „bydreng“ for de store olieselskaber for længere tid ad gangen. — Før krigen indsejledes 70-75 procent af fragterne i ren udenlandsk fart, men i 1951 indsejledes mere end 80 procent af fragterne i sejlads mellem udenlandske havne. På grund af tonnagens sammensætning går tendensen stadig mod øget fragtindsejling i ren udenlandsk fart, hvilket altså vil medføre, at vi herhjemme vil komme til at se mindre til vore skibe. Rent landmæssigt kan Danmark sikkert ikke blive større, men takket være skibsfarten bliver vort



Skibsfartens valutaindtægter kan dække næsten hele Danmarks forbrug af „luxusvarer“.

569,6 millioner. Også i 1948, 1949 og 1950 var der stor fremgang at spore, og dette skyldtes hovedsagelig handelsflådens genopbygning. Fra 1950 til 1951 fandt der en stigning sted fra 764,2 millioner til 1 milliard 195,2 millioner kroner! Handelsflådens fortsatte genopbygning havde naturligvis sin indflydelse på denne stigning, men hovedsagelig skyldtes den højere internationale fragtrater.

I 1952 faldt fragterne som bekendt betydeligt, og det kan derfor virke overraskende, at dansk skibsfart alligevel kunne opretholde næsten den samme bruttoindtjening som i 1951. Dette skyldes bl. a., at handelsflåden det sidste år var ca. 7 procent større end året i forvejen, og at mange gamle skibe var udskiftet med nye og mere rentable fartøjer. Endvidere skyldtes det, at det var lykkedes flere danske redere at få beskæftiget deres skibe i timecharter, inden fragtfaldet satte ind for alvor.

Hver sømand på danske skibe har i 1952 indbragt for 36.636 kroner i ubeskåret udenlandsk valuta til den danske husholdning.



Hver sømand på danske skibe har i 1952 indbragt for 36.636 kroner i ubeskåret udenlandsk valuta til den danske husholdning.

land større ved at erobre verdenshavene.

Iøvrigt må det ikke glemmes, at skibsfarten trods sine store udgifter i udlandet lægger store beløb herhjemme. Handelsflådens voksen har givet arbejde til danske skibsværfter og deres leverandører og har således beskæftiget mange mennesker, og så vidt muligt lader danske redere deres skibsreparationer udføre her i landet.

Rederiforeningen har foretaget en statistisk undersøgelse af 14 større, danske rederiers bruttoindsejling og driftsudgifter. De pågældende rederier omfatter ca. 60 procent af den samlede danske tonnage. Samtidig med indtægterne er udgifterne steget kolossalt. Før krigen afsatte de 14 rederier ca. 25 millioner kroner om året til administration, skatter, renter, afskrivninger, henlæggelser til reserver og aktionærudbytte. I 1952 måtte man imidlertid til disse udgifter afsætte ca. 274 millioner, altså omtrent elleve gange så meget som før krigen! Administrations-udgifterne er forholdsvis små i sammenligning med andre erhvervs, idet de i 1952 androg 31,7 millioner kroner. En forholdsvis stor post var skatterne, der i 1952 udgjorde 42,9 millioner kroner for de pågældende rederier. Dette vil faktisk sige, at 14 danske rederier var i stand til med deres skat næsten helt alene at betale samtlige lønninger til hærens personel på 43,9 millioner kroner i 1951. Eller også kunne de samme rederier med deres skat mageligt betale samtlige statens udgifter til hospitaler, idet disse udgifter i finansåret 1950/51 var budgetteret til noget over 40 millioner kroner.

De pågældende 14 redere tonnage udgjorde i 1952 ca. 60 procent af den samlede danske tonnage. Hvis man kan gå ud fra, at rederne for de resterende 40 procent af tonnagen betalte forholdsvis ligeså meget i skat som de 14 kolleger, ville redernes samlede indbetalte skat kunne dække hele det beløb, som i finansåret 1950/51 var afsat til justits- og politikvæsen!

Ved udgangen af 1952 udgjorde den samlede danske handelsflåde 1.950.000 tons d. w. (i juni i år over



Man må ikke stille ublu krav til skibsfarten.

2 millioner tons!). Rederiforeningen har regnet ud, at den indsejlede bruttofragt pr. ton d. w. gennemsnitlig var kr. 175,52 i perioden 1935—38. I 1952 var det tilsvarende tal kr. 778,98.

Når man bedømmer skibsfartens indsats i forretningen Danmark, må man iøvrigt huske på, at danske skibe sejler uden tilskud fra staten. Danmark har således ikke råd til at undvære handelsflåden og bør derfor ikke save den gren over, landet hviler på, ved at stille for store økonomiske krav til skibsfarten i form af skatter. Forretningen Danmark kan udelukkende holdes i gang takket være et teamwork mellem landbrug, industri og skibsfart, og den sidstnævnte faktor er af langt større betydning, end flertallet af danskere forestiller sig.

Ja, det er lærerigt og morsomt at lege med store tal, og hvis De har lyst, kan De selv lege videre ved hjælp af „Statistisk Årbog“ og „Skibsfartsberetningen for 1952“, netop det „legetøj“, jeg har benyttet.



A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders

Nauta-boat Co.

Metal-Redningsbaade
Aluminium Flydemidler
Redningsflaader
Aluminium Landgangsbroer
Faldrestrapper
Mekaniske Davider



NÆSTVED HAVN
TLF. 2248

Salgskontor v. K. BIRKEDAL:

Cort Adlersgade 8,
København K
Telefon Central 14419

A. P. MØLLER

KONGENS NYTORV 8 - KØBENHAVN K.

TLF. C. 514 - STATSTLF. 33 - TELEGR.-ADR.: MERSEK

★ **REDERI**

★ **TRAMPSKIBE**

★ **LINIESKIBE**

★ **TANKSKIBE**

A/S Dampskibsselskabet Svendborg

Dampskibsselskabet af 1912 A/S

Morgen i Dakar

Af HANS ANDREASEN — Illustration af ASTRID ANDREASEN

Klokken 23.30 passerede vi Krebsens Vendekreds og sejlede ind i tropezonen. Og tropiske blev vi alle i samme nu, skjortærmerne smøgedes op, og slipset blev hængt væk for lang tid, og endelig var den obligate aftenwhisky ekstra kold, næsten frossen til is. Vi blev glørode i ansigterne og talte om dårlig lever, medens vi skyllede whiskyen ned. En gik for at kridte hjelmen. Vi var barnlige og gik på krebsejagt, men ude på dækket var der ingen mærker af dens klør, heller ikke sad den på himlen, deroppe lo kun himmelske øjne. — Søkortet fortæller, at vi snart er ud for Cap Blanc, og trawlerne lanterner begyndte at blinke i natten, en stribe morild brændte i havet, nu og da lød plasket af en springende delfin. Cap Blanc: det er fiskerigdom omkring store banker, spaniere og hele Nordvestafrika strømmer til for at høste af havet, hvad de levner tager hajerne. — Jeg så op i rummet, en mælkehvid dis lå henover stjernemylderet, en stjerne sprang ud af himlen, gnistrende gennem mørket og blev borte. Godnat da, nat.

Morgenen rejste sig i hed, stærk sol, gad knapt nok strække sig, døsede og ville ikke blive dag. Skibe kommer og går, her er ingen havets ensomhed, og den trådløse snakker: hvem er du, hvor skal du hen? Klokken tolv er vi på linie med Nouakchott i Senegal, og vi har 30 grader i skyggen. Perler brister på panden og triller i stride strømme nedover hals og bryst. Hvem der var flyvefisk og, som de, satte afsted i våde spring. Stimer

af dem flygter foran den skærende stævn, flyver lidt og dukker i havet.

Så går jeg ned i spisesalonen til den daglige paludrin og den dejlige diskussion om verdens uro, en smule literatur, lidt musik. Vi slapper af i airconditionens brise. Men længes alligevel efter dækket og den brændende sol. Dér får vi fryd i øjnene, når delfinerne spænder deres springende buer, gyser ved synet af en hajfinne som langsom lumsk skærer vandet op. Flyver med måner og terner. Det bliver mørkt og fløjlm omkring os, og man sludrer fortroligt med nat og stjerner, retter sine landkrabbespørgsmål til søens mænd, spørger om stjernnavne, om kursen, kigger i radar og ser skygger ligge i cirklerne, skibe omkring os.

Tidlig morgen med blegnende stjerner og en flygtende, mager måne. Forude en tågebylt, som snart i det første spinkle lys bliver en ø. Det er Ile de Gorée, Dakars vagtsomme øje: langt går øens historie tilbage i tiderne, kartageneren Hanno anløb den, portugisere og spaniere var de første fra Europa, i det 18. århundrede sad englænderne der med en garnison af African Rifle-corps, siden kom franskmændene og blev. Under sidste krig stod hårde kampe om øen, i første omgang drev Vichy-tilhængere de allierede tilbage. En blodig historie har Ile de Gorée, rød af blod. Ingen kan komme uset forbi den, dens pansrede hoved våger over havet og vejen til Dakar. Set ude fra, kun klipper og beton, hvorfra lange kanon-

mundinger peger ud, men ind mod land viser den et romantisk, skikkelig panorama: gamle, maleriske huse i døende farver, skygget af tamarinder og palmer. På kajen i miniature lever tilsyneladende et slags hyggeliv, talende, hvilende små grupper. Officersfruer kommer let pålædte ud af husene for at snakke om den sidste skandale hentet inde i Dakar. Muldyr tripper og nipper af havernes grønt.

Vi ligger foran Dakar og ser byen folde sig ud som en mangefarvet vifte over de lave høje. En by i rivende udvikling, et centrum for nord- og sydgående trafik, her hvi-



Senegalnegre langs skibssiden.

ler de store fugle og stiller deres tørst, daler og stiger, ingen dag går, uden luften er fuld af deres summen og dirrer af vingelagene: mellemlanding for alle ruter nedover Vestafrikas vældige regnskove til Sydafrikas bjerge og stepper og nordpå over uendelig ørken. Dakar er det egentlige og sidste springbrædt, sættet til Sydamerika. Også havnen lever intenst og uroligt. Skibe af alle nationer kommer og går, lossere og laster, tager bunkers ind, olie og vand. Den afrikanske sejlads starter og ender i Dakar. Her får skibene deres føde til at opretholde livet og fortsætte det i langfarten nord og syd. Dakar har en stor hvalfangerstation, netop ligger en flåde af norske hvalbåde her, hvaloliepirater væbnet til tenderne eller baderne, om man vil, stærke, små både, cet med havet i storm og stille, som bølger selv. Dér vældige, moderne tankere, hér vejrbitte trampbåde, stride og stædige.

Dakars havn: larm, støv, arbejde og liv, men to slags liv, hvid og sort mands, rastløshed, energi mod ro, fatalisme, ladhed. Alligevel et samarbejde, alligevel i kamp med hinanden. To slags liv, to verdener. Og spørger du, hvilket liv og hvilken verden der er bedst, kan jeg ikke svare. Lykken, den spraglede boble, den brister hos os, den brister for dem, eller den lever bare i enkelte individer af begge racer. Men den sorte mand har en fordel, et plus, som den hvide ikke ejer, trods al afsavn en slags lykke: sin fatalisme, sit ringe behov eller sin mangel på viden om behov.

Se blot de sorte arbejdsmænd mellem jordnødshobene i Afrikas røde støv. Overfor dem hjælper intet hæsblæs, det sanseløse jag. De holder tiden i deres hænder og gør med dem, hvad de vil. Lad så de franske stevedorer eksplodere eller springe ud i raseri som violette raketter, det er korte gnister i den hede dag, og de dør hurtigt i varmen. Da vort skib lagde til, endnu med morgenduggen drivende over dækket, med den franske lods' hidsige ordrer i ørene, kom måske en anelse af energi over mændene, et par sprang efter trosserne. Siden døde energien. De blev børn med blændende, hvide smil i deres natansigter, de blev som elskende og holdt hinanden i hænderne eller tog hinanden om livet, og nogle blev lige-gyldige overfor os og sank i meditation. Hvad skal vi med jeres energi, siger øjnene, det er jer, som kommer til os og prøver at sætte mersygens ild i vore kroppe, som vil give os et andet liv, et liv I vil eje og drage fordel af.

Kajen! Et usandsynligt syn, et spektrum lysende og strålende i pjalter. Afrikas armodskulører. Fattigdommens diamanter drysset over kroppene. En række lange, tometers senegalnegre står som en palmeallé, som slanke stammer med turbankroner øverst og øjne, der funkler som blændende frugter. I deres skygge sprutter landets herrer, iltre franskmænd, som når dem til livet. For galden får de smil igen, klingrende latter. En smule arbejde bliver det til, man slentrer hen til landgangen og ombord. Men nede på kajen falder et par arbejdere på knæ og kysser jorden, rejser sig og vender rolige, lukkede ansigter i retning mod Mekka, fører hænderne op mod ørene, samler dem foran øjnene mod øst, knæler atter, bukker også overkroppen flere gange i denne stilling, kysser den snavsede, hellige jord. Ingen forstyrre de

bedende, rundt omkring segner de til jorden i solen, i larmen, midt i arbejdet. Livet kan være nok så hårdt og kummerligt, men bønnen til Allah er balsam og mere end det, forhåbningen, trøsten, et forrum til paradiset.

Vejen ind til Dakar. Fra kaj til kaj, fra mole til mole, en lang, trøstesløs vej mellem blikskure og cementlagre, forblæst og uden skygge, nogle ruinboder med en glemt handlende, som stift stirrer henover sit usle lager, der svinder mere og mere under tusinde fluers grådighed. Langs triste betonmure sidder lasede indfødte på hug i murenes fattige skygger.

Men vejen udenfor havneområdet og ind til byen er en kilometerlang allé af tamarinder, alene lyset er en drøm med solen legende i træernes grønne spindelhang, hvor det blændende lys forvandles til dæmpede farver, rødlige og violette, de diser og mørkner vejen, slører den i tussmørkestemning, selv nu midt på formiddagen. I denne næsten døende stemning virker menneskenes klædedragter dobbelt stærke og betagende. Hvilke farver, hvilken sans for deres sammensætning! På een gang er den barnlig primitiv og erfarent raffineret. Afrikansk farvesans omvæltet totalt en grå europæers begreb om harmoni. Dristigt, spontant hekser de kulører sammen, som brænder sig ind i blikket og får stjerner og sole til at danse dér. Afrikansk magi. Mønstre uden mådehold i ornamentik og farve, orgier gjorde på stof.

En ung mor kommer gående, højrejst, med den sidstfødte hængende på ryggen i et klæde, sådan at barnemunden kan nå det lange moderbryst, når kvinden giver barnet en lille drejning fremover. Hendes ansigt lyser af sol og moderglæde. – Men allén hører op, og morgens sol blænder og blinder ubarmhjertigt, nådeløs tvinger den mennesket til at søge skyggen eller lediggangen. På gaderne i centrum ingen energi. Kun i minutter inden middagstunden fyldes torve og gader af menneskemasser. Her er næsten alverdens folkeslag med den sorte race i vældigt og selvfølgeligt overtal. En symfoni af stemmer, ru, pibende, gutterale, syngende, knækkende oppe i diskanten, et virvar uden lige, da kontorer, forretninger og boder tømmes, og gitterdøre og skodder sættes for. Kun markedet lever og lever dobbelt nu, hvor alle styrer mod det for at skaffe til maden. – Markedsbygningen har form som en stor moské, men det er et verdsligt hus, og de eneste bønnen er dem, de handlende tilhviser kunderne for at få dem til at købe, og den eneste sande Gud er Mammon; røgelsen er tusinde krydderiers dufte, ja, og så de tørrede fisks. Går man indenfor, er gulvet dækket med måtter af al slags føde: grøntsager, fisk og kød, en sær og mangeartet farvelade. Grøntsagerne er diminutive og ejer ingen afrikansk voldsomhed. Senegals jord giver ingen overdådighed og har dødelig virkning overfor sart salat. Skønt havet er et spring bare herfra, ser man kun tørrede fisk, underlige størrelser bundtet sammen, bukker af havets grimrianer. Knastørre, stinkende fisk: i 35 grader i skyggen kan ingen ilandvandret fisk holde sig, den må spises på stedet. Kødet derimod ligger fersk fremme, et bytte for grådige fluers sværme, ak, det har en anelse allerede, alligevel intet ak, det er blot en charme, en velsmag mere, kunderne smækker med lyserøde tunger

og spiler næseborene, spørger på prisen. Men se, da smækker ingen tunge mere. Alt er dyrt i Dakar, rene inflationspriser, den fattige må da spise sine rødder i stedet og overlade lækkerierne, som han vel altid må, til den rige. Blodbestænte slagtere fedter omkring med lasede francsedler, rører så ved kødet, det bæres hjem i en lasnavset papir. Men hvorfor også tale om hygiejne i et land, hvor solen ingen nåde kender, og hvor vindene i det flade, åbne land, som blot er isprængt flade bakker, ingen hvile har og blæser støv ud af sine sprukne læber.

Malerisk henslængte, som varerne, ligger sælgerne. De indtager stillinger, som skulle synes menneskeligt umulige, men er her gjort selvfølgelige: hvilende som fakirer på et ben, støttet på een hånd, med hovedet nedad, med benene opad, nogle i slummer, andre virilt snakkende, de fleste med racens ukuelige smil. Trapper og afsatser er tæt pakkede i pludrende grupper med kvinderne i overtal og klædt i fyrværkerikjoler, barnligt arrangerede, men med en uendelig farvesikkerhed. Ind imellem den livlige snadren flyver spytstråler ud af mundene med atomkraft, klask!

Ude i solen vralter små bure med levende fjerkræ henover jorden, alle sælger til alle, og midt i dette kaos vander værdige, radmagre og kjortelklædte senegalesere med Muhammed i ansigterne. En burnusklædt cykler forbi, skinnende i sit smil som metallet på cyklen. Og henrivende, splitternøgne unger med påskeægsmaver snor sig, så dejlige, at man ønsker sig at være far til dem alle og lægge de tusinde til sengs hver aften under hvide dynner. Å, herregud, disse struttende børnemaver, som var her velstand i overmål ... men mange af mødrene er magre og med sultens hug i kinderne ...

En prospektkortsælger ligger på gaden, i hånden holder han en billedvifte: Afrique nude. Mange standser og sætter sig på hug omkring ham og diskuterer livligt det afklædte Afrika. Selv er de hyllet i mange lag tyll og forstår ikke primitiviteten. Tekstilfabrikanterne har ranet deres glade nøgenhed. Kvinderne sætter barnlige fingre på billederne og peger på bryster og lænder, medens mændene nikker anerkendende, så rejser de sig og går ind under træernes skygger. Sælgeren synes ikke interesseret i salg, han er bare stolt over opmærksomheden.

Det er blevet middag og varme vælter ned, også jeg må søge hvilen og flygte til airconditionens kølighed. Ene solen hersker nu, under træer og tæt op til husvæggene sover kvinder, børn og mænd, og over alles ansigter ligger glemsel og hvile. En jeep farer forbi med en franskmænd ved rattet, en bleg, træt kvinde sidder ved hans side. Hurtigt ældes europæiske kvinder her, tæres hen af varme, isolation, ensomhed og længsel efter Europa, medens mændene slider sig op i et voldsomt jag efter velstand. Franskmændene arbejder hårdt, begynder tidligt på dagen, medens man endnu synes at spore en anelse af kølighed, af den svundne nat. Så kommer siestaen fra 12-15, og så arbejdes der videre til sen aften. Men alt for få, der er undtagelser, har virkelig interesse af det land, hvor de tjener deres udkomme, de fleste nærer angst for Afrika, de har ingen fortrolighed med befolkning og natur. Spørger man om deres liv her, svarer de,

at det er godt, medens øjnene drømmer om Paris Bordeaux, og man tager til tegnebogen. Det er typebyerne og ingen kolonisatorer. Kvinderne er segnede i upersonlige kolonihjem, deres blikke søger krybmusquitoer. Udenfor, i natten, lever det ukendte, utålelige og vældige Afrika. De hede og udmattede døgn. – En fransk mor iler afsted med sine blodfattede tropehjemsbærende børn ved hånden. Afrika er ubørligt i hælene.

Det er også i hælene på mig og smelter mig bort. På ombord i den svale salon får jeg form igen, min mund taler øl, det kommer, og munden drikker grådigt. Bag og en time i køjen gør mig til menneske igen, en erobring som vil kunne indtage Senegal. Ak, du lille formiddagsturist, hvor er din ydmyghed overfor det vældige land. Gå blot fornyet ned ad landgangen, på kajen står kontinentet parat, det vil tage dig i sine arme og presse hvogram luft ud af dig, og med sine store fødder træde styrke ned. Dets mangfoldighed vil forvirre din hjerne, splitte dine tanker.

Netop nu bøjer en muhammedaner sig i støvet og vander ryggen til mig, jeg er ikke til for ham, en stakkel vantrø, som ikke kan se ind i paradisetts haver.

Solen modtog mig og lod mig stå, bittelille, på kajen i Dakar midt i dens skarpe projektørlys. Scenen var blændende, befolket med et mangetallet, broget kompars. Men hovedpersonen, den hvide mand, faldt ud af rolle, trådte ud af solcirklen og gemte sig i skyggen.

Hans Andreasen



... fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



Atom-kraft.

Den første atom-drevne u-båd, „Nautilus“, vil som bekendt være færdig i løbet af næste år. Den 1. september blev kølen lagt til en anden u-båd af samme type i Connecticut.

Isbjørne og tigre.

Af alle vilde dyr siges isbjørnen at være det, der bedst kan tåle at sejle, mens tigreren næsten altid er håbløst søsyg, når den kommer på havet.

— og køer.

Koen har givet navn til ikke så få skibe. I den svenske orlogsflåde fandtes omkring år 1560 skibe med navne som „Röda Kon“, „Svarta Kon“ og „Klosterkon“. Et meget bekendt middelalder-skib hed „Bunte ko“ der Hamburger“ (Hamburgs brogede ko), og et sørover-skib fra Østersøen hed på næsten samme tid „Die bunte koe van Vlanderen“, der betyder „Flanderns brogede ko“!

Maritim gravsten.

En læser fra Ålborg fortæller, at der på en grav i Jevington, Sussex i England, findes en bronze-model af et 3-mastet fuldskib. Modellen er nøjagtig i alle enkeltheder og er ca. 80 cm lang og 45 cm høj.

Ikke for komfortens skyld!

Da vi nu er ved sejlskibene, kan jeg fortælle, at der på disse havets stolte svaner tit anbragtes en skærm bag rørgænger. Skærmen var ikke anbragt der for at beskytte søfolkene mod vejret, mens de stod ved roret. Nej, den skulle ganske simpelt forhindre dem i at kigge bagud, således at hele deres opmærksomhed var ved sejlene og kompasset!

Blå næser.

I sejlskibstiden kaldtes en Nova Scotia-sømand forresten tit for en „blue-nose“. Dette tilnavn menes at hentyde til Nova Scotias hårde vintre, som giver anledning til de pragtfuldeste blå næser. En „blue-nose“ kaldtes også en sømand, som havde passeret den nordlige polar-cirkel og havde certifikat for det.

De har haft travlt!

Indtil i midten af juli i år havde den norske marine siden krigens afslutning uskadeliggjort 8.825 miner. Men heller ikke i Danmark har man drevet tiden bort. Her ligger det tilsvarende tal på over 10.000!

Mexico som søfartsnation.

Grunden til en mexicansk handelsflåde bliver lagt i disse dage, idet man i de kommende måneder vil forsøge at danne et nationalt rederi med en startkapital på 75 millioner pesos. 51 procent af aktiekapitalen skal fremskaffes af den mexicanske stat, som på den måde får aktiemajoriteten. De resterende aktier kan købes af private.

Danmarks største.

En læser har spurgt, hvilket skib der er det største i den danske handelsflåde for øjeblikket. Jeg mener, at det er A. P. Møllers motor-tanker „Helene Mærsk“, som den 2. marts i år blev afleveret fra et japansk værft. „Helene Mærsk“ er på 19.250 tons dødvægt.

Galionsfigurer.

Hvis et skib i gamle dage ikke var forsynet med en galionsfigur, ville det blive ramt af uheld, — mente søfolkene. Da et engelsk sejlskib ved navn „Sydenham“ havde mistet sin figur i hårdt vejr, nægtede besætningen at sejle med det, for en ny blev opsat.

Privat museum på første sal.

Captain L. John Silver, der bor ved Gravesend i Kent, har indrettet et privat søfartsmuseum på førstesalen i sit hjem. Samlingen indeholder bl. a. mange galionsfigurer, og kaptajnen kan prale af at være i besiddelse af den ældste bevarede, engelske figur af denne art. Figuren stammer fra skibet „Golden Cherub“, der var bygget i 1663. „Golden Cherub“ brugtes til søroveri og blev slået til vrug ud for Tintagel i 1703. Det eneste, der blev reddet fra skibet, var den nævnte galionsfigur. Ialt rummer samlingen over 80 figurer, så mon ikke den er den største private i verden?

Med en avis i støvnen!

En af the-clipperne hed „Newsboy“ („Avisdrengen“), og dens galionsfigur forestillede selvfølgelig en avissælger med et sammenfoldet blad i hånden!

Hende, jeg elsker!

Jeg har en svaghed for gamle og morsomme skibsnavne, og her er endnu et par usædvanlige: Et skotsk skib fra 1840'erne havde ikke mindre end otte o'er i sit navn. Det hed nemlig „Woolloomooloo“! — Et andet næsten samtidigt skib havde det meget romantiske navn „The Girl I Love“!

Syv gange Lenin.

Hele syv af den russiske marines skibe har på samme tid heddet „Lenin“!

Sejlene i krig.

Vor gode ven, dykker Aage Nielsen, fortæller, at det sidste slagsskib, som satte sejl i en eskadre til søs var tårnskibet „Swiftsure“. Det skete under en manøvre i 1893. Pr. signal bad det om eskadrechefens tilladelse til at gore det, fordi det med sin ringe maskinkraft ikke var i stand til at holde samme fart som eskadrens øvrige enheder.

En solstrålehistorie.

Det sker nu og da, at „Vikingen“ kontakter gamle skibskammerater. I sidste nummer bragte vi en samtale med styrmand Weibach Holm, som bl. a. fortalte om sin tid om bord i „Copley“ af Fanø. Et par dage efter artiklens fremkomst modtog Weibach Holm et brev fra en læser i Løgstør, som havde været om bord i skibet på samme tid som han. De to gamle sømænd havde ikke hørt noget til hinanden, siden de i 1904 mønstrede af fra „Copley“ samtidig.

Sprøjtebåd i Hong Kong.

For et par måneder siden bragte „Vikingen“ en artikel om sprøjtebåde. Det kan i den forbindelse nævnes, at havnebrandvæsenet i Hong Kong lige har fået en sådan ny båd. Den hedder „Alexander Grantham“ og er en af de største af sin art i verden. Den har en længde af ca. 38 meter og er med sine otte „vand-kanoner“ i stand til at udskyde omtrent 48.000 liter vand i minuttet! En af „kanonerne“ er anbragt i et teleskop-tårn, der kan hæves over 18 meter i vejret!



„Niobe“, der fik en tragisk skæbne

Det her afbildede sejlskib er det tyske skoleskib „Niobe“, som i 1932 fik en meget uheldig skæbne.

Skibet, der tidligere havde været dansk, blev fra en 4-mastet, fragtførende skonnert i 1923 ombygget til 3-mastet skonnert-bark til den tyske marine. Ombygningen fandt sted i Wilhelmshaven. Efter at skibet havde fået navnet „Niobe“, havde det følgende dimensioner: Længde over alt 58 m, bredde 9,2 m og dybgang 5,2 m. Stormastens højde var 34,8 m og sejlarealet 953 kvm.

„Niobe“, der under tysk flag havde hjemme i Kiel, blev brugt til uddannelse af vordende tyske officerer og underofficerer. Hvert år uddannedes fire hold på tilsammen ca. 350 mand om bord, og togterne gik til Østersøen og Nordsøen. Også her i Danmark havde vi besøg af det lille, sødygtige skib. En enkelt gang var „Niobe“ også på rejse til Spanien.

Den 26. juli 1932 befandt det smukke, lille skib sig i kort afstand fra det tyske fyrskib ud for øen Fehmarn. Det store hydroplan „Do X“ havde lige passeret hen over skibets master, da tunge skyer begyndte at trække op over Fehmarn. Skibets fører lod styrbordsvagten pibe klar til manøvre, hvorefter han gav ordre til at bjerge topsejlene.

Skyerne kom stadig nærmere, men nede om læ sad bagbordsvagten intetanende og skaffede. Pludselig var uvejret over „Niobe“, og alle mand blev pebet op til manøvre. Men før alle var på dæk, krængede skibet stærkt over, og i løbet af to minutter sank det med 69 mand om bord.

Fra det tyske fyrskib og fra den tyske damper „Therese Russ“ havde man observeret det skete. Fra damperen lykkedes det at redde 40 mand, deriblandt chefen, kaptajn-løjtnant Ruhfus. Pr. telegraf tilkaldtes flere enheder af den tyske orlogsflåde, og de overlevende blev overflyttet til krydseren „Königsberg“ og landsat i Kiel. Luftfartøjer fra Holtenua blev også tilkaldt og søgte lige indtil mørkets frembud efter overlevende, — men uden resultat.

Efter tre ugers forløb lykkedes det endelig at få bragt „Niobe“ op til overfladen, og man fandt 31 lig om bord. 34 andre, druknede unge mænd fandtes ikke om bord, men var blevet skyllet bort.

Det var den almindelige opfattelse, at det var en sky-pumpe, som gjorde det af med „Niobe“.

Der er ingen tvivl om, at „Niobe“ var et tidligere dansk handelsskib, men det er ikke lykkedes redaktionen at få opklaret, hvad skibet hed under dansk flag. Visse ting tyder på, at det var en dansk skonnert med hjemsted i Nykøbing Mors. Kan læserne hjælpe os med at opklare skibets tidligere identitet?

Jack Tar.

D/s SOLNÆS A/s

CHR. ANDERSEN
Østerbrogade 6

Telf. Tria 3301 — 3302

Telegram: „SOLNESHIP“

NYT I NOTER

Dansk stabelafløbning i Kiel.

Fra Howaldt-værftet i Kiel er et fragtmotorskib til A. P. Møller løbet af stablen. Skibet fik ved dåben navnet „Johanne Mærsk“. Det har følgende hoveddimensioner: Længde 135 m, bredde 19,1 m og tonnage ca. 9.560 d. w. t. En B&W-diesel på 11.500 h. k. giver skibet en gennemsnitshastighed af ca. 17,5 knob.

Skibene fra København-Landskrona-trafikken bygges om.

Dampfærgerne „Harald Ivers“ og „Christian Ivers“, de to tyske forhenværende ministrygere, som tidligere var indsat på ruten Korsør-Kiel, men som i den sidste sæson var chartret af „Skandinavisk Linie-trafik“ i København til ruten København-Landskrona, er gået til Howaldt-værftet i Kiel for at blive bygget om til motorfærger. Passagerindretningen bliver fuldstændig fornyet, så skibene næste år kan befordre 500 passagerer i stedet for som nu 180-200. Ligeledes vil de komme til at kunne befordre 35 biler mod kun nogle få nu.

Schweiz interesseret i skoleskibe.

Schweiz' handelsflåde er i stadig vækst og har allerede nået ca. 200.000 b. r. t. For at blive uafhængigt i krigstilfælde og for at kunne hjemsejle de fornødne varer med egne skibe har landet besluttet at udbygge sin handelsflåde endnu mere. Men til dette behøves et stort personel, og for at sikre behovet af navigatører overvejer Schweiz at anskaffe et sejskoleskib til uddannelse af officerer og menige søfolk. Bl. a. har man haft kig på 4-masteren „Viking“, der jo ligger i Göteborg.

Tysk come-back på Nordatlanten?

At bygge og indsætte store passagerlinere på Nordatlanten er for tiden udelukkende et spørgsmål om penge for tyskerne. Tyskland har ikke glemt glanstiden, da „Bremen“ og „Europa“ sejlede i rekordtid over Atlanten, og da disse skibe var velset blandt al-

verdens turister. Efter at have begyndt med chartring af italieneren „Italia“ (16.777 b. r. t.) fra Home-Lines og indsat skibet i farten med tysk personel er man nu gået et skridt videre, idet man vil købe eller chartre Svenska Amerika-Liniens „Gripsholm“ (19.105 b. r. t.), der ligeledes skal sejle mellem Hamburg/Bremerhaven og New York med tysk personel om bord. M/S „Gripsholm“ blev grundigt ombygget for nogle år siden på Howaldt-værftet i Kiel, „Hamburg-Amerika-Linien“ såvel som „Norddeutscher Lloyd“ overvejer at bringe skibet under tysk flag. „Gripsholm“ blev som bekendt bygget i 1925 hos Armstrong Whitworth i Newcastle.

Ikke mere tysk hvalfangst.

Hvalfangst-moderskibet „Olympic Challenger“, der tilhører verdens største privatreder, Onassis, og som i nogle år sejlede under Panama-flag og med tysk besætning om bord, kommer ikke på hvalfangst i næste sæson. „Olympic Challenger“ går nu i almindelig tankfart, og dets tolv fangstbåde bliver lagt op. Vanskeligheder ved afsætningen af hvalolie har medført, at Onassis trak sig tilbage fra dette fartområde med tysk deltagelse.

Nauticus.

Det var „Howth“

Kun een eneste gættede rigtigt på spørgsmålet om navnet på den engelske 4-mastede bark, som var afbildet i sidste nummer. Vi skrev, at barken skiftede navn i 1918 og kan nu røbe, at det nye navn var „Hornsheel“. Den heldige læser, Aage Perschke i Tåstrup, der gættede rigtigt, men skriver, at det udelukkende skyldes det held, at han har et lignende billede af skibet, får tilsendt de tre bøger. Billedet var iøvrigt udlånt af kaptajn Bom, der selv er en habil kender af gamle sejskibe.

Det var kvadratfod!

I sidste nummers samtale med styrmand Weillbach Holm havde der desværre indsneget sig en fejl. Vi skrev, at „Copley“s sejlareal var 26.000 kvadratmeter. Der skulle have stået kvadratfod.



Dampskibsselskabet

JUTLANDIA

JENS TOFT

Ny Toldbodgade 5

TELF. *8192

„Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum“

Af CARL ØSTEN

„Hollandske, historiske Søfarts-Musæum“, som det vil hedde i oversættelse til dansk, ligger i Amsterdam. Det har en så højstlænde protektor som H.M. Dronning Juliana, og direktør for det er herr G. A. Cox. Hvad museums-bygningen angår, da er den ikke af særligt store dimensioner og minder — ude fra set — egentlig slet ikke om noget museum, ligesom den ved sin beliggenhed i udkanten af byen er såre fjern fra dennes kanaler og vand i det hele taget. Men, er man først kommet ind i musæet, er der både dyben vand, herlige sejlbrusende skibe og friske briser nok på hollandsk marine-histories minderige hav! Ikke for ingenting var Holland engang en betydelig sømagt — det være sig både af kraft og rang og det såvel indenfor koffardisom orlogs-flåden, der århundreder igennem har deltaget i mange store slag, enkelte gange som Danmarks våben-broder.

Musæet åbnedes i 1922. Overgroet med vildvin virker facaden, hvor indgangen til musæet findes, ganske hyggelig. I den bygning omgivende lille forhav stifter vi bekendtskab med de første museums-objekter: et par kanal-lystfartøjer fra 1700-tallet kun skærmet af et tag. Det ene er en „Tent-yacht“, der roedes af 4 mand, og det andet, en „Trek-yacht“, der som den tids offentlige skibe blev trukket af en hest inde på kanalbredden. For begge gælder det, at de agter henne har kahytter, som minder om galej- og gondol-typernes. De daværende ejere af sådanne lyst-både var som regel stedets rige købmænd. Og i selve bygningens mur ses en indsat sand-sten, der i høj-relief viser en „Jakobsstav“ (gammelt instrument til måling af sol-højden) og års-tallet 1638. Stenens oprindelige sted antages at have været på et hus, hvis ejer har haft en eller anden forbindelse med søens folk.

Efter at have passeret hoved-indgangen, over hvilken findes inskriptionen „Scheepvaart Museum“, fanges ens øje straks i den lyse stue-etage af montrene med skibsmodeller, hvilke giver en god forsmag på, hvad der venter os af interessante ting i de øvrige 2 etager. Under en del af rund-gangen er musæets konservator, herr V. Brainich, den ikke alene meget skibskyndige, men også yderst elskværdige cicerone samt fuldbefarne næstkommanderende på sin tredækker.

Et par af stue-etagens glober skal lige omtales. Først den største, der er anbragt i et bord-lignende stativ. Florentinus van Langren lavede den i 1589. Den er det eneste kendte eksemplar af denne udgave, formodentlig det første. Udformningen af den hviler hovedsagelig på Mercator's verdens-kort fra 1569 samt portugisiske kort af senere dato. I 1592 fik L. efter ansøgning oktroi på sine glober, i hvilken han kaldte sig for „den første opfinder af disse jord-kloder i disse lande“. Globen benyttes som sø-kort forstås! Da L. få år senere ansøgte

om fornyelse af oktroien, omtalte han samtidig forskellige rejser, som ville være farlige og besværlige at gøre, om man ikke anvendte hans globe! Mercator har også lavet en, der stammende fra 1541 er den ældste i dette musæum.

En tredje globe, en himmel-globe, som fremstilledes i Amsterdam år 1600, repræsenterer det ene af musæet kendte 2 eksemplarer. Den påkalder sig særlig interesse derved, at den er den ældste ting, på hvilken stjernerne rundt om syd-polen forekommer, sådan som de optegnedes af Keyser på hollændernes første rejse til Ostindien.

Blandt fregat-modellerne skal omtales nogle enkelte, heriblandt en fra 1700-tallets sidste halvdel bestykket med 22 kanoner.

Ved begrebet fregat forstod man i 1700-tallet i Holland orlogsskibe med mindre bestyknings end 50 kanoner.

På modellen, der ses med alle sejl sat, lægger man mærke til overgangsformen for mesanen. Den gamle form med et trekantet sejl ført på den såkaldte mesanrå måtte ved slutningen af 1700-tallet vige for et gaffelsejl, der senere fik bom på underliget.

På modellen ses overgangsformen, et gaffelsejl, men endnu ført på en mesanrå.


Hvad der er nok så bemærkelsesværdigt som takkelagen på disse gamle fregatter og orlogsskibe, er de rigt udsmykkede og kostbare agterspejl, der fremstillings-



van Langren's store jord-globe fra 1589.

Skibsfarten stiller store krav til hygiejnen
og disse løses i København af
STORVASKERIET

Næsten alle rederier, såvel store som små, anvender allerede Stovaskeriet's nye form for skibsservice, bl. a. Det Østasiatiske Kompagni, Moore & Mc Cormack og Hetland.

 **Stovaskeriet**

TH. SØborg 4711

— det dufter af renhed —

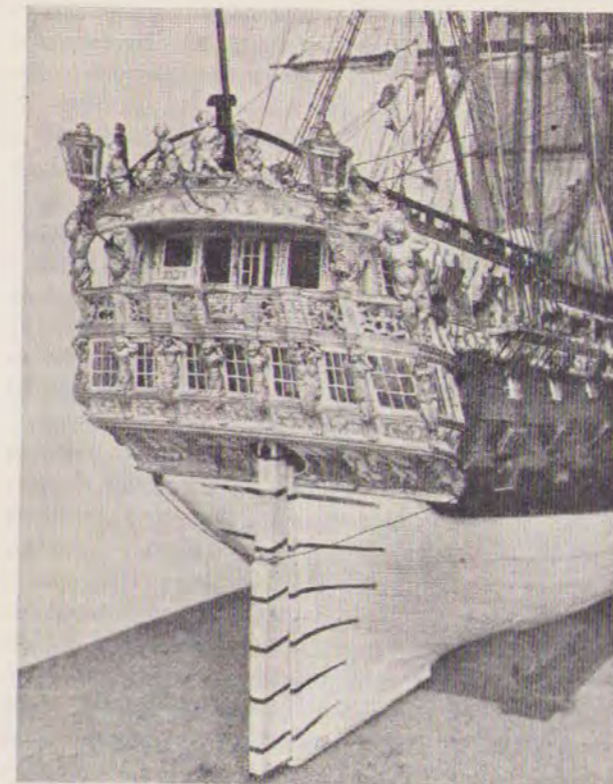


H. 5GH - P.

HAR DE OVERALT PAA HAVET FAAET

fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER



Et usædvanligt smukt agter-spejl (Højest sandsynligt tilhørende „Lesnoje“ 1743).

mæssigt set synes at have måttet kræve lige så mange mand og megen tid som den øvrige del af skibet. En stor model af et amsterdamsk orlogsskib fra tiden omkring den anden engelsk-hollandske krig (1665-67) har vistnok denne samlings smukkeste agterspejl, som billedskærer-mæssigt set er et kunst-musæum værdigt. I midten af spejlet er det hollandske våben flankeret af retfærdighedens og fredens gudinder, der indrammes af ornamenter og figurer, vel et halvt hundrede stykker ialt, hvis skønhed yderligere forhøjes gennem farver og forgyldning. Man tænke sig en træffende kanonkugle just på dette sted! Denne model, som måler 161 cm over stævnene, er sammen med de par stykker, som findes i ikke-hollandske musæer, de eneste bevarede fra sin epoke.

Et andet stort og flot agterspejl ses på et russisk orlogsskib fra midten af 1700-tallet, ganske ulig det ovenfor omtalte, idet det med sine 2 døre, der fører ud til vægtergangen, samt sine 7 firkantede, store, flerudede vinduer derunder er helt veneziansk i stilen. Snørklede udskæringer, forsiringer, ornamenter i gyldne farver samt en lille snes træ-skulpturer, kronet i hvert borde af en stor og flot lanterne, gør også dette agterspejl til et helt kunstværk. Hertil kommer det farve-orgie på det øvrige skrog, der på siderne lige under kanonportene har gult ornament på sølvgrå bund, medens der på inder-siden af de opslåede kanon-porte ses malet den russiske kejser-ørn. Hertil kommer så side-galleriernes udsmykning med malerier af Neptun og havfruer. Et ubesvaret spørgsmål er så blot, om ski-

bet i samme høje grad har været et sø- og kamp-skib! Højest sandsynligt, mener man, at modellen, der viser et decideret engelsk præg i sin konstruktion, er „Lesnoje“ (*Lyesnoe*), der blev bygget i 1743 i St. Petersburg af den kendte engelske skibs-bygmester *Sutherland*. Ganske vist siger en overlevering, at det skal være den „Lesnoje“, som Czar Peter den Store lod bygge 1718, men konstruktions-måden af visse dele af skroget samt hele udsmykningens karakter udelukker denne antagelse. Ikke mindre end 66 kanoner udgjorde bestykningsen. Ved sin længde af 156 m og sin farverige udsmykning er modellen et sandt blik-fang for musæets besøgende.

Indenfor orlogsskibenes område bemærkes endvidere en orlogs-brig og en -skonnert. Førstnævnte, der er bestykket med 8 kanoner i hver side, byggedes i Vlissingen 1796 og fik navnet „*Atalante*“. Den såvel som fæller hørte til de mindre søgæende skibe, der sjældent havde større længde end ca. 100 feet. På de 2 master førtes råsejl. Disse orlogsbriggene anvendtes også af kofardien. „*Atalante*“ blev iøvrigt taget af englænderne under krigen i 1804.

Sammenlignet med orlogsbriggene, hvis kanoner viste ud gennem kanonporte i rælingen, havde orlogsskonnerterne åben lønning, gennem hvilken kanonerne viste ud. Bestykningsen var som regel 10 kanoner. Disse



Pensions-opsparing

Samme skattelempler for virksomhed og medarbejder som ved forsikring. Højeste sparekasserente og sparepræmie. Ingen alders- eller helbreds-betingelser. Den opsavede kapital udbetales til fri rådighed. — Læs Sparekassens brochure, den udleveres i vore 22 kontorer, og vi sender den gerne — ring til C. 15 42, lokal 70.

Sparekassen for Kjøbenhavn og Omegn

velsejlende fartøjer kom til Holland i første halvdel af 1800-tallet fra Amerika, hvorfra også betegnelsen skonnert stammer. Disse skonnerter gjorde god fyldest i told- og lodsvæsenet og senere også som fragtfarere. Begge sidstnævnte modeller er desværre uden sejl.

Trappe-repos'ens væg op til 1.-etagen dækkes helt af et meget stort maleri på ca. 3 x 4 m. Det forestiller et søslag, som synes en bekendt fra andre malerier. Næppe har man set de første ord af den det påmalede tekst „Zeeslag in de Sont 8. november 1658“ (= søslag i Øresund...), før ens hjerte ligefrem slår hurtigere af både glæde og stolthed over at finde ting i dette musæum, som har relation til dansk historie. Nævnte slag fandt som bekendt sted mellem svenske og hollandske orlogsskibe. Holland var jo på det tidspunkt Danmarks våbenbroder. Nederst tilhøjre på maleriet ses liggende kærtret et krigsskib, det hollandske „Brederode“, der var viceadmiral *Witte Cornelisz. de With's* flag-skib, som efter kollision med det svenske admiral-skib under kommando af viceadmiral *Klas Bielkenstierna* tilsidst sank. Blandt den derved druknede besætning var den hollandske vice-admiral, der var født 1599. Det iøvrigt udmærkede maleri menes malt af hollænderen *Beerstraten*. I en nærstående montre opbevares forskellige ting, der stammer fra „Brederode“, såsom kridt-piber, drikkedunke, træ-dele m. m., som fandtes og optoges af en

dansk dykker i begyndelsen af dette århundrede. Andre dele og ting fra samme vrug findes på Søfartsmusæet på Kronborg. Alt i alt er disse fundne genstande, siger Amsterdam-musæet, de eneste kendte og bevarede fra et hollandsk orlogsskib fra 1600-tallet. Og andetsteds i musæet er ophængt et maleri af *de With*, der på sit bryst bærer en stor orden, den franske „*St. Michel*“, som han fik af den franske konge i 1646 for sin erobring af Dunkirch. Endvidere deltog han i erobringen af „*Sølvflåden*“ (1628), slaget ved Duins (1639) og i de første søslag med den engelske flåde (1652-1654). Et andet maleri af en hollandsk admiral, den kendte *de Ruyter* (1607-1676), har også en vis tilknytning til Danmark. For det første gennem sin person, idet han i 1659 kommanderede den i Østersøen Danmark støttende flåde, og for det andet gennem nævnte maleri derved, at der på det bag ham vajende „*Blod-flag*“ — i brug hejst på alle skibene som signal til kamp — ses det våben, som Danmarks konge, *Fr. III*, bærede ham med. Maleriet giver iøvrigt en god opfattelse af datidens admiral-udrustning. Hans overkrop er omsluttet af et blinkende kyrads med vedhængende sabel, medens hans højre hånd fatter den ret store, sorte admiral-stav. Som *de With* bærer han også „*St. Michel*“-ordenen, tildelt ham for hans indsats i „*Todages-slaget*“.

Som i andre marine-musæer findes også i dette en samling malerier, akvareller, tusch-tegninger og stik, enten gengivende skibs-modeller eller kamp-scener, men så godt som alle visende en ypperlig male-kunst og intimt kendskab til de gamle sejlskibes rig-detaller. I det hele taget kunne „*Jul på Havet*“ ønske sig de fleste af malerierne til reproduktion, hvad jo desværre ikke kan lade sig gøre! Vi skal nævne i flæng, hvad nogle af dem forestiller.

En hollandsk eskadre af fregatter med meget høje master indhyllt i salutters krudt-røg på Genova's rhed den 28. september 1846, dagen for afsløringen af det i Genova kendte monument for *Columbus*. Ombord i en af fregatterne er Hollands dronning, *Anna Paulowna*, og i andre skibe af anden nationalitet andre fremmede fyrster. Over toppene hænger flag-pynt, medens besætningerne mander ræer, omend på en anden måde end den, som vi for eksempel kender fra vor marine i forrige århundrede, idet der i hvert mærs stod 2 mand, en på hver rånok og 2-3 på bovspryd.

En hollandsk hvalfanger-flåde bestående af 5 store 3/m skibe, der alle ejedes af den kendte hval-rheder *Doornekroon* i Amsterdam i begyndelsen af 1700-tallet. Mellem skibene ses bemandede joller samt svømmende og jagede hvaler.

Et 5 m langt maleri viser slaget ved Gibraltar 25. april 1607 mellem spanske og hollandske orlogsskibe. Af de sidstnævnte, ialt 7, der blandt andet som hin tids skibe adskilte sig fra hverandre ved at have sin særegne udsmykning af agterspejlet. Netop på dette maleri forbydes man over den maritime kunnen, som den tids marine-malere skulde være i besiddelse af for at få gengivet selv den mindste ting i riggen.

Kamp-scene udfør Duins (i England) 1639 mellem samme magter. Hollænderne kaprede eller ødelagde her 40 spanske skibe.

En overskudt stor-top er gengivet i sit fald, hvilket vist er en sjælden maleri-fremstilling. Episoden fandt sted under 4-dages søslaget 1666 mellem hollændere og englændere, og stor-toppen sad på flag-skibet „*Royal James*“, der var under kommando af *Prins Robert*. Det udmærkede maleri skyldes som flere andre her på musæet den kendte *W. van de Velde de Jonge*, som er repræsenteret med endnu flere af sine arbejder på det store maritime museum i Greenwich (London).

Samme maler, tillige opfindsom som *Leonardo da Vinci*, syntes også at være en habil skibs-konstruktør, således som det fremgår af hans tegning til en fregat med 24 kanoner fra midten af 1600-tallet. Det kan i denne forbindelse tilføjes, at 1600- og 1700-tallets fregatter var hurtigt sejlede og let bevæbnede orlogsskibe.

Iøvrigt, da der ved begyndelsen af 1800-tallet kom en anden inddeling af hollandske orlogsskibe i brug (linje-, fregat- og korvet-), var det dog stadig bestykningsmængde, der særlig lagdes til grund for bemandingen. På samme tid forstod man ved fregatter indenfor koffardifarten de såkaldte „fuld-skibe“, altså skibe med 3 master og råsejl på dem alle.

En tusch-tegning viser den store engelske fregat „*Royal Charles*“, da den i 1660 lå udfør Scheveningen for at føre den engelske konge, *Charles II*, hjem i anledning af hans lands genoprettelse til kongerige. Han holdt da til i slottet i den gamle hollandske fæstnings-by Breda. „*Royal Charles*“, der har den engelske kongestander vajende på sin stor-top og er forsynet med et agter-spejl af en hel hus-gavls format, kom ikke alene, men hørte til en eskadre, der var under kommando af den berømte *Sir Edward Montagu*.

Søslaget ved Kijkduin 21. august 1673 (et maleri af *van de Velde de Jonge*) udkæmpedes mellem admirallerne *Cornelius Tromp* og *Edward Spragg*, hvis flag-skibe er henholdsvis „*de Gouden Leeuw*“ og „*Royal Prince*“, fra hvilket *Spragg* havde måttet retirere til „*St. George*“, men da dette var blevet skudt læk af de hollandske kanoner, nødsagedes han også til at gå fra borde her. Sluppen, som han roedes bort i, blev imidlertid ramt af en kanonkugle, hvorved admiralen faldt udenbords og druknede.

En tegning udvisende en eksotisk kyst med en mængde foranliggende fregatter og med en rad af bemandede både i forgrunden forestiller en hollandsk eskadre på vest-kysten af Malakka i 1784. Den var sendt hjemmefra for at generobre *Trinconomale* fra englænderne, men da der så i mellemtiden var sluttet fred parterne imellem, sendtes den til Ost-Indien for at understøtte det „*Ostindiske Kompagni*“ i dets bestræbelser på at genvinde dets stærkt svækkede myndighed i arkipelaget. Det var første gang, at den hollandske sømagt opererede i Ost-Indien.

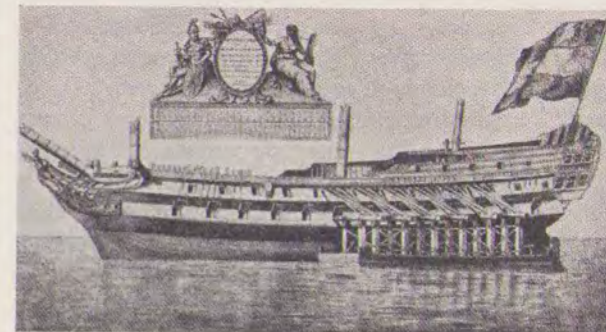
Så er der en akvarel af et mindre fartøj godt bemandedt, nemlig kanonbåd nr. 2, der i 1831 under den

belgiske opstand var stationeret på floden Schelde. Da båden den 5. februar 1831 blev bordet af en belgisk overmagt, stak dens befalhavende en lunte til den ombordværende krudt-beholdning, hvorved båden sprang i luften med såvel ven som fjende.

4 flotte „svaner“ — alle med sejl sat — kommer brusende i kølvand, udmærket malt af *van Beest*. Han gengiver her en hollandsk eskadres tilbagekomst fra øvelser i 1847. Forrest ligger flagskibet „*Prins van Oranje*“ med eskadre-chefen, *Prins Henrik*, ombord. Det blev hans sidste udkommando som søofficer. 3 år efter var han statholder i Luxembourg.

Et kobber-stik viser det hollandske damp-orlogsskib „*Curacao*“, til hvilket knytter sig den attraktion, at det var det første dampskib i verden, der krydsede Atlanten fra øst til vest, hvilket skete i 1827.

Plan-tegning af et bombardér-fregat fra 1751. Disse fartøjer var kun små og bestykket med en eller to morterer samt en del let skyts, her 12 stk. 4 1/2 kanoner og en del falkonetter. Disse fartøjer var bestemt til at anvendes ved bombardement af kystbefæstninger og lignende. Franskmandene var de første, som benyttede denne type, nemlig ved bombardementet af Algier i 1682. Derefter toges de i brug af englænderne og altså senere af Holland også. Men brugen af morterer ombord hørte snart op, eftersom deres sigte ved selv ringe søgang gjordes umuligt.



Agterdelen af dette orlogsskib bæres af skibs-„kameler“.

Tegning af et 68 kanonskib uden takkelage fra 1803. Tegningen viser skibet uden rig hvilende med agterskibet i „kameler“ (omtales andetsteds). Dets konstruktør *Soetermeer* gjorde sig på orlogsværftet i Vlissingen bekendt ved at indføre det runde agterspejl i flåden og ligeledes den bedre langskibsforbindelse i fartøjerne, som oprindeligt var udført af den engelske flådes daværende konstruktør *Sir R. Seppings*.

Fortsættes i næste nummer.

Aldre numre købes

For ubeskadigede eksemplarer af „*Vikingen*“ betales kr. 2,- pr. stk. af følgende numre: Nr. 1, 8 og 9 1945. Henvendelse til „*Vikingen*“'s ekspedition, Christiansborggade 1, København V.

skibsventilation

NORDISK VENTILATOR CO
AKTIESELSKAB NÆSTVED DANMARK

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

Model af fyrskib nr. 1,

udlagt på Læsø Trindel 1829

Værdifuld gave til Handels- og Søfartsmuseet

Handels- og Søfartsmuseet har i disse dage fra selskabet „Handels- og Søfartsmuseets Venner“ modtaget en meget værdifuld model af fyrskib nr. 1 udført af Holmens modellerer Erik Werge.

Fyrskibet blev i 1829 udlagt på Læsø Trindel som Danmarks første fyrskib. I en årrække havde de søfarende nationer, især England, ønsket et fyrskib anbragt her til erstatning for den klokke tønde, som siden 1561 havde været udlagt på den farlige grund, men som på grund af dårlige vejrlig ofte sprængte sin fortøjning. England var foregangsland på dette område og havde allerede i 1732 udlagt verdens første fyrskib ved „North Sand“ ved Themsens munding. I Danmark var en sådan tanke helt ny. Sagen drøftedes allerede fra slutningen af 1700-tallet, og der måtte to kommissioner til, en nedsat i 1800 og en i 1827, før sagen blev bragt til udførelse.

Fyrskibet byggedes på Jacob Holms skibsværft i Strandgade på Christianshavn efter tegninger af Holmens fabrikmester Schifter, og fyrinstallationen leveredes af mekanikus J. P. Repsold i Hamburg. Entreprenen var på 36.400 rdlr. sølv excl. fyrapparatet, og man regnede med årlige driftsudgifter på 5800 rdlr. Den første fyrskibsfører blev J. J. Heinn, og besætningen bestod af en styrmand, en kok, en tømmersmand, to „fyr-mænd“, tre matroser og en dreng.

Modellen er udført efter de originale tegninger, som fyrskibet i sin tid blev bygget efter, og som er bevaret i Rigsarkivet. Fra en bevaret samtidig farvelagt tegning i Dragør Museum kender man dets udenbords farver nøje. Modellen er lukket op i hele styrbords side, således at man nøje kan iagttage hele skibets indretning med lamperum, olierum, kabelrum, hellegat, kabys, kaptajns rum, mandskabslukaf, forrådsrum og brændevinskælder, alt med fornødent inventar.

Skibet var sejlførende og måtte alene ved sejlenes hjælp komme til og fra sin station. Når skibet var ankommet til stationen, blev sejlene afriggede og en platform opsat omkring stormastens fod, på hvilken fyrlyanterne kunne anbringes, når den var nedfired for pudsning og lampernes udskiftning. Det var en meget besværlig fremgangsmåde og giver forklaring på det store mandskab, som man anså for nødvendigt.

Fyrskibet var stationeret ved Læsø Trindel 1829—38, da det erstattedes med et nyt fyrskib nr. 2. Det anbragtes derefter i en årrække i Drogden og siden på andre stationer, indtil det i 1881 blev ophugget. Der udlagdes ialt 21 af denne slags fyrskibe. Siden kom en række motorfyrskibe, der ved egen kraft kommer til og fra station. I vore dage går man mere og mere over til faste fyr for at undgå de talrige påsejlinger. Endog Drogdens faste fyrs svære murkonstruktion blev for nogle år siden af et større skib påsejlet og flyttet et

stykke, indtil et andet skib efter sigende var så elskværdig at påsejle det fra den modsatte side, hvorved fyret på en nem måde anbragtes på plads igen.

Den omtalte model er en værdifuld forøgelse af museets afdeling for Fyr- og Vagervæsen. Som en gave fra selskabet „Handels- og Søfartsmuseets Venner“ er den tillige dokumentation for den store værdi ved oprettelsen af museets støtteselskab, som enhver interesseret i øvrigt for en billig penge kan være medlem af, hvorved man ved forskellige medlemsydelser, der endog på forhånd giver fuld dækning for kontingentet, kan være direkte bidragsyder til et af vore kulturhistoriske museer, der gerne både af økonomiske og ideelle grunde vil i kontakt med så mange søfartsinteresserede som muligt.

„Sømandsfortællinger“ og „Elven fosser“

Den færøske forfatter Adrian Johansen, der bl. a. vil være læserne bekendt gennem sine fortællinger i „Jul på havet“, har i dette efterår fået udgivet to bøger.

Adrian Johansen er gammel sømand og har derfor de bedste muligheder for at kende de tanker, som rører sig hos søfolkene. Den ene af hans nye bøger hedder „Sømandsfortællinger“ og er udkommet på Lohses Forlag. I sit forord til denne bog skriver forfatteren bl. a.: „Som sømand har jeg prøvet på at levendegøre livet derude og fortælle om sømændenes kår og sømandsmissionens nyttige og nødvendige gerning blandt vore søfolk.“ Denne opgave har Adrian Johansen løst på bedst mulig måde. Hans kristentro er stærk, og han har forstået at anskueliggøre sine meninger, så de ikke kan misforstås.

Den anden af hans bøger, „Elven fosser“, er udkommet på J. Frimodts Forlag. Den er ikke nogen decideret søroman, men alligevel er en del af den helliget havet. Bogens hovedperson må efter en kamp på liv og død med sin rival flygte over Nordsøen i en åben båd. Dette afsnit er et af bogens bedste og røber Adrian Johansens store kærlighed til søen.

Også „Elven fosser“ er båret af en dyb kristentro, og den vil ligesom „Sømandsfortællinger“ sikkert have et stort publikum. O. L.

TELEFON MATERIEL AF ENHVER ART



TELEFON FABRIK AUTOMATIC A/S

AMALIEGADE 7

KØBENHAVN

På jordomrejse med

„Jul på Havet“

De har noget at glæde Dem til: I midten af oktober udkommer „Jul på Havet“ 1953, og som sædvanlig er der intet sparet på indhold og udstyr. Hefte indeholder bidrag af de dygtigste danske kunstnere på det maritime område, og der er også et par udenlandske gæster med, ligesom *Arveprins Knud* har stillet et par af de skønneste marinebilleder fra sin store samling til redaktionens rådighed.

Omslaget til „Jul på Havet“ 1953 er malet af *Oscar Knudsen* og forestiller en hel flåde af vikinge-skibe i storm. Med disse farvestrålende skibe føres man på et langt togt til fjerne og nære egne og tider.

Hefteets anden omslagsside fører os midt ind i slaget i Køge Bugt. Det er *Poul Sinding*, som med et pragtfuldt maleri lader os genopleve det berømte søslag. Billedet ledsages af et digt af Danmarks store, afdøde digter, *Axel Juel*.

Med juleheftets første fortælling, der er skrevet af *Otto Ludwig*, føres vi op i det stormomsuste Skagerak og oplever et dansk handelsskibs indsats under krigen 1807-14. Fortællingen hedder „Fanden fra Fladstrand“. Titlen er spændende, og det er fortællingen også. Og så skal vi helt til Spanien: „Vikings“ franske medarbejder, *Maurice R. Mélissent*, møder med en dejlig akvarel af „En fransk bark ud for Spaniens kyst“. *Mélissent* er en højt skattet maler i sit hjemland, og det forstår man, når man har set dette billede.

Derpå skal vi igen til mere hjemlige strande: Den populære kunstmaler *Fr. Landt* leder os med et skønt billede til Københavns inderhavn. Men det idylliske afløses brat af Biscayens tordnende søer, idet kaptajn *Rud. Christiansen* med en spændende selvoplevelse, som han har kaldt „En stormfuld jul“, igen fører os sydpå om bord i et lille dansk sejlskib.

Dernæst følger en interessant og meget værdifuld artikel af *Ingvar Olsen* om „Vikinger og vikingefærd“, og vi kommer med vikingerne både til Paris og Middelhavet. Vi får en mængde ting at vide om vikingerne, som vi ikke før har vidst. Men fiskernes digter, *Erik Bertelsen*, sørger for, at vi kommer tilbage til nutiden med en morsom novelle, som han har kaldt „Til havs igen“. Fortællingen handler om en evigt søsyg fiskers kvaler og kærlighed til søen.

Med *Joh. Neumanns* maleri „I stille ud for Kronborg“, som er udlånt af *Arveprins Knud*, befinder vi os pludselig i sejlskibstiden igen. Dette billedes særegne stemning vil betage mange. Og så gør vi endnu en gang et spring i tiden: Med et dejligt maleri af kongeskibet „Dannebrog“ taler *Paul Sinding* til mange danske hjerter. Der er ingen tvivl om, at dette billede vil blive hængt op i mange danske skibe og hjem.

Den anden af juleheftets udenlandske medarbejdere

er den engelske sømand og skribent *R. Barry O'Brien*, der med en charmerende fortælling, „Gubben „Lampe“, ledsager os tilbage til sejlskibstiden. Derpå foretager vi endnu en rejse i tiden, idet *Erik Bertelsen* på poesiens vinger fører os tilbage til dengang, da næsten alt fiskeri fandt sted fra robåde. Bertelsen har skrevet en legende om fiskeren, som stjæler Vorherres lommebog — og som slipper godt fra det! Dette fortællende digt vil lokke smilet frem hos læserne.

Den sprælske *Jack Tar* viser sig som en løgnhals i det helt store format og fører os med skipperløgnen „Vist passer det“ både til Sydamerika og en portugisisk besiddelse i Afrika. Under læsningen af denne historie vil De komme til at le højt!

Så befinder vi os med et pragtfuldt maleri af „Trawler i magsvejr“ atter i nordlige farvande; ingen kan som *S. Kielland-Brandt* gengive havet, som det er, når det skummer vredt. Den kendte, afdøde marinemaler *Anton Melbye*, leder i tankerne læserne ned til den franske flådehavn Toulon. Hans maleri, „Fransk linieskib ved Toulon“, er også udlånt af *Arveprins Knud*.

Derpå rejser vi endnu en gang i tid og rum, idet den færøske forfatter *Adrian Johansen* fortæller om sin første tur til søs med en trawler i kolde og nordlige farvande. „Min første tur til søs“ er en både morsom og rørende selvoplevelse.

Vi forbliver i samme tid, men rejser sydpå igen og befinder os atter i danske farvande, hvor *Erik Danielsen* på en fængslende måde fortæller om „Lodsen og hans søn“. — „Vikings“ nylygt afdøde medarbejder, dampskibenes maler, *V. Qvistorff*, er repræsenteret med et dejligt billede, „Havneparti“.

Og så befinder vi os midt i Øresund, idet et smukt, farvelagt luftfotografi viser os den 4-mastede bark „Passat“ på vej tilbage til Finland. *Hans Andreassen* fører os i et elegant og fængslende sprog mod sydlige himmelstrøg og lander os med fortællingen „Mands længsel“ et sted på Frankrigs kyst, hvor vi følger en dansk vikings oplevelser i kamp og kærlighed.

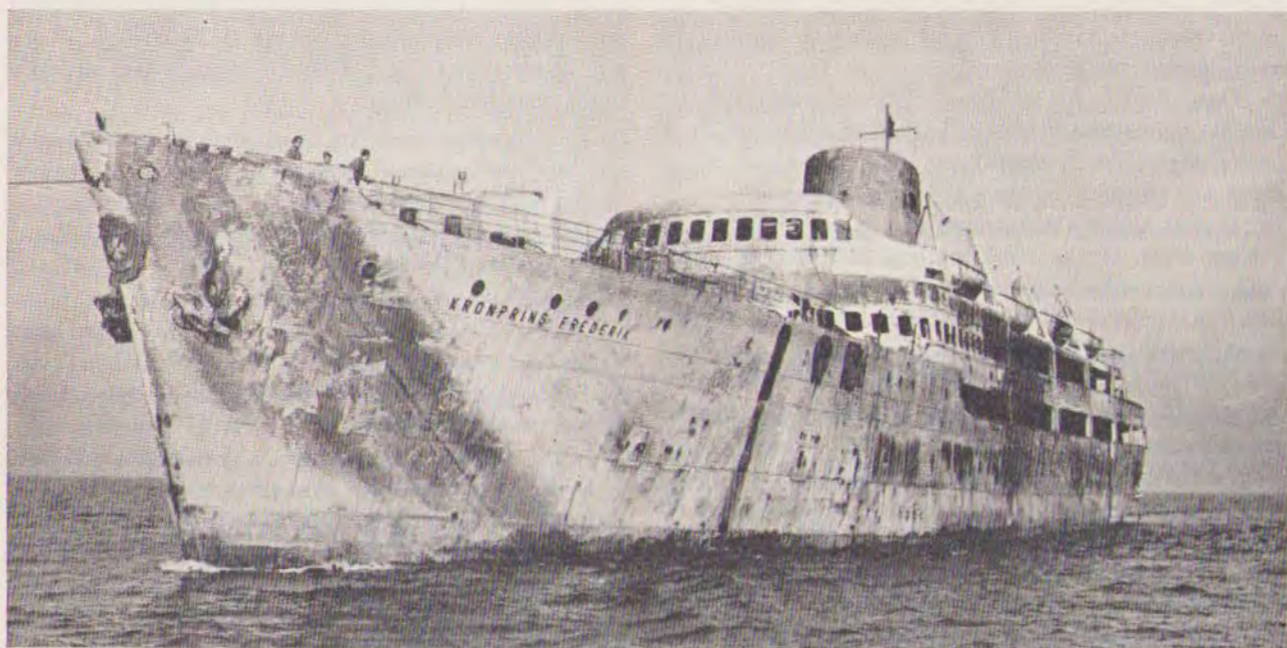
Men tilbage til Danmark: *Olaf Gynt* fortæller på en meget vittig måde om „Pigen fra Fanø“, der ved en hollandsk skippers kærlighedslist føres ud på de store have som skipperkone. *Otto Ludwig* landsætter os ved en kaj i København, hvor han lader et udslidt dampskib, som venter på ophugningens time, fortælle mange drøje (og morsomme) sandheder om livet på havene.

Derefter tager vi sammen med *Knud Schwalbe* helt til Australien, hvor vi med skildringen „Det gynger, men synker ikke“ følger forfatterens spændende kamp mod en kæmpeblæksprutte og en grådig haj.

Hefteets sidste omslagsside er reserveret *Fr. Landt*,

der med et dejligt maleri præsenterer os for en „Norsk bark bak for lods“.

Efter denne rejse i tid og rum har man virkelig indtrykket af at have set og oplevet noget. Foruden forfatterne optræder tegnerne *Oscar Knudsen, Ernst Køhler, Thora Lund, H. Schøster-Pedersen og Kjeld Simonsen* som rejseførere med deres eminent dygtige illustrationer til de mange fortællinger. Endvidere er der flere smukke vignetter af den højt værdsatte, men nu afdøde marinemaler, *Ivar T. Rohde*.



Den kom vingskudt til Helsingør, men —!

Det skar mange danske i hjertet, da Det Forenedes stolthed, motorskibet „Kronprins Frederik“ i foråret brændte og sank i Harwich havn. Det var dengang uvist, om denne stolte „svane“ nogensinde ville komme til at „flyve“ igen. Men skaden var heldigvis mindre, end man først havde regnet med, og efter et dygtigt engelsk bjergningsarbejde lykkedes det i løbet af efter-sommeren at få skibet nogenlunde tomt for mudder og vand, så det atter kunne flyde. I midten af september kom den vingskudte svane tilbage til Danmark, hvortil den blev hjulpet frem af de to britiske bugserbåde „Superman“ og „Seaman“. „Kronprins Frederik“, der efter færdigbygningen ved Helsingør Skibsværft havde

Mange af tekstbidragene er illustreret i farver, og dette års „Jul på Havet“ er derfor et af de smukkeste i rækken. Til det gode resultat har endvidere medvirket *A/S L. Ihrichs Bogtrykkeri og Brdr. Børentzens Clicheanstalt*.

En „billet“ til den oplevelsesrige rejse med „Jul på Havet“ koster kun kr. 4,75, og vil De være sikker på at komme „med“, må De sikkert allerede nu sikre Dem hos Deres bog- eller bladhandler eller direkte hos „Vikings“ Forlag.

kostet ca. 10 millioner kroner, kom straks i dok på det samme værft, hvor det var blevet til. Værftet, der efterhånden er blevet specialist i ombygning af svært beskadigede skibe, lover, at „Kronprins Frederik“ vil være færdigt til sejlads igen i løbet af foråret. Man kan ikke på nuværende tidspunkt sige, hvor meget reparationen og ombygningen vil komme til at koste, men eksperter anslår omkostningerne til ca. 15 millioner kroner. Bygningen af et nyt, tilsvarende skib ville i dag koste ca. 22 millioner kroner. Når det smukke skib har gennemgået sin foryngelseskur, vil det blive et endnu bedre skib end tidligere, og det vil sige ikke så lidt.



KØBENHAVNS MASKINSKOLE

Kursus til Maskinisteksaminerne - Elektroinstallatørprøven for Maskinister - Motorpasserprøven - Maskinpasserprøven - Kedelpasserprøven, Elektroinstallatørprøven af 1952.

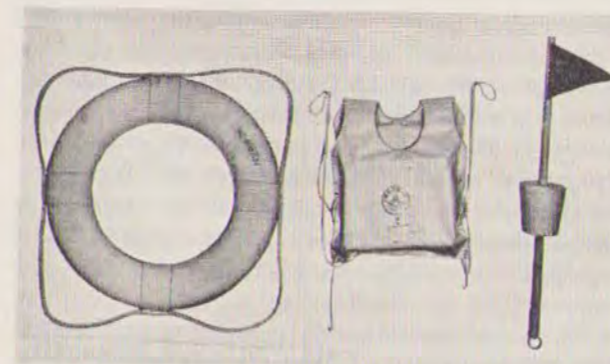
Program tilsendes, og alle Oplysninger gives ved Henvendelse til Skolens Kontor.

JAGTVEJ 163 . KØBENHAVN
Daglig Kl. 9-15 og 18-20 (Lørdag undtagen). Telf. Ryvang 1863

Alt i plastic til skibsfarten

Direktør Knud Birkedal kunne næppe have valgt noget bedre navn til sit firma end „Maritime Plastic Co. A/S“. Firmaet, der er et barn af krigens og efterkrigstidens store fremskridt på plastic-området, er nemlig i stand til at dække behovet for alle plastic-produkter inden for skibsfarten. Mange af produkterne fremstiller man selv, og resten importerer man.

„Der findes utroligt mange ting af plastic til brug for skibsfarten,“ siger Knud Birkedal. „Jeg kan nævne nogle enkelte af de plastic-ting, vi forsyner skibene med: Redningskranse, redningsveste, vandtanke, flydemidler, isoleringsmaterialer og gardiner. Isoleringsmaterialerne og gardinerne fremstilles af glaslærred, der jo også er en slags plastic. Disse materialer kan



Redningskrans, redningsvest og bøje — alt i plastic!

ikke brænde, ikke rådne, ja, er næsten uforgængelige.“

„De taler om flydemidler af plastic. Det må da være noget helt nyt?“

„Ja, det er et produkt, som vi har lanceret og venter os meget af. Vi har allerede leveret et par stykker til billedhugger Viggo Jarls nye „Atlantide“, og inden længe vil der sikkert komme en stor eksport af denne vare i gang. Flydemidlerne laves af plastic-sektioner, der er utroligt lette. Disse flåder fremstilles til 4, 10 og 20 mand. En flåde til tyve mand består af otte sektioner og vejer kun 25-30 kg. Hver flåde samles i en ramme og beklædes med et polyvinyl-beklædt overtræk. Disse flydemidler er billigere end f. eks. aluminiums-flåder og er næsten uforgængelige. De kan tåle fald fra meget store højder, og man kan skyde igennem dem, uden at opdriften derved forringes, hvilket er en ting af stor værdi under krigsforhold.“

„Og vand-tankene?“

„Det er også noget helt nyt. De er lavet af glaslaminater, er korrosionsfri, lette at vedligeholde og meget hygiejniske. Vi fremstiller tanke, der kan rumme 50, 75 og 85 liter. De kan tåle, at man taber dem f. eks. fra en kran, eller at man slår på dem med en forhammer!“

Også vore redningskranse af plastic er meget interessant. De vejer hver 2,2 kg, hvilket er betydeligt mindre end vægten for en korkkrans, der vejer 5-6 kg.

Den ringe vægt betyder bl. a., at man ikke risikerer at slå en mand ihjel ved at kaste en sådan krans ud til ham i vandet. Endvidere har disse redningskranse den store fordel, at de ikke absorberer vand og altså bevarer deres opdrift. Disse kransene er allerede blevet godkendt af skibstilsynet, der kræver, at en redningskrans i vandet skal have en bæreevne af 14½ kg, men vor kan bære 19-20 kg. Plastic-redningskransene er lidt dyrere end kransene af kork og koster 60 kr. pr. stk., men til gengæld er de overfladebehandlet på en sådan måde, at de ingen vedligeholdelse kræver. De skal f. eks. ikke — som korkkransene — males, og de nærer ikke ild. Plastic-kransene er lige blevet sat i produktion, og der har været vist dem stor interesse. Der er allerede blevet afsendt en del til Norge, og kransene kan blive en stor eksport-artikel.

Vi fremstiller jo også „Merman“-redningsvestene, men de er jo efterhånden blevet så kendte, at jeg vist ikke behøver at omtale dem nærmere.

I løbet af efteråret vil vi forresten også sætte en produktion af plastic-kajakker og -både i gang.“

„Har De ellers noget nyt på tapetet?“

„Ja! Glaslaminaterne har utallige anvendelsesmuligheder, og mange nye ting på dette område vil stadig dukke op. Vi er bl. a. begyndt at fremstille racin-behandlede glasulds-måtter med saran-behandlet glaslærred til isolering af rør, ventilations-kanaler o. s. v. Dette produkt har vakt stor interesse, bl. a. fordi det vil nedsætte udgifterne ved isolerings-arbejde til en tiendedel af de gamle.“

Endelig kan jeg nævne, at vi for øjeblikket arbejder med materialer til indvendig beklædning af tanke i tankskibe. Disse materialer vil modvirke tæring og forlænge tankenes levetid betydeligt. Men endnu er vi på dette felt kun på forsøgsstadiet,“ slutter Knud Birkedal.

Ja, plastic-verdenen er forunderlig! —wig.



Vandtank udført i glaslaminater.

510 krigsskibe

Bladet „Fremskridt“, der udsendes af „Mutual Security Agency“, skriver i sit sidste nummer, at USA, siden våbenhjælp-programmet trådte i kraft i maj 1950 og til 1. juni i år, har leveret sine allierede bl. a. 510 krigsfartøjer!

Storissejlads

Isens tro følgesvend, tågen, har ledsaget os hele dagen. Store svære isskodser, kantede og vanskelige at forcere, besværliggør sejladsen, mens tågen vanskeliggør orienteringen.

Skibet arbejder sig langsomt frem gennem ismasserne, mens det knager i egetræskroget. Ustandselig toner nye ismasser frem af tågen. Fantastiske formationer af isfjælde og isskodser afløst af svære firkantede isflager, der tæt sammenpakkede er ligeved at hindre al fremtrængen. Tomme for tomme bliver skibet halet frem i isankrene, indtil det igen kan drives frem for skruen alene. Med liv og humør arbejder besætningen hele dagen. Utroligt, at de ikke helt taber modet, når skibet sidder klemt fast i isen, og en halv times arbejde med isankre og wirer kun giver ti meters fremdrift.

Klart vand forude! lyder det fra udkiggen i istønden. Endelig! efter 12 timers arbejde gennem 6 miles is. På een gang letter tågen. Som når et tæppe drages til side, afsløres først de skønne forvitrede fjældtoppe ved Kap Farvel, hvor sneen luer rødt i aftensoolen, og lidt efter lidt ligger landet synligt for os om bagbord: store udstrakte sletter, afløst af høje snedækte fjælde og nærmest ved os de lave græsklædte holme som en kontrast til de hvidgrønne pakismasser. Og nu fremad! Måske kan vi nå at komme ind i de snævre sunde, inden det bliver mørkt.

Vandet skummer for boven igen. Kun rorgængerens og udkiggen er nu oppe. De øvrige er gået under dæk for at få et velfortjent aftensmåltid. Kursen er sat mod indsejlingen til Torsukatak.

Passagererne, der hele dagen har fulgt arbejdet med isen, er betydeligt lettede. I aften skal de opleve nogle af de skønneste grønlandske fjorde.

Som et spejl ligger den blanke havoverflade. De høje isfjælde danner lange skygger i den lave sol, og fjordmundingen står mørkt og tydeligt omgivet af høje fjælde.

Da lyder det igen: Is forude! Udkiggen markerer retningen med armen. Der er næppe noget at tage fejl af. En lav hvid brømme begynder at komme frem over kimmingen. Flere entrer til vejrs for at danne sig et skøn over udstrækningen af isen. Nu toner isen også frem til søs. Som een eneste stor ismark ligger isen overalt ind på fjorden og fra kysten og så langt til søs, øjet rækker. Nu er vi ved iskanten. Tætpakket ligger isen. Det kan ikke betale sig at forsøge at forcere den. Farvel skønne Torsukatak, Illua og Prins Christiansund. Vi må forsøge at finde vej sønden om Kap Farvel.

De skuffede passagerer tager Lhombrekortene frem, mens besætningen begynder forfra på kampene med isen.

SSV hedder kursen nu. Solen synker langsomt ned bag kimmingen. Fjældtoppene står skarpt mod den klare aftenhimmel, mens kystlinien udviskes i skumringen.

Spredt is om bagbord! Udkiggen markerer retningen med armen. Skibet ændrer kurs for at komme derhen. Farten sættes ned, og så begynder den besværlige sejlads igen. Roret drejes fra borde til borde for at sno skibet mellem isskodserne. En dygtig rørsmand er af uvurderlig betydning, og de kan deres kram, disse ishavsgutter. Hver mand kender sit ansvar, og alt går lydløst af.

På een gang ruller tågen igen hen over de uhyre ismarker. I løbet af få minutter ligger den som en stor dyne over os. I skumringen og tågen er det aldeles umuligt at orientere sig.

Farten er sat yderligere ned. Nu gælder det om at finde en egnet isskodse at fortoje ved. Der kommer een, der ser ud til at kunne bruges! Nej, den er for lille. — Der kommer endelig en. Dens kanter står lodret ned i vandet, og siden danner en lille vig, hvor skibet kan hales ind og fortojes, så skruen ikke udsættes for overlast i ismasserne, der er i ustandselig bevægelse. To mand er allerede hoppet ind på isen med isankre og ishakker for at hugge hul til ankrene. Da lyder der en svag brusen i vandet nærved. For himlens skyld! kom ombord i en fart, vi må væk. Der er isfjæld i nærheden, det lyder, som det skal til at kælte.

Et dumpt drøn lyder, da vi baner os vej bort fra lyden, så hurtigt isen tillader. Drønet efterfølges af et kraftigt plask i vandet, og på een gang er vandet i bevægelse. Isskodserne hugger og maler mod hinanden i det oprørte vand. Skibet presses mellem et par isskodser, der knuger det fast, maler langs siden og flenser i ishudpladerne, så de rives fra som papir. Det knager i kroget og en kraftig dirren går gennem skibet. Holder det?

Lidt efter lidt aftager dømmingen. Isen falder til ro. Det var altså ikke nogen større kælvning. Igen baner vi os vej for at finde en anden isskodse at fortoje ved. Endelig lykkes det. Som en hel lille døk med stejle sider ned i vandet toner den frem i tågen og tussmørket. Forsigtig lægger vi til langs kanten, to mand springer over på isen, isankrene lægges ud, wirerne sjækles i og hales tot, iskanten „afpudses“ lidt med isøkserne, så skibet ligger godt an, maskinen stoppes og alt ånder fred og ro. Kun den dæmpede knagen af isskodser, der maler mod hinanden, trænger af og til gennem stilheden. Vagtsmanden pirker i fyret i kabyssen for at lave kaffe til besætningen, der gør sig i stand til de få timers ro.

Passagererne, der foreløbig kun har sig selv at tænke på, sidder i kabytten og hygger sig med kaffen og L'hombren. Trods alt er denne oplevelse også værd at tage med. „Ubegribeligt, at nordboerne har kunnet forcere denne is i deres små skrøbelige fartøjer,“ bemærker en af dem. Kortene bliver lagt til side, og en god varm grog bliver brygget, og så går snakken om nordboerne.

Fortsettes side 26

Sådan begyndte Union-Castle-Line

Af H. DYSON

I anden halvdel af det forrige århundrede, da der for alvor kom fart i skibsbyggeriet, var der to britiske rederier, som konkurrerede hårdt indbyrdes om transporterne til oversøiske havne.

Union Steam Ship Company var det første af selskaberne og dannedes i 1853 med en flåde bestående af fem små dampskibe, nemlig „Union“, „Saxon“, „Briton“, „Dane“ og „Norton“ på 336, 440, 491, 526 og 530 tons.

Da en del af P. & O.-liniens skibe rekvireredes af regeringen til troppe-transporter til Krim, og selskabet derved blev tvunget til at indstille sine rejser mellem England og Levanten, blev det ordnet således, at Union Line skulle opretholde trafik mellem Southampton, Konstantinopel og Smyrna. Dette arrangement blev imidlertid af kort varighed, fordi Union Line's skibe snart blev inddraget og befragtede af den engelske og den franske regering.

Da Krim-krigen sluttede i 1856, blev Union Line's skibe befriet for de statslige opgaver. Selskabets bestyrelse besluttede, at man nu skulle koncentrere sig om fragtfart. Kort efter fik Union Line en kontrakt med den britiske regering, og kontrakten gjaldt postfarten mellem England og Kapstaden. Ifølge en bestemmelse i kontrakten måtte de både, som anvendtes til dette formål, ikke være på under 530 tons. Aftalen gjaldt fem år.

Den 15. september 1857 forlod „Dane“ Solentkanalen og ankrede den 29. oktober op i Taffel Bay i Sydafrika. Dette var begyndelsen til 23 postrejser — 21 fuldførtes inden for den afsatte tid af 42 dage pr. rejse.

Frem til 1860 fortsatte posttrafikken med dampene „Celt“, „Dane“ og „Norman“ sammen med to nye fartøjer. De to sidstnævnte afløste „Union“ og „Saxon“, som blev anset for uegnede til denne trafik.

På omtrent dette tidspunkt anskaffede Union Line sig også 1056-tonneren „Cambrian“, der var den første af selskabets både, som overskred 1000 tonsgrænsen.

Tre år senere forlængedes postkontrakten med Union Line for yderligere syv år. Kapstaden vedblev at være endestation for postdamperne.

Suez Kanalen åbnedes jo først i 1869, så al posten måtte gå ad vejen over land via Kairo til Alexandria, hvor et andet skib ventede for at føre den til Marseilles og derfra til England.

I mellemtiden var Donald Currie, der var chef for Cunard Line's fragtafdeling, begyndt som sin egen reder og havde startet Castle Line, som opretholdt trafik mellem Liverpool og Calcutta.

I 1872 skiftede Currie sine sejskibe, der alle var opkaldt efter engelske slotte (derfor navnet „Castle Line“), ud med damperne „Edinburgh Castle“,

„Windsor Castle“, „Walmar Castle“ og „Dover Castle“. De var hver på 2.500 tons.

Mens disse skibe endnu var under bygning, gik Curries to 1.400 tons dampere „Iceland“ og „Gothland“ fra Dartmouth til Kapstaden, chartrede af Cape and Natal Line, som konkurrerede med Union Line. Kort efter indstillede Cape and Natal Line dog denne rute, og så begyndte Currie regelmæssig trafik på den.

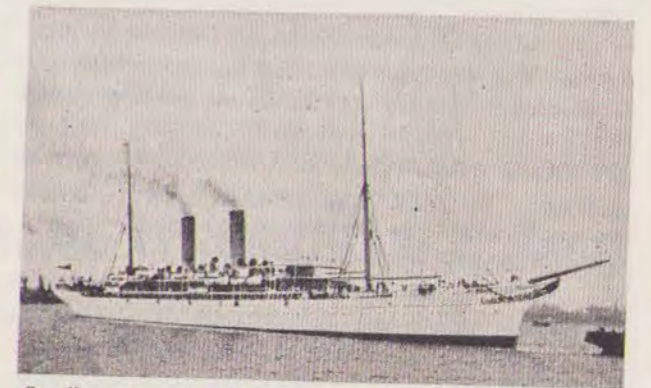
Det chartrede skib „Penguin“ gjorde den 7. april 1872 Currie vidt berømt ved at foretage en rekordrejse fra England til Kapstaden på 24 døgn og 18 timer. En af Curries dampere ankom senere til Kapstaden næsten hele to døgn før konkurrenten Union Line's båd.

Fra 1879 til 1881 gjorde både Union Line og Castle Line en betydelig indsats i forbindelse med zulu-uroighederne i Sydafrika ved med deres skibe at transportere tropper til kamp-områderne. Donald Currie blev adlet for det, han udrettede m. h. t. disse transporter.

Begge rederierne fortsatte siden med fragt- og posttrafik, efter at postkontrakten i 1876 var blevet delt mellem dem. I mange år kæmpede de to selskaber om, hvilke skibe der hurtigst kunne bringe posten til eller fra Kapstaden.

Sir Donald blev også berømt for sine private krydstogter, blandt hvilke kan nævnes rejsen til København i 1883. Turen foregik med skibet „Pembroke Castle“. Om bord befandt sig adskillige højtstående personer, f. eks. premierminister Gladstone og hof-poeten Lord Tennyson. Ved ankomsten til den danske hovedstad holdtes en banket om bord, i hvilken bl. a. deltog det danske kongepar samt kejseren og kejserinden af Rusland.

Under boer-krigen blev Union Line's og Castle Line's skibe atter anvendt til troppe-transporter. I februar 1900 sloges de to rederier så sammen til Union Castle Mail Steamship Company. På dette tidspunkt



„Scot“, der var på 7.815 tons, blev bygget i 1891 som Union Line's svar på „Dunttar Castle“. „Scot“ gjorde mange rekordrejser mellem England og Kapstaden.

var deres flåder af næsten samme størrelse. Union Line havde 19 skibe på tilsammen 104.107 tons, og Castle Line havde 20 på tilsammen 108.886 tons.

Under den første verdenskrig gjorde det nye rederi, ligesom andre selskaber, en betydningsfuld indsats, og mange udmærkelser tildeltes officerer og menige søfolk for udvist tapperhed. Rederiets tab opgjordes til otte totalforliste skibe, mens andre blev alvorligt beskadigede af miner eller torpedoer.

I tidsrummet 1921-22 toges de nye med fire skorstenene forsynede postdampere „Arundel Castle“ og „Windsor Castle“ i brug, og i 1926 forøgedes flåden med 20.063-tonneren „Carnarvon Castle“, der var udstyret med dieselmotor.

En serie motorskibe fulgte nu fra Harland & Wolffs berømte værft. Det drejede sig om de med hypermoderne kølemaskinerier udrustede „R“-både på 8.000 tons og op til sådanne skibe som postdamperen „Capetown Castle“ på 27.000.

Under den anden verdenskrig anvendtes adskillige af rederiets skibe til troppetransporter, og en del af dem armeredes for at kunne beskytte de konvojer, som gik over Atlanten og Middelhavet.

I december 1940 udkæmpede et af disse armerede skibe, „Carnarvon Castle“, en heftig, 90-minutters strid med det tyske krigsskib „Santa Cruz“ ca. 700 sømil nordvest for Montevideo.

Blandt de mange skibe, som torpederedes eller gik ned på grund af miner, kan nævnes „Warwick Castle“ på 20.107 tons og „Windsor Castle“ på 19.141 tons, som i december 1943 gik ned i Middelhavet nordvest for Algier.

19.118-tonneren „Arundel Castle“ gjorde tjeneste som troppetransporter, men den anvendtes også som



„Arundel Castle“ (19.118 tons) blev bygget i 1921 og havde dengang fire skorstenene. I 1938 blev de to af skorstenene fjernet, og „Arundel Castle“ gennemgik en større ombygning.

diplomatsk beskyttet fartøj ved repatrieringen af allierede krigsfanger fra Tyskland via Sverige i 1944.

„Llangibly Castle“ på 12.039 tons var med til adskilligt i løbet af krigen. Det lykkedes dette skib at gennemføre en rejse på 3.400 sømil i de nordatlantiske farvande ved vintertid med over 1000 personer om bord, trods det at en torpedo havde sprængt hækken, roret og en kanon bort! Senere blev skibet overfaldet af u-både, beskydt med granater fra den nordafrikanske kyst og udsat for kollision.

I dag har Union Castle Mail Steamship Company imidlertid oprettet sine materielle tab med nye skibe fra Harland & Wolff, f. eks. „Pretoria Castle“ og „Edinburgh Castle“ på hver 28.705 tons. Nye skibe er endvidere fem „R“-både samt de hurtige lastskibe „Good Hope Castle“, „Drokensby Castle“ og „Kenilworth Castle“.

isen her, er det så meget mere imponerende, at nordboerne overhovedet har kunnet komme igennem.

Desværre kom I nu ikke gennem fjordene i aften. Forhåbentlig får I chancen en anden gang. Nu må jeg til ro, vi må tidligt op og se, om vi kan komme videre.

S. Hammer



MOORE & McCORMACK A/S

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

Fra Værft, Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. oktober 1953



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. Jøben 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 Bugterselskab 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

Småskibsfarten og den totale krig

I Svenska Dagbladet har „en sjö-militär medarbetare“ skrevet en artikel „Kusttonnaget och det totale forsvaret“, hvoraf det fremgår, at småskibsfarten i Sverige har samme vanskeligheder som her hjemme. Vi mener derfor, at de i artiklen fremførte synspunkter også har interesse for danske læsere:

Der har i den sidste tid og senest ved sjöfartsrigsdagen i Sundsvall været talt om den alvorlige situation, i hvilken vor småskibsfart befinder sig. Ved mangel på forståelse hos regeringen af denne søfarts særlige problemer er grundlaget for dens muligheder for at konkurrere med andre landes mindre tonnage gået tabt. De udenlandske skibe overtager mere og mere af trafikken langs vore kyster, og de svenske redere tvinges til at oplægge eller sælge deres skibe. Mange gamle skibe hugges op. Nybygning af skibe i størrelsen 200—2.000 tons forekommer praktisk taget ikke. Den svenske kysttonnage decimeres med større og større hastighed.

Det økonomisk betænkelige i denne udvikling er belyst i mange sammenhæng og står vel også klart for alle, der indser betydningen af søfarten for vort lands økonomi. De alvorlige konsekvenser for vort totale forsvaret, som denne udvikling medfø-

rer, har imidlertid ikke været tilstrækkeligt fremme i den almindelige diskussion.

Transportbehovet i et moderne samfund som vort er allerede i fredstid meget stort. Under krig vil det blive endnu større. Da må omfattende militære transporter gennemføres og den for vort land livsvigtige import opretholdes, de importerede varer fordeles over hele landet samt udsatte områder evakueres for mennesker og fornødenheder. Alt dette stiller meget store krav til vort transportapparat.

Det svenske jernbanenet er forholdsvist tyndt særlig i Norrland, og lastbiltrafikken vil i stor udstrækning blive taget i brug for rent militære formål. Det bliver derfor nødvendigt at lade en stor del af de uundgæelige transporter foregå ad søvejen, fremfor alt hvis jernbanerne bliver udsat for fjendtligt flyverbombardement.

Erfaringerne fra England i den sidste krig peger da også på nødvendigheden og muligheden af at opretholde kystfarten i krigstid. Til trods for, at dette land besidder det tætteste jernbanenet i Europa — næsten fire gange så tæt som Sveriges — transporterendes med kysttonnage årlig 30 millioner tons varer, hvoraf 2 millioner tons gennem Kanalen,



G. W. Frydenlund & Søn

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

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

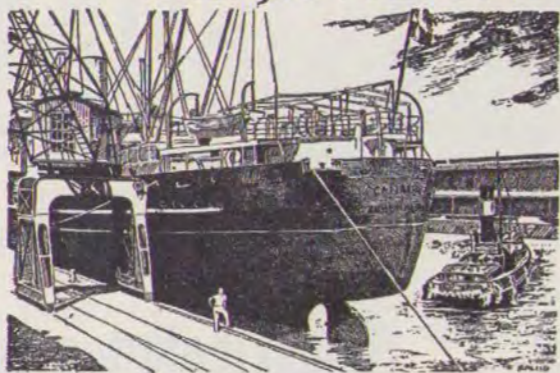
trods nærheden af de tyske flyvere og kystbatterierne i Frankrig.

Vore fåtallige eskorteskibe rækker ikke på langt nær til i krigstid at eskortere søfarten langs hele vor 2.700 km lange kyst. På grund af fjendens u-både og krigsskibe må trafikken derfor i størst mulige udstrækning foregå indenskærs. Den eneste tonnage, som da kan anvendes, er den mindre eller middelstore, da mange farvande ikke tillader passage af større skibe. Til forsvar mod fjendtlige flyvere må handelsskibene forsynes med eget luftværn.

Lasterne må kunne losses så nær ved deres endelige bestemmelsessted som muligt, og mange reservemuligheder må være til rådighed, hvis fjenden bomber en eller flere havne på en kyststrækning.

Skibene må også kunne spredes ud på mange små lossesteder i stedet for at trækkes sammen i nogle få større havne, hvor de udgør vigtige og værdifulde bombemål. Benyttes skibe på 500 tons d. w. til transporterne, så står omtrent syv gange så mange lossesteder til rådighed langs den svenske kyst, som hvis skibe på 5.000 tons eller større benyttes. Den mindre tonnager er også ud fra dette synspunkt fordelagtigst.

ELEGANTE UNIFORMSHUER



C.L. Seifert A/S

Højt Hof, Suldbrækket
ST. REGNEGADE 12-16
TELEFON CENT. 297

Suld- og Skogalener
Suld- og skibredede Kranse
Esmaltieflog, Esmalticombomer og
Uniformsbeskytning i fineste Udførelse

LEVERANDØR TIL HANDELSMARINEN

Anvendes den mindre tonnager, så spredes godset på mange skibe med forholdsvis små kvantiteter på hver køl. Tabet af et skib kommer derfor til at betyde mindre end af et skib med større last. Fra fjendens side fordres i almindelighed den samme indsats af krigsmidler for at sænke et lille skib som et stort. For at fremkalde den samme krigsskade må fjendens indsats blive mange gange større, hvis vi anvender små skibe til transporterne langs kysterne, end hvis vi anvender større skibe.

Af de her anførte grunde og af flere andre er det netop den mindre og den middelstore tonnager, man må råde over for at holde de livsvigtige søtransporter igang i krigstid. Det er derfor fra det totale forsvars synspunkt meget alvorligt, at vor svenske kysttonnager hurtigt er ved at forsvinde. De udenlandske skibe, som nu er ved at overtage kysttrafikken, kan vi ikke regne med at kunne beholde i vore farvande, når det begynder at trække op.

En moderne stats transportvæsen kan sammelignes med et menneskes blodløb. Stoppes trafikken ved bombing af jernbaner og ved mangel på skibe, så vil samfundslegemet dø af en blodprop, selv om man har anvendt nok så mange millioner på oprustningen.

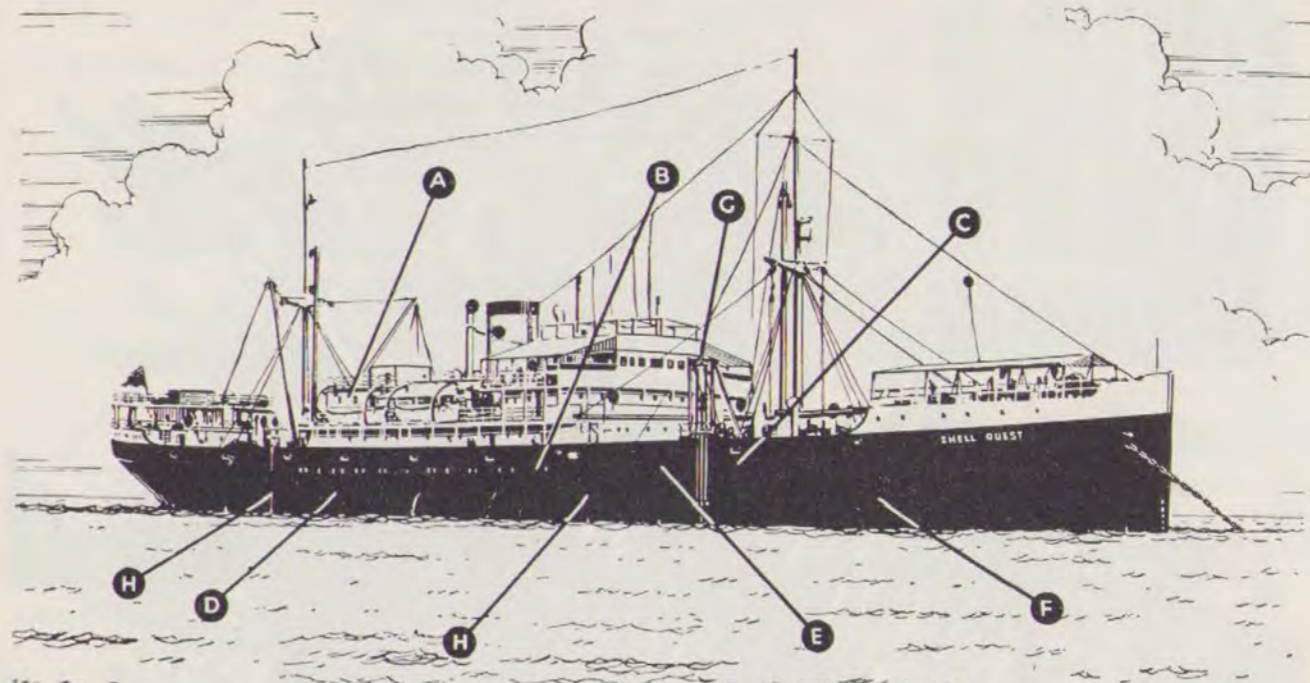
Sikkerhed til søs

DECCA NAVIGATOR

DECCA RADAR

DECCA NAVIGATOR AKTIESELSKAB

KRYSTALGADE 15 - KØBENHAVN K.
TELEFON BYEN 8310



„Shell Quest“, visende de vigtigste forandringer. — A) det nye opholdsrum, B) aptering for arbejdsmandskabet, C) henstuvningsrum, D) destillationsapparat, E) vaskeri, F) værksted, G) pælerammer, H) katodebeskyttelsesanoder.

Skib til eftersøgning af olie under vandet

„Shell Quest“, som er et skib, der er særlig udrustet til eftersøgning efter olie under vandet, vil om kort tid afgå til det Det persiske Hav. Det er et ombygget skib på 4.081 tons, der drives af en Harland and Wolff-B&W dieselmotor.

Når man undtager en 25-tons bom ved nr. 1 lugen og en pælerammer, som kan afriges og stuves i lasten, er der ikke foretaget synderlige forandringer ved skroget. Under dækket er der imidlertid store ombygninger for at skaffe plads til 140 mennesker, et forøget køleanlæg, luftkonditioneringsanlæg, værksteder, henstuvningsrum, destillationsanlæg og en ekstra generator. Der findes også en biograf, et smukt udstyret opholdsrum og et vaskeri.

For at undgå at dække skibet med mellemrum er der installeret et nyt system bestående af katodisk beskyttelse af skibsbunden. Det består af en særlig generatorudrustning, som sender elektriske strømme ud i det omgivende vand og tilbage gennem skibsskroget. På denne måde vil de elektriske strømme forhindre tæring i de dele af skroget, der er i forbindelse med vandet.

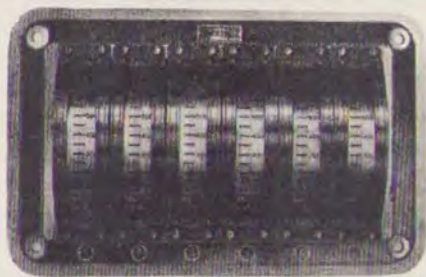
Den beskyttende strøm frembringes af to specielle motorgenerators i maskinrummet, som transformerer skibets 220 volt til lavspændt strøm, der kan varieres over et stort område. Fire anodegrupper hænges ud over skibssiderne et godt stykke under vandlinien. Hver gruppe består af ni F. A. Hughes Guardion grafitanoder monteret i en stålramme. De ni anoder er elek-

trisk forbundet med hinanden, men isoleret fra stålrammen.

Den positive side af generatorerne er med et enkeltkøret kabel forbundet til de fire anodegrupper, medens den negative side er solidt forbundet med skroget. Den beskyttende strøm går fra anoderne gennem det omgivende havvand til skrogets undervandsdel. Under normale forhold er det forudsat, at en motorgenerator vil være i stand til at opretholde beskyttelsen kontinuerligt med så ringe et forbrug som 2 kw fra skibets hovedledninger.

I slutningen af forrige år fik Shell koncession fra herskeren over Qatar til søgning efter olie under Det persiske Hav. Denne eftersøgning er nu begyndt, og „Shell Quest“, der skal tjene som et flydende depotskib, vil i høj grad lette arbejdet.

Qatar ved Det persiske Hav, hvor søgning efter olie nu er begyndt.



MEKANISKE KVIXSØLVSPROFILTERMOMETRE
for store og små Dieselmotorer

Illustrationen viser et Profiltermometer til små Dieselmotorer

Leveres i samme Størrelser som Manometre

AKTIESELSKABET



AARHUS - TELEFON 2504

SKIBS Bygning



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

B&W

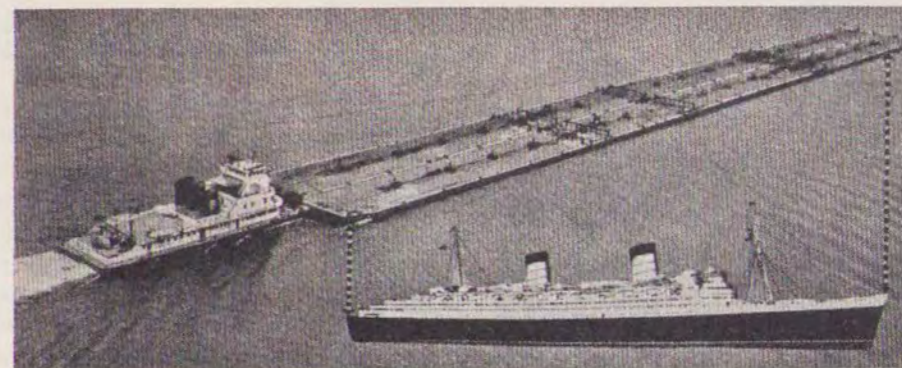
J. OKSEN - 43

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

Et langt bugsertræk

Bugsertrækkene på de amerikanske vandveje bliver længere og længere. Billedet viser et bugsertræk på 356 m længde i vandlinien. Det består af otte pramme, der tilsammen rummer 40,5 millioner liter, og som derfor fører mere last end mange tanksskibe i kyst- eller oceanfart. Disse dieseldrevne bugsertræk ses på floderne Mississippi og Ohio samt på kanalerne i Illinois. På Gulf Intra Coastal kanalerne er de begrænset til 305 m på grund af kanalens dimensioner.

Det længste og tungeste bugsertræk kan gøre en 3.000 miles rejse på 20 dage. En 5.200 HK bugserbåd tilbagelagde på et år 53.512 miles og transporterede



Et 356 m langt bugsertræk bestående af otte pramme sammenlignet med Queen Elizabeth.

550 millioner liter petroleumsprodukter og 3.394 automobiler og militære køretøjer. Disse meget lange bugsertræk benyttes også til transport af kul, stål og korn.

På de indenlandske vandveje i United States transporteredes i 1951 325,5 millioner tons eller 63,25 billioner tons-miles. Det er det sidste år, for hvilket der foreligger opgørelse.



„Amphion“ gennemsejler prøveturs-milen.

M/T Amphion

I september afleverede Kockums Mekaniska Verkstads AB i Malmö tankmotorskibet „Amphion“ til Rederiaktiebolaget Amphion, Stockholm.

M/T „Amphion“, som søsattes den 1. juni i år, er af værftets 16.000 tons standardtype og bygget til Lloyd's Registers højeste klasse for tankskibe med hytte, bro og bak samt 10 center- og ti sidetanke, adskilt i to afdelinger af pumperum og kofferdam.

Foruden lastolietankene, der rummer 23.190 m³, er der foran for dem et lastrum for tør last på 630 m³.

Skibet har følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	162,5 m
Længde mellem perpendikulererne ...	152,4 m
Største bredde på spant	20,3 m
Dybde	11,8 m
Dybgang på fuld last	9,1 m

Nettodrægtighed efter svensk måling	8.244 reg.tons
Bruttodrægtighed efter svensk måling	11.155 reg.tons

Fremdrivningsmaskineriet, som består af en syvcylindret, totakts, enkeltvirkende Kockum-MAN dieselmotor, udviklende ca. 6.300 AHK ved 115 omdrejninger pr. minut, beregnes at give skibet en fart på 15 knob fuldlastet på prøvetur.

Til pumpning af lastolie findes i et midtskibs pumperum ialt tre dampdrevne lastoliepumper, hver med en kapacitet på ca. 390 tons i timen. Dampen til disse pumper såvel som til spil, ankerspil, varmeslanger i tankene etc. tages fra to i agterkant af maskinrummet opstillede dampkedler med en sammenlagt hedeplade på 500 m² og et arbejdstryk på 10,5 kg/cm².

Desuden findes en udstødsgaskedel for til søs at kunne benytte en del af varmen fra hovedmotorens udstødsgas.

Til drift af de fleste hjælpemaskiner i maskinrummet, som pumper, separater etc., den elektriske styremaskine, til belysning og ventilation af hele apteringen, kabyskomfur, radio samt de forskellige navigationsinstrumenter, findes i maskinrummet installeret to dieseldrevne vekselstrømsgeneratorer, hver med en effekt på 188 kw samt en dampdrevne generator på 150 kw.

Kaptajnen og dæksofficererne bor i dækshuset midtskibs, medens maskinofficererne, underofficererne, økonomipersonalet og mandskabet har deres aptering i hytten og i dækshuse på hyttedækket og agterste bådedæk.

Der er i alle henseender sørget godt for besætningens velbefindende om bord. Således har den største del af den egne kamre, kun drengene og nogle af de yngste af dæks- og maskinbesætningen bor i tomandskamre. Der findes særlige messer og opholdsrum for officerer, underofficerer, økonomipersonale og mandskab. Vaskerum med vaskemaskine, centrifuge og rulle er også installeret.

Iøvrigt er skibet moderne udrustet i alle retninger bl. a. med radar, gyrokompass, ekkolod, SAL-log og radiopejler foruden den obligatoriske radiostation.

Efter godkendt prøvetur i Øresund blev skibet overtaget af rederiet, som repræsenteredes af kaptajn P. Schollin-Borg samt skibsrederne Emanuel og Åke Högberg.

Tankmotorskibet Camilla

Ved Götaverken søsattes den 15. september et tankmotorskib på 17.400 tons d. w., som er bestilt af Rederi AB Transmark, Göteborg.

Dåben forrettedes af fru Gunnel Montan, som gav det nye skib navnet „Camilla“.

Skibet er af værftets nye 17.400 tons tankskibstype og er den sjette nybygning af denne type, som værftet har søsat i år. Skroget har langskibs spanter og er hel-svejst og har moderne udformede overbygninger. De langskibs og de tværskibs skodder er udført efter Götaverkens system.

Skibet bygges til Lloyd's Registers højeste klasse med følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	167,6 m
Største bredde på spant	20,1 m
Dybde	12,0 m
Middeldybgang på sommerfribord	9,2 m

Lasttankene rummer 23.400 m³. De to pumperum har hver to pumper med en kapacitet af 500 tons i timen hver.

Skibet skal have den mest moderne udrustning i form af radar, gyrokompass etc. Værftets lastfordelingsapparat Lodicatorn skal også installeres i nybygningen.

Besætningen på „Camilla“ vil få rummelige og smukt indrettede kamre og messer.

Skibet er kontraheret for en fart af 14,5 knob på fuld last.

Hovedmotoren bliver en svejst nicylindret, totakts, enkeltvirkende dieselmotor af Götaverkens egen konstruktion og tilvirkning. Cylinderdiameteren er 680 mm og slaglængden 1.500 mm. Ved 112 omdrejninger pr. minut udvikler den 8.300 IHK. Ligesom motoren bliver også hjælpemotorerne af værftets egen konstruktion og fabrikat.



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

M/S Hjördis Thordén

Fra Uddevalla Varvet søsattes den 31. august M/S „Hjördis Thordén“ til Uddevalla Rederi AB, Uddevalla.

Skibet, som er bygget til højeste klasse + 100. A. 1 i Lloyd's Register of Shipping, har følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	132,6 m
Største bredde på spant	17,2 m
Dybde til hoveddæk	8,4 m
Dybde til shelterdæk	11,1 m
Dybgang til sommerfribord	7,6 m
Dødvægttonnage	7.200ts.

Skibet får 5 lastrum, som skal betjenes af 5-ts. spil. Vingetankene på siderne af tunnellen indrettes til føring af vegetabilisk olie.

Apteringen bliver fuldt moderne og af højeste klasse såvel for officererne som for mandskabet.

Skibet bliver forsynet med en totakts, enkeltvirkende dieselmotor af Uddevallavarvets fremstilling og Götaverkens type. Cylinderdiameteren er 760 mm og slaglængden 1.500 mm. Ved 112 omdrejninger pr. mi-



M/T „Simona“ på prøvetur.

M/T Simona

Til Skips A/S Navalis, Oslo, afleverede Uddevallavarvet Aktiebolag den 13. august M/T „Simona“ på 16.210 tons dødvægt.

Skibet er bygget til højeste klasse i Det Norske Veritas som helsvejst skib og er forsynet med to gennemgående langskibs skodder. Såvel de langskibs som de tværskibs skodder er korrugerede.

M/T „Simona“ har følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	162,1 m
Største bredde på spant	19,5 m
Dybde	11,7 m
Dybgang	9,1 m
Tankkapacitet	20.950 m ³
Kapacitet af tørlasterum	820 m ³

Apteringen er udført som sædvanlig i tankskibe. Således er dæksofficererne anbragt midtskibs, medens maskinofficererne, underofficererne samt mandskabet



M/S „Hjördis Thorden“ glider i vandet. Til højre gudmoderen, fru Hjördis Johansson, og direktør Hagelin.

nut udvikler den 7.500 AHK. Den kontraherede fart på fuld last er 17 knob. Motoren indrettes for drift med kedelolie.

Der installeres tre dieselaggregater hver på 200 kw.

bor agter. Mandskabet har overvejende enmandskamre. Desuden findes rummelige opholdsrum og messer for både officerer, underofficerer, økonomipersonale og mandskab.

Skibet er forsynet med en syvcylindret, totakts, enkeltvirkende MAN-dieselmotor. Cylinderdiameteren er 780 mm og slaglængden 1.400 mm. Ved 115 omdrejninger pr. minut udvikler den 6.300 AHK. Den kontraherede fart på fuld last er 14,5 knob.

Til forsyning med elektrisk energi er installeret to dieselgeneratorer, hver på 165 kw samt en dampgenerator på 110 kw.

Til pumpning af lastolie findes fire pumper, hver med en kapacitet på 400 tons vand i timen. Pumperne er opstillet i to pumperum.

Skibet er forsynet med Butterworth-anlæg til spuling af lasttankene.

Stigning i trafikken på Københavns havn

Københavns havn har udsendt årsberetning og regnskab for 1952. Det fremgår heraf bl. a., at netto-register-tonnagen af indkomne skibe i dette år androg ca. 9,5 millioner tons mod 9,0 millioner i 1951. Derimod er godsomsætningen gået lidt ned, nemlig fra 7,9 millioner tons til 7,3 millioner. Havnen har haft et driftoverskud på 1,3 millioner kroner ligesom i 1951. — I en senere artikel skal vi komme nærmere ind på havnens virksomhed.

DE DANSKE
SUKKERFABRIKKER

M/s „Mette Skou“ søsat

Lørdag den 12. september søsattes ved Kieler Howaldtswerke A/G, Kiel, en 6.850 tons diesel cargo liner til rederiet Ove Skou.

Nybygningen, der har værftets bygge-nr. 968, bliver af „Benny Skou“ typen og således også søsterskib til M/S „Jytte Skou“ og M/S „Kirsten Skou“. Den bygges som isforstærket åben shelterdækker til Lloyd's højeste klasse med to gennemgående dæk og lang bank. Skibet rigges med to master og 2 samsonposter, og de 5 store luger betjenes af 10 femtons bomme samt 2 sværgodsbomme, hver med 25 tons løfteevne. Højtanke på forkant af maskinskoddet samt vingetanke indrettes til transport af vegetabilsk olie, og samtlige lastrum bliver mekanisk ventileret for transport af letfordærlige varer.

Apteringen bygges til rederiets sædvanlige høje standard med 6 enkelt- og 3 dobbeltkamre, hvert med separat bad, for ialt 12 første klasses passagerer. Ligeledes bor kaptajnen og samtlige officerer midtskibs. Alle mandskabskamre bliver enkeltkamre med særskilte messer for såvel matroser som motormænd, ligesom der bliver en fælles rygesalon.

Hovedmaskineriet er en 8-cyl. MAN dieselmotor, der vil give skibet en fart af ca. 17 knob på last.

Samtlige navigationsmidler bliver naturligvis de mest moderne.

Dåbshandlingen blev foretaget af fru direktør Adolf Westphal, Kiel.

Det er specielt bemærkelsesværdigt, at denne nybygning, der blev køllagt i maj måned d. å., ventes afleveringsklar fra værftet 7 uger efter stabelafløbningen, og hele byggeperioden bliver således kun ca. 5 måneder.

Lad „Vikingsen“ indbinde

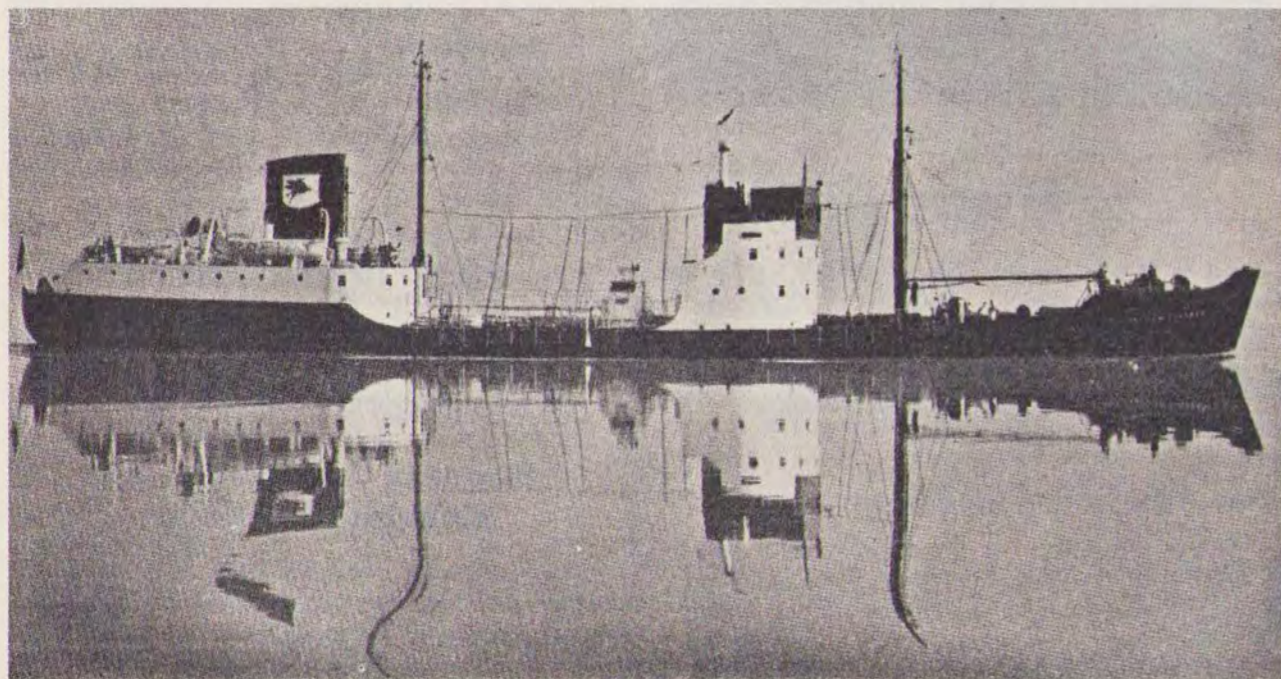
De fleste af vore læsere gemmer „Vikingsen“ år for år, men det har efter krigen været vanskeligt for os at tage større ordrer på indbindinger. Nu kan vi imidlertid igen tilbyde kvalitetsmæssig og hurtig indbinding til overkommelige priser. Disse er pr. årgang: Kr. 11,50 med lærredsryg og -hjørner og kr. 15,50 i hellærred. Blade til indbinding modtages på „Vikingsen“'s ekspedition, Christiansborggade 1, København V, tlf. Byen 8040.

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



Et ikke helt almindeligt billede af „Vacuum Pioneer“ på fuldlastet prøvetur.

Alle henvendelser til „Vikingsen“ bedes tilsendt redaktionen og ekspeditionen, Christiansborggade 1, Telefon Byen *8046. — 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

GENTOFTE
KOMMUNEBIBLIOTEK

„Havborgin“ af Thorshavn

Efter foto af ERIK KEMP

Kr. 1,50
november

1953 - nr. 11
30. 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 TIEN-TSIN 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, Indonesien, Thailand (Siam), Indo-Kina, Philippinerne, Kina, Japan, Australien, Ny-Zealand, 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, Cape Town, Cebu, Costermansville, Dar-es-Salaam, Djakarta, Dodoma, Durban, Encarnacion, Genua, Haadyai, Hamburg, Hongkong, Ipoh, Johannesburg, Joinville, Kampala, Karachi, Kigali, Kisumu, Klang, Kuala Lumpur, Kumasi, Lahore, Lins, London, Londrina, Los Angeles, Madras, Malacca, Manila, Mbale, Melbourne, Mombasa, Montreal, Moshi, Mwanza, Nairobi, New York, Osaka, Paris, Penang, Pnom Penh, Port Elizabeth, Portland Ore., Posadas, Prae, Rangoon, Recife, Rio de Janeiro, Saigon, Salisbury, San Francisco, Santos, Sao Paulo, Sekondi, Seremban, Shanghai, Shinyanga, Singapore, St. Thomas, Sydney, Tahsis, Taiping, Tanga, Teluk Anson, Tokyo, Toronto, Usumbura, Vancouver B. C.



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

HAMBURG HAVANA HONGKONG IPOH JOHANNESBURG KARACHI KANG 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

Fælles-skandinavisk havforskning?

Doktor Anton Bruun fortæller om livet på de helt store dybder

Ved OTTO LUDWIG

Norge, Sverige og Danmark bør i fællesskab starte en ny, storstilet ekspedition i lighed med „Galathea“-ekspeditionen, mener havforskerne.

For de fleste mennesker er „Galathea“-ekspeditionen en forlængst afsluttet historie, men ikke for havforskerne. Det materiale, man fik hjem fra det verdensomspændende togt, er så omfattende, at man ikke foreløbig vil kunne afslutte bearbejdelsen af det. Derfor kan det måske synes lovlig tidligt at tale om en ny

ekspedition. Men eksperterne på området er af en anden mening. Resultaterne fra „Galathea“-ekspeditionen har givet dem blod på tanden og bare gjort dem mere nysgerrige.

Dr. phil. Anton Bruun er en af de ihærdigste forkæmpere for planen om for alvor at praktisere skandinavismen på havforskningsområdet. Vi har derfor bedt ham uddybe sine synspunkter nærmere.

Vi træffer doktoren i et lille hummer på zoologisk



„Galathea“ ved Nicobarerne. Skal det prægtige søskib snart ud på ekspedition igen?

Museum. Vi var her også før „Galathea“-togtet og syntes allerede dengang, at arbejdsforholdene var skandaløse. Men det er blevet meget værre nu, hvor en del af de mange reagensglas fra det store togt fylder op i rummet. Her arbejder en af Danmarks — og verdens — dygtigste videnskabsmænd på havforskningens område. Det lille rum er både kontor, laboratorium, garderobe, bibliotek og meget andet. Og de øvrige af museets videnskabsmænd har det på samme måde.

Store tal — store dybder.

Men doktor Bruun tager besværlighederne fra den gemytlige side, for er forholdene på museet trange, så er hans tumleplads i „marken“ til gengæld umådelig stor.

„Har De nogensinde tænkt over, at oceanerne tilsammen dækker 70 procent af jordens overflade?“ spørger han. „Kun 16 procent af hele havområdet har en dybde på mindre end 2000 meter. Gennemsnitsdybden er 4000 meter. De havområder, der har en dybde af over 4000 meter, dækker tilsammen ligeså meget af kloden som hele dens område af land. Hvis vi ganger Danmarks landområde med hundrede, får vi et tal i kvadratkilometer, som svarer til den del af klodens havområde, som er over 6000 meter dybt!“

„Det var dog nogle imponerende tal!“ indskyder vi.

„Ja, ikke? For at få et indblik i havforskningens vilkår kan De jo så tænke Dem, at videnskaben fik til opgave f. eks. at studere insekternes liv i Danmark, men i fra 6000 til 9000 meters højde, — og i bælgravende mørke! Det er jo faktisk i det forhold, vi arbejder, når vi skal undersøge dyrelivet på de helt store dybder!“

„Fandt De forresten noget nyt på „Galathea“-ekspeditionen?“

„Ja, havet er jo så stort, at man næsten ikke kan undgå at finde nye dyr. Det stod os naturligvis tidligt klart, at de dyr, vi kunne forvente at finde på de store dybder, ikke kunne være ret store. Og det hænger vel sammen med ernærings-tilførslen dernede. Den mad, der kommer ned på havbunden — altså på de store dybder — er sådanne ting som blade og grene, der føres ud med floderne, samt ekskrementer fra dyr, der lever højere oppe. Døde dyr når næppe derned, men bliver ædt på vejen. Men bladene og det andet, jeg nævnte, bliver nede på bunden angrebet af bakterier og omsat til mad.

Iøvrigt havde vi på en del af „Galathea“-togtet den berømte amerikanske bakteriolog ZoBell fra Kalifornien med os. ZoBell havde aldrig haft bakterier fra dybder over 5800 meter, og de bakterier, han havde fra denne dybde, døde, når de i laboratoriet blev udsat for et tryk, der svarede til det på 3000 meters dybde. Det var altså muligt, at der ikke fandtes bakterier på de helt store dybder og at liget af en hval, hvis det nåede uskadt til bunden, ikke ville kunne rådne! Men det lykkedes altså på ekspeditionen at bevise, at der virkelig eksisterer bakterier og dermed andet liv på over 8000 meters dybde.“

Dr. Bruun tror stadig på søslangen.

„Galathea“ var som bekendt udrustet med udstyr for disse meget store dybder,“ fortsætter dr. Bruun. „Tidligere kendte man kun 5-6 forskellige dyr (ialt en snes individer) fra dybderne 6-10.000 meter. I et enkelt dræt i Philipinergraven (ca. 10.000 meter) fik vi med vort slædetrawl ca. 100 dyr, hvoraf 7 forskellige. På området fra 6000 til 10.000 meter, hvor man altså kun havde kendt 5-6 forskellige dyr, fangede vi ialt 100 forskellige slags fordelt på ca. 4000 individer.

Livsvilkårene på sådanne dybder er naturligvis ringe og ret ensformige, og dyrene, der findes dernede, er kun små. I Philipinergraven fik vi både muslinger, orme, søanemoner, tanglus, tanglopper og to slags søpølser.“

„Men ingen fisk?“ spørger vi.

„Nej, hvor var fiskene? Ja, der er slet ingen så dybt nede! Før „Galathea“ havde man kun fanget en eneste fisk på dybder over 6000 meter, og den var fanget nøjagtig på denne dybde. Vi havde imidlertid vort silde-rawl nede syd for Java og fangede her en fisk på 7.130 meters dybde, — altså en ny rekord! Fisken havde en længde af 17 centimeter. Desuden fangede vi på samme sted over 3000 søpølser. Ved New Zealand fik vi ved et træk nede på 6600 meter hele 6 fisk. Med andre ord: Fiskene går ikke så langt ned, og de, der findes på de store dybder, er ynkeligt blege at se til og næsten helt blinde.

I nærheden af den såkaldte „fastlandsskrænt“ på 3-4000 meter er der derimod fisk, og vi fangede her flere ret store. Men i havet er det iøvrigt næsten som på land: Ude i skoven er smådyrene i overtal, mens de store dyr er i undertal. De store dyr er også sjældne på havet.

Som jeg sagde før, fangede vi imidlertid fisk i nærheden af fastlandsskrænten, og navnlig på kontinenternes vestsider, hvor passaterne skaber bedre livsbetingelser, end tilfældet er på østsiden.

Og nu ved jeg, at De vil spørge: Hvad med søslangen? — Den store søslange er faktisk et mangfoldigt dyr. Når man sorterer alle de beretninger om søslangen fra, som til syvende og sidst drejer sig om rækker af legende delfiner, eller hvaler eller kæmpeblæksprutter, bliver der sådanne beskrivelser tilbage, der bedst kan karakteriseres som synet af kæmpeål på helt op til 10 meter. Da jeg var med „Dana“, fandt vi en nat i 1930 ud for Kap det gode Håb en ålelarve med en længde af 1,84 meter! Larven af en pæn stor ål på ca. en meters længde måler kun 7-8 cm. Hvis den omtalte larve voksede i nogenlunde samme forhold som sine mindre fæller, ville der blive tale om en ål på ca. 20 meters længde. Men selv om den samme larve kun skulle vokse i det halve forhold, ville der blive en ordentlig ål ud af den! Det er altså ikke helt udelukket, at der findes meget store ål. Nede ved Det gode Håb, hvor fundet blev gjort, er der nemlig gode livsbetingelser. Indtil vi ser den store ålelarves ophav, har vi lov at tro på søslangen!“

„Også den i Loch Ness?“

„Nej, historien om den er ganske givet noget sludder. Intet væsen lever jo evigt. Derfor må der altså være både en hun og en han, og de må have unger. Men Loch Ness er jo kun et (forholdene taget i betragtning) lille vandhul, der ikke kan give mad nok til en hel flok søslanger!“

„Nu har den „blå fisk“, som lige er blevet fanget, jo også helt taget billedet fra søslangen. Men på ekspeditionen med „Galathea“ så man vel ikke noget til denne sjældne fisk?“

Den „blå fisk“.

„Ærligt talt: Jeg troede faktisk, at den „blå fisk“ måtte findes på de store dybder, men vi fandt den ikke på „Galathea“-togtet. Dette skyldes, at fisken — stik imod min teori — lever på lavt vand. Den sidste blev jo netop fanget på 22 meters dybde, og så langt inde under land arbejdede vi ikke.“

„Kan man ikke godt sige, at Danmark har placeret sig fint inden for havforskningen, dr. Bruun?“

„Jo, når man tænker rigtigt over det, er det ikke så lidt, det lille Danmark har udført på dette område. I tidens løb har der kun været fire jorden-rundt-gående ekspeditioner inden for havforskningen. Den første var den britiske „Challenger“-ekspedition, så kom den dan-

ske med „Dana“, derefter den svenske med „Albatros“ og endelig „Galathea“-ekspeditionen. Når jeg netop nævner de ekspeditioner, der har været foretaget jorden rundt, er det fordi, sådanne ekspeditioner jo giver et helhedsbillede. Af de fire nævnte ekspeditioner var de tre skandinaviske og heraf to danske!“

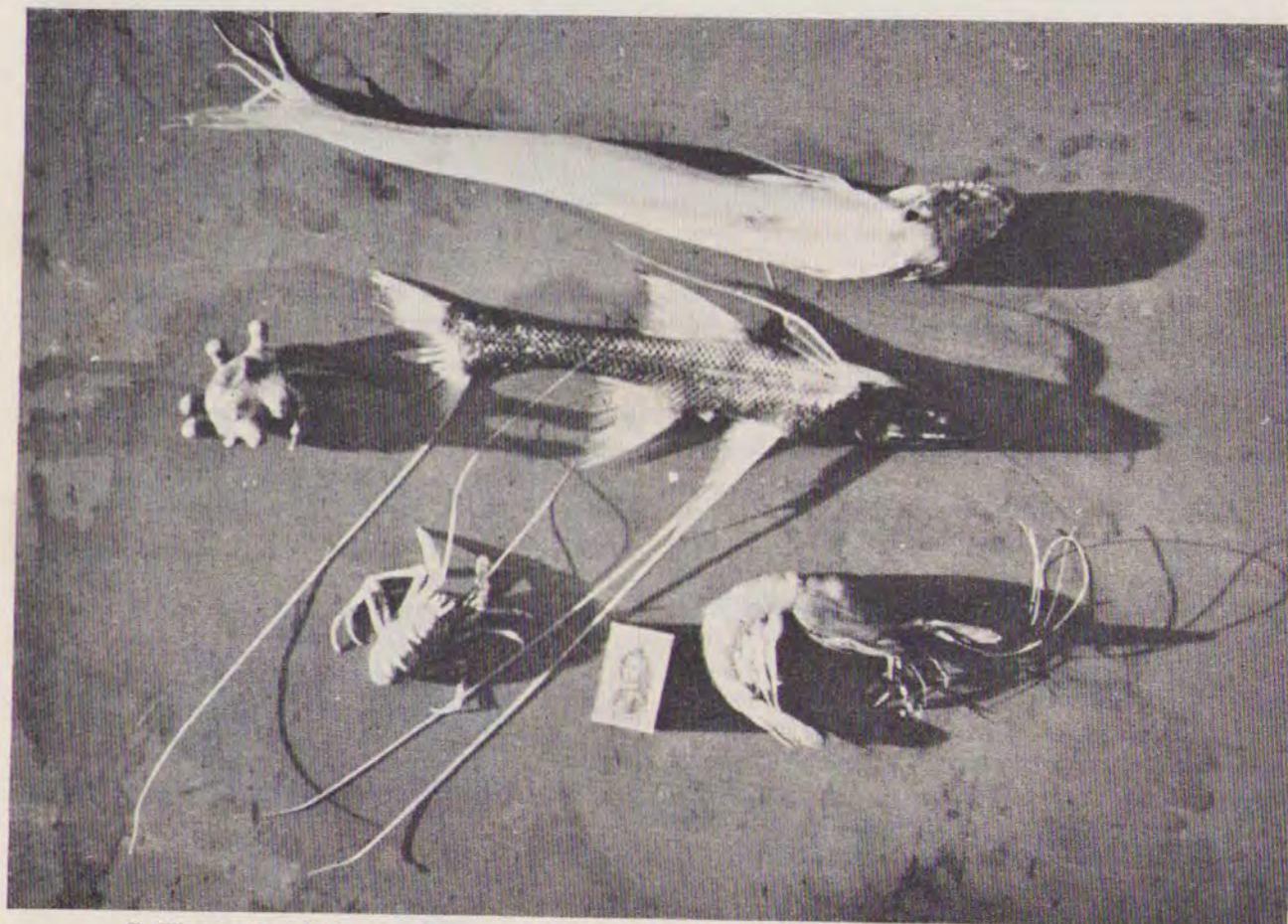
„Kom det ikke som lidt af en overraskelse, da det fornylig oplystes, at russerne har foretaget en storstilet ekspedition?“

„Nåh, vi vidste i forvejen lidt om, at russerne interesserede sig for havforskning. Men nu fik vi altså af vore russiske kolleger at vide, at de havde fisket helt på 9000 meter i det nordvestpacificke område. De fortalte, at de i Kurilergraven havde fundet dyreliv af næsten samme type som i de andre store grave.“

„De andre grave —?“

„Ja, man kender til dyreliv i syv store grave, nemlig i Kurilergraven, Philipinergraven, Salomonsdybet, Sundagraven, Bandagraven, Portoricodybet og Kerma-degraven. Af disse er det forøvrigt danskerne, der har foretaget undersøgelser i de fem.

Uden at være alt for ubeskedne har vi lov at sige, at gennem lange perioder har dansk havforskning, og særlig med hensyn til udforskningen af dyrelivet, sat dybe spor. Foruden „Dana“- og „Galathea“-ekspeditio-



Et lille udvalg af dybhavsdyr. Øverst en fisk, der som de fleste andre på de større dybder er næsten farveløs. Derunder ses en sortagtig, blind dybhavsfisk med forlængede finnestråler, der kan slæbe over havbunden og lede dyret frem gennem mørket. Bag denne fisk ligger en eremitkrebs med koloni af søanemoner. Underst: En troldkrabbe og en stor reje. Tændstikæskan stammer ikke fra havdybet, men skal tjene som størrelses-sammenligning.



Trawlet bjerger på „Galathea“

nerne kan jo bl. a. nævnes „Ingolf“-ekspeditionen i 1895-96. Man må i høj grad håbe, at de — jeg tør godt sige „glorværdige“ — traditioner må fortsættes.“

„Galathea“ ud igen?

„Også Norge og Sverige har stolte traditioner på deres specielle felter inden for havforskningen,“ fortæller doktoren videre, „og de tre lande indtager i fællesskab en meget fremskudt stilling på dette område. Hvert af de tre lande kan sagtens holde deres høje standard, når det gælder undersøgelser på lavt vand, for på dette område kræver det praktiske fiskeri stadige undersøgelser, hvis betydning man umiddelbart kan se. Også udforskningen af de store dybder er dog af meget stor betydning, men de allerede indhøstede resultater skal følges op. Desværre kniber det for hvert af de tre lande at gøre det hver for sig.“

Det var ganske naturligt, at den ide at skabe et praktisk skandinavisk samarbejde opstod efter den sidste krig. For øjeblikket arbejder en komite da også med netop dette spørgsmål. I komiteen sidder repræsentanter for hvert af de tre skandinaviske lande, og de vil sikkert inden jul afgive betænkning til deres respektive regeringer.

Med andre ord burde de tre lande snarest starte en fælles ekspedition. Til dette brug kunne man f. eks. anvende „Galathea“. Det har bevist, at det er egnet til formålet og er et godt søskib. Før togtet var der en del skumleri over, at dette skib blev valgt til formålet, men der er ingen tvivl om, at „Galathea“ er et godt havundersøgelser-skib. En af mine kolleger i New Zealand oplevede under krigen sit livs største storm om bord i dette skib i „de brølende fyrre“ og fortalte mig, at „Galathea“ var fremragende!“

„De talte om dybhavsforskningens store betydning. Var det med henblik på fremtiden?“

„Ja, dybhavsforskningen er ved at glide ind i en helt ny fase, fordi man ved hjælp af de nye navigationsinstrumenter kan opgive helt nøjagtige positioner. I „gamle dage“, hvilket vil sige før krigen, troede man endnu på eksistensen af de store dybhavssletter, fordi

man indtil da kun havde punktvis lodskud. Nu derimod måler ekkoloddene hele tiden selv på de største dybder og nedskriver uafbrudt resultaterne. Hvis disse lodskud bliver noteret, kan de blive af stor betydning for skibsfarten, idet der visse steder kan stå enlige klipper o. s. v., hvis eksistens man ikke før har kendt. Ved ekkoloddets hjælp vil man altså i fremtiden selv i meget „snusket“ vejr kunne bestemme sin plads. De store dybder, der før i tiden ingen interesse havde for navigatørerne, vil nu få det.

„Galathea“s Kelvin Hughes-ekkolod var først det andet i verden, der kunne måle uafbrudt på kæmpe-dybderne. Men i fremtiden vil sådanne ekkolod rimeligvis blive seriefremstillede og installerede i næsten alle skibe, ligesom radar bliver det nu. De fleste folk vil sikkert kalde den slags tanker for fantasteri, men det samme ville man dog have sagt, hvis en mand i radiens barndom havde spået hvert skib sit radioanlæg.

Også for studiet af den meget omtalte klimaændring har havforskningen betydning, for en klimaændring spores først i vandet, og da vand udvider sig ved varme, vil en forholdsvis lille temperaturstigning på dybt vand have stigning af vandstanden til følge. Mange synes, det må være nok for fiskenes skyld at beskæftige sig med temperaturen i Nordsøen, men temperaturen i dette hav vil før eller senere afhænge af den i f. eks. Sargassohavet.

Der tales ligeledes om verdens evne til at forsyne den stadig voksende menneskemængde med mad, og der er ingen tvivl om, at der i havet findes endnu mange store værdier, som venter på at blive udforskede og høstede.

Men pionerarbejdsperioden inden for havforskningen er nu ude. Nu skal der sættes ind på de specielle opgaver, og hvis det bliver til noget med et skandinavisk samarbejde, vil det for os blive det naturligste at sætte ind på Atlanten,“ slutter dr. phil. Anton Bruun.

Ja, havdybets gåder er interessante. For de læsere, der gerne vil vide mere om livet på kæmpedybderne og specielt om resultaterne på „Galathea“-ekspeditionen, kan det iøvrigt oplyses, at Schultz' Forlag om kort tid udsender en 300 sider stor bog om den for Danmark så ærefulde ekspedition.

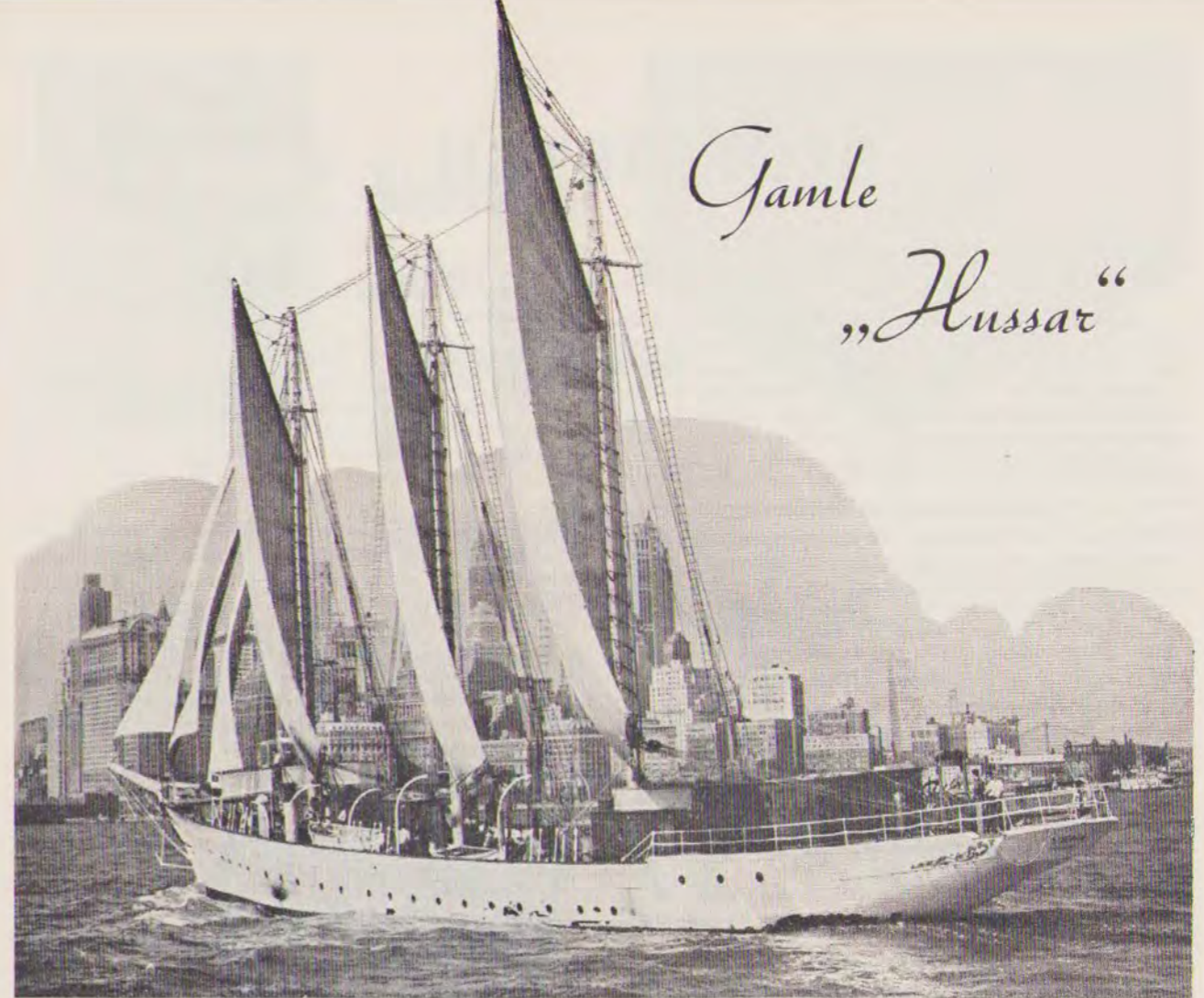
VIRGINIA ROSE



VIRGINIA ROSE
READY RUBBED
MATURED VIRGINIA

— i den fikse pose —

— en herlig shagtabak —



Gamle „Hussar“

Apropos artiklen om havundersøgelser bringer vi dette smukke billede af „Vema“. Skibet er identisk med „Hussar“, som B & W byggede til E. F. Hutton i New York i 1923. Skibet kom senere til at sejle for U.S. Merchant Academy, men har lige været på havundersøgelser-arbejde for Columbia-universitetet ved Puerto Rico. Skibet var oprindeligt sortmalet og er blevet betydeligt nedrigget. Som „Hussar“ var det forsynet med stænger på alle tre master, og klyverbommen var betydeligt længere, så skibet kunne bære fire forsejl i stedet for som nu — tre.

Eksport af en hel fiskerflåde?

For en sydamerikansk koncern har ing. Knud E. Hansen udarbejdet tegninger til et moderskib for fiskerfartøjer samt til fryseskibe og flere kuttere. Moderskibet er en stor flydende fabrik, og hvis den bliver virkelighed, bliver den det største skib af sin art i hele verden. Den skal bl. a. forsynes med helikopter og vil komme til at koste ca. 13 millioner kroner. Ing. Knud E. Hansen indhenter for øjeblikket tilbud på koncernens vegne hos danske skibs- og bådbyggere. — wig.

Hvad blev der af „Jutlandia“?

En af „Vikingen“s læsere, herr Aage Danielsen i Helsingør, spørger, hvad der blev af „Jutlandia“, som i 1912 blev bygget til Ø. K. i Glasgow. Det er lykkedes os at opspore skibets skæbne indtil 1934, i hvilket år det blev solgt til „Carriso“, Inc. i San Francisco. Gamle „Jutlandia“ fik herefter navnet „Numea“ (eller måske

„Noumea“). Salget blev anmeldt 17. juli 1934. Kan læserne underrette os om det smukke, gamle motorskibs senere skæbne?
Jack Tar.

Ryg Navigator Shag

— den bedste Pibetobak —

OLUF SVENDSEN

REDERI

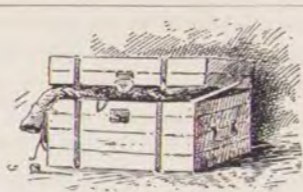


TOLDBODGADE 18

TELF. 2441-14541

...fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



„Red Duster“

I september-nummeret fortalte jeg, at de engelske handels-skibes flag, „Red Ensign“, ofte kaldes „Red Dust“ („rødt støv“). En læser, herr Georg Jensen fra Frederiksberg, mener, at denne oplysning er forkert, og at det nævnte flag derimod kaldes „Red Duster“, og at „duster“ betyder „støveklud“. Forklaringen lyder meget sandsynlig, når man tænker på, at skibe i engelske kulhavne tit har meget snavsede flag vajende.

Danske orlogsskibe med russisk gøs

En gøs er, som bekendt, et lille orlogsflag, der vajer fra et skibs forreste flagspil, når skibet ligger til ankers eller i havn. Det hejses dog først, når rengøringen om bord søndag morgen er overstået og skibet i orden. — Under en allieret dansk-russisk eskadre i 1788 førte danske orlogsskibe russisk gøs!

„Holy-stone“

Apropos søndags-rengøringen: En mursten til skuring af dæk kaldes i England „holy-stone“ og herhjemme „sømandens salmebog“. Jeg har tidligere givet den forklaring, at navnet må være kommet af, at man „må bøje sig ligesom i bøn“ for at bruge denne sten. Forleden hørte jeg en anden forklaring på ordets opståen. Ifølge den kommer navnet af, at den omtalte mursten særlig bliver brugt søndag morgen. I den engelske flåde skelner man forresten mellem „the bible“ og „the prayer-book“. „Biblen“ er en stor sten til det grovere arbejde og „bønnebogen“ en mindre, som kan trænge ind i alle hjørner!

Når djunke søsættes

I Kina har der gennem århundreder været tradition for altid at søsætte djunkene sidelæns. At søsætte et skib på den gængse europæiske facon skaber uheld, mener gamle kinesiske sofolk.

Med stævnen forrest

På Thurø søsættede man i sejlskibenes dage tit fartøjerne med stævnen forrest. Desuden fulgte man den morsomme skik først i sidste øjeblik at afsløre det nye skibs navn. Over navnebrædtet agter havde man slået et lille brædt fast med et par ikke alt for solide søm. Fra denne stump træ førte en snor ind til en pæl i land, og når skibet tog vandet med nogenlunde fart, blev det dækkende brædt automatisk revet af, så man kunne læse fartøjets navn.

Den beholdt navnet

Før i tiden anså mange redere det for uheldigt at omdøbe skibe, som indkøbtes fra andre rederier. Derfor kunne man tit komme ud for, at skibe, der havde skiftet ejere og navne flere gange, i sidste instans fik det oprindelige navn tilbage. At denne form for overtro endnu ikke er helt uddød, fik man et bevis for i Göteborg for nogen tid siden. I havnen lå nemlig et italiensk skib med navnet „Malmöhus“. Skibet, der er en tanker på 16.500 tons, blev søsat med dette navn fra Kockums i 1941. Ti år senere blev „Malmöhus“ af det svenske rederi solgt til en reder i Genua, og selv om navnet må være vanskeligt at udtale for en italiener, har den nye reder ikke fundet anledning til at ændre det.

En spiritus-prove

Andet sted i bladet fortæller herr O. Kure fra Assens om indiske skibsnavne, der næsten ikke er til at udtale for en dansker. Herr Knud Schwalbe har også et bidrag til samlingen

og fortæller, at en indisk bark bar det noget indviklede navn „Nethyakalyani“.

Blasfemi

Et af middelalderens engelske slaveskibe hed „Jesus“. Dette skibsnavn i forbindelse med de umenneskelige forhold om bord har sikkert givet de arme negerslaver et godt førstehåndstryk af de hvide og deres såkaldte „kristendom“.

Til salg

Visse steder i England opretholder man en meget morsom skik, idet man hejser en kost i masten på et mindre skib, når det er til salg.

Fem gange København-Korsør

Den 30. september afleveredes fra et værft i Holland det nye passager-motorskib „Kungsholm“. I den anledning har „Svensk Sjöfarts Tidning“ udsendt et smukt særhefte, hvori gives mange interessante oplysninger om den 22.000 tons store liner. Bl. a. fortælles det, at bygningen af skibet har nødvendiggjort udarbejdelsen af ca. 8000 originaltegninger og ca. 120.000 kopier, der — lagt oven på hinanden — ville udgøre en stabel på 25 meters højde. Der er inlagt 90 km rør i skibet og 550 km elektriske kabler. Det sidste tal svarer til en afstand på mere end fem gange vejen København-Korsør!

Dødsstraf for dårlig navigation!

Den første engelske sølov blev til under Richard Løvehjerte (1157-99) og var nærmest en kopi af en allerede eksisterende fransk sølov. Den engelske lov forbeholdt dog kun søfolkene eet måltid mad om dagen, mens den franske gav ret til to måltider. Skipperen havde iøvrigt ret til at pantsætte dele af skibets udrustning for at skaffe mad til sine folk, men ingen del af skroget! I vinproducerende lande havde de engelske søfolk ret til en daglig ration af vin. En af lovens mest vidtgående bestemmelser var den, der foreskrev dødsstraf for dårlig navigation.

Lopper og fisk

Og så lidt om fisker-overtro: På Norfolk-kysten i England troede fiskerne for blot 50 år siden, at fisk og lopper holdt sammen. Hvis en fisker om morgenen så, at der ingen lopper var på hans skjorte, var han sikker på, at der heller ingen sild var at fange. Hvis skjorten derimod var levende af lopper, lovede det et godt dræt!

— og gærdesmutter

På samme tid mente fiskerne på Isle of Man, at en dødgærdesmutter om bord ville beskytte dem mod storm og ulykke!

„Rumbo“

„Vikingen“s spanske kollega, der udgives i Barcelona, hedder „Rumbo“. Jeg har længe spekuleret på dette navns betydning. Mon det skulle være det samme som det engelske slang-ord „rumbo“, der betyder „tovværk, der er stjålet fra orlogsværftet“?

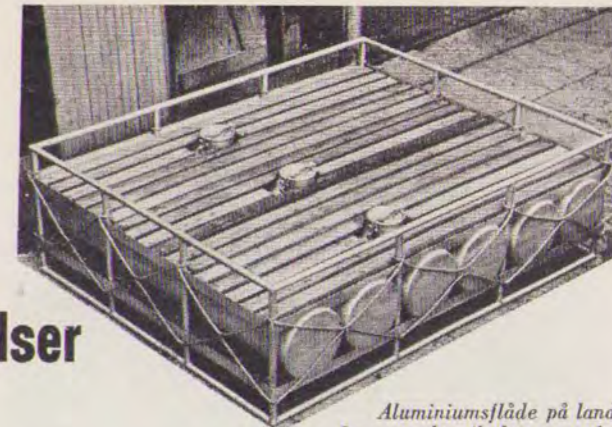
Man ka' bli' noget så — een-to-tre!

Mens vi er ved det orlogsmæssige: Jeg ærgrer mig, hver gang jeg i aviserne ser ordene „marineskib“ og „marinesoldat“. Hvorfor kan man dog ikke ligeså godt skrive „orlogsskib“ og „orlogsgast“, når det hedder sådan! ?



En af aluminiumsflåderne prøves i vandet.

Aluminium-flåder i seks størrelser



Aluminiumsflåde på land. Læg mærke til de tre tanke.

Dansk Aluminium Industri har fornylig indviet en ny fabrik på Amager. Her fremstiller man bl. a. seks forskellige typer redningsflåder af aluminium. Flåderne kan bære henholdsvis 10, 12, 14, 16, 20 og 22 mand, og de er naturligvis godkendt af skibstilsynet.

For at billiggøre produktionen fremstiller man flåderne af cylindre i standardtykkelse, således at kun cylindrenes antal og længde varierer for de forskellige størrelser flåder. De største af flåderne består af syv aluminium-cylindre, der er svejst sammen i en ramme



Pensionsopsparing

Samme skattelempler for virksomhed og medarbejder som ved forsikring. Højeste sparekasserente og sparepræmie. Ingen alders- eller helbreds-betingelser. Den opsavede kapital udbetales til fri rådighed. — Læs Sparekassens brochure, den udleveres i vore 22 kontorer, og vi sender den gerne — ring til C. 15 42, lokal 70.

Sparekassen for København og Omegn



WORLD WIDE BUNKERING SERVICE

NYT I NOTER

Dansk aflevering fra tysk værft.

Howaldts-værftet i Kiel, der i slutningen af juli søsatte fragtmotorskibet „Johanne Mærsk“, har for kort tid siden afleveret denne nybygning til A. P. Møller. Skibet er på 9.560 tons dødvægt, er 135 meter langt, 19,1 meter bredt og udrustet med en B. & W.-Diesel på 11.500 h.k., som vil give en fart af 17,5 knob.

„Compagnie Maritime Belge“ ordrer i Nakskov

„Compagnie Maritime Belge“, Antwerpen, har hos skibsværftet John Cockerill, Hoboken, bestilt seks store cargo-linere på hver ca. 9.500 ton dødvægt og med en fart af 15 knob. Desuden har man hos Nakskov Skibsværft bestilt endnu et skib af samme størrelse og med samme hasighed. Alle syv skibe er bestemt for linetrafikken New York-Antwerpen-Belgisk Kongo og koster hver ca. 1 million pund sterling. Cockerill leverer det første skib allerede i løbet af november 1953.

Super-tankeren „Tina Onassis“ på prøvetur.

Verdens største tankskib, „Tina Onassis“, der søsattes i slutningen af juli fra Howaldts-værftet i Hamburg, har gennemført sine tekniske prøveture i oktober. Værftet agter at aflevere det 45.000 tons skib til rederen for officiel prøvetur den 4. november. Samme værft afleverer i midten af november en ca. 30.000 tons tur-

bine-tanker, „Arcturus“, til „Fairplay Tanker Corporation“, Panama. (Se „Vikingen“ nr. 10-53).

„Monshulu“ til Sverige

Firemast-barken „Moshulu“, der købtes for ca. et år siden af den tyske sejlskibs-reder Schliewen, Hamburg/Lübeck, bliver nu i forbindelse med bortauktioneringen af „Pamir“ og „Passat“ solgt til Sverige. Om kort tid skal skibet slæbes til Stockholm.

Tilbagegang i skibsbygningen.

Skibsbygningen går, målt i antal af skibe og tonnage, støt tilbage i hele verden. Den 1. juni 1952 var der 1829 skibe på mere end 1000 tons hver og med en samlet tonnage af 15,8 millioner tons under bygning, medens der den 1. juni 1953 var 1596 skibe på ialt 14,6 millioner tons i arbejde. Storbritannien fører med 617 skibe på ialt 5,8 millioner tons, derefter følger Vesttyskland med 1,6 millioner, Sverige med 1,5 millioner og Holland med 1,1 million tons. Annuleringen af ordrer tager mere fart. F. eks. kan det oplyses, at „United Whalers“, London, har annulleret ordren på et 20.000 tons tankskib hos Lithgows, Port Glasgow. Grunden til annulleringen er, at byggepriserne stiger fra måned til måned og de dårlige tankfragtrater, der betales på verdensmarkedet for øjeblikket. *Nauticus.*

Hvor kontorbudene kører på løbehjul!

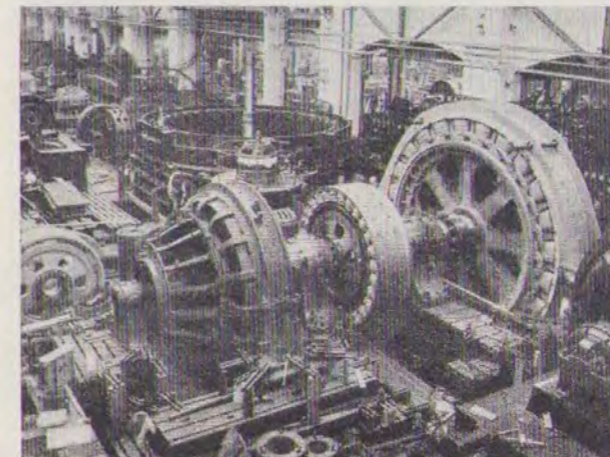
Vi besøger ASEA

Allmänna Svenska Elektriska Aktiebolaget eller ASEA, som firmaet kaldes i daglig tale, er Sveriges og vel også Nordens største industri-koncern. Dets hovedsæde ligger i Västerås, men koncernen har filialer og datterselskaber spredt ud over hele Sverige. Selv helt oppe i Lapland har ASEA en fabrik.

Ialt beskæftiger ASEA ca. 30.000 mennesker. 8.000 af disse arbejder i Västerås, der er en ny by på ca. 65.000 indbyggere. Det er klart, at ASEA sætter sit præg på Västerås og faktisk udgør en by i byen. Fabrikkerne i Västerås har en samlet gulvflade på 27,12 hektarer, hvilket er lidt mere end Christiansø og Frederikse tilsammen og 8,2 gange Kongens Nytorvs størrelse. „Vikingen“ blev fornylig inviteret op for at se den store virksomhed, men selv om vi havde en hel dag til rådighed, nåede vi ikke at se alt.

Et af de første lokaler, vi kom ind i, var korridoren i ASEAs hovedbygning. Den har en længde af 165 meter, og vor guide, ing. Gahn, fortalte, at koncernens kontorbude må køre rundt i bygningerne på løbehjul for at spare tid. Vi troede først, at udtalelsen var ment som en vittighed, men straks efter fik vi bevis for, at løbehjulene virkelig indtager en betydningsfuld stilling i firmaets interne budgang!

ASEA dannedes i 1883 på grundlag af den unge svenske ingeniør Jonas Wenströms bemærkelsesværdige opfindelser på det elektriske område. Wenströms første dynamoer havde mere tilfælles med nutidens end sine samtidige kollegers opfindelser på dette felt. Siden er ASEA vokset støt og beskæftiger sig i dag med fremstilling af næsten alle elektriske artikler fra små elektromotorer på 1 hestekraft op til motorer, der er så store, at man under fremstillingen af dem må flytte rundt med arbejdsmaskinerne i stedet for med materialet!



Ship-coupling.



ASEAs hovedkontor i Västerås.

ASEA byggede i 1948 verdens på den tid største transformator på 120.000 kVA og 220.000 volt, som senere fulgtes af endnu større enheder på 170.000 kVA og 350.000 volt. Produktionen af roterende maskiner „kroner“ af de tre 105.000 kVA generatorer for Havsprånget, som er i verdenstopklassen. Endnu en enkelt ting, som placerer ASEA i topklassen er verdens længste og tungeste højspændingskabel.

Historien om det omtalte kabel er værd at nævne: Kablet fremstilledes af AB Liljeholmens Kabelfabrik, der er et af ASEAs datterselskaber, og blev udlagt natten mellem den 7. og 8. juni i år fra Sveriges fastland til Gotland. Kablet har en samlet længde af 10 svenske mil (100 km) og består af to sektioner på 8 og 2 mil. Udlægningen udførtes af den engelske kabel-damper „Alert“ og med en rekordfart af et par meter i sekundet! Under denne høje fart udsattes kablet for betydelig mekanisk belastning. Det bøjedes og rettedes atter ud flere gange over en bøjningsdiameter af 2,2 m. Desuden var det udsat for vridnings-belastninger ved at blive vredet en omdrejning for hver sløjfe over den lige nævnte diameter. Udlægningen vanskeliggjordes iøvrigt ved de stærkt varierende dybder. Kablets dybeste placering er 140 meter. Efter udlægningen blev kablet spændingsprøvet med 220.000 volt jævnstrøm igennem eet minut.

I forhold til ASEA-koncernens vældige produktion udgør den del, der har med søen at gøre, naturligvis kun en lille del, men er alligevel af internationalt format. Allerede i 1912 begyndte ASEA at fremstille elektrisk dæksmaskineri, og på dette felt har der siden været en enorm udvikling. Foruden sådanne ting som ankerspil og lossespil fremstiller ASEA store dækskraner. I den seneste tid har man installeret dækskraner



Den hånd -

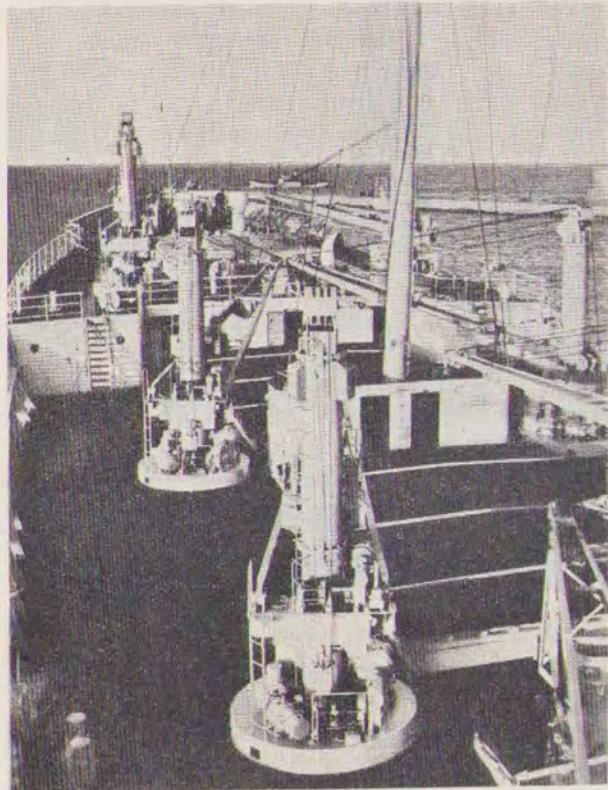
som giver skibet navn
som knuser flasken mod dets stavn
som borge skal for skibets lykke -

skal prydes af et prægtigt smykke

A. DRAGSTED
AKTIESELSKAB
KGL. HOF-JUVELERER OG HOF-GULDSMED
established 1854

Bredgade 17 · Copenhagen K. C. 5576

bl. a. i en serie af moderne, hurtige svenske cargo-linere. Enkelte skibe har fået installeret ikke mindre end 14 kraner hver. Kranerne udføres for en normal ar-



Dækskraner.

bejdslast af 2 eller 3 tons med en aktionsradius af 12,5 meter. Hver kran er forsynet med tre motorer, som kan manøvreres helt uafhængige af hinanden fra en førerplads på kranens øverste platform.

Det kan forresten også nævnes, at ASEA har fremstillet det store dybhavs-spil om bord på „Galathea“. Spillet var oprindelig opstillet om bord på det svenske „Albatros“, men købtes af Danmark.

ASEA har også fremstillet specielt udførte kraner, bl. a. til Rederi AB Nordstjernans nye, hurtigsejlende 9.000-tonnere af Seattle-typen. Bl. a. er kranerne udført således, at de med svingnings-radius på 6 meter kan løfte en vægt af 4,5 tons med en 2-tons kran og 7,5 tons med en 3-tons kran. Ved en svingnings-radius af 8 meter kan de samme 2-tons kraner løfte enkelte byrder på 3 tons, mens 3-tons kranerne kan klare 5 tons under de samme forhold. Ved sammenkobling af to ved siden af hinanden placerede 3-tons dækskraner kan man således ved nogle luger tage gods med en vægt af 10 tons om bord. Nogle kraner er placeret således, at de kan løfte reservedele o. l. op fra maskinrummet gennem skylight'et, og andre er konstrueret sådan, at de kan bruges ved hejsning af redningsfartøjer og til forhaling. Placeringen af de specielt udførte kraner er sådan, at de med fuld udlægning kan nå ud over havnens første og andet jernbanespor. Desuden er de udført med forskellige andre finesser, som det her vil blive for omstændeligt at komme ind på.

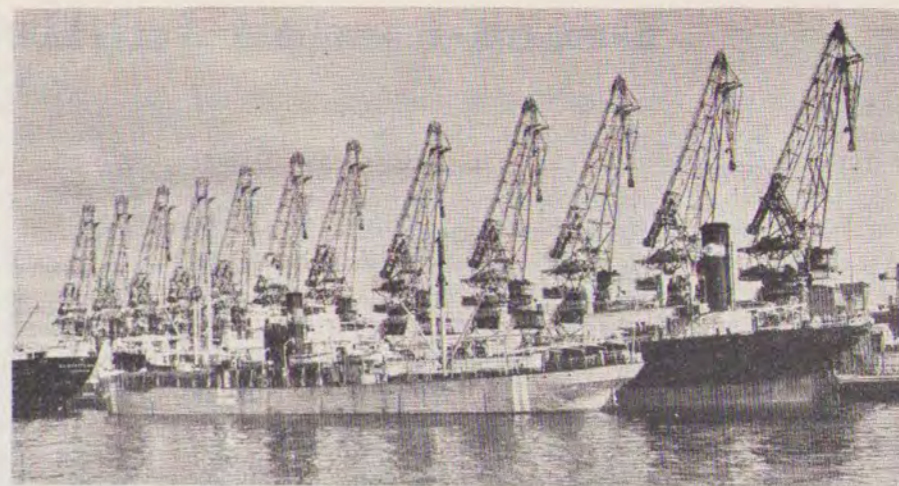
ASEA har været pionerer på flere områder. Således leverede man det diesel-elektriske udstyr til verdens

første diesel-elektriske drevne deciderede isbryder, den svenske „Ymer“. Flere år i forvejen havde den svenske istjeneste fået leveret statsisbryderen „Atle“. Allerede dengang havde ASEA foreslået et diesel-elektrisk fremdrivnings-maskineri, men forslaget mødte betydelig modstand i skibsbygnings-kredse, men i begyndelsen af trediverne, da bygningen af „Ymer“ planlagdes, lykkedes det ASEA at overvinde denne form for konservatisme. I marts 1933 stod „Ymer“ ud på prøvetur, og det diesel-elektriske maskineri fik succes.

At ASEA så rigtigt m. h. t. det diesel-elektriske maskineris fordele, fremgår bl. a. af den kendsgerning, at den nye danske isbryder, som for øjeblikket er under bygning på Frederikshavns Skibsværft, vil blive diesel-elektrisk drevet.

Det diesel-elektriske maskineri har især inden for isbrydningen mange fordele fremfor det olie-fyrede dampmaskineri. En af de største fordele er den, at en diesel-elektrisk isbryder kan startes næsten øjeblikkeligt, mens en dampdrevet kræver indtil 18 timers fyring under kedlerne, før den er klar til at operere.

ASEA fremstiller også såkaldte „slip couplings“ (d. v. s. elektro-magnetiske koblinger) til diesel-drevne skibe. Installationen af sådanne koblinger gør en tilfredsstillende, parallel drift af to, tre eller flere dieselmotorer mulig. En anden fordel ved disse koblinger er deres evne til at virke som en slags udjævner af motorens vibrationer, så disse næsten ikke mærkes af reduktionsgearet og skrueakslen. ASEAs „slip couplings“ er installeret i mange kendte skibe, bl. a. i den 21.300



12 store ASEA kajkraner.

tons store passager-liner m/s „Willem Ruys“, som i december 1947 stod på sin jomfrurejse fra Rotterdam til Batavia. Skibet, der var bygget i Vlissingen ved Schelde til Rotterdamske Lloyd, var det største skib, som indtil da var bygget efter krigen, og det største skib, hvori der er installeret sådanne koblinger. ASEA-koblingerne har vakt opmærksomhed verden over, og det anses for givet, at der kan opnås betydelige besparelser både med hensyn til byggeomkostninger og plads ved at lade forholdsvis små diesel-motorer drive skrueakslen eller akslerne gennem „slip couplings“ og præcisions-gear.

Et af de sidste, nye felter inden for skibsbygningen, hvor ASEA har gjort en betydelig indsats, er indførelsen af vekselstrøms-tankskibe. Det emne blev udførligt behandlet i „Vikings“ årshefte for 1953 af ingeniør H. Arnemoe og skal ikke nærmere uddybes her. Dog skal det bemærkes, at man nu også har installeret et vekselstrøms-anlæg i et fragtmotorskib med dæksmaskineri. Det skal blive interessant at se, hvordan dette forsøg vil spænde af!

På mange andre områder gør ASEA sig gældende inden for skibsfart og skibsbygning, f. eks. leverer det store firma også materiel til havnene, bl. a. kraner med meget stor kapacitet.

Man skal være meget flegmatisk indstillet for ikke at blive imponeret under en rundgang i den del af ASEA, som er placeret i Västerås. I forsødelss-afdelingen så vi således store kasser, der var adresseret til kunder i København, Warszawa, Antwerpen, Amsterdam, Alexandria og Toronto. Store godsvogne kører iøvrigt lige ind i hallerne for at blive læsede, hvilket sker på den måde,

Fortsættes side 26

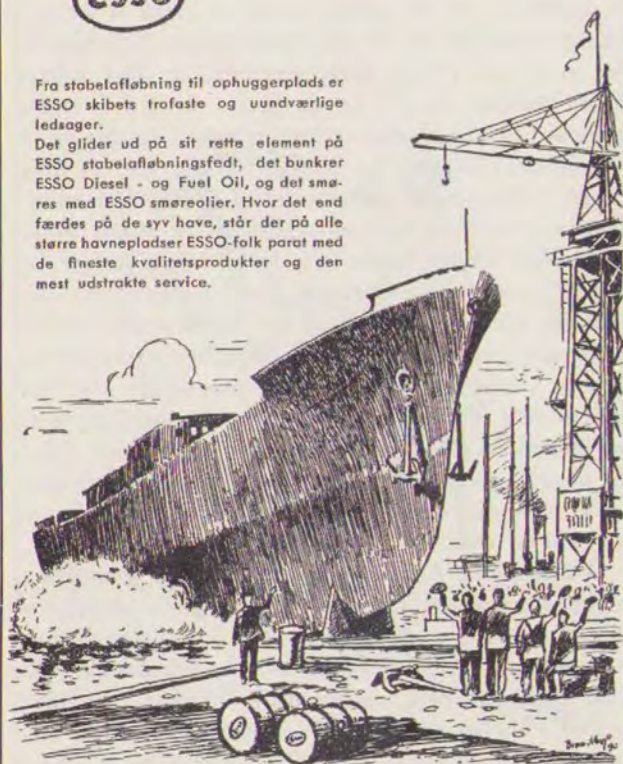


En af de 4 haller i ASEAs værksteder for store maskiner i Västerås.

ESSO

Fra stabelafklæbning til ophuggerplads er ESSO skibets trofaste og uundværlige ledsager.

Det glider ud på sit rette element på ESSO stabelafklæbningsfedt, det bunkrer ESSO Diesel- og Fuel Oil, og det smøres med ESSO smøreløier. 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.



Fraser
flake cut

FÆRCH

en tobak,
De vil blive
begeistret for . . .

Decca-kæden jubilerer

Den 15. oktober 1948, altså for 5 år siden, åbnede statsminister Hans Hedtoft den danske Decca kæde.

Decca Navigator systemet blev første gang benyttet under invasionen i Frankrig og afsløredes for offentligheden umiddelbart efter våbenstilstanden i 1945. På dette tidspunkt eksisterede der kun en Decca kæde i verden, nemlig Thames-kæden i Storbritannien.

Systemet er engelsk og giver i øjeblikket den størst opnåelige nøjagtighed ved positionsbestemmelse såvel på søen som i luften.

Det forenede Dampskibs-Selskab's motorskib „Kronprins Frederik“ var det første handelsskib udenfor Storbritannien, der blev udstyret med Decca Navigator og udnyttede dengang med stor succes den britiske Thames-kæde.

For at et system som Decca skal få virkelig betydning, kræves oprettelse af ikke en men flere kæder, og systemets anvendelse af lange bølger gør det muligt, sammenholdt med andre systemer, at arbejde med færre kæder.

Fra civil dansk side blev der taget initiativ til oprettelsen af en kæde i Danmark, således at den nære Nordsø og samtlige danske farvande inklusive Bornholm's området kunne dækkes. Systemet er nemlig af særlig betydning for de danske farvande, fordi disse besejles af tvangsruiter, og da afmærkningen er vanskelig at se i tåge og kan blive inddraget i tilfælde af en is-situation, måtte man dengang skønne, at netop de danske farvande var af ganske særlig interesse.

Det britiske Decca selskab opnåede i 1947 ved overenskomst med marineministeriet tilladelse til at oprette og drive en dansk Decca kæde på det vilkår, at der i Danmark oprettedes et særligt Decca selskab, og at den kommende Decca kæde kontrolleredes af fyr- og vagervæsenet, under hvem afmærkningen af de danske farvande sorteres.

Den 15. oktober 1948 var kæden færdigbygget, hovedsagelig som dansk arbejde, leverancen af det specielle radioudstyr undtaget.

Den danske Decca kæde var den første kæde udenfor Storbritannien, og Decca-nettet bestod derefter af Thames-kæden og den danske kæde.

Disse to kæder tilsammen gav en udmærket dækning af store dele af Nordsøen og de danske farvande. På åbningsdagen tegnede Det Forenede Dampskibs-Selskab på initiativ af direktør Kørbing kontrakter for 30 skibe, og kæden måtte derfor siges at have fået en smuk start. Der lå i tegningen af disse kontrakter en forudseenhed, som betød, at man fra dansk skibsfarts side ikke alene satte lid til systemet, men tillige stillede store forventninger dertil.

^/s J. FREYTAG, Sejlmager
53 Nyhavn 53 - Tlf. Palæ 3943

Det må erindres, at den danske Decca kæde ikke alene er af national, men i høj grad af international betydning, idet skibe, ligeegyldigt af hvilken nationalitet, forsynet med Decca Navigator kan drage fordel af systemet ved besejling af de danske farvande.

Efter den danske kæde fulgte den nordbritiske og sydvestbritiske, den tyske og nu den 24. oktober den franske kæde. Frem i tiden er der projekteret 3 spanske og en italiensk kæde, således at hovedfarvandene, der grænser op til Europa, bliver Decca-dækkede.

Der er i øjeblikket tegnet over 2000 kontrakter, såvel militære som civile, og af dette kontraktantal udgør de danske 10 procent. Udover disse ca. 200 skibe kan en yderligere stigning i kontraktantallet først ventes, når systemet breder sig yderligere, d.v.s. udover de europæiske farvande, men herom foreligger der store projekter.

Foruden udbygningen af selve kædeantallet er også den tekniske udvikling skredet meget hurtigt frem. Alene siden den danske kæde blev etableret, er den såkaldte „Lane-Identification“ indført, hvilket vil sige, at man hvorsomhelst og nærsomhelst indenfor et Decca-dækket område er i stand til at vælge den kæde, der passer bedst. Dette opnås ved, at hver kæde med små mellemrum udsender sit særlige identifikations-signal.

Yderligere er den såkaldte „flight log“, der automatisk angiver den øjeblikkelige position, udviklet og af særlig betydning for luftfartøjer.

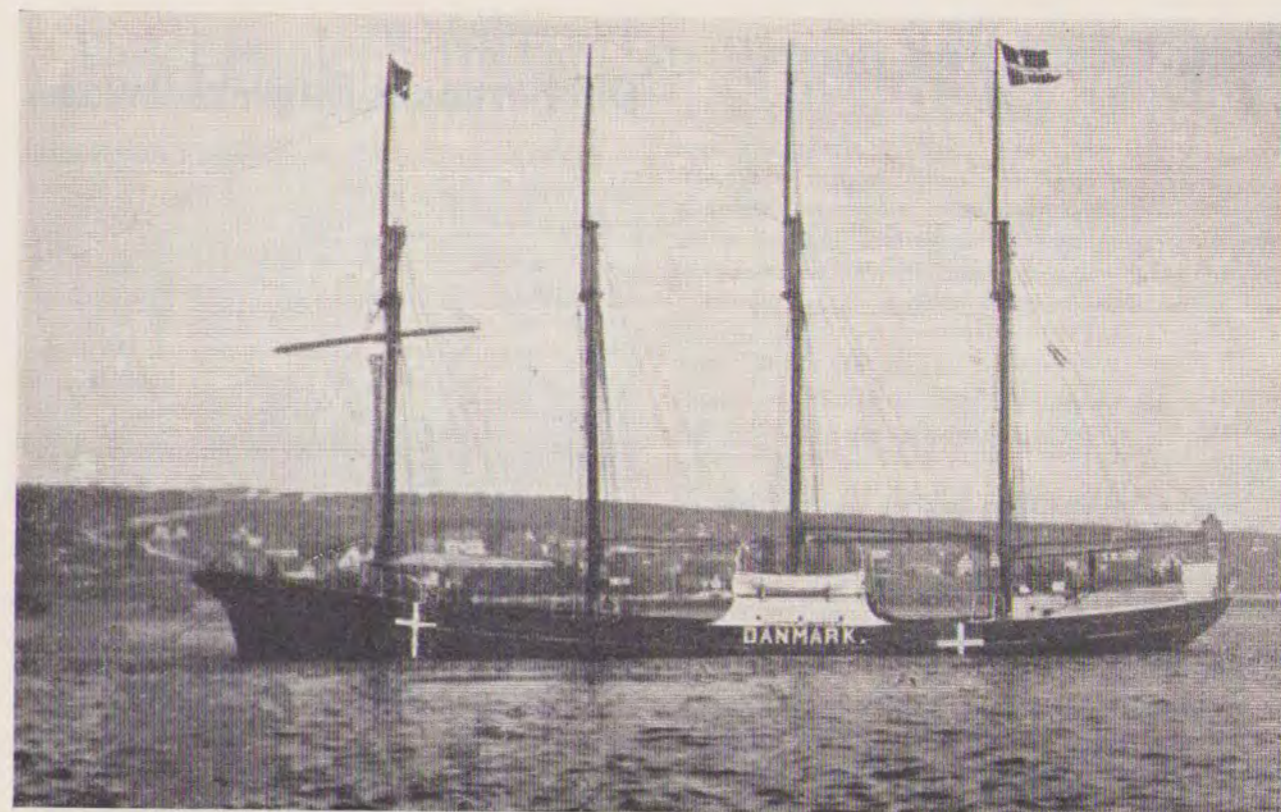
Af andre udviklingstrin kan nævnes „miniature-kæder“, der f. eks. vil kunne give fuldkommen sikker besejling af indsejlingen til Aalborg (Hals Barre), radiofyrline-sejlads o. s. v. — Sådanne miniature-kæder kan anskaffes for en pris, der er billig i forhold til de opnåede fordele, f. eks. intet tidstab, og vil, da der kun arbejdes med en energi af ca. 2 watt, kunne benytte samme frekvenser som den nationale masterkæde.

Desforuden har søværnet ved opmålinger i grønlandske og danske farvande været foregangsmand ved at gøre udstrakt brug af Decca-systemets fordele. Også de danske sømærkers positioner kontrolleres til stadighed af fyr- og vagervæsenet ved hjælp af Decca.



SKIBSFARVER
BROWN PRIMOCON til stålskibe over vandlinjen
SILVER PRIMOCON til stålskibe under vandlinjen

- siden 1899 - International Farvefabrik A/s



„Morten Jensen“.

„Niobe“ hed først „Morten Jensen“

I sidste nummer spurgte vi læserne, hvad det forliste tyske skoleskib „Niobe“ havde heddet under dansk flag, og vi har fået ikke så få svar, bl. a. et par fyldstgørende breve fra kaldskapellan O. Kure og fra kaptajn Ulrik Jensen. Det sidste gennem Søfartens Bibliotek. Næsten alle er enige om, at „Niobe“ var identisk med „Morten Jensen“ af Nykøbing Mors. Skibet var bygget i 1913 på Frederikshavns Skibsværft og tilhørte F. L. Knakkegaard. Det var iøvrigt Danmarks første 4-mast-skonnert.

Det mest morsomme er imidlertid, at vi allerede, mens oktober-nummeret var i trykken, fik besøg af en gammel skipper fra Prinsesse Maries Hjem, som havde hørt, at vi var på jagt efter skibets historie. Kaptajnen hedder J. Slavensky, og han fortalte, at han i sin tid var fører af „Morten Jensen“. Iøvrigt havde han det dejlige billede med af skibet, som vi herover bringer. Slavinsky

fortalte videre, at „Morten Jensen“ i 1916 afleveredes til en ny ejer i Arendal i Norge. Ifølge en oplysning fra lods P. A. Gruelund hed den norske reder Otto Kalberg. Under norsk flag fik skibet navnet „Thyholm“. Efter en rejse med props vendte skonnerten tilbage til Norge og blev her solgt til en ny reder i Skien og fik navnet „Komet“.

Slavensky talte for mange år siden med skibets norske kaptajn, der fortalte ham, at det blev opbragt af tyskerne i Nordsøen og bragt ind til Hamburg. Tyskerne var blevet irriteret over dets legen kis-pus med dem.

Herr Kure skriver, at skibet under tysk flag fik navnet „Niobe“, men i 1922-23 var det indregistreret som „Schwalbe“ og tilhørte allerede da den tyske regering. Da gamle „Morten Jensen“ blev tysk skoleskib, fik det atter navnet „Niobe“, under hvilket navn det altså sank i Østersøen. — I sandhed en omtumlet skibsskæbne.

Det ser ud til, at kaldskapellan Kure er velbevandret i andre videnskaber end den teologiske, for sidst i sit brev gør han opmærksom på, at der i andet bind af „Fra Sejl til Diesel“ er en fejl, idet der her på side 20 findes et billede, der angives at forestille „Morten Jensen“. Men i virkeligheden viser billedet „Hjalmar Sørensen“.

Vi takker læserne for den overvældende interesse ved løsningen af mysteriet.
Jack Tar.

TELEFONMATERIEL AF ENHVER ART



TELEFON FABRIK AUTOMATIC A/S

AMALIEGADE 7
KØBENHAVN

Hvad mener DE?

Der var en læser, der var uenig med alle de øvrige om „Niobe“'s tidligste skæbne. Da hans brev er meget interessant, bringer vi det alligevel. Måske er der en „ship-lover“, som kan fortælle, hvad der under tysk flag blev af det skib, som herr Rasmussen her omtaler. I så fald hører vi gerne fra ham.

Jack Tar.

I Vikingen nr. 10 for oktober er der en henvendelse fra Jack Tar til læserne angående det tyske skoleskib „Niobe“.

Skibet er bygget i årene omkring første verdenskrig på Frederikshavn Værft og Flydedok til Ø.K. og var rigget som 4/m sletskonnert med hjælpemotor og hed på daværende tidspunkt „Samsø“.

Under krigen blev det solgt til et rederi i København og kom til at hedde „Abdon“.

I foråret 1918 lastede det kryolit i København til Bordeaux og blev på denne rejse opbragt af et tysk forpostskib og slæbt til Swinemünde, hvor skibet ved en tysk krigsret blev erklæret for god prise og beslaglagt.

„Abdon“ var som sagt lastet med kryolit og da denne last var kontrabande i høj grad, fulgte skibet den svenske kyst rundt Kullen og indenfor Hallands Väderö og derfra blev kursen sat på Tylö. Vel fri af svenske kysten blev skibet forfulgt af en tysk armeret trawler, der allerede var observeret ude til søs, da „Abdon“ passerede Kullen.

Maskinen blev sat på forceret fart for atter at nå svensk søterritorium, og trawleren afgav først varsel-skud, og da der ikke blev stoppet, begyndte den at skyde med skarpt; men først efter at en af masterne var skudt over bord og maskinen løbet varm, stoppede „Abdon“ ca. 2,5 sømil fra Tylö.

At skibet uomtvistelig på det tidspunkt var på svensk søterritorium tog tyskeren ingen hensyn til, men satte en slæber ombord og slæbte det til Swinemünde, hvor det som sagt blev beslaglagt og besætningen sendt hjem.

Hvor godt den tyske spiontjeneste virkede, og at der ikke gik et skib fra nogen havn uden at tyskerne vidste det, er følgende bevis for.

„Abdon“ var afgået fra København, dagen før den blev taget af tyskerne, men var ankrede op i sundet for NV storm, og noget af det første, den tyske prisemester sagde, da han kom ombord, var: Hvorfor kom De ikke i går, De var dog afgået fra København på det og det klokkeslet, og vi har ligget ved Kullen og ventet på Dem, kaptajn.

Med hilsen
C. Rasmussen
L/K „Skagen“

Ny vandbåd til

Det Forenede Bugferselskab A/S

Fra skibsværft „Toft“, Brdr. Weiss, Gråsten, er til Det Forenede Bugferselskab A/S afleveret en ny, moderne vandbåd for Københavns havn, v. b. „Capduen“.

Vandbåden, der laster ca. 75 tons, er bygget af stål i helsvejst udførelse med moderne linier, den har krydsershæk og rund pladestævn. Styrehuset er af rundet form, udført i søvandsbestandig aluminium. Der findes ialt 6 tanke for ferskvand. Tankene er indvendig behandlede med speciel porcelænsagtig cement.

Maskinanlægget omfatter en hovedmotor af B. & W.-Alpha's fabrikat på ca. 90 heste samt et Bukh hjælpemotoraggregat. Hovedmotoren driver gennem et gear 1 stk. 120 tons stempelpumpe, der foruden at suge og trykke fra ferskvandstankene tillige kan anvendes som bjærgningspumpe eller brandpumpe. Hjælpemotoren driver en 80 tons centrifugalpumpe. Denne pumpe kan tillige gennem kileremtræk drives fra hovedmotoren.

Aptering for besætningen er udført som enkeltmandskamre med skodder i plastic og møbler i mahogny. Bordpladerne er ligeledes belagt med plastic.

„Capduen“ er forsynet med kraftig slæbekrog, således at den foruden den daglige opgave som vandbåd vil være i stand til at foretage bugseringer, og iøvrigt — takket være de meget kraftige pumper — vil kunne assistere under bjærgningsarbejder.

„Der var engang en Atlanterhavshund“

Knud Andersen, Gyldendal, pris: kr. 9,75.

Knud Andersen forstår at variere sit stof, selv om han stadig holder sig til skildringen af søen og dens mænd. Sidste gang lod han en afdød skibsfører fortælle om sit liv og sin tilværelse i de dødes verden. Det var gjort på en fiks og morsom måde. Titlen på hans nye bog, „Der var engang en Atlanterhavshund“, lyder mere hyggelig end „Kaptajnen og evigheden“. Bogen er også hyggelig, og så er den fuld af humor og spænding.

Som sædvanlig viser Knud Andersen et godt kendskab til livet om bord i de gamle seilskibe, og man føler sig ligefrem i familie med den brogede samling søfolk, han lader passere revue. Og så hunden, bogens „hovedperson“! Den kommer man også til at holde af, hvadenten man ellers er dyreven eller ej. Man følger dens kluntede gang over dækket og i havnebyernes snavsede gader, og samtidig følger man søfolkene.

Knud Andersen forstår at male i ord uden at virke højtidelig og opstyttet, og hans sidste „maleri“ vil utvivlsomt komme til at indtage en smuk plads i mange samlinger. —wig.

„Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum“

Fortsat

Af CARL ØSTEN

„Pinas“-skib fra midten af 1600-tallet. På den tid forstod man ved et sådant et fuldrigget fartøj, hvis klædning, i modsætning til „Fløjten“, agter endte med et fladt spejl. De byggedes i mange forskellige størrelser og anvendtes især af orlogs-flåden samt det Vest- og



„Pinas“ fra midten af 1600-tallet.

Ost-indiske Kompagni. I almindelighed var agter-skibet rigt udsmykket, ligesom hoved-motivet i ornamenteringen altid significerede skibets navn. Henne for var „Pinas“-skibene altid forsynet med en gallion og en gallions-figur, der for Hollands vedkommende gennem 1600-tallet bestod af den „Hollandske Løve“. Iøvrigt var den såkaldte „blinde steng“ på bov-sprydet med boven-blinderå det særlige kendemærke for riggen i det nævnte århundrede. „Pinas“-erne skal stamme allerede fra 1200-tallet, hvor de ved deres størrelse overgik karavellerne, og det blev spaniolerne, som underviste bayonne'erne i at sejle med dem. Efter en glans-periode gennem 1500- og 1600-tallet overgik „Pinas“-erne til kun at være et langt og let fartøj beregnet til brug i forbindelse med større skibe. „Pinas“-betegnelsen anvendes også i vor tid, men på fartøjer af langt mindre format, nemlig de fisker-både, som findes på Golfen ved Gascogne.

På en konstruktions-tegning til en „Pinas“ ses forskellen endnu tydeligere mellem den høje skanse og gallionen for. Såvel model-tegninger som modeller fra 1600-tallet i det hele taget hører iøvrigt til sjældenhederne. Af tegningen fremgår det endvidere, at de smaa „Pinas“-er kun havde et gennemgående dæk, på hvilket skytset var opstillet, hvorimod agter- og for-skibet var overdækket med henholdsvis „half“- og „bak“-dæk.

Af de ovenfor nævnte „Fløjter“ findes der her også en udmærket model fra 1600-tallet. I modsætning til „Pinas“-en var „Fløjten“ med rund låring og agterende

samt stærkt indkneben over dækket, idet man ved denne bygningsmåde opnåede lavere toldafgift ved Øresund, indtil der i 1669 indførtes et nyt system for skibsmåling i toldmæssig henseende. „Fløjte-skibene“ anvendtes i Nederlandene som fragt-skibe i 1600- og 1700-tallet og hovedsagelig i farten på Europa og Vest-Indien.

En del for Holland særegne fartøjer må fremhæves som nogle af museets bedste objekter. For eksempel „Hoved-jagterne“ (Kop-jacht), der har fået deres navn på grund af det på ror-hovedet anbragte udskårne figur-hoved. De hører til „Bojer'ne“ og var gennem 1700- og 1800-tallet benyttede som lyst-fartøjer. En af modellerne fra begyndelsen af 1700-tallet viser smukt malede ornamenter på bov, sider og sværd, der for denne som for andre hollandske båd-typer er noget ganske specielt, eftersom de kun brugtes i Holland. Disse sværd, et på hver side af fartøjet, tjente til at forhindre adriften under sejlads på kanalerne og søerne, når der krydsedes. Agten for masten er en kahyt med opretstående skylight og for og agter et cockpit. På ror-hovedet er anbragt en skulptur af et menneske-hoved tjene-nde som udsmykning. Monogram på sværdene viser ejer-forholdet, nemlig den bayerske kurfyrste Carl Albert, hvis far var landshøvding over de sydlige Nederlande 1700-1714. Højest sandsynlig stammer modellen fra den



„Fløjte“ fra midten af 1600-tallet.

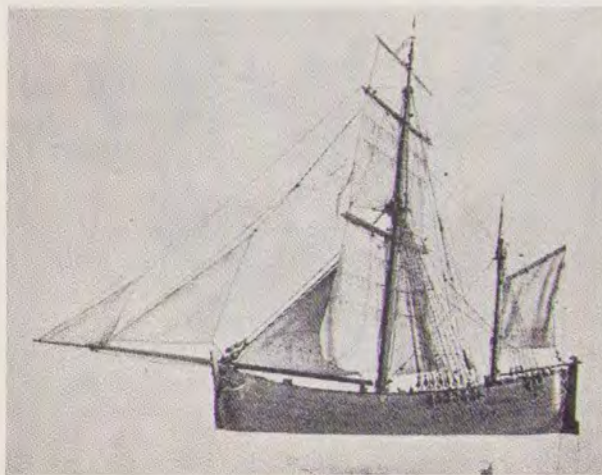
tid, hvor udenlandske fyrster lod deres lystfartøjer bygge i Holland. Modellen sekunderes af en tegning til „Hoved-jagt“ udfærdiget i 1752 af den amsterdamske skibstømmermand *Willem van Genth*, der havde haft den engelske skibs-bygningsmester *Thomas Davis*, fra 1727 ansat ved orlogsværftet i Amsterdam, som læremester. Ifølge oplysninger på planen fungerede disse jagter som *regerings-fartøjer*, hvilket vil sige, at de benyttedes af statsmænd og lignende højtstående personer til repræsentations-sejladser.

En lignende model viser den yacht, som i 1703 byggedes i Rotterdam til *Johan Wilhelm*, kurfyrste af Pfalz, og således bestemt til at fare på Rhinen. Agterst har den en kahyt med 2 store vinduer i siderne og 2 agter samt rig udenbords udsmykning. Sejlføringen svarer omtrent til vor tids lyst-yachter. En af spejlets prydelser er det kurfyrstelige våben-skjold, der er omgivet af insignierne fra henholdsvis „*St. Hubertus*“ og „*Den gyldne Vlies*“ orden, alt i alt et meget smukt billedskærer-arbejde.

Så er der modellen af en „*Staten*“ eller „*Heeren*“-jagt (repræsentationsfartøj) fra 1761, der afviger fra de ældre „*Staten*“-jagter ved rorkonstruktionen, idet rorhovedet er ført op over kahytstaget, så rorpinden kunne anbringes over kahytten i modsætning til de ældre jagter, hvor den var anbragt under dørken. Ved at anbringe den over kahytstaget kunne man sænke dørken i kahytten og derved få mere højde i denne.

En anden model af en „*Staten*“-jagt fra 1600-tallet. De var oprindeligt forsynet med sprydsejl, der omkring 1660 forandredes til fast gaffelsejl, sådan som modellen viser. Den svære gaffel toges sjældent ned, idet sejlet bjærgedes ved hjælp af givtove, idet man med disse halede det ind til gaffel og mast. Man mindskede sejl ved at tage bonnetten af (som det er vist på modellen). Denne fremgangsmåde til at mindske storsejlets areal var i brug på flodfartøjer endnu i 1800-tallet.

Model af en „*Vlaardingen*“-lugger fra 1892. De første luggere blev indført til Holland fra Frankrig i 1865 og havde den originale franske luggerrig med 3 master, hver med et luggersejl.



Koffardi-huggert fra 1768.

De fartøjer af denne type, man byggede i Holland, blev rigget noget anderledes, d. v. s. de fik ketchrigning. Disse luggere, som anvendtes til sildefiskeri i Nordsøen, fortrængtes efterhånden af damp-trawlerne.

En forgænger til luggerne var „*Haringbuisen*“ (sildebussen). En model fra ca. 1800 viser, hvorledes de så ud: Skroget er plump bredt for og agter, og oprindelig førte den 3 master hver med et råsejl, men i begyndelsen af 1800-tallet blev riggen forandret til huggertrig, som det også er vist her på modellen, d. v. s. stormasten placeret midt i fartøjet og en lille mesanmast agter, begge med råsejl. Dog førte den fra stormasten 3 forsejl som vist på et meget langt spryd, der støttede sig til stormasten, d. v. s. fok, klyver og jager. Sammen med huggerterne var „*Buis*“-erne de af hollænderne benyttede fartøjer for silde-fiskeri, indtil de i midten af 1800-tallet fortrængtes af luggerne og slupperne, der begge var af fransk oprindelse. I deres agter-stævn førte „*Buis*“-erne våbnet for byen Ripp, som dengang var et betydeligt centrum for silde- og hval-fangst.

En koffardi-huggert, som modellen fra 1768 viser, var et fartøj, der anvendtes til såvel fragt som fiskeri. Den sidste fiskeri-huggert, der gik på fangst, var fra Ijmuiden og lagde op i 1836. Modellen viser den specielle huggertrig, med stormasten midt i fartøjet og med 3 råsejl, og en lille mesanmast agter med et gaffelsejl. Huggerten hører til de ældste fartøjstyper i Holland, idet de kendtes allerede i middelalderen under forskellige navne såsom *hoecscepe*, *houckboots*, *houchers* etc. Betegnelserne menes afledt af de håndliner, som anvendtes til fangst af torsk.

„*Båd-skib*“, 3/m, fra anden halvdel af 1700-tallet, brugtes hovedsagelig til hvalfangst. Særkendt for dem var den runde agter-stævn med det brede forsirede spejl. I det hele minder de noget om „*Fløjte-skibene*“, hvilke dog havde bordene mere indtrukne. Under hvalfangst blev der lagt en svær bjælke henover agter-skibet, til hvilken man fastgjorde sluppernes agter-takkel. De var anbragt to over hinanden på begge sider af fartøjet.

„*Kuf-fartøj*“ som i Holland i 1700 og første halvdel af 1800-tallet anvendtes i den udvidede kyst-fart. Modellen viser galeaserig, sådan som disse kuf'er oprindeligt og almindelig havde det. Senere fik man både 2/m og 3/m kuffer.

En model visende et fartøj parat til at løbe af stabelen i 1838. Ved første øjekast får man det indtryk, at modellen må være forkert anbragt på stabelen, eftersom skibet har agter-enden øverst. Men det er nu rigtigt nok, for under hensyn til Hollands gennemgående ringe vand-dybde, lod man modsat udlandet sine nybygninger sætte i vandet på denne måde lige indtil ca. 1850.

„*Groninger-galliot*“ fra 1800-tallets sidste halvdel. Disse skibe, der gik i udvidet kyst-fart, byggedes langs Winschoten dyb, og deres størrelse var afpasset efter de faste broer i Groningen, som de efter deres søsætning skulle passere. Det var ejendommelige fartøjer, idet forskibet mindede om en skonnert og agterskibet om en kuf eller galliot. Normalt førte de kun skonnert-



„Zoomak“ fra første halvdel af 1800-tallet.

sejl, men hvis lejlighed gaves, sættes der rå-sejl på for-toppen.

Af museets øvrige ting kan nævnes: Nogle modeller af clipper-barkskibe bygget i Nieuwendam 1875-85, „skøjter“, redningsbåde, en frisisk „*Palingschuit*“ (åle-skøjte) med dam (fra 1700-tallet), som brugtes til transport af fisk til London, et særpræget fartøj, den hollandske „*Zoomak*“, der med sin flade forstævn samt skrog iøvrigt minder om en ark. Endvidere grej såsom talje-blokke, mergelspir med mere.

En tingest, der ved første syn minder om et møbel fra et af nutidens funkis-hjem, viser sig at være en rednings-stol af amerikansk oprindelse.

Også modellen af et par meget flotte og store lyst-yachter, den ene med 2 master, fra vor tid støder man på. En model af en hjuldamp fra 1852, „*Soembing*“ kaldet, oplyser, at nævnte skib af Hollands konge, *Wilhelm III*, blev skænket i 1855 til den japanske kejser som et udtryk for den ære, der var blevet Holland til del, fordi det havde ydet sin bistand til opbygningen af den japanske flåde.

Af jern-koffardi-skibe har Amsterdam-museet i forhold til andre museer ikke ret mange modeller, derimod en del damp-krigsskibe fra den nyere tid, mellem hvilke ses en u-båd fra 1905, Hollands første, hvis sælsomme skrog nærmest har form som en karpe-fisk!

Den ældste skibs-model, som museet har, er fra 1560 og repræsenterer et karavel-lignende 3/m hollandsk skib under sejl. Det ville være højst urigtigt at sige, at det har noget med linjer at gøre. Så klodset virker skroget med sit smalle, høje forskib og lange, høje agterskib (agter-kastel), et levn fra middelalderen. Det mest

mærkelige er dog, at der på skrogets begge sider lige over vand-linjen er malet en inskription, hvis første ord i dansk oversættelse lyder: „*Grib til våben* — —“

Nogle genstande af svært sølv: et par lyse-stager og nogle dåser i en montre udgør de ting, som Schout bij Nacht, *Isaac Sweers*, tog fra sin slagne fjende, den engelske admiral *Ayscue*, efter 4-dages-slaget 1666. På dets tredje dag måtte den engelske flåde vige fra sin kyst, hvorefter „*Royal Prince*“, *Ayscue*'s flagskib, løb helt op til Galloper-Bank, hvor det indhentedes af „*Gouda*“, der var under kommando af *Sweers*. Han fik af *Ayscue* overgivet nøglen til dennes service og dermed adgang til de ovennævnte genstande. De er som så mange andre af museets objekter en gave fra private.

En stor sølvpokal har også sin særlige historiske baggrund. Den er skænket af passagererne på dampskibet „*India*“ til dets fører, hvilket tilligemed andre oplysninger fremgår af en i den graveret inskription. I 1842 gjorde „*India*“ som det første dampskib en rejse fra Suez til Kalkutta med den særlige indledning, at dets passagerer, der med andet dampskib var ankommet til Alexandria, måtte rejse over land til Suez og altså foretage den såkaldte „overlandmail“. Senere gik rejserne så langt som til Ceylon og Singapore. Ellers havde „*P. & O. Company*“ allerede i 1840 åbnet en linje direkte fra Southampton til Bombay, og fra 1846 kunne man een gang pr. måned nå fra Suez til Singapore med dampskib.

Blandt de gamle nautiske instrumenter er en „*Jacobs-stav*“, en „*Davis-quadrant*“ og et „*Sø-astrolabium*“ de mest bemærkelsesværdige.

Sluttes i næste nr.



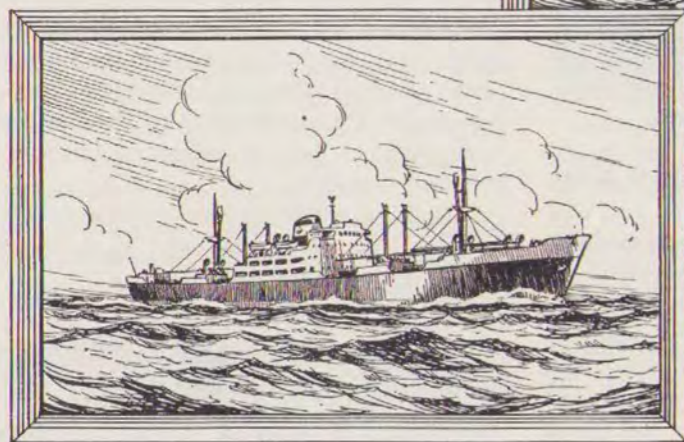
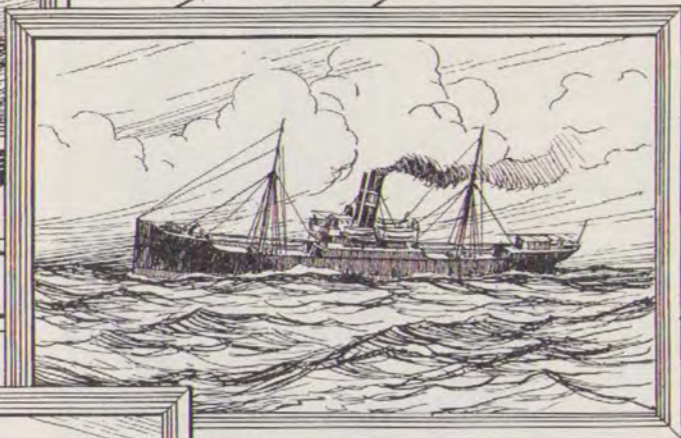
Hollandsk 3/m fra 1560.

AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE-DAMPKIBSSELSKAB
FREDERIKSGADE 17
KØBENHAVN K



GENNEM

H. SCH - P.

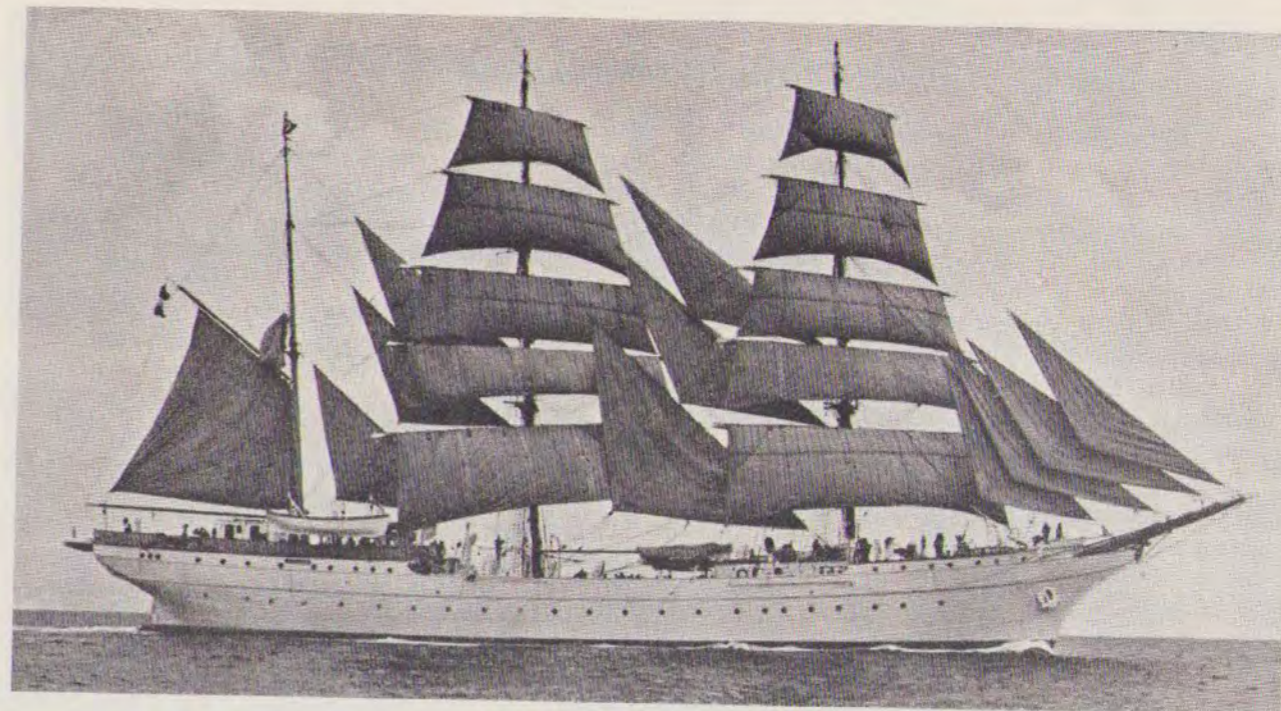


GENERATIONER

HAR DE
OVERALT PAA HAVET
FAAET

fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER



Også den gik ned

Trods „Niobe“s tragiske skæbne havde den tyske marine ikke i sinde at droppe sejlskibs-uddannelsen. Allerede i 1933 løb et nyt og større sejlskoleskib af stablen hos Blohm & Voss. En stor del af de penge, der blev betalt for det nye skib, var indsamlet af den tyske befolkning som en gave til marinen.

Det store, nye skoleskib, som ses på billedet, hed

„Gorch Fock“ og var på 1354 deplacement-tons. Sejlarealet var på 1800 kvm.

Mærkeligt nok mødte „Gorch Fock“ sin skæbne samme sted som forgængeren, nemlig i Østersøen. Det skete i slutningen af krigen. Måske kan nogle af læserne fortælle om de nærmere omstændigheder ved forliset?

Jack Tar.

LÆS HER!!!

Efter samråd med en del søfarende udgiver vi i år for første gang **Dansk Søfarts-årbog og kalender 1954**; en bog, som vi mener skulle kunne afhjælpe et længe følt savn blandt alle søfarende.

Bogens første udgave markeres ved et smukt billede af H. M. Kong Frederik IX og oplysninger om kongehuset, og efter nogle få almindelige, men nødvendige oplysninger om fest- og flagdage, følger en kort oversigtskalender, og endelig logbogen, som netop skulle gøre årbogen så værdifuld for enhver søfarende. Herefter følger 8 internationale søkort og ikke mindre end 12 detaljerede distancetabeller omfattende de vigtigste havne i alle verdensdele. Endvidere forefindes sammenligningstabeller over almindelige europæiske længdemål, omsætningstabeller fra engelske mål til metersystemet m. v., fremmede møntsystemer, de sidst kendte kurser for fremmede møntsorter, internationale tidsangivelser, samt en del oplysninger om post-, telefon- og telegramtrafik. 12 profiltegninger af moderne danske skibstyper har også fundet plads i bogen.

Bogens tekstbidrag omhandler „Søens data og begivenheder i 1953“ af G. Honnens de Lichtenberg og „Søfartens kontaktsystem“ af kaptajn Kaj Lund.

Herefter følger regnskabsblade for søfarende, et for hver måned, samt nyttige adresser, nogle sømandssange etc. etc., alt i alt detaljer, som har interesse for snart sagt enhver, der gør tjeneste i et skib.

Bogen måler 10 x 16 cm, har 208 sider og er indbundet i smukt pluviusin-bind med guldtryk. Prisen er 10,85, frit tilsendt indenfor landets grænser mod postopkrævning. Forær Dem selv denne værdifulde bog og send os et brevkort med tydeligt navn, stilling og adresse, eller telefoner til C. 14 185, og vi vil omgående sende Dem bogen.

FORLAG ERIK BOHSE

LÆDERSTRÆDE 32-34 - KØBENHAVN K. - CENTRAL 14 185

International Fishing Boat Congress 1953

Under FAO's auspicer har der i dagene 12.-16. oktober været afholdt en international „fiskefartøjskongres“ i Paris. Ing. Knud E. Hansen var en af kongressens danske deltagere, og i en samtale med „Vikingen“ fortæller han her lidt om, hvad der skete i Paris:

„Der deltog ca. 150 mennesker i møderne,“ fortæller ingeniøren. „De danske deltagere var E. Andersen og B. Boisen fra Motorfabrikken Bukh, A. Petersen og K. Rosenthal fra B. & W., S. Sørensen fra Motorfabrikken „Dan“, ing. Højsgaard fra „Hundested Motorfabrik“ og så mig selv.

Der blev holdt 60 foredrag, og dem kunne vi naturligvis ikke nå at høre allesammen, hvorfor stoffet og deltagerne var inddelt i grupper. Jeg påhørte selv 19 foredrag om emnet „fiskerbådtyper“. Men for hver gruppe var der en rapportør, som bagefter gennemgik de vigtigste ting for os i de foredrag, vi ikke havde haft lejlighed til at overvære. Iøvrigt havde vi fået udleveret foredragene skriftligt, så vi kunne få lejlighed til at diskutere og komme med spørgsmål inden for alle emner.

Kongressen, der iøvrigt vil blive gentaget for amerikanske og canadiske eksperter i Miami i dagene 16.-20. november, var fint tilrettelagt, og en dansker, Mogens Jul fra FAO, havde et stort arbejde som kongressens generalsekretær. En anden af de danske deltagere, herr Andersen fra Bukh, holdt iøvrigt et meget interessant foredrag om motorer i fiskerfartøjer.

Mange af foredragene var meget indgående og lærerige. Bl. a. fremgik det, at de mindre amerikanske fartøjer er meget primitive i forhold til vore. Vi hørte også et foredrag om hollandske fiskerfartøjer, og disse både nærmer sig meget til de skandinaviske, hvilket også blev nævnt.

Et andet foredrag omhandlede såkaldte „beech landing crafts“, altså fartøjer, der svarer til vore vestkyst-både. Foredraget blev holdt af nordmanden Hans K. Zimmer, der iøvrigt omtalte de danske fartøjer med fuld honnør. Han omtalte også de spilarrangementer, der anvendes af fiskerne ved Jyllands vestkyst, og som er meget forbilledlige. Finlands repræsentant, Erik Estlander, der som bekendt er bosat i Danmark, fremkom iøvrigt med et interessant indlæg med fotos visende en lille forsøgsbåd, han har konstrueret. Båden er forsynet med hjul, så den selv kan køre op på stranden. Selv om eksperiment-båden vakte interesse, mente man, at systemet var for kostbart og noget uhensigtsmæssigt.

Det er min overbevisning, at de danske fartøjer af beech landing typen har store chancer også i udlandet, og jeg har selv konstrueret et sådant fartøj fornylig til et af Middelhavs-landene.

Et af de foredrag, jeg lærte mest af, blev holdt af svenskeren Jan-Olof Traung, en søn af direktøren for søfartsmuseet i Göteborg. Han fortalte om nogle model-forsøg med fiskefartøjer af varierende type. Nogle af

forsøgene havde han selv udført. Andre var blevet udført af FAO, men desuden omtalte han erfaringer, der var blevet indhøstet ved forsøg andre steder. Nordmanden Niels Christian Astrup fra skipsmodelltanken i Trondheim viste en film om skandinaviske fiskerfartøjers sødygtighed. Det er mit indtryk, at man ude i verden ikke er tilstrækkeligt informeret om de skandinaviske fartøjers gode egenskaber. Hvis disse skibe modificeres efter de lokale forhold rundt om i verden, vil de have meget store chancer i det fremmede. Dette bevises bl. a. af motoryachten „Gerda“, som for et par år siden byggedes herhjemme til general Johnson i USA. „Gerda“ er netop bygget efter forbillede af de danske Nordsø-kuttere. Skibet har været både ved Grønland, Labrador og Vestindien. I et brev til mig skrev generalen bl. a. om Grønlands-turen, at „Gerda behaved magnificiently. I believe she is the greatest little ship in the world!“

En af grupperne beskæftigede sig med problemet „maskiner, propeller og spiludrustning“. Her lagde jeg mærke til, at man mange steder er ved at gå over til indstillelige propeller til trawlere og vil tage produktionen af sådanne propeller op. Man nævnte det som noget helt nyt og exceptionelt, og så er det dog sådan, at vi herhjemme har anvendt indstillelige propeller til fiskernes fartøjer lige siden århundredskiftet! Desværre blev denne kendsgerning ikke slået tilstrækkeligt fast dernede i Paris.

En tredje gruppe beskæftigede sig med emnet „factory ships“, og her var Mogens Jul rapportør for os. Emnet interesserede mig meget, fordi vi har beskæftiget os en del med det herhjemme. Men det var forholdsvis få nyheder, der kom frem. Det meste af det, der blev draget frem, havde tidligere været bragt i fagpressen.

Alle de mange foredrag har vi hver fået en afskrift af, og først nu får vi lejlighed til at fordøje stoffet rigtigt i ro og mag.

Forøvrigt er det meningen, at sådanne kongresser også skal afholdes ind i fremtiden, og det forekommer mig naturligt, om Danmark blev arrangør af det næste store møde,“ slutter Knud E. Hansen. O. L.



Den danske vestkysttype, der omtales så rosende på kongressen.



Igen en dansk succes i Paris

B. & W. får fransk datterselskab.

Burmeister & Wain var også i år repræsenteret på den store søfartsudstilling „Salon Nautique“ i Paris. Udstillingen er som bekendt international, og mange udenlandske verdensfirmaer deltager. Men atter i år var B. & W.s den største enkeltstand, og alle gæsterne var enige om, at den også var den smukkeste. Udstillingen åbnedes af præsident Vincent Auriol, der naturligvis også aflagde den store danske stand et besøg.

B. & W. afholdt en frokost for sine mange venner og forretningsforbindelser i Frankrig, og under frokosten oplyste direktør, civilingeniør Niels Munck, at Burmeister & Wain og dets licenshavere nu ligger inde med ordrer på 51 skibsdieselmotor-anlæg med turbochargere med en samlet effekt på mere end 530.000 i.h.k. Mellem de skibe, der får de nye B. & W.-anlæg om bord, er flere tankskibe på 32.000 tons. Turbocharge-systemet, som er en milepæl i skibsmaskineriets historie, har vakt umådelig begejstring ude i verden, og som en følge heraf har B. & W. oprettet et datterselskab i Frankrig. Det får hjemme i Rue de la Pépinière no. 26 i Paris under navnet „Burmeister & Wain France (Société a responsabilité limitée).“

På det store billede ses et udsnit af B. & W.s elegante Paris-stand, og på det andet billede beser præsident Auriol en af B. & W.-modellerne sammen med direktør Munck.



„Macquarie“ blev hulk

I sidste nummer udlovede vi tre bøger til den af vore læsere, der indsendte de mest fyldestgørende oplysninger om fuldskipet „Macquarie“'s skæbne. Det brev, som vi bringer herunder, er skrevet af Knud Schwalbe og er meget udtømmende.

„Macquarie“ blev bygget som jern-passagerskib i 1875 og havde da navnet „Melbourne“. Det var den sidste af Green's Blackwall Line's sejlskibe. Det var en fuldrigger og siges at have været datidens fineste jernfuldskip, dog tror jeg, at hvad linier og rejsning angår, blev det med stor margin overgået af 4-mast-barken „Port Jackson“. Aldrig tidligere eller senere har jeg set så smukt et skib som det sidstnævnte. „Port Jackson“ var bygget af jern i 1882, men blev desværre offer for en tysk torpedo på 51° N - 16° W den 28. april 1917.

„Melbourne“'s tonnage var 1857 tons, længde 269,8 feet, største bredde 40,1 feet og dybtgående 23,7 feet. Den blev bygget som en „Blackwall Frigate“ til Green i London. Den havde et meget langt agterdæk af hensyn til passagerkamre og var, som billedet i „Vikingen“ viste, portmalet. Skibet havde aldrig nævneværdige uheld på sine rejser. Det var en ret hurtig sejler og ligger for fire rejser med et gennemsnit på 95 dage fra Australien til U.K. På en af disse rejser var gennemsnitsfarten gennem 17 døgn 300 miles i døgnet. Engang blev det forbisejlet i de sydlige tropebælter af den meget hurtigere sejrende „Berean“. Sidstnævnte nåede dog først at komme ind til Launceston Tasmanien små tre dage før, „Melbourne“ ankom til Hobson Bay. „Melbourne“'s rejser gik alle til Australien i uldfarten.

I 1888 købtes skibet af Devitt & Moore, der gav det navnet „Macquarie“. Senere blev kadetterne fra skibene „Harbinger“ og „Hesperus“ sat om bord i fuldriggeren, der altså på den måde blev skoleskib. I 1897 blev „Macquarie“ solgt til Norge og kom da til at hedde „Fortuna“. Nordmændene sløjfede ræerne på mesanmasten, så skibet blev til en 3-mastet bark. I 1903 blev det flotte skib solgt til Fa. Lund, der anbragte det i en australsk havn som store-hulk. Jeg har selv set skibet

dernede, men jeg er ikke sikker på, hvilken havn det var. Jeg ved ikke, om skibet eksisterer mere, men det er tænkeligt.

Et par af skibets rejser er her anskueliggjorte: Afgang fra Melbourne 18-11 1878 — ankom til Prawl Point 16-2 1879.

Afgang fra Melbourne 29-10 1880 — ankom til London 31-1 1881.

Afgang fra Melbourne 12-12 1883 — ankom til London 18-3 1884.

Som man vil se, var det ikke alene hurtige, men også regelmæssige rejser, — og tilmed i den vanskeligste fart, nemlig fra Australien til Europa.

De venligste hilsener
Knud Schwalbe

Vi kvitterer for det gode svar med at sende tre bøger. Vi kan yderligere tilføje, at byggesummen for skibet var 42.000 pund sterling. Herr Sewalbe kan ikke huske, hvilken australsk havn, „Macquarie“ gjorde tjeneste som hulk i, men kaptajn Bom fortæller, at det var Sidney i New South Wales. Videre fortæller kaptajnen, at det før så stolte skib netop nu er blevet sænket ud for den nævnte havn.

Jack Tar.

Angående „Venayagasowpakialetchemy“

Kære Jack Tar!

Jeg ser i „Vikingen“ april 1953, at De gerne vil vide lidt om skibet „Venayagasowpakialetchemy“.

Det var en lille træbark på 335 b.r.t., bygget 1920 i Valvettiturai og hjemmehørende i Jaffna. Den var i fart (risfart) i 1937 — havde enkelte mærsejl som de fleste indiske sejlskibe. Navnet betyder „Venayaga, givveren af alt fordelagtigt“. Venayaga er en indisk gud, søn af Vishnu og Lakshmi.

Mon nogen af „Vikingen“'s læsere kan oplyse, om skibet stadig er i fart, og om der er andre indiske sejlskibe i fart? I 1937 blev der bygget en barkentine, der fik navnet „Parvathavarthaniamma“ — og da var der en hel del indiske sejlskibe i fart.

Venlig hilsen
O. Kure
Assens

Brevskriveren synes at være kyndig i det indiske sprog, og derfor kan vi måske også få ham til at fortælle os, hvad det sidste, halsbrækkende (eller rettere tungebrækkende) navn betyder? Ifølge Lloyd's Register, hvor jeg har set efter, er „Venayagasowpakialetchemy“ stadig i fart.

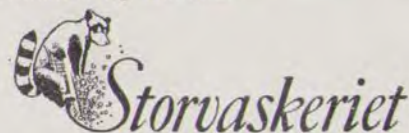
Jack Tar.

Skibsfarten stiller store krav til hygiejnen

og disse løses i København af

STORVASKERIE

Næsten alle rederier, såvel store som små, anvender allerede Storvaskeriet's nye form for skibservice, bl. a. Det Østasiatiske Kompagni, Moore & Mc Cormack og Hetland.



Tlf. SØborg 4711

— det dufter af renhed —

A/s Dampskibsselskabet VENDILA

KØBENHAVN V. · DAGMARHUS
TELEFONER: C. 2537 - 2538



Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. november 1953



Medlemmer

En ny gasturbinekonstruktion

England venter sig meget af en ny gasturbinekonstruktion, som ventes at revolutionere maskineriet på skibe. Efter 7 års forskningsarbejde og eksperimenter har redere og deres repræsentanter samt andre teknikere været indbudt til at komme og besigtige den første model samt gøre bestillinger. Gasturbinen er fremstillet på Pametrada Research Station i Wall-benytte gasolie ville blive altfor dyrt til at gøre den konkurrencedygtig. Gasolie koster nu 11 pund og 10 shilling pr. ton, medens den urene olie, som regnet efter vægt er lige så effektiv, kun koster 7 pund og 10 shilling pr. ton. Eksperimenter finder sted for at finde en passende tilsætning til den billige olie, så den kan anvendes trods forureningerne, og man venter

Skib af helt ny type til handelsflåden

Verdens første specielt byggede gas-tankskib

Flaskegassen har efter krigen vundet en kolossal udbredelse næsten over alt i verden, bl. a. i Danmark. Den gas, der fyldes på flasker, er en blanding af stofferne propan og butan, som er noget af det første, der skilles fra ved raffineringen af råolie.

Man har længe kendt til begrebet gas-tankskibe. Amerikanerne var vistnok de første, der indførte sådanne skibe, men også herhjemme har vi allerede i nogen tid haft et gas-tankskib, nemlig m/s „Kosangas“. Men både de udenlandske og det lille danske skib af denne art er almindelige fragtskibe, der er bygget om til formålet. I oktober måned så verdens første til gastransport specielt byggede skib dagen lys. Skibet er dansk, tilhører A/S Kosangas og hedder m/s „Rasmus Tholstrup“.

På sin jomfru-rejse anløb „Rasmus Tholstrup“ København og lagde til kaj i Tuborg havn, hvor „Vikingen“ havde lejlighed til at bese det. Skibet er bygget af A/B Marstrands Me. Verkstad til Bureau Veritas klasse + I 3/3 L L.I ICE. Det usædvanlige skib er bygget med poop og back og har følgende hoveddimensioner:

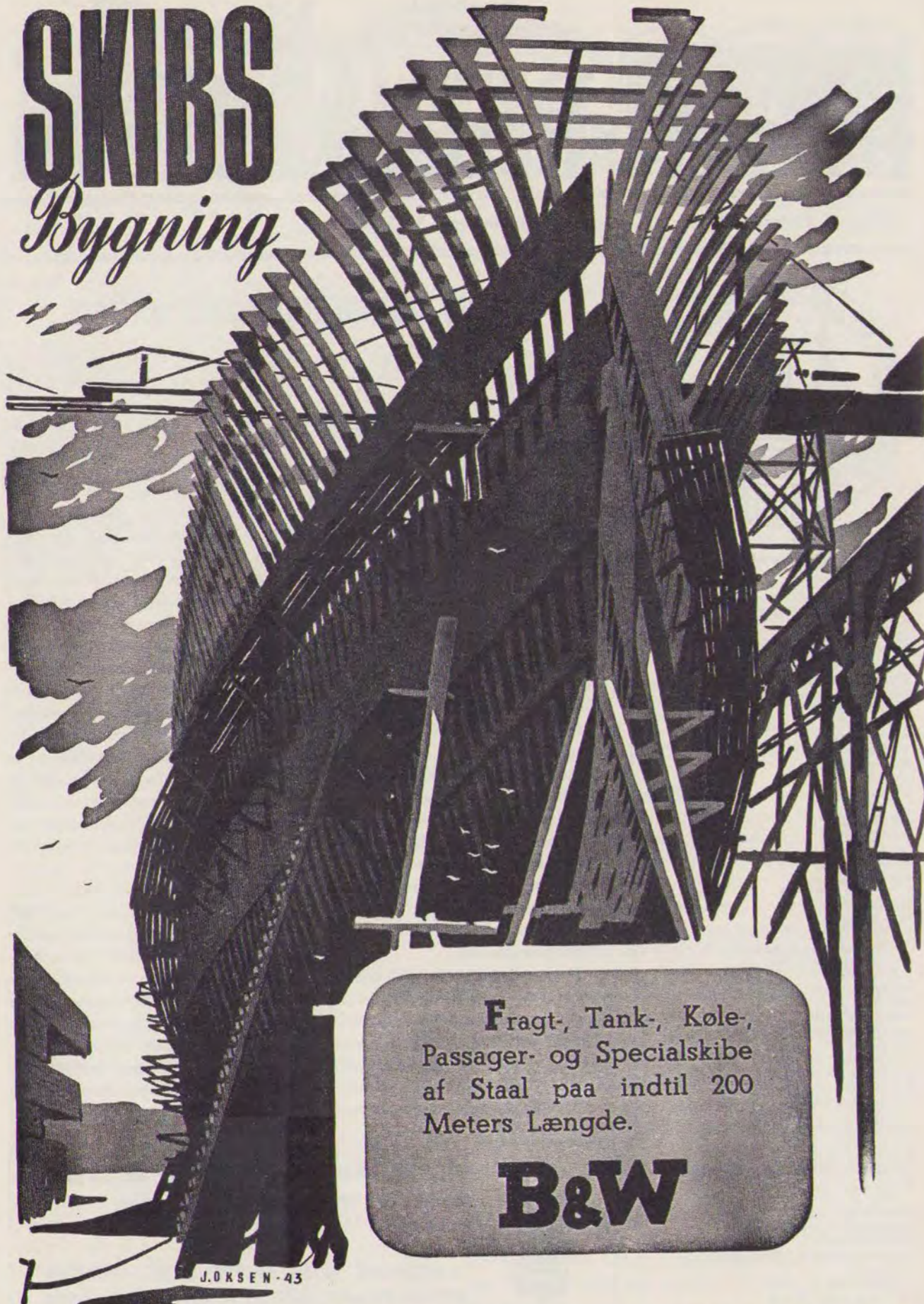
l. o. a.	50,35 m
l. p. p.	45,85 m
bredde på spant	10,06 m
dybde til hoveddæk	4,27 m
dybgang	3,66 m
tonnage	499 tons
fart	10,5 knob

M/s „Rasmus Tholstrup“ kan laste 320 tons flydende gas i 12 opretstående beholdere, som hver er 7,2 meter høje og har en diameter på 3,3 meter. Tankene er meget stærke og skal kunne tage et tryk på 17½ atmosfære. De er imidlertid blevet gennemprøvet med et tryk på 28 atmosfære. Tankene er leveret af Ruhrstahl AG's værk Heinrichshütte i Tyskland og er aftaget af Bureau Veritas efter udglødning, røntgenfoto-grafering og trykprøve. De er udrustet med sikkerhedsventiler, hvis afgang er ført til mastetoppen. Foruden normale stål-godsventiler er der indbygget hurtiglukkende, hydraulisk styrede ventiler, således at der fra et centralt sted kan åbnes og lukkes for samtlige tanke på een gang.

„Rasmus Tholstrup“ skal hente sine laster i udlandet og navnlig i Rotterdam samt hos Svenska Skifferolje A/B i Örebro og Kopparrans Olje A/B i Göteborg. Når skibets tanke er fulde, er der for mellem 3 og 400.000 kroner gas ombord. Skibets lasteevne svarer til et helt års forbrug af gas i Frederikssund og Frederiksværk tilsammen — eller ti gange den gasmængde, der rummes i den store, nye gasbeholder i Mørkhøj. A/S Kosangas henter også en del flaskegas i Østtyskland, men denne gas befordres udelukkende med tankvogne.

M/s „Rasmus Tholstrup“ vil kunne betjene firmaets store fyldestationer i Middelfart, Århus, Nørresundby og Køge, medens Nykøbing F. og Nexø stadig vil

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

Gasturbinen egner sig fortræffeligt til skibsbrug, forklarer sir Philip Johnson. Når bestillingerne kommer, skal den bygges af de 20 firmaer, som har finansieret Pametrada.

En sælger jubilerer



Salgschef Svend Andersen.

Salgschef Svend Andersen kan den 2. november fejre sit 25 års jubilæum hos firmaet Georg E. Mathiasen, og han kan dermed se tilbage over et virksomt arbejdsliv i hygiejnens tjeneste.

Hele udviklingen fra håndværk til industri i f. eks. vaskeribranchen har fundet sted i de 25 år, hvor Svend Andersen har virket hos GEM, og han har ved sit jubilæum den glæde at kunne konstatere, at de maskiner, han har bragt ud på markedet, har været medvirkende til fagenes højnelse og til at skabe velstand for kunderne.

Sin oprindelige handelsuddannelse fik Svend Andersen hos Burmeister & Wain, og senere erhvervede han en effektiv varekundskab gennem skadetaksering for havariagenturet Theo Koch & Co.

Ved sit jubilæum står Svend Andersen midt i arbejdet, og at han er populær både indenfor sit firma og blandt kunderne, vil han nok få at mærke gennem talrige gratulationer, hvortil vi følger vor.

Søsætning for rederiet „Solnæs“

Ved Husumer Schiffswerft er den 10. oktober søsat en motorcoaster for rederiet „Solnæs“. Skibet, der har fået navnet „Lynæs“, er konstrueret af Knud E. Hansen. Det har følgende dimensioner: L. o. a. 48,77 m, bredde 8,84 m og dybde til hoveddæk 3,66 m. Dødvægtstonnagen bliver 725 tons og bruttotonnagen lidt under 500 tons. „Lynæs“ bliver det første skib, der udrustes med en maskine af Alpha Diesels store type. Motorens 480 b.h.k. vil give skibet en fart af ca. 10 knob. Skibet vil blive sat ind i farten med tændstiktræ fra Finland til Danmark.



KNUD E. HANSEN

Consulting Naval Architects
Marine Engineers

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

Søsætning i Helsingør

Fredag den 9. oktober 1953 søsattes det første af to dieselmotor-fragtskibe, som A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab har under bygning ved Helsingør Skibsværft.

Skibets hoveddimensioner er:

Længde mellem p. p.	114,3 m
Bredde på spant	16,3 m
Sidehøjde til shelterdæk	10,1 m
Dybgang	6,9 m
Bæreevne	6200 ts. d.w.

Maskineriet består af en ottecylindret totakts enkeltvirkende krydhovedmotor af Helsingør Skibsværfts fabrikat type B & W 862-VFT-115 udviklende ca. 5400 HK ved ca. 140 o/m, som skal give skibet en fart af 15 knob. Desuden er installeret tre 4-takts hjælpemotorer.

Skibet er bygget til British Lloyds' højeste klasse.

13.500 tons tanker fra Frederiksstad

Den 15. oktober afleverede Frederiksstad Mek. Verksted i Norge et 13.500 tons motor-tankeskib til Smith Sørensens Tankrederi A/S, Arendal. Skibet, der fik navnet „Orator“, er udrustet med en 4.500 b.h.k. diesel-motor.

Vi holder
os til



ESBJERG TOV

^M/_T Tank Queen

Fra Kockums Varv i Malmö afleveredes den 6. oktober tankmotorskibet „Tank Queen“ til Skibs A/S Victoria (Sig. Herlofson og Co.), Oslo.

„Tank Queen“ har følgende hoveddimensioner:
Længde overalt ... 187,7 m
Længde mellem perpendiculariteterne ... 173,4 m
Største bredde på spant 23,5 m
Dybgang på fuld last 9,7 m
Dødvægt 24.200 tons



„Tank Queen“ prøvesjiles.

Fremdrivningsmaskineriet består af en otte-cylindret, totakts, enkeltvirkende Kockum MAN dieselmotor, der ved 115 omdrejninger pr. minut udvikler 7.200 a.h.k. og beregnes at give skibet en fart på 14 kn fuldlastet på prøvetur.

Skibet er bygget til højeste klasse i Det Norske Veritas som helsvejst, langskibs spantet tankskib med to langskibs skodder. Det har et tankindhold på 34.100 m³, fordelt på 24 forskellige tanke, som er delt i tre grupper af kofferdamme.

Til pumpning af lastolie findes i to pumperum ialt fire dampdrevne lastoliepumper, hver med en kapacitet på 425 tons pr. time. Dampen til disse pumper såvel som til spil, ankerspil, varmespiraler i lastolietankene og varmeledning i apteringen, tages fra to dampkedler i agterkant af maskinrummet med en sammenlagt hede-flade på 550 m² og et arbejdstryk på 12,5 kg/cm². Desuden findes en mindre udstødsgaskedel for til søs at kunne udnytte en del af varmen i hovedmotorens udstød.

I forskibet foran for lastolietankene findes et tør-lastrum på 1025 m³ og en højtank for ballast og bunkerolie. Denne tank sammen med en højtank foran for maskinrummet og bundtankene under maskinrummet rummer 1500 tons bunkerolie, hvilket med normalt

brændelsesforbrug svarer til 52 etmåls uafbrudt gang. Mandskabsapteringen findes i hytten med enmandskamre for alle undtagen drengene, som ligger to og to, medens maskinisterne har kamre i dækshuset på hyttedækket og bådédækket agter, og styrmændene bor i dækshuset på brodækket midtskibs. Kaptajnens og rederens aptering er i dækshuset midtskibs på bådédækket.

Messer og opholdsrum findes for de forskellige besætningskategorier, officerer, underofficerer, økonomipersonale og mandskab. Foruden de sædvanlige vaskerum findes også en finsk badstue og et vaskeri med moderne vaskemaskiner.

Apteringen ventileres mekanisk gennem ventilationskanaler og er i det hele taget af høj standard.

„Tank Queen“ er det største og desuden det første norske skib, der er forsynet med Cargo-Caire anlæg. I en udbygning agten for maskinkappen på bådédækket findes anlægget, der omfatter ventilatorer, tørrere (regeneratorer) etc. Anlægget affugter automatisk luften i alle lasttanke og kofferdamme.

Skibet er udrustet helt moderne i alle retninger med bl. a. de nu sædvanlige navigationsinstrumenter radar, gyrokompass med selvstyrer, ekkolod, SAL-log og radiopejler foruden radioanlægget.

sagerskib svarende til international fart i udvidet kystfart. Det er enkeltskruet med 4 dæk, hvoraf 2 er gennemgående. Forstævnen er fremfaldende af „soft nose“ typen, og agterskibet har krydserhæk. Maskineriet er anbragt midtskibs.

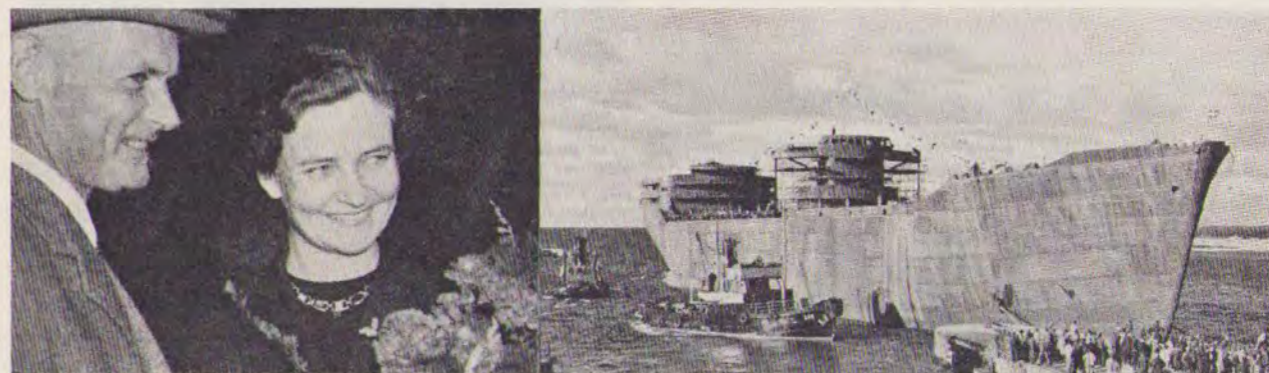
Skibets hoveddimensioner er følgende:

Længde overalt	53,136 m
Længde mellem p.p.	48,107 m
Bredde	10,490 m
Sidehøjde til øverste dæk	6,720 m
Sidehøjde til hoveddæk	4,420 m
Lastet middeldybgang	3,429 m
Bruttotonnage	ca. 1100 tons
Fart på prøvetur	12,85 knob



„Østersøen“ før søsætningen.

Skibet indrettes med særlig henblik på overførsel af personautomobiler, idet det gennem næsten hele længden har et stort automobildæk med plads til indtil 24 automobiler foruden en halv snes motorcykler. Med henblik på hurtig og bekvem ind- og udkørsel af bilerne bliver skibet forsynet med store porte i siderne samt med en drejeskive på automobildækket udfor sideportene. Med det nye skib vil selskabets ugentlige kapacitet for overførsel af automobiler til og fra Bornholm ad den direkte rute København-Rønne og nævnte Sveriges-



Tilvenstre er gudmoderen, fru Britta Brusewitz, fotograferet sammen med direktør Gösta Sundequist. Tilhøjre bugseres „Vittangi“ til udrustningskajen efter søsætningen.

^M/_T Vittangi

Den 7. oktober søsattes ved Kockums Varv i Malmö et 21.500 tons malmtankskib til Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösund i Stockholm. Skibet, som i dåben af fru Brita Brusewitz, Stockholm, fik navnet „Vittangi“, er det første skib, Kockums har bygget til dette rederi.

„Vittangi“ er et kombineret malm- og tankskib, bygget til Lloyd's Registers højeste klasse med følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	181,66 m
Længde mellem perpendiculariteterne ...	170,69 m

ruter blive ca. 700 automobiler, og antallet kan fremover, dersom det findes påkrævet, yderligere forøges med ca. 300 automobiler ugentlig ved flere daglige ture mellem Sverige og Bornholm.

Ialt vil skibet kunne medtage 500 passagerer, heraf er der salonplads til 135 fordelt med 54 i spisesalonen, 31 i rygesalonen og 50 i verandasalonen.

Agter på hoveddæk og øverste dæk indrettes aptering for 2, 3 og 4-mands passagerkamre for ialt 48 personer. Aptering for officerer, jomfruer og mandskab indrettes på mellemdæk foran motorrummet samt på hoveddæk forude.

Det nye skib vil blive komfortabelt udstyret på lignende måde som „66“ selskabets nyeste bygninger. Redningsudstyret består blandt andet af 4 moderne redningsbåde samt det nødvendige antal redningsflåder. I overensstemmelse med de nye love og forskrifter for brandbekæmpelse er skibet udstyret med brandhæmmende skodder overalt i aptering. Navigationsudstyret er ligeledes af nyeste og mest moderne konstruktion. Bådespil, ankerspil og capstan er alle elektrisk drevne, medens styremaskinen er elektrisk-hydraulisk.

Skibet bliver forsynet med en otte-cylindret, totakts, enkeltvirkende B & W-dieselmotor, ydelse 2000 i.h.k. ved 290 o/m, der vil give skibet en fart på ca. 13 knob, hvorved turen Allinge-Simrishamn kan gøres på lidt under 2 timer og turen Ystad-Rønne på ca. 3 timer.

M/S „Østersøen“ ventes indsat på ruterne omkring midten af juni 1954.

^M/_S Østersøen

Fredag den 16. oktober søsattes fra A/S Svendborg Skibsværft passagerbåden M/S „Østersøen“, der bygges for Dampskibsselskabet på Borholm af 1866 („66“ bådene) til dette selskabs sommerruter på Sverige (Allinge-Simrishamn og Rønne-Ystad). Skibet er af „66“ selskabet ordret hos A/SB urmeister & Wain og er værftets nybygning nr. 727. B & W har overdraget bygningen af skibskroget til A/S Svendborg Skibsværft, medens B & W selv foretager udrustningen.

Skibets gudmoder er fru Vibeke Madelung.

M/S „Østersøen“ byggedes til Bureau Veritas' nyeste klasse + I. 3/3 P.I.I.A. & C.P. „Glace“ som pas-

lastrum til malmlast og desuden 22 tanke til olielast, under og på siderne af malrummene. På denne måde kan skibet tage fuld last af malm eller olie d. v. s. fra Narvik til U.S.A. fragtes malm og fra den Mexikanske Golf eller Vestindien olie til Skandinavien, England eller kontinentet.

Til pumpning af olie eller vandballast findes i et pumperum midtskibs to dampdrevne lastoliepumper, hver med en kapacitet på 500 m³/tim. samt to elektrisk drevne ballastpumper med en kapacitet på 700 m³/tim. hver. Dampen til disse pumper såvel som til spil, anker-spil, varmespiraler i lastolietankene etc. tages fra to i agterkant af maskinrummet opstillede kedler med en sammenlagt hedeblade på 500 m² og et arbejdstryk på 10,5 kg/cm².

Desuden findes en 200 m² udstødsgaskedel for til søs at kunne udnytte en del af varmen i hovedmotorens udstødsgas.

Mandskabsapteringen findes i hytten med enmandskamre for alle undtagen drengene, som bor to og to, medens officererne har deres kamre i dækshuset på hyttedækket og båddekke agter. Kaptajnens og redere-ns aptering findes i dækshuset på båddekke agter.

I tårnbygningen midtskibs er der styrehus, bestik-hus, radiostation samt en søkahyt for kaptajnen.

Til de forskellige besætningskategorier, officerer, underofficerer, økonomipersonale og mandskab findes både messer og opholdsrum. Desuden findes en større samlingssal til filmforevisninger etc.

Skibet skal i alle henseender udrustes moderne med bl. a. radar, gyrokompass med selvstyrer, ekkolod, SAL-log og radiopejler foruden radioanlægget.

M/T Norse Lion

Ved Uddevallavarvet søsattes den 26. september motortankskibet Norse Lion, som er bestilt af Rederi A/S Norse King, Oslo.

Skibet bygges til højeste klasse Det Norske Veritas og er helsvejst samt forsynet med to gennemgående langskibs skodder. Såvel de langskibs som de tværskibs skodder er korrugerede.

Hoveddimensionerne er følgende:

Længde overalt	172,9 m
Største bredde på spant	21,3 m
Dybde	12,1 m
Dybgang	9,2 m
Dødvægt	18800 tons
Rumfang af lasttanke	24800 m ³
Rumfang af tørlastrum	850 m ³

Skibet bliver udrustet med en totakts, enkeltvirken- de ottecylindret dieselmotor af Uddevallavarvets frem- stilling og Götaverkens type. Den udvikler 7500 a.h.k.

DE FORENEDE KULIMPORTØRER

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.

ved 112 omdrejninger pr. minut og arbejder direkte på skrueakslen. Cylinderdiameteren er 760 mm og slag- længden 1500 mm. Den kontraherede fart er 15 kn på fuld last.

Til frembringelse af elektrisk energi skal installeres to diesel-generatorer, hver på 200 kw samt en dampdre- ven generator på 110 kw.

I to pumperum skal anbringes ialt fire vertikale kompond-lastoliepumper, hver med en kapacitet på 500 tons vand pr. time.

Apteringen er som sædvanlig i tankskibe. Navigatø- rerne får kamre midtskibs, medens maskinofficererne,



Øverst ses „Norse Lion“ lige efter søsætningen. Derunder lykønsker direktør Hagelin fru skibsreder Odd Godager og dennes datter frk. Reidun. Tilhøjre skibsrederen og direktør Svante Forster.

underofficererne samt mandskabet bor agter. Rumme- lige opholdsrum og messer installeres for officerer, underofficerer, økonomipersonale og mandskab.

Såvel radar som gyrokompass samt alle moderne navigationsinstrumenter skal også installeres.

Til spuling af lasttankene installeres Butterworth- anlæg.



KGL. HOFMØBELFABRIKANT
G. B. HANSENS ETABL.

BREDGADE 32

København K.

Central 386 — 11,386 — 11,585

M/T Sylvania

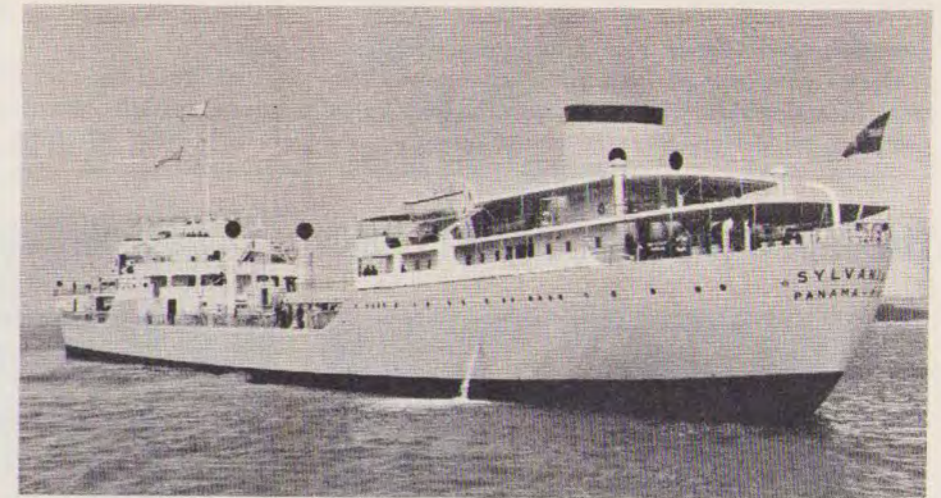
Fra Götaverken aflevere- des den 24. september tank- motorskibet „Sylvania“ på 17.640 tons d.w., som er bygget til Panamerican Shipping Co. Inc., Panama.

Nybygningen er et sø- sterskib til de mange andre 17.000 tons tankskibe, som værftet har bygget i år. Skroget har langskibs span- ter og er helsvejst, og det har moderne udformede overbygninger. De langskibs og de tværskibs skodder er Götaverkens type.

M/t „Sylvania“ er bygget til Lloyd's Registers høj- este klasse med følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	167,6 m
Største bredde på spant	20,1 m
Dybde	12,0 m
Middeldybgang på sommerfribord	9,2 m
Lasttankenes rumindhold	23900 m ³

Skibet er udrustet med radar, gyrokompass, ekkolod etc., og er også forsynet med værftets lastfordelings- apparat Lodicatørn.



„Sylvania“ står ud på prøveturen.

Besætningens kamre og messer er rummelige og har fået et smukt udstyr.

Skibet er kontraheret for en fart af 14,5 kn på fuld last. På prøveturen blev denne fart betydelig over- skredet.

Hovedmotoren er en nicylindret, totakts, enkeltvir- kende dieselmotor af Götaverkens konstruktion og frem- stilling. Cylinderdiameteren er 680 mm og slaglængden 1500 mm. Ved 112 omdrejninger pr. minut udvikler den 8300 i.h.k. Ligesom hovedmotoren er også hjælpe- motorerne af Götaverkens egen konstruktion og fabrikat.

M/T Soya-Birgitta

Kockums værft i Malmö afleverede den 25. septem- ber tankmotorskibet „Soya- Birgitta“ til Rederiaktiebo- laget Walltank, Stockholm.

Skibet er bygget som helsvejst til højeste klasse i Lloyd's Register og er værft- ets standardtype på 13000 tons med følgende hoveddi- mensioner:

Længde mellem perpendicularererne	141,7 m
Største bredde på spant	18,9 m
Dybde	10,5 m
Dybgang på fuld last	8,3 m
Bruttodrægtighed efter engelsk måling	9005 r.t.
Nettodrægtighed efter engelsk måling	5123 r.t.

Fremdrivningsmaskineriet består af en sekscylin- dret, totakts, enkeltvirkende Kockum-MAN dieselmotor, som yder 5400 a.h.k. ved 115 omdrejninger pr. minut og beregnes at give skibet i lastet tilstand på prøvetur en fart på 14 kn.

Af det øvrige maskineri mærkes to dieselgenerato-



„Soya-Birgitta“ på prøvetur

rer, hver med en effekt på 188 kw samt et dampdrevet havneaggregat på 75 kw. Endvidere findes to damp- kedler, hver med en hedeblade på 190 m² samt en ud- stødsgaskedel for at kunne benytte en del af varmen i udstødsgassen. Lasttankene kan spules med et Butter- worth-anlæg.

Skroget er ved langskibs og tværskibs skodder delt i 19 tankafdelinger. Det totale volumen af alle last- tankene er 17.770 m³.

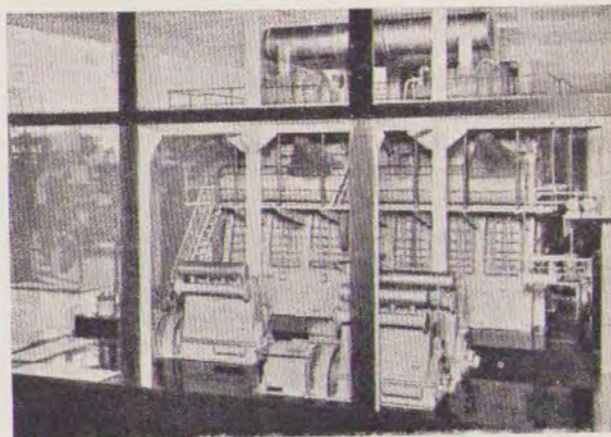
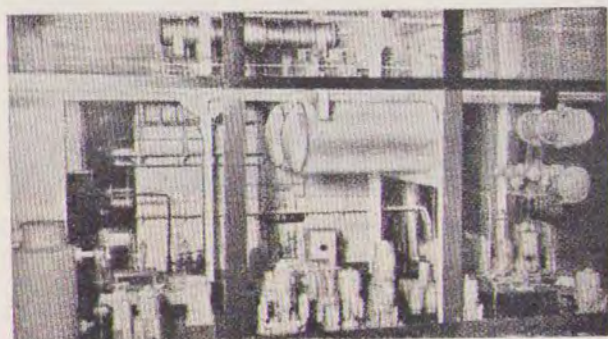
Til pumpning af lastolie findes midtskibs i et pum- perum tre lastoliepumper med en kapacitet på 390 tons pr. time hver.

Apteringen er som sædvanlig udført således, at mandskabet bor i hytten i en-og tomandskamre, maskinisterne i dækshuset på hyttedækket og agterste bådedæk, hvor der også findes kabysrum, messer og opholdsrum for de forskellige besætningskategorier. Ap-

tering for kaptajn og styrmænd findes i dækshuset midtskibs.

Skibet er forsynet med de moderne navigationsinstrumenter bl. a. radar, gyrokompas, ekkolod og radiopejler.

B & W på Olympiastillingen i London



To billeder af Burmeister og Wains maskinrum. Til højre ses dieselgeneratorerne. Til venstre ses det komplette udstyr til rensning og forvarmning af tung olie. Titan Superinjektorer er anvendt.

„The Motor Ship“ omtaler i sit sidste nummer Burmeister & Wains deltagelse i Olympiastillingen i følgende smigrende vendinger:

Det kan fastslås, at der har været større interesse ved denne udstilling end hidtil, da der i de sidste par år er sket vigtige forbedringer, som naturligt har givet sig udslag i, hvad fabrikanter i England eller andetsteds har haft at vise. Til dem, der er tilbøjelige at mene, at Olympia er blevet blot en modeludstilling, kan der svares, at det er praktisk talt umuligt at anbringe f. eks. en 7000 i.h.k. dieselmotor på en udstillingsstand, og den eneste mulighed for at vise publikum nyhederne er at lade fremstille en model til skala, idet $\frac{1}{10}$ er en passende størrelse. Som eksempel kan nævnes Burmeister & Wain, som har en model af en sekscylindret, totakts, krydshoved dieselmotor med det nyeste system for turbo-trykkladning med en ydelse på 11.100 i.h.k. ved 120 omdrejninger pr. minut.

Til belysning af den moderne tendens til at anvende tung olie til dieselmotorer viser Burmeister & Wains model af et motorrum i skala $\frac{1}{10}$ alle vigtige detaljer af den udrustning, der er nødvendig i et så relativt kraftigt enkeltskruet motorskib. I styrbords side af motorrummet findes ingen andre hjælpemaskiner end tre firecylindrede dieselgeneratorer, og dette arrangement giver øjensynlig særlig gode muligheder for eftersyn. Opmærksomheden koncentrerer sig dog mest på bagbords side, hvor en komplet række af pumper, seperatorer, forvarmere og andre apparater optager det meste af pladsen umiddelbart bag ved maskinisten ved kontrolpulten. På billedet til venstre ses tre centrifugalseparatorer for tung olie, de to af dem med automatisk udtømning. Rørledningerne mellem pumperne, separatorerne, forvarmerne og de forskellige tanke er anbragt, som de vil blive det ombord. I midten af billedet til venstre ses to luftbeholdere og længst til venstre tankene for uren og for rensning af olie. Man må i høj grad beklage de vanskeligheder, som opstod på Olympia lige før udstillingen åbnedes, og hvorved der ikke ydedes Burmeister & Wains udstilling den retfærdighed, som den fortjente.



CHR. ANDRESEN

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Dania“

Amaliegade 33 - Telef. 11598 - 11568

A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders

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

C. K. HANSEN

Grundlagt 1856

Skibsreder og skibsmægler

Agent for regelmæssige linier
Befragtning · Klarering · Spedition
Haveri-, assurance- og I. 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



A/S Em. Z. Svitzers Bjergrnings Entreprise

Grundlagt 1833

KØBENHAVN

Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København

Telegr.-Adr. „Mariuson“ Telefon Central 12057



MARTIN CARL

AKTIESELSKABET
DAMPKIBSSELSKABET „HEIMDAL“

Telegr.: MARTINO
KØBENHAVN Ø. DANMARK



DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

„MYREN“

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adresse: „Holmsild“
Amaliegade 36

C. CLAUSEN



DAMPKIBSREDERI A/S

HAMMERENSGADE 4 - KØBENHAVN

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

Telefon
Minerva *3232

Telegramadresser:
DAMPHETLAND og STEAMPACIFIC
Fjernskriver: no. 2250

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

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

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

AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI
KØBENHAVN

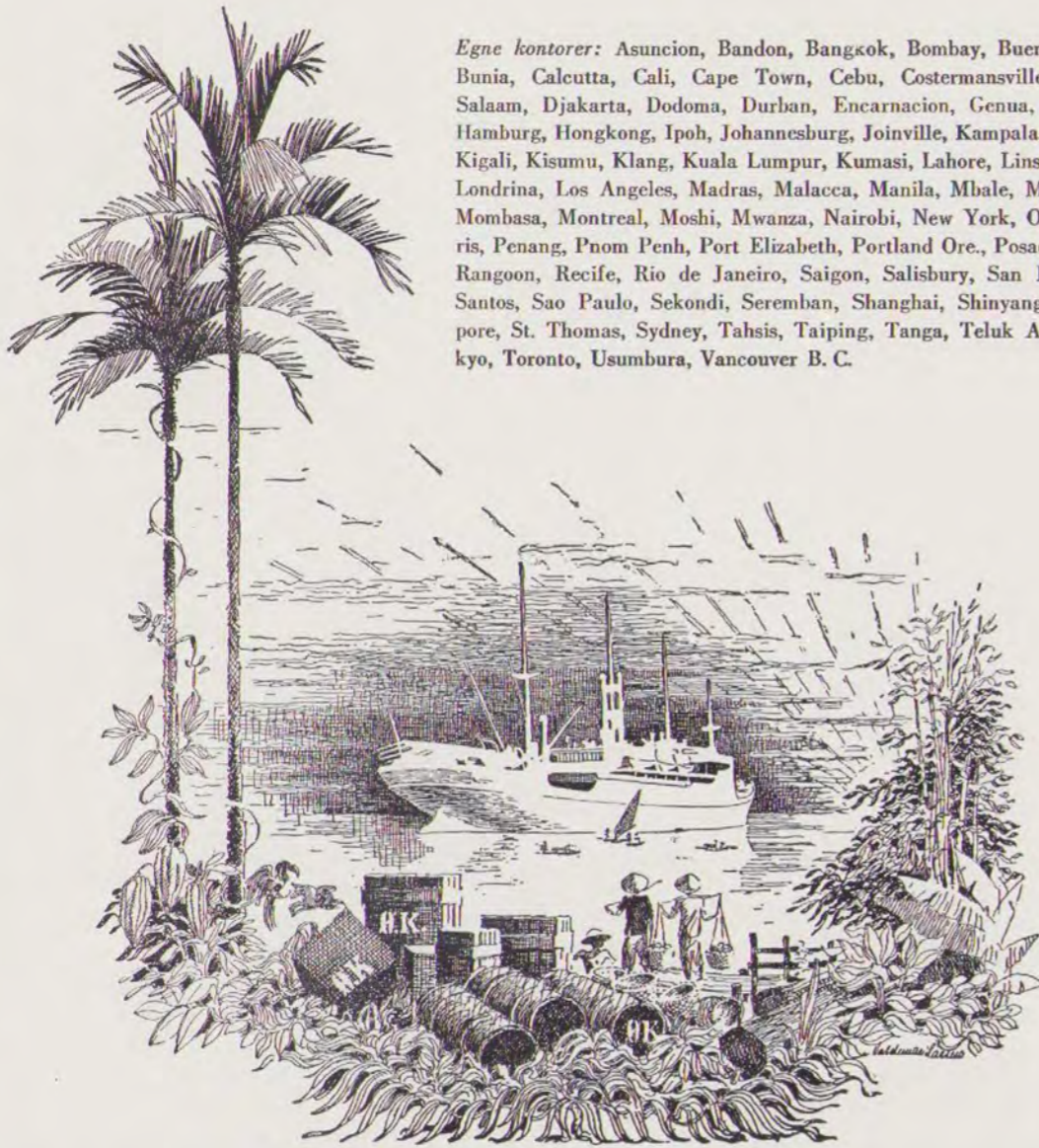
IMPORT til Europa af oversøiske produkter.

EXPORT oversøisk af europæiske varer.

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

Regulære afsejlinger til Ceylon, Indien, Pakistan, Burma, Malaya, Indonesien, Thailand (Siam), Indo-Kina, Philippinerne, Kina, Japan, Australien, Ny-Zealand, 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, Cape Town, Cebu, Costermansville, Dar-es-Salaam, Djakarta, Dodoma, Durban, Encarnacion, Genua, Haadyai, Hamburg, Hongkong, Ipoh, Johannesburg, Joinville, Kampala, Karachi, Kigali, Kisumu, Klang, Kuala Lumpur, Kumasi, Lahore, Lins, London, Londrina, Los Angeles, Madras, Malacca, Manila, Mbale, Melbourne, Mombasa, Montreal, Moshi, Mwanza, Nairobi, New York, Osaka, Paris, Penang, Pnom Penh, Port Elizabeth, Portland Ore., Posadas, Prae, Rangoon, Recife, Rio de Janeiro, Saigon, Salisbury, San Francisco, Santos, Sao Paulo, Sekondi, Seremban, Shanghai, Shinyanga, Singapore, St. Thomas, Sydney, Tahsis, Taiping, Tanga, Teluk Anson, Tokyo, Toronto, 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

DE FEM STORE SØER

Søfart i stor stil midt inde i Amerika

Af OTTO LUDWIG

Det kaspiske Hav er den største indsø i verden. Med sit areal på 439.000 kvadratkilometer er den næsten lige så stor som hele Sverige. Indsøens bredder dannes af Rusland, Iran og Tyrkiet. Vandet er en lille smule salt og har dybder på helt op til 1100 meter. En del af „Den røde flåde“ er stationeret i Det kaspiske Hav, og ved åbningen af vandvejen gennem Sovjet kan denne del af Ruslands krigsflåde flyttes både til Hvidehavet og Sortehavet. Men Det kaspiske Hav har også en del trafik af handelsskibe, især tankfartøjer.

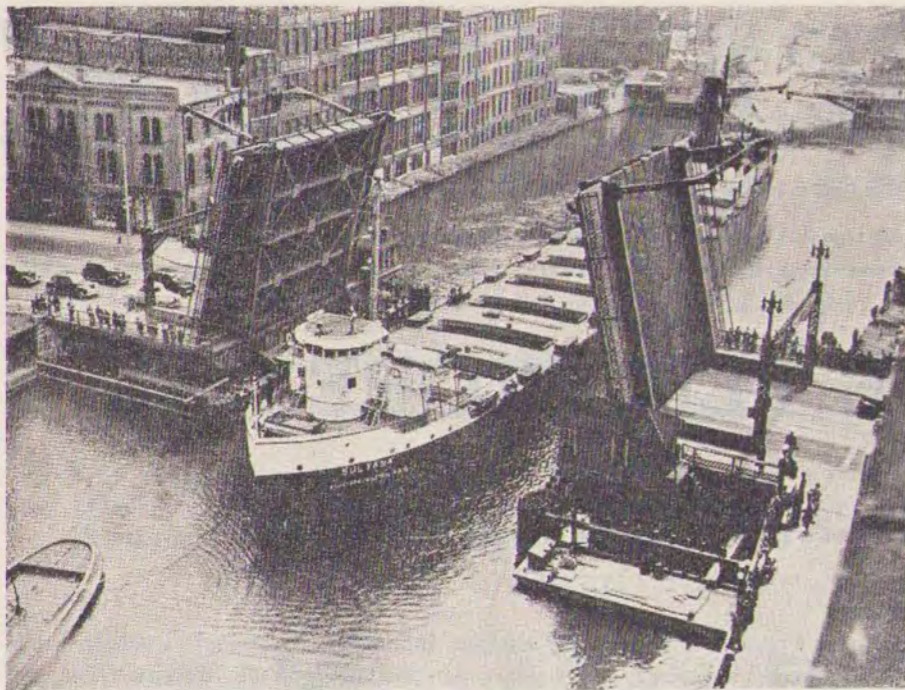
Også på andre søer rundt om i verden drives der skibstrafik, f. eks. på de schweiziske søer, på Victoria-søen i Afrika og på den ca. 4000 meter højt beliggende Titicaca-sø i Andesbjergene, — for ikke at glemme gamle „Hjejlen“s ensomme sejlads på Himmelbjerg-søerne!

De vigtigste indenlandske vandveje i verden findes dog ved grænsen mellem USA og Canada. Disse søer kaldes almindeligvis „de fem store søer“. Den største af dem er Lake Superior, der med sit areal på 81.300 kvadratkilometer er verdens største ferskvandssø. Den er næsten lige så stor som hele Østrig. Også Huron-søen (59.500 kvadratkilometer) og Michigan-søen (58.000 kvadratkilometer) er betydeligt større end det egentlige Danmark. Erie-søen er med sine 25.800 kvadratkilometer næsten på størrelse med Jylland. Den mindste af de fem er Ontario-søen. Den dækker et areal på 18.750 kvadratkilometer. Tilsammen er hele dette indenlandske vandvejs-system halvt så stort som Nordsøen og på størrelse med hele England og den nordlige del af Irland.

Det arbejde, søfolkene udfører på de fem store søer, kan på ingen måde latterliggøres som ubetydeligt vand-



Det er ikke små skibe, der sejler på søerne. Her er det største. Det laster 21.700 tons malm.



Et fragtskib i den store, indenlandske havneby Milwaukee ved Michigan-søen. Milwaukee har en god havn, der yder glimrende beskyttelse mod de tit meget voldsomme storme på søen.

Victory-skibet ville blive i sin ombyggede form, men man kunne lige klare passagen ved at lægge skibet diagonalt i slusen. Et andet vanskeligt sted var Congress Street i Chicago, hvor broarbejder var i fuld gang. Et sted er der forøvrigt en ret stor bøjning på kanalen her, og det er vanskeligt at manøvrere et stort skib forbi. Alligevel viste det sig, at „Cliffs Victory“ ville have omtrent to meter at rutte med ved forsigtig manøvrering.

sjaskeri. Der kan rase nogle heftige vinterstorme på disse „have“, og selv på den „lille“ Lake Ontario kan der rejse sig en voldsom søgang. Mange søfolk har efter forlis fundet en våd grav på bunden af søerne. Og så har man forresten også et forfærdeligt besvær med isen om vinteren, og nogle af verdens største isbrydere er sommetider meget travlt beskæftiget her. Alligevel sker det, at trafikken på nogle af søerne må standses helt.

Det er ikke ligefrem småskibe, der besejler de nordamerikanske søer. Flere af dem har en lastevne af over 20.000 tons. Forresten gæstes søerne også nu og da af oceangående skibe, idet der er forbindelse til havet østpå. Relativt små skibe kan hurtigst komme fra New York gennem kanaler både til Ontario-søen og derfra gennem Welland-kanalen til Erie-søen og de tre andre indsøer.

Større skibe må gøre den lange vej ad Mississippi gennem kanaler og sluser til Michigan-søen, der forresten er den eneste af de fem søer, som ligger helt inden for USAs grænser.

En kæmpe indtager søerne.

I 1951 ombyggede Bethlehem Steel Company Victory-skibet „Notre Dame Victory“ til et malmskib for de store søer. Man skar skibet midt over og forlængede det med over 50 meter, så det fik en længde af 189 meter. Ombygningen fandt sted i Baltimore. Når man valgte at bygge et skib om i stedet for at bygge et nyt, skyldtes det, at leverings-tiden for et nyt skib var to år eller mere.

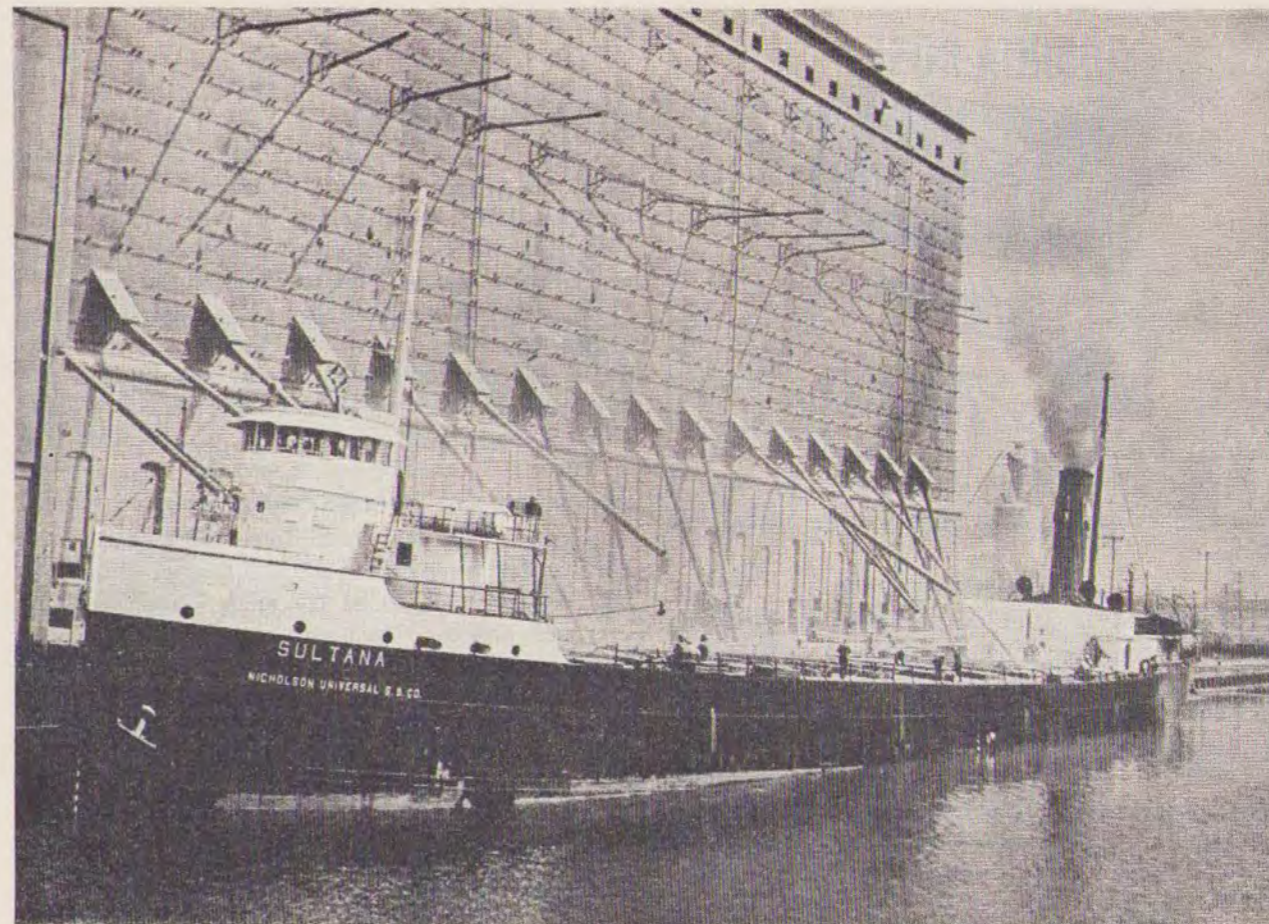
Problemet var nu, hvordan man skulle få malmskibet, der fik navnet „Cliffs Victory“, op til søerne. Derfor sendte man en ekspedition af eksperter op ad Mississippi for at måle vanddybder, bredden og højden af broer m. m. Det vanskeligste sted på ruten viste sig at være Lockport-slusen, der er ca. 6 meter kortere end

Efter lange overvejelser og mange udregninger tog man endelig fat på ombygningen. For at denne kunne finde sted hurtigst muligt, byggedes det nye midtskibs skrog ti miles borte fra selve ombygnings-stedet. Før skibet startede på sin 3000 miles lange rejse, blev dets fremdrivningsskrue og ror afmonteret og stuvet ned i lasten. For at give skibet et mindre dybtgående forsynede man det med pontoner på hver side.

Og så begyndte rejsen fra Bethlehem Steels værft i Baltimore mod New Orleans. Det første stykke vej slæb-



Et malmskib udlosses i Chicagos havn ved hjælp af yderst moderne lossemidler.



Et kornskib indtager last i Superiors havn. Kornelevatoren, som ses på billedet, kan rumme ca. 470 millioner liter! Den sorterer selv kornet og holder de forskellige sorter adskilt.

tes „Cliffs Victory“ af oceangående bugserbåde, men i New Orleans afløstes disse fartøjer af flod-bugserbåde. Michigan-søen ligger 177 meter over havets overflade. De første 140 meter tilvejs klarede i eet stræk på 1180 miles op mod strømmen. De resterende 37 meter klarede ved hjælp af sluser over en strækning på 330 miles.

„Cliffs Victory“ ankom i god behold til Chicago, hvor værftsfolk fra Bethlehem Steel gik i gang med at færdigmontere skibet. Man fjernede pontonerne, anbragte ror og propel, hævede master og skorsten og foretog de endelige prøver med maskinen. Og så stod skibet ud på sin første rejse med malm i lasten fra Marquette, Michigan ved Lake Superior til Cleveland i Ohio. Lasten bestod af over 13.000 tons malm.

Med midterskroget stuvet ned i lasten!

„Cliffs Victory“ er det største skib, som nogensinde har passeret Mississippi og sluserne ind til de store søer. Mange af de andre større skibe, som sejler søernes vand tyndt, er bygget i England. For at komme op i søerne har man måttet skære disse skibe over og fjerne midterskroget for at forene for- og agterskib. Den midterste del af skroget har gjort rejsen med i skibenes stærkt formindskede lastrum — men i smådele!

Andre af skibene er bygget i Canada eller USA.

Det største af søernes mange malmskibe er „Wilfred Sykes“. Det er omtrent 207 meter langt og kan transportere en last af 21.700 tons med en fart af 15 knob. Skibet er bygget i USA og har kostet 5 millioner dollars.

Transporten af malm indtager en meget betydelig plads på de store søer. Malmen sendes østpå fra Lake Superior og Lake Huron til f. eks. bil-byen Detroit og betydelige havnebyer ved Erie-søen som Toledo, Cleveland og Buffalo. Store mængder af kalksten går samme vej, mens store laster af korn går østpå. På vej tilbage mod vest har kornskibene som regel kul om bord.

Skibene på de store søer adskiller sig som regel fra deres oceangående „kolleger“ i udseende. Maskinrummet er — ligesom på tankskibe — anbragt helt agter, og broen er anbragt helt ude på bakken! Mellem stæv og hæk er et meget langt dæk med en mængde luger. Lasten optager de fire femtedele af et sådant skibs længde.

De store malmskibe kan lastes på meget kort tid og

Janes Fightings Ships 1949-50
og **Janes All the worlds aircraft 1951-52** sælges
Knud Kølørstrøm, Kongens Nytorv 21
C. 6077 — LU 1660

VIRGINIA ROSE



- en herlig shagtabak

kan f. eks. indtage 10.000 tons malm på to timer. I 1950 bragtes mere end 70 millioner tons malm over søerne.

Et lovende prospekt

Flertallet af de skibe, der går østpå fra Erie-søen til Ontario-søen, sejler rundt om Niagara-vandfaldet og gennem Welland-kanalen med korn til de canadiske byer Montreal og Toronto for her at få bragt deres last om bord i søgående skibe. For øjeblikket er det store St. Lawrence-projekt det altoverskyggende samtaleemne i Nordamerika og det sydlige Canada. Fra Montreal og ind i landet er St. Lawrence-floden forholdsvis grundet, og det omtalte projekt går ud på at gøre floden farbar selv for meget store skibe, så disse kan sejle direkte til de mange byer langs søerne fra oversøiske havne. Planen indebærer også en reducere af de nuværende kunstige kanaler, en stor besparelse af vej og tid samt en reducere af slusningerne fra tredive til seksten. Allerede nu er der betydelige skibsværfter langs søernes bredder, men når St. Lawrence-projektet er ført ud i livet, vil skibsværfterne vokse og flere komme til, således at der kan bygges selv meget store oceangående skibe midt inde i landet. Ikke mindst i tilfælde af krig vil dette blive af stor betydning for den vestlige verden. Projektets gennemførelse kommer med eet slag til at betyde de store søers absolutte forening med de store have.

Welland-kanalen, som tidligere er blevet omtalt, blev fuldstændt i 1932 og tillader skibe med en længde af 213

Læs den selv for pokker -

skriver „Vikingen“ om den dansk-norske søulk A. H. Rasmussen's forrygende verdenssukces I HAVETS VOLD. Men hvor kan han også fortælle den gut, om sine oplevelser på havet. Djærv og oprigtig er han i alle sine skildringer, og i hans sind gløder en ubændig kærlighed til havet — og eventyret. Fås hos alle boghandlere, kr. 11,75, ib. 15,75.

- giv den som gave!

HAASE

meter at passere. Bredden er mindst 7,62 meter og mindste dybde 6,7 meter. Kanalen er derfor en af de mest trafikerede vandveje i verden og bliver kun overgået af Soo-kanalen.

Soo-kanalen forbinder Lake Superior med Lake Huron. Som regel er denne kanal bundet af is fire måneder af året, men ikke desto mindre går flere skibe i de resterende otte måneder igennem denne end gennem Suez-kanalen og Panama-kanalen tilsammen!

På grund af isen er mange af de store søers skibe bygget med isbryderstævn. På Michigan-søen, der forresten altid er åben mod syd, sejler store færger, som er i stand til at klare sig endog i de værste vintre. En af jernbane-færgerne, „Grand Rapids“, er 116 meter lang og kan sejle 32 godsvogne over søen ad gangen. Færgeruten er med sine 240 miles en af de længste i verden!

Man får et begreb om trafikken på søerne ved at høre, at den amerikanske del af tonnagen beskæftiget her før krigen løb op til 2½ million tons fordelt på over 500 skibe. (Til sammenligning kan det nævnes, at den danske handelsflåde i juni i år nåede lige over de to millioner tons). Der er ingen grund til at tro, at tallene for søerne er blevet mindre nu. Alene i 1948 spenderede Amerikas private transport-industri 62 millioner dollars til nye bugserbåde og pramme til brug på søerne og floderne.

Naturligvis er der også mange udflugts-dampere på søerne, der forresten mange steder har smukke og maleriske bredder. Der findes også et betydeligt fiskeri sted på disse indlands-„have“, og især er Huron-søen meget rig på fisk.

Kontrollen med Amerikas indenlandske vandveje påhviler United States' Coast Guard, der bl. a. tager sig af isbrydningen. Søerne er naturligvis også forsynet med sømærker og har deres egne moderne fyrskibe, fyr-inspektionsskibe og bøje-udlægningsfartøjer. Visse steder, f. eks. ved Chicago, er der altid sandpumpere og gravemaskiner i gang med uddybning.

Den helt store betydning som „have“ i egentligste forstand vil søerne først få, når (og hvis) St. Lawrence-projektet bliver til virkelighed. For et par år siden blev planens udførelse takseret til en bekostning af ca. 600 millioner dollars!



MOORE & McCORMACK A/s

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

... fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



„Fredsduen“

Som omtalt i november-nummeret har Det Forenede Bugsererselskab fornylig fået en ny vandbåd, som man har givet navnet „Capduen“. I forvejen havde man en ældre vandbåd med dette navn, og da direktør Kim Barentzen blev spurgt, hvad man nu skulle døbe den, svarede han: „Tjah, det ved jeg ikke, — men for min skyld kan man godt kalde den „Fredsduen“!“ — Og det gjorde man.

Engelsk humor

Efternavnet Long, der jo svarer til Lange herhjemme, er meget almindeligt i den engelske marine. Uvist af hvilken grund kaldes alle engelske orlogsgaster med dette navn „Shorty“, hvilket jo betyder „kort“!

„Over om læ!“

Før i tiden var den personlige hygiejne ikke ligefrem strålende — heller ikke til søs. Det var derfor almindelig skik om bord på orlogsskibene, at menige aldrig måtte passere deres overmænd til luvart. De høje herrers lugtesans måtte ikke irriteres unødigt.

Fletningernes mission

Det er sikkert almindeligt kendt, at sejskibstidens orlogsgaster i mange lande — bl. a. i Danmark — gik med lange fletninger. Fletningerne påstås at have haft deres mission at udfylde: De var jo som skabt til at gribe fat i og skulle gøre det lettere for redningsmændene at hive gasterne op, hvis disse faldt „i karret“.

En fransk tradition

De franske orlogsgaster bærer alle en lille klædelig, rød kvast i deres huer. Toppen blev indført på Bonapartes tid. Dengang var rummet mellem dørken og dæksbjælkerne meget lavt, og kvasten siges at have haft det formål at tage af for stød ved eventuelle kollisioner med bjælkerne.

„Georg Stage“-kvasten

Også „Georg Stage“-drengene har en kvast i deres huer, men den er sort og meget større end franskmændenes. Det smukke, lille skoleskibs elever har altid fået deres beklædning leveret fra beklædningsmagasinet på Holmen. Da det skete første gang, ønskede marinen, at man skulle kunne skelne „Georg Stage“-drengene fra orlogsgasterne. Derfor indførte man kvasten. Løvrigt har eleverne jo også huebånd med røde bogstaver i modsætning til orlogsgasternes guld-bogstaver. — Også da skoleskibet „Danmark“ kom til, ønskede man at kunne skelne, hvorfor man på elevernes kraver indførte to fem-takkede stjerner.

„Tigerskind“

Men tilbage til franskmændene: De franske orlogsgasters uniform adskiller sig på mange punkter fra andre landes. Bl. a. har man — vistnok som den eneste af alverdens flåder — i Frankrig bibeholdt de blå-hvidstribede undertrojer. I den danske marine blev den stribede undertroje, der i modsætning til den franske marines var af tykt uldstof og kradsede modbydeligt, afskaffet i 1926, da man indførte den engelske uniforms-type. I Danmark kaldtes denne undertroje forresten for „tigerskind“.

Ah — det var en skam!

Under den sidste krig lå en svensk lejdebåd i Göteborgs havn med 4000 flasker eksport-øl om bord. På grund af en eller

anden kontorius-bestemmelse blev det i sidste øjeblik bestemt, at øllet ikke kunne eksporteres, hvorfor man hældte hele redeligheden i havnen. Fiskene fik sig på den måde en billig brandert!

En djævelsk opfindelse

Under den første verdenskrig fik en opfinder i Amerika patent på et udstyr med høj elektromagnetisme. Udstyret var beregnet på at fange u-bådene, og når det var gjort, skulle der sættes en strøm igennem fartøjet, så u-båds-folkene blev dræbt, som om de havde været i den elektriske stol. — Opfindelsen blev heldigvis aldrig til virkelighed.

Hvalen som fiskernes ven

I bogen „Den zoologiske videnskab på Shakespeare's tid“ skriver miss Phipson bl. a.: „Livet har bekræftet, at hvalen af forsynet var forudbestemt til en særlig opgave, nemlig den at skræmme silden væk fra dens fødesteder på visse tider af året og jage den ind i farvande, hvor det vil være lettere for mennesket at fange den!“

Rend og høns!

Før i tiden var det meget almindeligt, at søfolkene ved deres første passage af Kullen måtte „høns“, d. v. s. gennemgå en ceremoni næsten som den ved Ækvator nu om dage. Denne skik holdt sig i svenske sejskibe helt op i dette århundrede. Ifølge en gammel svensk legende holdt en trold ved navn „Kullagubban“ nemlig til på Kullen. For at formilde den gamle herre måtte de såkaldte „greenhorns“ give gaver til deres ældre kammerater. Gaverne kunne være f. eks. tobak, der købtes fra slopkisten til „sopriser“. Men de unge begyndere kunne skam ikke nøjes med at få deres meget beskedne hyre voldsomt decimeret. De måtte også udføre opgaver om bord, som uarterede til den rene tortur. „Barberens“ og „kirurgens“ værste og mest udspekulerede påfund ved vores dages linedåb er ferskvand ved siden af det, man bød første-rejse-drengene ved Kullen!

Endnu en svensk tradition

Det kunne nu og da ske, at et sejskib kom ind i „dødt vand“, men det havde man et middel imod: Man fyldte en stor sæk med kul. Med et tov i hver ende sænkede man sækken ned under kølen, hvorefter to mand trak den fra stævnen til agterskibet. Operationen skulle ske uden det mindste ophold, og sækken skulle hele tiden holdes lige nede under kølen. Gamle svenske søfolk påstår bestemt, at anstrengelserne gav bonus. — Hvis vore læsere kender andre gamle sømandsskikke af den art, er et par ord til „slopkisten“ meget velkomne.

Tætning af lækager

I sin glimrende bog „I havets vold“ fortæller den norske sømand A. H. Rasmussen bl. a. om, hvordan man midlertidigt tætnede de „sejlende ligkister“ ved i finske havne at tomme en sæk med savsmuld under skibets køl. Smuldet blev automatisk suget op i de mange huller i skroget og gjorde det tæt for en tid. Men man brugte også andre tætnings-metoder. Jeg kan f. eks. fortælle, at mange skandinaviske søfolk i svenske og finske havne gik på jagt efter myretuer, som de stoppede i sække, der blev sænket ned under kølen og løst op ved hjælp af et slippetik. Myretuerne tætnede på samme måde som savsmuldet.

Ved De, at

de engelske marinere (i modsætning til „the sailors“) aldrig har gjort mytteri?

Lloyd's godkendelse af vort norske valseværk



LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING
UNITED WITH THE BRITISH CORPORATION REGISTER
71, Fenchurch Street, London, E.C.3
Telephone: ROYAL 3881 (4 Lines)
Telegrams: Cominifer, Fen, London

6th May 1953.

Please address further communications on this subject to THE SECRETARY and quote the following reference

Ship Dear Sirs,

The Society's Surveyors at Oslo have reported on the inspection of your Aluminium Works, with a view to the Society's approval.

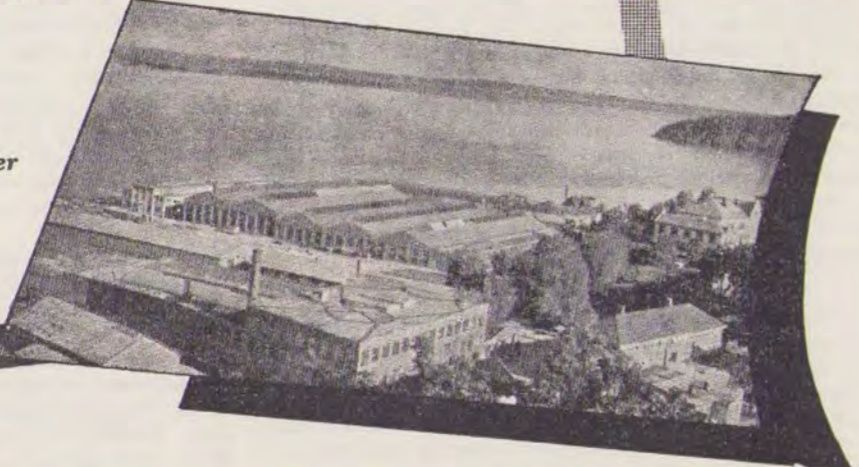
In view of the favourable nature of the report, your Establishment is approved for the manufacture of aluminium alloys for use in ships classed with this Society, and the name of your Company has been entered accordingly on the Committee's Approved List.

This approval is subject to annual inspection of your Establishment by the Society's Surveyors.

Yours faithfully,
W. J. Ferguson
Chief Executive.

Messrs. A/S Nordisk Aluminiumindustri, OSLO.

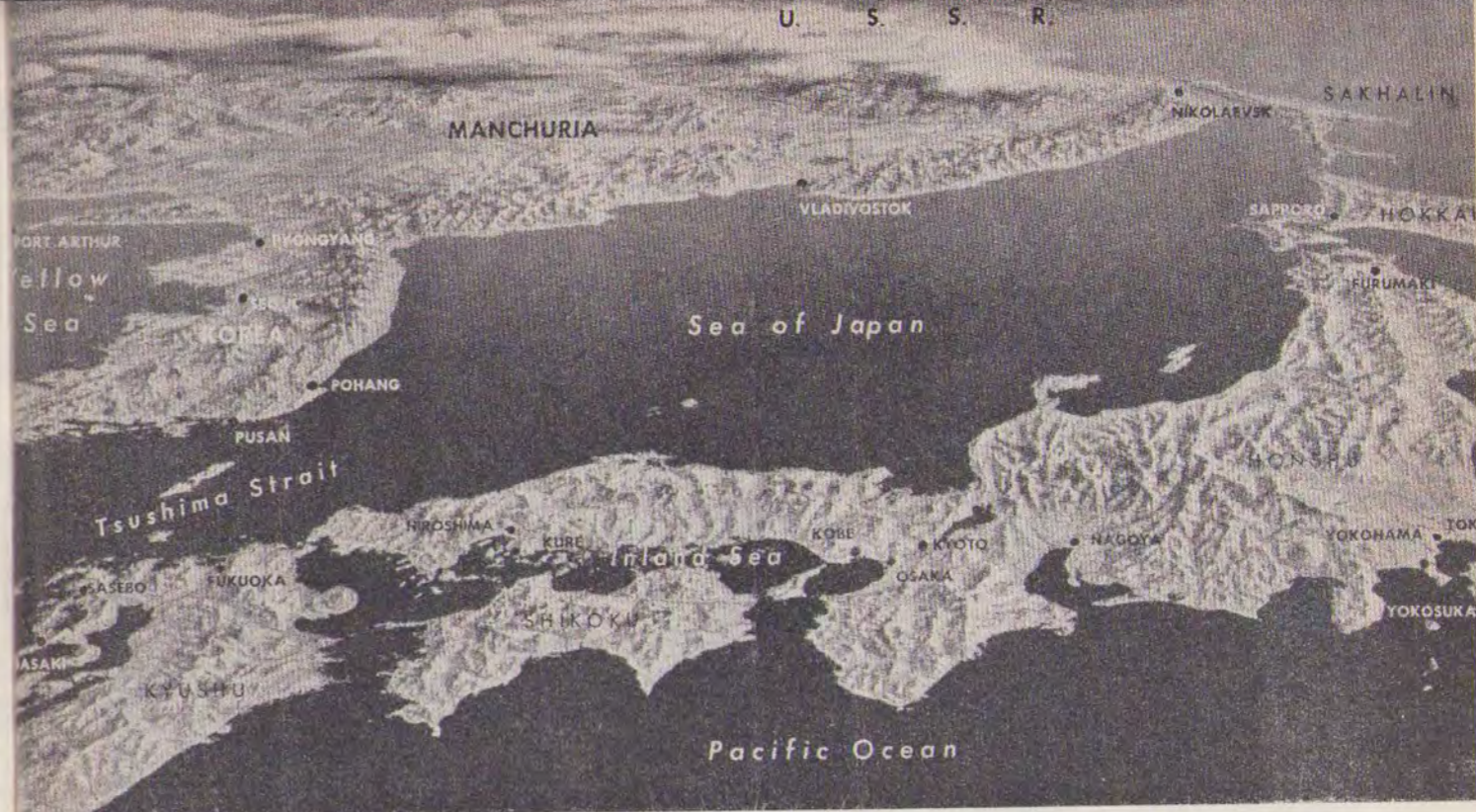
Plader i de rigtige legeringer leveres i format op til 2200 x 8000 mm.



Priser og teknisk bistand:

NORDISK ALUMINIUM A/S

Borgergade 16, København K, Central 10.628



De japanske øer strækker sig fra Koreas sydspids 1200 miles langs Manchuriets kyst og Sibirien til den russiske ø Sakhalin.

Den japanske flåde - historie og fremtid

I det fjerne Østen er Japan hastigt på vej til påny at spille en fremtrædende politisk og militær rolle.

Efter det japanske nederlag blev landet så totalt afvæbnet som næppe noget andet land i moderne historie, og alle bestræbelser blev rettede mod at bibringe det japanske folk fredelige og demokratiske anskuelser og fjerne alle spor af den tidligere militarisme. Japan fik hverken militære eller civile flyvemaskiner, det fik ingen skibe af en sådan størrelsesorden, at de kunne tænkes at få nogen militær betydning, med undtagelse af nogle få minestrygere, der varetog bortstrygningen af de miner, som japanerne selv havde lagt i deres havne. De japanske våben- og ammunitionsfabrikker blev ryddet for enhver form for maskiner, der kunne tjene krigsmæssige formål, og det blev ikke engang tilladt Japan at have fabrikker, der fremstillede våben eller ammunition til sports- eller jagtbrug. Det var en desarmering, der var endnu grundigere end den vesttyske.

Landets militære sikkerhed var helt overladt til de amerikanske okkuperingsstyrker.

Sådan var situationen, da krigen brød ud i Korea.

Men i løbet af praktisk talt nogle få døgn blev Japan næsten fuldstændig rømmet for amerikanske besættelsesstyrker. Kampenhederne blev øjeblikkeligt sat ind i Korea, men også alle de soldater, der hidtil havde

haft mere eller mindre civile eller administrative poster i Japan, blev med minimum af „omskoling“ eller helt uden, sat ind i Korea.

Mens den amerikanske hær i vinteren 1950-51 stod i fare for at blive afskåret i Korea, lykkedes det den amerikanske flåde i løbet af 12 dage at redde hæren ud af den fælde, den var løbet ind i.

Betydningen af sømagt i Stillehavet havde atter vist sin værdi.

I de første uger efter Korea-krigens udbrud kunne et par fodfolksregimenter have løbet Japan over ende — havde det ikke været for den amerikanske flåde — så totalt blottet for tropper var det før så mægtige rige.

Naturligvis var denne situation uholdbar, og med vanlig hurtighed greb MacArthur til drastiske midler for at få skabt balance i tingene.

Det blev tilladt Japan at oprette en politireserve på 75.000 mand og en søpolitistyrke på 18.000 mand.

Dermed var vejen i virkeligheden banet for den japanske remilitarisering, og japanerne var ikke sene til at benytte sig af denne mulighed med amerikanernes stiltiende billigelse og højst effektive hjælp.

En sikkerhedskommission blev oprettet for at skabe de nye bevogtningsstyrker, men var i virkeligheden Japans kommende forsvarsstab. Politireserven blev en

meget velvoksen grundstamme til den nye japanske hær, og kystbevogtningen er spiren til den japanske flåde.

Japan har gode kort på hånden. Det har tidligere bevist, at det kan bygge og anvende store moderne flåde- og luftstyrker, og at det er verdens bedst disciplinerede nation. Det er ikke blot „Østens Storbritannien“, en vital base i Det fjerne Østen, men med sin store industri og sine værfter er Japan det eneste land i Det fjerne Østen, der kan opretholde og forsyne en stor hær og flåde. Hvis Japan får lov at opruste, kan denne oprustning tjene til at holde Sovjets imperialism i skak.

Og Japan har god grund til at frygte den russiske aggression. Russiske styrker på Sakhalin er ikke længere borte fra Japans nordligste ø Hokkaido end små 50 km, og Kurilerne ligger endnu nærmere.

Der var engang, da japanerne hadede, men ikke frygtede russerne. De havde slået Czarens hær- og flådestyrker i den russisk-japanske krig for 48 år siden. Lidt efter lidt havde japanerne skabt en række stødpudestater mellem sig og russerne: Det sydlige Sakhalin, Korea og Nordkina.

Og Japan havde skabt en slagkraftig flåde.

Flåden har altid stået i forreste række i Japans rustningspolitik, fordi Japans stilling på så mange måder som et ørige minder om Englands. Flåden var imellem de to verdenskrige blevet kraftigt bygget op, og efter 1936 blev der sat yderligere fart i de japanske flåderustninger. I 1939 bestod den japanske flåde af 10 slagskibe, 11 hangarskibe, 12 svære krydsere, 15 panserkrydsere, 25 lette krydsere, 112 destroyere, 12 torpedobåde, 60 ubåde og et stort antal specialfartøjer, mineudlæggere, troppeskibe m. v. Den samlede tonnage var i 1940 1,1 mill. tons. På samme tid var Storbritanniens 1,6 mill. tons og U.S.A.s 1,7 mill. tons.

Japan havde den største fiskerflåde i verden og en betydelig handelsmarine, der begge dannede en anselig mandskabsreserve, som flåden i påkommende tilfælde kunne trække på.

Den japanske flådes uddannelsesmetoder og organisation var stort set bygget op efter britisk mønster, og det japanske søofficerskorps' standard var høj.

I det fjerne Østen kom søkrigen til at dominere begivenhedernes udvikling endnu mere end på den europæiske krigsskueplads. Det japanske øriges eksistens var helt afhængigt af forbindelseslinjerne til søs. Men den japanske flåde begik den store fejl ikke at tage de nødvendige skridt til at sikre forbindelseslinjerne over havet til det japanske imperium. Man regnede med en kort krig og undervurderede de tab, som handelsmari- nen ville lide. Efter de første fremgangsrigte japanske operationer i Stillehavet lagde amerikanerne an på at afskære de japanske forbindelseslinjer samtidig med, at den amerikanske flåde nærmede sine baser mere og mere til selve Japan. I denne kamp led den japanske flåde større tab end den amerikanske. I bevidstheden om kun at have en flåde og ingen muligheder for at bygge en ny og samtidig vidende om, at denne flåde var den sidste garanti for de japanske øers sikkerhed, satte

japanerne kun denne flåde ind stykkevis og lidt efter lidt og tabte således omsider alt. Da den første atom- bombe faldt over Hiroshima, var $\frac{3}{4}$ af den japanske flåde allerede sat ud af spillet. Ved kapitulationen var hovedparten af den japanske flåde ødelagt, uskadt var kun 1 slagskib, 6 hangarskibe (Japan havde efterhånden bygget 26) og 5 krydsere.

Efter den anden verdenskrig var den japanske sikkerhed således med eet slag forsvundet. Den stolte kejserlige hær og flåde blev afvæbnet, og japanerne fandt sig trængt sammen på deres fire store øer. I overensstemmelse med Jalta-overenskomsten besatte russerne Sakhalin og Kurilerne. De påstod, at Habomais-øerne ved Hokkaidos østkyst var en del af kurilerne og besatte også disse øer.

Det var en udvikling, der satte skræk i japanerne og især i indbyggerne i Hokkaido. Hadet til russerne blev nu tillige fulgt af frygt. En frygt, der, så længe amerikanske tropper i Japan endnu var af antageligt omfang, til en vis grad kunne holdes nede.

Men da de amerikanske tropper næsten helt forlod de japanske øer, opstod der en uholdbar situation, som garnisoneringen af henvend 15.000 mand af politireserven på Hokkaido kun delvis bødede på.

Rusland er i dag en overordentlig skarp konkurrent til Amerikas magt i Stillehavsområdet. Wladiwostock er udbygget til et vigtigt flådestøttepunkt; på Mys Povorotnij, en halvø ca. 75 km øst for Wladiwostock, ligger formodentlig Sovjetunionens største flådestation i Det fjerne Østen. Russerne har snesevis af luftbaser på Kurilerne, der med jetjager kun ligger 13-15 flyvem minutter fra Hokkaido.

Det er også i Amerikas interesse, at de japanske øer ikke ligger forsvarsløse hen.

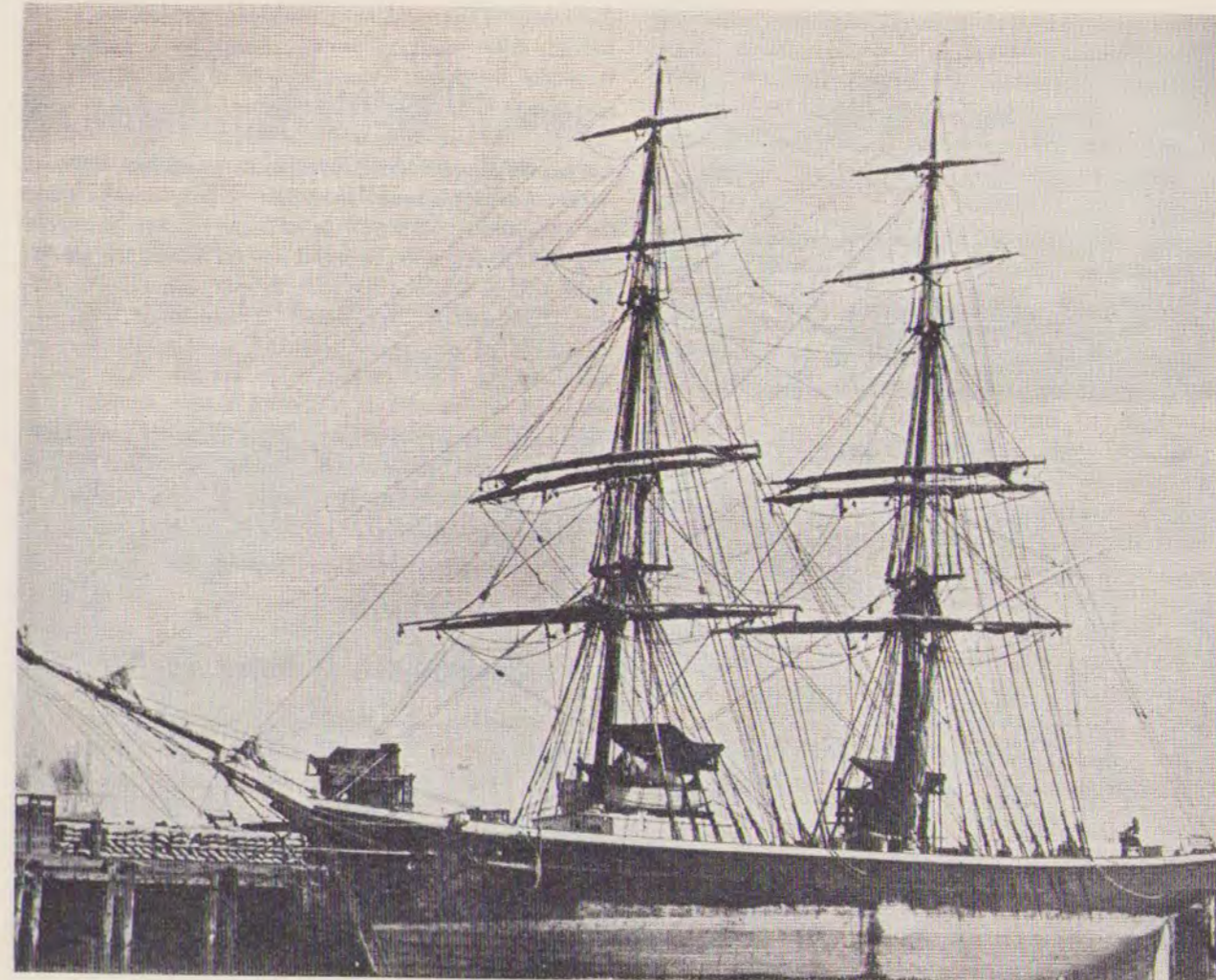
Ganske vist giver en japansk-amerikansk overenskomst amerikanerne ret til stadig at holde væbnede styrker i Japan, men en stærk og pålidelig allieret i Det fjerne Østen vil være såre velkommen.

Det er sandsynligt, at de japanske flådestyrker — kystbevogtningen — snart vil gå i gang med en udvidelse. Man har lejet 60 mindre amerikanske krigsfartøjer, nemlig 10 fregatter på 1500 tons og 50 små fartøjer på 250 tons hver, i forvejen består den kommende japanske flåde af ca. 125 fartøjer ikke over 1500 tons hver, og man regner med at få personelstyrken op på foreløbig 25.000 mand.

Japan er altså stadig et stykke forud for Tyskland både med hensyn til afviklingen af efterkrigstidens indskærnkninger og opbygningen af de væbnede styrker.

Som medlem af Stillehavspagten vil en udvidelse af de japanske flådestyrker også betyde en lettelse for de forpligtelser, som de amerikanske flådestyrker må påtage sig i Det fjerne Østen.

Hvis det virkelig er lykkedes amerikanerne i det japanske ørige at skabe et solidt væbnet bolværk mod den kommunistiske aggression i Asien, så har russerne i Asien forregnet sig meget mere, end de kunne ane, da de indledte krigen i Korea. *V. K. Sorensen.*



„Koldinghus“.

Briggen „Koldinghus“

Briggen „Koldinghus“ af Kolding ses her fotograferet neden for Telegraf Hill i San Francisco i 1879. Briggen var bygget i Kolding af skibsbygmester Chr. Hansen ifølge bihæft af 12. oktober 1872. Den målte 259 b.r.t. Skibets bygmester ejede halvdelen og stats- hauptmand J. S. Borch den anden halvpart. Sidstnævnte var iøvrigt skibets bestyrende reder. Førerne gennem tiderne var kaptajnerne J. H. Thislund, Chr. Schou, Vindeleff, J. P. Brock og sidst Poul Sørensen fra Strandhuse ved Kolding. Besætningen var på ti mand.

„Koldinghus“ var at træffe på alle have undtagen i nærheden af Australien. Den 1. september 1876 træffer vi skibet i Lagos i Guinea-bugten sammen med skonnert-briggen „Thyra“ af Fredericia, kaptajn A. Jordahn. Begge var afsejlet fra Hamburg med stykgods dertil. Efter udløsningen lastedes palmekærner til Marseilles. Skonnertbriggen „Birgitte“ af Odense (billede i „Vikingen“ nr. 9-1953. red.) afsejlede samtidig. „Koldinghus“ ankom til Marseilles 27. november 1876.

Den 26. marts træffer vi skibet ankommet til Fal- mouth for ordre fra Cuyaquil i Equador med en last

stennødder. Disse nødder er på størrelse med kartofler og hårde som ben. De brugtes dengang mest til fremstilling af knapper og fyldte mangt et skibs lastrum. Lasten beordredes til Hamburg. Efter udlosning og dokning lastedes igen stykgods til Arica i Peru og flere havne på Chile-kysten. På det tidspunkt var kaptajn Brock fører.

„Koldinghus“ afsejlede fra Hamburg den 21. juli sammen med skonnertbriggen „Nadinka“ af Ribe, som skulle til samme pladser som briggen og videre op og ned langs kysten. Ankommet til og udlosset i Arica fortsattes nord til Molendo, hvor der lossedes et parti stykgods. Den sidste del af lasten skulle til Callao, hvortil briggen ankom den 3. januar 1879. Her traf man sammen med barken „Bogense“ af Bogense. Efter endt udlosning afsejlede begge skibene i ballast til Iquique i Chile for dér at laste salpeter.

„Koldinghus“ fik ordre til San Francisco i Californien og ankom dertil den 21. maj 1879 efter 56 dages rejse. Fotografiet af skibet i denne havn må siges at have holdt sig godt. — Efter endt udlosning lastedes

mel til Arica og andre pladser. „Koldinghus“ afsejlede fra San Francisco den 11. juni og var udlosset på kysten kort tid efter. Med tilstrækkelig ballast afsejlede til Taltal i Chile, hvortil skibet ankom 15. november. Her indtoges en del salpeterlast, og man fortsatte videre til Iquique for at færdiglaste. Ordren lød på Hamburg, som nåedes i god behold.

Efter endt udlosning og dokning lastedes stykgods til Port Elisabeth i Algoa Bay i Kapkolonien, hvorfra der fortsattes til Port Natal, hvor restladningen udlossedes. Her indtoges ballast, og der forsejlede til St. Helena for ordre. Vel ankommet til St. Helena kom ordren til at lyde på Rio de Janeiro, hvor der skulle lastes kaffe til Hamburg. Hele denne rejse gik godt. Og så lastedes igen stykgods til Lagos i Guinea-bugten. Det var et modbydeligt sted i sejskibs-dagene. Stedet gjorde et stort indhug i besætningerne på grund af gul feber, men der var store fragter dertil. Efter endt udlosning lastedes der palmekærner, som blev udlosset i Åbo i Finland. I Østersøen lastedes tømmer til Montevideo. Det var på denne rejse, at ing. Fred. H. Freund var med skibet, som han nævner det i sin bog „Fyrretyve år i urskoven“. Det meste af sit liv anlagde Freund veje i de urskove, han omtaler.

Den 5. januar 1889 træffer vi skibet i Buenos Aires. Senere sejlede op ad La Plata-floden til Rosario, hvor

der lastes til Pernambuco i Brasilien, som nåedes i god behold. Efter endt udlosning forsejlede i ballast til Barbados for ordre. Denne kom til at lyde på at laste mahogny-træ på St. Domingo-kysten.

Efter at være kommet til ankers på lastepladsen på Carbare-red oplevede skibet den 6. september 1889 en orkan. Ankere kunne ikke holde, og der var ikke plads til at komme under sejl og ud fra kysten. Søen gik meget højt, og ankerkæderne var på tamp. Og så oprandt skibets skæbnetime efter de mange heldige sejladser. „Koldinghus“ drev i land og blev totalt vrag. Besætningen på otte mand reddedes, og lasten bjergedes ud af vraget. Efter forliset rejste kaptajn Poul Sørensen med sit mandskab til St. Thomas i Dansk Vestindien. Her blev man af guvernøren forsynet med penge til rejsen hjem til Danmark. Skibets værdi var 30.000 kroner, og det var forsikret for 30.000 Reichmark.

Foto og oplysninger fra pens. lods P. A. Gruelund.

Grafisk Forlag:

Ønskerejsen af Gøran Schildt

For den, der har læst Gøran Schildts tidligere udkomne bøger, er det med en intens glæde, man går i lag med hans sidst udkomne bog „Ønskerejsen“. Dens indhold fængsler læseren til sidste blad. Man mærker, at et lykkeligt menneske, der har nået sit mål, har skrevet denne bog. Hans viden, hans åndelige niveau får læseren til at føle sig i selskab med en fortæller, der ser mere end overfladen, og som kender mere til det, han fortæller, end de fleste.

Det er ikke alene sejlturen fra Stockholm til Portofino og den glæde, man oplever sammen med „Daphne“ og dens besætning, men det er også hans skildring af Frankrigs floder og kanaler og befolkning, der fængsler læseren.

Gøran Schildt er en personlighed. Derfor kan han tale med alle mennesker og skrive for alle mennesker, og har man blot lidt udlængsel, kan man få den tilfredsstillet eller måske forstærket alt efter naturel efter at have læst „Ønskerejsen“.

Sikkerhed til søs

DECCA NAVIGATOR

DECCA RADAR

DECCA NAVIGATOR AKTIESELSKAB

KRYSTALGADE 15 - KØBENHAVN K.
TELEFON BYEN 8310

Han indrammer „Vikingen“s forsider

En af „Vikingen“s trofaste læsere, forhenværende hovmester Ludvig Marker, er en flittig mand. Han samler på gode skibsbilleder, og især er han glad for „Vikingen“s forsider, som han selv indrammer. Billederne fylder halvanden væg i en af hans stuer. Marker, der forresten begyndte som dreng om bord i 3-masteren „Ansgar“ af Rønne 1899, laver også modeller af sejskibe, og da vi var ude på Amager for at besøge ham fornylig, var han lige blevet færdig med modellen af 5-masteren, som ses her.



Succes for Marinehistorisk Selskab

Marinehistorisk Selskab vokser sig større og større under en energisk bestyrelses ledelse — Møder arrangeres og publikationer udsendes, og for nylig holdt overlærer A. E. Koefod et foredrag om fæstningerne på Christiansø.

Dette i sig selv noget tørre stof krydrede den dygtige foredragsholder med episoder fra øens liv. Fra den første fæstning og til denne og dens efterfølgeres nedlæggelse, har livet på Christiansø været undergætt mange forandringer, men foredraget afslørede, at desto mindre en ø er, desto mere kiv og spektakel. Foredragsholderen forstod at holde sine tilhørere fangne, og disse takkede ham med at applaudere kraftigt.

Selv om formanden påstod, at det glædede ham at se så mange tilhørere, burde der være mange flere. Enhver, og det burde være os alle, der har interesse for søen, ville have glæde af at deltage i Marinehistorisk Selskabs møder. Den velkomst og den hygge, der møder en ved disse sammenkomster, er en velanbragt aften værd, som vi håber snart må gentages. ref.

A/S DET DANSK-NORSKE
DAMPSKIBSSELSKAB

Amaliegade 33 - København K.



KØBENHAVNS MASKINSKOLE

Kursus til Maskinisteksaminerne - Elektroinstallatørprøven for Maskinister - Motorpasserprøven - Maskinpasserprøven - Kedelpasserprøven, Elektroinstallatørprøven af 1952.

Program tilsendes, og alle Oplysninger gives ved Henvendelse til Skolens Kontor.

JAGTVEJ 163 . KØBENHAVN
Daglig Kl. 9-15 og 18-20 (Lørdag undtagen). Telf. Ryvang 1863

Følg nissens eksempel
giv julegaver fra Hempel

H.C. Hempel's Skibsfarve-Fabrik A/S
Amaliegade 8 . C. 3842

A. P. MØLLER

KONGENS NYTORV 8 - KØBENHAVN K.

TLF. C. 514 - STATSTLF. 33 - TELEGR.-ADR.: MERSK

- ★ **REDERI**
- ★ **TRAMPSKIBE**
- ★ **LINIESKIBE**
- ★ **TANKSKIBE**

A/S Dampskibsselskabet Svendborg

Dampskibsselskabet af 1912 A/S

Et jubilæum i Odense Kanals historie

Det er i år 150 år siden, det første
skib gik gennem kanalen

Den 7. oktober i år var det 150 år siden, det første skib løb gennem Odense kanal og byens direkte forbindelse med havet blev en realitet efter mange års drømme herom.

Søvejen til Odense har i gammel tid som nu været fjorden, der, dog kun med ringe dybde, strakte sig tæt, omend ikke helt ind til byen, men Odense å har også i sin tid spillet en rolle i så henseende.

Man ved således, at der allerede i 1288 har været ladeplads ved Biskerup, men det var imidlertid kun skuder og både, der kunne komme så langt op, medens større skibe måtte lade og losse ude i fjorden. Skibsfarten ad åen menes forøvrigt at være ophørt omkring 1572, da dens munding ved en stor vandflod blev betydelig tilsat med sand og dynd, men allerede før den tid havde driftige købmænd som Oluf Bager og hans søn Niels Bager og andre ladet deres varer gå dels over Kerteminde dels over Munkebo, i nærheden af hvilken der i Kjertinge fjord var anlagt en losse- og ladeplads. Det kan også nævnes, at Frederik den anden pålagde Kerteminde at indrette broen i dæmningen mellem fjorden og den åbne strand som en vindebro, for at Odensekøbmændenes skibe kunne føres gennem åbningen.

Skønt sejladserne på åen må betragtes som ophørt i 1572, vedblev man dog stadig at benytte Odense fjord som søvej, men i stedet for at løbe op ad åen søgte man nu ind i Baagø strand og havde losse- og ladeplads, hvor skibshusene nu ligger. Her fandtes allerede i 1639 et skibs- eller strandhus, og da Kerteminde under sven-skekrigen 1657-60 blev næsten ødelagt, førtes snart igen handelen fra Kjertinge fjord og Kerteminde over i Odense fjord til pladsen ved Baagø strand.

Odense fjord var imidlertid dengang et vanskeligt farvand, særlig da man ikke vidste, hvor den dybeste rende fandtes, og det blev anset som en stor begivenhed, da i 1682 en hollandsk skipper, som af en storm var drevet ind i fjorden, fandt den passage, gennem hvilken



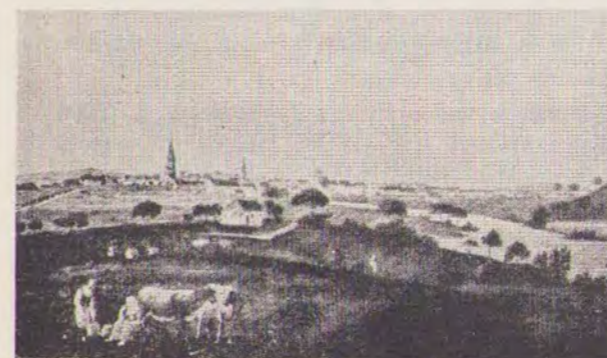
Ved indsejlingen til Odense Kanal i det forrige århundrede.

man uden synderligt besvær kunne nå ind til Klintebjerg. Der blev herefter hele den efterfølgende sommer foretaget opmålinger, og fra den tid var der vinterhavn ved Klintebjerg og sommerhavn ved Stige strand, hvorfra varerne igen i både førtes den halve mil ind til strandhuset ved skibshusene.

Disse tilstande varede, indtil kanalen blev gravet, og at de ikke altid har været lige lystelige fremgår af en erklæring, som Odense Købmænds laug i 1793 afgav til stiftsbefalingsmanden, og hvori klages over havneforholdene, der er så slette, at de om vinteren oplagte skibe led betydelig skade. Over halvdelen af fortøjningspælene var knækkede, således at fartøjerne måtte „ride for anker og toug“, hvilke sidste ofte sprængtes under strøm og isgang og havde tilfølge, at skibene gik på grund; det anføres bl. a., at i vinteren 1792-93 kæntrede 3 skibe, medens masterne knækkede på 5 og andre fik ødelagt ræer, stænger, udliggere, planker og meget andet, og da skipperne boede i Stige, medens skibene var oplagt ved Klintebjerg, kunne de under dårlige vejrforhold ikke nå at komme deres fartøjer til undsætning, men måtte overlade alt til skæbnen.

Varernes transport i både fra skibene ind til skibshusene gav også anledning til mange fortrædeligheder. Bådførerne, der var selvbevidste folk, satte selv prisen for varernes transport og ville ikke høre tale om nogen bestemt takst, de løb ofte på grund og blev desårsag liggende natten over, og det hændte jævnligt, at der ved bådenes ankomst til udlosningsstedet var anselige mangler af både tørre og våde varer. Henvendte købmanden sig desårsag til vedkommende skibsfører, fik han at vide, at det gods, han havde fået om bord fra afsenderen efter komossementet, havde han igen leveret videre til bådføreren og længere end til denne strakte hans ansvar sig ikke, og når købmanden derefter klagede til bådføreren over manglerne i varepartiet, der for større partiets vedkommende ofte var fordelt på 6-7 både og herfra i flæng dyngedes op på skibsbroen, fik han „under vældig Søemands Eed“ til svar, at ligesom bådføreren havde fået det i båden, havde han leveret det på skibsbroen.

Man forstår på baggrund af disse forskellige forhold



Odense set fra øst. Efter farvelagt litografi af S. Lange 1805.

ønsket om gravning af en kanal. En sådan tanke havde iøvrigt været fremme allerede på Frederik den fjerdes tid, men det første kanalprojekt er dog først fra Frederik den femtes tid og skyldtes en Odense-præst Salomon von Haven. Hans meget fantasifulde projekt måtte imidlertid allerede på forhånd synes dødsdømt, men ikke desto mindre tvivlede præsten ikke på, at kongen måtte synes godt om hans forslag og bringe det til udførelse. Der skete dog intet, og der forløb næsten et halvt århundrede, inden man atter begyndte at beskæftige sig med tanken.

Den mand, som atter tog tanken om en kanal op, var stiftamtmand Frederik Buchwald, der efter at have modtaget købmandslaugets ovennævnte erklæring, indsendte et forslag til regeringen om et kanal anlæg. Dette havde til følge, at der ved et kongeligt reskript af 20. august 1794 nedsattes en kommission til undersøgelse af spørgsmålet, og efter at kommissionen havde afgivet sin betænkning og denne havde været underkastet overvejelser i forskellige collegier, besluttede regeringen at grave en 1300 alen lang og 8 fod dyb kanal fra fjorden ved Stige og ind forbi Næsbyhoved slot til Odense, hvor der skulle anlægges et havnebassin med bolværk.

Arbejdet påbegyndtes i 1796 og forløb ikke uden uheld og mange genvordigheder, men nærmede sig dog i 1803 sin fuldendelse, hvorefter der den 2. juni samme år gennem generaltoldkammeret udfærdiges en plakat, i hvilken meddeles, „at da kongen for at ophjælpe handelen og for at lette varers førsel til og fra Odense har

DAMPSKIBSSELSKABET

TORM

AKTIESELSKAB
Grundlagt 1889

Telefoner: Central 2437 - 16570 — Rigstelefon 203
HOLMENS KANAL 42 — KØBENHAVN

ladet opgrave en kanal, ved hvilken byen og dens omegn bringes i forbindelse med havet, så har Hans Majestæt nu, da kanalen om kort tid bliver færdig, fundet for godt indtil nærmere bestemmelser træffes, at bestemme det opsyn og de afgifter, som ved farten på denne kanal skulle finde sted.“

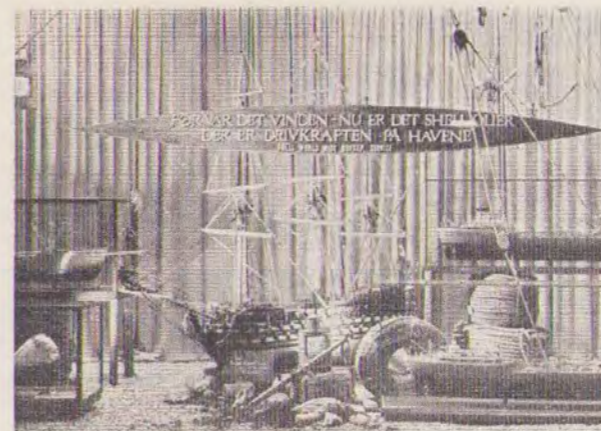
Den 13. og 14. september steg vandet imidlertid 3½ fod over dagligt vande, hvilket havde til følge, at dæmningerne gennembrødes flere steder, hvorved en mængde jord og sand flød ud i kanalen, og foruden det endnu tilbageværende opmudringsarbejde af grund og mellem-dæmninger måtte der nu atter opmudres, ligesom også de bortskyllede dæmninger måtte genopføres eller udbedres, men uagtet fordomme og megen pessimisme fra visse sider og skønt kanalarbejdet således endnu ikke var fuldført, passerede dog den 7. oktober 1803 det første skib opad kanalen uden vanskelighed og „med hastig fart“ lige til det for bassinet i selve Odense værende bolværk.

Skibet var den 7-8 fod stikkende københavnske jagt „Neptunus“, ført af skipper S. P. Gandrup. Efter at have kvitteret lodsens ved skibshusbroen styrede jagen med kanalmeesteren om bord op mod bolværket, idet der fra begge sider af kanalen tilråbtes det flagende skib vedholdende hurra'er samtidig med, at det fra flagbatteriet salutedes med 9 kanonskud.

Det havde altså nu vist sig, at skibene kunne løbe helt op i bassinet, og hermed måtte det egentlige kanal-anlæg betragtes som færdigt, selv om der endnu var ikke så lidt at gøre, bl. a. med opmudring ved de hist og her nedskudte skrån timer m. v., med hvilket der fortsattes det efterfølgende år.

Kommissionen overslag lød oprindelig på 75.200 rdl. Efter overslaget ville kanalen kunne graves på 3 år, men arbejdet varede som nævnt fra foråret 1896 til efteråret 1803, ja, når man vil regne til den tid, da kommissionen erklærede, at den havde endt sit hverv, nemlig den 1. juli 1804, altså næsten 8½ år; den i overslaget nævnte sum slog da heller langt fra til, men udgjorde i virkeligheden 169.000 rdl. eller over det dobbelte.

Ingvard Olsen.



Modelfregat til den danske kirke i Paris udstillet i København

En pragtfuld model af en fuldrigget engelsk fregat fra år 1635 prydede i november A/S Dansk Shell's udstillingsvindue i Kampmannsgade. „Royal Albert“, som fregatten hedder, er skænket af billedhugger Viggo Jarl til ophængning i den danske kirke i Paris, men var altså for et kortere tidsrum stillet til rådighed for denne udstilling, hvor den for kontrastens skyld var udstillet sammen med moderne danske handelsskibe i model fra rederierne A. P. Møller, C. K. Hansen og Dansk-Franske Dampskibsselskab.

Modellen af fregatten er udført af den 81-årige skibsfører P. Hansen, Marstal, i løbet af de sidste 3 år — Helt nøjagtigt har det taget ham 1322 timer, hvilket

svarer til 165 arbejdsdage med de normale 8 timer. Alle dele i skibet er håndarbejde undtagen kanonerne, der er drejet på maskine. Skibsfører P. Hansen var i mange år skipper for Viggo Jarl på hans kendte lystyacht „Atlantide“, og da skipperen for et par år siden besluttede sig til at gå i land, var han den ældste, aktive skibsfører i landet.

Dansk søfarts-årbog & kalender (1954)

er i år udgivet for første gang og afhjælper et længe følt savn blandt alle søfarende, idet bogen er bygget over den ide foruden at være kalender også at indeholde en logbog, d. v. s. at den sætter sin ejermand i stand til at føre en fuldstændig journal, der år efter år vil være til uvurderlig støtte for hukommelsen.

Dansk søfarts-årbog & kalender (1954) er redigeret af redaktør A. C. Jensen og indeholder foruden alle almindelige kalenderoplysninger også tabel over udlandets møntsystemer, profiltegninger af moderne danske skibstyper, sammenligningstabeller for alm. europæisk længdemål, omregningstabeller for mønt og mål, internationale tidsbestemmelser, søkort og distancetabeller omfattende de vigtigste søruter, regnskabsblade for søfarende og mange andre nyttige detaljer for søfolk foruden tekstbidrag af så kendte søens folk som G. Honnes de Lichtenberg og kaptajn Kai Lund.

Dansk søfarts-årbog & kalender (1954) henvender sig ikke blot til alle søens folk, men er også en egnet julegave for disses slægtninge som for alle, der har interesse for eller tilknytning til dansk søfart.

Bogen er i lommeformat, 208 sider, indbundet i pluviosin med guldtryk og prisen er kr. 10,85, frit tilsendt overalt i Danmark.

Udgiveren er forlaget Erik Bohse, Læderstræde 32-34, København K.



Dampskibsselskabet

JUTLANDIA

JENS TOFT

Ny Toldbodgade 5

TELF. *8192

AKTIESELSKABET

DET DANSK-FRANSKE-DAMPSKIBSSELSKAB

FREDERIKSGADE 17

KØBENHAVN K

Nauta-boat Co.

Metal-Redningsbaade
Aluminium Flydemidler
Redningsflaader
Aluminium Landgangsbroer
Faldrebstrapper
Mekaniske Davider



NÆSTVED HAVN
TLF. 2248

Salgskontor v. K. BIRKEDAL:

Cort Adlersgade 8,

København K

Telefon Central 14419

„Jul på Havet“s

succes

Som sædvanlig havde den samlede danske presse kun rosen-
de ord til overs for „Vikings“ julehefte. Her er et lille ud-
pluk af, hvad aviser og tidsskrifter sagde:

B.T. skrev bl. a.: „— et smukt og litterært indholdsrigt
produkt“, og Aftenbladet gav heftet følgende hilsen med i
starten: „Der er mange billeder fra søen og sømandslivet i dette
som sædvanlig stilfulde og vel tilrettelagte hefte; noveller
skorter det heller ikke på, hverken dramatiske, hyggelige eller
muntre, så „Jul på Havet“ kan altid med udbytte hentes frem
på en frivagt og med sin gode underholdning både skabe be-
hagelig tidskort og bringe bud fra landet bag horisonten.“

„De bør allerede nu sikre Dem dette nummer,“ skrev „Dansk
Søfartstidende“. I skibsførernes medlemsblad skrev kaptajn
Kastrup-Olsen bl. a.: „Det forekommer mig, at redaktør Bærentzen
har overgået sig selv med denne „Jul på Havet“. Der er
meget og godt læsestof at hente her.“

En mængde blade og tidsskrifter som f. eks. „Ekstrabladet“
og „Skipperen“ bider særligt mærke i den kendsgerning, at
heftets redaktion har lånt to pragtfulde marinemalerier af arve-
prin Knud. „Dansk Sørestaurations Forening“s medlemsblad
skriver om heftets billeder som helhed, at de „hver for sig er
en indramning værdig“ og fortsætter: „Men også læsestoffet
er lodigt og godt. Billeder og læsestof følger hinanden på for-
nuelig vis.“

„Det er som sædvanlig et meget fyldigt hefte med mange
fortællinger og en mængde udmærkede billeder,“ skrev „Ber-
lingske Tidende“ bl. a. Og den 13. oktober omtalte „Politiken“
juleheftet bl. a. med disse ord: „Allerede i går forelå det
populære maritime julehefte „Jul på Havet“. Det er godt for-
synet med saltvands-historier og skibe i farvetryk.“

„Middelfarts Venstreblad“ fastslog, at man „nu kan sende
det (juleheftet) ud til de kære, der skal fejre jul på havet
langt hjemmefra.“ „Vejle Amts Avis“ kalder juleheftet „et
smukt og indholdsrigt produkt.“

Redaktør Anders Finsing skrev i „Dansk Fiskeritidende“
bl. a.: „Vikings og Bærentzen fortjener at få glæde af Jul på
Havet.“ „Kristeligt Dagblad“ bragte en meget fyldig anmeldelse,
hvori det bl. a. hed: „Som sædvanlig fremtræder „Jul på



En af vore læsere har sendt os et udklip fra en
københavn avis, der skriver: „Det Forenede Bugser-
selskab A/S, København, er ejer af nybygget M/S
(tankskib) „Capduen“ af København, OYSD, brutto-
og nettotonnagen henholdsvis 48 og 21 tons.“

Havet“ i smuk og indbydende form, fyldt med gode fortællinger
og smukke billeder.“

„Kioskejerbladet“ skrev som en orientering til sine læsere,
kioskejerne, bl. a.: „De, der elsker søen, har noget at glæde
sig til. Det er en fornøjelse at gennemlæse dette julehefte.
Heftet er en fryd for øje og sind. Der er ingen tvivl om, at
dette års hefte er et af de smukkeste i rækken. Det er et sik-
kert salgsnummer til alle, der har interesse for søen, bl. a. sejl-
sportsfolk og tidligere og nuværende søfolk. Det er en sikker
træffer som gave.“

„Østerbro Avis“ tænkte også på sømanden derude, og efter
at have fastslået, at „heftet som sædvanlig er fyldt med godt
stof“ bragte det under en gengivelse af et af heftets billeder
følgende rosende buket: „Af heftets billeder er der mange, der
får lov at pryde kahytvægge, og dette nummer vil forøge
billedgalleriet godt. Har De pårørende, der sejler, kommer De
ikke uden om at sende dem „Jul på Havet“. Og selv om De
er en landkrabbe, vil De også have glæde af heftet. Der er både
noget at læse og noget at se på.“

Der kunne plukkes endnu flere rosende anmeldelser ud, men
her skal sluttes med et uddrag fra Styrmandsforeningens blad,
der bl. a. skriver: „Jul på Havet 1953 står ikke tilbage for
sine forgængere m. h. t. smukt og festligt udstyr samt spæn-
dende og fornøjelige historier. De 4,75 kr., som heftet koster,
er vel anvendt, og Jul på Havet vil sikkert være velkommen
både i ethvert hjem og hos enhver søfarende.“

Hvis De skynder Dem, kan De stadig nå at sende ham der-
ude på havet et eksemplar af „Jul på Havet“. Som De sikkert
vil kunne forstå af anmeldelserne, vil ingen blive skuffet over
at modtage dette julehefte.

TELEFONMATERIEL AF ENHVER ART

TELEFON FABRIK AUTOMATIC A/S

AMALIEGADE 7
KØBENHAVN

Et meget lille tankskib!

Vandbåden „Capduen“,
ganske vist et tankskib, men...

Læseren tilføjer for egen regning: „Så fornemt kan
det altså blive i vore dage — hvor man — selv om det
selvfølgelig er teknisk set fuldt korrekt — betegner en
„vandbåd“ til brug i Københavns havn som „tankskib“.“

Betydeligste Radar-nyhed siden krigens afslutning

Decca Radar præsenterer ny, epokegørende type

At et skib får radar om bord, er ikke længere nogen sensa-
tion, ja, det hører vel næsten til sjældenhederne, at større
nybygninger ikke forsynes med denne epokegørende opfindelse.
De fleste mennesker regner vel også med, at Radar allerede
havde nået sin højeste udvikling. Men i december måned sidste
år blev det fra autoritative, engelske søfartskredse udtalt, at
det ville være et meget stor fremskridt, hvis man kunne få et
Radar-anlæg, som ved en simpel indstilling blev i stand til at
arbejde på både små og store afstande.

Decca Radar Limited tog denne ytring til efterretning og
begyndte straks at kaste sig over opgaven, og kun ni måneder
senere havde man et anlæg færdigt, som har en største radius
af 45 sømil og en mindste på kun 20 meter! Det kan da kaldes
en sensation!

De første Radar-anlæg, som efter krigen blev stillet til rådigh-
hed for den fredelige søfart, lå på priser på omkring 100.000
kroner. For kun fire år siden kostede det billigste anlæg 60.000
kroner, og så var Radar dengang endnu meget tunge og kompli-
cerede apparater. Men så kom Decca frem med sin Radar type
159, og den kostede kun 32.000 og var forholdsvis let at betjene
og meget pålidelig. I de fire forløbne år har selskabet solgt
ca. 3000 anlæg af typerne 159 og 12 og er nu verdens største
producent af radar.

Decca 45, som altså nu er bragt på markedet, betegner uden
tvivl det største fremskridt i konstruktionen af skibsradar siden
1946. Deccas tidligere typer af Radar har ligget til grund for
konstruktionen af det nye anlæg, men fremskridtet illustreres
tydeligst ved at nævne, at type 45 har en effekt, der er 32 gange
større end type 12.

Da den engelske rutebåd „Ariosto“ for nogle få dage siden
var i København, benyttede Decca Navigator Aktieselskab lejlig-
heden til at præsentere det nye anlæg, og det tør nok siges, at
demonstrationen vakte opmærksomhed. Mest imponerende er
det, at prisen for type 45 kun er 10 procent større end for type
12. På det nye anlæg er „osten“s diameter forøget fra 4 til 6 ft.
Magnetronens effekt er forøget fra 10 kW til 20 kW. Modtager-
og blandings-kredsene er blevet forbedret, og type 45 har to
puls længder, en på 0,1 microsekund på de små områder og en
på 1,0 microsekund på de store områder. Billederne er meget
skarpe på alle områder, og det kan nævnes, at 1 cm på billed-
skærmen svarer til ca. 60 meter.

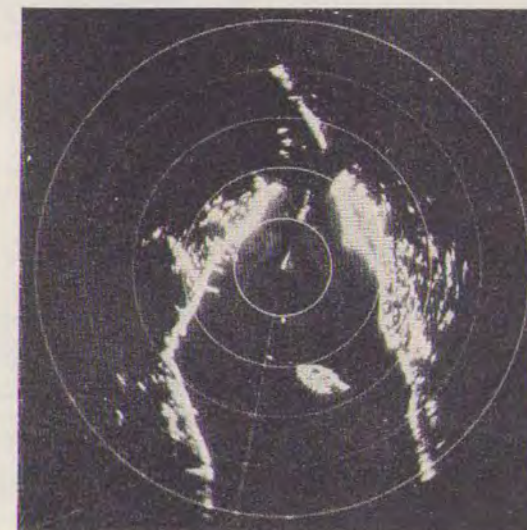
På et skib, der har det nye anlæg, fik man for et par dage
siden et godt bevis på type 45's forbløffende egenskaber: Skibet

lå ret dybt i vandet, og foran det lå en bugserbåd fortøjet ved
kaj. Hver gang bugserbåden stak stævnen ud til siden for skibet,
aftegnedes denne på skærmen.

På vejen til København optog man nogle fotografier af de
ting, som Decca 45 „så“. Vi bringer her et par af billederne, og
de giver også et godt bevis på typens effektivitet.

Decca 45 vil snart holde sit indtog også om bord på danske
skibe, og det kan nævnes, at anlæg nr. 3000 for nogle få dage
siden er blevet bestilt til installation i „Kronprins Frederik“,
som jo for øjeblikket er til reparation i Helsingør.

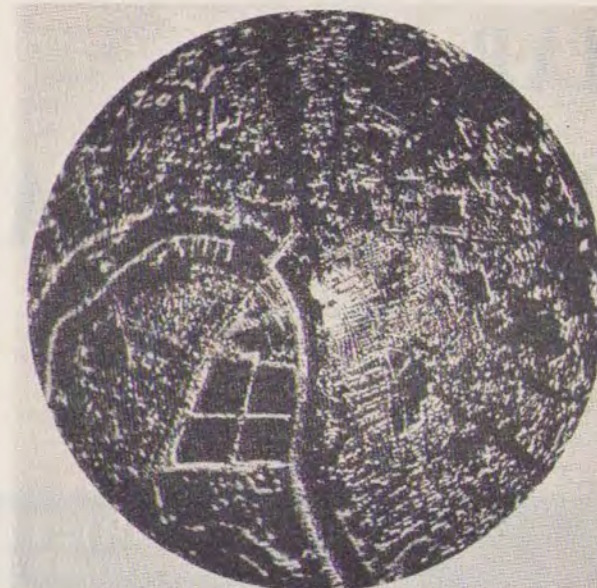
Trods det epokegørende nye anlægs fremkomst vil Decca
Radar Limited, som har besjret en hel verdens skibsfart, natu-
rligvis fortsætte produktionen af typerne 159 og 12. Den første
af disse typer vil stadig kunne gøre fyldest om bord i skibe, hvor
pladsforholdene er meget trange, og type 12 vil gøre ligeså me-
gen gavn om bord i skibe, der sejler i farter, hvor kravet om en
ekstraordinær stor maksimums-rækkevidde ikke er til stede.



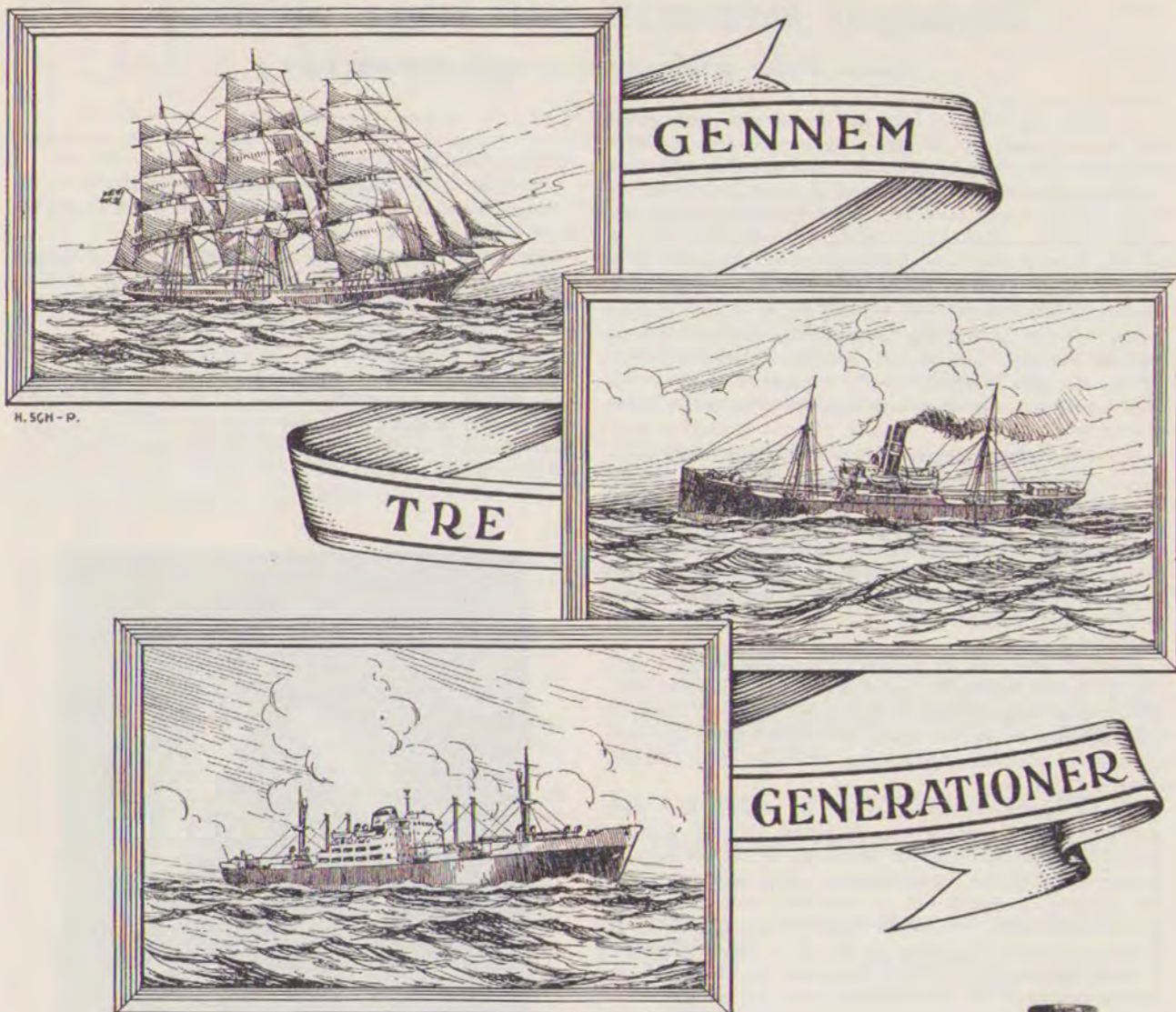
Ved indgangen til Sundet.



Ved indsejlingen til Københavns havn.



En del af London med Themsen set i Decca Radar 45.



HAR DE
OVERALT PAA HAVET
FAAET

fra JESPER CHRISTENSEN & Co
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER



Breve fra LÆSERNE

Redaktionen modtager hver dag breve fra sine læsere. Her er et lille uddrag af sidste måneds post, som vi bringer, fordi det sikkert kan have almen interesse:

M/S „Jutlandia“:

Ifølge mine optegnelser er „Jutlandia“s skæbne følgende: Solgt til skibsreder Brøvig, Farsund 1934, f. n. t. „Dan“, sat under panamaflag, strandet ved Räsö vinter 1937, bjerget, solgt til Hamburg, solgt til ophugning i England april 1938, dette stemmer jo imidlertid ikke med det i „Vikingen“ oplyste, hvor skibet i 1934 skulle være solgt til San Francisco, måske der er en anden, der kan give forklaringen.

A. Schou, Ronne.

(Vi har fået flere henvendelser angående gamle „Jutlandia“, og det kan betragtes som givet, at skibet i vinteren 1937 gik på grund ved Finland. Skibet lå ved Langelinie i begyndelsen af 1938 og skulle gennemgå en maskinreparation hos B. & W. Det viste sig imidlertid, at „Jutlandia“ var så medtaget efter strandingen, at det måtte ophugges. Det skulle have været sejlet gennem Kieler-kanalen, men på grund af skaden måtte det foretage sin sidste rejse norden om Skagen. Det skete i april 1938. — Skibets skæbne mellem 1934-1938 er altså stadig noget uklart. Ydermere ringede den gamle, velkendte „sofaskipper“ Benthin-Hansen os en dag op og forklarede, at efter hans mening var „Jutlandia“ i 1934 blevet solgt til Kina!) Red.

Om „Niobe“ og „Samsø“

Kære „Jack Tar“

Til artiklen „Hvad mener De“ i „Vikingen“ nr. 11 angående det tyske skoleskib „Niobe“, kan jeg tilføje følgende: Ø.K. havde to sletskonnerter, „Samsø“ og „Kongedybet“ (eller var det „Dragør“, det sidstnævnte hed?) På en rejse i Nordsoen blev „Kongedybet“ antastet af en tysk u-båd. Den slap imidlertid fra den; men tyskeren fik taget et fotografi af den. Senere, i 1916, var „Samsø“ på vej fra Østersøen til England med træ, da den blev overhalet af en u-båd. Troende, at det var det tidligere undslupne søsterskib fik den uden varsel det glatte lag af granater, som tvang besætningen i bådene.

Imidlertid dukkede en britisk jager op og jog u-båden på flugt, samt beordrede besætningen om bord igen. Den blev så bugseret ind til North Shields, hvor jeg var om bord i den. Den havde dusinvis af granathuller både gennem skrog og dækshuse, men lastet med træ flød den på lasten. Hvad der senere blev af den, vides ikke; men også jeg hørte om, at tyskerne havde taget den som prise.

Knud Schwalbe.

Indiske skibe med lange navne

I sidste nr. af „Vikingen“ har jeg læst artiklen om det indiske sejskib med det lange navn.

Jeg kan hertil tilføje, at denne flåde af sejskibe i indiske farvande består af skibe som bark „Nithyakalyani“ af Cocanada, barkentine „Bridget Ammal“ af Tuticorin, „Kangeyapavy“ af Jaffna og „Paravathavarthani Ammal“ af Jaffna. Endvidere brig „Athiyath-ur-Rathman“ af Male, sultanens brig på laccadiverne „Sultan Secunder“ og „Sithivnayagameenodohy Devi“ af Jaffna. Også en del skonnerter har indtil fornylig været beskæftiget i indiske farvande bl. a. „Fath ul Bari“ af Male, Maldiverne og „Muttulakshmy“ af Pampan samt flere andre.



Nogle af skibene var hjemmehørende på østkysten af Ceylon, og andre ejedes af folk i sydindiske havne.

Det er mest i farten med ris og paddy, at disse skibe er beskæftiget. Der lastes hovedsagelig i Akyab, Arekan og Rangoon og losses i bl. a. Point Pedro og Kankesanthurai.

Så vidt mig bekendt bygges disse skibe den dag i dag derude. Hoslagt vedlægges et foto af en sådan skonnertertaget for ca. 1½ år siden visende skibet lastet på reden ved Colombe, billedet er taget af en af mine bekendte, der har sejlet derude i flere år. — Desværre kender jeg ikke navnet på skibet.

F. Holm-Petersen, Troense.

„Niobe“, „Parvathavarthani Ammal“ og „Gorch Fock“
Kære „Jack Tar“!

C. Rasmussen tager fejl (det kan vi alle), når han mener, at „Abdon“ (ex „Samsø“) blev til „Niobe“.

„Samsø“ blev bygget i Frhn. 1914 — altså året efter „Morten Jensen“. I juli 1916 blev den — på vej fra Holmstad til England med trælast — beskudt af tyskerne — men inden den sank, kom en engelsk torpedojager til, og „S“ blev flydende på lasten slæbt ind til Tyne. (Nærmere herom i „Danske krigsforlis 1914-18“.

Derefter blev „Samsø“ solgt til A/S „Alfa“ og fik navnet „Abdon“. Den blev som omtalt prisedomt 1918, men blev først slettet af dansk register i 1920. Derefter hed den i nogle år „Marga“ af Hamburg (Ejer: C. F. Hildebrandt). Omkring 1924 blev den solgt til London og skiftede navn til „Veronica“. Et par år senere fik den hjemsted i Halifax N.S., og i 1928 blev solgt til Viareggio i Italien og kom til at hedde „Orione“. Den overlevede 2. verdenskrig og er måske stadig i fart. I 1948-49 har den stadig som 4m M/Sk Orione af Viareggio (Se efter i nyere LI)

Jeg ved ikke, hvad „Parvathavarthamiamma“ betyder, men skal gøre et forsøg på at få det opklaret. Oversættelsen af det andet navn har jeg fundet i „Sea Breezes“ engang.

„Gorch Fock“s forlis ved jeg intet nærmere om, men den synes at være bjerget. „Sea Breezes“ bragte fornylig et billede af den og skrev, at den nu er russisk skoleskib i Sortehavet og hedder „Tovarisch“ (Kammerat). Det tidligere russiske skoleskib af dette navn krigsforliste i Sortehavet i 1944 — det var en 4m Bk — den tidligere „Lauriston“.

Tyskerne byggede jo — foruden „Gorch Fock“ i de følgende år „Horst Wessel“ (som nu er USA-skoleskibet „Eagle“) og „Albert Leo Schlageter“.

Mon nogen af „Vikingen“s læsere kan oplyse, hvad der blev

af den sidste? Der var tale om, at den skulle ovevdrages til Holland — men der siges også, at den gik til USA ligesom „Horst Wessel“.

O. Kure, Assens.

(Herr Kure og herr Holm-Petersen er lidt uenige om stave-måden for et af de indiske navne, og ingen af dem staver det vist rigtigt. Den slags er jo forresten tilgiveligt, når det drejer sig om en sådan akrobatisk sammensætning af bogstaver! Ifølge Lloyd's eksisterer skibet endnu og hedder „Parnvathavarthani Ammal“. Holm-Petersen var nærmest ved og havde kun er-stattet navnets første n med et a!) Red.

Stævnen forrest, en glemt sømandsvise og et ukendt forlis

Det var i de fleste tilfælde vistnok de jagtbyggede skibe — de spejlgattede — det drejede sig om; de klippebyggede gik i baljen med hækken først.

Sådan gik det til i alle mine drengeår i Marstal; de jagtbyggede skibe, og de var i flertal, gik mærkeligt nok ud med stævnen først, uagtet den modsatte fremgangsmåde ville have fået agterspejlet til at virke som bremse, så skibene, efter at være løbet tværs over den smalle havn, ikke ville have taget grunden så hårdt. Alle byens drenge og navigationselever havde så fornøjelsen af at hive skibet af grunden, i mange tilfælde efter at de, ved at løbe i flok fra skibets ene side til den anden, havde fået skibet til at slingre, så det var lettere at rokke.

De forholdsvis få klippebyggede skibe løb af stabelen som regel med hækken først, uagtet der også var enkelte, der løb med stævnen først. Det samme gjaldt de stålbyggede skibe fra byens to stålskibsbyggerier, H. C. Christensen's og Bondegaards værfter.

Men jeg tvivler rigtignok om, om der var mange blandt de ældre, der regnede den slags „blikæsker“ for rigtige skibe.

Der fandtes engang en sømandsvise, hvori en stakkels sømand skildrede sit noget stormfulde liv. Men det værste, han havde oplevet i sit bevægede liv, fremgik af omkvædet:

... men jeg har friet til en marstalsk pige,
det er sågu' det værste, jeg endnu har gjort.

Det har vel været en fremmed „styrmandskarl“, der er blevet hængende i Marstal ved en marstalspige; hendes håndfaste økonomiske sans kan måske til tider have været streng for en glad sjæl, der har haft sin rod i mildere egne.

Min farfar, der døde i 1907, men var gået i land i slutningen af 80'erne, kendte visen og foretog den gerne. Min farmor, der var marstaller, havde ondt ved at se humoren i omkvædet.

Er der nogen blandt de ældre, der kender visen og kan rekonstruere den?

Det må have været omkring 1862 — min mormor var født 1846, og hun var en seksten års pige, da ulykken ramte hendes hjem. Hendes fader, skipper Jacob Hansen Christensen, kaldet Jacob Ommel, medlem af een af Marstal ældste slægter, var fører og ejer af en marstaljagt. Under hårdt vejr i Østersøen



SKIBSFARVER
BROWN PRIMOCON til stålskibe
SILVER PRIMOCON til stålskibe
over vandlinjen
under vandlinjen

- siden 1899 - International Farvefabrik A/S

slog bommen over og tog ham og en søn med sig i søen. De omkom, antagelig slået bevidstløse af bommen. Tilbage på jagten sad en 14 års dreng og græd endnu, da han blev reddet af et andet skib; han havde set sin fader og ældre broder gå bort.

Ulykken er ikke omtalt i samtidens ærøske blade; de afholdt sig endnu indtil tiden før den første verdenskrig fra at omtale soulykker, der berørte byens egne.

Findes der nogen blandt „Vikings“ læsere, som beskæftiger sig med søfartshistorie, der kan give oplysninger, evt. henvisning til andre af samtidens aviser?

K. S. F. Wilhelm, cand. theol.

Mere om søsætning

Til „Jack Tar“.

I sidst udkomne nummer omtaler De, at man på Thuro i tidligere tid søsatte skibene med stævnen forrest. Jeg skal her tillade mig at gøre opmærksom på, at dette var den normale fremgangsmåde i sejskibstiden, således skriver J. C. Tuxen i 1878: „Den nyere tids skibe, navnlig dampskibe, bygges næsten altid med agterstævnen nedad mod vandet, medens de tidligere stod med bougen nedad.“ Det fremgår iøvrigt også af ældre billeder, som eksempel skal blot nævnes Eckersberg's „En korvet på stablen“ i Jul på Havet 1952.

L. Møller-Sørensen, stud. jur.



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



BALTICA FORSIKRING

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



KGL. HOFMØBELFABRIKANT
C. B. HANSENS ETABL.

BREDGADE 32
København K.
Central 386 — 11,386 — 11,585

Marineforeningens marinestuer

Som antagelig en del af Vikings læsere bekendt har mange af Marineforeningens afdelinger rundt i landet oprettet marinestuer — ialt 76.

Disse stuer er udstyret med allehånde maritime genstande såsom kompasser, log, lod, rat, lanterner, sekstanter, håndvåben, modeller, flag og med maritime billeder. Mange af disse stuer er således med årene blevet miniature-marinemuseer, og der arbejdes stadig på at forbedre deres udstyr og at give dem den bedst mulige beliggenhed.



METRO

MEKANISKE KVIKSØLVSPROFILTERMOMETRE
for store og smaa Dieselmotorer

Illustrationen viser et Profiltermometer til smaa Dieselmotorer

Leveres i samme Størrelser som Manometre

AKTIESELSKABET

METRO

AARHUS - TELEFON 2504

Formålet med disse marinestuer er i første række at medvirke til opfyldelse af Marineforeningens nationale formål: „At skabe interesse for søværn og søfart.“

De tjener dernæst til:

1) At være samlingssted for afdelingens egne medlemmer og tilholdssted for andre afdelingers og

2) De er tilgængelige for andre og specielt for søværnets personel, enhver tilhørende dette kan søge derind og hygge sig — de er næsten alle knyttet til hoteller eller restauranter.

3) Reklame for tilgang til Marineforeningen.

Hensigten med disse linier er:

At opfordre såvel institutioner som personer til i foreliggende tilfælde at skænke sådanne genstande eller billeder til disse marinestuer. Det hænder jo ofte ved oprydninger, flytninger eller ved dødsbo, at der forefindes maritime sager og billeder, som man gerne vil skænke bort og vide vel anbragt, og alt for meget af den slags går meningsløst og unødigt til grunde.

Vikings læsere bedes også opfordre videre kredse til at tage denne henstilling under velvillig overvejelse.

Sagerne kan afleveres til Marineforeningens hovedkontor, Havnegade 55 (telefon Palæ 2886) eller om ønskes direkte til afdelingerne.

Kommandør Paul Ipsen.



En bog om mandfolk og havet!

JAN DE HARTOG

Thalassa

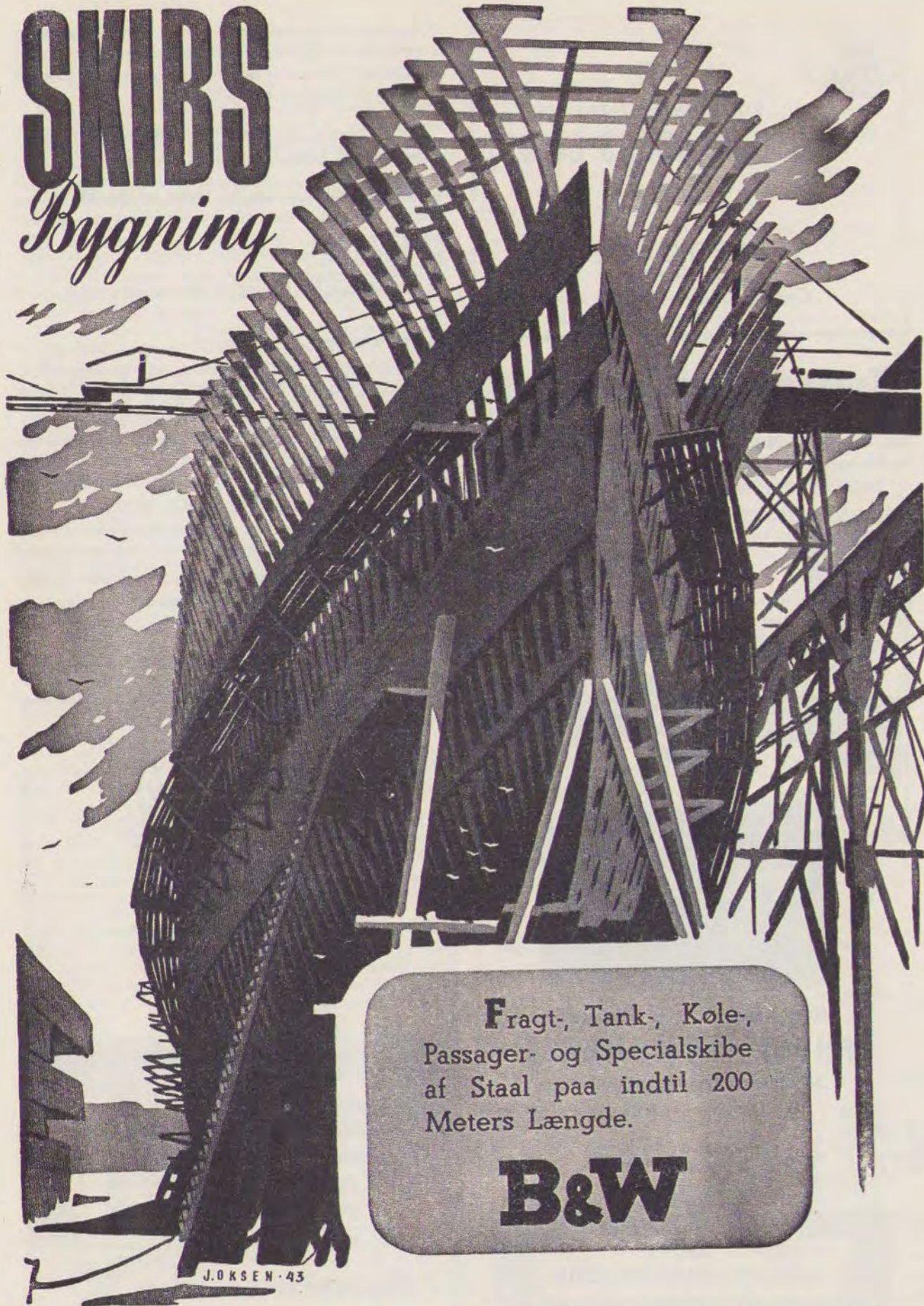
Forfatteren til „Hollands Sønner“

„Først og sidst er THALASSA ægte og uforfalsket underholdning i den gode gammeldags stil, med stænk af både Marryat, Jules Verne og Joseph Conrad, vaskøgte sømandshistorier og skipperløgne“, skrev G. Roger Henriksen i Politiken.

Kr. 9.75, heib. 15.00, V.B. 20.00.

GRAFISK FORLAG

SKIBS Bygning



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

B&W

J. OKSEN · 43

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

Fra Værft · Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. december 1953



Medlemmer

A. P. Møller
A/S Det Østasiatiske Kompagni
Det forenede Dampskibs-Selskab A/S
J. Lauritzen
Dansk Esso 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. 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 Telegrafskab A/S
Danish American Gulf Oil Transport
Company A/S
Aabenraa Rederi A/S
Det Forenede Buggerselskab 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/s TUNGUFOSS

Torsdag den 29. oktober afleveres fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's skibsværft på Refshaleøen fragtmotorskibet „Tungufoss“, værflets nybygning nr. 717, bygget til H/f Eimskipafjælag Islands, Reykjavik. Skibet er bygget til klasse Lloyd's

Register of Shipping + 100 A.I. „strengthened for navigation in ice“. Det er et enkeltskruet skib med to gennemgående dæk, fremfaldende stævn, „soft nose“, krydserhæk og med maskineri samt dækshuse anbragt agter.



M/S „Tungufoss“ prøvesejles.

Hoveddimensionerne er:

Længde mellem perpendikulærerne	73,150 m
Største bredde på spant	11,582 m
Sidchøjde, øverste dæk („C“ dæk)	6,858 m
Sidchøjde, andet dæk („D“ dæk)	4,648 m
Dybgang til sommerlastlinie	4,624 m
Tilsvarende dødvægt	1727 ts
Lastrummenes kapacitet	3250 m ³ grain
Fart på prøvetur	12 1/4 knob.

Skibet har to lastrum samt 2 mellem-dækslastrum. Til hvert lastrum findes 2 luger, der dog kun er adskilt af en stærk bjælke, som er aftagelig, således at man kan danne een stor luge og derved være i stand til at



G. W. Frydenlund & Søn

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

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

laste lange stykgodsenheder. Lugerne på øverste dæk („C“ dæk) forsynes med ställugedæksler, åben „ponton“ type, uden indbyrdes forbindelse.

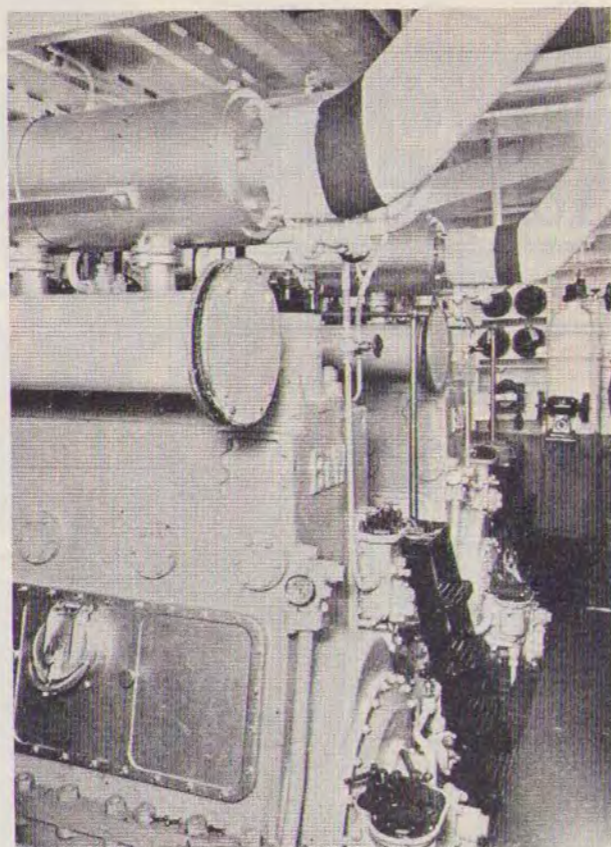
Rigningen består af 2 „Bipod“-master samt lade-master med topmast forude på bak. Lugerne betjenes af ialt otte 3/5 ts bomme samt en 20 ts sværbom.

Dæksmaskineriet består af otte 3 ts elektriske losse-spil af Thomas B. Thriges fabrikat samt en elektrisk-hydraulisk styremaskine af Svendborg Skibsværfts fabrikat.

Skibet er forsynet med to 7,6 m aluminiumsredningsbåde, hvoraf den ene er forsynet med motor. Endvidere er skibet forsynet med en 3,8 m jolle.

Skibet er endvidere udstyret med de mest moderne navigationsmidler bl. a. gyro og radar.

Apteringen, som er indrettet agter, er anbragt på følgende måde: på 2. dæk („D“ dæk) mandskamskamre, som alle er eenmandskamre undtagen 2 tomandskamre; alle kamre er malet i grøn tonfarve med mat-hvide lofter. Møblerne er udført af behandlet eg. På øverste dæk („C“ dæk) kamre for officerer, messer for officerer og mandskab samt kabys. På B dæk kamre for officerer, kammer for 2 passagerer, rygesalon samt hospital. 1 officerskamre, der er malet som mandskamskamre, er møblerne udført i poleret mahogni. Officersmessen er udført af profilerede skodder malet i smukke



„Tungufoss“'s hjælpemotorer.

farver. Møblerne er udført af nøddetræ. Rygesalonen er udført i nøddetræ samt med møbler af nøddetræ.

Overalt i apteringen er der anvendt mekanisk ventilation og elektrisk opvarmning.

Hovedmotoren er en B & W enkeltvirkende, totakts, syvcylindret dieselmotor med trykforstøvning, cylinderdiameter 350 mm, slaglængde 620 mm, i stand til at udvikle normalt 1800 i.h.k. ved 300 omdrejninger pr. minut.

Hjælpemotorerne omfatter tre trecylindrede, fire-takts trunkmotorer, hver direkte koblet til en dynamo på 120 kw ved 500 omdrejninger pr. minut. Cylindrene har diameter 250 mm, slaglængde 400 mm. Endvidere en trecylindret dieselmotor, type 313-MTH-18 tilkoblet en dynamo på 18 kw ved 750 omdrejninger pr. minut.



Broen på „Tungufoss“.

Götaverkens 17 000 tons serie af tankmotorskibe

Ved Götaverken søsattes den 10. november et tankmotorskib på 17600 ts d.w., som er bestilt af Munkedals AB, Munkedal.

Skibet fik i dåben af fru Martha Stenbeck navnet Munkedal.

Skibet er af værftets nye 17000 tons skibstype, og det er den ottende nybygning af denne type, som værftet har sat i vandet i år. Vi har i Vikingen omtalt typen bl. a. i nr. 8 (m/t „Sonata“).

Den 12. november afleveredes m/t „Camilla“ til Rederi AB Transmark, Göteborg.

Den 27. november søsattes m/t „Justus Waller“ for Rederi Castellia, Göteborg.



M/T „Camilla“ på prøvetur.



M/T „Munkedal“ efter søsætningen.



M/T „Justus Waller“ løber af stablen.

Nyt motorskib til Rederiet J. Lauritzen

Den 6. november afholdtes der teknisk prøvetur mel lastmotorskibet „Jonna Dan“, som Aalborg Værft har bygget til Rederiet J. Lauritzen.

Skibet har to gennemgående dæk, halvhøj bak og 5 luger, der hver er forsynet med ställugedæksler. Hoveddimensionerne er:

Længde mellem perpendikulærene	86,0 m
Største bredde på spant	14,1 m
Sidehøjde til øverste dæk	9,0 m
Dybgang	6,5 m
DW all told	ca. 3800 ts

„Jonna Dan“ er bygget med to specielle formål for øje — til stykgodsfarten i troperne og til rederiets Finlands-fart. Derfor er skibet isforstærket udover de fordringer, skibets klasse stiller, og det er forsynet med en iskkniv agter til beskyttelse af roret efter samme princip

som m/s „Kista Dan“. Desuden er skibets stævn specielt formet, så den egner sig til isbrydning.

Lastrummene betjenes af kraftige elektriske ventilatorer.

Lossegrejerne består af seks 5 tons og fire 10 tons bomme samt 1 sværgodsbom med 30 tons løfteevne. De elektriske lossespil er kontaktstyrede og af Thomas B. Thriges nyeste konstruktion.

Hovedmotoren er leveret af Burmeister & Wain og af typen 650-VF-90, der normalt udvikler 2550 i.h.k. er en sekscylindret, enkeltvirkende, totakts trunkmotor og giver skibet en fart af ca. 13 knob. De 3 hjælpemotorer er ligeledes leveret af B & W og dynamoerne udvikler hver 160 kw.

1/3 Dampskibsselskabet VENDILA

KØBENHAVN V. ·· DAGMARHUS
TELEFONER: C. 2537 - 2538



Pensions-opsparing

Samme skattelempelser for virksomhed og medarbejder som ved forsikring. Højeste sparekasserente og sparepræmie. Ingen alders- eller helbreds-betingelser. Den opsavede kapital udbetales til fri rådighed. — Læs Sparekassens brochure, den udleveres i vore 22 kontorer, og vi sender den gerne — ring til C. 15 42, lokal 70.

Sparekassen for København og Omegn

Skibets aptering er indrettet efter rederiets almindelige praksis med lyse, luftige enmandskamre til alle voksne besætningsmedlemmer. De smukke opholdsrum er som sædvanlig dekoreret med akvareller af unge, danske kunstnere.

Skibet sejlede kort efter prøveturen ud på sin jomfrurejse til Finland, hvor den skal laste papir til franske havne.

Rederiet J. Lauritzens trede store Reefer-båd søsat

Tirsdag den 10. november søsattes Aalborg Værfts nybygning nr. 100 „Peruvian Reefer“ — det sidste i den serie på tre frugtkøleskibe, som rederiet Lauritzen har ladet bygge efter krigen. Dets to søsterskibe er „Mexican Reefer“ og „Brazilian Reefer“, bygget henholdsvis på Helsingør Skibsværft og Aalborg Værft. Disse to skibe er leveret tidligere på året og har allerede været viden om og vakt berettiget opsigt bl. a. på grund af deres ukonventionelle udseende med de særprægede bløde linier, der både giver indtryk af skønhed, fart og effektivitet.

Skibet døbt af fru Jørgen Ditlev Lauritzen.

Hoveddimensionerne for „Peruvian Reefer“ er:
Længde overalt 124,7 m
Største bredde på spant 16,5 m
Sidehøjde til øverste dæk 10,0 m
Dybgang fuldt lastet 7,0 m
Lastevne ca. 4.000 ts d.w.
Lastrumskubik ca. 6.400 m³

Ligesom de øvrige reeferer er også „Peruvian Reefer“ indrettet til transport af al slags køle- og fryselast såsom kød, landbrugsprodukter, fisk, bananer, æbler, pærer, vindruer, appelsiner o. s. v. Samtlige lastrum kan ved hjælp af det kraftige kølemaskineri nedkøles til $\div 20^{\circ}$ C., og elektriske blæsere med en kapacitet af over 400.000 m³/time sørger for, at al luften i lastrummene cirkulerer ca. 70 gange i timen hen over kølebatterierne.

Hovedmaskineriet udvikler 3480 i.h.k., der gennem to skruer giver skibet den anseelige fart af 18 knob. De 4 hjælpemotorer med tilkoblede dynamoer, der blandt andet leverer strøm til kølemaskineriet, udvikler ialt 1300 kw. For at give et begreb om denne ydelse kan det nævnes, at hovedmotoren i et skib som f. eks. grønlandsskibet m/s „Kista Dan“ har en effekt, der er mindre end dette hjælpemaskineri, og „Kista Dan“ er dog i stand til særdeles effektivt at bryde sig vej gennem Grønlands isfyldte farvande.

Skibet ventes færdiggjort i forsommeren 1954.

Efter søsætningen afholdtes en middag i restaurant „Kilden“ for ca. 350 gæster. Denne skik er optaget af rederiet for nogle år siden ud fra ønsket om at benytte søsætningerne til at afholde en festlighed for værftets og rederiets arbejdere og funktionærer.



Fra M/T „Varanger“'s søsætning. Øverst gudmoderen, fruken Liv Seierstad og dir. Gösta Lundegvist.

Kockums 16 000 tons serie af motortankskibe

Den 2. november søsattes ved Kockums Varv i Malmö et 16.000 tons tankmotorskip, som af frk. Liv Seierstad, Bergen, fik navnet „Varanger“. Nybygningen er bestilt af Westfal-Larsen og Co., A/S, Bergen. Skibet bliver som m/t „Amphion“, som er omtalt i Vikingen nr. 7.

A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders

Prøvetur fra Nakskov Skibsværft med

M/S „MARGIT“

Dampskibsselskabet Myrens (Holm & Wonsild) nye enkeltskruede motorskib „Margit“, der er bygget ved Nakskov Skibsværft, var den 17. november på prøvetur i Langelandsbæltet.

Skibet har følgende dimensioner:
Største længde 131,1 m
Længde mellem perpendiculariteterne 123,4 m
Bredde på spant 17,5 m
Dybde til hoveddæk 8,8 m
Lastevne 8.870 tons d.w.

og det er bygget til Lloyd's højeste klasse med åbent shelterdæk med bak og med huse midtskibs og agter. Skibets dobbeltbund, der strækker sig over hele dets længde, er indrettet til brændselsolie.

Skibet er forsynet med 2 master og 2 samsonposter, 12 ladebomme, hvoraf 1 med 20 tons, 1 med 12 tons og 10 med 5 tons løfteevne, der betjenes af ti 5 tons elektriske lossespil fra Thomas B. Thrige, Odense. Endvidere findes der ligeledes af Thomas B. Thriges fabrik elektrisk drevne ankerspil, forhalingspil og elektrisk styremaskine.

I salonhuset er der foruden en smuk salon indrettet lyse og komfortable kamre for 1., 2. og 3. styrmand samt hovmesteren, med tilhørende toilet og baderum.

Kaptajnshuset, der findes på underbroen, og hvori er indrettet kaptajnens opholdsrum og sovelukaf med tilhørende toiletrum, indeholder endvidere kamre for 4. styrmand og aspirant samt hospital med 3 senge. På kommandobroen findes bestikhus og radiostation med radio-pejleapparat samt kammer for telegrafist og et ekstra sovekammer for kaptajnen til brug i dårligt vejr.

M/T HALLINGDAL

Tirsdag den 27. oktober 1953 søsattes m/t „Hallingdal“ fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's værft. Tankmotorskibet „Hallingdal“, som er værftets nybygning nr. 716, er kontraheret af rederiet Boe & Pedersen, Oslo. Skibets gudmoder var fru skibsreder Nicolai Boe.

Skibet bygges til Det norske Veritas klasse + I.A.I., „tankskip for oljelast“, samt efter den norske skibskontrollers regler og med følgende hoveddimensioner:

Længde mellem perpendiculariteterne ... 141,73 m
Største bredde på spant 19,16 m
Sidehøjde til hoveddæk 10,56 m
Dybgang til sommerlastlinie 8,331 m
Dødvægt 13250 tons
Rumindhold af lasttanke 17700 m³
Fart på lastet prøvetur 14 knob



M/S „Margit“ på prøvetur.

Skibet er forsynet med gyrokompas og selvstyrer, projector-kompas, radar og kommandoanlæg.

I maskinhuset findes kamre for mestre, assistenter, restaurationspersonale og lærlinge, og her findes endvidere officerernes messer og kabys med elektrisk komfur og bageovn. I et hus på bådendækket er rygesalon for officerer.

Mandskabskamre, der er indrettet som enkeltmandskamre, samt messer og en fælles rygesalon findes i dækshuse agter. Alle opholdsrum for officerer og besætning er lyse, rummelige og hyggeligt udstyrede og kunstigt ventilerede og har stik til centralantenneanlæg.

Til opbevaring af skibets proviant findes et stort kølerum med dertil hørende kølemaskineri, leveret af Thomas Ths. Sabroe & Co., Aarhus. I toiletrum og badeværelser findes varmt og koldt vand.

Skibets maskineri består af en sekscylindret Burmeister & Wain totakts enkeltvirkende dieselmotor, type 674-VTF-140, på 4.100 b.h.k., der giver skibet en fart af ca. 14 knob. Til opvarmning af skibet findes en spildegaskedel til brug i søen og en oliefyret kedel til brug i havn.

Alle skibets lastrum er forsynet med kulsyre-ildslukningsapparater.

Skibet bygges med hytte, bro og bak, „soft nose“ og krydserhæk og er uden spring over 45 % af længden. Det er delt i 9 tanksektioner og har 1 hovedpumpe samt 1 mindre pumpe forude. To langskibs skodder deler sektionerne i 9 centertanke og 2 x 5 sidetanke.

Svejsning er anvendt i størst mulig udstrækning, således er klædning, dæk og skodder, spanter og bjælker samt alle tankafgrænsninger helsvejst. Der er anvendt langskibs spantesystem i centertankene og tværskibssystem i sidetankene.

Lastrørssystemet består af en 12" ringledning og 10" sugninger. I lastpumperum findes 2 duplex pumper a 500 tons/time og en 40 tons duplex lastpumpe samt i pumperummet i forlasten om bb lastpumpe og brændselsolietransportpumpe.

Skibets brændselsoliebeholdning opbevares i højtank under forlasten, højtanke i motorrummets forende og i dobbeltbunden agter, hvor der endvidere er tanke for



M/T „Hallingdal“ søsættes.

kedelolie, smørolie og fødevand. Fødevand opbevares endvidere i øverste agterpeaktank. Ferskvand i hæk-tanke.

Lossegrejerne består af tre 5-tons bomme, en på fokkemast og to på lademaster ved hovedpumperum midtskibs. Endvidere en 3-tons maskinbom på skorsten samt 1 ton proviantbom på hver af lademasterne agter. Anker-, losse-, og varpespil er dampdrevne. Styremaskinen er elektrisk-hydraulisk af fabrikat Hastie.

De 4 redningsbåde er af aluminium efter den norske skibskontrols fordringer, og de to er forsynet med motor, en midtskibs og en agter. Der er luftdrevne bådespil midtskibs og agter.

I broen og de overliggende huse indrettes aptering for reder, kaptajn, dæksofficerer, telegrafist, lods, 2 piger, hovmester og hospital. Endvidere spisesalon og rygesalon samt bade- og toiletrum.

I hytten indrettes aptering for underofficerer- sømænd, motormænd og drenge, som alle — med undtagelse af 6 drenge — får enmandskamre. I hus på hyttedæk indrettes aptering for maskinofficerer og kok samt messer for officerer, underofficerer, kabyspersonele og mandskab. Kabysen indrettes ligeledes i dette hus. I huse på badedæk agter indrettes rygesaloner for officerer og mandskab.

M/t „Hallingdal“ bliver udstyret med fuldt moderne navigationsmidler.

Hovedmotoren bliver en B & W direkte omstyrbar, enkeltvirkende, totakts, femcylindret krydshovedmotor med trykforstøvning. Cylinderdiameter 740 mm, slaglængde 1600 mm, i stand til at udvikle 5720 i.h.k., svarende til cirka 4600 e.h.k. ved 115 omdr. pr. minut.

Hjælpmotorerne er to femcylindrede dieselmotorer af B & W's enkeltvirkende, firetakts trunkmotorer, type

525-MTH-40, direkte koblet til hver sin jævnstrømsdynamo. Normal ydelse pr. maskine 200 kw ved 220 volt og 500 omdr./min.

En tocylindret dieselmotor af B & W's enkeltvirkende, firetakts trunkmotor, type 220-MTH-30, direkte koblet til en 33 kw jævnstrømsdynamo ved 220 volt.

Endvidere en dampdrevne jævnstrømsdynamo med en ydelse på 30 kw ved 220 volt.

Kedlerne bliver 2 oliefyrede kedler, hver med en hedeplade på 180 m² og en udstødsgaskedel af B & W's type med en hedeplade på cirka 140 m². Kedlerne indrettes til et arbejdstryk på 12,5 atm.



M/S „Bera“ på prøvetur.

M/S BERA

Fra Götaverken afleveredes den 5. november tankmotorskibet „Bera“ på 13.590 ts d.w., som er bygget til Rederi AB Transocean, Göteborg. Nybygningen er det andet skib med dette navn, som værftet har bygget til Transkoncernen. Det første var også et tankmotorskib på 16.540 ts d.w. og blev leveret i 1939.

En mere udførlig omtale af skibet findes i Vikingen nr. 9.

M/T ROSS HILL

Den 5. november løb motortankskibet „Rose Hill“ af stabelen fra Aktieselskabet Frederiksstad Mek. Verksted. „Ross Hill“, der er på 13.500 ts. d.w. bygges til Hvalfangeraktieselskabet Rosshavet, Sandefjord, og vil få installeret en FMV/GV dieselmotor på 500 e.h.k.

Moderne UNIFORMSHUER

Guld- og Sølvgaloner
Guld- og Sølvbroderede Kranser
Emailløslag · Emailløbletter
Uniformsknapper



Danmarks ældste Guldtrækkeri

D/S SOLNÆS A/S

CHR. ANDERSEN
Østerbrogade 6
Telf. Tria 3301 - 3302
Telegram: „SOLNESHIP“

Stabelafløbning af M/T „BIRGIT MÆRSK“

Onsdag den 21. oktober 1953 søsattes dette tankskib til A. P. Møllers rederier fra Odense Staalskibsværft A/S.

Skibet blev døbt af mrs. Adam S. C. Hulton, hvis mand er General Manager for Marine Administration, The Anglo-Saxon Petroleum Company, Limited, i London.

Skibet er bygget som helsvejst skib til Lloyd's højeste klasse +100 A.1., og er på ca. 19.000 tons d.w. Dimensionerne er som følger:

Længde mellem p. p.	161,5 m
Største bredde på spant	21,6 m
Dybde til hoveddæk	12,0 m
Dybgående	9,3 m

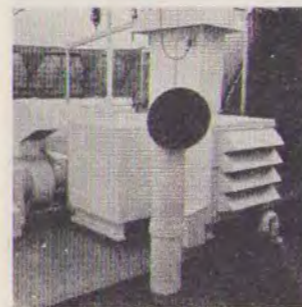
Skibet får ialt 21 tanke, 7 centertanke og 2 × 7

Et nyt ventilationssystem

I Vikingen nr. 2 omtalte vi m/s „Borreby“, som løb af stabelen fra Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri den 22. maj. Skibet er nu afleveret og indsat i Det forenede Dampskibsselskabs rute på Middelhavet.

Der findes aptering for otte passagerer og et mandskab på 28 mand, som hovedsagelig bor i enmandskamre. Særlig bemærkelsesværdig er den i apteringen installerede ventilation, som er leveret af Nordisk Ventilator Co. og installeret af byggeværftet. Det arbejder efter HI-Press systemet, hvis hovedtræk er følgende:

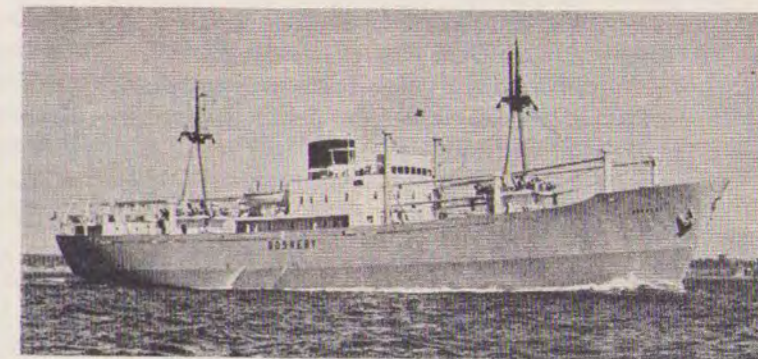
Et centralanlæg giver den friske luft den ønskede temperatur, efter hvilken en højtryksventilator blæser den gennem rør med tynde vægge ind i induktionsskabe i de forskellige kamre og saloner. Ved hjælp af den friske lufts bevægelsesenergi suger en ejektor luft fra rummet gennem en kaloriferer i forkanten af skabet. Frisk luft og luft fra rummet blandes og sendes ud gennem et gitter i overfladen af skabet. Luftmængde



Skabet på dækket.



HI-Press-udstyr i styrehus.



M/S „Borreby“.

sidetanke samt et lastpumperum umiddelbart foran for maskinrummet 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 i brohuset midtskibs, medens maskinbesætningen og mandskabet er anbragt i agterskibet i gode, rummelige enmandskamre, 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 radiopejler. Desuden er der installeret fryseanlæg for proviant og Ellehammers skumslukningsanlæg.

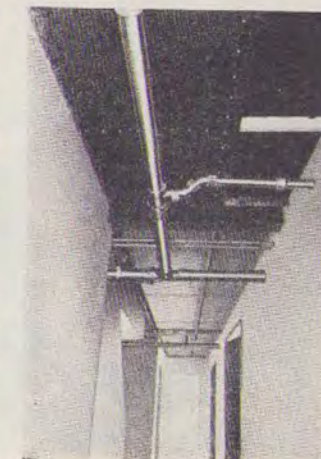
Maskinen består af en ottecylindret Burmeister & Wain dieselmotor, type 1/874-VFT-160, der giver skibet en fart af 15½ knob lastet. Skibet har to Bukh diesel hjælpmotorer og iøvrigt damphjælpmaskineri.

og -temperatur kan reguleres efter ønske. Det lille tværsnitsareal af HI-Press lufrørene (kun 1/10 af de sædvanlige ventilationskanaler) betyder stor rumbesparelse, foruden hvilken de i høj grad formindsker risikoen for spredning af brand gennem ventilationskanalerne.

Installationen af HI-Press rørene er yderst simpel, da al fittings og tætningsbøsninger leveres klar til brug af fabrikanten. Rørene leveres i længder på 5 á 6 m og behøver kun at skæres i passende stykker.

HI-Press anlægget i „Borreby“ består af tre systemer, to midtskibs for styrbords og bagbords side og et agter.

Opvarmningen i de to midtskibs anlæg sker ved hjælp af damp med 3 ato., som tages fra udstødsgaskedlen. De to anlæg består af ialt 30 en-



Rør i gange.



III-Press-ventilator i kaptajns lukaf.

kelte og 2 dobbelte skabe. Opvarmningen i skabene sker med vand, der gennem en varmeudligner får damp fra udstødsgaskedlen. Hvis der ikke er damp i overskud til opvarmning, cirkuleres kølevandet fra hovedmotoren direkte gennem skabenes kalorifere og udnyttes derved til opvarmning af rummene. Dersom hovedmotoren ikke er i gang, tages dampen fra hjælpekedlen, men kølevandet fra hjælpemotorerne kan også cirkuleres gennem skabene og vil under normale omstændigheder give tilstrækkelig opvarmning. Kun når skibet ligger i havn og den udendørs temperatur er meget lav, vil det være nødvendigt at tage damp fra hjælpekedlen.

Anlægget agter omfatter 12 enkeltskabe med elektrisk opvarmning.

Det svenske transatlantiske passagerskib Kungsholm

på 22 000 tons med 17 500 i. h. k. B & W motorer

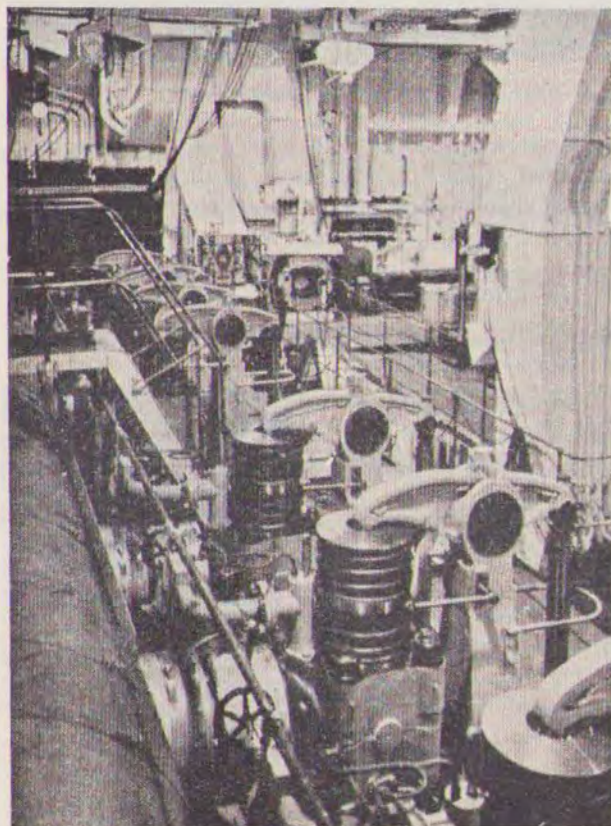
Fra værftet De Schelde i Vliessingen har Svenska Amerika Linien i begyndelsen af november modtaget sit nye flagskib „Kungsholm“, som efter en begejstret modtagelse i Göteborg afgik på en præsentationsrejse til de nordiske hovedstæder for derefter den 24. november at gå ud på sin jomfrurejse til New York.

„Kungsholm har følgende hoveddimensioner:

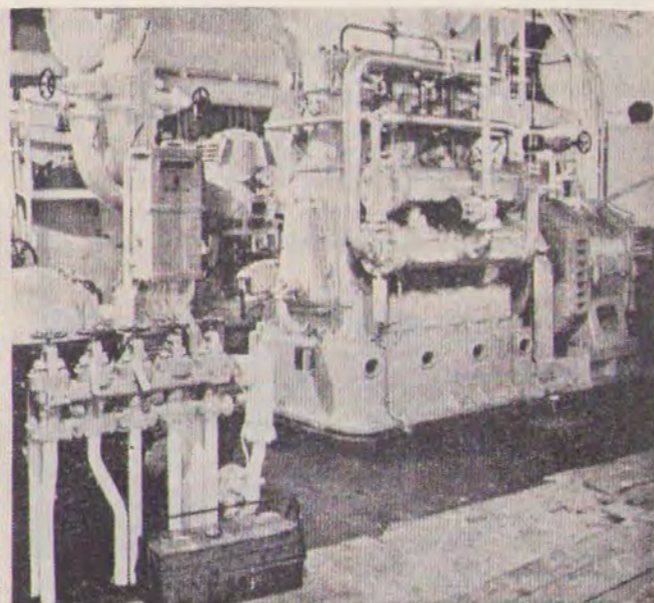
Længde overalt 182,877 m
Længde mellem perpendicularererne 161,605 m

Største bredde på spant 23,470 m
Sidehøjde til promenadedæk 19,964 m
Sidehøjde til øverste dæk 17,424 m
Sidehøjde til hoveddæk 14,884 m
Dybgang på sommerfribord 8,026 m
Displacement til sommerfribord 18335 tons a 1000 kg

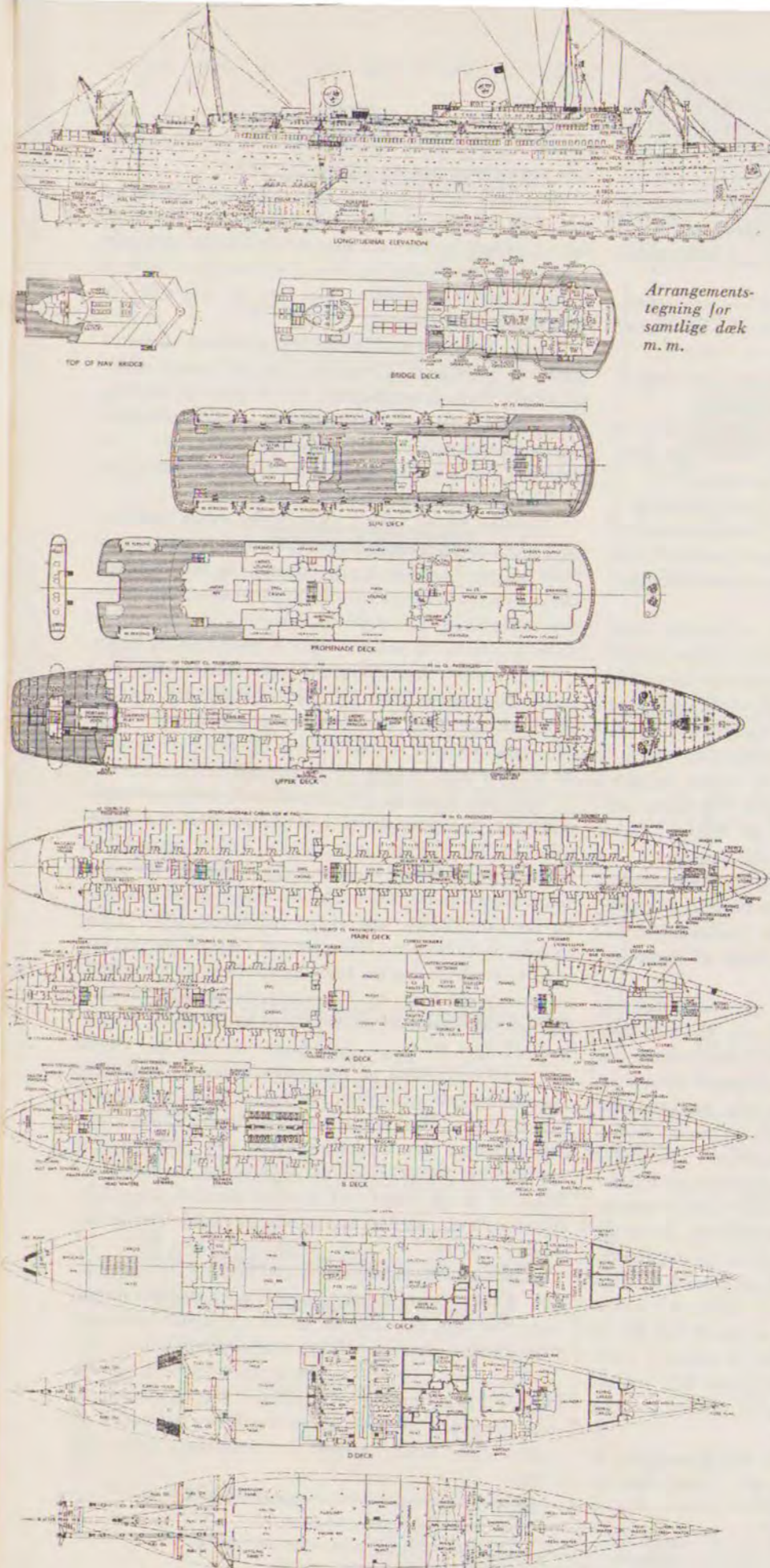
Skroget er delt i 11 vertikale sektioner ved hjælp af 10 vandtætte skodder, som har ialt 33 vandtætte døre, som kan åbnes eller lukkes hydraulisk fra broen eller bevæges med hånden. I hovedbrandskodderne, som deler skibet i brandsikre sektioner, er der 100 brandsikre døre, som også kan bevæges hydraulisk fra broen. De tilfredsstillende alle krav i den internationale konvention om sikkerheden til søs og er blevet prøvet og fået certifikat for at byde sikkerhed for spredning af brand i ikke over fire timer.



Cylindertoppe på bagbords motor set forefter.



En af olie-separatorerne og en elektrisk drevet luft-kompressor.



Arrangements-tegning for samtlige dæk m. m.

Selv om den internationale konvention ikke var trådt i kraft, da skibet blev bestilt, besluttede rederiet at følge dens bestemmelser, ja, installerede endog ekstra brandbeskyttelse ud over de i reglerne fordrede. Det kan nævnes, at brandbeskyttelsen er i overensstemmelse med metode 2, som fordrer, at skibet skal være inddelt i vertikale, brandsikre zoner. Alle zoner skal desuden have sprinkleranlæg og automatisk brandalarm-system.

Denne kombination af ildfaste skodder og automatisk sprinkler- og alarmsystemer har man anset for tilstrækkeligt sikkert for metode 2 til i zonerne at tillade visse brændbare materialer som træskodder og -paneler, træmøbler, tekstiler etc. Da hvert rum uanset dets størrelse har et eller flere sprinklerhoveder i loftet, må det anses for usandsynligt, at en brand ikke skulle kunne slukkes i rummet ved hjælp af sprinkler-systemet. Metode 2 tillader således, at opholdsrum, passagerkammer og mandskabets rum kan udstyres på en tiltrækkende måde uden at overtræde de gældende bestemmelser.

Foruden de syv tværskibs brandskodder, som er af stål og sprøjtet med et lag på 50 mm asbest, og hvis afstand ikke overskrider 40 m, er andre dele af skibet beskyttet i udstrakt grad ved særlige isolationer. Hovedtrappen, elevatorskakter, skodder og dæk mod maskinrummet og lasterne, kabynsen, ventilatorrummene, radiostationen, bestikhuset etc. har alle deres særlige brandisolation.

I de tilfælde, hvor ventilationskanaler går gennem brandsikre skodder, findes brandsikre lemme, som kan lukkes fra broen ved hjælp af et pneumatisk anlæg. I andre branddrøje skodder er der i ventilationskanalerne også brandsikre lemme, som er ophængt i smeltelige ringe, som går i stykker ved 70°, hvorved lemme falder ned.

Brandsikker maling er anvendt i en vis udstrækning, og alt træværk i nærheden af hoved-

brandskodderne er malet med den ligesom brandsikre døre i apteringen, storesrum og andre lignende rum. Også i hoved- og hjælpemaskinrummet med tilhørende casinger er denne slags maling anvendt.

Sprinkleranlægget er delt i 25 sektioner på de forskellige dæk og træder i virksomhed ved en temperatur på 40°. Hvis trykket i systemets rør falder under 4,5 kg/cm² går en pumpe automatisk i gang, indtil trykket er nået.

Sprøjteledningen forsynes med vand af tre centrifugalpumper, som hver har en kapacitet på 1800 l/min. med en trykhøjde på 50 m.

Der findes i skibet ca. 100 brandhaner med brandslanger anbragt i korridorer og haller i nicher.

Beskyttelses anlægget i maskinrummet omfatter et system for spredning af kulsyre, som udefra kan ledes ind i begge maskinrum i tilfælde af en brand.

Der findes 2750 kg kulsyre i 65 højtryksflasker i et særligt rum. Nødgeneratorrummet, projektorrummet for biografen, radar- og gyrorummene er udstyret med særlige, mindre, automatiske kulsyre brandslukningsanlæg.

I hoved- og hjælpemaskinrummene er installeret udstrakte skumslukningsanlæg, ved hjælp af hvilke hoved- og hjælpemaskiner, kedel, og olieseparatorer kan dækkes med brandslukkende skum. Skumfremstillingen sker i et rum i nærheden af hovedmaskinrummet. Kapaciteten af skumfremstilleren er 25000 l/min.

Der findes lastrum for kølede og frosne levnedsmidler, biler, tung bagage og andet gods. Der findes ialt tre laster med en samlet kapacitet på 3400 m³ bale. Der kan medføres ca. 40 biler af normal størrelse.

Til transport af fødevarer findes to elevatorer til 500 kg hver. De går fra lasterne til de fleste af tilberedningsrummene og op til øverste dæk. Forbindelsen indenfor køkkenregionerne lettes ved hjælp af transportbånd.

Passagerernes aptering er fordelt over seks dæk og omfatter kamre med en, to eller tre køjer. Det kan ikke siges, at den er af luksusklassen, men den vidner om god smag, er yderst komfortabel og meget rummelig. Hvad der er lige så vigtigt, er, at alle de ting, som findes for at imødekomme næsten ethvert muligt ønske, passer sammen med skibets høje standard i alle andre retninger. Der kan også lægges mindre vægt på kamrene, når man tænker på de restauranter, smukke saloner og opholdsrum, rygesaloner, cocktailbarer, læserum, biblioteker, frisørsaloner og skønhedssaloner, der findes. Kamrene viser dog den omhu og opmærksomhed, man har vist deres konstruktion og udstyr. Hvor der findes overkøjer, er de af Pullman-typen til at slå ned for at give mere plads. Alle vaskekummer er anbragt tværskibs, da de største bevægelser finder sted den vej. Af samme grund er de fleste møbler med skuffer placeret på samme måde.

Der er 271 passagerkamre til de 802 passagerer, af hvilke 176 er første klasses, 546 turist klasses, medens

80 kan være den ene eller den anden klasse efter forholdene.

Om vinteren er afkøling og affugtning ikke nødvendig, da den udvendige temperatur og fugtighedsgrad kun gør en opvarmning påkrævet.

Hele luftkonditionerings- og ventilationsanlægget består af 52 enheder med en samlet kapacitet på 10.000 m³ luft pr. minut. Kølemaskineriet for luftkonditioneringen yder 1.600.000 kg/kal. pr. time. Uafhængig af dette er køleanlægget for lasterne, som har en kapacitet på 428.000 kg/kal. pr. time.

De to Burmeister & Wain ottecyndrede dieselmotorer har tilsammen 17.500 i.h.k. ved 115 omdrejninger pr. minut. Cylinderdiameteren er 740 mm og slaglængden 1600 mm. De er enkeltvirkende, totaktsmotorer af standardkonstruktion. Udstødsgassen udnyttes i to Schelde-Lamont kedler med en hedeplade på 266 m² og en fordampningsevne på 3300 kg pr. time.

Desuden findes to høje, cylindriske kedler hver med en hedeplade på 1208 m² og en fordampningsevne på 3500 kg pr. time. De bruger gasolie og har Laidlaw-Drew damp- eller trykforstøvningsbrændere, som reguleres automatisk i forhold til damptrykket. De er kun til brug i havn og behøver kun et minimum af tilsyn.

Der findes Weir-Mumford regulatorer, der er i stand til at give 6000 kg fødevand pr. time mod et kedeltryk på 8 kg/cm². Fødepumperne drives af 12 h.k. elektromotorer ved 2100 o/m og kan hver give 12 m³ pr. time mod et tryk på 10 kg/cm².

Elektrisk kraft til alle formål incl. dæksmaskineri, belysning, hjælpemaskiner i maskinrummet etc. fremstilles af fire 725 kw og to 200 kw ASEA generatorer, alle drevne af Nohab dieselmotorer. Hver 200 kw generator drives af en 300 b.h.k. dieselmotor ved 330 o/m og de fire 725 kw sæt af syvcylindrede, 1080 b.h.k. motorer ved 300 o/m. Strømmen er 220 volt jævnstrøm.

Det anslåede daglige brændselsforbrug er for hovedmotorerne 52 tons og for hjælpemaskineriet 6 tons, medens yderligere 8 tons bruges af kedlerne, så brændstofforbruget til alle formål bliver 66 tons pr. etmaal.

I 10 dobbeltløb på den målte mil ved Newbiggin var den højeste gennemsnitsfart 21,2 knob ved næsten fuld dybgang. Maskineriet ydede derunder 22800 i.h.k. ved 125 o/m. Den kontraktlige fart var 19 knob. Det var forlangt i kontrakten, at maskinerne skulle være i stand til at gå jævnt ved 50 o/m, men de arbejdede tilfredsstillende ved så lavt omdrejningstal som 20 pr. minut.

Omhu og dygtighed er vist ved tegning og konstruktion af enhver detalje på Kungsholm, og der kan næppe være tvivl om, at skibet vil hævde sig smukt både som transatlantisk passagerskib og som udflugtsskib.

På rejsen fra Vliessingen til Göteborg mødte D.F.D.S.' „California“ „Kungsholm“ og signalerede til det: Det ældste motorskib i verden hilser det nyeste og sender sine bedste ønsker om lykkelige fremtidige rejser.


C. K. HANSEN

Grundlagt 1856

★

Skibsreder og skibsmægler

Agent for regelmæssige linier
Befragtning · Klarering · Spedition
Haveri-, assurance- og I. A. T. A. agent
for passagerer og fragt.

★

Korresponderende rader 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



A/s Em. Z. Svitzers Bjergrnings Entreprise

Grundlagt 1833

KØBENHAVN

Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København

★

Telegr.-Adr. „Mariuson“ Telefon Central 12057



MARTIN CARL
AKTIESELSKABET
DAMPKIBSSELSKABET „HEIMDAL“

Telegr.: MARTINO
KØBENHAVN Ø. DANMARK



DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

„MYREN“

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adresse: „Holmsild“
Amaliegade 36

C. CLAUSEN



DAMPKIBSREDERI A/S
HAMMERENSGADE 4 · KØBENHAVN

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

Telefon

Minerva ★3232

Telegramadresser:
DAMPHETLAND og STEAMPACIFIC
Fjernskrifer: no. 2250

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB



Placering 4 95
Skeppinstr

Tjul med Havet 1955



OK



Reproduktion: Brdr. Bærentzen

Maleri af Paul Sinding

Episode fra Slaget i Køge Bugt 1. Juli 1677. „Christianus Qvintus“
i Kamp bl. a. med Linieskibet „Jupiter“.

Selv de døve Øren hørte:
det var Danmarks Juel, der førte,
da fra Køgebugtens Vande
Budskab bares over Lande,
medens Kirkeklokker runge:
Det er med den danske Tunge,
de nu sjunge.

Blikket, som saa Uggla blegne,
„Sværdet“ brydes, „Kronan“ segne,
søgte først til syg og saaret —
aldrig Æren ham bedaared,
for han fulgte Med og Maade
i at kæmpe, i at raade
af Guds Naade.

Axel Juel

VIKINGENS JULENUMMER

Nr. 12 A

JUL
PÅA HAVET
1953

REDAKTION: AXEL BÆRENTZEN

VIKINGENS FORLAG

KØBENHAVN



Indhold

Omslag	Maleri af Oscar Knudsen
Slaget i Køge Bugt	Maleri af Paul Sinding med digt af Axel Juel
Fanden fra Fladstrand	Af Otto Ludwig
Fransk bark ud for Spaniens kyst	Akvarel af Maurice R. Méliссent
Københavns inderhavn	Maleri af Fr. Landt
En stormfuld jul	Af Rud. Christiansen
Vikinger og vikingefærd	Af Ingvard Olsen
Til havs igen	Af Erik Bertelsen
I stille ud for Kronborg	Maleri af Joh. Neumann
Kongeskibet „Dannebrog“	Maleri af Paul Sinding
Gubben „Lampe“	Af R. Barry O'Brien
Vorherres lommebog	Af Erik Bertelsen
Vist passer det	Af Jack Tar
Trawler i magsvejr	Maleri af S. Kielland-Brandt
Fransk linieskib ved Toulon	Maleri af Anton Melbye
Min første tur til søs	Af Adrian Johansen
Lodsen og hans søn	Af Erik Danielsen
Havneparti	Maleri af V. Qvistorff
4-mastet bark „Passat“	Efter fotografi
Mands længsel	Af Hans Andreasen
Pigen fra Fanø	Af Olaf Gynt
Afløsning	Af Otto Ludwig
Det gynger, men synker ikke	Af Knud Schwalbe
Norsk bark bak for lods	Maleri af Fr. Landt

Illustrationerne er udført af Oscar Knudsen, Ernst Køhler, Thora Lund,
H. Schøsler-Pedersen og Kjeld-Simonsen

Vignetter af Ivar T. Rohde

Tryk: A/s L. Ihrich — Clicheer: Brdr. Bærentzen

FANDEN fra Fladstrand

Af OTTO LUDWIG — Ill. af OSCAR KNUDSEN

Det var et rigtigt „svinevej“. En rygende september-storm havde rejst sig fra nordvest og fik Skagerak til at blotte tænderne i et uhyggeligt grin. Skonnerten „Revenge“ af Fladstrand jog af sted med rebede sejl og med søerne væltende over sig. Skipperen, den unge Lars Larsen, stod selv ved roret. Vejret var lige noget, der passede ham og hans skib. I Nordjylland var han kendt som en dristig, men dygtig sømand, der forlangte det utroligste både af sin besætning og af sig selv. Hans dumdristighed havde forresten givet ham tilnavnet „Fanden fra Fladstrand“. Det var nordmændene i Kristianssand, der havde fundet på det, og nordjyderne syntes, det passede ganske godt, ligesom Lars selv ikke var fri for at være en lille smule stolt af det.

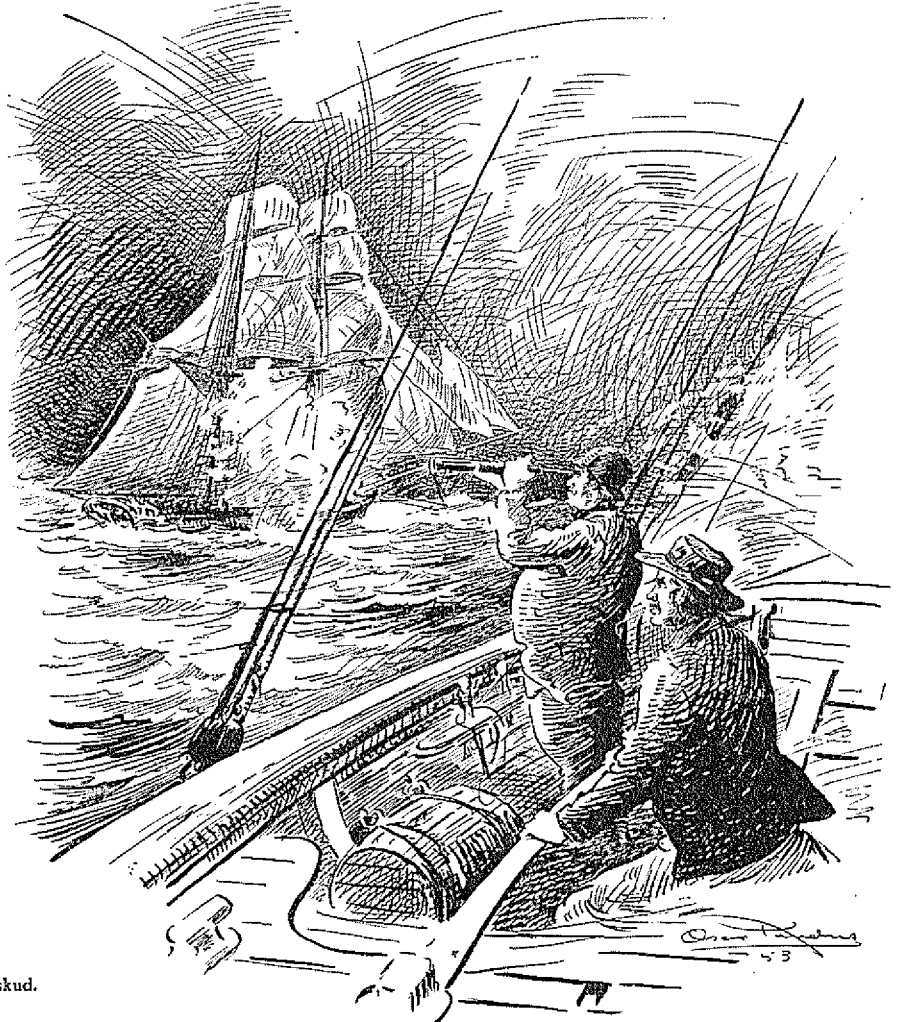
Skibsnavnet „Revenge“ var engelsk, men skibet selv var kærnedansk. Tømmeret til dets skrog og master var hentet i danske skove, og besætningen var lutter jyder. „Revenge“ betyder „Hævn“, og når Lars havde valgt det engelske navn, var det ene og alene, for at selv englænderne kunne forstå det. Lars havde ikke glemt det skammelige rov af flåden året i forvejen, i 1807.

Lars var middel af bygning, men med et par vældige næver, der med overlegen sikkerhed holdt om rorpinden og førte skuden klods til vinden. Hans uregerlige, brune lokker flagrede i vinden, og hans skarpe brune øjne var rettet skiftevis mod sejlene og horisonten. Ved siden af ham stod „Revenge“s styrmand; Bjørn Sivertsen hed han, og en bjørn var han. Hans store fødder var solidt forankrede i dækket, og skibets voldsomme bevægelser syntes ikke at genere ham det mindste.

„Rasmus går nok i skjortærmer i dag“, sagde Bjørn.

„Vejret er, som det skal være“, svarede Lars. „Jeg gad nok se den lumpne britte, der vil forsøge at følge os i en vind som denne. Nå, jeg tror nu nok, at englænderne har for travlt med at hytte deres skind til at interessere sig for os i dag.“

„Ikke så hastig, Lars“, sagde styrmanden. „Jeg har lært at regne med briterne. De er dygtige og modige søfolk, og jeg husker endnu, da de i april gik lige ind under Fladstrands kanoner og snuppede 10 koffardiskibe lige for næsen af kommandanten. Skibene skulle have været til Norge med omtrent 10.000 tønder korn, 100 oksehoveder brændevin —



Briggen løsede det første skud.

pokkers også forresten! — og en mængde fødevarer. Og jeg kan nævne dig mange dygtige søfolk, som har måttet vandre i prisonen efter at være blevet opbragt netop i dette farvand. — Nej, „Albions røvere“ frygter hverken Gud eller Fanden!“

„Men „Fanden fra Fladstrand“ skal de nu alligevel ikke få“, mumlede Lars. „Vi har lasten fuld af korn til vore våbenbrødre mod nord. De forstår at slås deroppe, og nu har de også svenskerne på halsen. Det afhænger i høj grad af Danmarks bønder og søfolk, om nordmændene kan holde ud.“

Bjørn bakkede muntert på sin pibe, og et smil bredte sig på hans vejrbidte ansigt. „Ja, mig behøver du såmænd ikke at belære om den slags,“ svarede han. „Jeg kender de „fjeldaber“ fra min tid i flåden, og jeg har lært at respektere dem. Men mig forekommer det nu, at du tænker særligt på een bestemt nordmand, og af hunkøn!“

Lars svarede ikke. Han kunne ikke benægte det, Bjørn sagde. Elin var altid i hans tanker. Han havde truffet hende i Kristianssand lige før krigens udbrud. Hun var datter af en af byens store købmænd, til hvem Lars sejlede varer fra Danmark. Det havde fra hans side været forelskelse ved første blik, og han havde al mulig grund til at tro, at følelserne var gengældt.

— — —

Stormen varede ved, men den norske kyst var i sigte, og besætningen på „Revenge“ begyndte så småt at glæde sig over at være sluppet heldigt fra sejladsen endnu en gang. Men de havde glædet sig for tidligt. Forude om bagbord sås et stort skib med kurs lige imod dem.

Bjørn stod med kikkerten for øjet. „Ved Davy Jones om det ikke er en engelsk brig bevæbnet til tænderne. Hvis vi ikke kan smøre haser i en fart, er vi fortabt. Her hjælper vore ærtebøsser ikke en døjt. — Skal vi vende vognen?“

Lars så foragteligt på ham. „Nej, djæveln ta' mig, om jeg vender så nær ved målet. Sæt fok og klyver, folkens, og stik rebene ud! Hellere sejle masterne over bord end smøre haser!“

Besætningen adlød, men tænkte i al stilhed, at nu var skipperen da blevet helt tosset. Bjørn derimod havde i virkeligheden ikke ventet sig nogen anden manøvre af sin gamle kammerat.

„Revenge“ fløj af sted. Det knagede i masterne, og det halve af dækket stod under vand, så næsten hele bagbords side af skibets bund lå blottet mod fjenden. Men Norge kom nærmere og nærmere. Afstanden til englænderen var imidlertid også mindsket, og pludselig sås et ildglimt og en røgsky slå ud fra det fjendtlige skib. Briggen havde løsnat det første skud.

Lars lo hånligt. Nedslaget var alt for kort til overhovedet at kunne observeres. Men kort efter skød englænderen påny, og denne gang havde han taget bedre sigte. Det var ved at blive dødelig alvor.

Briggen lå stadig til bagbord, men efterhånden lidt agten for „Revenge“. Et skud havnede kun få meter agten for det lille, danske skib og sendte en styrtse over hækken.

„Hvis bare de fordømte sejl ikke blæser i laser, kan vi sikkert komme i læ af nordmændenes kanoner,“ sagde Lars.

Han havde næppe fuldentst sætningen, før englænderen skød igen. Denne gang stemte flere kanoner med i den uhyggelige sang, og nedslagene lå på begge sider af „Revenge“. Men Lars holdt fast om rorpinden og ventede roligt på endnu en salve. Den kom snart efter, og en af kuglerne flænsede et stort stykke af bagbords lønning.

Pludselig råbte danskerne hurra. Inde fra land kom nemlig en hel lille flåde af kanonbåde ud mod dem. Det var nordmændene fra Kristianssand, der ilede til hjælp.

„Det er selvmord det der,“ sagde Lars. „At stå ud i et sådant vejr i sådanne nøddeskaller!“

„Ja, hvis jeg var katolik, ville jeg slå korsets tegn,“ svarede Bjørn.

Lidt efter begyndte kanonerne inde fra fæstningen at bjæffe, og da englænderne så, at nordmændene var vågne, opgav de forfølgelsen og vendte. Igen hørte man kun stormens tuden, og på grund af den voldsomme sø foretrak kanonbådene at stå havnen ind igen.

Bjørn tørrede med ærmet saltvandet fra øjnene og sagde, henvendt til Lars: „Puh, det var s'gu' nærved, gamle!“

— — —

Mange mennesker tog imod det lille skib, men Lars havde kun øje for Elin, der stod på kajen og vinkede. Synet af den slanke, solbrændte pigeskikkelse varmede ligefrem hans forfrosne krop.

De havde meget at tale om de to unge, og Lars var helt ked af at måtte gå i gang med de mere forretningsmæssige sager angående lasten. Købmand Arnesen var en stout og charmerende nordmand, der forstod at bedømme en fin sømandsdåd, og han havde mange lovord til overs for Lars og hans folk. Men det, der glædede den danske skipper mest, var, at Arnesen inviterede Bjørn og ham til selskab hos sig om aftenen.

Der var fuldt hus i købmandsboligen, og Arnesen gjorde det mest mulige for at skabe en festlig stemning. Trods krigen frådsede han med lys, men efterkom villigt kongens bud om at rulle gardinerne ned. Englændere og svenskere skulle have de flest mulige vanskeligheder med at orientere sig derude på havet. Mørklægningen var gennemført strengt i de to nordiske lande og gjorde sit til at minde om krigens spøgelse.

Blandt gæsterne lagde Lars mærke til en høj, kraftig nordmand på sin egen alder. Thorleif Hansen hed han. Lars havde hørt tale om ham før som en driftig og velbeslået købmand fra Stavanger.

Han havde haft sin gang i dette hjem i flere år og var meget indtaget i Elin. Lars lagde mærke til, hvordan han hele tiden gjorde hende sin opvartning. Elin syntes at nyde det og havde bebrejdet Lars, at han ikke kunne være på samme måde. Men Lars følte sig alt for klodset til den slags.

Arnesen stillede det bedste, han havde, på bordet, og gæsterne forstod at værdsætte det efter forholdene overdådige måltid.

Da man havde rejst sig fra bordet, tog Thorleif Hansen ordet: „De har virkelig overrasket os, Arnesen,“ sagde han. „Vi er jo efterhånden blevet vænnet af med at spise godt. Når bare vi bliver nogenlunde mætte, er vi mere end tilfredse. Jeg har netop i dag hørt om vore landsmænds kvaler længere inde i landet. Derinde står det så slemt til, at man må blande bark i brødet! Tak for mad!“

Da mandfolkene bagefter stod og diskuterede krigens forløb, lod Thorleif falde et par ord om, at danskerne efter hans mening kunne sætte lidt mere ind på at skaffe deres våbenbrødre mad.

„Vi gør, hvad vi kan — og lidt til,“ sagde Lars iltert.

„Ja, så kan I ikke ret meget andet end at skaffe os nye fjender på halsen.“ svarede Thorleif. „Jeres konge erklærer svenskerne krig, som om vi ikke havde nok i englænderne. Og hvem skal rage kastanjerne ud af ilden? Det skal vi! Nordmændene slås for livet både langs kysterne og inde i landet. Våben og mad kommer kun hertil i meget små mængder, og mange steder må vore soldater slås med høtyve og knive. Og i Danmark frådser man i korn!“

„Det er løgn,“ råbte Lars. „Også i Danmark har vi for længe siden opbrugt vore sidste lagre fra fredens dage, og i byerne mangler man brændsel til den kommende vinter. Mange af mine kammerater sidder i dag i engelsk fangenskab efter at have forsøgt på at skaffe jer mad og våben.“

„Der sidder flere nordmænd end danske i den britiske prison,“ svarede Thorleif med et spotsk smil. „Og hvis det ikke havde været for de norske kanonbåde og vor fæstning her i byen, så var I ikke kommet til Norge i dag!“

Lars' øjne skød lyn, da han råbte: „Tag de ord i Dem igen, eller jeg skal —!“

Arnesen lagde sig imellem, ligesom Lars hævede armen for at gøre en ende på samtalen. Og så skete



Lars hævede armen for at få en ende på samtalen.

der ikke mere, men den festlige stemning var som blæst bort.

Senere på aftenen, da Lars dansede med Elin, bebrejdede hun ham hans opførsel.

„Åh, du mener vel som han,“ svarede Lars. „Jeg har nok set, hvordan I smiler til hinanden. Han er sikkert også mere efter din smag end jeg.“

„Ja, når du opfører dig som — som — ja, som en bundsimpel matros,“ svarede Elin rødmende.

„Du skulle gifte dig med ham,“ sagde Lars arrigt.

„Synes du? Du har måske ret. Thorleif har netop i dag friet til mig og spurgt mig, om jeg vil sejle med ham til Stavanger i næste uge!“

Lars rynkede brynene, stoppede op midt i dansen og gik ud af døren.

Allerede da han kom ned om bord, fortrød han sin hidsighed. Men nu var det for sent. Da „Revenge“ næste dag stod havnen ud med kurs mod Fladstrand, var Lars i dårligt humør, og selv ikke Bjørn turde tale til ham.

— — —

I de nærmeste dage flovede stormen af, men da „Revenge“ den følgende uge skulle starte på en ny tur til Kristianssand, blæste det noget op igen.

Lars følte ikke den samme glæde som ellers, når han førte sit skib mod Norge. Han tænkte stadig på Elin og på den aften, da han havde tabt besindelsen. Elin havde haft ret, og det havde Thorleif også haft for den sags skyld. Ganske vist gjorde danskerne, hvad de kunne, for at hjælpe nordmændene, men de havde det trods alt meget bedre end deres brødre mod nord.

Vinden blæste stadig fra nordvest, og Skagerak syntes at ligge øde for skibe, skønt Lars vidste, at der altid var danske og norske skibe på vej fra

begge sider. Denne gang havde „Revenge“ krudt og kugler i lasten. Det ville ikke være så morsomt, hvis en fjendtlig kugle traf det lille skib og borede sig ind i lasten. Men alligevel havde Lars og Bjørn talt om, at de heller ikke denne gang ville stoppe op for nok så mange kanoner. Bjørn havde netop talt med en sømand der var flygtet fra den engelske prison. Der var ikke rart at være derovre. Fangerne levede nærmest som dyr, havde flygtningen sagt. Nej, det ville sikkert være at foretrække at springe i luften med skuden fremfor at tilbringe tiden i britisk fangenskab!

Norges kyst vinkede atter forude, men folkene havde lært, at selv ikke synet af dette store, trodsige land betød sikkerhed.

Lars stod og tænkte på, at Elin måske nu sad i Stavanger eller for øjeblikket var på vej dertil om bord i Thorleif Hansens skib. Hun havde ikke engang været nede at sige farvel på kajen, da „Revenge“ forlod Kristianssand sidste gang! Nå, men det var vel egentlig ikke så underligt, når han havde teet sig sådan, tænkte Lars.

„Fartøjer forude,“ brølede udkiggen henne fra forskibet.

Lars strakte sig på tæer, men så intet. Så overlod han roret til en matros og gik sammen med Bjørn forud. „Revenge“ hamrede sig fremover i det onde vejr med en næsten fantastisk fart. Lidt efter lidt mindskedes afstanden til de to varskoede fartøjer.

De to mænd stod med kikkerterne for øjnene og forsøgte at finde ud af, om det var venner eller fjender, de havde for sig.

„Fordømt,“ snerrede Lars. „Det er en svensk kaper — den ene af dem i alle tilfælde!“

„Ja, og den anden er en norsk prise,“ svarede Bjørn. Den er havareret, har sejlet masten over bord.“

„Kan vi være til nogen gavn der?“ spurgte Lars.

„Kaperen ser ud til at være pænt armeret, og vi har ikke en chance for at klare os i kamp,“ svarede Bjørn.

„Vi holder af og løber fra den,“ sagde Lars. „Vil du give de nødvendige ordrer til folkene?“

„Ja,“ sagde Bjørn tøvende, idet han stadig holdt kikkerten for øjet. „Du, den båd, altså den norske, forekommer mig bekendt. Så skulle da — — du, det er Thorleif Hansens båd!“

Lars, der var ved at gå agterefter igen, vendte brat om og tog atter sin kikkert for øjet.

„Det ser ud til, at du har ret,“ råbte han. „Djævelen flå og fortære mig! Måske er Elin om bord! Vi holder kursen!“

Mandskabet havde fulgt de to mænds samtale, og ved de sidste ord syntes de atter at kende deres dristige skipper, Fanden fra Fladstrand.

„Nu får du dit livs store oplevelse,“ sagde en matros til en af sine kammerater.

„Ja, og det bliver måske også den sidste,“ svarede

den anden. „Gud ved, hvad den gamle nu finder på?“

Lars og Bjørn gik agterefter, og folkene så skipperen give sin styrmand en ordre, hvorefter Bjørn gik ned om læ.

„Revenge“ nærmede sig hastigt kaperen og dens prise. Det svenske skib skød et varselsskud. „Revenge“ gik op i vinden og lå stille for at afvente svenskerens komme. De danske søfolk stirrede vantro på deres skipper.

Da kaperen kom på prajehold, gik dens skipper, en lille mørkløddet mand med et par små, sammenknebne øjne, hen ved lønningen.

„Hvilket skib?“ brølede svenskeren.

„Skonnerten „Revenge“ på vej til Strömstad i Sverige,“ svarede Lars på engelsk.

Også svenskeren slog nu over i engelsk, idet han troede at stå over for en allieret. Trods alt var han endnu lidt mistænsom og råbte: „Hvad har De i lasten?“

„Jeg skal komme over at vise Dem det, hvis De vil sætte en båd i vandet og komme over at hente mig,“ svarede Lars, stadig på engelsk.

„Ja, og tag Deres papirer med,“ råbte kaperskipperen.

Straks efter satte svenskeren det ønskede fartøj i vandet med et par mand om bord. „Nu skal du se løjer,“ sagde Lars til Bjørn, der netop kom op på dækket med en kasse under armen. „Han tror, vi er englændere, og hvis du kunne få folkene til at holde kæft, når båden kommer langs siden, vil jeg sætte stor pris på det.“

Bjørn nikkede og rakte ham kassen. „Så held og lykke da,“ sagde han. „Og hvis du skulle slippe galt af sted, skal jeg nok tage mig af Elin. Jeg kan se, at hun står derovre på dækket af havaristen. Hvad mon hun forresten har tænkt, da hun hørte dig tale engelsk?“

Lars lo højlydt, stoppede sin pibe, stak den mellem tænderne og gik hen mod lønningen, hvor en skrøbelig jolle snart efter lagde sig i nogenlunde sikker afstand fra skibssiden for ikke at blive knust i bølgerne. Med et sikkert spring havnede Lars i båden, og så gik turen over til kaperen.

Den svenske skipper var en mand uden mange manerer, og han var en forsigtig kaperskipper, for han lod stadig sine kanoner pege både mod „Revenge“ og prisen, hvilket Lars straks lagde mærke til med en let gysen.

„Jeg har meget travlt,“ sagde skipperen, idet han sendte en spytklat ud over siden. „Nå, lad mig så høre, hvad De har i lasten.“

„De skal få det at se med Deres egne øjne,“ svarede Lars. „Jeg har en prøve med her under armen. Hør, forresten, jeg har glemt mit fyrtøj. Kan De ikke gøre mig den tjeneste at give mig ild på min pibe?“



Og så gik turen over til kaperen.

Svenskeren brummede og stillede en vranten mine op, men det var vel bedst at være høflig mod en repræsentant for sine allierede! Han gjorde tegn til Lars om at komme hen i læ, hvor han hev sit fyrtøj op og rakte det til ham. Lars gav sig god tid,

men fik endelig ild. Svenskeren var stadig utålmodig, og idet han rakte hånden ud for at få sit fyrtøj tilbage, vrissede han: „Jeg fik ikke noget svar på mit spørgsmål. Jeg vil gerne se både skibspapirer og indholdet af kassen.“

„Een ting ad gangen,“ svarede Lars, idet han stak pibehovedet ned mod en ende garn på kassen. Før svenskeren kunne besinde sig, fængede garnet, der viste sig at være en lunte. Lars smed kassen fra sig i en fart, og idet den havnede nede om læ, sprang han over lønningen med råbet: „Lasten består af godt, gammeldags, dansk krudt, og her er en prøve! Spring for livet!“

Der blev vild forvirring om bord på kaperen, hvor man regnede med, at skibet ville eksplodere. Hver enkelt af svenskerne forstod, hvad Lars havde råbt, for denne gang havde han talt dansk. Gasterne sprang væk fra kanonerne hurtigere end nogen kommando nogensinde havde kunnet få dem til det. De fleste af dem, med skipperen i spidsen, gjorde snart efter Lars selskab i bølgerne. Lars svømmede over mod „Revenge“ i rasende fart. Han ventede hvert øjeblik, at skuden skulle ryge i luften. Men „Revenge“ havde sat sejl og strøg over mod kaperen. Lars råbte, at de skulle holde sig væk, men så til sin overraskelse Bjørn entre kaperen sammen med en del af den danske besætning. Derefter kom et par af folkene ud i kaperens jolle for at fiske Lars op.

Mens Lars tænderklaprende sad i båden, så han sine folk hale den norske prise til borde ved hjælp af slæbetovet, og straks efter gik Elin og Thorleif

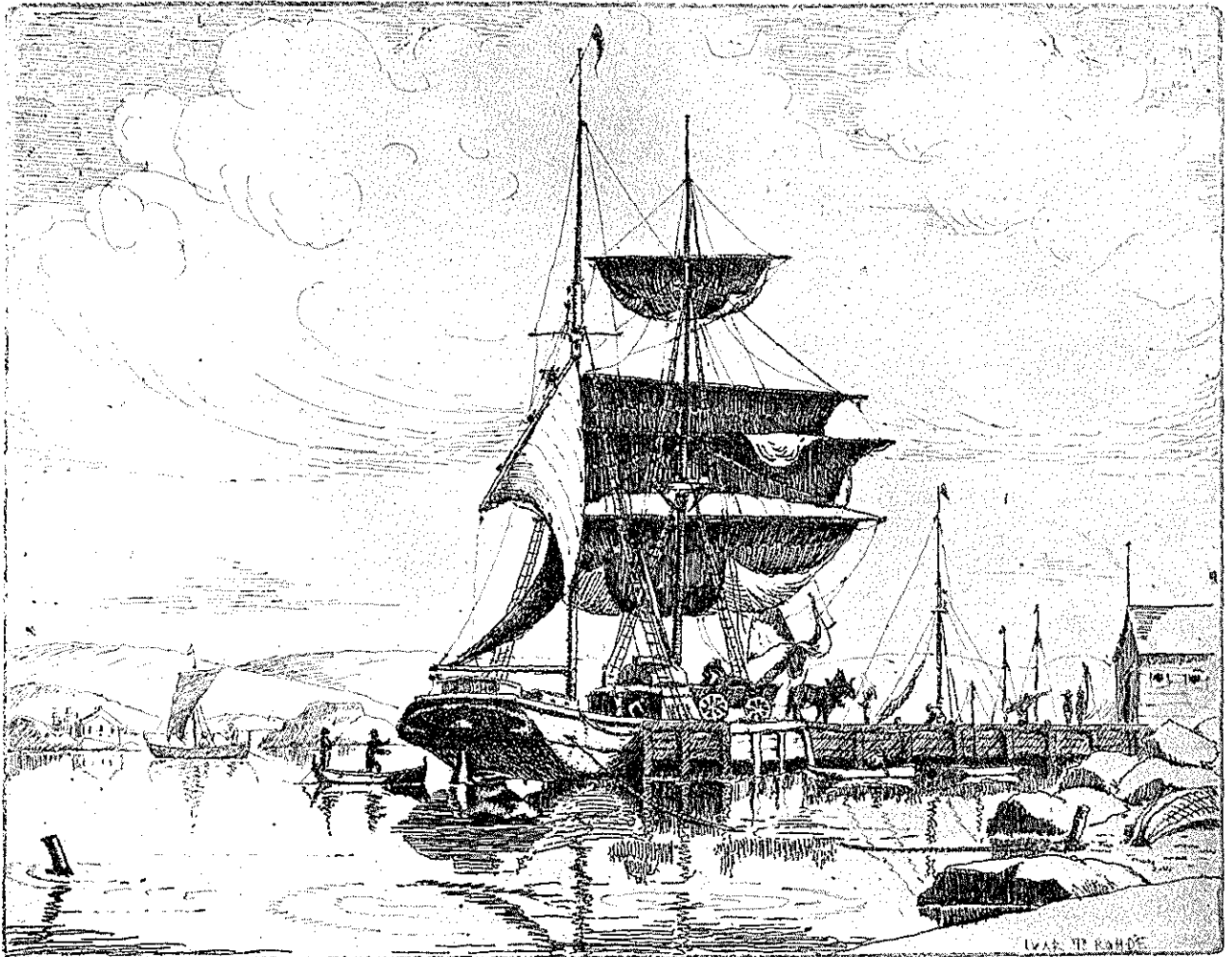
om bord i kaperen. — Var Bjørn da blevet sindssyg? — Lars sprang med lynets hast om bord i kaperen, hvor Bjørn modtog ham med et grin. „Du behøver ikke at være bange, gamle,“ sagde styrmanden. „Hun springer ikke i luften.“


„Har I da slukket lunten?“ spurgte Lars forbavset.

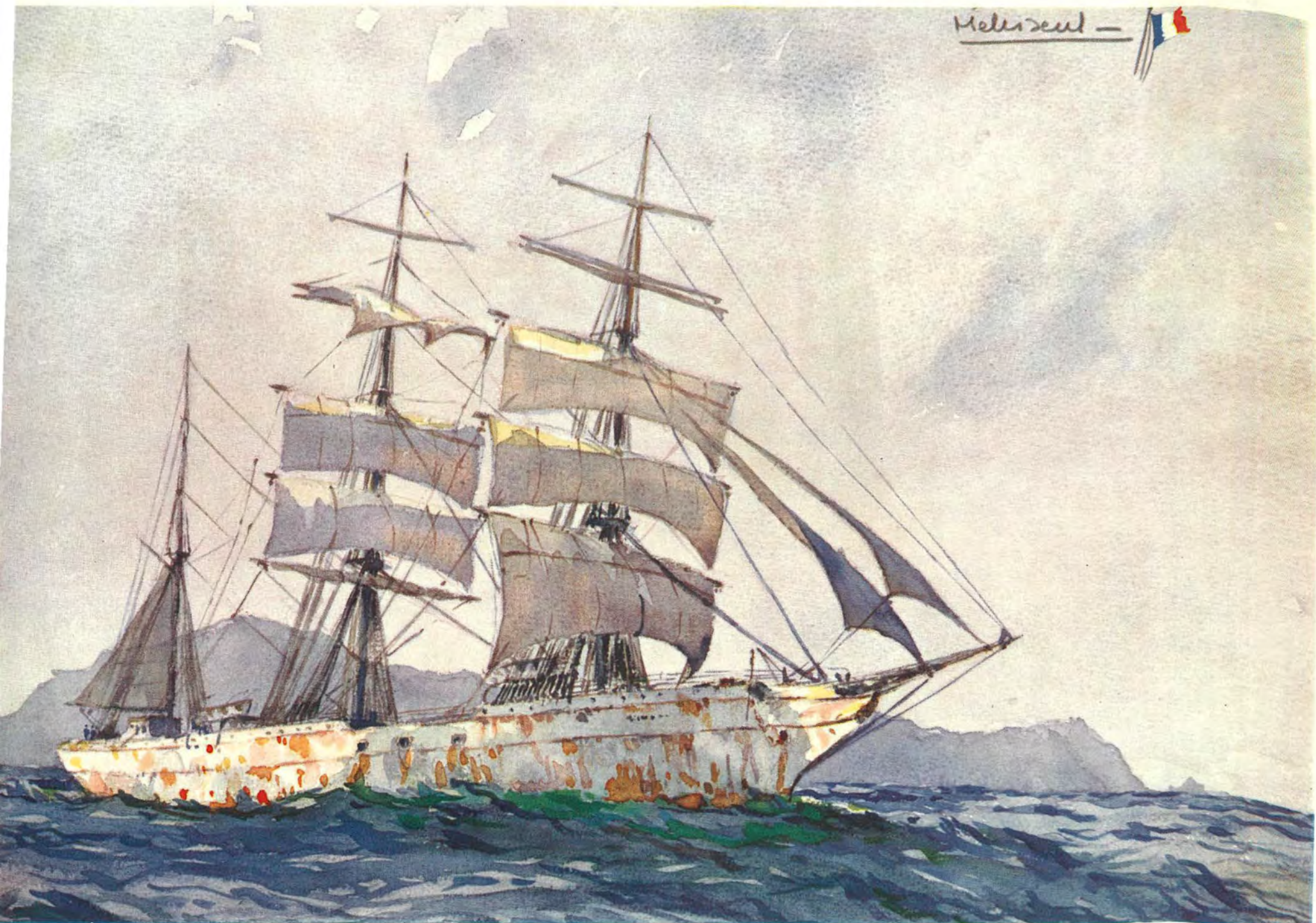
„Nej,“ lo Bjørn. „Det var ikke nødvendigt, for der var kun sand i kassen!“

„Hva' dælen —,“ råbte Lars. Han skulle lige til at skælde ud, men så stod det hele klart for ham: Bjørn ville, dengang han gav ham kassen, have, at han, Lars, virkelig skulle tro, at der var krudt i den, og optræde om bord på kaperen i overensstemmelse hermed. Ganske vist havde Bjørn ignoreret en ordre fra sin skipper, men han havde samtidig sikret Lars en prise og en ny fjer i hatten. Derfor opgav Lars at skælde ud. For det var vel bedst at give ordre til besætningen om at fiske de målløse svenskere op. Og så var der jo endelig det, at Elin befandt sig om bord, og hun så nærmest ud, som om hun stod og ventede på et kys.

Lars havde gættet rigtigt med hensyn til Elin, og hun fik sit ønske opfyldt. Bjørn, ja, selv Thorleif vendte forstående ryggen til og fik travlt med at tage imod de drivvåde fanger.



Melisseut — 





Reproduktion: Brdr. Beerenzen

Københavns inderhavn

Maleri af Fr. Landt

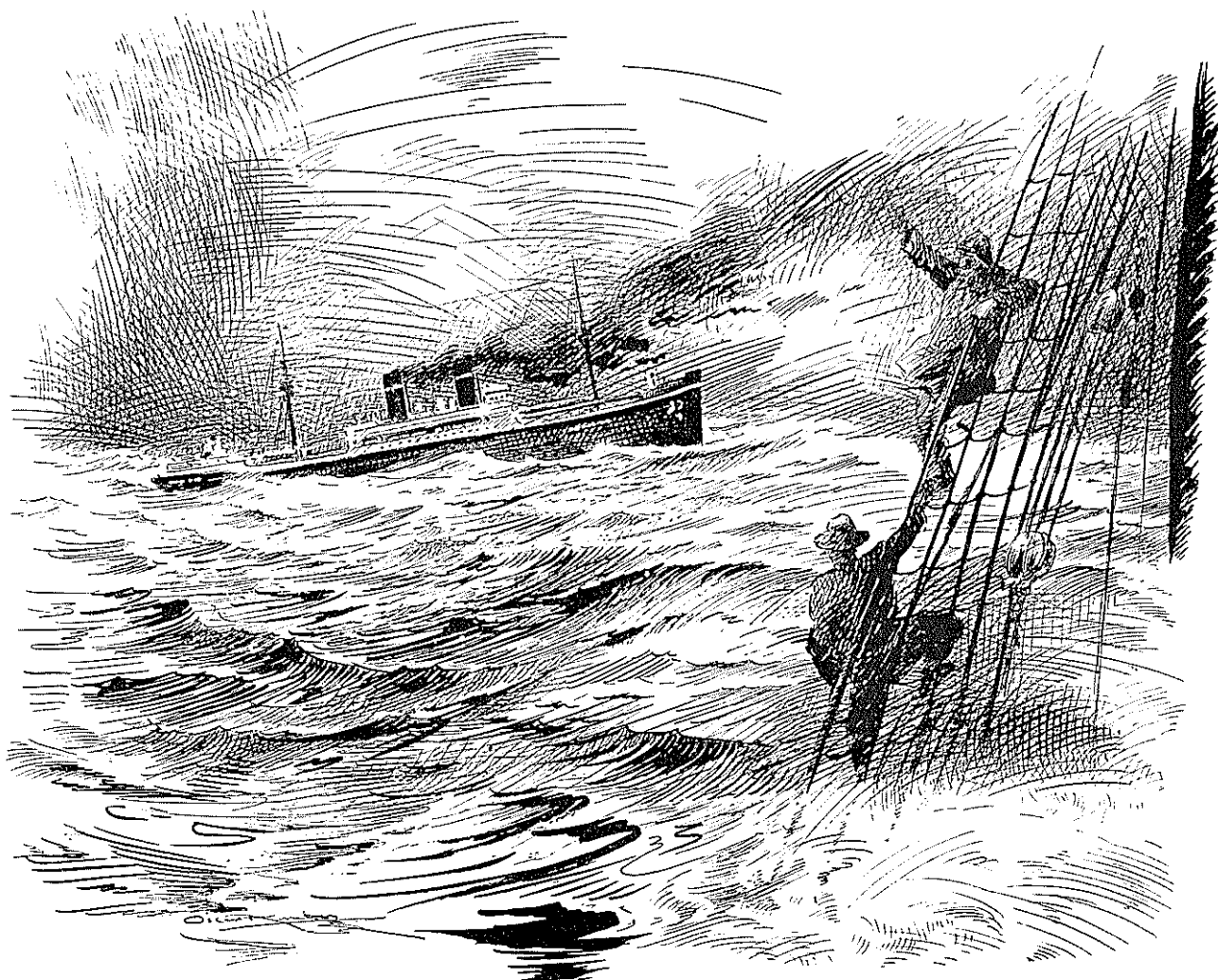
EN STORMFULD Jul!

Det var i november måned. Vi lå i Sundsvall og lastede høvlede og pløjede brædder til Dakar på Vestafrikas kyst. Barken »Hosianna« var ikke noget stort skib, sådan omkring 8-900 tons lasteevne, så vidt jeg husker. Tunge sne-skyer trak nu og da hen over skovenes toppe og fortalte os, at vinteren heroppe mod nord snart var i anmarch, så det var om at rappe fingrene og se at blive færdige og komme af sted, før frosten kom og legede med.

Det var i de tider, hvor man havde »tid nok«.

Han, der gik dernede og stuede lasten, forlangte bestemte længder ned, sådan at lastrummet blev fyldt helt ud, så det tog jo sin tid. På dækket fik vi store locks, jeg tror, de var 20"×20", og så var de nogle og tyve fod lange — nogle ordentlige krabater; men omsider blev vi færdige, og en morgenstund ved 8-tiden satte vi sejl, og for en frisk nordlig brise begyndte vi vor sejlads mod det varme Afrika.

»Hosianna« var et træskib — nydelig og slank at se til, men den havde een fejl, en nederdrægtig



Hen på eftermiddagen kom en stor fransk liner. Men han kunne intet gøre for os i den høje so.

fejl, den kunne ikke tåle at sejle hårdt, den kunne ikke tåle at blive presset, for så lækkede den. Skønt den var frisk og god i plankerne, havde den en bestemt læk, og den var ikke til at finde, og det er jo ikke sjovt at stå oppe det halve af frivagten og pumpe, og det havde vi prøvet så tit. Han var hård den gamle til at sejle med den, så det var ikke så sjældent, at vi måtte til pumperne, og dog havde vi det godt, levede godt, og fik en pæn behandling, derfor blev vi i skibet, trods alt, i flere år. Vi rundede Falsterbo-Rev i en hivende østlig kuling og satte kursen mod København for at proviantere, og en bælgravende mørk nat faldt ankeret på Københavns yderred, og vi var atter på dansk grund. Det var 3 år siden, jeg havde været hjemme, så stor var glæden, da jeg den næste morgen blev udtaget som en af dem, der skulle ro kaptajnen i land. Tænk, jeg skulle hjem og se til min gamle mor derinde i byen, og hun anede ikke, at jeg kom, det blev vel nok en oplevelse. Og det blev det også — dejligt.

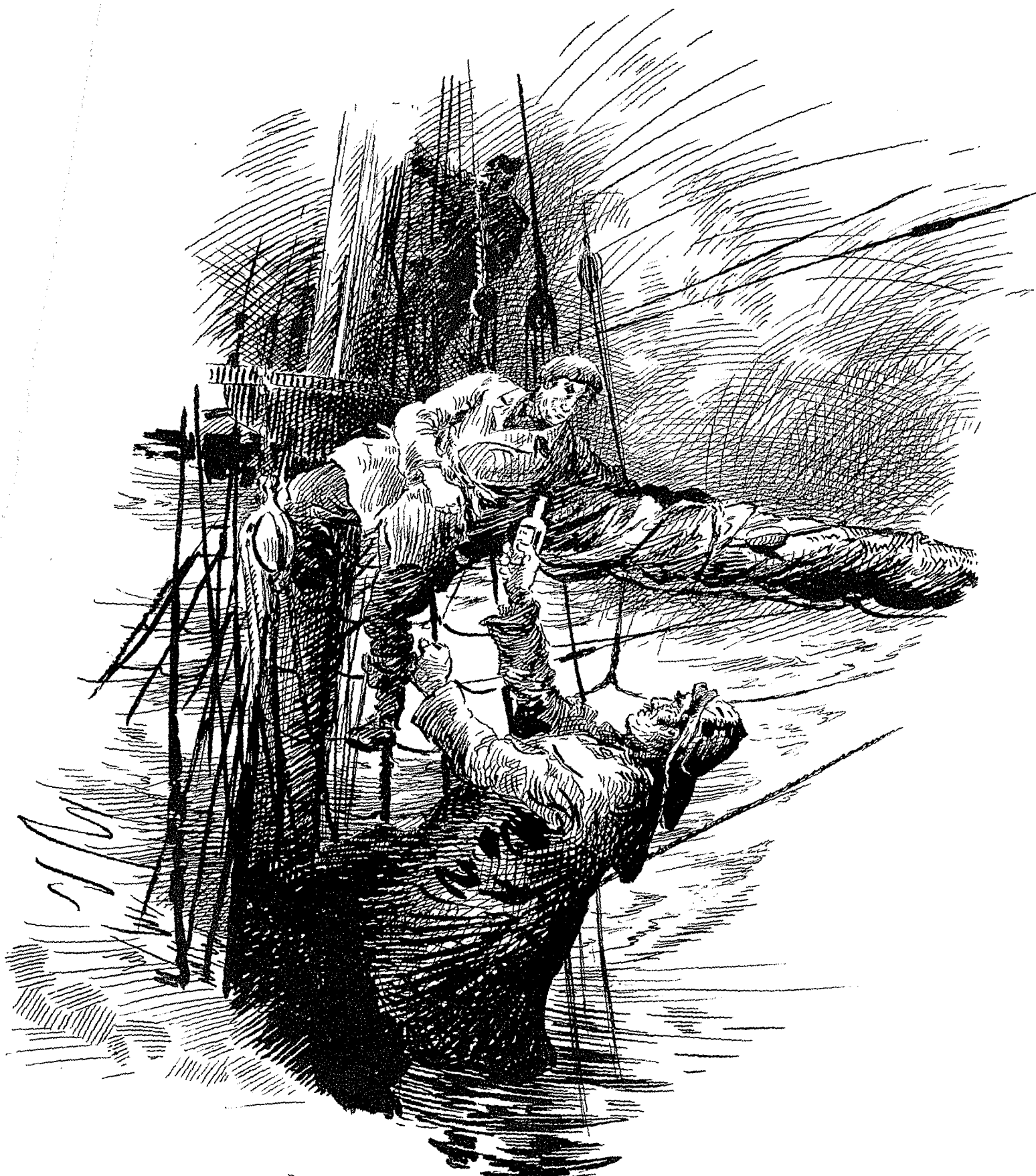
Vi lå vel et par dage på redan, så lettede vi anker og satte sejl, og for en sydlig brise stod vi nord på gennem sundet, og en aftenstund med regn og rusk passerede vi Helsingør og styrede ud i Kattegat. Med længsel så vi tilbage, så længe vi kunne se lysene i Helsingør, men snart forsvandt lysene i regndisen, og vi var igen i rum sø, sådan omtrent da, og vagten blev sat. Efter få døgn forløb var vi ude i Nordsøen og satte kurs mod den engelske kanal. Vinden gik i vest, og det blæste op, men vi var godt til søs, vi var mange mil fra Jyllands vestkyst, og for små sejl kunne vi lægge væk på vor kurs. Efter fire-fem døgn sejlads gennem Nordsøen passerede vi Dover. Det blæste op til SV, en pivstorm. I flere dage lå vi og krydsede frem og tilbage, men en aften, lige før det blev mørkt, ankrede vi ved Portsmouth. Sikken en lettelse at få tørret sit tøj lidt, og så dette at kunne sove en hel nat, det var vel nok dejligt. Ikke noget med vagt, ikke noget med at gøre sejl fast, ingen støvletramp på dækket, når man lige var kommet til køjs og ikke noget hoved med sydvest på, der arrigt råbte ind i ruffet »all hands on deck« ud at tage sejl — nej, bare putte sig ned i dynerne og snorke, som var man betalt for det, jo, det var dejligt.

Vi lå vel ca. 8 dage til ankers. Det blæste stadig godt i disse dage, men en nat flovede det af, og næste dags morgen lettede vi anker og stod ud i Kanalen igen. Vinden var mere vestlig, og det var noget, vi kunne bruge. Julen nærmede sig med stærke skridt, og vi talte allesammen om dette ene — at nå over Biscayen og komme ned og få fat i Portugisernorden (den nordlige vind, der på visse tider af året blæser langs den portugisiske kyst), og der i den lune vind få en god og rolig jul, men vi skulle få noget andet at vide. Vi passerede

Lands End med alle sejlene sat, og skønt der var en hel del vind, så havde den gamle sikkert samme tanker som vi, bare se at slippe over Biscayen hurtigst muligt, det er ikke et sted, hvor man ligger og soler sig, især ikke ved juletid. Vi måtte pumpe mindst 1½ time på hver frivagt, der blev sejlet hårdt, så det kunne forslå noget, og med god fart kom vi snart ud midt i Biscayen. Vinden var gået om i NV, og det var begyndt at blæse, og det var juleaftensdag. Hen ad eftermiddagen måtte vi tage røjlerne og lidt senere bramsejlene. Søen begyndte at rejse sig, og skibet arbejdede hårdt i søen, men endnu gik det fremad. Da klokken var henad fire om eftermiddagen, fik vi pludselig en mægtig sø over styrbords lønning, og med et brag slog den kabysdøren ind, så hele kabysen stod i røg og damp, og potter og pander kom sejlede ud ad døren. Farvel julemad, alt var raseret og væk. Kokken kom kravlende ud og lignede en druknet mus.

Under almindelige forhold havde vi nok slået en skraldende latter op, men det var nu engang juleaften, og lidt kræse havde der jo været på bordet, så der var sådan set ikke noget at grine ad. Vel, vi måtte dreje til, vi tog resten af sejlene, og for undermerssejl og klodsrebet mesan lå vi nu i det mægtige hav. Det blæste efterhånden en pivstorm. Dækslasten havde forskubbet sig, og det var umuligt at komme ind i ruffet; men det kunne også være det samme, for alt sejlede i vand derinde. Den ene sø efter den anden brækkede ind over, og pludselig røg mesanen i stumper og stykker, og skibet faldt mere tværs i søen. Havde det været galt før, så blev det være nu, der var ikke noget at gøre i den mørke stormnat, vi måtte til vejrs for ikke at blive skyllet overbord. Vilhelm og jeg sad i storriggen i læ side. Nu er det jo svært at sidde deroppe på en vævling en lang vinternat og holde sig fast, så Vilhelm entrede ned igen og fik kappet en ende af et eller andet, han kunne få fat på, og op kom han igen. Vi delte tovværket og surrede os fast. Og så sad vi der i riggen den lange julenat. Det haglede og regnede skiftevis i bygerne, som trak hen over himlen. Gennemblødte var vi lige til skindet. Støvlerne fulde af vand og trætte og udkørte var vi. Vældige vandbjerger kom stadig rullende med det lysende skum på toppen, og op og ned rullede vi hjælpeløst i den mørke vinternat.

Det var, som om den julenat aldrig skulle få ende, det var, som om der var gået flere år, før det begyndte at lysne i øst, og frygtelig så der ud dernede på dækket. De store locks, som vi havde som dækslast, havde sprængt surringerne, og nu sejlede de rundt dernede og knuste alt opstående. Da det blev lyst, kom den gamle op i riggen til os. I hånden havde han en flaske og pegede på munden. Jeg drak. Jeg troede, det var saftvand el.l., så



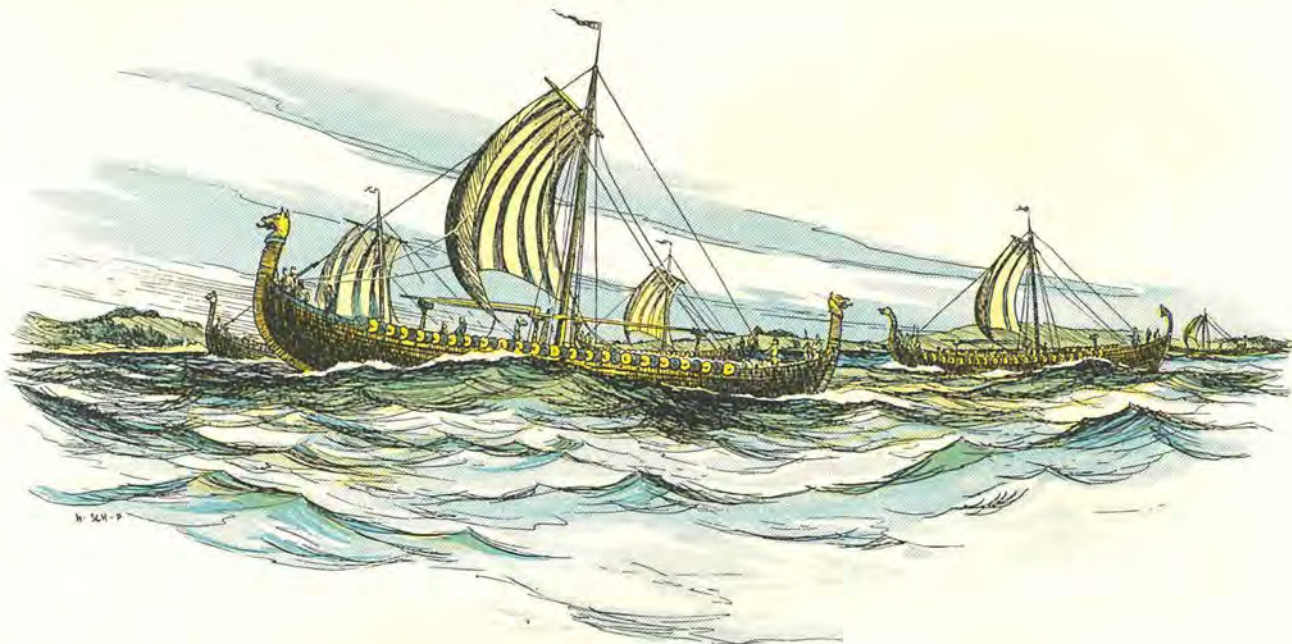
Den gamle kom op i riggen med en flaske.

jeg drak næsten det halve og rakte resten til Vilhelm. Et øjeblik efter bulnede åreerne ud på mine hænder, og der kom liv i de stive lemmer; det var brændevin, jeg havde drukket. Den gamle gjorde os forståelig, at hvis vi kunne, så skulle vi se at få varpet de locks ud, at de ikke knuste hele skibet. Vi entrede nedefter, og lidt efter var vi i gang med at varpe træet i søen. Hver gang der kom en sø og bordfyldte, så baksede vi i vand til livet, den ene ende af planken op på lønningen og ud gik den med den næste sø. Det var et job, og vi havde kun få stykker tilbage, da en mægtig sø begravede det meste af skibet, og på bølgetoppen sejlede Vilhelm med ud i læ. En rask gut var han, han fik fat på en af de store planker, vi lige havde kastet ud, og nu red han på den dernede i læ. Da skibet rejste sig igen, entrede jeg ned fra riggen, hvor søen havde løftet mig op, kappede fokkebrasen og kastede den ud efter ham. I stormen røg den derud, som var det en raket, og var så heldig at ramme planken tæt ved, hvor han sad. »Hal ind« råbte han frejdigt, og ind halede vi ham gennem vandet. Så snart vi fik ham ind, smed vi de sidste planker over bord, og alle mand op i riggen igen. Vi så en damper oppe til luvart, ovenikøbet en dansk. Der kom en byge, voldsommere end nogen hidtil, og da den havde passeret os, kunne vi ikke se damperen mere, vi fik senere at vide, at den var gået ned, og kun kaptajnen og en russisk matros blev reddet. Vi satte nødflag, begge de store redningsbåde var knust og væk. Den hævlede trælast i lasten var kilet op under dæksbjælkerne, og da der efterhånden kom vand i lasten, bulnede træet ud og kunne måske sprænge hele skibet, så vi havde intet valg. Hen på eftermiddagen kom en stor fransk liner med to skorstene, han lå lidt ved os, men kunne ikke gøre spor for at hjælpe os i den høje sø, han signalerede, at han skulle sende trawlere til hjælp, og så dampede han videre mod vest. Hen ad aften kom der også en engelsk trawler, der forsøgte at føre en lille tønne ned til os, sådan at vi kunne få fat i tonden, og han derefter kunne hale os om bord, men dels var vi meget udmattede, og dels viste det sig ganske umuligt for ham at få tonden ned i nærheden af os, så vi gik i riggen igen, og endnu en lang nat gik vi i møde. Jeg har tit tænkt på disse to lange nætter. Man var egentlig lige glad, hvordan det gik. Dødsangst, nej, ikke spor. En vis apatisk ligegyldighed for tilværelsen havde besat os, ja, det

vil sige, kokken blev sindssyg efter disse to nætter i riggen, men vi andre — nej, vi var som altid.

Anden juledags morgen syntes jeg, det så bedre ud dernede. Den gamle og styrmanden, der sad i mesanriggen, havde fået sat en rulle sejldug op i riggen til luvart i stedet for mesan for at få forskibet mere op imod søen. Store undermersejl var røget i laser om natten, og så ville skuden ikke til vinden, men nu lå den ligesom lidt bedre, og hen ad dagen flovede vinden noget af. Om eftermiddagen faldt søen også en hel del, og den gamle stod pludselig nede på kahytstaget og vinkede ad os. Det kneb vældigt med at komme ned, stive som vore lemmer var blevet, men ned kom vi, og ned i kahytten agter. Den gamle tog alt kræns frem, som han ejede og havde. Styrmanden tog en stor kniv frem og begyndte at skære rugbrød, men så snart skiven faldt på bordet var den taget, for ih, hvor var vi sultne, og hvor vi åd, bogstaveligt talt. Vi fik snaps og bajer til, tænk, rigtig dansk bajer, det var vel nok fint. Den gamle holdt en lille tale til os. »Gutter«, sagde han, »det ser ikke så godt ud for os. Jeg har lagt mærke til, at støtterne langs skandækket er begyndt at gabe, altså kan vi risikere, at lasten sprænger skibet, men skal vi dø, ja, så har vi som danske søfolk gjort, hvad vi kunne.« Vi sad tavse, og ingen svarede med et ord. Da vi havde siddet sådan et stykke tid, brød styrmanden pludselig tavsheden med et »Gu' skal vi ikke nikke nej dø. Endnu flyder hun på lasten, og når vi nu har sundet os lidt, så går vi sku op og pumper læns, og så er den ikke længer.« Det flovede stadig deroppe. Vi hældte vandet ud af støvlerne på kaptajnens fine dørk, smed olietøjet og lagde os rundt omkring i kahytten og sov, bare sov, sov som vi havde hundrede nætters søvn tilgode, udstrakte lå vi og ikke sammenkrøbet i en rig, det var vel nok herligt.

Tredie juledag oprandt med meget finere vejr og den gamle holdt skibsråd. Vi kan gå til Vigo i Spanien og blive repareret, og vi kan gå til Falmouth, hvor mener I er bedst? Den korteste vej, svarede vi. Han betænkte sig lidt, så går vi til Falmouth, svarede han. Vi satte sejl og styrede mod Kanalen, og nytårsaften kastede vi anker på Falmouth red. I tre måneder lå vi der og reparerede, så tog vi lasten om bord igen og nåede uden større storm vort bestemmelsessted, men julen var jo ligesom lidt mislykket.



Vikinger og vikingefærd

Af Ingvarð Olsen — Illustreret af H. Schøfler-Petersen

Ordet viking er den gamle nordiske betegnelse for søkriger, men ordet er ældre end fra den egentlige vikingetid, da de store frivillige sammenslutninger af nordboere hjemsøgte både det vestlige og det østlige Europa.

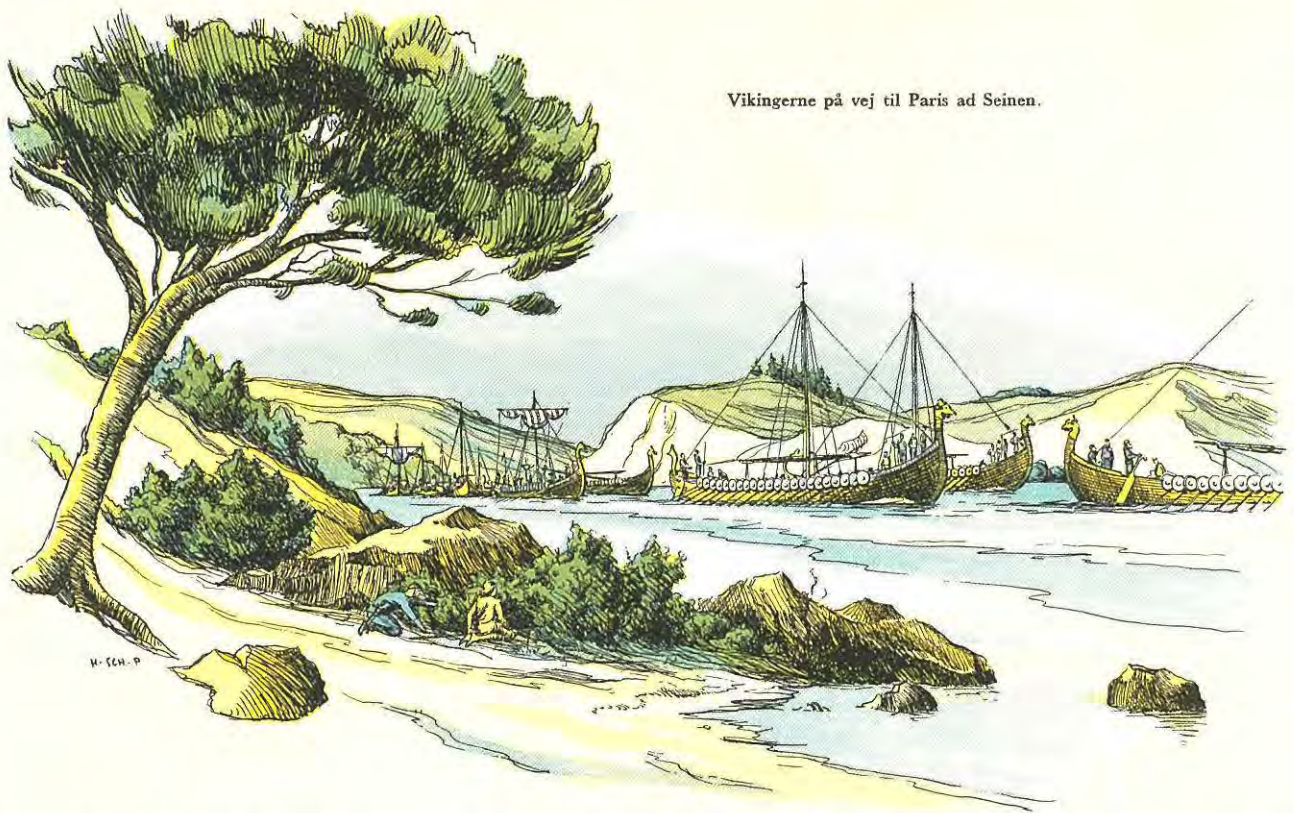
Ved vikingetogenes begyndelse i slutningen af det 8. århundrede fik det undrende Europa at se, hvad der boede i nordboerne, og togene, der fra en ringe begyndelse snart svulmede til en rivende flod, var i virkeligheden til en vis grad en form for folkevandring og kolonisation. I det første halve århundrede er de nærmest at betragte som en søgen efter andre steder, men i de følgende par hundrede år følger de visse planmæssige strømninger og ender til slut med de angrebne landes besættelse.

I hovedtrækkene fulgte de nordiske lande hver sine veje ud i det fremmede og ukendte. Danskere og nordmænd gik i hovedsagen vest på, idet dog nordmændene i særlig grad drog til Shetlandsøerne og Irland, men iøvrigt fulgte de i forening Jyllands vestkyst og nåede derved Holland, England og Frankrig, og — efterhånden som togene voksede — Spanien; yderligere gennemsejledes Gibraltarstrædet og Afrikas kyst hærgedes, og ved Italiens og Grækenlands kyster mødtes de med de øst fra kommende vikinger, der hovedsagelig var svenskere. Disse sidste udgik fra Norden først til Rusland, hvor Rurik

grundede det russiske rige, derfra gennem Nevaen ind i Ladogasøen, over Novgorod ad Lovatfloden til Dvina, idet skibene blev trukne over land, og fra Dvinaen gik farten ad Dniepr til Kiew og fortsattes herfra under store anstrengelser ud i Sortehavet, hvorover Konstantinopel nåedes. Vestens og østens vikinger mødtes således i Middelhavet og bestyrkede datidens opfattelse af Europa som værende en ø.

I næsten 3 århundreder fortsattes vikingetogene, og de ophørte først, da Europas kystbeboere lærte at møde vikingerne på søen med disses egne våben, men eventyrlystne nordboere gik også på opdagelse ud i de åbne have; således opdagede svenskeren Gardarr Island og efterfulgtes snart ad denne vej af andre, af hvilke Floki Vildgerdarson var den første, der tog ophold på øen, og over Island nåedes Grønland af Erik den Røde, kolonier grundlagdes, samkvem opstod mellem Island og Grønland, og Erik den Rødes søn, Leif den Lykkelige, fortsatte opdagelsesrejserne og nåede til kysten af Nordamerika, som kaldtes Vinland.

Også mod selve Østersøens kyster foretoges der vikingetog, men disse havde nærmest til hensigt at anlægge støttepunkter for fremtidige handelsforbindelser, idet togene mellem vikingenationerne indbyrdes kun sjældent var vellykkede, idet landene var i besiddelse af en fast krigsmæssig organisation og



mødte angriberne på lige fod. Derimod havde vikingerne bedre held med sig overfor de af Østersølandene, hvor søfarten ikke blomstrede; dette var f. eks. tilfældet med de vendiske lande, og her anlagdes det bekendte Jomsborg, der oprindeligt grundedes som støttepunkt for handelen, men udviklede sig til den kendte krigerrepublik.

Nordboerne vovede sig som regel på deres farter ikke bort fra kysterne, idet deres fartøjer dels ikke var egnede hertil, og dels ikke provianterede på længere sigt, men til gengæld ofte overlastede med folk; helst undgik man også sejlads om natten og valgte i stedet at slå lejr i land.

Vikingskibene var spidsgattede langskibe med et lavtliggende mellemdæk med rorbænke, høj skanse og bak, og forstavnen var prydet med udskårne drager, hvoraf navnet drageskib. Forude under baken fandtes et rum, hvor syge og sårede kunne finde ly, og hvor våbnene var anbragt, og på skansen fandtes ofte en hytte til høvdingen; mellem forrummet og skansen fandtes „krapperummet“, hvor rorkarlene og bueskytterne havde deres plads. Disse langskibe havde een mast med råsejl og langs rælingen var anbragt en skjoldrække, dels til beskyttelse af folkene, dels til forøgelse af fribordet. I den senere vikingetid, da det blev almindeligt at entre fjendtlige skibe, byggedes langskibene højere, og der anbragtes et tømmer ovenpå rælingen, således at man herpå kunne gå fra den ene ende til den anden, og der fandtes også porte i skibssiden til ind- og udgang, og i enkelte skibe var siderne endog jernbeslåede; lang-

skibene var ofte udstyret med ødsel pragt — forgyldning, silkesejl og lignende.

Skibenes størrelse angaves som regel ved det antal sæder eller årebænke, kaldet „sesser“, der fandtes på hver side; årebænkene gik ikke tværs over fartøjet, men var delte på midten, og ofte angaves størrelsen i „rum“, idet et sådant omfattede to lige overfor hinanden anbragte sesser.

Hovedmasserne af flåderne udgjordes af 20-ses-serne, altså skibe med 40 årer eller 20 rum. Ormen hin Lange skal dog have haft 34 rum, hvilket altså vil sige 68 årepladser, og Knud den Stores drage siges at have haft 120 årer.

Skibenes besætninger bestod udelukkende af frie mænd, idet trælle aldrig anvendtes, og høvdingen, der tit kaldtes konge, var både fører af skibe eller flåden og høvedsmænd. I forstavnen af skibet stod mærkesmanden tilligemed stavboerne, de bedste og mest udsøgte krigere, og også roerne var bevæbnede og optrådte dels i land og dels under entring som krigere. I den første del af vikingetiden, da kamp skib mod skib sjældent fandt sted, var skibene kun at betragte som transportmidler, og krigerne benyttede derfor de samme våben som krigere i land, og dette forhold blev heller ikke senere nævneværdigt forandret; våbnene var derfor sværd, spyd eller økse, bue eller kastespyd, medens skjold og brynje tjente til beskyttelse.

Uden et udstrakt søherredømme ville vikingerne ikke have kunnet eksistere, men da angrebene på de fremmede kyster kun undtagelsesvis blev imødegået

til søs, var deres herredømme ubestridt. Under kampene støttede skibene ofte på udmærket måde de i land kæmpende krigere, dels ved selve landsætningen, dels op ad floderne som flankedækning, mens de tillige dannede en sikker basis at falde tilbage på. Vikingerne var trods alt kun i ringe grad søkrigere, skibene var som nævnt nærmest kun transportfartøjer, og krigernes virksomhed udfoldede sig væsentligst i land. Mandstugten var mesterlig, og de store vikingeflåder, der opererede mod Vesteuropas kyster, var sammenarbejdede til et fast hele, selv forplejningen foretoges ofte fra særlige proviantskibe.

Nogen fast krigsmagt, der kunne udskrives og møde efter bestemte regler, var vikingeflåderne derimod ikke, og det var ikke pligten, men kamp- og eventyrlyst, der drev krigeren ud på havet, men senere, da det ikke længere var angreb, men også forsvar det gjaldt, indordnede man sig under en virksom udskrivning. Som et eksempel på en sådan kan nævnes Hakon Adelstefostres ledingslov, efter hvilken kysten var delt i afsnit, der hver skulle udruste et skib, hvis stridsmand udnævntes af kongen, og hvis besætning sammensattes ved, at hver familie afgav hver 7. mand hertil. Skibene skulle være provianterede for to måneder, og hver mand skulle være bevæbnet med økse eller sværd, og fandtes der ikke søfolk nok, skulle bønderne gå med, idet de af dem, der havde folk til at passe gården, skulle tages først; ved årlige inspektioner eftersås, om alt var i orden, og styrkerne sammenkaldtes ved et system af bævneblus.

På deres vej ud til det åbne hav nåede vikingerne først til England. Det første vikingetog var rettet mod Holy Island, hvor Lindisfarne Kloster hærgedes i 793, og herefter fulgte togene mod de britiske øer slag i slag og som regel med heldige udfald. Vikingerne satte sig fast i Themsmundingen, snart udvidedes deres herredømme helt op til Tynen, og plyndringstogene rettedes også mod Irland, hvor særlig Dublin blev hårdt medtaget.

Det første større tog mod Frisland fandt sted i 834 og efterfulgtes snart af flere, hvorunder Antwerpen plyndredes, medens først i 841 det første store tog rettedes mod Frankrig. Den første vikingeflåde styrede op ad Seinen til Rouen, og snart efter trængte andre flåder op ad Loire og Garonne. I 845 gik en vikingeflåde på 600 skibe op ad Elben og hærgede Hamborg, og samme år nåede vikingerne for første gang op til Paris, og i 851 og følgende år overvintrede nye flåder i Seinelandet, medens andre nåede op til Tours og Blois. Alle forsøg på at fordrive dem forblev frugtesløse, og først efter at Seinens nedre løb i 7 år havde været besat af normannerne, lykkedes det at købe dem bort. De vendte dog atter og atter tilbage, som regel sejrende over modparten, der intet forsøg gjorde på at imødegå dem på søen. I land rasede kampen ofte heftigt, og man søgte ved anlæg af fæstninger, dæmninger og broanlæg forgæves at standse deres fremtrængen og måtte i ste-

Ved en enkelt lejlighed sank over 40 skibe ved Gibraltar.



det gribe til stadig at tilkøbe sig forlig for uhyre tributer.

I 844 begyndte vikingerne at angribe Spanien. Angrebet på Asturien blev vel afslået, men både Lissabon og Cadiz blev hårdt medtagne og Sevilla delvis erobret, men i det mauriske rige var forsvarsforholdene imidlertid anderledes end i Frankrig. Vikingerne vendte derfor — efter at have hærget Marokkos kyster — hjem, og da de i 859-61 vendte tilbage, var forsvaret nu så godt organiseret mod dem, at alle angreb mislykkedes. Anførte af Regnar Lodbrogs sønner satte normannerne sig da, efter påny at have hærget Marokkos kyst samt de baleariske øer, fast på Sydfrankrigs kyst, der blev basis for deres videre fremtrængen. På deres følgende tog hærgedes Pisa og Luna, som normannerne fejlagtig antog for Rom, men på hjemrejsen led flåderne ofte under storm, hårdt lastede som de var med bytte; således sank over 40 skibe ved en enkelt lejlighed i Gibraltarstrædet.

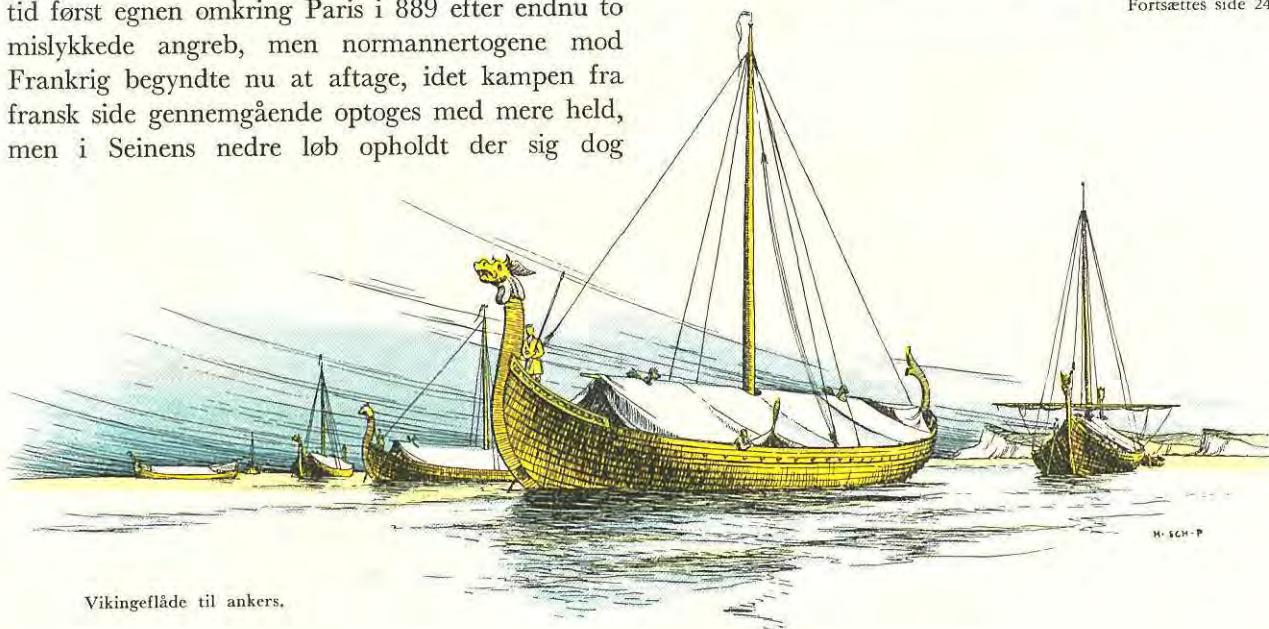
I 880 og de følgende år hjemsøgte normannerne særlig egnene omkring Schielde, Maas og Rhinen og nåede op til Aachen, Köln, Bonn, Trier og Coblenz og standsedes først med store løsesummer. Den store normannerhær, som havde udført disse tog, drog derefter over land til Rouen, medens flåden begav sig samme steds hen, og i forening udførtes et angreb på Paris. Omkring 700 skibe stævnedes op ad Seinen, og samtidig blev byen angrebet landværts fra af kong Sigfred med 30-40 000 mand. Byen blev imidlertid glimrende forsvaret, og da en stor hær nærmede sig til den betrængte bys undsætning, måtte normannerne opgive angrebet. Efter erlægelsen af en større løsesum, afstod de fra videre foretagender mod byen, trak deres skibe over land uden om denne og hærgede indre egne. De forlod imidlertid først egnen omkring Paris i 889 efter endnu to mislykkede angreb, men normannertogene mod Frankrig begyndte nu at aftage, idet kampen fra fransk side gennemgående optoges med mere held, men i Seinen nedre løb opholdt der sig dog

stadig vikingeflåder, som det ikke lykkedes at fordrive. Vikingerne satte det derefter som deres mål at vinde land og bebygge det, og de blev heri imødekommet af Karl den Enfoldige, som afstod Normandiet til høvdingen Rollo i den hensigt herved at skabe et bolværk mod nye vikingeskarer. Dette lykkedes også, og i løbet af kort tid gik normannerne op i den franske befolkning, uden at deres hjemland fik synderlig nytte af Normandiet som koloni betragtet; vikingetogene mod Loire og Garonne var allerede tidligere ophørt, da normannerne her havde mødt kraftigere modstand end i egnene ved Seinen.

Da togene mod det øvrige Europa formindskedes, forandredes de blotte plyndringstogter mod England snart til en planmæssig erobring. Den såkaldte „Store Hær“ dannedes og opererede med det formål for øje, og snart var hele Østangel og Northhumberland i deres hænder og samlede til eet rige, men i de sydlige og vestlige provinser satte kong Alfred den Store efter flere forgæves forsøg imidlertid bom for deres fremtrængen, dels ved fæstningsanlæg, dels ved offensiv optræden. I foråret 878 udsendte han stævning til sine tro mænd om at møde til et nyt forsøg på at fravriste vikingerne sejren, og det lykkedes ham virkelig nu at bibringe danskerne et føleligt nederlag, hvorefter deres konge, Gudorm, lod sig døbe og sluttede fred mod at få afstået den østlige del af England, det såkaldte Danelagen.

Under Alfred den Stores efterfølger — særlig Edgar — trængtes normannerne langsomt tilbage, Østangel tilbageerobredes, og på flere steder blandede nordboerne sig med den angelsachsiske befolkning, og Edgars ledingsflåde på 3600 fartøjer holdtes i stadigt beredskab og viste sig hvert år ved kysterne, hvilket havde til følge, at ikke et eneste vikingetog fandt sted i hans regeringstid.

Fortsættes side 24



Vikingeflåde til ankers.

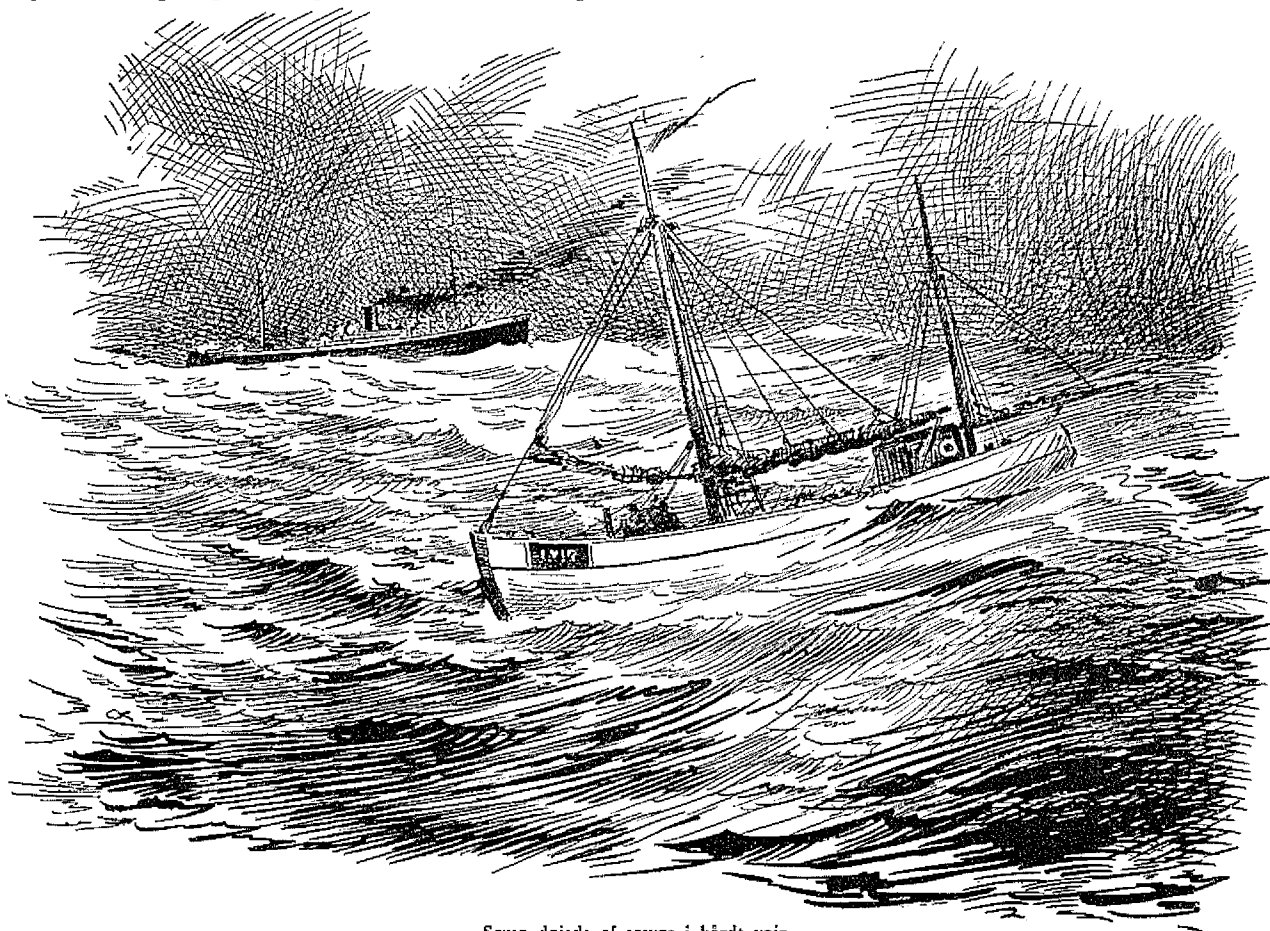
TIL HAVS IGEN

Af ERIK BERTELSEN · Illustreret af OSCAR KNUDSEN

MAN kunne ikke umiddelbart se på Søren Rud, at han var vesterhavsfisker. Han var lille og ret spinkel. Og det tynde overskæg hang sørgmodigt ned om hans mundvige, så han mindede om en skræder. Han var heller ikke særlig meget værd, når det gjaldt om et krafttag, når uheld og vredt hav krævede barsk handling.

Alligevel var han så godt som uundværlig om bord paa kutteren. For under det daglige smålid var han udholdende indtil stædighed. Og alt det nødvendige pillearbejde, som de andre helst smølede sig fra, det påtog han sig. Det var ham, der pas-

sede motoren. Og det var ham, der sørgede for, at lanternerne altid var blankpudsede. Han hjalp drengen med madlavningen og spiste de levninger, som de andre ikke brød sig om. Hans nøjsomhed og hjælpsomhed var usædvanlig og gjorde ham afholdt, dog uden at man tog videre hensyn til ham. Hans stemme havde ikke styrke til at skære gennem en samtale med de andre. Derfor ventede han gerne med at sige noget, til de havde talt ud. Men de henvendte sig altid til ham, når de ikke kunne klare et vanskeligt spørgsmaal. For de anerkendte ham villigt som den bedst begavede mellem dem.



Søren døde af søsyge i hårdt vejr.

Og ofte spurgte de undrende, hvorfor han ikke var blevet præst eller købmand eller sådan noget, når han havde evnerne til det.

De forstod ikke, at han ville blive ved fiskeriet, når der var andre veje åbne for ham. Havet kunne ikke gøre ham velhavende. Og desuden døjede han urimeligt af søsyge.

Han havde prøvet flere medikamenter efter kloge folks anvisning. Han havde også været hos forskellige læger. Men de kendte kun eet middel: Han skulle slå sig til ro på landjorden.

Folk havde svært ved at forstå, at han ikke rettede sig efter lægerne. Det måtte betyde, at han holdt for meget af havet til at kunne undvære det. Han havde ikke selv sagt noget i den retning. Men når han stod og så ud over det bølgende vand, kunne der være noget varmt i hans blik, som når andre ser på noget, der er dem mere værd end alt andet.

Hans kone gjorde sig store anstrengelser for at få ham til at blive i land. Han lovede hende også at opgive havbruget, hvis han kunne finde en bedre beskæftigelse. Han vidste bare ikke, hvad det skulle være. Han var for gammel til at lære noget og få et embede. Og han ejede ikke penge, så han selv kunne begynde et foretagende. Men pengene kom nok, mente han. Nu havde fiskeriet været elendig i flere år. Altså måtte de gode tider være nær. Det gik jo altid op og ned for en fisker. Og så gjaldt det bare om at bære sig fornuftigt ad, når lykken endelig kom.

Men lykken holdt sig stadig borte. Fattigdommen blev efterhånden trykkende. I den henseende måtte han give sin kone ret. Derimod ville han ikke indrømme, at de gode tider ikke kunne begynde når som helst. For der var jo fisk nok i havet, bare man kunne finde dem. Hun skulle ikke tabe humøret, men se lyst på sagerne. Og hvis sådan var, at hun kunne finde en anden bestilling til ham, som de blot nogenlunde kunne leve af, ville han sandt at sige ikke have noget imod det. For det var et hundeliv at være fisker. Inden man anede det, havde man fået ødelagt sit helbred og var ingenting værd for resten af livet. Hun måtte endelig ikke tro, det var bare for morskabs skyld, han plaskede på havet.

En skønne dag havde hun virkelig fundet noget. Det var en lille gård, der lå et stykke uden for byen. Den var til salg straks. Og den var meget billig. De behøvede kun at låne et par tusind kroner for at komme i besiddelse af den. Og da Søren kom ud og så gården, blev han også glad for den. Alting syntes solidt og velholdt. Der skulle ikke kostes meget på bygningerne de første år. Og jorden var i

god drift. Han kunne virkelig have lyst til at tage fat her. Det ville være behageligere at gå og pløje i de kolde efterårsdage end at strides med stygt vejr på havet. Og det bedste var næsten, at gården lå med udsigt over vandet. Han kunne stå inde i kostalden og holde øje med alle de både, der sejlede frem og tilbage.

„Kan du se den der?“ spurgte han sin kone. „Det er „Palma“, der kommer ind.“

„Du med dine kuttere,“ vrissede hun. „Se hellere på køerne. De er rigtignok både trinde og glatte.“

Det ville han heller ikke nægte. Men han var næsten mere begejstret for den lille granplantage nær gården. Der var temmelig høje stammer. Og de havde alle en smuk vækst.

„Der kunne blive nogle gode bundgarnspæle af dem,“ bemærkede han.

„Skal vi måske ikke også have noget at brænde?“ spurgte hun fornærmet.

„Du skal såmænd nok få brænde,“ trøstede han hende. „Der er jo tørv i mosen. Jeg gad vide, om der også er ål i den? Jeg må prøve at sætte en ruse dernede.“

Gårdens ejer hjalp Søren. Der kunne godt fiskes en del ål i mosen, sagde han. Foreløbig var spørgsmålet bare, om de ville købe gården. De måtte snart bestemme sig, for der var andre, som havde lyst til den.

Selvfølgelig ville Søren gerne have gården. Men handelen kunne ikke komme i stand samme dag. Han måtte først have ordnet forskellige ting vedrørende part i fiskekutter og redskaber.

„Jeg bliver nødt til at have gården på hånden mindst i otte dage,“ sagde han. „I morgen skal jeg på havet igen. Og jeg kommer nok ikke tilbage før lørdag.“

„Du behøver da ikke at tage med ud mere,“ mente hans kone.

„Jo,“ sagde han meget bestemt. „Der må først findes en mand, som kan gå i mit sted. Og det er ikke nemt.“

Han ville ikke fare hovedkulds fra det ene til det andet. Skipperen, hans fætter, ville ikke synes om, at han pludselig kom og hentede sit køjetøj og ikke ville med ud mere. Sådan kunne han ikke være bekendt at bære sig ad, selv om han havde søsygen at undskylde sig med. Han ville til havs igen, bare een gang til. I den retning var han urokkelig.

Det blæste godt mandag morgen, da kutteren sejlede ud. Og inden man nåede fiskepladsen, var det næsten storm. Men de satte alligevel voddet ud. Det gjaldt om at få tjent en lille smule, så i det mindste udgifterne til motoren kunne blive dækket.

Det var ingen billig fornøjelse at sejle omkring uden at få nogen fangst.

Heldigvis var der rigeligt med fisk på den plads, hvor de havde ankret. Og de fortsatte med at fiske, skønt det snart nærmede sig det farlige. Søren sled troligt sammen med de andre. Han havde været lidt søsyg på udturen. Men nu var han kommet over det. Og han snakkede lystigt om gården, han ville købe. De andre holdt med ham. De gav ham en mængde gode råd om kreaturerne pasning og jordens behandling. Det blev til hele små, landøkonomiske foredrag, der måske ikke var særlig værdifulde, men til gengæld spækket med morsomheder, så man næsten glemte, hvor ubehageligt vejret var.

Men efterhånden blev søgangen så voldsom, at man måtte opgive håbet om mere fortjeneste den dag. Samtidig bukkede Søren under for søsygen på ny, så han måtte gå til køjs. Som de fleste andre mennesker plejede han at kunne holde sygdommen nogenlunde borte ved at ligge ned. Men denne gang ville det ikke lykkes. Det var som om havet ville gøre hans sidste tur så kvalfuld som muligt.

Natten igennem tog stormen til fra time til time. Ved daggry sprang ankertrassen. Og da det ville være risikabelt at lænse mod land med det vejr, holdt man skuden underdrejet og biede på bedre vejr.

Søren kunne ikke længere tåle den tunge luft i lugafet. Han kravlede op og smed sig afmægtig på ruffet over motorrummet. De andre surrede ham lidt fast, så han ikke skulle rulle ned under den stærke slingren. Og på hans forlangende kastede de en presennig over ham. Han kunne ikke tåle at se vandet, sagde han. Bare synet af en bølgetop gjorde ondt helt igennem ham.

Hen på eftermiddagen gik en slem brådsø over kutteren. Den slog en del i stykker på dækket og havde nær taget Søren med ud.

„Jeg skal aldrig til havs igen,“ klagede han. „Det er forfærdeligt, det her. Jeg skal aldrig mere sætte mine fødder på et dæk.“

Stillingen begyndte at blive kritisk. Og da der viste sig en damper, besluttede man at sætte nødflag. Damperen opdagede dem også og kom hen mod dem.



Gårdens ejer hjalp Søren.

Men trods søsygen var Søren stædig. „Lad mig ligge,“ sagde han gnaven. „Det er sidste gang, jeg er ude. Og så vil I have mig til at komme ind med en damper. Det var en køn ende.“

„Nu skal du være rimelig,“ formanede de. „Kom nu op. Der er ikke andet at gøre.“

Men Søren ville ikke flytte sig. Når først masterne var røget udenbords og roret splintret, kunne de begynde at snakke om at gå fra borde. For resten måtte de godt stikke af med det samme. Han skulle gerne alene bjerger skuden i havn, når han blev bedre tilpas.

Det endte med, at de lod damperen sejle. Når det kom til stykket, havde ingen af dem lyst til at forlade kutteren, så længe den kunne flyde.

Resten af stormen red de af uden videre havari. Men det blev ikke godt fiskevejr igen. Og de nåede først havnen søndag morgen. Sørens kone stod på kajen sammen med gårdejeren og tog imod dem. Det var på høje tid at få handelen afgjort. Men Søren var ikke i humør til at handle nu.

„Jeg har været så søsyg, så søsyg,“ sagde han. „Jeg må først hjem og hvile mig lidt.“

Og hans kammerater holdt med ham. Det hastede ikke så stærkt med den gårdhandel. Nu skulle han bare have ro. Han havde været så elendig, at han ikke kunne komme til kræfter lige med det samme.

Bestemmelsen blev så, at gårdejeren skulle opsege Søren hen på eftermiddagen. Men da han kom, var Søren endnu ikke til sinds at snakke om handel. Han ville på ingen måde stå op af sengen, enten han så fik den gård eller ej.

„Kom i morgen klokken otte,“ sagde han. „Så snakker vi om sagerne igen. Nu kan jeg ikke samle tankerne, hverken til det ene eller det andet.“

Mandag morgen var vejret godt. Og kutterens skipper gik hjemmefra så snart det var lyst. Før han gik om bord, ville han indenom hos Søren for at høre nyt om handelen.

Konen lukkede op for ham.

„Søren er gået for lidt siden,“ sagde hun. „Jeg ved ikke, hvor han ville hen. Men han kommer nok snart igen. Sæt dig ned så længe.“

„Jeg har ikke tid,“ undskyldte skipperen sig. „Vi skal skynde os ud. Men hils Søren fra mig. Er det i orden med handelen?“

„Ikke endnu, men manden kommer klokken otte. Så skal det afgøres. Ellers sælger han gården

til en anden. Men hvem skal I nu have med i Sørens sted?“

„Endnu har vi ingen fået. Men vi kan nok undvære en mand en lille tid. Farvel så — og held med handelen.“

Undervejs til havnen fik skipperen følge med det øvrige mandskab. De var enige om, at de skulle skynde sig at få motoren i gang og komme ud af havnen inden strømskifte. Men da de kom ned til kutteren, hørte de, at blæselampen allerede brændte nede ved motoren. Og et ansigt viste sig over lugerkarmen, skinnende af sved og olie.

Det var Søren. Han smilede undskyldende og råbte: „Kommer I endelig, I sovemikler? Lad os nu se at blive færdige og komme af sted, inden den handelsmand viser sig. Jeg vil alligevel til havs igen — i det mindste een gang til.“

Vikinger og vikingefærd

Fortsat fra side 20

Omkring 980 begyndte vikingetogene imidlertid atter og fortsattes med usvækket kraft under Ethelred den Rådville, der måtte skaffe sig luft ved uhyre løsesummer. I 994 angreb en stor flåde under Svend Tveskæg og Olaf Trygvason London. Det lykkedes ganske vist ikke at erobre byen, men hæren satte sig fast og overvintrede i Wessex, og man regner med, at befolkningen i årene 991-1014 i penge alene udbetalte over 158 000 engelske pund til normannerne; heri er ikke medregnet den skade, som landet led, og som naturligvis var betydelig større. Således forberedtes Englands erobring langsomt, men sikkert. I 1013 sejlede Svend Tveskæg derover med en stor og prægtig flåde, og støttet af beboerne i Danelagen fordrev han Ethelred. Hans efterfølger, Knud den Store fuldendte værket, idet han med en flåde sejlede til England og tvang kong Edmund til at dele landet med sig, hvorefter han ved dennes død blev konge over hele England, men vikingetogene nærmede sig nu deres afslutning, og danskerenes herredømme ophørte atter, da Knud den Stores søn, Hardeknud, døde.

I den største del af vikingetiden rettede de nordiske folk deres anstrengelser overvejende på erobringer og plyndringer uden for de hjemlige farvande, men der foretoges dog også tog til Østersøens sydkyst, hvor man stødte på det vendiske folk, der splittede i mange stammer beboede hele landstrækningen fra Weichselfloden til Holstens østkyst. Da landet var rigt på landbrugsprodukter, og da venderne i ringe grad var handelsfolk, sikrede de nordiske folk sig havne, hvorfra handelen uhindret kunne drives, f. eks. byen Julin ved Oderens munding. Harald Blåtand anlagde det berømte Jomsborg, der snart blev en betydelig handelsplads, hvorfra dansk herredømme hævdedes over de omliggende egne, og borgen befolkedes med et samfund af udsøgte krigere; havnen var så stor, at den kunne rumme 300 langskibe, og beskyttedes ved en dæmning, hvis åbninger kunne lukkes med jernporte.

Fra Jomsborg udgik mange krigstog, men de strenge love, på hvilke mandstugten hvilede, slap-pedes efterhånden, og efter slaget ved Hjørungavåg mistede Jomsborg helt sin betydning.



Joh. Neumann

Maleri af Joh. Neumann

I stille ud for Kronborg
Maleriet tilhører H. K. H. Prins Knud

produktion: Brdr. Barentzen



Reproduktion: Brdr. Bærrentzen

Kongeskibet „Dannebrog“

Maleri af Paul Sindi



GUBBEN „LAMPE“

En virkeligheds-skildring
fra sejskibenes tid

Af R. BARRY O'BRIEN

Illustreret af ERNST KÖHLER

Det var i South-West India Dock ombord på den fuldrigger, med hvilken jeg gjorde min første rejse til søs, at jeg stiftede hans bekendtskab. Skibet skulle afsejle til Australien nogle få dage senere, og jeg var gået ned for at kigge lidt nærmere på det, inden jeg gik om bord for godt. Skipperen og 1. styrmanden var i land; 2. styrmanden og resten af besætningen var ikke påmønstret endnu. Den gamle „Lampe“ havde helt alene tilsyn med skuden i sin egenskab af vagtmand, og da jeg begyndte at gå op ad den skrøbelige planke, der gjorde det ud for landgang, kom han humpende ud fra kabyssen for at syne mig.

Han var en gammel mand med guldringe i ørerne, let foroverbøjet og med et vejrbitd, rynket ansigt, der ledte tanken hen på gammelt læder. Forskellige barbariske mønstre var tatoverede på bagsiden af hans knoglede hænder, på hans bryst og på de barkede, solbrændte og senede underarme. Hans måde at være på var til at begynde med uvenlig, som om han betragtede mig som en nysgerrig og påtrængende landkrabbe. Men da jeg forklarede ham, at jeg skulle til søs med skibet, lyste hans ansigt straks op.

„Ja, man siger jo, at der er en galning i enhver familie“, mumlede han og lo et tandløst grin. „Så er det øjensynligt dig, der er det i din familie, min dreng“.

„Det ved jeg nu ikke rigtigt“, lo jeg. „Hvorfor skulle jeg være det“?

„Det er kun galninger og svindlere, der går til søs“,

forklarede han. „Du er for ung til at kunne være en svindler“.

Jeg brød mig ikke om at bestride logikken i hans ræsonnement, og traskende foran mig med den specielle, rullende gang, som er long-traders egen, begyndte han at vise mig rundt på skibet.

„Det her er halvdækket, og her skal du bo“, sagde han, idet han standsede i døråbningen til et smudsigt lukaf i agterdæks-huset, som indeholdt fire køjepladser, et almindeligt træbord og en olielampe. „Her er næppe plads til at svinge en tamp, men lukaf'et er af ministeriet godkendt til at huse fire sømænd; og her skal fire af I unge mennesker bo“.

„Det er virkelig ikke megen plads, må jeg sige“, kommenterede jeg.

„Det får du snart at føle“, smilede han, „når I alle fire på samme tid skal forsøge at trække jeres våde olietøj og søstøvler på, og når blikkrus og tallerkener ligger spredt rundt om“.

Efter nogen tids forløb kom vi til skansen — et fugtigt, mørkt rum helt forude, med rækker af køjer på begge sider, et ankerspil i midten og olie fra ankerkæden over hele dørken.

„Hvad siger du om det her som bolig for tyve befarne søfolk“? mumlede den gamle mand. „Den er pokker ta' mig ikke tilstrækkelig for tyve svin med bare en lille smule selvagtelse. Forbrydere bor i paladser i sammenligning med det her. I dårligt vejr skulper alting omkring her hele tiden, når vandet trænger

ind gennem klydsene. Jeg har set gutter, der ikke kunne svømme, være lige ved at drukne herinde“.

„Bor De her“? spurgte jeg.

„Jeg skulle egentlig gøre det“, svarede han. „Men jeg foretrækker at bo i lanterne-rummet. Derinde får jeg en smag af petroleum og smørelie med i alt, hvad jeg spiser; men det er jeg vant til“.

„Det er i alle tilfælde en stor og flot skude“, sagde jeg med et blik op mod riggen, da vi var på vej tilbage mod landgangen.

„Når hun ligger ved kaj i solrigt og fint vejr på sommerdage, ser hun nok ret stor ud“, indrømmede han. „Men vent, til hun strider sig frem i en rygende storm ud for Kap. Så vil du ikke synes, at hun er stor, kan jeg love dig“.

„De har vel faret til søs længe, kan jeg tænke“? sagde jeg.

„På det nærmeste i tres år“, svarede han. „Jeg er 73 år nu og har sejlet med „Cutty Sark“ og flere af de kendte clippere. På den tid var der virkelig noget ved søfarten og livet til søs. Det er noget andet nu. Folk siger, at jeg burde lægge op og gå i land, men hvordan i salte . . . skal jeg bære mig ad med det, når jeg aldrig har sparet en cent sammen“?

„Ja, ja, men så skal De have så mange tak, fordi De har vist mig om“, sagde jeg og rakte hånden frem til afsked. „Men vi træffes vel igen, når vi skal sejle, tænker jeg“?

„Ja, hvis du da ikke er blevet klogere inden da“, svarede han.

På rejsen ud til Australien blev han og jeg meget gode venner. Trods sin gnavenhed var han en flink og hyggelig gammel mand, og vi apprentices gjorde ham til vor rådgiver i alle anliggender. Kaptajnen og styr-mændene stolede svært på ham, og så snart et eller andet besværligt job, som f. eks. en besværlig sejlmanøvre, skulle udføres, blev det altid betroet ham. Når skibet i hårdt vejr svævede i fare for at gå op i vinden, satte kaptajnen altid ham til rors, for han var en overordentlig dygtig rorgænger og i sit rette element, når det var, hvad vi søfolk plejer at kalde et „svinevejr“.

Den gamle havde imidlertid et ømt punkt og en stor svaghed. Han led af rheumatisme og smerter i ryggen, og efter en længere periode af dårligt vejr måtte han som regel holde køjen. I sådanne tilfælde var hans knurren mod søen og sølivet mere bitter end ellers.

„Sådan behandler søen et menneske“, plejede han at sige. „Æder sig ind i kroppen på en og forvandler en til en sølle krøbling. Havde jeg haft en søn, der ville til søs, hav-

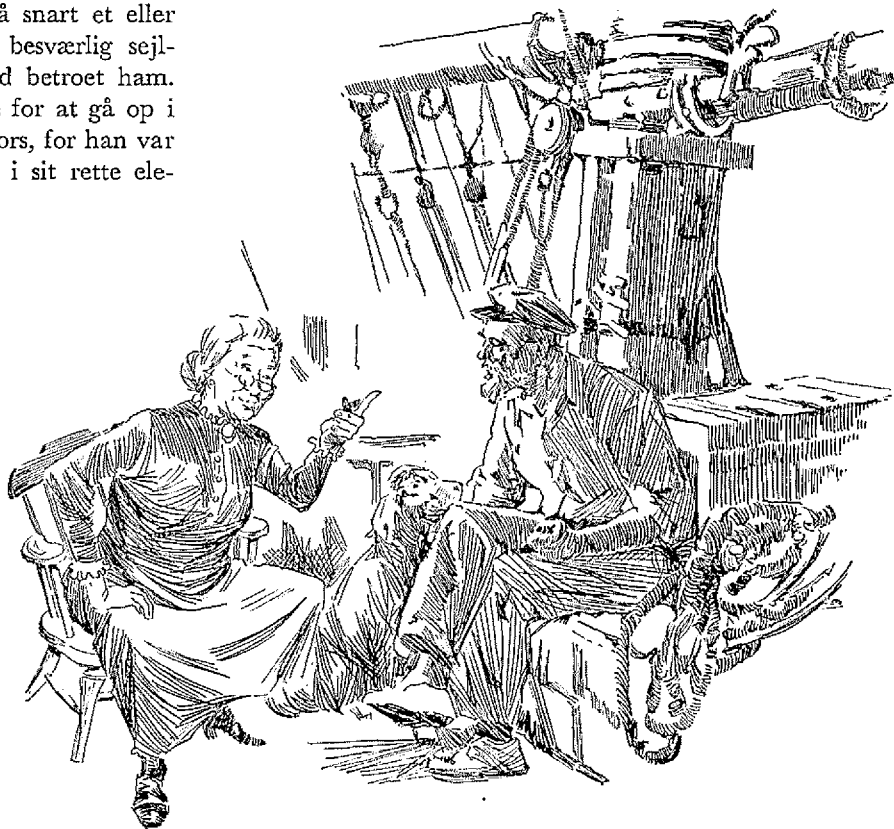
de jeg hellere brækket arme og ben på ham end ladet ham få sin vilje“.

Den gamle havde et særligt slemt anfald på hjemrejsen fra Sidney. Ved samme lejlighed havde vi om bord en ældre dame, der var blevet ordineret en sørejse på grund af sit dårlige helbred. Hun viste stor interesse for gubben „Lampe“, som vi kaldte den gamle mand. Og når han var syg, overtalte hun skipperen til at overflytte ham til et ekstra-lukaf, der stødte op til salonen. Det var synd, sagde hun, at sådan en gammel mand skulle være tvunget til at fortsætte til søs. Da hun gik i land i London, lovede hun at gøre noget for ham, og da vi senere hørte, at hun var en meget formuende dame, begyndte vi at gratulere „Lampe“ med hans udsigter til snart at kunne lægge op.

Femten måneder senere, da vi anløb London efter at have afsluttet en ny rejse til Australien, kom en fornem herre i høj hat og mørk frakke om bord og gik agterud til salonen. Nogle minutter senere kom stewarden ilende op på dækket for at få fat i „Lampe“. „Fyren“ var en sagfører, betroede han mig. Han fortsatte med at forklare, at så vidt han havde forstået ved at lytte ved døren til salonen, så var den kvindelige passager, vi havde haft med os hjem på sidste rejse, død, og havde testamenteret den gamle „Lampe“ en livrente.

„Lampe“ strålede som en sol over hele ansigtet efter at have talt med sagføreren.

„Ikke mere forbandet hundedeede til mig, unge mand“, grinte han og gav mig et muntert klask på skulderen. „Og ikke mere noget med at tørne til på alle tider af natten for at trimme de forbandede side-lanterner. Fra og med i dag skal jeg leve som en



„Det er synd,“ sagde hun, „at sådan en gammel mand skal være tvunget til at fortsætte til søs.“

gentleman. Den søde, gamle dame har testamenteret mig tre pund om ugen, skønt jeg kunne klare mig fint for det halve“.

Om den gamle så havde været kommandør i flåden, kunne han ikke være blevet fejret mere festligt ved afskeden. Der blev sendt bud efter en droske, og vi elever og de fleste af søfolkene om bord fulgte ham ud til den. Da vognen kørte bort, udråbte vi et rungende, trefoldigt „leve“, som var lige ved at løfte taget af pakhuset.

— — —
Det var en lørdag morgen, at vi var klar til at begive os ud på den næste rejse. Vi var blevet beordret om bord aftenen før, og da kaptajnen ankom om morgenen, var vi alle klar til at kaste los.

„Er hele besætningen om bord, styrmand“, råbte kaptajnen, da han var på vej op ad landgangen.

„Alle undtagen lampemanden, Sir“, svarede styrmanden og hilste med hånden til kasketskyggen.

„De mener den nye mand“? sagde kaptajnen. „Ham, De har antaget i stedet for den gamle „Lampe“.“

„Jeg har ikke antaget nogen i hans sted, Sir“, svarede styrmanden.

„Så skulle da også syv djævlé! — hvorfor ikke, om jeg må spørge“? fnyste kaptajnen. „Så må vi altså tage af sted uden lampemand denne gang“.

„Jeg tror det ikke, Sir“, svarede styrmanden. „Jeg tør vædde fem pund på, at den gamle står og venter på os ved dokporten, når vi kommer dertil. En oldtimer som han kan ikke slå sig til ro i land, om han så fik halvtreds pund at leve for om ugen“!

Og meget rigtigt, da vi nåede frem til dokporten, hvem stod så på pier-hovedet med køjesækken støttet op mod en fortøjningspæl! Hvem andre end gubben „Lampe“!

„Hvad i helvede gør De her“? råbte styrmanden og lo bredt. „Jeg troede, at De havde sagt søn farvel“!

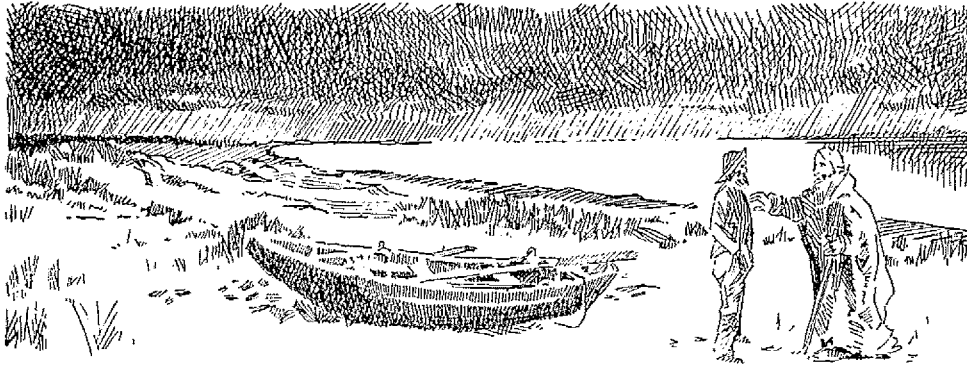
„Jeg syntes bare, at jeg burde gå ned her i det tilfælde, at De var en mand eller to for kort“, svarede den gamle og så en smule genert ud. „Jeg havde ligesom en følelse af, at det var det mindste, jeg kunne gøre“.

„Ja, vi er virkelig en mand for kort“, sagde styrmanden. „Vi mangler en lampemand, så det er nok så godt, De kommer om bord og får taget det uklædelige landkrabbe-tøj af“!

Han behøvede ikke at gentage ordren.



Hvem stod der på pier-hovedet?
Hvem andre end „Lampe“!



Vorherres

Legende fra

Den gang, da Vorherre på jorden gik
og granskede skæbner og folkeskik,
da kom han jo også til Himmerland,
men færdedes mest som en ukendt mand.

Så endte hans vandring en aftenstund
ved stranden lidt vesten for Aggersund.
Her traf han en mand, som hed Bertel Bro,
og han var for resten en sallingbo.

Vorherre stod stille og hilste: »Guds fred«.
»Go' awten«, sa' Bertel med blikket på sned.
»Hør, sejj mæ engång, hvad er du for en svend?
Hur kommer du fræ, og hur skal du hen?«

»Jeg kaldes Vorherre af store og små,
og lang er den vej, som jeg har at gå.
Nu ville jeg gerne til Fur i nat.
Man siger, det ligger så gudsforladt.«

»Ih, se, det var helsen en sjælden held
for mæ å snakk med æ mand ham sjel,
og dersom A nu rør dæ øwer til Fur,
hvad gir du mæ da for sån en tur?«

»Da giver jeg dig som færgeløn
i Paradiset en plads så skøn,
og indtil dit jordeliv er forbi,
skal daglig velsignes dit fiskeri.«

Den handel så Bertel sin fordel ved;
thi Himlen var ellers ikke et sted,
hans levned gav særlig adkomst til,
så sandt som hans svaghed var drik og spil.

Han førte beslutsomt sin gæst om bord
og roede ud på den stille fjord,
og snart lå Vorherre så trygt og sov,
mens vandbruset sang om den brede bov.

Og solfaldets rødme blegnede bort
og efterlod bredningen blank og sort.
Der rørte sig ikke den mindste vind,
og slørskyer dæmpede månens skin.

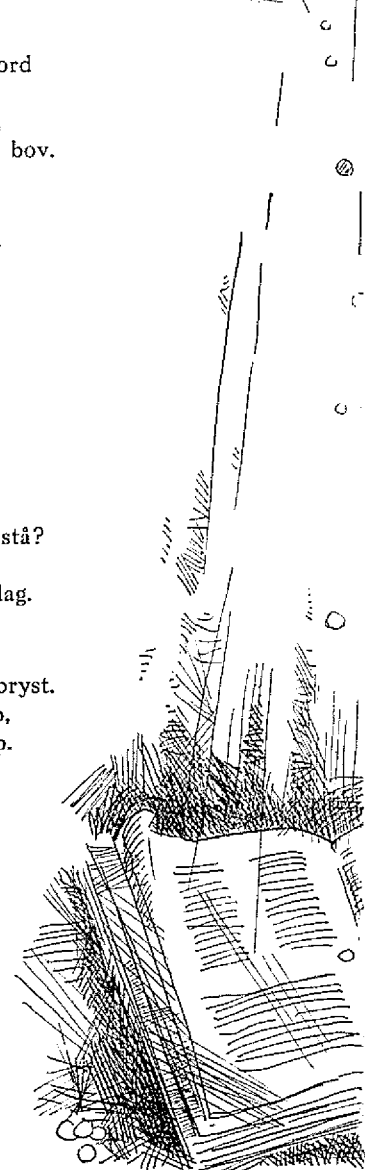
Som Bertel nu støt i årerne drog,
han fængsledes brat af en notesbog,
som ud af Vorherres lomme gled —
til skræk for en øm samvittighed.

Ifald det var »livets bog«, her lå?
Hvad kunne der mon på dens blade stå?
Han følte et gysende ubehag
ved tanken om regnskab på Dommedag.

Han hvilede årerne, strakte sig tyst,
greb bogen og gemte den ind på sit bryst.
Nu ville han dreje Vorherre en knap,
så mangan en synder for straffen slap.

Ved midnat Vorherre sit blik opslog.
Han tog til sin lomme: »Hvor er min bog?« —
»Å, snak om en ting,« sa' Bertel rapt.
»Her er ingen bog. Du har den vel tabt.«

»Jeg havde den dog i min lomme før.« —
»Jow, det vil A tro — da du var i Løgstør;
derind' i æ kjirk, der hår du den glemt.
A hår ingen bog. Det er lisså bestemt.«



Lommebog

Limfjorden



Lidt efter begyndte et tordenvejr
med rasende vindkast og flammeskær,
og jollen blev vippet så let som en prop
af vældige bølger med skum på top.

De satte sig begge på bådens bund,
og frygten trak bæveren om Bertels mund:
»Huha, det var helsens en grim kommers.
Mon du et sku ta og løes et par vers?«

»Jo, skaf mig en bog.« sa' Vorherre træt,
»med navne på dem, der har handlet ret,
og dem, som mig alt for tit bedrog.«
Men Bertel svor: »A hár ingen bog.«

Der svandt et par timer på samme vis.
Hver sø var en trusel om fuldt forlis,
og Bertels røst lød til sidst som gråd:
»Å, bette Vorherr', du må kjend vos en råd.«

»Ja, giv mig min bog.« sa' Vorherre mildt.
Men Bertel skabte sig vredt og vildt:
»A sejer, om så det skal kost' mi lyw:
A hár ingen bog. A er ingen tyv.«

I dagningen flovede blæsten med eet,
og søgangen lagde sig vidt og bredt.
Da lå de minsandten i Færker Vig
og hørte på glade vibeskrig.

Og Bertel strakte sin stive krop.
Vorherre rejste sig også op
og kiggede rundt på odder og næs
og lod, som han rigtig var i sit es.

»Da vi nu er så nær vort mål,
var det ikke så galt med en stegeål.
Jeg ser, at her ligger et pulsvod om bord.
Lad os prøve et træk lidt henne mod nord.«

Det forslag var just efter Bertels sind.
De kastede voddet ud og trak det ind.
Og fangsten var usædvanlig fin.
Der var ingen ål — men et pengeskrin.

De åbnede kisten, og se — den var fuld
af skinnende mønter, en hel skæppe guld.
Og Bertel gned sig i skægget og lo.
Nu skulle de dele som brødre, de to.

»Nej, bi,« sa' Vorherre. »Nu skal du se.
Vi deler hele bunken i tre.«
Da satte Bertel sig ned på sit vod:
»Men hvem skal da ha den tredje lod?«

Vorherres mine var blid og klog.
»Den tilfalder ham, som bringer min bog.
Desværre står det mig ganske klart,
den glæde undes mig næppe snart.«

Men Bertel sprang op så kvik som en kat
og råbte så højt, som var han besat:
»Ha, ha, bette ven, det skal ett vår' så læng';
her hár du di bog, — så fly mæ æ peng'.«

Derefter drog de ad hver sin kant,
og tror vi, at sagnet fortæller sandt,
da står der nok skrevet i livets bog,
at Bertel var ret en slemme slog.

Erik Bertelsen

Vist passer det!

Af JACK TAR — Illustreret af THORA LUND

FOLK beskylder mig — i min egenskab af skribent — tit for at være en løgnhals, men jeg er revnende ligeglad, for honoraret for en historie som denne er trods alt det samme, hvadenten De tror på den eller ej. Men til sagen:

I min ungdom sejlede jeg med en gammel æske ved navn „Komfort“, men den blev aldrig kaldt andet end „Komfuret“. Den lignede grangiveligt et udslidt feltkøkken med sit rustrøde skrog og sin høje skorsten, men selv en af den første verdenskrigs mest berymede gullasch-kanoner ville have skammet sig for at udspy en så elendig føde som den, der blev serveret her om bord. Kokken var håbløs. Han kunne ikke koge en kedel vand uden at svide den. Og hovmesteren var så nærig, at der aldrig fulgte en eneste haj eller måge i vort kølvand!

Vi var beskæftiget i trampfart og var så godt som aldrig hjemme. Til at begynde med havde vi en elite-besætning om bord, men efterhånden var de fleste af den menige besætning blevet udskiftet med „søfolk“ af alle mulige racer og nationaliteter. Fyrbøderbesætningen bestod udelukkende af kinesere, og de puklede skam flittigt nok i deres næsten håbløse job med at holde steam på kedlen. Men en nat klokken tolv, mens det blæste en sand orkan på Stillehavet, arrangerede de pludselig strejke. „Cyklesmeden“, d. v. s. 1. mester, kom brasende ned i fyrrummet og svovlede i en sådan grad, at ilden næsten fik næring alene ved hans ord. Men kineserne ville ikke arbejde. De fortalte, at nu var man nået til en af de kinesiske helligdage, der forbød alt arbejde. Mester opførte opfyldt af raseri en sand krigs-

dans, og pludselig greb han så en skovl og stak den i hænderne på en af de gule med ordene: „Så se da for hede hule at få smidt en skovl på fyret!“ Kineseren gloede lidt på ham, og så smed han gudhjælpemig skovlen ind i fyret! Nå, det lykkedes trods alt at få fyrbøderne til at bestille noget, da man foreholdt dem, at „Komfuret“ ville synke med mand og mus, hvis der ikke kom noget mere ild under kedlerne.

Jo, vi havde det skam hyggeligt om bord. Skipperen var en pæn ældre mand, som skæbnen havde drillet lidt rigeligt. Mange gange i sit liv havde han besluttet at gå i land „for godt“. Den sidste gang, han forsøgte at lægge op, havde han købt en isbar i San Francisco og engageret en afdanket danserinde til at hjælpe sig. Men hendes følelser for ham var så hede, at al isen smeltede! Siden den tid holdt han sig i lang afstand fra danserinder. Der var iøvrigt også et

andet folkefærd, han havde en vis respekt for, og det var lodser. Når De hører hvorfor, vil De forstå ham:

Engang lå vi i en eller anden sydamerikansk havn. Man havde dér i landet valgt netop det tidspunkt, hvor vi lå i havnen, til at starte en af de halvårligt tilbagevendende revolutioner. Livet i havnen var eet kaos. Uden for byen tordnede kanonerne, og oprørerne nærmede sig med støt fart. Vi havde med nød og næppe fået losset og ville nu gerne ud på det åbne hav igen. Men det var ikke til at få en lods, og en sådan var absolut nødvendig, fordi fjordmundingen var fyldt med forræderiske skær. Den gamle henvendte sig på havnekontoret, men dér fortalte man, at alle lodserne var som sunket i jorden. De var sikkert på oprørernes parti. Så sagde



Mester opførte en sand krigsdans.

skipperen, at han selv ville forsøge at få kassen minge-
leret ud, men det frarådede man ham alvorligt.

Natten igennem sad den gamle og jeg fordybet
over det eneste søkort, der havde været at opdrive
over farvandet ud for havnen. Det var så laset, at
man skulle tro, det havde været drøtbygget af en ko.
Men skipperen havde fået nok af at ligge dér i hav-
nen, især da han fik melding om, at flyvere fra oprørs-
partiet netop havde været over byen. Han brød sig
ikke om at få sendt „Komfort“ ned på bunden af
havnen under et eventuelt bombardement. Hvis skibet
absolut skulle forvandles til gammelt jern, skulle jer-
net i alle tilfælde komme den danske industri og ikke
disse stridslystne sydamerikanere til gode!

Nå, dagen kom, hed og
udmarvende som stedets pi-
ger. Kineserne skovlede løs
nede på fyrpladsen, og en
sort røg væltede op af
„Komfuret“s skorsten. Nu
skulle det ske! Skipperen
havde endnu en gang vær-
ret i land for at lede efter
en lods. For alle tilfældes
skyld havde han haft sin re-
volver med. Han var så-
mænd ikke gået af vejen
for at sjanghaje en lods,
hvis en af dem skulle være
dukket op, men hans „raid“
havde naturligvis været for-
gæves.

Men så — lige idet vi
skulle til at kaste trosserne
— skete det usandsynlige.
En mand med meget guld
på uniformsjakke og kasket
kom farende om bord. —
Stakåndet stak fyren skip-
peren en lap papir i hånd-
den, men den gamle puttede lappen i lommen uden
at kigge på den, idet han skubbende den uniformerede
op mod broen. Sydamerikaneren gestikulerede vildt
med arme og ben og ville i land. Men den gamle for-
stod ikke, hvad han sagde, og iøvrigt havde han alt for
travlt. Når skæbnen endelig havde ført en lods om
bord, gjaldt det om at benytte fyren, inden oprørerne
væltede ind i byen.

Sydamerikaneren råbte og skreg, men den gamle
var ikke til at spøge med. Han trak sin revolver og stak
den i ryggen på staklen, som et øjeblik efter befandt
sig på broen med tårer i øjnene. Så hostede vi ud af
havnen, og hver gang lodsens prøvede at sige noget, fik
han stukket den gamles våben mellem skulderbladene.
Da „cykelsmeden“ fik nogenlunde tid, arriverede han
efter skipperens ordre på broen. Mester kunne nemlig
delvis gøre sig uforståelig på spansk og fik nu jobbet
med at forklare lodsens, hvad sagen drejede sig om.
Men nu var lodsens blevet tavs som et elektrisk værts-

hus-klaver, der er blevet snydt for den sidste penny.
Mesters kosmopolitiske eder og skippers revolver tvang
ham dog meget mod sin vilje til at give rorgængerens
visse tegn nu og da. Når han var tavs lidt for længe,
fik han påny revolveren i ryggen.

Vi avancerede — „Komfuret“s alder taget i be-
tragtning — meget pænt og slap heldigt helt ud af
fjorden. Sydamerikaneren havde nu og da mumlet
noget om, at han overhovedet ikke kendte farvandet,
men det lod til, at han var en dygtig lods, og revol-
veren hjalp sikkert også en del på hans evner. Men
han svedte ganske vist, som havde han været verdens
tykkeste mand i dampbad.

Den gamle var meget fornøjet, indtil det gik op
for ham, at vi måtte have
fyren i land igen. Vi be-
gyndte at diskutere, hvor-
dan vi skulle bære os ad.
Vi ville meget nødig have
denne oprører med på re-
sten af rejsen. Men pludse-
lig så vi en stor motorbåd
komme pilende ud mod os
inde fra fjorden.

Skipperen gav os ordre
til at give båden en hjerte-
lig velkomst, hvis den skulle
være fyldt med krigeriske
oprørssoldater. Men heldig-
vis var det kun byens hav-
nekaptajn, der ville tale
med os. Sveddryppende
kom han om bord og gik
lige hen til skipperen.

„Der var De mere end
heldig,“ sagde han på eng-
elsk.

„Ja, det tør siges,“ sva-
rede den gamle. „Skæbnen
sender mig ligeså stille en

lods om bord, og selv om den rebel var lidt uvillig,
klarede han skam sin opgave godt!“

„Lods, siger De,“ skreg havnekaptajnen. „Den
mand er et af vore bude, som jeg sendte om bord til
Dem med en besked. Men De fulgte ikke mit råd og
startede alligevel. Jeg håbede at kunne indhente Dem,
inden De nåede til det farlige sted. Det lykkedes altså
ikke, men De slap alligevel over. Min ret fladbundede
motorbåd klarede det let, og derfor ville jeg lige høre,
hvordan De egentlig bar Dem ad med at finde igen-
nem minespærningen.“

Nu begyndte den gamle at svede, og febrilsk hev
han det omtalte papir op af lommen og læste: „Miner
udlagt i nat af regeringen uden for fjorden for at
forhindre overrumpling fra søsiden!“

Det viste sig nu, at „lodsens“ hele tiden havde gjort
forsøg på at fortælle, at han kun var kontorbud, men
mesters spanske sprogkundskaber og skipperens skarp-
ladte revolver havde umuliggjort enhver diskussion.



Skipper
stak sin revolver
i ryggen på staklen.

Siden denne episode var den gamle meget forsigtig, når han skulle engagere en lods, og 1. mester kom ikke mere til at agere tolk. Men engang kom vi til en af de portugisiske besiddelser i Afrika, og skipper spekulerede på, hvordan han skulle gøre sig forståelig over for lodsens. Han vovede næsten ikke at føre forhandlingerne på engelsk. Måske forstod den stedlige lods slet ikke dette sprog, og iøvrigt kunne der let opstå misforståelser.

Så spurgte den gamle mig, om der fandtes nogen om bord, som forstod portugisisk. Det troede jeg da ikke, men rorgængerens blandede sig i samtalen og forklarede, at en af de folk, vi havde fået om bord under vort anløb af dansk havn fornylig, blev kaldt „Portugiseren“. Han måtte sikkert være af portugisisk afstamning, og det skulle ikke slå fejl, at han kunne portugisisk.

I det samme viste lods båden sig forude, og den gamle fik travlt. „Få fat i ham her „Portugiseren“ og lad ham komme herop,“ råbte han.

Lods kom efterhånden på prajehold, og samtidig gjorde „Portugiseren“ sin entre på broen“. Han var en snottet Vesterbro-dreng på 14-16 år med stemmen i overgang. Hans arbejde bestod hovedsagelig i at vaske tallerkner, gå kokken til hånde med at ødelægge fødevarerne, feje snavset ind under tæpperne i kamrene o. s. v. Han havde aldrig før betrådt et så helligt sted som en skibsbro og følte sig øjensynligt meget benøvet. — Men nu var han pludselig i skipperens øjne blevet skibets mest betydningsfulde person.

Der var ikke tid til mange og lange forklaringer, for lods havde standset motoren. „Du, „Portugiser“, hør her,“ sagde den gamle til drengen. „Tag og praj lodsén dér på dit modersmål og bed ham komme langs siden.“

Drengen gjorde øjne så store som mølvinger, eller hvad det nu er, det hedder i H. C. Andersens eventyr

om „Fyrtårnet“. Så greb han den råber, der ivrigt blev rakt imod ham, og brølede på bredt og skingrende vesterbrosk:

„Hov, du lods, ta' og parker kareten langs siden af „Komfuret“ her, men lidt hurtigt om jeg må be, for den gamle er fuldstændig kuldret!“

Skipperen var lige ved at få sin skrå galt i halsen og skulle til at lange en lussing ud. Men armen standse i flugten, da han hørte lodsens svar. Det lød på ligeså bredt københavnsk:

„Nådada, vort modersmål er dajligt. Nu skal jeg komme min due, hvis du kan hidse den gamle ned imens!“

Og så lagde lodsén langs siden, og det viste sig, som De naturligvis har gættet, at han var født i København. Men om „Portugiseren“ virkelig kunne tale portugisisk, og hvor han havde sit øgenavn fra, fik skipperen vist aldrig opklaret, for den arme dreng blev i en fart gennet ned til sine snavsede gryder igen.

Men for at gøre historien kort, da jeg ikke er på liniebetaling: Den gamle havde, som allerede antydte, lige siden en alvorlig respekt for lodser.

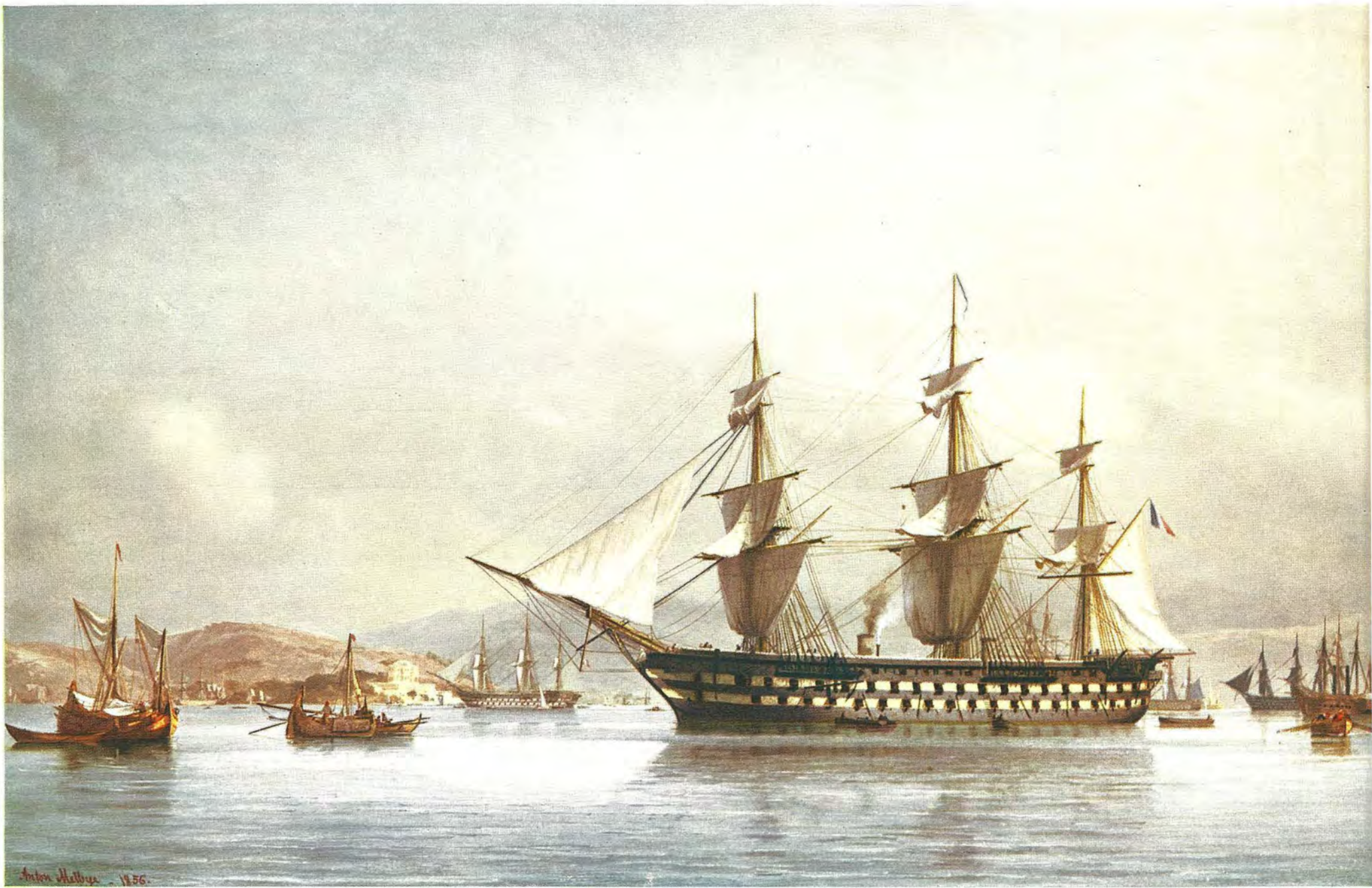
Hvis De ikke tror mig, kan De selv spørge ham. Det lykkedes ham iøvrigt for nogle år siden at komme i land „for godt“. Først giftede han sig med enken efter en spansk tyrefægter — for at lære sproget at kende. Men da han havde fået rendt hornene af sig dér, studerede han videre hos en ny ægtefælle i Portugal!

„Komfuret“ opnåede forresten at blive meget gammelt, men en dag gik det galt. Midt ude på Atlanten rendte hun stævnen lige ind i en udkastet flaskepost — og gik til bunds! Besætningen nåede at komme i bådene, og man fik bagefter fat i flasken. Det viste sig, at den indeholdt et ældre eksemplar af „Vikingen“ med nogle historier om lodser! Det var faktisk denne oplevelse, der fik skipperen til at gå i land.



„Du, „Portugiser“, tag og praj lodsén på dit modersmål!“





Reproduktion: Brdr. Barentzen

Fransk lineskib ved Toulon
Maleriet tilhører H. K. H. Prins Knud

Maleri af Anton Melbye

Min første tur til søs

Som i alle færøiske drenge lå der også i mig en dyb længsel efter at komme ud på fiskeri. Alle andre muligheder end den at være sømand foresvævede mig som noget frygteligt. Jeg var så heldig at slippe gennem skærsilden og blive konfirmeret et halvt år før, jeg egentlig skulle, og havde derfor store muligheder for at komme ud at fiske allerede til foråret.

Nu var jeg så heldig stillet, at jeg havde tre brødre, der var skibsførere. Når jeg talte om at komme til søs, rystede min mor på hovedet og sagde: — Vent hellere lidt min dreng.—

Men jeg ville ikke vente, jeg var fjorten år nu, og jeg vidste udmærket, at den eneste måde, hvorved man kom op i de voksnes rækker, var at komme til søs. Mors betænkeligheder rystede jeg af mig, for sådan snakkede kvindfolk altid, de havde jo ikke større forstand.

Værre var det, at mine brødre også var meget tilbageholdende, når jeg talte med dem om at komme med; det kunne altid nås, mente de, men jeg var af den mening, at det meget lettere kunne blive for sent. Til sidst lovede den ene af brødrene, at jeg kunne komme med ham, men ikke på den første tur, jeg måtte vente en måneds tid.

Stolt og knejsende med nakken fortalte jeg mine kammerater, at nu skulle jeg af sted. Nu var det bare at blive klar til turen. Da jeg fortalte mor, at jeg skulle hen at købe udstyr, rystede hun blot på hovedet, hun havde i forvejen fem sønner,

der var sømænd, så hun var klar over, at tvang intet gavnede.

Da jeg kom hen i forretningen for at købe ind, var købmanden alene, hvilket ærgrede mig en smule, det havde ikke været til nogen skade, om nogen havde set og hørt mig nu.

Jeg bad om gummistøvler, sydvest og oliefrakke, og hvad der ellers hørte til et sømandsudstyr. Købmanden målte mig lidt med øjnene, så tog han mig med ud i baglokalet for at se på støvlerne. Her var i sandhed mange par at vælge imellem. Købmanden fandt det mindste nummer frem, men sandheden tro, så var de alt for store. Købmanden mente, at det var da bedre, at de var lidt for store end for små. Så var der oliefrakken, men den gik det ikke stort bedre, hver gang jeg prøvede en, forsvandt jeg næsten helt, det må have været et kosteligt syn, for





Stolt marcherede jeg ud af forretningen.

jeg var meget lille af vækst. Sydvesten faldt også lovlig langt ned i panden, men med lidt god vilje og megen selvtillid gik det vel an. Der var jo ikke andet at gøre end at tage det mindste nummer, jeg kunne få. Så skulle jeg have en dolk og en rem med slire. Der var ingen vanskelighed med at finde frem til dette, og da jeg stod med remmen på og kniven i sliren, følte jeg mig som arveprins til det halve kongerige. Købmanden nikkede anerkendende og sagde, at det pyntede på fyren, så spurgte han, om han ikke skulle pakke det ind, men det fandt jeg ikke, at der var grund til, jeg slængte gummistøvlerne over skulderen, oliefrakken over armen, og så marcherede jeg stolt ud af forretningen. Jeg kiggede mig flere gange omkring, om der nu ingen var, der lagde mærke til mig, jeg ønskede inderlig at træffe et par af kammeraterne.

Jeg var dog ikke mere voksen, end at jeg med det samme tog gummistøvlerne på og gik ud til elven, som løb lige forbi vort hus. Der var en lille dam, som egnede sig udmærket til at prøve støvlerne i, jeg smøgede dem helt op og vadede ud. Støvlerne var så store, at de sugede sig helt fast, så jeg knapt kunne bevæge benene. Jeg arbejdede mig møjsommeligt op igen og prøvede ikke siden at gentage forsøget for ikke at blive til grin.

En måned kan være ubeskrivelig lang, når der er noget spændende, man går og venter på. Mange af

kammeraterne var misundelige, men mor rystede på hovedet og sagde: — Du bliver nok klogere, min dreng.

Så var øjeblikket der. „Langenæs“ kom ind gennem fjorden. Mit hjerte hamrede vildt og uregerligt, da min broder kom i land og fortalte, at de kun skulle ligge et døgn.

Næste dag måtte jeg rundt til familie og venner og sige farvel. Da jeg til slut skulle sige farvel til far og mor, kneb det en smule, og det gjorde det ikke lettere, at mor græd, men jeg var jo voksen, og en voksen mand græder ikke.

Med hænderne i bukselommerne og benene i de lange gummistøvler marcherede jeg ombord. Mandskabet var allerede forsamlet, og jeg har på fornemmelsen, at flere af dem tænkte: hvad vil de gummistøvler med den lille mand.

Motoren blev startet og sejlene sat, og så gik det mod Island. Jeg stod på dækket og så mit barndomshjem forsvinde, da vi rundede pynten, det føltes så underligt, som om noget trygt blev taget fra mig.

Jeg stod stadig på dækket og fulgte interesseret for ikke at sige forbavset bølgerne, der skyllede ind over dækket, det havde jeg dog ikke regnet med. Vandet skyllede hen mod midten af skibet, her var lejlighed til at prøve støvlerne, men til min forfærdelse viste det sig, at jeg endnu ikke havde skibets rytme i kroppen, og da dækket tillige var glat af olie, faldt jeg så lang, jeg var. Mændene kunne ikke lade være at trække på smilebåndet. Det var min første store skuffelse om bord, men det blev jo ikke den sidste.

Jeg stod agter ved mesanen og øvede mig i at følge skibets bevægelser, da min broder kom forbi. Han spurgte til mit befindende, da han fandt mig betænkelig bleg, men nej, jeg fejlede rigtignok ingenting. Men næppe havde jeg benægtet det, før jeg følte en underlig fornemmelse i mellemgulvet, akkurat som når jeg havde været efter skrå til min far, og så havde smagt på den, men jeg vidste bestemt, at jeg ikke havde smagt skrå nu.

Jeg bøjede mig ud over lønningen, og havet modtog villigt mine ofre. Det er bedst, du går til køjs, sagde min broder. — Og jeg gav ham ret, det var bedst, jeg gik til køjs. Det gjorde jeg, og jeg blev der i fire døgn og led alle søsygens kvaler. Det blæste nemlig op til storm, og skibet kastedes omkring, så jeg havde følelsen af, at min krop var rystet helt fra hinanden og aldrig mere kunne sættes sammen.

Nu kunne jeg ikke lade være at sende min mor mange venlige tanker, og jeg måtte i mit stille sind indrømme, at jeg havde haft det bedre, hvis jeg



Jeg skyndte mig at hale af alle kræfter,
hver gang snoren blev slap.

havde fulgt hendes råd, men så meget var sikkert, at overlevede jeg dette, så var det med garanti den sidste tur, jeg skulle med på.

Når nogen af mændene stak hovedet ind til mig og drillende sagde, at det nok havde været bedre hjemme hos mor, så strammede jeg mig op, jeg havde det godt og længtes ikke spor, men så snart jeg var alene, listede tårerne ned ad mine kinder,

havde jeg bare været hjemme. Tiden forekom mig endeløs, men alt imens nærmede vi os Island.

Klokken var seks om morgenen, da min broder kom ned og sagde, at nu var skibet lagt til fiskeri, så nu var det bedst, at jeg kom op og prøvede min lykke.

Det var et storslået syn, der mødte mig, da jeg stak hovedet op gennem kappen. Her var en stor del

af den færøske fiskerflåde samlet, vel omkring hundrede skibe lå omkring os, og overalt var mandskabet i fuld aktivitet, også på vort skib stod ca. 22 mand og var travlt optaget. Min broder havde gjort klar til mig, så jeg kunne gå lige til snøren.

Så var altså tiden inde til, at jeg selv skulle tage fat. Jeg havde en line på 80 favne, og et lod, der vejede syv pund, igennem loddet gik en stang, hvortil der var fastgjort to pilke. Stolt kastede jeg for første gang linen ud, min broder stod ved siden af mig og belærte mig lidt om, hvordan jeg skulle bære mig ad, jeg måtte endelig hale hurtigt ind, når jeg mærkede, at loddet var på bunden, at ikke pilkene skulle hage sig fast.

Jeg stod kun et øjeblik, så var der bid, og jeg blev trukket ind mod rælingen i et sæt. Torsken trak af al magt, og hver gang skibet hævede sig med bølgerne, var jeg nødt til at holde stille, når det så atter sank ned, og snøren blev slap, skyndte jeg mig at hale af alle kræfter. Jeg lagde mærke til, at de andre bare halede, uanset hvor meget skibet rullede. Min broder fulgte dramaet med stor opmærksomhed, og da jeg havde stået og halet i en uendelighed, forekom det mig, da så jeg langt nede to store torsk komme til syne. Jeg blev så forbavset, at jeg helt holdt op med at hale og lænede mig ud over rælingen for at betragte torskene, men min broder skyndte på mig, at jeg måtte se at få dem indenbords, for jeg skulle jo gerne på den igen. Da de to store torsk, de vejede ca. 40 pund stykket, lå på dækket, sendte jeg min mor en venlig tanke, nu skulle hun lige have set mig.

Men det var om at komme i gang igen, hvilket var lettere sagt end gjort, for skibet lå jo hele tiden og rullede, hvorved snøren blev skyllet frem og tilbage med det resultat, at jeg bestandig trådte på den, først fik jeg den om det ene ben og så om det andet, hele tiden var der noget forkert til stor ærgrelse for mig, men til morskab for de andre.

Når der nu står to mand lige ved siden af hinanden, så er der stor mulighed for, at snørerne løber sammen på bunden; når det sker, råber manden „trol“. Dette råb hørte jeg nu og mærkede, at min line var slap, men jeg var ikke dengang klar over, hvad trol betød, jeg vidste nok, at når en ung mand og en ung pige gik sammen, så sagde man, at de gik på trol, derfor kunne jeg ikke forstå, hvorfor man stod og råbte trol her, for her var da ingen piger. Jeg blev dog hurtigt klar over årsagen, for manden var hidsig, han trak sin kniv og skar min line over og kastede loddet hen til mig. Der stod jeg og gjorde den frygtelige opdagelse, at sømandslivet også har mange skyggesider.

Jeg stod hele dagen ved snøren, og efterhånden

var jeg så træt, at jeg glædede mig usædvanlig til at komme i køjen. Så snart snørerne var kommanderet ind, smed jeg gummistøvler, bukser og trøje, og så på hovedet i køjen. Klokken var da 21, men allerede klokken 23.45 kom en mand og kaldte igen. Jeg vågnede akkurat så meget, at jeg kunne se, hvad klokken var, og jeg tænkte da, at manden måtte være skør, så jeg lagde mig atter til at sove, men fem minutter efter var manden der igen, jeg tænkte igen, at det måtte da bero på en misforståelse og gled atter ind i drømmenes verden, men da manden kom tredje gang, fik jeg en knytnæve i siden, og så var jeg klar over, at der ingen vej var udenom. Jeg kravlede ud og begyndte at tage bukserne på, men det var næsten helt umulig, for mine fingre var helt og aldeles stive, så jeg ikke kunne bevæge dem. Jeg stod der og kunne ikke knappe mine bukser, og jeg mærkede, at de varme tårer banede sig vej ned over mine kinder, og jeg ønskede bare, at jeg havde været hjemme hos mor, så havde jeg da fået lov at sove noget længere.

Længe, alt for længe stod jeg der, så lød der et råb oppe fra dækket, at jeg måtte skynde mig, for nu skulle der renses fisk. Jeg måtte højst bruge fem minutter til at komme i tøjet, og nu havde jeg stået mindst et kvarter for at få bukser på. Hvordan jeg fik armene så højt op, at jeg fik en trøje på, aner jeg ikke, men endelig stod jeg da på dækket. Det første jeg måtte foretage mig var at stikke hænderne i en spand vand, indtil der atter kom lidt liv i dem.

Det blev min opgave at skære torsken op. Jeg stillede mig i en stor dyngge torsk, ca. 500 store hovedløse torsk lå der her, og de lå ikke særlig stille, for søerne skyllede hele tiden ind over dækket, og så kom der liv i bæsterne, og så snart jeg havde fået mig rigtig anbragt, så kom der en af de hovedløse og slog benene væk under mig, sådan gik det ustandselig, så det var et under, at jeg ikke skar mig for-dærvet.

Klokken to gik vi ned i lukafet for at drikke kaffe, jeg fik også kaffe i mit krus, men så snart som jeg fik mig sat, sov jeg, og jeg vågnede op igen ved at jeg slog kruset mod kanten af bordet, så den varme kaffe sprøjtede mig op i ansigtet, men jeg sov igen, så snart jeg havde fået kaffen tørret bort, så det endte med, at jeg måtte gå op igen, uden at have drukket kaffen, jeg kunne ikke holde mig vågen så længe. Så måtte jeg atter op i torskedyngen, hvor jeg kæmpede videre med søvnen.

Ved firetiden var vi færdige, og nu skulle det være godt at komme til køjs igen, men tak skæbne, skibet blev lagt til fiskeri igen, og vi kom ikke i seng før næste nat klokken 24; at jeg var træt og søvni-g er vist overflødigt at bemærke.

Nu havde jeg for alvor begyndt mit livs store eventyr, men jeg var allerede klar over, at helt smertefrit var det ikke. Det var dog utrolig så hurtigt, man lærte at undvære søvn og fik rutine.

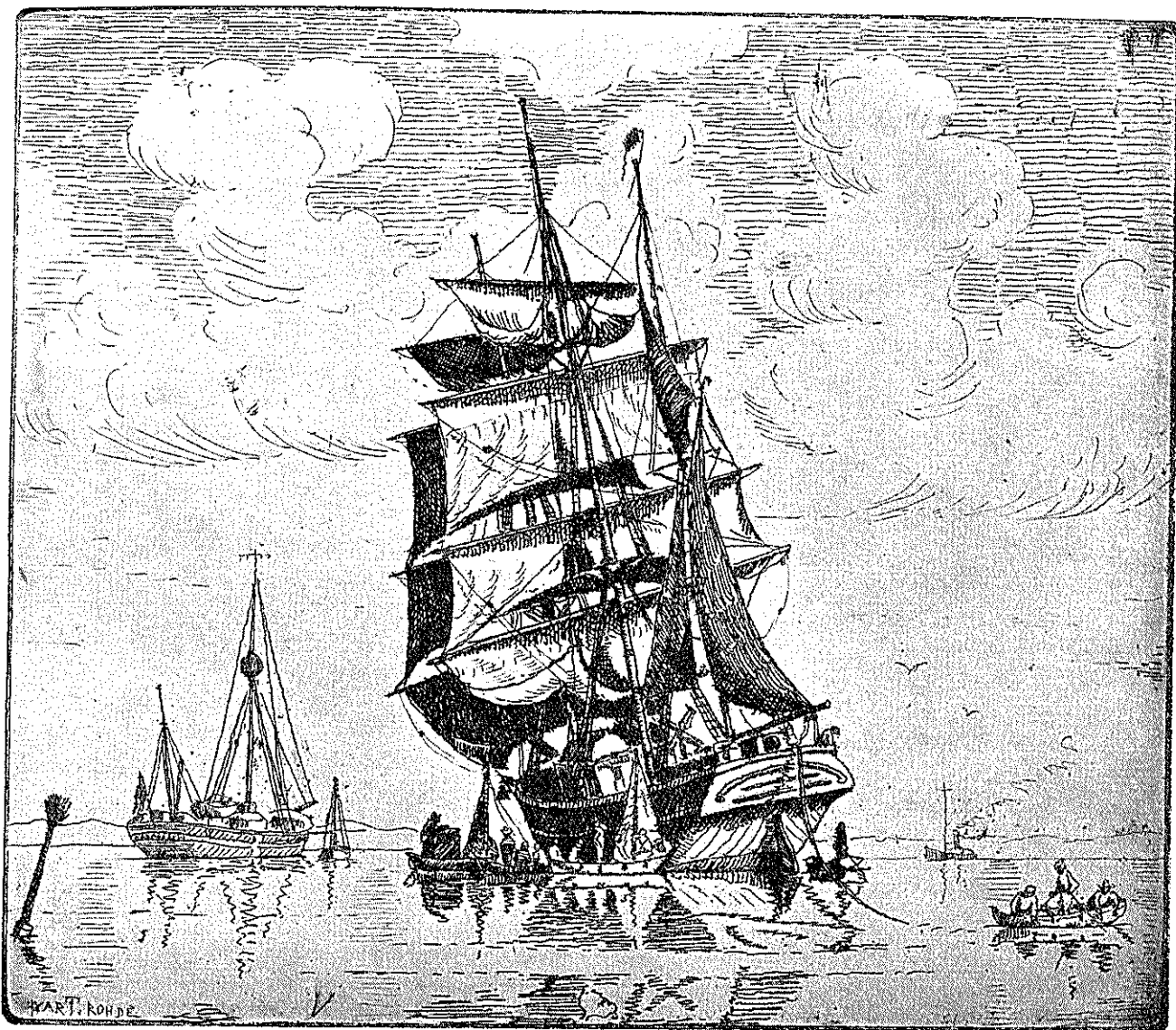
En morgen var lasten fuld, og min broder kom med Dannebrog under armen. I dette øjeblik følte jeg noget særligt for Dannebrog. I løbet af kort tid havde hele flåden Dannebrog i top, det var som sagde de: Hils hjemme.

Nu blev kursen sat mod Færøerne, jeg følte mig som verdens lykkeligste mand. Under sejladsen fik man den søvn, man havde til gode. Jeg strammede mig vældig op, når nogen drillede mig med, at nu længtes jeg nok hjem til mor. Jeg rystede på hovedet og forsikrede, at det gjorde jeg bestemt ikke, men i mit hjerte bruste jubelen over at skulle hjem. Jeg var oppe i rigningen og nede igen ustandselig, det gjaldt jo om at være den første, der så land. Da dette ord først blev råbt, gik det som et elektrisk

stød gennem alle, for alle var mere eller mindre prægede af hjemlængselen.

Jeg så, hvordan landet langsomt hævede sig op af havets skød, fjeldene rejste sig majestætiske. Da vi atter rundede næsset, og jeg så mit barndomshjem ligge der, følte jeg det som et eventyr, der lå foran mig. Jeg stirrede som en besat i håb om at få øje på mor, og da båden blev sat i vandet, var jeg den første, der sørgede for at komme i land, jeg havde taget gummistøvlerne på og med sixpensen på skrå vandrede jeg hjemad. Jeg prøvede at efterligne sømandens vuggende gang og værdigede ikke børnene en hilsen, men jeg stormede ind til mor og fortalte, at jeg havde fanget 665 torsk. Mor var stolt over mig.

Da jeg senere på eftermiddagen fortalte mine spændende oplevelser for kammeraterne, glemte jeg helt at fortælle om søsygen og hjemlængslen, sådan noget snakker man ikke om.



LODSEN OG hans SØN



Af ERIK DANIELSEN
III. OSCAR KNUDSEN

Lige så længe jeg kan huske, har jeg i alle mine ferier sejlet med far i hans båd. Da jeg var 10-11 år, kom far og jeg en sommerdag ind under aften til Hornbæk. Vi havde haft en fin tur over Kattegat fra Århus. Den næste dag skulle vi runde Kronborg og sejle til København, og vi glædede os til turen.

Men det kom til at gå helt anderledes.

Da vi om morgenen vågnede i kahytten, regnede det. Himlen var grå, ikke en lysning var at se. Vind var der ikke. Opklaringen i vejret, som undertiden viser sig om middagen, udeblev. Regnen tog til. Den stod som i tove ned fra himlen og trommede på kahytten.

„Vi må nok blive her dagen over,“ sagde far.

Eftermiddagen blev lang. Far lå i den ene køje, jeg i den anden. Jeg bad far fortælle mig en historie.

„En om at sejle,“ sagde jeg.

„På havnepladsen i Dragør står et højt tårn. Øverst er der en stue, hvor lodserne holder til. Deroppe sidder de og holder udkig efter skibene. Når de får øje på et skib, der skal have lods, går den, der har vagt, ned til lodsbåden i havnen og sejler ud til skibet.

En dag kom ikke een, men alle lodserne stormende ned ad trappen.

„Ohøj kammerater! Kom her! Nu kommer Møller med sit nye skib!“

Alle lodserne løb ned over havnepladsen til den nordre mole i fiskernes havn.

En hvidmalet kutter løb i vinden, sejlet blev strøget, og båden lagde til.

Lods Møller havde været i Kastrup for at hente sit nye skib.

„Har du ikke nok i lodsbåden?“ spurgte kammeraterne. „Du skal vel til at sejle hurtigere end os, hva?“ sagde de lidt drillende. De vidste allesammen, at lods Møller havde købt skibet for at glæde sin dreng Knud, der var svagelig, men som holdt meget af at sejle.

Engang havde lods Møller været i Kalvehave sammen med sin dreng, der netop dengang var på din alder.

Tidligt en morgen stod de ud af havnen. Vinden var sydlig og tilpas.

Far og søn var i strålende humør. Knud fik lov til at styre.

Da de var kommet godt ud af Bøgestrømmen og holdt på mod Stevns, friskede vinden, så den gamle lods selv måtte tage roret. Knud krøb hen til masten, hvor han satte sig godt til rette. Han lagde mærke til, at faderen ofte så agter ud, men tænkte intet særligt derved.

„Smør et par stykker mad, min dreng, og tag så din regnfrakke på. Find min oliekatte og sydvest. De ligger begge foran masten. Men skynd dig.“

„Ja, men far, hvorfor dog . . .“

„Kan du lystre, knægt, og gøre hvad jeg siger, og det straks. På søen spørger man ikke. Der gør man, hvad der forlanges.“

Knud krøb foran masten, tog faderens søtøj og sin egen regnfrakke. Så smurte han nogle skiver rugbrød. Der kom ikke pålæg på, for pludselig råbte faderen:

„Kom så her med den mad!“

Mens Knud langsomt spiste sin mad, så han på sin fader. Han ligefrem huggede maden i sig. Nu så han faderen dukke sig ned under toften og tage skibssøllen frem. I det samme smed båden sig ned. Bommen slæbte gennem vandet. Faderen smed flasken fra sig, klemte rorpinden op under armen, rev skødet løs, og atter rejste båden sig op.

„Ih, hvor vi sejler,“ sagde Knud.

„Hvis du siger noget til mig, må du tale højt, vinden bærer dine ord bort,“ svarede faderen bestemt, men venligt. Knud fik et smil af sin far.

„Det er vel nok sjovt at sejle så hurtigt,“ råbte Knud af sine lungers fulde kraft, „vi flyver næsten af sted.“

Den gamle lods hørte det, men svarede ikke. Hans blik var rettet agterud og opefter.

„Vi får dårligt vejr, min dreng.“

„Så er det vel nok godt, at mor og søster ikke er med,“ råbte Knud, der havde lært, at man altid skal tale højt om bord på et skib. „De ville bare blive søsyge begge to. Men det gør vi ikke, vel far?“

„Knud, kom hen til mig, men kravl frem på dørken.“

Da Knud var kommet hen til sin far, satte lodsen ham ved siden af sig.

„Tror du, at du kan tage roret et øjeblik, mens jeg mindsker sejl? Der er pres på. Du må bruge alle dine kræfter. Dette her går ikke mere. Hun kan ikke bære de sejl længere.“

Knud tog om rorpinden, sådan som han havde set sin far gøre.

„Jeg kan vist ikke, far. Den er for hård.“

„Du skal! Har du forstået!“

Knud så på sin far. Sådan kendte han ham slet ikke. Inden han fik sagt noget, var faderen henne ved masten, firede af på faldene og tog reb i sejlet. Det hele stod kun på et øjeblik.

Knud fik et klap på kinden, da faderen atter tog roret.

„Godt min dreng. Tak for hjælpen.“

Tværs af Stevns fyr lød der et skarpt hvin. Båden krængede over, rejste sig, stak næsen i søen, kom op igen og fløj af sted. Vinden var vokset. Det blæste en halv storm.

Himlen var blygrå med gule pletter. Havet var hvidt. Bølgerne var lange og høje. Der blev ikke talt et ord om bord. Knud kendte søen så godt, at han vidste, at nu skulle der ikke snakkes til far.

„Det er dog mærkeligt,“ tænkte Knud, „far ser så underlig ud. Han er helt hvid i ansigtet og så alvorlig og ser hele tiden agter ud, skønt han så tit har lært mig, at en styrmand altid skal se frem.“

Båden lå hele tiden med dækket under vand i læ side. Det knagede og buldrede og sang i rigningen.

„Far,“ råbte Knud pludselig og rakte sig hen mod faderen. „Far, den bølge der, den vælter os.“

„Far!“

En bølge så høj som et stort hus kom buldrende agter fra. En hvid kam legede på dens ryg.

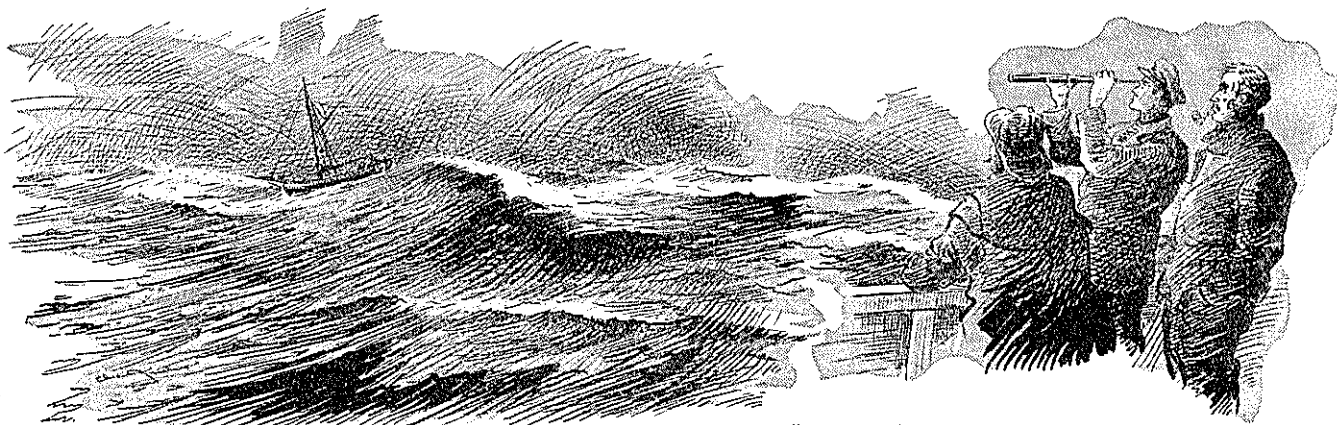
Et nu! Og bølgen tordnede ned mod båden, hvid, larmende, forfærdelig.

Knud så sin fars ryg. Den var krummet over rorpinden.

„Far!“

Men inden Knud fik råbt far, var bølgen løbet ind under båden; den løftede dens hæk op, så den stod med næsen i vandet. Et sekund efter var bølgen løbet bort under skibet, der næsten faldt ned i bølgedalen.

Først nu sagde lodsen noget, men stadig med ryggen til. „Du skal ikke være bange, min dreng. Men kan du krybe her hen til mig.“



Deres lange kikkert trak skibet godt til.

Med besvær stak faderen sin hånd ind under olieklappen, trak sin dolk frem og rakte den til Knud.

„Kryb hen til masten, Knud. Kap faldet til fokken. Vi kan ikke bære den. Og jeg kan ikke forlade roret.“

Knud fik dolken, krøb langs dørken til masten og satte dolken mod fokkefaldet, der stod som en violinstreng.

Med et smæld røg fokken bort. Stormen og havet tog laserne.

„Riv storsejls-faldet ud, mens du er derhenne,“ brølte den gamle lods.

Knud prøvede en indvending. „Så har vi jo slet ingen sejl oppe, når storsejlet også skal ned.“

„Riv ud, nu!“ brølte faderen. Det var alvor.

Knud var godt oplært. Et ryk i tampen, så raslede storsejlet ned.

Med en stump ende fik de det bjerget mellem to bølger.

Som de da fløj af sted.

Knud blev bange. For første gang i livet blev han rigtig bange.

Han så stadig kun faderens ryg.

Engang imellem hørte han sin far stønne. Han turde ikke tale til ham.

Der kom en styg brækker. Knud hvidnede. Lodsens halvt rejste sig op og lagde sig over roret.

„Knud! Kom her hen! Tag mig om livet og hold fast.“

Knud gjorde det. Han rystede.

Idet brækkeren brød ned, klemte han sin far og råbte: „Far, vi drukner!“

Faderen gjorde sin ene hånd fri fra roret i et kort sekund, strøg sin dreng på kinden, men sagde ikke noget. Saltvandet løb ned ad dem begge. Inde fra sydvesten løb sveden frem og ned i lodsens skæg.

Der kom en ny brækker. Større, tungere, mere vældig, mere forfærdelig end den første.

Knud råbte af sine lungers fulde kraft. Han ville ikke drukne. Men så meget sømand var han, at han vidste, at dette var galt.

Uden sejl oppe fløj de på toppen af bølgerne op over Køge bugt.

Knud græd.

Da kom den tredje brækker.

„Nu får Vorherre hjælpe. Og hvis skibet holder denne gang, min dreng, skal vi nok komme i havn igen.“

Han hørte faderen brumme det højt mellem tænderne.

Knud stirrede vildt på sin fader. Bølgen fossede ned over dem, løb ind under hækken og jog videre på sin vilde fart.

„Se, så, min dreng,“ det var første gang i længere tid, at faderen sagde noget på en mere rolig måde, „nu tror jeg, vi er over det værste. Kan jeg nu bare hele tiden holde agterskibet lige op mod bølgerne, så tror jeg, det går.“

Nogen tid efter så lodserne fra deres tårn i Dragør en lystkutter uden sejl komme halsende med kurs på havnen.

Deres lange kikkert trak skibet godt til. Lodsens, der stod ved kikkerten, stirrede længe. Endelig slap han den.

„Kammerater, der kommer Møller og Knud.“

Om bord på skibet fik de sat en smule sejl for at kunne komme ind i havnen.

Der blev ikke talt et ord mellem lodserne, da de tog mod fader og søn. De vidste alle, sådan som de kendte Køge bugt, når den vendte sin lādne side til, hvordan de to havde haft det.“

Far havde endt sin fortælling. Der blev så stille i vor kahyt. Far sagde ikke mere, og jeg sagde heller ikke noget. Kun regnen trommede sin daglange musik på ruftaget.

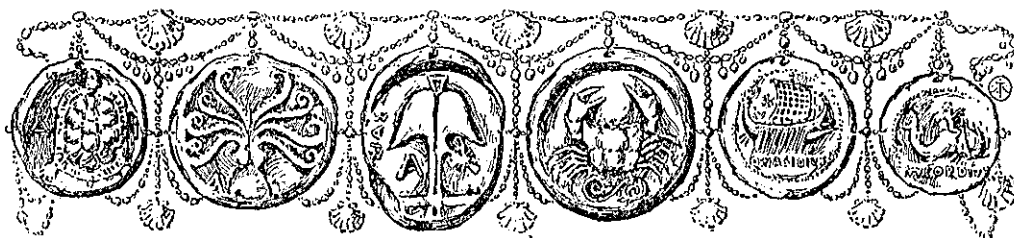
Lidt efter sagde jeg:

„Far, jeg vil gerne sejle med dig over Køge bugt engang i svær sø.“

„Din lille søulk,“ sagde far, „skal vi så have noget aftensmad.“

Det fik vi.

Flere år efter sejlede far og jeg mange gange over Køge bugt. Men aldrig havde vi så hårdt vejr som lodsens og hans søn.





Maleri af V. Qvistorff

Qvistorff

Havneparti

roduktion: Brdr. Barrentzen



4-mastet bark „Passat“ under bugsering

Reproduktion: Brdr. Barentzen

Efter fotograf

Mands længsel

Af HANS ANDREASEN — Illustreret af OSCAR KNUDSEN

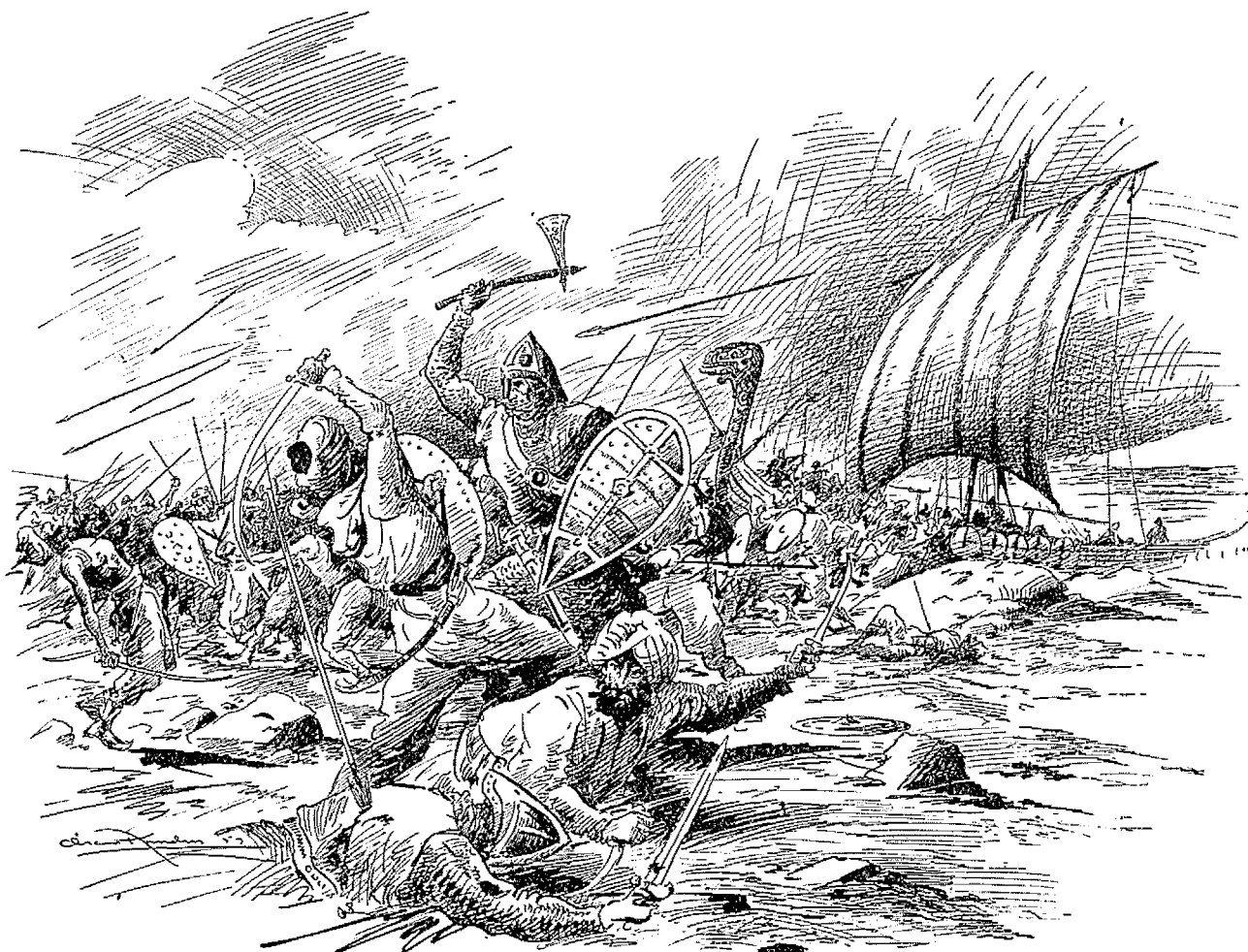
I Monreales klostergård, på søjlernes kapitæler, springer riddere på vælige heste, og nordiske kvinder og mænd danser i ring. Normannerne har hugget dem engang for århundreder siden. Særlig lægger man mærke til ét af disse kvindeansigter, det er langt med en fint buet næse, og munden er øm, hagen er energisk, hun har vilje. Øjnene har været blå og håret lyst, et solfald ned over skuldrene. Det er en mands længsel, der har

hugget dette billede. Langt mod syd, i evig sol og evigt lys har han husket hende, der blev tilbage mellem fjelde og mørke skove...

Huset har han...

— — —

Det er blå morgen endnu, uden sol, den sidste skygge flygter; natten har samlet sin kappe om sig og drager til andre steder, bort over havene. Et skib stævner frem af horisonten og bæres af vin-



„Kristus“, skreg de. Men der var også nogle, som råbte „Tor“ og „Odin“.

dene ind mod land. Et langt, godt skib kantet af skjolde og med bugnende tværstribede sejl. Forude i stævnen hvæser et dragehoved. Skibet drives ikke alene af sejl, dybt i dets bund, lænket til bænke slider brune mænd ved årerne. Men ellers er mændene ombord lyse, høje, kraftige og øjnene blå som morgenen. Solen står op, landet ligger badet i guld.

Hvad er det for et land, spørger de ombord og peger ivrigt. Hvad hedder det, råber de ned til rokarlene, men heller ikke der får de svar, de taler hver med deres tunge, de er fremmede for hinanden.

Da skibet tog bunden, stod en byge af pile mod det. De lyse mænd greb skjoldene og trak deres vældige sværd af bæltene, så sprang de i vandet og vadede ind. På bredden mødte dem en flok lysebrune mænd med hovederne viklet ind i hvidt eller grønt klæde og med silende sort skæg nedover hagerne. Over brystet bar de ringbrynjer, lynende af sølv. De gik imod de lyse mænd med løftede, krumme sværd og med et sært råb ud af halsen, man kunne jo tyde det som Allah, A-Ilah. Det var et tosset ord at bryde sin tunge med.

De ilandstegne huggede ind, også de med brøl, men langt hårdere og ru: Kristus, skreg de, men der var også nogle, som råbte Tor og Odin, de var normannere, nok kristne, men endnu våde i håret efter dåben, i hjerterne var de hedninge, når det gjaldt og da især i kamp —

Bersærkerang. De sprang knurrende ind på de mørklødede, og hver mand tog sig af to, forsvarerne var i flertal. De huggede skjoldenes spidser ind i panderne, kløvede med økser hovederne til halsen og satte vældige hug ind i de mørkes liv, de lukkede hænderne omkring modstandernes halse, til de tabte vejret og faldt som sække. Alligevel ville de ikke have kunnet stået sig, hvis ikke hjælpen var kommet. Men horisonten blev levende af sejl, og havets ro brudt af kløvende stævne. Også disse skibe skurrede mod strandbredden, og besætningerne myldrede i land, vildt skingrende og i salig bersærkerang.

Da stranden var ryddet, holdt de hvil, satte sig i det blodvædede sand og ømmede deres sår. De rev turbanerne af de dræbte saraceneres hoveder og forbandt sig med dem. Stor godmodighed faldt over dem, nu knurrede de ikke mere, men brummede blødt og tilfredst, tog sig endda af de sårede saracener og hældte mjød i svælgene på dem.

De krydsede i små flokke langs kysten, deres øjne lo barnligt blå over alt det forunderlige, fremmede, de så. De plukkede frugter, de ikke kendte, og åd dem med skal og stilk. Nogle af væksterne var gode, en liflighed i ganen, de aldrig havde kendt før. Knap kunne de åbne læberne for at bide igen, de klæbede sammen af saft og sukker. Det var appelsiner. Og at bide i fersknerne var som at sætte tænder dybt i en kvindes mund. Det

havde været en god dag med mange brådne pander, sejr og sødme. Af den fik man godhed, de usle ude i skibene, roerne, nød godt af den, de fik mjød og et slags venligt ord hvislet til dem gennem hugtænder.

Det blev til flere kampe og meget blod. Til vildere hyl og endnu blødere brummen. De kunne lide landet.

Normannerne blev. Deres kraft var ikke til at modstå. Bjørne var de, klædt i menneskeskikkelse, høje og brede over brystet som et bjerg. Dog var sindene barnlige som rollingers, trods grumhed, og endnu var hjernerne små, deres pander var lave, kun en lille rynket bræmme mellem hår og næse-rod som en træls. De havde ikke lært at tænke endnu, de kendte kun handling. Men de kom snart til det, og måtte gøre de særeste ting bag panderne, ikke bare huske tilbage og samle minder til mørke, lange aftener, men også tænke lidt fremover, udover nuet. En god dag måtte følges af flere.

Saracenerne var kuede nu og gjorde ingen fortræd. Erobrerne lærte sig deres sprog og kom til at forstå dem. Sært så mange kloge ting disse mørkhuedede sagde og så mange ting, de vidste om. Stjernernes stilling på himlen, tal, der kunne lægges til tal og blive resultater, mærkelige beregninger med ukendte størrelser. De kaldte sig astronomer, astrologer og matematikere. Nordboerne blev stumme af at høre på dem. De kunne også skære i folk, huh, helt åbne dem og sy dem sammen igen, uden at de blev ringere af det, hele brud og rette krogede arme, hænder og fingre ud, folk, der havde humpet i årevis, kom til at gå rigtigt. De var læger. Normannerne kom til dem og mistede lidt af deres brusende selvtillfredshed, sad hos dem, lyttede og lærte, de fik at vide, at der var større ting i den begrænsede verden, de kendte, end kamp. Og senere, da de også fik smag for deres kvinder, og de smagte godt og var bløde at føle på som fersknerne, gik de til lægerne og tryglede for en brækket næse, en kløvet læbe eller hage. De ville være kønne.

Normannerne levede i en by, der kaldte sig Palermo. De havde aldrig set dens lige, ja, ikke engang de, der havde været i Byzanz syntes, den kunne måle sig med Palermo. De faldt i måbende beundring over saracenernes stræbende søjler og det legende fletværk af marmor i vinduer og mellem søjlerne. De puttede kulørte, små firkantede glas i sten, og se, om de ikke gjorde et fint mønster. Også de selv havde kunstnere iblandt sig, mænd, der huggede hårdt og kantet, men med en egen primitiv, fortællende kraft. De huggede ind i stenene fnysende gangere og vældige kæmper, lynende sværd og ildsprudende drager. Saga og sagn. Side om side arbejdede de med saracenernes billedhuggere og glædede sig over det, de lavede. De lærte hensynet til andre at kende.

En af normannernes kunstnere hed Bjarke.

Bjarke var sær. Ikke sådan, at han ikke elskede solen, han kunne rejse sig fra lejet, endnu medens det var nat og stjernerne sang, for at se solen stige af havet, hæve sig op og op i det blå, til den næsten sad lodret, og glæde sig over den, og han havde også taget sig en kvinde, som de andre. En ung dejlighed. Gylden i huden som solmættet sand, dertil blød, som det fløj, man hvilede på. Ingen nat var mørkere end hendes øjne, og ingen stjerne i den kunne tindre som de. Han kaldte hende sin fugl, fordi hendes tale var som et lyst kvidder, han kaldte hende sin rå, fordi hendes spinkle krops bevægelser var yndefulde som dens, og fordi hun så på ham med dyreblik, hengiven og god.

Han havde fundet hende, dengang de indtog byen, og han havde slæbt hende med sig ved håret, larmende og i glad triumf som de andre. Siden hen lærte hun ham ømhed og gjorde hans grove hænder varsomme. Hun gav ham megen visdom om kvinder og kvinders sind: Måtte han en nat komme buldrende ind i hendes kammer og bare være mand, rå og uden hemninger, da skulle han næste nat komme ydmygt og knælende modtage kærligheden som en gave af hende.

Alligevel var han aldrig rigtig i ro og aldrig i døs af det herlige, lokkende vellevned. De morgener, hvor han mødte solen ude på forbjergets yderste spids, så han ikke bare den, han så langt ud over havet, udover horisonten, altid mod nord. Og han huskede. Han mindedes landet, han kom fra, skovenes store mørke, vindene, som sang i træernes kroner og gjorde vers af deres sang. Han havde minder.

Tiden, der gik, gjorde dem ikke svagere, minderne voksede, blev saga, fantasi og fik farver, de aldrig havde haft, de blev til drømme og smukke eventyr.

Nætterne hos den unge dejlighed, hos fuglen, råen, saracenerpiggen, blev urolige. Det var ikke længere hendes ansigt, han så ved siden af sig, han så et lyst i stedet, med blå, spørgende øjne, med en fint buet næse og en hage, der udtrykte vilje. Han hviskede et navn, råbte det, og kvinden vågnede og blev skræmt. Hun så noget ukendt i hans øjne, som voksede fra time til time, og vidste, det var længsel, længsel forbundet med et navn.

Og Bjarke, den grusomme normanner, blev rastløs. En mand kan binde sig nok så meget og tro, at han for altid har kastet anker. Når drømmene vågner, og minderne trænger på, da løser længselen ham fri.

Han følte det selv, blodet løb vildt i hans årer, det længselsfulde blod. Kvinden, han havde, mættede ham ikke længere. Hans vandringer ud til havet blev hyppigere, han så ikke alene solen komme, den sank også for hans øjne, som sank med den, fulgte dens bane, indtil han stod blind tilbage.

Så var det, han gjorde sin drøm i sten og hug-



Han slæbte hende med sig ved håret.

gede sin længsel i en frise. Bjarke mejslede en kvinde. For en mands længsel er af hunkøn. Hun fik et langt ovalt ansigt og en mund, øm, kaldende på hans, hendes hage gav han en kløft og satte viljen der. Hendes hår flød udover skuldrene, som et solfald, sådan, som når solens gyldne stråler faldt over havet.

Han ser på sit værk, og finder ord at sige det, glemte ord fra sit eget sprog. Endnu er han lys og hans øjne som havet og himlen, hans krop stærk som dengang, han kom hertil og sprang i land. Han ved, han vil tilbage. Hans øjne blev fjerne og så ingen nære. — Nu huggede Bjarke en mand ved hendes side, der stod rank som hun, holdt hendes hånd og lignede ham selv.

Hans sind blev et skib, hjertet gik ombord i det og højste sejl. — Han går ned til stranden. Fartøjerne ligger optrukne og lækker i solen. Flere mænd kommer til og prøver at skubbe dem ud, de fyldes med vand. Så går de tilbage, tykvommede som de er blevet, til deres fremmede kvinder og synker tilbage i puderne, de har ingen energi til at lappe på en fortid. Kun Bjarke bliver i døgn. Han har valgt sig en lille smækker båd, en hurtigsejler, slank som en haj og lynsnar som den. Medens han arbejder med båden, vågner hans muskler, og han brummer på sange, tonestumper, der blev til et kvad:

Bjarke stævner hjem nu — fordi han fandt sine unge dage igen. Her var mænd blevet tykvommede, dorske som trællene, tandløse som kællinger. Atter har Bjarke de skarpe hugtænder at bide sin

lyse kvinde med, han, hvis sind var blevet sødt som sirup.

Båden er færdig, klar til hav, og rykker utålmodigt i de reb, der binder den til en fremmed strand.

Den sidste nat. En mørk pige og en lys mand i afskedsfavntaget. Rindende perler fra hendes sorte øjne og forlegenhed i hans blå. Fuglen vil flyve med ham, men han tænker kun på én, hende, han skal se igen, én, hvis øjne er som hans, én som har vilje, som han har det.

Endnu medens det er mørke, svalt og blødt og med stjerner, bryder han op. Han går i båden og ser sig ikke tilbage.

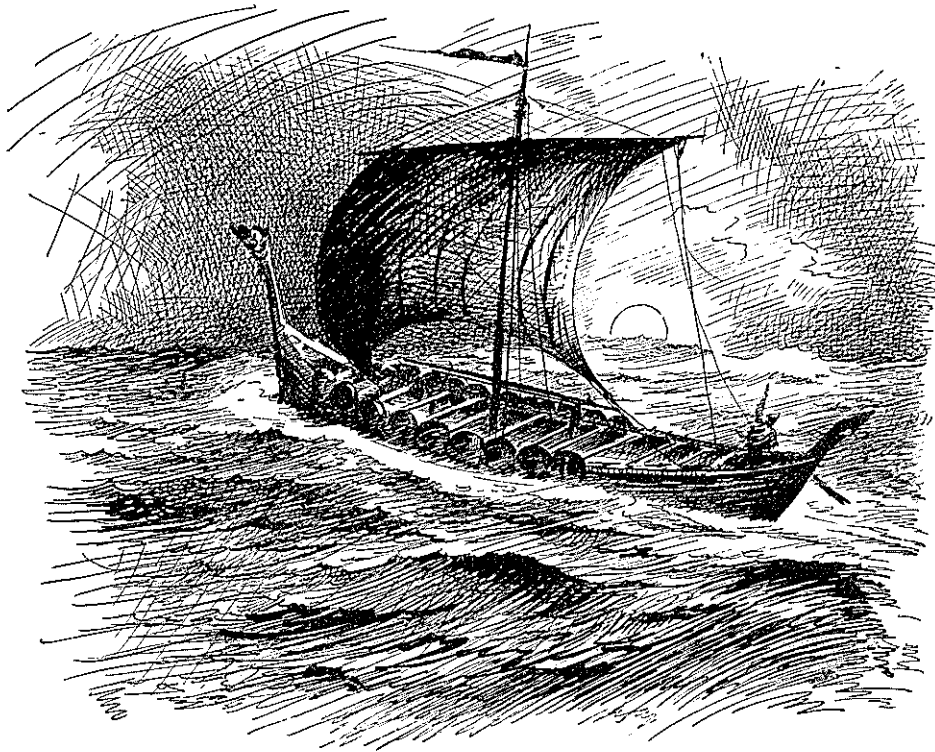
Så stod han ud på havet.

Derude hilste Bjarke solen med et hyl, der rev sig løs fra hans hjerte. Han satte kursen stik vest.

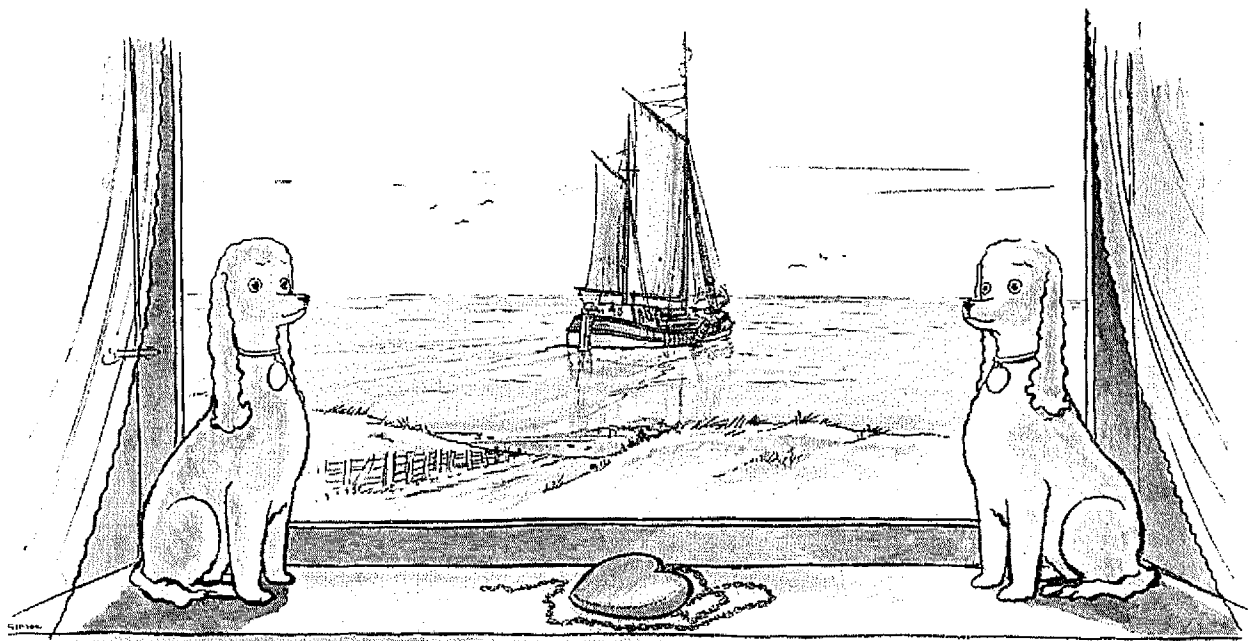
Måske nåede han aldrig hjem og fik aldrig grannernes sus at høre igen og aldrig sin længsels kvinde at se — og kvinden er måske slet ikke mere sådan, som han huskede hende. Sådan, som han har hugget hende ind i frisen i klostergården i det fjerne Palermo.

— — —

Jeg sad i Monreales klostergård og fik selv længslen i mig. Jeg skal rejse imorgen. Og jeg vil glemme Siciliens mørklødede, myge kvinder.



Han satte kursen stik vest.



PIGEN *fra* FANØ

Af OLAF GYNT — Illustrationer: KJELD SIMONSEN

De sidder brandstjelmig derovre endnu og kisser! bemærkede styrmænd Verhaeren irriteret og rakte kikkerten til andenstyrmænd, der kun var kendt under navnet Rødtop.

De stod på den hollandske kuf *Het Gouden Zeepaard* i Esbjerg havn, hvor de store blå kuttere lå nymalte og dirrede fra rat til ræling af længsel efter senhøstens store dræt. Verhaeren med sit tungtskårne mutte ansigt med den evigt dampende Willem den 2den cigar var en ægte sømand fra Amsterdam, bredbyggt og solid som de hollandske banker. Rødtop derimod var lille og væver, vant til at klatre til tops i merset som en chimpanse. De havde krydset klodens have sammen med deres stoute kaptajn Jan van Reyckens, og nu stod de her og ærgrede sig over ham... ja, ærgrede sig både gule og blå!

Hun ødelægger det hele, svarede Rødtop og satte kikkerten for sine vandblå øjne: Se bare, hvor han gør sig lækker!

Skidt med alle de andre piger, som faldt for kaptajnen! brummede Verhaeren: Det var bare en sailors sorgløse eventyr. Han er jo en charmetrold vores captain! Men denneher er jeg bange for. Jeg tror spilme, at det er alvor denegang... han er lisom lænket af hendes lyse lokker... Det ligner ham ikke! Hvor er beslutsomheden? Hvor er hans overlegne facon overfor

damerne? Han opfører sig som et pattebarn! Stik mig en skrå, Rødtop.

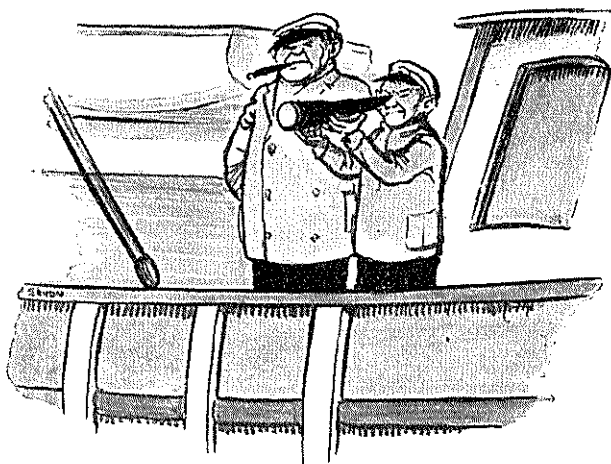
Rødtop adlød mekanisk, men tog ikke kikkerten fra øjnene.

Ja, mumlede han hæst: Han ser fuldkommen åndssvag ud. Og nu stikker han hende et eller andet... det skinner rødgyldent.

En banal ravkæde, oplyste Verhaeren: De ligefrem vader i rav derovre på Fanø. Rav og kaniner. Og nu hopper han selv rundt til grin som en vild klitkanin! Vi har allerede ligget tre dage for længe her i Esbjerg — hm — hvad om du og jeg stak fra borde og søgte et lysblond eventyr lisom Kaptajn Kvindekær?

Men lad os selv sætte øjet for kikkerten og rette den mod Fanøs nordspids, som flimrer i senhøstens soldis med sløgrønne vange omkring Gynts digterhus og helt nordude toppes i lyngbrune forvitrede banker, et underligt betagende oldtidsland. Og hvad fortæller kikkerten os så?

Vi ser en mand med hollandsk skipperkasket og en ganske ung pige. De sidder sammen på en skrænt med blågyldne vilde blomster og følger den store melgrå englandsbåd med øjnene. Hun ser sommetider ned, lisom undseligt eller grublende, og plukker et par lila strandasters og river en håndfuld af det lange ringlende græs, der er tyndt som silke. Han lader, som om



Rødtop satte kikkerten for sine vandblå øjne.

Englandsbåden interesserer ham umådeligt, og i virkeligheden er den ham revnende ligegyldig. Hans sideblik glider ned over hendes tætte næsten gyldenblonde hårvæld, der kærtegnes af brisen og vifter i små skælmiske lokker om hendes perleklare pande. Hendes hud er såre sart og gennemsigtig, ægte fannisk, og hendes sorte bryn er tegnet så tæt og fintbuet som af en geishas tuschpensel. Den luftige blomstrede sommerkjole er blæst bort fra den skønneste skulder, nogen billedhugger har mejslet i verdens dunblødeste marmor, og hun har trukket benene op under sig som en lille fugleunge. Hendes knæ er runde og harmoniske. Alt hos hende har en særegen lethed og lønlig ynde, som om hun var vant til at løbe om kap med vestenvinden og lege med småbølgerne i brændingen. Hun er helt drømmeagtig, tænker Jan, næsten som Amine van der Decken, der var ringforlovet med den flyvende hollænders søn og måtte miste ham, fordi han var skæbnbundet til den grufulde opgave at finde sin far og løse forbandelsen . . .

Hvad tænker du på, Jan, spør hun nysgerrig.

På din næse, smiler han: Der er noget næsvist ved den . . . og på dine hænder, for de minder om min unge mors, når hun plantede tulipaner i markerne derhjemme . . . det er, som om hendes tabte somre kommer til mig i dig . . .

Romantiker, ler hun: Uforbederlig dagdrømmer! Du siger altid sådan nogle underlige ting. Men det er måske netop derfor, at . . .

At hvad? fritter han og slipper det græsstrå, som han tygger så altfor ihærdigt på, som om han beherskede en indre utålmodighed.

At ingenting, svarer hun drillende: Se mågerne, du! Og de ilende skygger derude over strandengen. Det bliver uroligt vejr i aften . . .

Det er det allerede indeni mig, svarer Jan dumpet. Og hans gråblå øjne får noget stålhvast i blikket.

Hvorfor? spørger hun undrende.

Da springer han op med et sæt. Og hun ser påny, hvor han ligner en viking, velbygget og utæmmelig, en hård negl. Mørkblond, bredskuldret, med næver som levende jern. En pragtfuld ven og en frygtelig fjende.

Du spænder mig på pinebænken, svarer han advarende: Dette her varer for længe for Jan van Reyckens.

Pigen fra Fanø!

Er hun bare et eventyrvæsen fra „En skærsommer-natsdrøm“? Der er noget uvirkeligt ved hende, noget flagrende og ugribeligt i slægt med sommerfuglens væsen. Hun kommer op over engene som en bibelsk åbenbaring i sit røde, kiltrede skørt, eller hun daser i solskinnet på trappen foran sin fars, fisker Wollesens, lave hus og leger med den ravgyldne, hvidplettede kat, der smyger sig kælent og fortroligt mod hendes runde pusselanker. Hun har et ildtændende smil og et muntert tilråb til de grånende ulke, der er dønned til ro på havnens sladrebænk, og hun forstår at smutte fra de unge vilde navigatørdrenge, når de tror, at de har danset hende varm og træt og kan få deres vilje. Hun er forunderligt legende let, smuttende og flygtende let som et mælkebøddun, og alligevel kan hun snakke længe og dybsindigt med en gammelmor, som ligger tilsengs med kamillethe og bandager for gigten. Pigen fra Fanø er allevegne og kender alle de skønne skjulte steder på øen, men hun har kun stævnemøde med vestenvinden og konvallerne, med fuglekøjerne og den slørfine sandflugt over verdens bredeste og hvideste dansegulv, Fanøs badekyst!

Og dette flyvende fnug af et pigebarn vil en selvbevidst hollandsk kufskipper fange så let, som man lukker næven om et møl.

De gamle på øen rystede vantro på hovedet:

Han får hende aldrig! Han aner intet om hendes sind, der er liså stolt og ubøjeligt, som hendes legem er smidigt og fagert! Der er sagastof i sådan en Fanøpige. Og hvem kan fange det flygende sand eller den vigende brænding?

De gamle på øen er viise som de trehundredårige indbyggere i Shangri-La. De kender deres eget blod i Ilse, deres gamle slægters stædighed og egenvilje. Men også deres rosenkyske renhed, de vilde valmuers brændende blod bag hudens sne. God er hun som vårdagen og kærtegnet, mild som brisen over Sønderhos rosen-drøm; men . . . men . . . hun er ikke tilfals for en hollandsk eventyrer. Hun vil ægte en fannik, en af øens søfarende sønner. Hun er så bundet til ravets og poesiens ø, at hun aldrig vil forlade den. Der er hemmelige lænker, som binder stærkere og mere uløseligt, end nogen havets pirat begriber. Hvordan var det nu med Ilse og Ole fra Nordby? Når han kommer hjem, vil han fæste hende til brud. Således vil både hans og Ilses forældre det, og sådan blir det. Så kan den hårdtmejslede hollænder sejle sine tulipanfrø til Rio de Janeiro!

Men ombord på *Het Gouden Zeepard* er stemningen heller ikke blid. Den er nærmest *boblende*, for hollænderne har kraterild bag deres kloge, stoute flegma.

Og sikken kaptajnen dog skaber sig! Han, der ellers er rolig som en vindmølle uden vind og sikker som en kompasnål, er uligevægtig, hidsig, på kant over

alverdens bagateller. Ingen kan gøre ham tilpas. Kokkens kulinariske mesterstykker, særlig hans berømtelige pighvar i hollandaise, betegnes som „svinemask“ og „æklere end det rådne på en hvalfisk“ o. s. v. Kaptajns ordfantasi yngler, så den ikke kan gengives i en nobel novelle, og de finder sig allesammen i det, fordi de er mandfolk som han selv og kender grunden. Grunden er lysblond, og det må have ringet mange gange for dens ører, for mangfoldige saftige sømands-udtryk udgydes over Ilse's intetanende lille stivnakke.

Er vores kaptajn ikke god nok til sådan en Fanø-tøs? vrisser Verhaeren: Har vi ikke set skævnøjede chinagirls og elegante Marseille-grisetter falde for ham? Er han ikke den uimodståeligste af os alle?

Nåh, tvivler kokken og stryger sit sorte spidsskæg: Vi andre har attraktioner, som hans glatte hage ikke kan hamle op med . . .

Han er kulret, fastslår Rødtop og tænder sin tyvende cigaret før dinner: Men nu er jeg træt af Esbjerg, Rabalder på cafeerne og fiskeauktioner og tre biografteatre. Jeg kan den udenad fra torvet til havnen. Jeg vil til Singapore eller Brørup!

Hvorfor Brørup? spør Verhaeren nysgerrig.

Privatliv, svarer Rødtop og puster hemmelighedsfuld en violet røgsky ind i hans markante ansigt.

På samme tid har Jan van Reyckens et dundrende opgør med pigen fra Fanø.

Han har sat hende stævne i digterhuset på Odden, og Gynt har galant overladt sin wigwam til deres iltre charme. Han blev ven med dem begge en dag, da de samlede svampe nær hans hus . . . og i den senere tid har de lagt deres skumringsture om ad nordspidsen.

Reyckens har arbejdet sig op til et sandt raseri. Han er vant til, at besætningen lystre ham selv under den stiveste brandstorm på Biscayen.

Men jeg er ikke din besætning, smiler Ilse drillende og sætter en pragtfuld buket blege brogede blomster fra det våde marskland i en skåret vase: Og du skal ikke forsøge at blæse op til brandstorm på Biscayen. Jeg er ikke ombord på din smadderkasse af en lavpandet pram!

Sådanne ord klæder ikke hendes hybenrøde mund; men hun siger dem faktisk, for hun er skipperdatter og har set en sømand før i dag. Desuden er han storartet netop nu, hvor han er i færd med at udfolde sit voldsomme sind!

Jeg kan ikke ligge og daske i Esbjergs havn bare for et pigebarns skyld, hvæser han: Jeg gør mig til grin for mine folk og for de andre skibe. De står med kikkerter derovre og glor på vores stævnemøder. Jeg har min rheders ordre til at rejse for fem dage siden.

Så sejl! driller hun og knipser et fnug af sin kjole.

Et sekund blir hans øjne mærkeligt varme og bløde som mørkebrunt fløj. Hvor hendes hånd er lille og hjælpeløs trods hendes stejle holdning! Pragtpige! Og blodet ruller endnu hedere i hans hollandske pulse.

Du skal rejse med mig! kommanderer han.

Skal vi til månen eller til Kerteminde? ler hun.

Til Sydafrika. Det er min næste rute.

Men min næste rute er til Nordby hotel, svarer hun: Jeg skal være servitrusse! Det blir vældig sjovt.

Du vil altså ikke med mig, Ilse? spør han indtrængende.

De viltre, lyse lokker hvirvler om hendes egensindige hoved, da hun ryster sit nej til ham.

Jeg ber dig om det, fortsætter han og ændrer taktik: Jeg trænger til dig . . . den faste ankerplads, det dejlige lille hjem, som enhver ægte sømand drømmer om . . .

Mens han snyder sin trofaste kone med alverdens piger i alverdens havne! bemærker pigen fra Fanø: Hold op med dit romansludder! Virkeligheden ser helt anderledes ud.

Men følte du da intet på vore vandringer? spør han bebrejdende: Hørte du ikke, hvad skumringsvinden hviskede til dig iaftes derude, hvor himmel og hav gik i eet? Mærkede du ikke, hvor fast og beskyttende min arm lå om dine spinkle skuldre? Og således skulle de værne og fastholde dig hele mit liv . . . har jeg ikke fortalt dig, at min slægts motto er *ye main tiendray?*

Hvad betyder det?

Jeg fastholder.

Men jeg undslipper, svarer hun dæmpet: Jeg skal sige dig een ting, min stormægtige Jan, mynheer . . . jeg sværmer ikke for lyrikere, men for mandfolk. Min time kommer, når jeg møder den rigtige pirat, som tar, hvad han elsker . . . og tar det for alle tider og alle vegne!

Og før han får grebet hende i det farvede hovedklæde eller det blåhvide perlemorsbælte, er hun blæst ud af huset som en legende alf på en blomstervind. Borte med blæsten . . .

Samme nat får mandskabet på *Het Gouden Zeepaart* en kølhaling af kaptajnen i så saftige vendinger, at Rødtop stiltørdigt bemærker:

Vi må snart til at skrive hans ord-opfindelser op. Han fornyer jo ligefrem sproget. Og man kan ikke påstå, at hun inspirerer ham til blomsterpoesi!!

En skønne dag sker der noget, som vækker undren og opsigt i Esbjerg havn.

Gamle skipper Wollesen klatrer ombord i *Het Gouden Zeepaard*.

Han er en tætbygget mand med muskler som manilatove, men alligevel let og hurtigt i bevægelserne. Hans kugleformede hoved sidder tungt og solidt på skuldrene; men under den brede pande og de buskede bryn glimter et par bygegrå øjne, som ser tværs gennem alt. Han har en strikket gråhvid sweater på og de brune gummistøvler, han fik af de andre fiskere som belønning for en djærv dåd under drættet. Snadden damper slidt og fyrretyveårig i hans mundvig under det lille rødblonde overskæg, den har fulgt ham gennem utalte eventyr og dravater, for Wollesen har oplevet mere end de fleste. Der er noget af en havtrolld over ham, en ulk, der tar sit bestik og følger det til sidste kuling.

Og nu har han taget bestik af datterens forhold til hollænderen.

Han har drøftet det med Stine, som sidder smal og syg og bleg derhjemme og strikker, mens hun venter i spænding på hans hjemkomst. Bare han dog ikke kommer i slagsmål med hollænderen, for Wolle kan blive utroligt bøs! Hun har dog ikke angst for Wolles skyld, for ingen ulk har nogensinde lagt ham ned til dato. Hun er ræd på hollænderens vegne, for Wolles næver kan forvandles til levende smidigt jern. De er kendte fra Limfjorden til Lakolk.

Jo, de to gamle har snakket om Ilses hollænder på deres egen fåmælte måde, afbrudt af endeløse pibeback og de klirrende strikkepindes monotone musik. Wolle er mistænsksom og stødt, fordi hollænderen aldrig har aflagt et besøg i hans gæve og gæstfri hus, men altid har holdt „hemmelige“ stævnemøder med datteren. Og mor Stine har nu engang tabt hjertet til den smørblonde navigatør Ole og bærer ham som vordende svigersøn i hjertet . . .

Og nu er Wolle trukket i stadstøjet for at tale ud med Jan van Reyckens.

Hvad pokker, hvisker Rødtop til Verhaeren: Skal vi nu til at ha bamsen ombord? Den gamle dernede på lejderen ligner jo grangivelig en vaskebjørn! Skal vi ha transporter til Hagenbecks dyrepark?

Hold bøtte, mumler Verhaeren: Nu blir der brand i gaden. Det er far'en til pigen på Fanø. Han skal være stærk som syv bisonokser. Vi må hellere holde os klar til at hjælpe Jan, hvis . . .

Men Jan van Reyckens har ventet besøget. Den hollandske kløgt er beregnende og skaber nogle af verdens bedste skakspillere.

Det gir et lille ryk i Wolle, da den statelige kaptajn på *Het Gouden Zeevaard* pludselig står foran ham. De to havørne måler hinanden i et nu fra top til tå. Og der går et underligt skær af tilfredshed over dem begge, som vikinger, der møder jævnbyrdige modstandere før en tvekamp.

Wolle taler flydende hollandsk, og Jan har lært nogle danske brokker af Ilse. Han kan dog ikke bruge sætningen „du kysser dejligt“ i dette øjeblik . . . Med en håndbevægelse byder han skipperen fra Fanø ned i sin kahyt. Wolle kikker sig omkring og nyder følelsen af at være i et velbyggt skib hos en kaptajn med gode gulnede søkort fra Columbus tid til vore dage, med den historiske Maghellanrute indkrydset og Vitus Beringlinjen tegnet nordpå. Åbenbart ingen almindelig kufkaptajn, men en Sindbad Søfareren med vide horisonter. Den kaffepunch, kaptajnen stilfærdigt brygger, er også knaldende god og går lidt til hovedet; men samtidig løser den tungebåndet.

Det var altså detteher med min datter, begynder Wolle lisom lidt genert efter den hjertelige modtagelse: Hm . . . høm . . . jotak, en dråbe til! Tusind tak, det er en pokers kraftig kaffepunch . . .

Ja, De er jo Ilses far! smiler Jan, som om han møder et elskeligt fabeldyr for første gang.

Akkurat, fastslår Wolle: Det kan man ihvertfald

ikke komme udenom. Og som far har man jo et . . . hm . . . et ansvar.

Naturligvis. Ønsker De mere punch, skipper?

Jotak, en bitte dråbe mere. Tak. Tak. Jo, det var altså detteher med Ilse. Hun er for ung til at stå tilsøs med Dem, kaptajn! Hun er min øjesten. Jeg kan huske hende fra hun var så bitte som så, en hel Tommelise med lidt krøller ved ørerne lisom små . . . æh . . . lisom små grisekrøller . . .

Mærkelig, morsom sammenligning! ytrer Jan og stikker Wolle en kæmpecigar: Detteher er en ægte Hofnar, men i overstørrelse. Prøv den, skipper! Der er kun et par hundrede fremstillet, og jeg fik et par af direktøren for fabrikken. Knippelgod røgstang. Uhm!

Wolle patter lidt på den og føler et gådefuldt velbehag strømme igennem sig. Man lammes liså gelinde af al denne hollandske charme og gæstfrihed. Desuden er der noget ved hollænderen, som tar ham, noget dristigt og hårdt og muntert, noget af hans eget stædige stride stof. Allerede mens de to mænd nappes om Ilse, er der et lønligt kammeratskab imellem dem.

Denne røgstang minder mig om en nat i Calcutta, begynder Wolle, men tar sig i det, for det er jo ikke tid til at fortælle skrøner. Opgøret angående datteren er jo næppe nok begyndt endnu. Men hollænderen holder ham til ilden og anråber om at få nøje oplysninger om hin eventyrlige nat i Calcutta. Og Wolle fortæller . . .

Han er en glimrende fortæller, lisom de gamle vandrende sagafortællere i Island, et primitivt snakkegeni, når man først får hans tunge på gled. Og kaptajnen åbner for sit private grønne skab med de stærke eliksirer, den indiske yalu-yalu-vin og de giftige aperitiffer og de røde likører fra Toulon. Er det hans hensigt at drikke bamsen på pelsen? Hollænderen er ellers meget nøjeregnende med disse kostelige dråber i „medicinskabet“.

Wolle boltrer sig i beretninger fra skatteøen i Sydhavet, hvor det naturligvis var Wolle, som fandt de blinkende dubloner, til den store sagnagtige hvalfangarfærd i Nørdishavet, hvor det naturligvis var Wolle, der harpunerede kolossen i bølgerne, der blev røde som hyldesaft.

Hollænderen udtrykker undren, vantro, begejstring og alt, hvad der ellers stimulerer en god fortæller til fantastiske udfoldelser. Samtidig rækker han små glas med ravgylden cognac og cacaolikører til skipperen.

Men et eller andet steds i en krog af Wolles hjerne står det stadig fast, at han er kommet for at få klaret grejerne med kaptajn Jan van Reyckens. Og umotiveret vender han tilbage til sagens kærne.

Min datter bliver på Fanø, buldrer han og slår i bordet: Hun skal ikke være piratens prise. Vi har en dejlig dreng til hende, en rigtig Vestervovsdreng. Han hedder Ole og er lyshåret som lurmærket smør. Ham skal hun ha. Dælen drosme!

Spiller du kort? spør hollænderen gemytligt og slår ham på skulderen: Hvad om vi spillede om din datter? Så afgør Vorherre sagen med det samme!

Lad gå, griner Wolle.

Og så spiller de med snuhed og blind makker, så det ryger efter. Det er et spændende spil, fordi de begge to føler, at skæbnen er med til at blande kortene. Men skæbnen er drilagtig som pigen fra Fanø. Spillet blir uafgjort!

Jeg har en joker i baghånden, smiler hollænderen, da han bugserer bamsen ned af lejderen og følger ham hen til Fanøfærgen.

Da Wolle kommer hjem til mor Stine, er han frisket af havvinden. Han gir det udseende af, at han har haft et voldsomt lynknitrende opgør med kaptejn Reyckens.

Godt du ikke begyndte at slås med ham, bitte Wolle! sukker Stine befriet: Han kan jo trods alt ikke gøre for, at han er forelsket i vores Ilse. Men han er den første, som . . . som . . .

Og strikkepindene klirrer kvindehertets dæmpede alvidende melodi.

Jeg har haft et opgør med din far! fortalte Jan mørkt og mismodigt.

Jeg ved det, sagde Ilse dæmpet. Og der blussede noget rødt, lisom skamfuldt frem i hendes blege blomsterhud . . . hun så slet ikke så stolt ud som ellers!

De havde puttet sig bort i deres „yndlingsgryde“ i klitterne på øens vestside nær Sønderho. Ebben havde blottet revlerne, der var igrønne af „slik“, og som altid efter uroligt vejr havde Ilse fundet en ravklump indviklet i rødlig filtret tang på kysten. Allerede de romerske søfolk for årtusinder siden kaldte øen Gæsaria, glasøen, fordi de havde fundet dette gyldenbrune stof på stranden . . .

Jeg bøjer mig for din gamles hårdkogte krav, fortsatte Jan og brændte anklagende sine øjne, der nu var mørke som sand efter regn, i hendes inderste, så hun vandede sig.

Nå, bemærkede hun og prøvede at gøre stemmen ligegyldig. Men Jan opfattede dens svage skælven og triumferede hemmeligt. Kun en kvindelil trods alt . . .

Jeg rejser imorgen, fastslog han hårdt. Og det er din egen skyld, at vi skilles på denne måde!

Jaså . . . hun kiggede bønligt på ham: Men hvorfor gøre afskeden så pinlig? Så tragisk . . . den slags hører hjemme i filmene i Nordby biografteater . . .

Og du vil vente på din Ole? Han skriver jo aldrig til dig.

Han tænker på mig, svarede hun stille og trist: Jeg kan mærke det.

Såh. Kvindelil, din tro er stor . . . spottede Jan: Vil du med mig i de romantiske drømmende fuglekøjer?

Har ikke lyst til noget, mumlede Ilse rådvildt og bøjede hovedet ned mod sandet. Det trak i hendes skuldre, forræderisk.

Vil du gøre mig en allersidste glæde? spurgte han blidt og kyssede hendes nakke lige under ørekrøllerne.

Naturligvis, hviskede hun træt og rettede sig op igen. Hun så ud over det endeløse, briseglitrende hav, som om hun ventede en frelsende engel, der kunde løse livets sværeste og sødeste problem for pigen på Fanø . . . men kun mågerne duvede derude med bløde lyttende vingeslag.

Vil du tage med over på mit skib og gi det din sidste hilsen med på vejen? spurgte han: Det ville være godt for mit sind, om du havde gæstet min kahyt, hilst på mit mandskab, spredt din lyse aura om min flade sorte kuf . . . bare det at ha haft dig ombord ville lisom smitte af på dækket og sejlene og tovrullerne og kedsommeligheden . . . jeg vil døbe skibet om til Ilse . . .

Hvortil skal jeg besøge jer ombord?

Bare to timer. Vi drikker thepunch sammen, og

så går du fra borde . . . vil prinsessen af Fanø bære mig med sit besøg?

Måske, svarede hun tøvende.

Har du ikke tillid til mig? råbte han barsk: Vil du ikke gi mig dette sidste solskinsminde med fra Danmark . . . du, som nægter mig alt!

Jo, svarede hun og tænkte: ingen ved, om jeg nogensinde ser ham igen . . . han, der kom så stærk og krævende og klog derude fra de sporløse vande og snart igen er skjult bag tågekappens flige. Jan den hjemløse.

Jo, jeg kommer! tilføjede hun søvngængeragtigt: Men hvad er det mon for en stor fremmed fugl derude?

En havørn, smilede Jan: Og den holder sikkert en spurveunge i sine kløer.

Ilse's gæstespil på *Het Gouden Zeepaard* fik et uventet glansfuldt forløb. Man kunne næsten sige, at det blev en succes, hvis det ikke lød så banalt.

Hun havde smagt på kokkens malaj-suppe, og hun havde gjort det så fortryllende og henrykt, at han begyndte at sno overskæggets knivskarpe spidser i den tyrketro, at han havde tilberedt verdens ottende vidunder. Hun havde lyttet til Rødtops tossede beretnin-



Wolle pattede lidt på sin „Hofnar“.

ger, som om hun mødte baron von Münchhausen for første gang og troede på enhver af hans fabler, og hun havde rusket ham i rødtoppen og spillet lidt forelsket i ham for at drille Jan. Hun havde leget med den sorthvide skibskat fra Amsterdam, og hun syntes, det var den blødeste silkekat, hun nogensinde havde strøget over nakkeskindet. Tænk, at den kendte Amsterdam, diamanternes og kanalernes by, ud og ind, havde gemt sig i grachternes pramme og bag sildekonernes tunge ternede skørter . . . og den smøg sig ind til hende og knurrede kælent. Og Jan havde med stolthed vist hende de nye solide storsejl, som han havde byttet sig til hos en skipper i Esbjerg, og hun havde delt hans glæde over skibet fra last til rå. Som sømandsdatter forstod hun næsten pr. instinkt, at Jan var en knagende klog gut, når det gjaldt at rigge en skude ud for de lange ruter. Alt her var gedigent hollandsk havstof som han selv. Og Verhaeren, det galante pindsvin, havde givet hende parfumerede russiske cigaretter. Disse mutte pirater behandlede hende næsten som en dronning, svøbte hende i et umærkeligt velvære, som var lunende og betryggende. Hun blev næsten glad, selvom . . .

Men det morsomste af det altsammen var dog kaptajnens kahyt! Nå, sådan boede altså Jan, når han var den store strenge diktator på skibet! Møblerne mindede om et borgerhjem i Amsterdam, og han sagde, det var ting fra hans barndoms rede, det gamle skipperhus ved kanalen. På det tunge egetræs skrivebord stod et billede af en meget mild og myndig kvinde med sølvgråt hår og øjne, som om hun så på dem lyslevende. Jans mor. Et sagamenneske, det kunne man se med det samme.

Hun skrev vers, sagde Jan dæmpet og tilføjede lidt efter: *Gode vers!*

Han viste hende skibskistens brogede indhold: souvenirs fra alverdens lande, regnbuefarvede fuglefjer, aztekiske smykker, som var skabt af mestre for årtusinder siden, og østerlandske billedbøger og udskårne stenguder med indiske buddhamaver. Sikken et rodsammen! Ilse fik lyst til at gøre rigtig orden i denne „antikviksbutik“, som hun leende kaldte den. Men de vældige søkort på væggen talte nutidens sprog, for de var afmærket med knappenåle på de ruter, Jan havde befaret.

Du har jo været hele kloden rundt, sagde hun undrende.

Tre gange, nikkede han: Jeg befandt mig bedst i Caracassa. Der var pigerne ikke så stædige som på Fanø.

Hendes ansigt mørkede et nu.

Har du taget mig herover for at ærte mig? spurgte hun kækt.

Tværtimod, svarede han dueblidt: For at gi dig et godt indtryk af en bussemand på falderebet.

Han var i et ejendommeligt, næsten perlende festhumør, og det ærgrede hende. I går havde han været bedrøvet og oprevet, fordi de skulle skilles. Nu var han åbenbart grebet af rejsetimens rus, af opbruddets

foryggende fest, det ukendtes kalden. Hun kendte denne sømands-stemning lige før de høstlige stordræt eller sydtogterne. Hjemmets magt er lun og liflig; men for en fuldblods sailor er der intet som falderebets stunder, hvor han ser de vante grå kyster synke og pejler eventyrets kiming med alle muligheders skyflugt. Betød havet og de fjerne riger da mere for ham end hans Fanø-brud . . . trods alt?

Det var, som om Jan gættede hendes tanker.

Søde frøken Stivnakke, smilede han: Jeg har kæmpet den største Jakobs-kamp i nat. Skulle jeg svigte min rheder, min besætning, mit medfødte job for at stride videre med din egenvilje? Mon det ikke er en bedre kur for dig, at jeg forsvinder sporløst? Så får du stunder til at mindes vore vandringer derude på de grønne enge mod nord . . . hvorfor har du ikke en buket vilde blege blomster til mig på falderebet?

Jeg har noget, som er bedre, svarede Ilse vemodigt: Ravklumpen, jeg fandt igår efter højvande . . . den skal være din amulet på de lange rejser. Jeg har sat en tynd kobbersnor i den, som vi havde hjemme. Værs'god, Jan!

Jeg vil lade dit navn gravere i den. Tak, Ilse!

Kokken serverede et let måltid for dem. Han havde gjort sig særlige anstrengelser. Små muslingeskaller med franske pikanterier og en fiskeret, som selv kongen af Monaco måtte misunde dem. Rosa hummersauce og en pighvar som paradiset.

Jan skænkede galant i Ilses lille krystalglas med de fine ciseleringer.

Glasset er fra Venedig, lo han: Ærlig og redelig stjålet lige ud af Dogepaladset.

Fy, skam dig!

Vi pirater gør sommetider ting, som ikke er så pæne! indrømmede han og simulerede skamfuld: Men likøren er fra et kloster nær Toulon. Og den er både købt og betalt med fem røde alterlys til sortebrødrene. De påstår, at den er gjort efter en ældgammel opskrift! Den pige, som drikker den, er forkoglet og må lyde mands vilje, hvadenten hun vil eller ej . . .

Skål! hilste Ilse: Den virker nok kun på sydens kvinder.

Men deri tog hun fejl, for hun blev mærkeligt salig og søvni af den lysgyldne drik. Hun bad om mere, og Jan tændte levende lys på bordet. Hun fik en uvirkelig følelse af, at hun kendte denne kuf fra fjerne tider . . . lisom bag syv slør . . .

Mine folk kan godt lide pigen fra Fanø, sagde Jan: Og hvad synes du om dem?

Storartet, mumlede Ilse.

Rødtop? Han kan vel nok svovle nogle gevaldige skrøner af sig . . .

Pragtfuld, mumlede Ilse, mens hendes lyse lokkehoved sank mod bordet. Det var dog besynderligt, så træt hun blev af den likør . . . mon der alligevel var noget om det med de sortebrødre . . .

Var det Franciskanermunke? mumlede hun.

Nej, svarede Jan og dækkede hende nænsomt til

med et storblomstret silketæppe: Det var munke af Morfeusordenen.

Men Ilse hørte ikke hans underlige ord. Hun var allerede vugget bort i drømmelandet og sad på en blomsterspættet høj på Fanøs nordspids.

— — —
Ilse løftede sit søvndrukne hoved fra puden med de blå frynser og rystede forundret de blonde lokker. Hvor var de rødtærmede gardiner, som solen strømmede ind igennem i hendes gavlværelse i skipper Wolles lange, lave Fanøhus? Hvor var de kulørte ugebladsbilleder, som hun havde klistret op over kommoden med de tre ben?

Hvor i alverden var hun henne?

Langsomt, som gennem en hætte af tåge, genkendte hun Jans kahyt. Nåh, så var hun altså bare faldet i søvn på grund af likøren . . . men hvad måtte far og mor dog tænke, når deres lille pige blev så længe borte? Nu måtte hun skynde sig hjem, men først skulle Jan ha sig en ordentlig omgang, fordi han ikke havde vækket hende. Han havde jo lovet at følge hende til Fanøfærgeren kl. 11 og sørge for hjemfarten. Var han ikke det æresmenneske, som han foregav? Man hørte dog ellers altid om hollænderne . . .

Men hvad var dette?

Hun rejste sig pludselig lysvågen op i sengen.

Skibet gyngede jo under hende.

Tilmed i kraftig søngang!

Hun foer op af sengen og trak i kjolen som et lyn. Så løb hun barfodet ud på dækket.

En ubeskrivelig måben gled over hendes smukke ansigt.

Henne ved rattet stod en bredskuldret, mejslet mand i olietøj. Hans ansigt var som skåret i sten, og hans hvasse øjne pejlede horisonten rundt. Han lignede en statue.

Storsejlet spilede kridhvidt af en frisk havvind. Bølgerne skummede højt og vildt om skibet, som duvede stærkt. En fossende kølvandsstribe agterude. Forude et par skrigende grå fugle og et endeløst rum med en solbræmmede skyflugt.

Rødtop var i færd med at spule dækket. Han løb hen til hende med en cigaret, men hun skubbede ham rasende til side.

Verhaeren kommanderede med folkene henne ved lastrummet. Han hilste hende ironisk og galant godmorgen!

Hun måtte holde sig til masten et øjeblik. Alting snurrede rundt for hende. Detteher var dog et nummer for frækt . . . kidnappet! Hun havde aldrig hørt noget

lignende. Den slags skete jo kun på de dårlige films i Esbjerg . . . dem, som Nordby Bio ikke engang gad forevise!

Så løb hun hen til Jan ved rattet og — knaldede ham en ørefigen.

Bravo, smilte han: Pigen fra Fanø har temperament.

Hvad bilder du dig ind, din . . . din pigerøver . . . din . . . din . . . djævel!

Der kom pludselig liv i statuen. Med en hånd, der mindede om levende jern, og en urokkelig myndighed, som var en arv fra gamle hollandske skipperslægter, drog han hende ind til sig.

Du sagde, at sådan en pige som dig kunne kun tas af en ægte pirat! sagde han dæmpet og triumferende: Og nu er kuppet altså sket. Piraten har krævet sit bytte.

Hun så lynsnart op mod ham med sine solspillende blå øjne. Hans gråblå blik, blikket fra de bundløse kiminer, mødte hendes mørkt og magtfuldt.

Du . . . Du . . .

Hendes stemme var en lille forelsket piges, mens hun puttede sig ind til ham.

Han kysede hendes perlehvide nakke lige under ørekrøllerne. Så sagde han muntert:

Vi sender radiohilsen til dine forældre. Pastor Reymichje venter os i Amsterdam!

Pastor Reymichje . . . spurgte hun undrende.

Vi befinder os ikke midt i en sørøverfilm, fastslog Jan: Vi gifter os og bliver lykkelige. Jeg vil ha pigen fra Fanø med mig som min kone kloden rundt.

Hun tænkte et øjeblik på den riflede sandkyst på Fanø, kysten med barndommens silkefineste sand, hvor hendes små fødder havde løbet allerede i barndommen, kysten, hvor den slørgrå sandflugt og den uophørlige brænding slettede alle spor. Skulle hun aldrig mere se den igen i blændende solglans eller optrækkende uvej? Hvad ville blomsterne og alferne og lynglandet sige, når pigen fra Fanø aldrig mere kom tilbage til dem? Var hun ikke eet med selve det transparent sølvlys over øen? Nu sank hendes verden mod vest som et Atlantis i bølgerne . . .

Men Jan læste hendes tanker.

Fanø er allevegne, svarede han dæmpet: Allevegne, hvor to mennesker elsker hinanden enkelt og inderligt.

Og evigt, smilte hun og strøg ham over det brune buskede hår: Nu forvandler jeg mig, Jan. Jeg er ikke mere pigen fra Fanø. Jeg er fru Ilse van Reyckens, borgerkone fra Amsterdam! Og mit hus flyder på alle verdens vande.

AFLØSNING

En skitse af OTTO LUDWIG

Det blæste ret kraftigt, og havnevandet, der for lang tid siden havde boltret sig på større scener end denne, prøvede at spille op til krigsdans. Men det blev kun til nogle små, komiske spjæt. Gamle s/s „Ingegerd“ kunne ikke lade være med at smile. Men det skulle hun aldrig have gjort, for som en hævn trykkede bølgerne hende brutalt ind mod bolværket, så det knagede i hendes knogler.

Grim, udslidt og forladt lå „Ingegerd“ og ventede på døden. Der var ikke meget tilbage af den make-up, som før i tiden havde kunnet skjule hendes værste rynker. I lang tid havde ikke en eneste interesseret sig for hende. Hun følte sig meget ensom. Hvis hun endda blot havde kunnet få sin grav på havets bund! Men hun var sikker på at skulle ende sit liv for bødlernes ubarmhjertige, sejgpinende værktøj.

En dag fik hun selskab. En meget vigtig dame med en selvsikker rejsning blev bugseret gennem broen og havde kurs lige mod „Ingegerd“. Hun kom øjensynligt lige fra værftet og vidste endnu ikke rigtigt, hvordan hun skulle føre sig. Vitalitet, men også hovmod udstrålede fra hendes flotte skikkelse, og der stod en odeur af ny maling omkring hende. Ih, hvor hun kostede med bugserbådene!

Hun hed „Marilyn“. Ikke så mærkeligt, forresten. Det skulle ikke undre „Ingegerd“, om rederen havde tænkt på den yppige filmstjerne Marilyn Monroe, da han skulle vælge et navn til denne skønhedsåbenbaring af et skib. Uden at se hverken til styrbord eller bagbord gled den fine dame med en skidtvigtig mine lige forbi den gamle damper. Pludselig gav hun et par hvin fra sig med sirenen. De betød på skibenes eget sprog så meget som: „Så pas dog på, I fordømte små havnesjovere, at I ikke bringer mig for tæt ind på den gamle, afskyelige heks!“ Bugserbådene svarede ikke, men anbragte hende med overlegen ro lige foran „Ingegerd“.

Først da bugserbådene var forsvundet efter at have demonstreret deres kræfter ved med deres køl-

vand at trykke „Ingegerd“ ind mod bolværket, hilste den gamle, affældige dame goddag.

„Marilyn“ vidste næppe, om hun ville svare, men den øde kaj og stilheden ved den blev hende efterhånden for trist, og så gav hun sig til at prale af sin stærke, spillevende organisme — en hypermoderne diesel-motor, som kunne bringe hende op på en fart omkring de tyve knob. „Ingegerd“ tænkte med vemod på sin ungdom, hvor hun under gunstige vejrforhold og med fuld steam på kunne svinge sig op til 12 knob. Men det var mange år siden!

„Marilyn“ fortalte videre, at hun skulle ligge et par dage for at vente på besætningen for derefter at stå ud på en rejse næsten jorden rundt. Hun var sikret arbejde langt ind i fremtiden. Da hun havde pralet tilstrækkeligt længe, bad hun overlegent „Ingegerd“ fortælle sin historie. „Ingegerd“ havde ikke noget imod at genopleve sit lange liv i erindringen og begyndte at fortælle:

„Se, da jeg kom til verden, unge dame, var jeg efter datidens mode ligeså fin som du, — og måske også lige så indbildsk! Men livet har lært mig et og andet, og jeg ved, at turen også kommer til dig. Engang, hvis havet altså skåner dig så længe, og hvis en fordægtig u-båd eller mine ikke sender dig til bunds, vil man også le ad dig.

I min pure ungdom havde jeg nok at gøre, og jeg har besøgt alverdens havne. Jeg har set mange mennesker — usle „havnehajer“ og dygtige søfolk. Jeg har kendt fandenivoldske styrmænd, som på deres første tur som skibsdreng om bord på mig krammede hele deres sjæl, deres sidste måltid og al deres galde ud over min lønning. Jeg har oplevet „the seven seas“ i al deres vælde, og flere gange har jeg været lige ved at gå ned med mand og mus.

Jeg har også oplevet to krige. Under den første indtjente jeg masser af penge til min reder, som til gengæld ikke sparede på sminken til mig. Jeg har bragt masser af livsvigtige varer til landet og til gengæld kun fået skældsord fra landkrabbernes side,

når de måtte vente, mens jeg gik gennem broerne. Jeg har også set stolte træskibe med hvide skyer af sejl gå ned omkring mig, og jeg har følt sulten nage i mit indre, når kullene var ved at slippe op på lange rejser.

Ved at høre tale om sejlskibe blev „Marilyn“ pludselig meget interesseret. „Passer det? Jeg mener, har du virkelig set rigtige sejlskibe? Jeg hørte riggermesteren på værftet tale om de her windjammers. Hvordan var de egentlig? Når det kommer til stykket, så var de vel nogle elendige kasser?“

„Jeg har set mange sejlskibe i mit lange liv,“ svarede „Ingegerd“ med et suk. „En sømand, som har set disse havets stolte betvingere, vil overhovedet ikke værdige dig og din slags et blik. Jeg slæbte en gang rundt på et ungt tosehoved af en styrmand, som ikke kunne se et skørt i havn, uden at han stormede efter det, og jeg havde en skipper fra sejlskibenes tid, som havde det på omtrent samme måde. Men det var noget større og skønnere end skorter, der gjorde ham tosset. Hvis han så en sejler i horisonten, var øjnene gudhjælpemig ved at trille ud af hovedet på ham. Selvfølgelig blev jeg til at begynde med lidt skinsyg, — men det gik over. Man hører forresten tit de tobenede gøre sammenligninger mellem os skibe og deres forvante kvinder. Der er dog et punkt, hvorpå sammenligningen mellem et sejlskib og en køn, ung pige absolut ikke passer: Ser du, jo færre „klude“ et sejlskib har på, jo mindre interesse har det for et par mandfolke-øjne! Et sejlskib skal helst ses med alle sejl sat.

Og som de kunne løbe disse sejlskibe. Før jeg fik astma, havde jeg mangan en spændende dyst med sådanne skibe. I god vind måtte jeg med skam at melde tit give op, for sejlskibene kunne under gunstige vindforhold drives op på en fart af 16-18 knob. Tænk på, hvad det koster af olie at få dig til at løbe så hurtigt! Sejlskibene levede faktisk af luften alene.

Du kan måske være heldig at træffe på enkelte sejlskibe på dine fremtidige rejser, men lad dem ikke bluffe. I ni af ti tilfælde kan du bide dig selv i stævenen på, at der gemmes en elendig diesel-motor i deres indre! — Undskyld det med motoren. Jeg ville ikke sære.

Vi dampskibe gjorde det koldblodigt af med sejlskibene, og nu er I motorskibe godt på vej til at udrydde *vor* race. Menneskene er udspekulerede, og hvis de ikke forinden sprænger sig selv og hele kloden i luften, vil I møde jeres banemænd i form af atom-skibe eller lignende djævelskab. Nu har vi dampskibe i over hundrede år slæbt os rust og andre uhelbredelige sygdomme til for menneskenes skyld, og så er man ved at gøre os til antikverede museums-

genstande. Utak er verdens løn, — også i den del af verden, der er våd!

Kun een gang i mit liv er jeg blevet tiljublet af landkrabberne. Det var i begyndelsen af den sidste krig, da København på grund af isvinteren skreg på brændsel. Jeg stred mig i samarbejde med isbryderne frem gennem isen og bragte varme til mange hjem.“

„Marilyn“ knejsede i de krappe søer og sagde: „Ja, jeg tror nu ikke, min reder vil finde på at bruge mig som almindelig kulslæber!“

„De tobenede væsener kan finde på alt,“ svarede „Ingegerd“ med et suk. „En dag har din reder mange skibe, der er bedre og stærkere end du, og så sælger han dig, som var du en slave. Og der kan komme slemme tider for skibsfarten, hvor det slet ikke kan betale sig at lade dig sejle. Så bliver du for en tid lagt op i havnens stinkende og grumsede vand for at vente på bedre tider.“

„Det tror jeg ikke på,“ svarede „Marilyn“ overlegent.

„Du vil komme til at sande mine ord. Så vil din sminke skalle af. Din make-up vil flyde ned af dig, så du kommer til at ligne en af havnens afdankede løse fugle. Men nyd du kun din ungdom. Livet vil også bringe dig glæder. Jeg har hørt maskinfolk og dæksbesætning bande mig ned til David Jones, når jeg har rystet dem øre i hovederne under en storm, men vel i havn har jeg så hørt dem lovprise mig som handelsflådens bedste tramper. Søfolk er nogle mærkelige tingester. De kan være højroastede og forbande havet, men de kan også være sentimentale, og når der efter en svær tid atter er kommet liv i havnen, er de mødt troligt op igen. Først og fremmest for at få mad i skabet derhjemme til madammen og rullingerne, men også fordi de faktisk ikke kan undvære søen.

Men man bliver træt med årene. Hjertet slog uregelmæssigt i mit bryst på de sidste ture og fik maskinfolkene til at bande påny og rive sig arrige i håret. Bagefter har de dog godt kunnet rose min gamle, hæse dampmaskine på bekostning af diesel-motorerne, hvis larmende banken ikke levner dem søvn om natten. Jo, jeg har skam oplevet noget og har følelsen af at have udført et godt stykke arbejde.“

„Og nu venter du altså på dødsdommens fuldbyrdelse?“ sagde „Marilyn“ med en let gysen.

„Ja, vi gamle piger må jo lade livet for at give stål til alle I nye. Måske kommer mine knogler atter ud på søen, men først må jeg lide en pinefuld død. Det er forresten mærkeligt, sådan som man behandler os skibe. Vi kommer til verden under festivitas og hurraråb, hvor der ikke spares på champagnen og de store ord. På prøveturen tales der igen, og aviserne bringer omtale med billeder af os. Jeg har selv

set sådanne aviser flyde rundt i havnen mellem æbleskrog, ituslåede whiskykasser, tomme flasker og andet affald. En avis har et endnu kortere liv end et skib, men når den har gjort sin pligt, glider den ligesom havets betvingere hen i ubemærketheden — hvis den da ikke ender i kakkellovnen eller under vore kedler! Men vor start er altså fest og glæde. Hvad er enden på det hele? Ligegyldighed og ubemærkethed! Jeg tør vædde mine sidste kul på, at der ikke vil være en eneste til at hilse mig farvel, når jeg for sidste gang glider fra kaj. Ingen føler grund til at sige mig tak.“

„Rent bortset fra, at jeg ikke har brug for dine fordømte kul, så synes jeg, at du er lidt for sentimental,“ sagde „Marilyn“.

„Det vil du også blive. — Under den sidste krig var jeg så heldig at befinde mig uden for spærringen og var med til at genvinde friheden for Danmark. Igen så jeg mine kammerater segne omkring mig og følte de tyske Stukas' projektiler gennemhulle mine redningsbåde og mit dæk. Men jeg slap gennem alle konvojerne og selv gennem helvedet ved Frankrigs kyst på D-dagen. Mange af besætningen fik medaljer og en overdådighed af „sildesalat“ på brystet. Men hvad fik jeg?!“

I nogen tid lå de to skibe uden at sige noget. „Ingegerd“ havde atter fået et tryk ind mod bolværket, men var for stolt til at sukke. Så sagde hun: „Nå, jeg vil ikke tage modet fra dig, unge dame. Jeg vil tværtimod ønske dig held og lykke og håbe for dig og dine medsøstre, at folk i land vil få større

forståelse af skibsfartens betydning, end de havde i min tid.“

I det samme så de broen åbne sig, og to bugserbåde pløjede sig lystigt frem gennem havnen. „Ingegerd“ følte, at nu var klokken slået for hende. Og hun havde ret. Folk gik i land fra bugserbådene og gjorde hendes trosser los, og så slæbte man af med hende. Trods øjeblikkets alvor kom „Ingegerd“ til at tænke på de små bådes mangeartede job. Det ene øjeblik var de skibenes fødselshjælpere og det næste deres ligbærere.

„Marilyn“ så undrende til. Hun følte sig ikke mere så selvsikker. Men pludselig nejede hun lidt med stævnen, og idet „Ingegerd“ kom på ret kurs, hviskede den unge dame: „Nu skulle du egentlig af med dine kul!“

„Ingegerd“ forstod straks, hvad hun mente. For ude på molehovedet stod en gammel mand og fulgte hende bedrøvet med øjnene. „Ingegerd“ genkendte ham som en af de fyrbødere, der i tidens løb havde skovlet tonsvis af kul på hendes fyr, havde bandet over hende, hvisket ømt til hende for at få hende til at holde pusten eller steam'en, om man vil — kort sagt fulgt hende gennem tykt og tyndt.

Det begyndte at regne, men alligevel blottede manden i ærbødighed sit hovede for sin gamle veninde. Måske følte han, at han selv om kort tid ville komme ud på den sidste rejse til det ukendte.

„Marilyn“ kunne overtage vagten på de syv have. Hun følte en stor tåre glide ned ad sin bov, — eller var det måske kun regnvandet?



Det gynger, men synker ikke

Foruden vore dagligdags venner og bekendte i den lille by norden for Port Lincoln havde vi to trofaste venner i bugten Tumbay Bay. Den ene var en stor modbydelig blæksprutte, der havde sit tilflugtsted ude ved et vrage ved Tumbay Bay Island. Den anden var en ligeså kæmpemæssig haj, der bestandig svømmede rundt om molen for at se, om ikke der skulle falde lidt af, når rutebådene fra Adelaide lagde til.

Spurgte man gamle havnemester Jeffries om disse to „sørøvere“, så påstod han, at de havde huseret der i de 21 år, han havde fungeret i Tumbay som havnemester og sagde, at de gjorde ikke en kæft fortræd, men var derimod lige så tamme som en huskat og kunne mades med hånden. Det var jeg imidlertid ikke sikker på. En nat var vi fire mand ude for at trække vod over en flodmunding der havde sit udløb i nærheden af Tumbay Bay Island. Det var ret mørkt den nat, så vi måtte føle os frem i vandet. Vi kunne vade i hoftehøjde sværs over flodmundingen. To af os gik foran med voddet og to bagefter. Pludselig skriger en af de forreste „gevalt“ og forsvinder, men kommer dog op lidt efter og iler mod flodbredden. Vi fulgte ham, han var ligbleg og rystede over hele kroppen. — Han kunne ikke sige noget de første minutter. Da vi endelig fik det ud af ham, fremstammede han, at for det første dumpede han i et dybt hul, og for det andet havde noget, ligesom en slimet og knudret arm, forsøgt at omklamre hans ben.

Vi var ikke i tvivl om, at det var gamle „Ginnie“, som vi havde kaldt blæksprutten.

Hvad angik hajen, „Sir George“, da kendte jeg ikke mere til dens fredelige hensigter end dette: En varm sommerdag, da en svensker og jeg gik en tur på molen, fik vi lyst til en dukkert; men da jeg selv havde ny, blå jakke og nystrøgede, hvide benklæder på, betænkte jeg mig; dog, uden jeg vidste af det, var svenskeren på hovedet i „badekarret“. Jeg stod et øjeblik og iagttog ham, da jeg fik øje på en sort rygfinne ca. 100 yards borte. Jeg råbte til ham, at „Sir George“ kom. Pludselig skyder den en voldsom fart mod molen. Svenskeren klatrede op på en af brovangerne; det var i sidste øjeblik. I det samme piskes havet til skum af



hagen, lidt efter svømmer den nonchalant videre, og har sikkert følt sig skuffet.

Et par dage senere holdt vi råd. Det var lige op til juleaften. Her blev vi enige om, at nu skulle det være slut med vore to gamle, trofaste venner. — Vi havde nemlig også „Sir George“ mistænkt for noget andet: En dag med kastevinde gik byens chemist, Mr. Williams, ud i sin lille sejlbåd og krydsede vel mod øen. Båden kærtrede, men blev bjerget igen, Mr. Williams så vi aldrig mere.

Vi besluttede under mødet at gå på jagt efter disse to gavtyve, og det blev på „Boxing day“, der er helligdag og svarer til 1. juledag her. Smeden Harris lavede os en stærk harpun og en smedet hajkrog. Vi mente ved disse midler at kunne få gjort en ende på disse to „gespenster“.

Vi startede 1. juledag, endnu inden solen var fremme. Turen gik først over til øen, hvor vraget lå. Vraget var, eller havde været en kombination af sejlbåd og færge. Den havde tilhørt gamle Barnes, som indtil han gik nedenunder og hjem med den, havde tjent en ekstraskilling ved at sejle udflugtssøgende fra fastlandet over til øen. Øen var på størrelse med Saltholm, ubeboet; men lå ellers hen til ingen nytte, endskønt jorden var god til agerbrug, fåreavl eller lignende.

En dag havde Barnes netop sat et selskab i land på øen, da han kom ud i en kraftig strømhvirvel. Denne forårsagede, at båden snurrede rundt, fik løningen under vandet og gik ned.

Barnes så vi ikke noget til, men vi havde vore anelser, selv om de, som det viste sig denne jul, var forkerte.

Da vi ankom til øen, gik vi straks i land for orientering og kunne da tydeligt se vraget med styrbords side oven vandet. Som vi gik på bredden, iagttog vi en masse småfisk, som i største hast søgte tilflugt i vraget. Der måtte være noget, der jagede dem! Det skulle vel ikke være frk. octopus? Vi gjorde øjeblikkelig vor båd klar, gik i den, og stødte forsigtig fra stranden, ud mod vraget, hvor vi så i al stilhed fortøjede. Alle mand var instrueret om ikke at tale eller lave unødigt støj. Vi sad som på nåle det meste af en time. Det eneste, vi foretog os, var at kaste et par „squids“ (små hvide blæksprutter) ud som lokkemad. Desuden havde vi medbragt den herligste fårekølle, hvilken vi firedede ned på bunden, lige under os. — Det varede ikke længe, inden vi et stykke borte fik øje på en mørk skygge, der langsomt bevægede sig hen imod os. Det var „Ginnie“, og jeg troede minsandten, at Jeffries havde ret, da han påstod, hun var tam.

Den var nu kun ca. 10 yards fra båden. Om den har anet uråd ved jeg ikke, men den forsøgte med en af sine 8 lange, modbydelige fangarme at rive køllen til sig. Vi manede linen med lokkemaden rundt stævnen, således at vi kunne hale køllen helt under vort fartøj. Det hjalp; nu kom den nærmere. Den var så nær, at den med en af sine arme kunne have omklamret bå-

den. Da den var så nær, som vi ønskede det, gjorde vi harpunen klar. Jeg glemmer ikke det øjeblik, jeg stod med harpunstagen. Da vendte „Ginnie“ blikket op efter, ondsksfuldt lyste øjnene. Så stødte jeg til med en sådan kraft, at det var et under, jeg ikke gik udenbords. Jeg ramte den lige imellem øjnene, og øjeblikkelig farvedes vandet både rødt og sort.

Der udspandt sig en voldsom kamp. „Ginnie“ forsøgte flere gange at vælte båden. Vi kastede los fra vraget og roede ind mod øen. Til sidst var „Ginnie“ udmattet og lod sig slæbe på land. Her parterede vi den, da det kun var vor hensigt at tage tentaklerne (fangarmene) med hjem.

Da det nu var laveste vandstand, hvormed vi kunne se ca. halvdelen af vraget indvendig, besluttede vi at undersøge det nærmere, nu da vi var her. Vi fik bjerget forskellige ting derfra såsom tekedel, bøger, nogle tallerkener og kopper, altsammen intet værd; men det vigtigste var dog resterne af gamle Barnes. Hans kranie og en del knogler lå og skvulpede frem og tilbage i vraget. Vi fik bjerget så meget, det lod sig gøre, for at vi kunne give ham en ordentlig begravelse. Det tog os ikke lang tid at få disse rester bisat, og vi besluttede så at komme over senere og plante nogle blomster på gravstedet.

Vi samlede nogle rester af „Ginnie“ og begav os på vej mod molen. Jeg selv sad ved roret, da en af mine venner udbrød, „now then, there he goes“; og ganske rigtigt. Vi blev eskorteret af „Sir George“. — Nu eller aldrig, tænkte vi. Fat i hajkrogen med sin 6 fods forfang af jernkæde. Et squid blev gjort fast på hver side af krogen, der derefter firedes ud i kølvandet.

Vi sagtnede farten, og det varede ikke længe, inden der var „bid“. Kampen blev ikke slet så voldsom, som tilfældet var med „Ginnie“. Vi sejlede kalorus træ, men vi var det ikke mindre.

Det siger sig selv, at der var „piger på kajen“, da vi ankom; men selvfølgelig også mænd.

Nogle uger senere var skelettet af „Sir George“ udstillet i Bill Schreibers have (det var under krigen 1914-18) og han tog entré for at se skelettet. Pengene gik til et godt formål, nemlig „Røde Kors“.

Det var en søndag formiddag nogen tid efter, vi roede ud til Tumbay Bay Island. Vi havde nogle smukke planter med, og den skotske præst, Reverend Mac'Intosh, havde anmodet om at komme med over for at indvie graven. Tillige medførte vi en smukt malet tavle, der skulle anbringes på Barnes grav. — Mac'Intosh holdt en kort tale, bad en bøn medens vi blottede hovederne. Derefter anbragte vi tavlen med påskrift

I. D. BARNES

b. — 18- d. — 1914

Fluctual nec mertigur*

Det sidste var nemlig navnet på hans skib, som han gik ned med.

* Det gynger, men synker ikke.



Maleri af Fr. Landt

Norsk bark bak for lods

produktion: Brdr. Berentzen

Fr. Landt 1851

