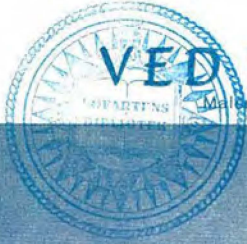




# VIKINGEN

.1,50  
januar

65,905  
Vi 415  
65831

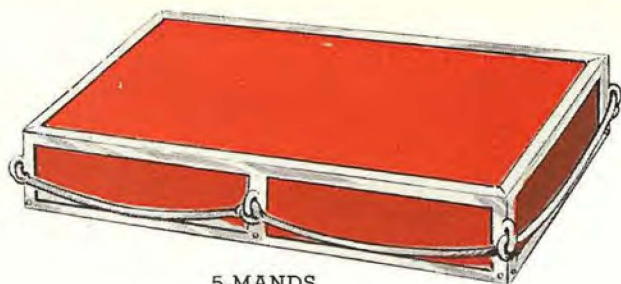


VED VÆRFTET

Værft af V. QVISTORFF

1954 - nr.  
31. årgang





5-MANDS

Dimensioner..... 110×55×15 cm

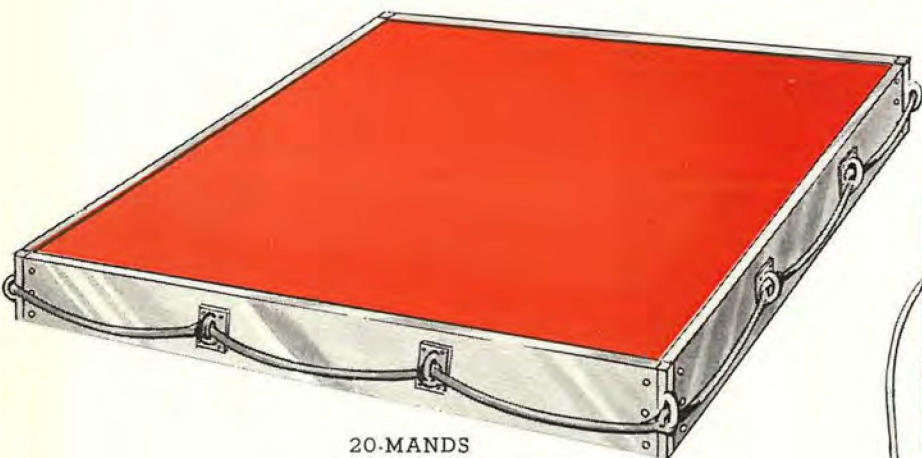
Vægt..... ca. 13 kg



10-MANDS

Dimensioner..... 110×110×15 cm

Vægt..... ca. 25 kg



20-MANDS

Dimensioner..... 165×140×15 cm

Vægt..... ca. 36 kg

## „MERMAN“ PLASTIC FLYDEMIDLER

Disse Flydemidler er fremstillede af Polystyrol, betrukket med rød P.V.C. belagt Bomuldsdug og forsynede enten med galv. Vinkeljærnsrammer eller Sider af 3 mm søvandsbestandigt Aluminium.

De er saaledes massive, og vil, næsten uanset hvor meget de maatte beskadiges, bevare deres Opdrift.

De er lette, og kræver kun ringe Vedligeholdelse, og stuver godt.

Flydemidlerne leveres i de viste Standardstørrelser, men kan iøvrigt leveres i alle ønskede Størrelser.

## „MERMAN 2“ REDNINGSVESTE



**MARITIME PLASTIC CO. LTD.**

CORT ADELERS GADE 8

KØBENHAVN K

TELEFON MI 1557 - C. 14.419

TELEGRAM.-ADR.: „MARIPLAST“

Fremstillede af Plasticimpregneret Glaslærred med Opdriftsmateriale af Polystyrol, forsynede med Nylonliner og belagt med fluorescerende Farvestof. Godkendt af Statens Skibstilsyn. Anvendes af D. S. B., A. P. MØLLER, J. LAURITZEN, TORM m. fl.

# VIKINGEN

HAVETS \* HAVNENS \* HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREREDE MAGASIN

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

## Udlægningen af søkablet over Storebælt for 100 år siden

Af OTTO LUDWIG

Det er, som bekendt, i år 100 år siden, at den første elektromagnetiske telegraflinie mellem Helsingør og Hamborg blev åbnet. Lovforslaget om denne linie blev vedtaget den 17. marts 1852 og blev lov samme dag. Linien åbnedes officielt den 1. februar 1854.

Udlægningen af kablet mellem Sjælland og Fyn var ikke den mindst interessante del af arbejdet. Det er vist almindeligt kendt, at udlægning af søkabler i adskillige tilfælde har givet anledning til de første virkelige havundersøgelser, og det gjorde arbejdet med Storebælts-kablet også.

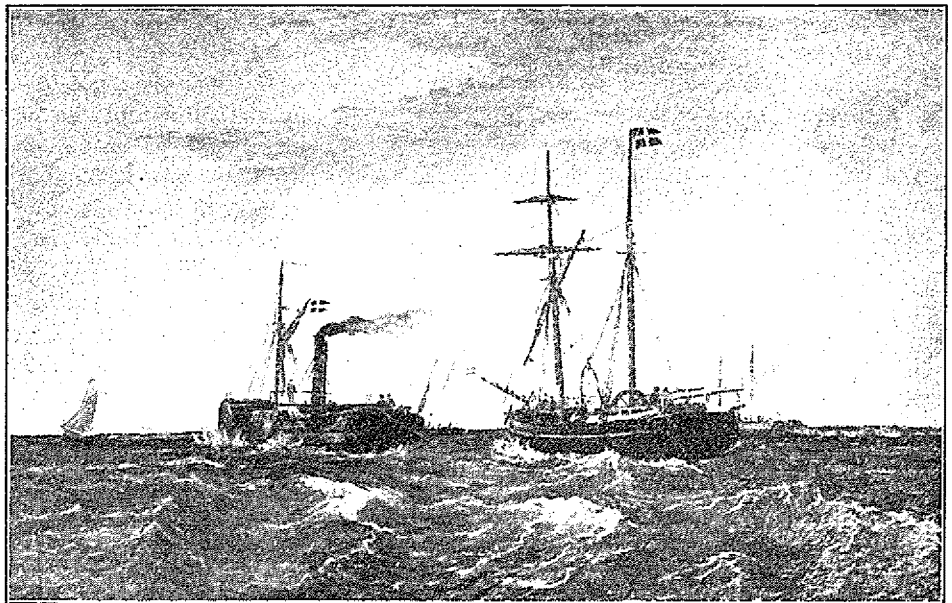
Man var fra begyndelsen enige om, at kablet skulle udlægges i den kortest mulige linie mellem Sjælland og Fyn via Sprogø. Man var også klar over, at de bedst mulige bundforhold måtte findes, ligesom man måtte undgå de steder, hvor isen skruede værst i strenge vintre. Endelig måtte man tage hensyn til strømmen i bæltet og føre kablet uden om de vigtigste ankerpladser.

Udlægningen af bæltkablet påhvilede ingeniørkorpset med assistance fra søværnet. Allerede i sommeren 1852 foretoges fra vagtskibsstationen i Storebælt forskellige målinger fra Knuds-

hoved til Sprogø og derfra til Halskov på Sjællands-siden. Vinteren 1852-53 blev ret streng, hvilket var heldigt, idet man nu blev i stand til at studere isforholdene grundigt.

Ved undersøgelserne kom man til det resultat, at det ville være det bedste at udlægge kablet fra Revkrogen østen og sønden for Halskov-pynten, fordi der her hurtigt bliver dybt vand, så kun en mindre del af kablet behøvede at nedgraves i landingen. På dette sted var der næsten heller ingen strøm og aldrig isskruninger. Vigtigt var det også, at der var sandbund og kun få store sten på havbunden. Syd for Halskov rev ville det være muligt at holde direkte kurs mod sydsiden af Sprogø.

Bundforholdene omkring hele Sprogø var blevet meget nøje undersøgt, og man fandt det hensigtsmæssigt at lande kablet omtrent ud for fyrbanken på øen,



*Dampskibet „Uffo“ bugserer skonnerten „Mindet“, hvorfra kablet udlagdes i Storebælt.*

*Til højre ses dampskibet „Mercurius“ med isbåde på slæb. — Efter maleri af C. F. Sørensen. Tilhører „Dansk Post- og Telegrafmuseum“.*

da der heller ikke her var store sten. Sydsiden af Sprogø ville også være den mest fordelagtige, fordi strømmen i bæltet, der næsten altid går nordpå, ville presse kablet mod land.

En landing af kablet på Sprogø var ønskeligt, fordi man her ville oprette en telegrafstation til brug for bl. a. isbåds-transporten. Til at begynde med var det meningen at lade kablet „spadsere“ over land til øens vestside, hvor det igen skulle føres ud i vandet. Men bundforholdene på Sprogøs vestside var ikke gunstige. Derfor besluttede man at lade søkablet fortsætte i vandet fra samme sted, hvor det landedes. Syd for kosten på Sprogø vesterrev skulle kablet skifte kurs direkte mod det sted, der var valgt til landingen på Knudshoved, nemlig lidt nord for isbåds-stationen med revhuset. Man var klar over, at skibe ofte ankrede på dette sted. Men denne ulempe var man parat til at tage med for at opnå andre fordele.

Man var iøvrigt ret forudseende, idet man valgte et kabel med tre ledninger. Den ene var beregnet til linien Helsingør-Hamborg, den anden til brug for isbåds-transporterne og den tredje til en jysk telegraflinie, som man ventede ville blive anlagt senere.

Kablet, der var fremstillet i Southerland i England, stuvendes af kabelfabrikkens egne folk omhyggeligt ned i lasten på den 51 læster store skonnert „Mindet“ af Odense, der skulle føre det til Danmark. Fabrikken leverede også et afløbnings-hjul i en massiv ramme af træ. Dette hjul skulle anvendes ved udlægningen af kablet og boltedes til dækket af skibet så langt agterefter som muligt om bagbord.

„Mindet“ ankom i god behold til Korsør, hvor dampskibet „Uffo“, den bekendte postdamper „Mercurius“, 12 isbåde og 60 mand var klar til assistance.

Inden man skred til udlægning af kablet, lod man endnu en gang „Mercurius“ gennemsejle den linie, man på søkortet havde afsat til kablet. „Mercurius“ foretog en mængde opmålinger og undersøgelser og kom til det resultat, at der ikke var sket større ændringer i bundforholdene vinteren over.

På Halskov, Sprogø og Knudshoved var forøvrigt anbragt ankre i land, så man ved hjælp af disse kunne hale fartøjer i land med kablet om bord. Man havde også udlagt forskellige bøjler i vandet og opsat mærker i land. Nu ventede man kun på ideelle vejrforhold, d. v. s. magsvejr og ringe strøm.

Et stykke op ad dagen den 6. maj 1853 mente man, at et forsøg kunne gøres, og „Uffo“ tog „Mindet“ på slæb mod Halskov, mens „Mercurius“ holdt samme kurs med de 12 isbåde efter sig. Ud for Revkrogen ankrede man i mærket på land og begyndte derpå at føre kablet i land. Landingen foregik ved hjælp af isbådene og var vellykket, men tog så lang tid, at man ikke mente at kunne nå Sprogø før mørkets frembrud. Derfor hev man kablet om bord igen og betragtede hele operationen som en øvelse, hvorefter man dampede mod Korsør igen.

Næste dag var vejrforholdene atter gunstige med

ONO-lig vind og mindre strømsætning end de foregående dage. Man startede derfor allerede kl. 5 om morgenen i samme „slagorden“ som dagen før.

Så begyndte udlægningen. Kablet førtes med en rundtørn omkring hjulet og ud gennem et klyds i agterskibet, hvorfra det førtes ned i en af isbådene, hvor man surrede det til en af tofterne. På hjulet var anbragt to stoppere, således at man kunne standse udlægningen, når det skønnedes nødvendigt. „Mindet“s storluge var iøvrigt beklædt med jernplader for ikke at blive beskadiget ved kablets ret voldsomme slag under udlægningen.

Kablet måtte selvfølgelig helst ikke berøre grunden under udlægningen, og når der kom en større bugt på det, lagde et nyt fartøj sig under denne og fortsatte mod land efter det første. Selve landingen var ret besværlig, og man måtte føre et tov ud til den første båd fra land og på den måde hale den ind.

Inde i land loddedes trådene i søkablet til dem i landkablet og gravedes derpå ned. Og så var man klar til at sejle vestover. „Mercurius“ sejlede forud med isbådene og „Uffo“ fulgte efter med „Mindet“ i kort slæber. Man havde naturligvis aftalt de nødvendige signaler for standsning, hvis kablet om bord på „Mindet“ skulle komme i bekneb, eller hvis andre vanskeligheder opstod. Farten var til at begynde med ringe, ca. 2-3 knob. Men snart fandt man ud af, at der ikke ville ske noget ved at øge farten. Tværtimod ville man på den måde kunne eliminere strømmens indflydelse.

„Mercurius“ satte straks farten mod den bøjle, der angav et knæk i linien, og ankrede her for på den måde at virke som et mærke for „Uffo“. Dette var meget heldigt, idet sigtbarheden lidt senere mindskedes over land, så mærkerne her ikke var tydelige.

Kablet var skudt op i en cirkel i lasten på „Mindet“ og forsynet med forskellige mindre surringer, som måtte kappes under udlægningen. Ude på større dybder rousede kablet ud med stor fart, og der krævedes megen påpasselighed af folkene i lasten, for at der ikke skulle komme tørt på kablet. Alligevel brugte man kun stopperne på afløbnings-hjulet to gange.

Da man nærmede sig Sprogø, sattes farten ned på ny, og „Mercurius“ havde ordre til at assistere „Uffo“, hvis denne på grund af strømmen ikke kunne holde mærkerne i land op. Men der blev ikke brug for „Mercurius“ til dette job. Under Sprogø ankredes igen, og isbådene førte kablet mod land, hvor det skulle kappes. Der var ikke så meget kabel i lasten på „Mindet“, at man turde kappe rigeligt ude på søen. Det blev igen nødvendigt at sætte en trosse til en bugt på kablet for at trække det i land. Til denne „bugsering“ anvendte man heste.

Da kablet var kappet inde i land, blottede man kobbertrådene og satte et element til, så det første telegram kunne sendes til Sjælland. Man fik straks svar og afgav derefter en melding om udlægningens forløb til finans- og marineministeriet samt til generalpostdirektøren.

Så stod man atter til søs med en isbåd, som var udlagt som mærke i knækket sønden for kosten. Nu styredes der efter spiret på Svinninge kirke på Fyn, og resten af udlægningen i søen gik godt.

„Mindet“ ankrede derpå i mærket på knapt to meter vand. Landingen af kablet på Fyn ville blive ret vanskelig, fordi kablet skulle føres i dobbelt part over den ca. 600 meter brede landgrund. Til dette arbejde ville isbådene være utilstrækkelige, hvorfor man rekvirerede assistance af flere både fra Slipshavn.

Man placerede også en kasteblok i stævnen på „Mindet“s storbåd, der var sat i vandet, og i denne lagdes bugten af kablet. Bugten forfaredes nu igennem blokken, efterhånden som storbåden vandt frem under bugsering af andre fartøjer, og begge kablets bugter holdes oppe af fartøjer. Så blev en trosse gjort fast til storbåden fra et spil i land, og man begyndte at hive ind. Men trossen var udsat for så stor påvirkning, at den viste tegn til at ville sprænge, hvorfor man besluttede at kappe kablet, da storbåden befandt sig midt mellem „Mindet“ og land. Før man skred til kapningen, målte man dog omhyggeligt afstanden til land. Landingen af tampen gik let for sig, og den anden tamp blev hevet om bord i „Mindet“.

Nu var udlægningen altså heldigt gennemført, og man blottede så kobbertrådene, satte igen et galvanisk element til og sendte det første telegram fra Knudshoved via Sprogø til Korsør.

For at forhindre ankring over kablet opsattes to ca. 7 meter høje, hvidmalede båker på Knudshoved, der, når de var overet, markerede kablets leje på havbunden. På Sjællands-siden opsattes nogle lignende båker, mens man under Sprogø måtte nøjes med at markere linien med fire bøjer, der stilledes under opsyn af opsynsmanden på Sprogø.

Den 8. maj 1853 afgik „Mindet“ på slæb efter „Uffo“ norden om Fyn til Lillebælt, hvor der var foretaget lignende undersøgelser som dem i Storebælt året i forvejen. Det var blevet besluttet at udlægge kablet i Lillebælt mellem Strib og kastellet i Fredericia.

Strømmen i Lillebælt er, som bekendt, ofte stærk, men alligevel gik arbejdet meget let for sig, og allerede den 9. maj om eftermiddagen sendtes det første telegram over Lillebælt.

Endnu var kabel-arbejdet til søs dog ikke helt tilendebragt. Isgangen i Storebælt gjorde det ønskeligt at nedgrave kablet i havbunden flere steder. Til dette arbejde anvendte man en af Switzers dykkerbåde og dykkere. Det var oprindelig meningen, at dykkeren med en spade skulle grave en rende til kablet, men denne metode ville tage for lang tid, hvorfor man konstruerede en særlig plov til arbejdet. Ploven og kablet styredes nede på bunden af dykkeren, der også dækkede kablet til. Man var heldige at have godt vejr til dette job, og i midten af juli var dykkeren færdig, så-

-----

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

ledes at man kunne foretage endelige afprøvninger af forbindelsen. Ialt var 2.520 meter kabel gravet ned i bæltet.

Forbindelsen virkede til stor tilfredshed indtil om formiddagen den 15. februar 1854. Man var netop midt i afsendelsen af et telegram fra København til Flensborg, da forbindelsen pludselig blev afbrudt. Det blev hurtigt klart, at afbrydelsen var sket mellem Korsør og Sprogø. Fra Korsør havde man observeret en brig, der havde drevet for ankret i nærheden af kablet. På grund af den voldsomme storm havde det ikke været muligt at advare skibet. Fartøjet viste sig senere at være briggen „die Hoffnung“, der havde været på vej fra Flensborg til Grønland. Skibet var om natten blevet kastet ud af kurs, og uden at vide, hvor man nøjagtigt befandt sig, lagde man sig for to ankre mellem Halskov og Sprogø.

Heldigvis kunne man nogenlunde udpege stedet, hvor „die Hoffnung“ var drevet hen over kablet. „Mercurius“ gik ud fra Korsør for at finde brudstedet, og samtidig rekvireredes noget kabel, som man havde liggende i reserve i København. Det viste sig, at det var „die Hoffnug“, der havde revet kablet over, og skaden var ret omfangsrig, fordi kablet før bruddet var kommet i bekneb under en stor sten. Fra „Mercurius“ lykkedes det dog i løbet af marts måned at udbedre skaden, så forbindelsen atter kunne slutes mellem Sjælland og Fyn.

**Skibet er malet med Hempel's**

**J. C. Hempel's Skibsfarve Fabrik**  
 AMALIEGADE 8 · KØBENHAVN K · CENTRAL 3842

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

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

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

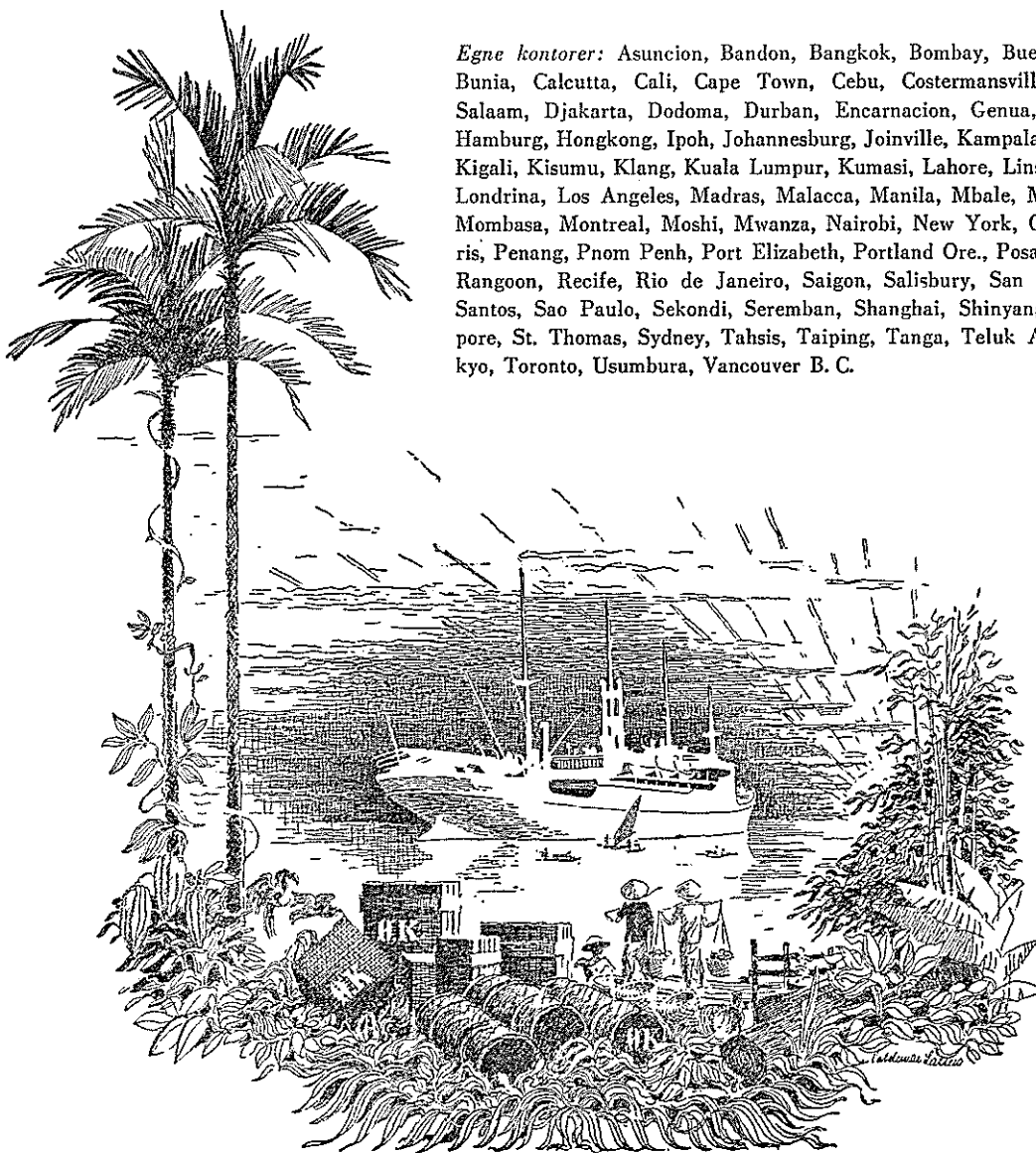
# AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI KØBENHAVN

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, Phnom Penh, Port Elizabeth, Portland Ore., Posadas, Prael, 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



# Skagens sørgeligste

## 3. juledag

Tekst og fotos: CARL ØSTEN

De, der har været i Skagen by, i dens nordre del, Østerby, kender den høje, slanke minde-sten, der er rejst for 8 af Skagens tapre og modige rednings-mænd, som under deres ukuelige forsøg på at redde mand-skabet fra et strandet skib den 27. december 1862, satte deres liv til.

Inskriptionen på stenen lyder: „Danske Mænd og Kvinder rejste denne Sten for brave Redningsmænd, som tilsatte Livet ved Forsøg paa at bjerge Mandskabet fra Briggen „Daphne“ 27. Decbr. 1862. Formand Jens Christian Jensen, Niels Christian Simonsen, Iver Andreasen, Thomas Pedersen, Christen Thomsen Knep, Anders Christensen Bruun, Jens Pedersen Kielder, Jacob Tønnesen.“ Over alle navnene er et kors. Når just disse 8 blev mindet ved en sten på alfar-vej, skyldes det næst efter deres død, at de udgjorde det største tab af mænd på een gang, som det heroiske Skagens rednings-væsen nogensinde har haft.

Hvad stenen ikke har plads til at fortælle, er enkelt-hederne herom. De er imidlertid selv et lille hundrede år efter en genopfriskning værd.

Lige indtil nogle få timer før, at det strandede skib var blevet observeret, havde Skagens fattige fisker-be-folkning under megen morskab boltret sig i den store jule-fest, der sædvanligvis afholdtes 2. jule-dags aften og nat, den eneste gang om året, hvor man kun tænkte på at more sig. — Følgende gammel skik og brug skulle hver båd-ejer på denne dag give „gæstebud“ for de fiskere, som i det indeværende år havde været i hans både-lag, samt deres familie. Det kunne dog hælde, at en eller anden båd-ejer søgte at frigøre sig for denne skik ved i stedet at give sine folk en penge-gave. Men denne „nymodens“ form så fiskerne skævt til, ikke mindst, fordi familierne hele året havde glædet sig til at feste efter den gode gamle skik, hvorover der tillige var noget patriarchalsk. (Det må huskes, at år 1862 lå langt tilbage før den tid, hvor jule-aften fejredes med træ, gaver og overdådig spisning!). I festens anledning var alt gjort særligt propert og pænt, ligesom en hvid dug blev bredt ud over det umalede bord. Herpå stod øl-krus og ler-fade med tobak og kridt-piber til gæster-nes afbenyttelse. Børnene var også med. De legede, medens de gamle spillede kort og ungdommen dansede til musik fra en violin. Hen på natten kunne det hælde, at de gamle tog sig en svingom også. Så denne fest-nat

plejede hele Skagen by at genlyde af sang, musik og danse-trin. Beværtningen af gæsterne var både solid og rigelig, så rigelig, at de ved afskeden fik kage og andet spiseligt godt med sig hjem. Netop under sådanne glæ-desforhold er der ingen, som tænker på, hvor nær døden kan være ens nærmeste. Ej heller denne 1862-nat, hvor en vestlig orkan rasede, og himmel og hav stod i eet.

Medens koner og børn efter festens afslutning var gået hjem og til sengs, forblev mændene oppe foruroli-get af det hårde vejr og afventende gryet, ved hvilket de da ville kunne se, om noget skib var strandet eller forulykket på anden måde. Af og til spejdede man fra klit-toppene udover havet, men ellers tvang den bidende storm dem til at holde sig i læ af husene.

Med eet bliver der røre lige fra Østerby til Vester-by. Folk løber fra hus til hus for at rapportere, at et skib er set strandet udfor nord-stranden. Snart har hver mand været hjemme og fået de lange støvler på og iler af sted, redningsbådens mandskab til bådhuset og en halv snes andre fiskere ad en genvej direkte til strand-ingsstedet. Her ses havaristen ligge på 2. revle, ca. 60 m fra land. Masterne er kappede og flyder tilligemed riggen ved den side af skibet, som vender mod land. Ind mellem vind-stødene kan man på land høre skibs-besætningens råb om hjælp. Så her er ikke et minut at spille med hensyn til at komme den til undsætning.

De først til stedet ankomne fiskere giver sig derfor til at gøre en på stranden liggende rors-båd klar, en af dem, man før den rigtige rednings-båds anskaffelse havde benyttet til redningen af strandede søfolk. Men, inden de når at få den sat i søen, kommer man kørende med rednings-båden, der altid stående klargjort i red-nings-huset på sin vogn i hast var blevet forspændt sine 4 par heste, som skyndet af iltre råb havde jaget af sted med så stor fart, som det trykke sand tillod dem og just, som om de havde forståelsen af fare, og at menneskelivs redning var afhængig af deres hurtighed.

Masser af hjælpende hænder har snart fået båden ned i havstokken, hvor dens besætning på 10 mand efter aftagningen af ikke strengt nødvendige klædnings-stykker samt iføringen af rednings-veste entrer båden, der igen ved en masse hænders hjælp sættes i søen — et sted vest for havaristen, for at den af den rivende østlig-gående strøm kan blive ført hen derimod og opnå

forbindelse. Ved roret står den 54-årige gæve Jens Christian Jensen, som formand „den Gamle“ kaldet. Hans mænd, modige og uforfærdede som han selv, føler sig altid sikre under hans ledelse. Hans muntre oplysnings-råb til de roende, der må lægge næsten umenneskelige kræfter i åre-tagene, opfattes gennem brændingens larm af den spændt ventende skare af tilskuere derinde, som nu også omfatter kvinder og børn. Alle ser de, at svære søer slår over båden, så at den borde fylder, og snart er den oppe på bølge-kamme, snart skjult mellem dem, til tider altfor længe. Ingen herinde på stranden siger noget. Alvoren og spændingen har gjort alle tavse. Man står bare stille og følger med stive blikke båden derude. Vil de klare det, eller —? Under disse højspændingens minutter går der en afslappelsens og lettelsens sitring gennem skikkelserne, da man ser, at båden kommer godt over 1. revle, hvorefter den ført af strømmen dirigeres hen mod havaristen.

Kommet udfor den lader formanden bådens dræg (anker) gå med den tanke at komme nærmere hen under den. Men strømmen er for stærk, langt stærkere end beregnet, så at båden kommer et godt stykke forbi havaristen, før dens dræg får „bidt“ sig fast i hav-bunden. Fra havaristen havde man, da båden var den nær, udkastet bøjer med liner, som strøm og bølger også hindrede båden at få fat i. Rednings-folkene forsøger nu at ro tilbage, igen hen til havaristen, hvilket synes aldeles håbløst, da de nu har både storm og strøm imod sig. Inde på land ser man dem slide i årerne som bæster, uden at de kommer nogen vegne. Således bliver de ved i et par timer i deres favn-tag med storm og sø. Inde fra land har den fungerende byfoged ellers givet signal til formanden om at opgive forsøget, for at et nyt kan startes fra land. Men Jens Christian vil ikke sådan uden videre give fortabt, ikke så længe, at hans folk endnu har kræfter til at trække i årerne. Det varer dog ikke meget længere, før alle er en udmattelse nær, så at han må vende båden og lade den stå mod land. Da de skibbrudne ser dette, tror de, at man helt har opgivet at bringe dem redning, hvorfor de giver sig til at gentage deres nød-råb. Uden kæntring i brændingen eller uheld af anden art når båden og dens mænd ind på stranden, hvor de straks hælder vandet ud af støvlerne, medens de ikke skænker deres våde klæder en tanke, ja, de vil dårligt være ved, at de er trætte og udasede, opsatte på, som de er, at stå ud igen.

Atter er båden anbragt på sin vogn for at blive kørt tilbage, men til et vestligere udgangs-punkt. „Den Gamle“, der er i spidsen og foran vognen, vender sig nu og da om for at se, om hans folk kan følge med. Det synes dog kun at knibe for en enkelt. Efter at de er ankommet til start-stedet, gør den fungerende byfoged mandskabet opmærksomt på, at det ikke er nogen skam at melde fra på grund af manglende kræfter, tilmed, da man i modsat fald så snarere vil være til besvær end gavn, og da der desuden var nok af friske folk til stede, som kunne overtage de fratrædendes pladser i båden. Kun 4 mand trådte fra.

Som reserve ligger stadig rors-båden klar på stranden, ligesom en raket-buk er blevet opstillet på foranledning af opsynsmanden, hvis det som en sidste nød-foranstaltning skulle blive nødvendigt at opnå kontakt med havaristen ved hjælp af afskudte raketter.

Atter sættes båden i søen — klokken er da ca. 11 — og kommer også denne gang heldigt over 1. revle for igen at drive ned mod havaristen. Da man efter lige så mange anstrengelser som første gang er nået hen til den under luvart, så nær som man tør komme, idet dens flydende rig indebærer en vis fare, er man så heldig at få tag i en fra havaristen udkastet bøje med line, hvorved en stærkere forbindelse med tov nu kan etableres. Omtrent samtidig, antagelig for at holde sig klar af den flydende rig, sætter man også bådens dræg agter. Men det var det, man aldrig skulle have gjort (hævdedes det bagefter!), for på den måde kom båden til at ligge på tværs af både bølger og strøm. Det er stadig lige uhyggeligt at se på fra land, sådan som den ligger, ridende op og ned. Et håb vækkes dog i sjælene derinde, da de ser, at en af de skibbrudne kommer lykkeligt fra sit skib og hen i rednings-båden. Og en anden er på vej derhen, da ulykken sker.

Just som båden hæves op af en bølge-kam, bryder søen i så stor mængde ind over båden, at dens ræling trykkes under vandet, samtidig med, at dens bund af strømmen presses den modsatte vej, hvilket forårsager, at den „går rundt“! Som et låg har den med kølen opad lagt sig over sine 11 mand! Overrasket og forfærdet ved synet heraf bryder skaren derinde, som med angst og spænding har fulgt hver bevægelse, ud i angstfyldte råb. Et øjeblik efter ses de kæntrede gøre forsøg på at klamre sig til båden, men forgæves. De kraftige bølger skyller dem væk derfra, hvorefter strømmen tager dem med sig førende dem østerpå mellem 1. og 2. revle. Så hurtigt som muligt efter bådens kæntring havde opsynsmanden skudt en raket ud over båden, men den førtes af stormen langt udenom sit mål.

Et par af fiskerne i land giver sig til at løbe hen til den klargjorte rors-båd, idet de råber til andre om at følge sig, for med den at gå ud og redde kammeraterne, hvilket der skulle være chance for, i det mindste for nogle af dem, inden de drev ind på den dødsfarlige 1. revle. „Er det ikke den visse død at gå ud med fisker-båden,“ spørger toldforvalteren den ene fisker, Jacob Jacobsen, der svarer: „Det råder Gud for. Vort liv er ikke bedre end de andres.“ Men da flertallet mener, at de kan gøre en bedre indsats ved at løbe østerpå for der at tage imod de forulykkede, efterhånden som de kommer ind i havstokken, opgiver man at gå ud med båden. I den hårde brænding og afstanden taget i betragtning ville den lille båd heller ikke have kunnet klare sig, men kun udsat de ombordværende for største livs-fare.

Østerpå, hvor man kan se de drivende komme ind efter, tager fiskerne hverandre i hænderne for at danne en „kæde“ og går så langt ud i havstokken, som de kan bunde. Det gælder jo om at få tag i de drivende,

inden de kommer så langt ind, at de bliver slået for-dærvede mod kystens sten. Den første, der kom ind, var en af de frivillige, Jacob Tønnesen. Næppe er han af kraftige fisker-arme båret op og lagt på den sikre kyst, før han giver et dybt suk, medens fråden står ham ud af munden. Der synes altså at være liv tilbage. Hurtigst muligt lægges han op på en vogn og køres i firsprings-fart hen til det nærmest liggende hus, i hvilket man lægger ham op på det lange bord. Ved hjælp af alle de midler, som man bruger og kender til i tilfælde af den art, søger man at kalde ham til live. Desværre er enhver anstrengelse forgæves. Jacob er død!

I løbet af en times tid bringer man til samme hus ligene af yderligere 6 skagboere fulgt af deres grædende koner og børn. Den fremmede bådsmænd, der også har lidt døden, bringes sammesteds hen. Utvivlsomt har de næsten alle fået døds-stødet i bræddet på 1. revle, hvor de blev slynget frem og tilbage samt mod bunden ved de voldsomme bølgers kraft. To af rednings-mændene har det store held at komme levende i land. Niels Andersen derved, at det lykkedes for ham at klamre sig til en flydende åre, og Jens Norsk, fordi han var en god og udholdende svømmer, omend heldige omstændigheder har spillet med ind. Stadigt spejdede man ved stranden efter den 8. mand fra rednings-båden, Thomas Pedersen. Han kom aldrig derind. Det antages, at han, der, da båden lå opankret, havde afført sig sin rednings-vest for at kunne få fat på en skrå, er ført med strømmen langt ud i Kattegat.

En sorg af uhørt række-vidde havde på kort tid ramt det lille, fattige Skagen-samfund. 8 koner havde mistet deres mand, og 25 umyndige børn, de fleste ukonfirmerede, deres fader! Alligevel arbejdede man i denne alvorlige stund ufortrødent videre på at bjerge den halve snes søfolk, der stadig var derude, medens bølgerne skyllede hen over dem. Ved fortsatte raket-afskydninger var det endelig lykkedes at få en line ud over havaristen, men trods det, at mandskabet fik fat i den, der var forløberen til en trosse og rednings-stol, forstod de ikke at bruge dette nye rednings-middel. Trosse-forbindelsen blev dog en hjælp for rors-bådens mandskab, da det, efter at stormen var taget noget af, fik held til at få forbindelse med skibet og få en mand med sig ind, nærmest i halvdød tilstand. Så stod båden ud igen og fik denne gang, men først efter flere forgæves forsøg på at opnå forbindelse, 3 mand med sig ind. Stormen syntes derefter at have tiltaget i styrke igen, så at man, hvis man ikke ville udsætte sig for samme skæbne som den, rednings-bådens mandskab fik, måtte afvente gunstigere vejr-forhold. Endelig, da klokken var omkring 10 om aftenen, og orkanen var i aftagende efter næsten trekvart døgn forløb, fik man bjerget de sidste 6 mand ind, der som de tidligere indbragte var yderst forkomne. De slap dog alle efter Skag-boernes kærlige omsorg og pleje fra deres døgn-lange ophold i kulde og vand med livet i behold.

Blandt mændene i denne sidste båd var den kendte

Lars Kruse, der selv fandt druknedøden under fiskeri i 1894. Han, der da var 66 år, havde været med til at redde et par hundrede menneske-liv. Forøvrigt var hans kone i hans andet ægteskab enke efter en af de i 1862-julen omkomne rednings-mænd.

Den druknede båd-formand, Jens Christian Jensen, der selv i døden havde bevaret sin rolige mine, hører med til Skagens store navne af uforfærdede rednings-mænd. Ved statens oprettelse af rednings-stationen på Skagen i 1852 blev han fører af rednings-båden, men inden, da man brugte de i forhold her til mindre egne rors-både, havde han været med til at redde mere end 100 menneske-liv. Selv kunne han ikke huske nøjagtigt hvormange, ej heller antallet af rednings-aktiver. 1843 tildeltes han „Medaljen for druknedes redning“ for redningen af besætningen fra en fransk bark, og i 1857 „Fortjenstmedaljen i Sølv“ for besætningen fra et engelsk skib. Da han i 1860 under også meget farefulde omstændigheder havde reddet besætningen fra en russisk skonnert, fik han fra justitsministeriet en skrivelse om, at han kunne forvente en nærmere resolution vedrørende dette foretagende. Formodentlig drejede det sig om at tildele ham Dannebrogskorset. Tiden gik, uden at han fik den i udsigt stillede resolution, hvorimod hans kammerater fik en penge-belønning. Fra hans samtidige folk hedder det, at de følte sig trygge, når „Gamle Jens Christian holdt roret, og han med sikkert øje vågede over hver sø“.

Det strandede skib, som var blevet årsag til dette største mande-fald i Skagens rednings-væsens historie, var briggen „Daphne“ af Göteborg, som var på rejse fra hjemstedet til Cette med en last af jern og planker, af hvilken last senere en del bjergedes, hvorimod skibet blev totalt vrag.

På årets sidste dag ringede Skagen Kirkes klokker fred over de 7 hæders-mænd, da de stedtes til hvile i en fælles-grav i kirkegårdens sandede grund, fulgt af hele befolkningen. En krans til hver kiste fra byfogeden var den eneste officielle.

Døden af de mange familie-forsørgere, der uden tanke for materiel vinding havde sat deres liv ind i redningen af andre, vakte levende medfølelse både i Danmark og Sverige, hvor private dannede komiteer for indsamling af kontante bidrag til de nødstedte familier.



KGL. HOFMØBELFABRIKANT  
**G. B. HANSENS ETABL.**

**BREDGADE 32**  
København K.

Central 386 — 11,386 — 11,585



Blandt de største bidrag-ydere var det danske kongehus' medlemmer. Og, medens enkerne efter de statsansatte rednings-folk fik deres lov-bestemte pension, stilledes der „forslag til tillægsbevillingen“ om understøttelse på 60 rdl. til hver enke med børn efter de frivillige.

Endvidere resulterede rednings-dåden med den sørgelige udgang i en „skillings-vise“, „Daphne-sangen“ kaldet. Om „Daphne-sangen“ oplyser strandfoged Chr. Thagaard: Den er skrevet af datidens kendte vise-forfatter, den blinde Kresten Poulsen Vendsyssel fra Hellevad, der fristede livet ved at skrive sange, når lejlighed gaves, og der sammen med sin kone gik rundt fra dør til dør samt på markeder, hvor han sang og solgte sine viser. At „Daphne-sangen“ er blevet bevaret for eftertiden, skyldes skagboen, arrestforvarer Christensen (død 1940), hvis gode hukommelse rummede hvert ord af dens 10 vers, som så blev skrevet for slet ikke så mange år siden. Og takket være afdøde fisker Mads P. Møller, der i en høj alder kunne synge melodien dertil, kunne Skagens daværende organist, Bilde, prente den ned i noder i 1937, altså tre-kvart århundrede efter.

Og her er så sangen:

„Jeg en sang nu synge vil,  
som skal lyde sørgelig;  
thi på Skagens den nordlige revle —  
det var tredje juledag,  
da det budskab blev forklart —  
at et skib dér på Nordstrand var strandet.

Og det skete i en fart,  
at en redningsbåd blev klar't,  
snart i søen den stolt monne stande.  
Der gik raske mænd ombord,  
deres ting de godt forstod,  
thi de øvet var i slige affærer.

Og de gjorde, hvad de bur'd  
i den båd med møje stor  
for at frelse det skibbrudne mandskab.  
Og de kæmpede med flid  
udi et par timers tid;  
men så kunne de ej længer det udholde.

Båden kom nu snart til land,  
og der blev da straks langt an  
på et nyt forsøg at udøve.  
Først så spurgte man dem nu,  
om de kunne holde ud,  
ellers var der jo andre til stede.

Fire af de redningsmænd  
var nu så udmattede,  
at de ej et nyt forsøg turd' udøve.  
Fire andre raske mænd  
gik for dem i båden hen,  
snart de var på de brusende bølger.

Det forsøg, de gjorde da,  
og de troede så glad,  
at de nu deres liv kunne redde;  
men se lykken vendte om,  
thi de bølger så grum  
bragte båden nu rent til at kæntre.

Der blev nød og jammer stor  
hos enhver, som det erfor,  
at den redningsbåd lå der og var kæntret.  
Der var ikke redning til,  
thi man så jo tydelig  
deres død i de brusende bølger.

Otte af de redningsmænd,  
som så mange var bekendt,  
deres liv de nu måtte miste.  
Der blev nød og jammer stor,  
da det budskab kom fra nord  
til familien, som var derhjemme.

Otte enker blev der nu  
på engang, det var en gru  
her at høre den elende og jammer,  
at de otte enker så  
og at femogtyve små  
måtte miste deres jordiske forsørger.

Jeg nu ende vil min sang,  
thi det er en sørgeklang  
her at høre om så stor ulykke.  
Tænk engang, så mange små,  
som nu faderløs må gå,  
der er sorg, det kan hver sig vel tænke.“



På Skagen er der stadig materielle minder om 1862-julens sørgelige hændelse. Udover den før nævnte minde-sten rejst i 1883 findes der i „Fortidsminde-musæet“ „Daphne“s navne-brædt, og på dets grund huset, hvortil de omkomne rednings-folk bragtes, og ude på den gamle kirkegård, nu minde-lund, en større sten samt en mindre for hvert navn på fælles-graven. Endvidere findes indsat i kirkens vestre gavl en bronze-plade med de 8 navne samt „Danske og Svenske i London satte dette Minde“.



„Frank E. Jones“.

## Vraget solgt for 700 dollars!

Træ-fuldskibet „Frank E. Jones“ var hjemmehørende i Portsmouth, New Hampshire, USA og bygget samme sted i 1874 af rederen, skibsbygger Daniel Marcy. Skibet var opkaldt efter en prominent borger i byen, og det var i alle måder et første klasses skib. „Frank E. Jones“ målte 1453 n.r.t. Dets saga var kort, idet det kun nåede at gøre to rundrejser fra New York til San Francisco og retur. På den sidste rejse kom det til San Francisco den 6. marts 1877 med 126 dages rejse og afsejlede igen derfra i ballast til Manilla på slæb af den kraftige bugserbåd „Monarch“ af San Francisco. Men kort efter at „Jones“ var kommet igennem det smalle farvand ved Golden Gate, friskede det op til vestlig kuling. Slæbetrossen sprang, og „Jones“ begyndte at drive mod land. Der blev straks sat sejl, så fuldskibet måske selv kunne klare landet fra sig.

I mellemtiden var slæbebåden igen kommet skibet på prajehold og fik atter en slæbetrosse om bord. Så begyndte man endnu en gang at slæbe fuldriggeren, men også den anden trosse sprang, og igen begyndte skibet at drive mod land. Man lod fra „Jones“ begge

ankre falde med al den kæde, der var. Men der var for dybt vand, og dønningerne fra Stillehavet satte skibet ind mod nogle undersøiske skær, som det humpede over. Det blev svært beskadiget i bunden, og til sidst drev det med dønningerne ind på sandbredden lidt sønden for det sted, hvor Golden Gate-broen i dag er, sådan som billedet viser det.

Ved en dykkerundersøgelse viste det sig, at skibet var så medtaget i bunden, at det dagen efter blev solgt ved auktion for 4.750 dollars. Dagen før havde det været sine 75.000 dollars værd. Køberen gik straks i gang med at stoppe lækken og fik sat en meget stor damppep om bord for at lænse skibet. Desuden fik man tre bugserbåde til bjergnings-assistance. Men efter seks ugers forløb, mens bjergnings-forholdene havde været gode, opgav man arbejdet. Vraget solgtes igen, men denne gang kun for — 700 dollars!

Der blev en del retssager om skylden ved forliset. Fuldskibets kaptajn skød skylden på slæbebåden, der efter hans og besætningens mening havde slæbt skibet alt for nær langs landet. Slæbebådens fører påstod, at

# SIKKERHED TIL SØS

*Mere end 3000 skibe bruger*

**DECCA RADAR**



*Mere end 2000 skibe bruger*

**DECCA NAVIGATOR**

**DANSK NAVIGATOR AKTIESELSKAB, DANMARK**

KRYSTALGADE 15, KØBENHAVN K  
TELEGR.-ADR. DECNVIGATOR . TLF. BYEN 8310

skylden var fuldskibets, da slæbetrossen, som han begge gange fik fra „Jones“, var alt for dårlige til et skib af dets størrelse. Efter en del diskussion frem og tilbage udbetalte assurandørerne rederiet 63.000 dollars. Skibet blev opbrugt på stedet, men Stillehavets dønninger præsterede nu den største del af dette arbejde.

I Helsingør fandtes iøvrigt i sin tid en fuldrigger, „St. Alban“, som ligesom „Frank E. Jones“ var bygget af Daniel Marcy. Skibet var oprindeligt opkaldt efter skibsbyggerens datter og hed først „Henriette Marcy“. Det var bygget i 1856 og var på 1287 register tons. Efter at have mistet riggen i Nordatlanten blev det den 13. november 1888 forladt synkeferdigt på 47° 55' nordlig bredde og 19° 41' vestlig længde. Dets værdi var før forliset 70.000 kr.

*Foto og oplysninger fra P. A. Gruelunds samling.*

## Er Atlant-unionen overlegen til søs?

Ovenstående spørgsmål stilles i nr. 2 af bladet „Forsvars Orientering“, og det besvares i en meget interessant artikel, hvori anstilles sammenligninger mellem Øst- og Vest-flåderne. Artiklen slutter med følgende manende ord:

„Stillingen er ikke så opmuntrende, som mange (Atlantpagt-tilhængere) sikkert forestiller sig. Dette er så meget mere beklageligt, som billedet af styrkeforholdet i de mindre have ved Ruslands kyster, herunder Østersøen, viser en knusende sovjetisk overlegenhed.

# A/S MONTANA

Telefon 9246

**Kul, Koks, Cinders**

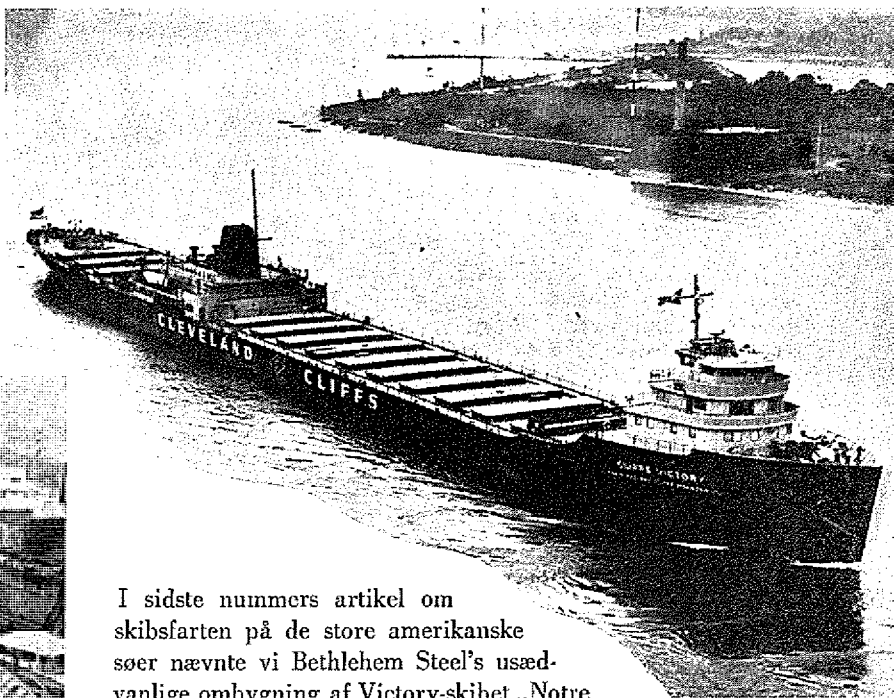
Det vil *ikke* være rigtigt for os at negligere denne lokale, russiske flådevermagt med den begrundelse, at „Danmark har den amerikanske og den engelske flåde i ryggen“.

Bladet „Forsvars Orientering“ er et nyt blad, som redigeres af søløjtnant Knud Rodholm og skrives af fagfolk. Det indeholder meget stof også af *maritim* art. I nummer 3, der udkom lige før jul, var der bl. a. en artikel om 19 nye skibe, Danmarks flåde modtager fra USA, og om tre u-både, som er under bygning herhjemme. I en anden artikel, „Fregat-forvirringen“, fortælles om forvirringen i eskorteskibenes type-terminologi og stilles forslag om en ny klassificering. Endelig kan nævnes en interessant artikel om den engelske flådes luftvåben, dets organisation og materiel.

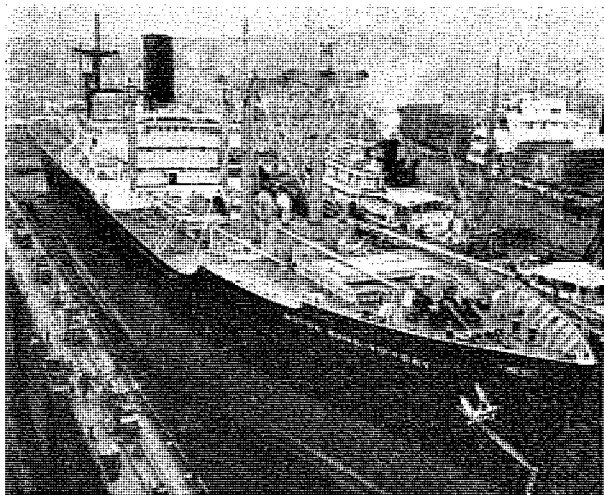
„Forsvars Orientering“ kan anbefales til alle, der interesserer sig for det brændende aktuelle forsvarsspørgsmål.

*-wig.*

## fra SALT- til FERSKVAND

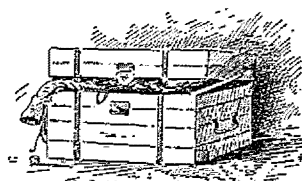


I sidste nummers artikel om skibsfarten på de store amerikanske søer nævnte vi Bethlehem Steel's usædvanlige ombygning af Victory-skibet „Notre Dame Victory“ til malmtankskibet „Cliffs Victory“. Skibet blev bl. a. forlænget med 50 meter. Vi bringer her to billeder af skibet før og efter ombygningen. Det er næsten ikke til at tro, at det er det samme skib, man ser på begge billeder.



# ...fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



## *Held ved måger.*

Sejlskibstidens søfolk mente, at det betød held for et skib, hvis det kunne sejle midt imellem en flok svømmende måger, uden at fuglene lettede.

## *De skaffede vind.*

Der knytter sig som bekendt megen overtro til albatrosserne. I gamle dage troede man bl. a., at det var disse sagnomspundne havfugle, der på en eller anden mystisk måde skaffede vind, men også tåge!

## *En besværlig last.*

I 1946 bragte det svenske skib „Danaholm“ 2 gram radium fra New York til Göteborg. Den kostbare vare var indpakket i glas, messing, bly og træ. Emballagen til den kun 2 gram tunge vare kom på denne måde til at veje en halv ton.

## *Hatten af for de druknende!*

I april 1852 opfandt en engelsk commander E. Inglefield en såkaldt „redningshat“. Opfindelsen lignede en almindelig matroshue, men havde dobbelt, lufttæt foer. Den øverste halvdel af foeret var fæstet til pullen, mens den nederste del kunne vendes ud, ved at man trak i en rem i den. Den øverste del af pulden var forsynet med en ventil, som bragte luft i huen, når man trak i den omtalte rem. I opblæst tilstand blev huen dobbelt så stor som normalt. Opfinderen hævdede, at „redningshatten“ ville have særlig betydning for udkiggene, der jo som regel er de første, som opdager en overbordfalden. Når en ud-kig så en af besætningen falde i vandet, skulle han derfor straks tage sin hue af, trække i remmen og kaste „redningsmidlet“ udenbords.

## *Drømme om kvinder.*

Hvis det forrige århundredes fiskere ude på søen drømte om kvinder, satte de som regel straks sejl og sejlede hurtigst muligt mod den nærmeste havn. Drømme om kvinder betød nemlig ifølge overtroen, at en storm var i anmarch!

## *Det skal nok passe!*

Hvis De spørger en af de rigtige gamle fiskere, hvorfor laksens kød er rødt, vil han sandsynligvis fortælle Dem denne historie: Da himlen engang kom i brand, kastede Gud resolut flammerne i havet, og laksene slugte dem, hvorfor de siden har været røde i kødet!

## *Når heldet blev stjålet.*

Var det noget, de gamle fiskere var kede af, så var det at få stjålet noget fra deres både. Ikke alene var det jo ærgerligt at miste f. eks. et værdifuldt redskab, men fiskerne mente også, at tyvene sammen med det stjalne tog bådenes fangstheld med sig.

## *Ikke et ord om svin!*

Der var visse dyr, det forrige århundredes fiskere aldrig talte om ude på søen. Det betød f. eks. uheld at nævne sådanne dyr som kaniner, harer og svin!

## *Det siger skotterne.*

Apropos fiskerne: Gammel skotsk fiskerovertro siger, at sildestimerne forlader de farvande, hvor der er blevet udgydt menneskeblod. Noget er der vist om snakken, for efter slaget på Københavns red syntes silden at være næsten forsvundet fra Øresund.

## *Klodset diplomati.*

I 1873 besøgte shahen af Persien England. Det gjaldt den-gang — som nu — om at holde Persien ude fra russisk ind-flydelse, og man gjorde alt for at behage den celebre gæst. F. eks. døbte man i den anledning H.M.S. „Blanche“ om til „Shah“, og før at gøre det endnu bedre fik skibets chef en eksport til at male skibets navn med persiske bogstaver på et brædt. Navneskiltet hængte han derefter ud over skibssiden. Da shahen kom ombord og så navneskiltet, var det hele imid-lertid ødelagt, for han gjorde opmærksom på, at skiltet var hængt på hovedet!

## *Duer ikke!*

I den engelske flåde har man forresten et permanent udvalg siddende, som skal finde på navne til skibene. Som oftest slipper kun gamle, traditionelle skibsnavne gennem nåleøjet, men af og til må man dog føje nye til. Det er også sket, at man har måttet låne navne fra handelsflåden. Her er et par eksempler på det: „Jesus of Lubeck“, „Farmer's Goodwill“ (bondens velvilje) og „Jolly Bachelor“ (den glade ungkarl). Disse navne findes ikke mere i den engelske flådeliste og kommer der sikkert heller aldrig igen!

## *En usædvanlig skibskonstruktor.*

Manden, der konstruerede verdens hidtil mest fantastiske skib, kæmpedamperen „Great Eastern“, var forud for sin tid på mange områder. Hans navn var Marc Isambard Brunel. Under Krim-krigen opfandt han en jet-dreven tank, som forsvaret dog fandt alt for fantastisk. Brunel gav også udkastet til den første tunnel under Themsen, som påbegyndtes i 1825, byggede hængebroen ved Hungerford, ledede dokanlæggene ved Cardiff og Sunderland og byggede flere store skibe. Han byggede ialt otte moler og tørdokker, fem hængebroer og 125 almindelige jernbane-broer. Allerede i 1825 slog han offentligt til lyd for at grave en kanal tværs gennem Panama, men først i 1881 påbegyndte man anlæggelsen af den betydningsfulde vandvej — 32 år efter Brunels død.

## *— men allerede i 1532!*

Brunels forslag til anlæggelsen af en Panama-kanal var godt underbygget, men allerede 300 år før havde tanken om en sådan kanal dog været ventileret. I 1532 lod Karl V foretage nogle undersøgelser af terrænforholdene i Panama mellem Stillehavet og Atlanten med henblik på gravningen af en kanal. Hans søn, Filip II, forbød dog senere dette arbejde, idet han mente, at det „stred mod den guddommelige anordning“!

## *Dagblad som rederi.*

Apropos artiklen i forrige nummer om skibsfarten på de store amerikanske søer kan jeg fortælle, at det kendte dagblad „Chicago Tribune“ har en hel flåde af skibe, som udelukkende sejler med avispapir til Chicago.

## *Beskeden begyndelse.*

Aarhus havn fik sin første bugserbåd i 1887. Det var en dampbåd på 20 b.r.t. og med en 12 hestes maskine. Fartøjet blev købt „second hand“ og hed „Dykkeren“. Prisen var — kr. 3000!

# „Strickers batteri“

Da marinens telegrafister under krigen narrede tyskerne

Kraftige drøn fra sprængninger har i de sidste uger lydt udover Amager, og mange københavnere har været vidner til den endelige nedlæggelse af det lille batteri på Kløvermarken og har undret sig over, hvor solidt dets brystværn og kasse-matter var bygget.

Da det lille batteris umiddelbare skønhed vil blive savnet i denne del af hovedstaden, kan det have almen interesse at se tilbage på dette fæstningsværks historie.

Batteriet er officielt karakteriseret således: „Strickers batteri“ er et mindre fæstningsværk mellem Christianshavns vold og Kastруп fort. Det var oprindeligt bestykket med 2 stk. 35 cm kanoner; men er nu nedlagt og demonteret. Det blev opkaldt efter den danske generalmajor Ezechias Henrik Stricker, der var født i Rendsburg i 1734 og i sin militære karriere ved danske og holstenske artilleri-regimenter er kendt som kommandant på Kronborg og på fæstningen Frederikstad i Norge samt som frivillig deltager i Napoleonskrigene på fransk side.

Byhistorisk set fandtes „Strickers batteri“ første gang omtalt i et „forslag til hovedstadens og holmens søbefæstning af 1786“, hvori interesse for sikring af København og den danske flåde imod angreb og overrumpling fra søsiden er omtalt.

I det berømmelige år, 1801, bestod Københavns søbefæstning således af ét fort, „Trekroner“ — der dog ikke var fuldført — af værket „Lynetten“ udfor Amagers nordkyst, endvidere af batterierne „Quintus“ og „Sixtus“ og mod syd på Amagers østkyst „Strickers batteri“ og endelig på Sjælland af „Kastellet's søforsvar“. Men nogen direkte nytte af disse anlæg synes daværende kommandør Olfert Fischer ikke at have haft i „slaget på rheden“, den 2. april 1801, idet han i rapport om samme bl. a. udtrykte sig: „Trekroner m. fl. kom kun lidet i ilden“.

Under træfningen i 1807 indgik „Strickers batteri“ også i Københavns søforsvar, og det formodes, at den angribende engelske flåde virkelig regnede med disse fæstningsværkers forbedrede tilstand, idet den omhyggeligt søgte udenfor disses rækkevidde, såvidt nu navigationen i de vanskelige farvande udfor Amagers østkyst tillod.

I 1852 nævnes „Strickers batteri“ for første gang som underlagt marineministeriet; men det overførtes i 1865 atter til hæren, der på samme tid oprettede „1. artilleribataillon“, hvori bl. a. „Strickers batteri“ indgik som led i 1. linie. Det var i samme år, at søbefæstningens

XXI Radiotelegram + GIBRALTARRADIO Nr. XX NC 10 2345 GMT =  
 Urd: mcl. den / 190 . A.J.  
 Adresse: \_\_\_\_\_ Til Bem.: \_\_\_\_\_  
 =URGENT= IMMEDIATE FROM ADMIRALTY GIBRALTAR =  
 Date: \_\_\_\_\_ QSP TO FORMOSA/SDMN FENRIS/SDWT MONGOBARRA BARDALAND =  
 Fra Station: GYW Modtaget: 0349 GMT 1/2 Til Station: \_\_\_\_\_ Afstedt: \_\_\_\_\_  
 154 104 104 104 SAB 10353 GMT 1/2  
 IF EVENT OF NOT BEING MET BY BRITISH WARSHIPS PASS THROUGH  
 THE FOLLOWING POSITIONS 3549 NORTH 0610 WEST 3550 NORTH 0543 WEST  
 3554 NORTH 0551 WEST 3556 NORTH 0546 WEST TO GIBRALTAR =  
 2345/10 ++

D: Billegram (telegr. urgent) T: Kullbeholdning betalt (telgr. callfordr.) Overt: Udleveres aabent (remette ouvert).  
 RP: Svar betalt (reponse payee) P: Post: Udbringes pr. Post (à remette par poste) MP: Udleveres egenhændigt (main propre).  
 TW: Fiere Adresser (telegrammes multiples) XP: Bud betalt (expres payee) TR: Telegram restant (telegraphie restant).  
 H: 104 104 GP: Poste restante (poste restante).

Det telegram, som telegrafisterne på Strickers Batteri sendte videre for den engelske flåde — for næsen af tyskerne.

gens værker indførtes i direkte tilknytning til den danske statstelegrafs linienet.

Da der i 1909 opnåedes bevilling til fornyet modernisering af søbefæstningen (ca. 11 millioner kr.), blev „Strickers batteri“'s værdi som fæstningsværk mindre, da søbefæstningen for Københavns vedkommende udvidedes til også at omfatte de nye værker: „Hellerupfortet“ og „Prøvestenen“, der begge byggedes udfor Amagers nordøstkyst, „Kastруп fort“, „Dragør fort“ og endelig på Amagers sydside „Kongelunds batteri“.

„Strickers batteri“ blev dermed nedlagt, men blev dog fortsat anvendt til forskellige militære formål, og skulle således ikke fortjene yderligere omtale; men da batteriet ved en ny forsvarsordning atter blev underlagt marinen, fik det ny betydning, og et for mange mennesker sikkert ukendt kapitel blev skrevet i batteriets historie.

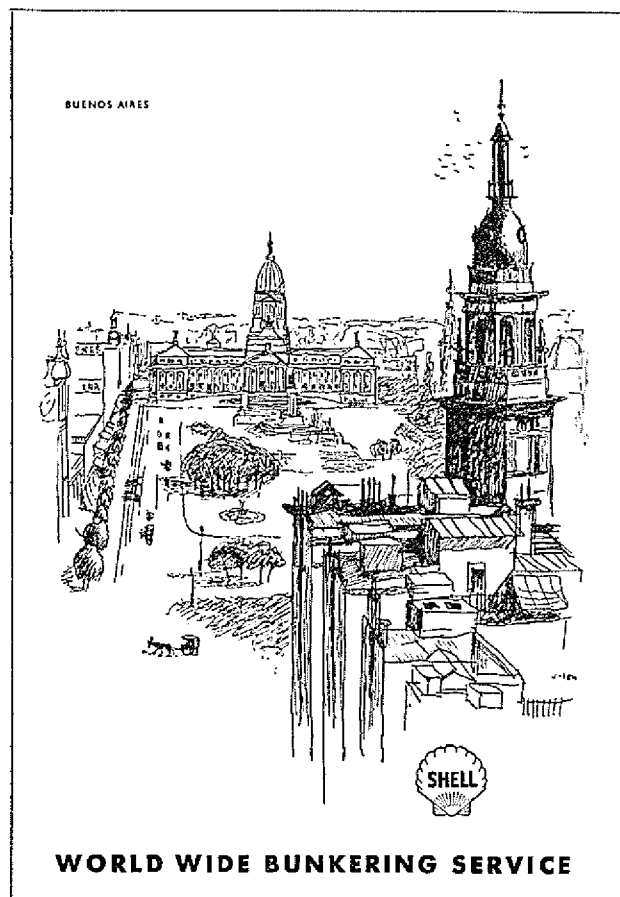
Det moderne samfunds forøgede brug af radiofrekvenser afstedkom, at „Strickers batteri“ i 1933 blev valgt til standplads for selve „flådens øre“, idet tekniske forsøg nødvendiggjorde udvidelse og fjernstyring af den på Holmen liggende flåderadiostation.

Den gamle, hyggelige „København radio“ på Holmens eksercerplads — af mange krystallittere måske med nogen ærgrelse husket som „Orlogsværftets radio“ — hvor personalet udviste så megen dyrevenlighed, at en inspektion afslørede flere gæs sovende under betjeningsbordene — havde på „Strickers batteri“ fået en ny, velindrettet fjernstyrings- og modtagecentral, hvor flådens telegrafister i alle døgnets timer gik vagt for Danmark og efter de internationale regler overvågede søfartens sikkerhed i de danske farvande, og hvorfra dirigeredes flådens bevægelige enheder i disses mangeartede opgaver.

Kiggede man indenfor i det hyggelige bjælkehus — der på „Strickers batteri“ i ly af høje radiomaster og kraftige antenneanlæg gav husly for en værdifuld lang-, mellem- og kortbølgeomtagerstation, der var oprettet

fælles for handels- og orlogsflåden — gav mangeartede lyde een indtryk af, at man herude var kommet langt frem i udforskningen af frekvensspektret, og at mange opgaver var pålagt det tjenstgørende telegrafpersonale. Mange menneskeliv og store værdier er sikkert hjerget ved denne stations drift; thi et ikke ringe antal SOS-signaler og påfølgende nødarbejde er ekspederet over stationen på „Strickers batteri“. Et arbejde der krævede yderste agtpågivenhed, handlekraft og god disciplin. Nødtrafikken havde naturligvis ubetinget fortrinsret fremfor andre tjenester; men utallige meldinger om drivende miner, navigationshindringer, stormvarsler, sejlanvisninger, lægehjælp, lods, vandstand — foruden de obligatoriske radiotelegrammer og radiobreve til og fra søfartens store medarbejderstab — har passeret denne station.

At „Strickers batteri“ atter havde fået strategisk betydning understregedes sørgeligt kraftigt den 9. april 1940, da tyske enheder under kommando af en oberleutnant Skibowski besatte batteriet og radiostationen og straks efter ankomsten med en transportabel kortbølgestation etablerede forbindelse med marineoverkommandoen i Kiel. Det blev ved denne lejlighed bestemt, at det danske personale fortsat skulle betjene „København radio“; men under censur af de tyske marinemyndigheder. Ordren blev fulgt under protest. Et nyt kapitel begyndte — og batteriet blev underlagt den tyske „Admiral Dänemarks“, der som bekendt havde hovedkvarter på hotel „Phønix“ i Bredgade.



Det kan være interessant at se tilbage på, hvordan denne tjeneste organiseredes. På „Strickers batteri“ oprettedes 3 tyske afdelinger, nemlig:

- „Marinefunkstelle Kopenhagen“,
- „Marinenachrichtenstelle Kopenhagen“ og
- „Signalstelle Kopenhagen“.

„Marinefunkstelle Kopenhagen“ havde til opgave at sikre radioforbindelsestjenesten mellem de tyske marinemyndigheder: „OKM“ (Oberkommando der Marine) Kiel, „Admiral Ostsee“, Rügen og „Admiral Dänemarks“, København samt mellem disse myndigheder og de bevægelige enheder af krigs og handelsmarinen, der befandt sig i disses kommandoafsnit. Dette system dannede tilsammen en såkaldt „Blindfunkkreis“. Teknisk set var den pågældende „Blindfunk“-kreds opbygget på den måde, at tre 800-watts radiosendere placeredes i Kiel, København og i Peenemünde (Rügen), hvorpå de udvekslede telegramtrafik som vekseltelegrafi på frekvens 380 kc/s og yderligere i tilfælde af luftoperationer i de pågældende områder kobledes sammen pr. linie, således at alle tre sendere tastedes samtidig, hvad enten dette nu skete fra Kiel, København eller Rügen. Den militære fordel herved syntes at være umuliggørelsen af indpejlingsforsøg fra fjendtlige luftfartøjer samt sikring af forbindelsestjenesten til egne styrker i det pågældende „radio-dækkede“ område, således at brug af radiosendere indskrænkedes til kun at omfatte nødstilfælde.

Under krigen 1939-45 opbyggede „Kriegsmarine“ således 4 central-„Blindfunk“-kredse, nemlig:

- I. Kiel - København - Rügen - Kiel,
- II. Kiel - Esbjerg - Wilhelmshafen - Kiel,
- III. København - Aarhus - Oslo - København og
- IV. Aarhus - Esbjerg - Frederikshavn - Aarhus,

hvormed samtlige danske farvande „radio-dækkedes“.

„Blindfunkkreis III“ oprettedes dog først i 1943 og berørte „Strickers batteri“ derved, at der fra „Admiral Dänemarks“ knyttedes radiokontakt til „Admiral Skaggerak“, der etablerede hovedkvarter i „Merkator-bygningen“ i Aarhus.

Ligeledes blev i 1943 til de tyske „Funk-kreise“ tilsluttet „artilleri-kreise“, der for „Strickers batteri“ gav sig udslag i, at der på Kløvermarken oprettedes et flakbatteri bestående af 9 stk. 105 mm antiluftskys endog i 1944 forsynet med *radar-styring*.

„Marinenachrichtenstelle Kopenhagen“ omfattede tilsyneladende tilslutning til et kabelfjernskrivernet analogt med radionettet i „Blindfunk“-kredsen. Der opnåedes herved dobbelt sikkerhed for telegramtrafikens hurtige og uforvanskede fremkomst, såvel som systemet sikrede rettidig alarm ved indflyvning i de respektive funk- og artillerikredse for såvel stationære som for mobile enheder af „Kriegsmarine“.

Den tredje afdeling på „Strickers batteri“, „Signalstelle Kopenhagen“ førte igennem hele besættelsesperioden 1940-45 kontrol med de i Kattegat og øst for Storebælt værende fyr, fyrskibe og radiofyr, således at man ved direkte indgreb i KTAS' og rigstelefonens telefon-

net og tildels via København radio tændte og slukkede disse fyr under overflyvning eller luftangreb.

Ofte opstod der for det danske telegrafpersonale på „Strickers batteri“ situationer, der krævede diplomatisk snille. Både dystre og muntre minder knytter sig til tje- nesten i den danske afdeling.

København radio blev således en novemberdag i 1941 alarmeret ved SOS fra det store, svenske motor- skib „Ecuador“, der afgav melding om, at det på position 58,48 nordlig bredde og 03,36 østlig længde havde hjerget besætningen fra det store, svenske motortank- skib „Sveajarl“, der var krigsforlist på den opgivne plads, men at man fordrerede assistance, da yderligere et svensk motorskib, „Brasil“, var krigsforlist 40 minutter efter „Sveajarl“, og at dets 38 mand store besætning drev om i Atlanterhavet. „Ecuador“ ønskede tilladelse til at anløbe norsk havn for at landsætte de reddede; men en sådan tilladelse kunne ikke opnås, da den tysk- besatte Bergensradio ikke svarede på grund af luft- alarm. (De besatte radiostationer havde sendeforbud under „fjendtlig“ indflyvning).

København radio modtog meldingen fra „Ecuador“, og vagthavende udbad sig hos den tyske FTO (Funk- telegrafoffizier) fornøden assistance til de svenske skib- brudne; imidlertid måtte han med undren erfare, at FTO ikke kunne efterkomme et sådant ønske, da mel- dingen var uden interesse for den tyske krigsmagt (!) Det blev betydet FTO, at Tyskland også var medunder- skriver på den internationale sikkerhedskonvention, og at denne fordrerede bistand i enhver nødsituation. Dette standpunkt kunne heller ikke anerkendes, hvortil den danske afdeling meddelte, at den i hvert tilfælde hand- lede efter de internationale regler — og meldingen diri- geredes dels til marinechefen i Stockholm og dels til „Admiral Ostsee“, Rügen, hvoraf sidstnævnte straks pr. fjernskriver kontaktede Bergen i Norge og skaffede M/S „Ecuador“ den ønskede tilladelse til at søge norsk havn, såvel som retningsfartøjer dirigeredes ud til ulykkesstedet, omend med tab af kostbare minutter. Det var heller ikke den pågældende dag muligt fra Stock- holm at kontakte Bergen på telegraflinierne, disse var afbrudt ved den norsk-svenske grænse, hvorfor Køben- havn radios opgave som transitstation var yderst vigtig.

Til de mere muntre episoder fra besættelsestiden på „Strickers batteri“ hører, at en transmitter forsvandt fra den tyske afdeling og derefter daglig sendte tele-

## Ryg Navigator Shag

- den bedste Pibetobak -

gramtrafik fra København til London under „high speed“ fra Otto Mønsted's bygning vis à vis „Politigår- den“. Denne blev betjent af en dristig radio-officer fra København radio, der i sin fritid var telegrafist for SHAEF.

En anden munter tildragelse indtraf en forårsdag i 1942, idet de tyske vagtchefer på „Strickers batteri“ faktisk beordrede de danske telegrafister til at brænde stationen af. De nærmere omstændigheder måtte søges i, at den tyske afdeling havde installeret nogle store Lorenz-sendere, hvilke de kobled direkte på lysnettet, således at sikringerne stadig brændte over — og den vagthavende tyske FTO, der var overbevist om, at dette skyldtes den danske betjening af strømtilførslen — og yderligere troede, at han havde afsløret et grimme sabotageforsøg imod den tyske krigsmagt, beordrede derfor større og større sikringer isat. På grund af vagtholdsskifte var lysnettet til sidst ca. 200 % over- belastet, og lysledningerne smeltede sammen og an- tændte det tyske arkiv for hemmelige dokumenter, for- uden hele den tyske afdeling blev sat ud af drift. Det gav anledning til megen morskab, selv om afslutningen kunne blive alvorlig nok, da der jo selvfølgelig truedes med krigsret og sabotageanklage.

Tyskernes påfældende interesse for de danske tele- grafisters evne til at kunne høre presse fra BBC over Droitwich på 1500 m bølgelængde skyldtes ikke deres vilje til også at høre modparten, idet et positivt resultat af deres undersøgelser afstedkom rejsning af 35 m høje master og tilhørende langbølgeantenne, og en støjsender gjorde det snart umuligt at høre BBC på denne bølge- længde i København, hvad det tyske personale hoverede meget over.

Men hovmod står som bekendt for fald. Skæbnen ville imidlertid, at masterne på grund af forlængelsen kom i vej for en „Blom und Voss“-flyvebåd (måske bedre erindret som „Anders And“), da den under en luftalarm lagde an til landing på Øresund udfor luft- marinestationen. Maskinen faldt ned tæt ved den tyske marinelejr ved Kløvermarksvej og brændte fuldkommen

Fortsættes side 22

### Sparekassen for København og Omegn Forvaltningsafdelingen

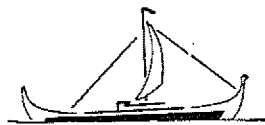
Administration af båndlagte kapitaler,  
legatmidler, pensionsfonds o. l.  
Opbevaring af værdipapirer i åbent depot.

Hovedkontoret, Niels Hemmingsensgade 24  
Telefon Central 1542

### KNUD E. HANSEN

Consulting Naval Architects  
Marine Engineers

Bredgade 37 - Copenhagen  
Telegr.: DESIGN - Tel.: Minerva 718





# Stål til Skibe



Dansk SIEMENS MARTIN Stål

Det er almindelig kendt, at Laur. Andersen & Co. A/S igennem en Aarrække har været Leverandør til Skibe og Fabriker af Værktøj og Forbrugsgods, saasom Haandværktøj, elektr. Boremaskiner, Bor, Snittappe, Taljer e.t.c., Olie, Tvist, Isolations- og Pakningsmateriale, Redningsudstyr, Brandslukningsmateriel o. m. a. Kun faa ved imidlertid, at vi

**LAURITZ ANDERSEN & CO. A/S**  
STRANDGADE 12 - KØBENHAVN K. - \*ASTA 1050

i den senere Tid har udvidet Virksomheden paa det rent maskintekniske Omraade. En Række Værksteder arbejder for os, hvorfor vi ser os i Stand til at levere Artikler som Haner, Ventilr, Armaturer, Pumper o.l. til fordelagtige Priser. Vi udfører Reservegods efter Deres Skitser eller Prøver, eller foretager, om De vil, selv Opmaalinger paa Stedet. Overslag eller Tilbud afgives hurtigt.

Agentur for Stempelringe for saavel Damp- som Dieselmaskinerier fra Fa. LOCKWOOD & CARLISLE

# Femmasteren „København“s

## sidste rejse og dens ukendte skæbne

Af INGVARD OLSEN

Omkring denne tid er der forløbet 25 år siden, Det Østasiatiske Kompagnis skoleskib, femmaste- ren „København“, forsvandt og 60 danske sømænd fandt deres våde grav et sted i det store havområde mellem Sydamerika og Australien.

Skoleskibet, der var bygget i England i 1921, blev i september 1928 underkastet sædvanligt kontroleftersyn i Nørresundby, inden det den 21. samme måned afsejlede fra denne havn med 4300 tons cement og kridt til Buenos Aires, hvortil man ankom den 3. november efter en 43 dages god rejse og uden at have mødt hårdt vejr.

I Buenos Aires fyldtes højtanken med 1245 tons vand, og desuden indtoges 223 tons sand i forlasten og 463 tons sand i agterlasten og anbragt således, at ballasten ikke kunne forskubbe sig; amningen var 16,2 fod for og 18,2 fod agter. Skibet var i udmærket stand, stærkt og sødygtigt, og det havde proviant om bord til 6 måneder og en rigelig forsyning af drikkevand.

Den samlede besætning udgjorde 60 mand, nemlig kaptajnen, 5 styrmand, hvoraf en tillige var telegrafist, 1 tømmermand, 1 sejlmager, 2 maskinmestre, 1 assistent, 1 hovmester, 1 kok, 1 koksmath, 1 bager og 45 elever, hvoraf 9 som matroser med over 36 måneders sejltid, medens de øvrige havde fra 15 til 29 måneders sejltid; 1 elev måtte i Buenos Aires efterlades som syg, og en anden var rømt.

Skibet forlod Buenos Aires den 14. december 1928, og under det senere søforhør oplystes, at der forelå attest fra havnelodsen for, at „København“ var i udmærket sødygtig stand, og den sidste, der gik fra borde ved afsejlingen fra Sydamerika, nemlig flodloden, havde ligeledes forklaret, at der ikke var noget som helst at kritisere — motoren var i god stand og skibet godt ballastet.

Rejsens varighed fra Sydamerika til Australien regnedes at tage et par måneder, og da Det Østasiatiske Kompagni endnu ikke den 18. februar 1929 eller 66 dage efter afsejlingen havde modtaget melding om skibet, forespurgte man telegrafisk agenterne i Melbourne, om skibet var rapporteret. Svaret var benægtende, og man rettede herefter forespørgsler til Deutsche Seewarte, til United Baltic Corporation, til Marineministeriet og til Lloyds i London om vind- og strømforholdene på „København“s rute, til agenterne i Buenos Aires om vejrforholdene ved den sydamerikanske kyst efter afsejlingen og til norske hvalfangerselskaber om, hvorvidt deres skibe havde hørt eller set noget til det danske skoleskib.

Ingen havde set noget til „København“, men gennem forespørgslerne konstateredes, at dampersen „Horatius“ den 17. januar havde truffet isbjerge på 36° 48'

s. br. 25° 3' ø. l., og at dampersen „Heidelberg“ ligeledes havde passeret isbjerge den 19. december på 43° 56' s. br. 47° 12' ø. l. samt at der syd for Kap det gode Håb på 43°-44° s. br. var observeret isbjerge og tåge.

Da der stadig intet hørtes om selve skibet, anmodede udenrigsministeriet den 21. marts på foranledning af kompagniet den danske gesandt i London om at søge bragt i erfaring, hvorvidt britiske regeringsskibe kunne blive udsendt fra Sydafrika og Australien til eftersøgning af „København“, idet kompagniet erklærede sig villigt til at afholde alle de hermed forbundne udgifter, og dagen efter gav det britiske admiralitet ordre til vedkommende myndigheder i de to nævnte lande om radioeftersøgning på hele den på gældende rute, og om at anmode alle skibe på ruten — specielt hvalfangere — dels om at holde udkig efter og pr. radio opkalde „København“, dels om så vidt muligt at afvige fra deres kurs for at undersøge, om skibet skulle være strandet på Prince Edwards, Crozet eller Kerguelen Islands i den sydlige del af det indiske hav; admiralitetet mente det derimod uhensigtsmæssigt at lade „København“ eftersøge af krigsskibe, men tilrådede eftersøgning ved et hvalfangerskib. I begyndelsen af april rejste prins Axel til London for at forhandle med de engelske myndigheder og gesandtskabet, hvilket fik frie hænder til at træffe aftale med rederiet Alfred Holt & Co. om at lade dampersen „Deucalion“ på rejse fra Durban i Sydafrika til Freemantle i Vestaustralien eftersøge „København“ og herunder anløbe Crozet Island og Kerguelen Island.

Længere hen i måneden modtoges meddelelse om, at D.F.D.S.'s motorskib „Arizona“ den 17. december, altså 3 dage efter „København“s afgang fra Buenos Aires, havde haft radioforbindelse med skoleskibet, som da befandt sig 400 kvartmil øst for Montevideo. En anden meddelelse gik ud på, at kaptajnen på den norske damper „William Blumer“ den 21. december ligeledes havde haft radioforbindelse med kaptajn Andersen på „København“, og at de sluttede forbindelsen med at ønske hinanden glædelig jul; den 22. december havde de igen forbindelse og blev enige om at kalde hinanden næste dag, men den 23. lykkedes det ikke nordmanden at kalde „København“.

Iøvrigt forelå nu meddelelse om, at det finske sejlskib „Ponape“, der var afsejlet fra Buenos Aires senere end „København“ og var ankommet til Melbourne efter en rejse på 58 dage, ved passagen af Kap det gode Håb på 43°-44° s. br. havde mødt tæt tåge og isbjerge, og at et andet finsk sejlskib „Grace Harwar“, der den 4. marts var ankommet til Port Lincoln i Sydaustralien fra Nordamerika, havde mødt adskillige isbjerge.

Af skibe, der i forbindelse med deres rejser blev

sat ind på at eftersøge det danske skoleskib, kan iøvrigt nævnes de engelske dampere „Halesius“ og „Beltana“, af hvilke den første eftersøgte Gough-øen og Tristan da Cunha og den anden Saint Paul-øen og Amsterdam-øen, men uden resultat, og heller ikke den tidligere nævnte damper „Deucalion“'s eftersøgning af Crozet Island, East Possession Island, Prince Edward og Kerguelen Islands gav noget spor af „København“.

Omkring midten af maj bestemte Det Østasiatiske Kompagni, der i nogen tid havde søgt efter passende tonnager til at foretage videre eftersøgninger, sig til at sende kompagniets eget motorskib „Mexico“ ud på et eftersøgningstogt under ledelse af „København“'s tidligere fører, kaptajn H. K. Christensen, og til at deltage i eftersøgningen chartredes desuden i Cape Town den 3mastede motorskonnert „Lars Riisdahl“ og i Sidney den engelske damper „Junee“, der begge underlagdes kaptajn Christensens ledelse.

„Mexico“ forlod Rio de Janeiro den 13. juni og afgik til den plads, hvor den norske damper „William Blumer“ havde haft god radioforbindelse med „København“ den 21. og 22. december, og herfra sattes kursen mod Gough-øen, som blev undersøgt, inden „Mexico“ den 24. juni ankom til Tristan da Cunha, hvor tidligere gennem føreren af damperen „Halesius“ modtagne meddelelser om et 4- eller 5-mastet sejlskibs passage bekræftedes og afsøgning af de nærliggende øer Inaccessible og Nothingale foretoges.

Den 26. juni stod „Mexico“ i strømretningen mod Sydafrika og undersøgte sydvestkysten til Bahia hos Tigres og afgik herfra, da kysten nord herfor er så beboet, at et skib ikke kunne strande, uden at det blev kendt, til Cape Town. Herfra var „Lars Riisdahl“ afgået den 24. juni og afsøgte ligeledes sydvestkysten af Afrika; skibet havarerede i en orkan den 4. juli og måtte reparere i Lüderitz, hvorefter det fortsatte eftersøgningen langs kysten. „Junee“ afgik den 3. juli fra Sidney i Australien og var den 22. samme måned 600 sømil sydvest for Albany efter på zig-zag-kurser at have afsøgt strækningen fra 110° til 107° ø. l. mellem 41° og 43° s. br.

„Mexico“ forlod Cape Town igen den 19. juli og afsøgte de strækninger i oceanet i sydøstlig retning, som kunne komme i betragtning, indtil man den 24. var ca. 1050 sømil sydøst for Cape Town, hvorfra afkrydsningen foretoges i østlig retning.

„Junee“ beordredes den 19. august til at afsøge St. Paul og Amsterdam-øerne og derfra søge imod Cap Leuwin på den australske vestkyst. Øerne afsøgte, men som tidligere uden resultat, og den 5. september var skibet omtrent nået over imod den australske kyst 200 sømil vest for Cap Cuvier og „Mexico“ samtidig nået et punkt ca. 420 sømil syd for Albany. I tilslutning til denne afsøgning af den australske vestkyst lod kompagniet et luftfartøj afsøge kysten fra Freemantle til Nord-west-Cape, men desværre også forgæves.

Den 28. maj havde kaptajnen på „Halesius“ telegrafisk meddelt, at beboerne på Tristan da Cunha den 21.

januar skulle have observeret et sejlskib med 4 eller 5 master vest for øen, tilsyneladende i nød og kun førende stagej. Skønt beboerne antog, at skibet ville strande på revene, da det var kommet ind i tangbæltet, som ligger omkring kysten, blev hverken vrage eller gods vasket op, og skibet måtte formodes at være kommet klar af øen.

Man havde dog herhjemme tvivlet på, at det kunne være „København“, øens beboere havde set, og da der den 5. september fra rederiet i Finland modtoges meddelelse om, at den firmastede bark „Ponape“, der som nævnt var afgået fra La Plata senere end „København“, og ligeledes på rejse til Australien, den omhandlede dato havde passeret Tristan da Cunha i ca. 5½ sømils afstand, anså man det for givet, at meldingen gjaldt „Ponape“ og ikke „København“, og da grundlaget for yderligere undersøgelser hermed måtte anses for bortfaldet, indstillede kompagniet yderligere eftersøgninger i det uhyre havområde.

At det ikke var skoleskibet, men derimod „Ponape“, som passerede øen den nævnte dato, blev senere bekræftet af to præster, som opholdt sig på øen på dette tidspunkt. Disse blev sammen med en særlig sydhavskyndig fra Salvage Association afhørt i et møde i det danske gesandtskab i London i begyndelsen af 1930, og det bekræftedes herunder, at det måtte være „Ponape“, der var set fra øen.

I anledning af udeblivelse afholdtes søforhør i sø- og handelsretten i København, men der fremkom herunder intet nyt til belysning af skoleskibets forsvinden, og efter at sagen havde været gjort til genstand for en forespørgsel i rigsdagen, udtalte statsminister Stauning i sin egenskab af søfartsminister bl. a. „at midt i denne ulykke får det være en trøst, at så vidt det er menneskeligt muligt at se, har enhver gjort sin pligt i denne sag.“

Hvor i det vældige havområde forliset har fundet sted, bliver sikkert aldrig opklaret.

## *Jan de Hartog:*

### **Thalassa**

*Grafisk Forlag*

Jan de Hartogs nye bog „Thalassa“ er en forrygende fortælling om et lille samfund af desillusionerede mænd, der ikke kan finde sig til rette i et normalt samfund, og som synes, at deres kammerater, som ofrede livet i krigen, faktisk var gået i døden, uden at verden var blevet bedre, et synspunkt, der deles af mange over hele verden. Den ungdom, som kæmpede for friheden, får i dag ikke lov at bevare den.

Men bogen er som alle Jan de Hartogs tidligere bøger spændende, romantisk, facinerende, enten han så fortæller om de mystiske dykkerekspeditioner i Middelhavet eller hans forsøg på at komme nødstedte skibe til hjælp. Hans fortælling er som tidligere sagt romantisk, men ikke forløren romantik.

*Referenten.*

# „Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum“

Slut

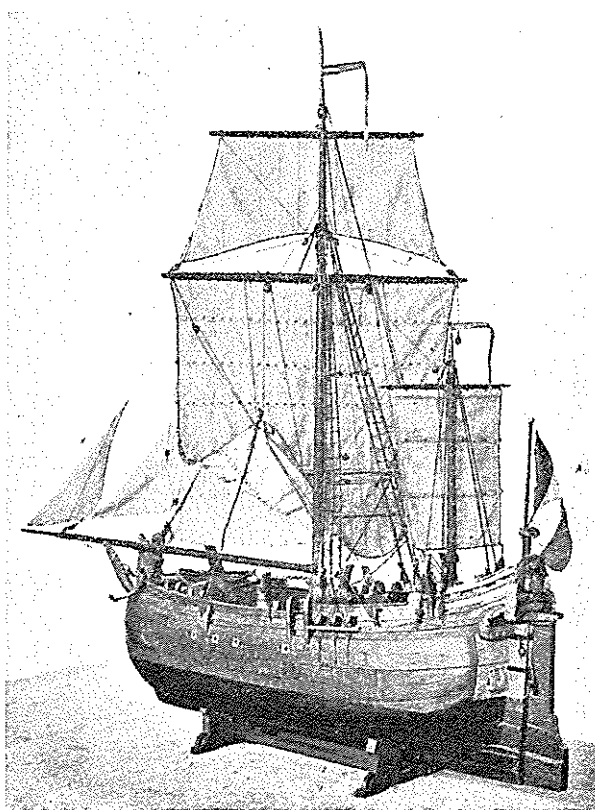
Af CARL ØSTEN

Og en lille samling udsmyknings-genstande fra nederlandske flodskibe må vist siges at være ret enestående selv blandt museer. Blandt dem ses smukt udskårne menneske-hoveder, som har været anbragte på ror-pinde, pagode-agtige maste-toppe, pæle med hoveder i den ene ende (til spil) samt maste-skjold, et udskåret bræt, der anbragtes på forsiden af masten på såvel lyst- som fragt-skibe, der havde master til at lægge ned.

Som på andre marine-museer er væggene her dækkede af malerier, kobberstik, tegninger samt land- og søkort, medens der under montres glas findes log- og regnskabs-bøger, rejse-rapporter og gamle hånd-bøger for brug af kompas, navigation med mere. Af sidstnævnte kan nævnes *Gietermaker's „Søfartens lysende flamme“*, trykt i Amsterdam 1660, som er en sjældenhed i dag. Den, som er en slags afhandling om styrmands-kunsten i 1600- og 1700-tallet, var højt anset hos datidens søfolk og udkom på ikke mindre end 13 sprog lige indtil 1774. — Dernæst er der det store søkort fra 1648, bestående af 21 blade i størrelse 171 × 303 cm, der iøvrigt repræsenterer det eneste komplette, bevarede eksemplar i verden. Hele værket givende et udførligt billede af vort geografiske kendskab i midten af 1600 er tillige et sandt monument over nederlandsk kartografi, da denne stod på sit højdepunkt. Til værket knytter sig ydermere den mærkværdighed, at det — højest sandsynligt — er det første trykte stik, på hvilket ny-opdagelserne fra *Abel Tasman's* Australiens-ekspedition er optegnede. — Så er der „*Amsterdamske søkort*“, trykt i Leyden 1585, på hvilket Amsterdams styre har lavet et sammendrag af kyst-navigation fra Flandern til Jylland, og hvor navne såsom „*Reefshorn*“ og „*Ring-cooper diep*“ (Ringkøbing dyb) falder genkendt i et dansk-forstående øje. — *Barentsz' „Kort-bog over Middelhavet“* — på titel-bladet ses en mængde karaveller for vind-bugnende sejl udfor Genova — fra 1595 er en udvidelse af *Waghenar's „Søfartens spejl“*, som var det første egentlige sø-kort, men som, hvad sejladsen langs Europas vestkyst op til Østersøen angik, nærmest var dårligt lavet. — Fra omtrent samme tid, 1579, stammer en „*Søkort-læsebog*“, der på sit titelblad oplyser: „om at sejle fra øst til vest, de bedste lodser, korrigeret med nye oplysninger og bragt i bedre orden.“ En anden udgave af samme bog udkom i Lübeck 9 år senere og ses ved siden af. Disse „*Søkort-læsebøger*“, der for Hollands vedkommende tryktes i 1500-tallet, var forgængerne til de egentlige sø-kort og havde kortfattede sejlads-angivelser, der mellem teksten indeholdt oplysninger om land-kendinger. Hos søens folk var de meget populære, så sandsynligvis er den store benyttelse af dem årsagen til, at kun få eksemplarer kunne overleveres til eftertiden. — Så er der den ældste trykte journal, et af de 2 eksemplarer, som findes endnu, over den første rejse,

som hollænderne gjorde til Ostindien. Titel-bladet prydes af 4 karaveller. I 1595 stod de nævnte skibe ud på rejsen til Ostindien under kommando af *Cornelius de Houtman*. Besætningerne bestod af ialt 247 mand, blandt hvilke størsteparten døde derovre, så at kun 94 i yderst udmattet tilstand nåede hjem til Holland efter 1½ års fravær.

Af det gamle „Ostindiske Kompagni“s handels fregatter findes der flere fine modeller, hvoraf den kendte „*D'seeve Provensies*“ fra ca. 1750 findes i så stor størrelse, at man uden vanskelighed kan se riggen indtil de mindste detaillier. Nævnes skal også samme kompagni's „*den Ary*“ fra 1725, hvor man især lægger mærke til agterskibets særlige udformning, idet man agten for stormasten har „*de boog*“, en udskæring i halvdækket for at give adgang til løbende gods ved stormasten. Halvdækkets forkant afsluttedes med „*de boog*“, og på begge sider førte en trappe fra halvdækket ned til øverste dæk, der gik gennem hele fartøjets længde. Over halvdækket er soldækket og agten for dette kahytten. På halvdækket og øverste dæk ser man kanonerne i lavetter på rælingen. Ved kahytten ses svingbasser. Dens forstævn er bemærkelsesværdig derved, at dens gallions-figur forestiller en javanesisk kvinde-skikkelse. Skikken i Holland havde ellers i 1600-tallet været den,



„Haring-buis“ (= silde-bus).

at man som gallions-figur brugte „den hollandske løve“, indtil man i begyndelsen af 1700-tallet begyndte at fravige denne regel ved at anvende figurer, der symboliserede skibets navn.

Skæg og skægforsringer blev ligeledes brugt til at støtte sprydet, der fastholdtes med en vuling og vaterstag samt gav plads til 2 runde huller, hvor igennem begge fokkehalse førtes. På et par andre modeller tilhørende samme kompagni og også handels-fregatter ses henholdsvis en større ro-båd og en pudsig oval sejl-båd med 2×3 årer stående på dækket midtskibs. Alle disse sidstnævnte modeller tilhører første halvdel af 1700-tallet, har et forskelligt antal dæk og krævede en ret stor besætning, for eksempel som det ene af dem 225 mand.

Selv om Ruslands engang mægtige *czar*, *Peter den Store*, har museet materielle minder. Han opholdt sig som bekendt en tid i Holland for at lære skibsbygningskunst, således i 1697 i Amsterdam, hvor han arbejdede på det „Ostindiske Kompagni“'s værft i 4 måneder, bl. a. medvirkende ved bygningen af sin egen fregat „*Peter & Poul*“. Han havde egentlig begyndt sin lærlinge-virksomhed i byen Zaandam, men folks nysgerrighed i forbindelse med hans dårligt bevarede incognito blev årsagen til ændring i hans opholdssted. En montre gemmer billeder og bøger i relation til hans person, herunder blandt andet bogen med sø-reglementer for den russiske flåde, som han lod udgive i 1720 på både russisk og hollandsk, men på den måde, at bladene i bogen på den ene side var med hollandsk tekst og på den anden med russisk. I årene derefter tryktes flere udgaver, den sidste i 1778. Ovenover montren hænger et maleri gengivende den „*Vand-fest*“, som i 1697 blev givet til ære for *czaren* i Amsterdams havn. Her ligger yacht ved yacht med vajende flag og standarter beskuet af folk i land. Yachterne, som var delt i to partier, sejlede længe rundt affyrende salver fra kanoner og bøsser, hedder det. På maleriets venstre nederste del ses liggende *czarens* yacht, fra hvilken vajer et stort russisk flag. Et dejligt levende maleri!

Museets måske største seværdighed er en „*Skibskamel*“, desværre kun i en delvis model. Disse „*Kameler*“, en slags flydende tør-dok'er eller ponton'er med op til et halvt hundrede pumper i hver side, anvendtes i Zuidersøen, der for tider tilbage på nogle steder ikke var dyb nok for passagen af større skibe. Disse blev så anbragt i „*Kamelen*“, der efter at være pumpet læns hævdede skibet op til et mindre dybtgående. For „*Kamelen*“'s bugsering anvendtes mindre fartøjer såsom fiskerbåde, men det følger jo af sig selv, at der både skulle være flere af disse samt god vind, for at de kunne bugseres såvel skib som „*Kamel*“. Et ovenover modellen anbragt kobber-stik giver måske den bedste illustration til foreteelsen, idet den viser en fregat under bugserhøjlp af 5-6 sejl-fartøjer, hvilken situation let leder tanken hen på en kamel-karavane!

— — —  
Dette var en kort rund-gang i Amsterdams interessante skibsfarts-museum, der i forhold til mange andre

AKTIESELSKABET  
**DET DANSK-FRANSKE-DAMPSKIBSSELSKAB**  
FREDERIKSGADE 17  
KØBENHAVN K

kolleger ikke ejer et meget stort antal objekter, men til gengæld så meget desto bedre af sjældenhed og særpræg. Entréen til museet er, navnlig af hensyn til at trække hollandsk ungdom til, sat så billigt som til 10 cents, og antallet af besøgende i museet ligger på omkring 15.000 om året. *De*, søfartsinteresserede læser, vil utvivlsomt ikke skuffes ved at forhøje dette antal med Deres egen persons besøg!

Carl Østen.

### „Strickers batteri“ (Fortsat fra side 17)

op, da den eksploderende ammunition gjorde det umuligt for slukningsmandskabet at nærme sig vraget.

Det er nok mindre kendt, at den danske telegrafstation på „Strickers batteri“ den 11. februar 1943 kl. 0345 GMT fungerede som transitstation for den britiske marine i *Gibraltar* og gav sejl-anvisninger til de svenske skibe „*Formosa*“, „*Mongobarra*“, „*Fenris*“ og „*Bardaland*“, der dirigeredes pr. radiotelegrafi gennem minefelterne ind til *Gibraltar*, da den britiske admiral i *Gibraltar* ikke kunne afse krigsskibe til eskortering den pågældende nat. Det hed herom i en datidig rapport, „forbindelse med *Gibraltar* radio etableret for transit af il-melding til de svenske lejdeskibe på frekvens 467 kcs/480 kcs. Melding ekspederet på kortbølge via *Göteborg*“. At det tyske personale åbentlyst sov på vagten, lettede jo arbejdet betydeligt. To tidligere britiske overflyvninger med påfølgende luftalarm den pågældende nat havde fastslået sin moralske værdi.

Den 29. august 1943 blev den danske afdeling på „Strickers batteri“ beslaglagt af den tyske „*Kriegsmarine*“, og personalet arresteredes — en del interneredes og andre blev tvunget til fortsat tjeneste på batteriet; men fra den 13. oktober 1943 og besættelsestiden ud var batteriet udelukkende tysk betjent, når ses bort fra enkelte civile, danske telegrafister, der gik i tyskernes sold.

I tiden efter 5. maj 1945 virkede „Strickers batteri“ en kort periode som flåderadiostation, men demonteredes lidt efter lidt og afsluttede sin militære bane som oplagsplads for tyske efterladenskaber.

A. P. Møller's store, nye pyrolyseværk har nu nået det stadium, at det gamle batteri har måttet vige pladsen og nu er definitivt nedlagt. 1/2.

**DE FØRENEDE KULIMPORTØRER**  
TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211  
KØBENHAVN K.

# Hollandske fliser

med maritime motiver

Fra langt tilbage i tiden har befolkningen i Vestslesvig og på de danske vesterhavsoer været påvirket af den frisisk-hollandske kultur, og vil man søge at finde årsagerne hertil, kommer man ikke uden om den livlige søværts trafik mellem Holland og den sydvestlige del af Danmark i ældre tid og de danske søfolks tjeneste på hollandske skibe, særlig i hvalfangstens store tid.

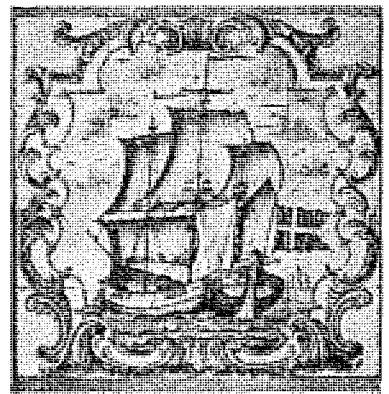
Ikke mindst på det boligmæssige område har forbindelsen spillet en rolle, og et tydeligt bevis herpå får man i det danske frilandsmuseums bygninger fra Vesterhavsoerne — „Kommandør“-gården fra Rømø og skipperhuset fra Fanø, der begge er præget af nederlandsk boligkultur, hvilket bl. a. ses af stuerne dels brogetmalede, dels flisedækkede vægge.

Disse vægfliser, der med tiden kom til at spille en større rolle i vareudvekslingen, findes endnu i ikke ringe mængde i gårde og huse langs marskkysten og såvel på de tyske som de danske øer på vestsiden af Sønderjylland, selv om entreprenante opkøbere, da der gik mode i at samle på de gamle hollandske fliser, har fristet med store priser på dem, og enkelte af husejerne vel heller ikke har kunnet modstå fristelsen, men har pillet fliserne af væggene og sat tapet op i stedet.

Vi skal dog ikke her komme ind på en nærmere omtale af selve flisekunsten, men berette lidt om, hvorledes de mange fliser kom hertil.

Den hollandske påvirkning med hensyn til boligindretning og møblering m. m. nåede ret tidligt frem til Sønderjylland, og det menes, at der allerede før trediveårskrigen har været benyttet fliser i enkelte huse her. Den kulturelle forbindelse kom dog først rigtig til udfoldelse, da den omfangsrige søgående forbindelse med Holland og Vestslesvig omkring året 1600 begyndte med de store kvægtransporter. Inde på land blev store horder at tungt og kraftigt marskkvæg drevet ud til Husum, Rudbøl, Emmerlev og Ballum og andre små kystbyer, hvor kvæget blev taget om bord i småskibe og sejlet til Holland, hvor det afsattes for gode og rigelige penge — eller for kasser med tusinder fliser, som skipperne vidste var en god handelsvare i marsklandet og på øerne herudfor.

Oprindelig var flisens funktion af rent praktisk art, nemlig dels som anbragte omkring ovnen at forebygge brand, dels ved vægbeklædning af ydervægge at holde fugt og kulde ude, men efterhånden blev den ikke alene brugt i dette nyttige øjemed — den skulle fra et vist tidspunkt også pynte, og med tiden opstod en så stor efterspørgsel på fliser, at der i begyndelsen af det 17. århundrede var ikke mindre end 80 virksomheder i Nordholland, der beskæftigede sig med fabrikationen af fliser, af hvilke nogle af fabrikerne fremstillede op imod en million om året; gennem halvtredie hundrede



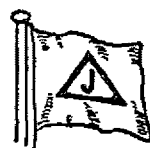
Flisevæg med skibs-motiv.

Af  
INGVARD  
OLSEN

år blev Holland centrum for Nordeuropas fliseproduktion og flisen en eksportvare af stor værdi.

Selv efter at studehandelen over Vestslesvig som følge af de krigeriske forviklinger under Christian den fjerde havde tabt sin betydning, mistede skibsfarten på Vadehavet imidlertid ikke sin betydning, men fortsattes med en foretagsomhed, der skabte yderligere velstand, og nu kom marsklandets og vesterhavsoernes gyldne tid, da hvertandet mandfolk på øerne og langs kysten gik i hollandsk tjeneste som kommandører eller besætning på hvalfangerskibene. Der blev tjent endnu større penge end før, og for nogle af disse hjemført endnu smukkere fliser end tidligere.

Motiverne på fliserne var efterhånden blevet mange, lige fra bibelske, botaniske og dyriske til de berømte skibstyper, og når søfolkene om foråret kom til Amsterdam, hvor de skulle forhyres med de store hvalfangerskibe, bestilte de, når de havde synet det skib, de skulle ud med, hos en af mestrene på flisefabrikerne en „komposition“ af skibet, d. v. s. et billede af dette skabt af flere fliser, der sat sammen viste det i sin helhed — efter vor tids begreb altså faktisk et puslespil, der ganske vist var let at sammensætte, idet det som regel kun bestod af 6, 9 eller 12 kvadratiske fliser. Billederne lå så færdige, når søfolkene vendte hjem fra de farefulde togter i Ishavet, og så var der råd til, foruden en masse sager fra de oversøiske lande, som Holland handlede med, at tage et flisebillede med hjem på gården; også skipperne på de små marskskuder lod deres egne skibe forevige på fliser, og den rigdom af skibsmotiver, der findes på de gamle fliser i marsklandet og på øerne, stammer så at sige alle fra denne epoke.



**Dampskibsselskabet**

**JUTLANDIA**

JENS TOFT

**Ny Toldbodgade 5**

TELF. \*8192

## „Marinesoldat“ eller „orlogsgast“?

Mit lille hjertesuk i „slopkasten“ for november angående brugen af ordene „marineskib“ og „marinesoldat“ har fået et par læsere til at fare i blækhuset. Navnlig er det ordet „marinesoldat“, man vil forsvare.

En af læserne skriver bl. a.: „Sproget fornyer sig stadig, også på det maritime område. Er tiden mon ikke løbet fra Dem her? Benævnelserne orlogsskibe, orlogsgast og „at være til orlogs“ var sikkert de gængse dengang, der var sejlkorvetter o. l., men er siden gået mere og mere af brug. De unge værnepligtige, der af tjener deres værnepligt i marinen, er soldater lige så vel som de værnepligtige i de andre værn, og jeg tror ikke, at de bryder sig om at blive kaldt for orlogsgaster (der er ligesom noget nedsættende i betegnelsen). Jeg mindes ikke at være blevet kaldt orlogsgast, da jeg var i marinen for tyve år siden, og jeg tror ikke, at De ville blive vel modtaget, hvis De gik rundt og tiltalte marinesoldaten af i dag med „orlogsgast“, men De kan jo spørge dem, der kender til de sager.“

En anden læser skriver bl. a.: „Hjemme på kysten talte fiskere, sømænd og andet godtfolk om „orlogsskibe“, „da jeg var til orlogs“ o. s. v. Men ingen nok så beget ulk tog dog anstød af ordet „marinesoldat“. En „orlogsgast“, ja, han var vel nærmest en gast ligesom en koffardigast, en landlovsgast, en topgast eller en hvilken som helst anden slags gast.

Den dag i dag står der på de værnepligtiges huebånd „Kgl. Marine“, skønt de unge er udskrevet til „flåden“. Betegnelsen „orlogsskibe“ på huen fandtes jo kun i ganske kort tid i 1945. Det hedder da også „Marineforeningen“, uden at mange særdeles prominente medlemmer tager anstød deraf.

Men hele sprogbroen på dette punkt synes så uklar og vilkårlig, at en grundig belysning — tjenstlig, sproglig og historisk — synes meget påkrævet.“

Til den første af indsenderne vil jeg specielt gerne sige, at jeg selv har tjent i flåden gennem en årrække og først efter den sidste krig skiftede til „blød hat“. I sine officielle skrivelser brugte søværnet aldrig ordet „marinesoldat“, og der var absolut ikke noget nedsættende i ordet „orlogsgast“. Tværtimod blev det i flåden anset for at være en næsten ligeså stor synd at sige „mariner“, som når man om en garder siger „gardist“.

Det er forresten slet ikke ordet „marine“, jeg er ude efter, men kun gloserne „marinesoldat“ og „marineskib“. Det sidstnævnte ord behøver vi vist ikke som gamle „blåkraver“ at diskutere, for det er så hårrejsende og meningsløst, at det aldrig burde være „opfundet“. „Marine“ kommer af det latinske „mare“, der betyder „hav“, og betegner, hvad der vedrører søen — og det gør jo alle skibe, hvadenten de er under orlogs- eller koffardiflaget!

I gamle dage havde vi både soldater (soldatesquen) og orlogsgaster (søfolk) i krigsskibene, ligesom man stadig har det f. eks. i den engelske flåde. Nu er jo ikke

alle orlogsgaster i vore dage søfolk (vistnok kun 5 %), men i søværnet bruger man, som allerede nævnt, officielt aldrig ordet „marinesoldat“. Det hedder da f. eks. „Lærebog for Orlogsgaster“, og da man i sin tid startede et bestemt fond, kaldte man det „Soldatens og Orlogsgastens Fond“.

Det er rigtigt, at ordene „marinesoldat“ og „marineskib“ vinder stadig større udbredelse, men det skyldes for en stor del den opinion-dannende dagspresse. Det er f. eks. også sket, at aviserne har kaldt ministrygningsfartøjer for „torpedobåde“ eller „destroyere“, og så tror mange folk, at det er rigtigt. Ligesådan når de læser om de mærkelige tingester, „marineskibene“! Man kan naturligvis ikke forlange, at alle journalister skal være maritime eksperter, men som læser behøver man jo ikke at godtage de rene uhyrligheder.

Når det ikke hedder „Orlogsforeningen“, men „Marineforeningen“, skyldes det sikkert, at denne forening har mottoet: For søværn og søfart! — Forresten bruger Marineforeningen selv i sine tryksager kun betegnelsen „orlogsgast“, og Det Maritime Hjemmeværn kalder sine medlemmer „hjemmeværnsgaster“.

Men lad os få en diskussion i gang om emnet, og lad os specielt høre fra søværnets folk. *Jack Tar.*

---

## På 100 meters dybde iført badebukser

Bare jeg læser om hajer, trækker jeg uvilkårligt benene op under mig, men heltene i bogen „Den tavse Verden“ trækker disse havets rovdyr i halen, slår dem over snuden med små stokke og laver portrætfotografier af dem — altsammen på 40 meter dybt vand eller mere! Men det er ikke alt! De rider også på u-både i fart under vandet, demonterer bundminer *en masse*, fotograferer torpedoer, der farer af sted over hovedet på dem, trænger over 100 meter ned i underjordiske kilder, danser med blæksprutterne og laver mange andre fantastiske ting kun iført badebukser og med selvkonstruerede „vandlunges“ på ryggen. De „gammeldags“ dykkere med deres hjelme og tunge blyfødder er klodsede, latterlige oldtidsvæsener ved siden af disse mænd, der tumler sig på havbunden som kolibrier i luften.

Hvem forfatteren er? Münchhausen eller Jules Verne? Nej, han er fransk søofficer og hedder J. Y. Cousteau. Hvert af hans skrevne ord rummer virkelighed og dokumenteres af pragtfulde fotografier i sort-hvidt eller de skønneste farver, som kan friste enhver maler. Der er spænding for alle pengene i denne bog om, hvordan mennesket ubesværet kan færdes på 100 meter vand uden at blive dykkersyg. „Den tavse Verden“ er den mest fantastiske bog, jeg har læst. Mere fantastisk end nogen „science-fiction“ roman. Jeg vil læse den en gang til!

„Den tavse Verden“ er herhjemme udsendt af „Samlerens Forlag“ og koster kr. 19,50. Det er ikke een øre for meget!  
*Ludwig.*

# Med trælast rundt Kap Horn

Af R. Barry O'Brien

Fem eller seks år før den første verdenskrig kunne man endnu se mange stolte sejlskibe i havnene langs det nordlige Stillehavs kyst. De lossede cement, tegl, kridt og andre gængse handelsvarer, eller også lastede de træ eller hvede. Det kunne også ske, at de med renvaskede lastrum bare lå og ventede på at få en last af hvad som helst.

Den store 4-mastede bark „Loudon Hill“ var et af disse skibe, som jeg i 1908 så liggende i Tacoma. Mr. Murdo McLean fra Arbroath, Skotland, havde lige taget hyre som 1. styrmand på fartøjet. Han kom fra et andet sejlskib – også et „Hill“ – hvor han og jeg havde været skibskammerater.

„Loudon Hill“ så ud til at være et godt skib, men hun var alt for buttet i boven og for plat agter til at være nogen racer. Rejsen fra Liverpool havde taget hele 267 dage! Da det ikke lykkedes for barken at kæmpe sig rundt Kap Horn, vendte kaptajnen dens agterende mod de vestlige storme og fortsatte langs Kap det gode Håb, Australien og New Zealand, trods dette betød en sådan forlængelse af turen, at man faktisk sejlede jorden rundt.

Den lange rejses strabadser havde imidlertid undergravet kaptajnens helse så meget, at han blev syg og måtte gå i land, så snart man nåede destinations-havnen, Victoria, British Columbia. 1. styrmanden, som kun var påmønstreret for udrejsen, fulgte med i land for at søge hyre på et dampskib.

En kaptajn Locke fik den ledige kommando. Foruden kaptajnen var der kun fire lidet uddannede søfolk om bord, da mr. McLean tiltrådte sin nye hyre. Resten af besætningen var enten afmønstreret eller rømmet.

På den tid var det meget vanskeligt at få en ny last, og „Loudon Hill“ måtte ligge og vente i hele fjorten måneder. Lasten, som skibet til sidst fik, var imidlertid indbringende. Den bestod af to millioner fod planker bestemt for Dublin.

Skibet afsejlede den 1. maj 1909 med en besætning, som for størstedelen bestod af „greenhorns“. Der var lige stor mangel på rigtige søfolk og fragter. På dækket lå en vældig stabel træ, som i høj grad bekymrede McLean, når han tænkte frem til den tid, hvor fartøjet ville befinde sig ud for Kap Horn. Han havde imidlertid rige erfaringer med hensyn til trælastede sejlskibe og kendte derfor til alle nødvendige sikkerhedsforanstaltninger.

Hjemrejsens første to måneder var begivenhedsløse, men under en vestlig storm på 40 graders sydlig bredde og 120 grader vestlig længde faldt en ung mand over bord og forsvandt. Det skete, mens besætningen var ved at mindske sejl. I den vældige søgang var det umuligt at ligge bi og få en båd i vandet.

Denne ulykke gjorde stemningen trykket om bord på „Loudon Hill“, og besætningen begyndte at tale om skibets tidligere vanskeligheder. 1. styrmanden forstod, at

sådan tale var demoraliserende – i særdeleshed da de endnu ikke var kommet ind i det værste uvejr – og under en vagt talte han derfor sagen grundigt igennem med besætningen og sagde til den, at de ikke skulle opføre sig som en samling får. Han havde en ligefrem og munter måde at sige sådan noget på, hvorfor det også lykkedes ham at borteliminere mismodet en smule. Og så blev han selv et af ulykkesgudsindens næste ofre!

„Loudon Hill“ befandt sig næsten 200 distance-minutter vest for Kap Horn og bankede sig frem i hylende storm og jættehøje søer, som satte de to rorgængeres dygtighed og udholdenhed på den hårdeste prøve. Sejlarealet var mindsket til underste mærssejl, og i de heftige byger frygtede alle, at også disse sejl skulle blive slidt i stykker. Den tid, hvor skibet måske kunne have drejet bi i nogenlunde sikkerhed, var for længe siden forbi.

På hundevagten havde McLean været under dæk. Det første, han observerede, da han kom på dækket klokken fire om morgenen, var, at skibet giredede tre til fire streger på hver side af kursen – et tydeligt tegn på, at det begyndte at blive vanskeligt at manøvrere. Den dobbeltrebede fok kunne muligvis hjælpe, tænkte han, men han vidste, at ethvert forsøg på at sætte den, sandsynligvis kun ville resultere i, at sejlet blev revet i stykker. Han blev afbrudt i sine tanker af 2. styrmanden.

„Hun går ostsydost og opfører sig som, jeg ved ikke hvad,“ sagde den unge mand. „Du milde, sikken vagt det har været!“

Mr. McLean gentog kursen og indtog sin plads ved siden af rorgængeren, idet han greb fat i det tov, som var spændt tværs over poop'en til støtte for den vagthavende officer. 2. styrmanden ventede et par minutter for at overbevise sig om, at hans overordnede havde sat sig ind i situationen, og gik derpå ned for at komme af sine søstøvler og sit olietøj.

Næsten en halv time havde 1. styrmanden været oppe på dækket, da han ved et blik agterud så en enorm bølge nærme sig. Den var så høj, at han et øjeblik troede, at dens hvidskummende kam var en lysning mellem de blæksorte skyer! Mens han næsten som lamslået så op mod denne veritable mur af vand, begyndte kæmpebølgen at spule over agterskibet, og han forstod, at fartøjet ville blive fuldstændigt overspulet agterfra.

„For Guds skyld, hold fast, folkens!“ skreg han og klamrede sig fast til nathuset.

Det var alt, hvad han nåede at gøre, inden vandmasserne skyllede om bord. Så fulgte en forfærdelig krængning, da skibet kørte op i vinden. Det var ikke langt fra, at det var kærtret.

Mr. McLean, som var blevet helt bedøvet, fandt sig ved opvågningen liggende under resterne af bestiklukafet, som var helt ødelagt. Han forsøgte at rejse sig, men kunne ikke. Det højre ben og foden smertede voldsomt, og ansigtet, hænderne og olietøjet var fulde af blod. Rattet og



skylighet var spulet bort, og de to rorgængere var forsvundet. Det meste af lønningen var ødelagt, og to af de fire fartøjer var slået til pindebrænde. Alt, hvad der var tilbage af de tre mærsejle, var nogle sønderlidte laser, som flagede ned fra ræerne. En af rorgængerne fandtes siden totalt mørbanket, men ellers uskadt under bakken, hvorefter han var blevet kastet af kæmpesøen. Den anden rorgænger derimod var og forblev borte.

Hvis trælasterne på dækket havde forskubbet sig, ville det være slut. Den ville nemlig i så fald have taget luger, lønning og master med sig. Takket være alle de sikkerhedsforanstaltninger, som var truffet af min gamle skibskammerat, havde lasten imidlertid ikke rørt sig ud af flækken.

Da kaptajnen og 2. styrmanden nåede op til poop'en, efter at de under forsøg på at komme dør var blevet tvunget tilbage af de nedstrømmende vandmasser, var der ikke en sjæl at finde dør på nær den sårede 1. styrmand. Nogle minutter troede kaptajn Locke, at hele den menige besætning var gået over bord. Folkene blev senere fundet forude. Folkene havde været alt for bange til at gå op på dækket. 2. styrmandens meget resolutte optræden og svoldunstende kraftudtryk fik dem imidlertid snart op, og da de så, at skibet endnu ikke var prisgivet, blev de villigt oppe og udførte alle ordrer.

Barken rullede stadig hjælpeløst, og bølgerne brød over den i en uendelighed. Tusinde ting måtte gøres, men først og fremmest var det nødvendigt at lægge ordentlig bi. Dette gjordes bl. a. ved at placere presenninger i luvarts mesan- og jigger-rigge. Bølgedæmpere, poser med olie, slæbtes over til vindsiden.

Daggry var kommet spøgelsesagtigt, blegt og mistrogtigt. Det lovede endnu hårdere vind og fik folkene til at gyse. Ingen tænkte på mad eller drikke den dag. I de følgende timers dagslys arbejdede alle med den største energi i taknemmelighed over stadig at være i live. Hen under aften fik man lavet et improviseret rat og et nathus, og de gabende huller i poop-dækket blev fyldt ud. Salonen og proviantrummet østes læns, og ræerne brasedes.

Kaptajnen var overbevist om, at skibet skulle udsættes for endnu en nat med storm og voldsomme bølger, hvilket en orkanbyge fulgt af lyn og torden forudsagde. Hvad angik hans tilskadekomne styrmand, var kaptajnen meget urolig. McLean havde fået sin højre fod totalt knust, og kaptajn Locke forstod, at en amputering var nødvendig. Han skrev i logbogen: „Foden bør amputeres, men jeg kan ikke tage et sådant ansvar på mig“.

Og hvem kunne bebrejde ham det? Han var skipper, og en god skipper, men han var ikke skibslæge. Selv en dygtig doktor ville have tøvet med at udføre en sådan operation under så vanskelige omstændigheder. Den eneste udvej var at søge havn snarest muligt, og da vejret begyndte at bedre, d. v. s. halvandet døgn senere, satte man sejl, og skibet styrede mod Port Stanley. Nu fulgte imidlertid tåge og sne, og sigtbarheden blev så dårlig, da man nærmede sig Falklands-øerne, at kaptajnen besluttede at gå til Montevideo længere mod nord skønt den betydelige afstand.

En kraftig sydlig vind understøttede denne beslutning,

men da „Loudon Hill“ befandt sig midt mellem Falklands-øerne og La Plata, svingede vinden til nordvest og tog betydeligt til. I fjorten dage kæmpede skibet sig frem og tilbage i den kontrære vind uden at komme ret langt, medens styrmanden stadig blev dårligere. Foden var blevet angrebet af koldbrand, og McLean fik voldsom feber. Han nægtede at spise og at tage nogen medicin.

For at modvirke blodforgiftning pakkedes foden på hovmesterens råd ind i en melsæk. Behandlingen slugte en masse havremel, og for at få det til at række længere blandedes det op med hvedemel. Kaptajnens eneste håb var nu, at en damper med læge om bord skulle komme i sigte. Time efter time, dag efter dag spejdede han horisonten rundt med sin kikkert – men forgæves.

I mellemtiden var besætningen påny blevet helt demoraliseret. Folkene var overbevist om, at skibet var forhekset, og derfor ville de kun ugerne tage rattet eller gå til vejs i stormen. Kaptajnen sammenfattede sin indtryk af dem på følgende måde i logbogen: „Flere af besætningen har mistet al energi. De har lige siden ulykken været angste og som følge deraf til liden nytte i hårdt vejr“.

Endelig blev dog vinden sydlig igen, og man satte hver eneste klud til for hurtigst muligt at nå havn. Et par dage senere mødte man uden for La Platas munding damperen „Orari“, der var på hjemrejse fra Wellington til London. Man bad „Orari“ sende sin læge om bord, og medens damperen manøvrerede for at sætte en båd i søen, havde den det uheld at kolliderede med „Loudon Hill“ over vandlinien.

Sammenstødet forårsagede naturligvis de to kaptajner en masse bekymringer, men dette hindrede ikke lægen i at tage 1. styrmanden under behandling, straks efter at være kommet om bord på barken. Han forklarede, at en øjeblikkelig amputering af McLeans fod var absolut nødvendig, og med hovmesterens assistance udførte han ufortøvet operationen. Senere overførtes 1. styrmanden til damperen og bragtes om bord på denne til Montevideo.

På det stedlige engelske sygehus måtte han underkastes endnu en operation, da det besluttedes, at hans syge ben måtte amputeres oven for knæet. Han kom sig langsomt, men havde han ikke haft en sådan jernfysik, som han havde, ville han sikkert ikke have overlevet. Efter at have været på sygehuset i tre måneder, vendte han hjem for resten af sin levetid at klare sig med et træben.

Jeg fik et brev fra ham straks efter hans ankomst til Arbroath. I det skrev han: „Jeg vil aldrig kunne sejle som 1. styrmand mere. Men måske vil du komme til at se mig som kaptajn hinkende omkring på poop'en af et eller andet skib“.

Desværre fik jeg aldrig dette at se, men langt senere fik jeg at vide, at han var gået til søs igen og på sin egen poop som skipper på skonnerten „Surprise“ af Arbroath. Beklageligvis forliste „Surprise“ ved Appledore, Devon, på en af sine rejser langs kysten. Under sit forsøg på at svømme i land sammen med den øvrige besætning druknede stakkels McLean på grund af, at hans kunstige ben holdtes i overfladen og derved tvang hans hoved under vand.

# Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. januar 1954



## 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  
 C. K. Hansen: A/S D/S Dannebrog  
 Rederiaktieselskabet Dantank  
 Rederiaktieselskabet Atalanta  
 D/S Progress A/S  
 D/S Myren  
 A/S Motortramp  
 A/S D/S. D. F. K.  
 D/S Jutlandia A/S  
 A/S Jens Toft  
 D/S Dania A/S  
 A/S D/S Vendila  
 A/S D/S Heimdal  
 A/S D/S Orient  
 D/S Pacific A/S  
 D/S Hetland  
 A. 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 Phonix A/S  
 A/S Det Dansk Norske D/S  
 Chr. Berg  
 A. E. Sørensen (D/S Concordia)  
 A/S Tankskibsrederiet  
 Chr. Andersen  
 A/S De Danske Sukkerfabrikker  
 D/S Activ A/S  
 Hans Svenningsen  
 Det Store Nordiske Telegrafelskab A/S  
 Danish American Gulf Oil Transport  
 Company A/S  
 Aabenraa Rederi A/S  
 Det Forenede Bugserelskab A/S  
 Rederi-A/S Kosmos  
 I/S D. F. B. & Em. Z. Svitzers Bjergnings-  
 Entreprise  
 D/S Hafnia A/S  
 D/S Nautic

## M/s FJALLFOSS

Onsdag den 2. december 1953 søsattes fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's skibsværft på Refshaleøen fragtmotorskibet „Fjallfoss“, værftets nybygning nr. 718, bygget til H/f Eimskipafjelag Islands, Reykjavik.

M/s „Fjallfoss“ blev døbt af fru Aslaug Benediktsson.

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 agter.

Hoveddimensionerne er:

Længde mellem perpendicularerene .....	85,342 m
Største bredde på spant .....	13,106 m
Sidehøjde til øverste dæk („C“ dæk) .....	7,925 m
Sidehøjde til andet dæk („D“ dæk) .....	5,639 m
Dybgang til sommerlastlinie .....	ca. 5,334 m
Tilsvarende dødvægt .....	2,540 t
Lastrummenes kapacitet .....	4.600 m <sup>3</sup> grain
Fart .....	13,5 knob

Skibet har to lastrum samt to mellemdækslastrum. Til hvert lastrum findes to luger, der dog kun er adskilt af en stærk bjælke, som er af tagelig, således at man kan danne en stor luge og derved være i stand til at laste lange stykgodsenheder. Lugerne på øverste dæk forsynes med stålugehængsler, åbne „ponton“ type, uden indbyrdes forbindelse.

Rigingen består af to bipodmaster samt lademaster med topmast forude på bak. Lugerne betjenes af ialt otte  $\frac{3}{5}$  tons bomme samt en 20 tons sværbom.

Bommene betjenes af otte 3 tons elektriske lossespil af Thomas B.

Thriges fabrikat. Den elektrisk-hydrauliske styremaskine er af Svendborg skibsværfts fabrikat.

Skibet er forsynet med to 7,6 m redningsbåde, hvoraf den ene er forsynet med motor, samt med en 3,8 m jolle.

M/s „Fjallfoss“ vil blive udstyret med de mest moderne navigationsmidler.

Apteringen, som indrettes agter, anbringes på følgende måde: på 2. dæk mandskabskamre, som alle er eenmandskamre. På øverste dæk er der kamre for officerer og mandskab samt kabys. På hyttedæk indrettes kamre for kaptajn, styrmænd og hov-



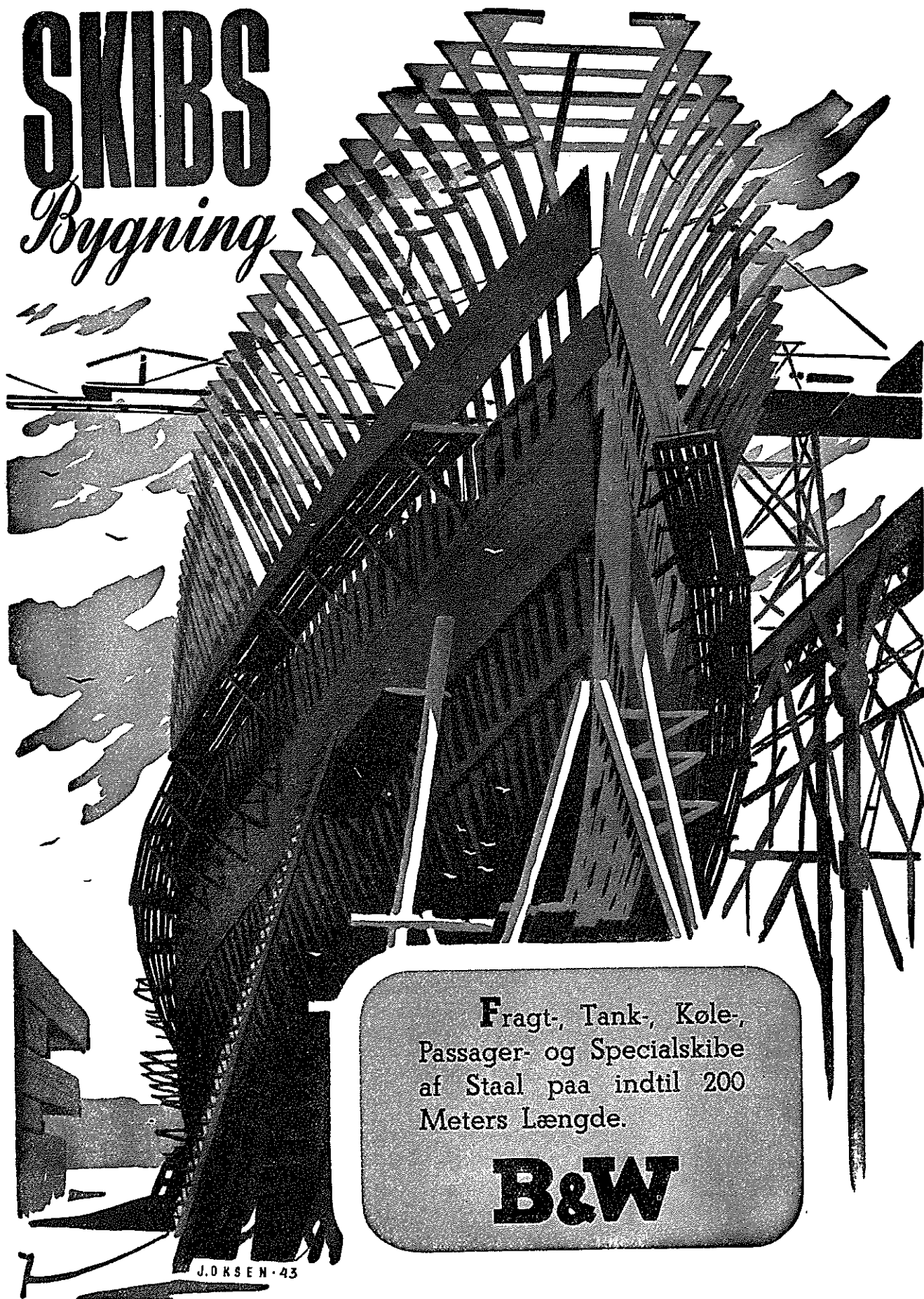
## G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH

Nygaardsvej 1/2 Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR  
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROF

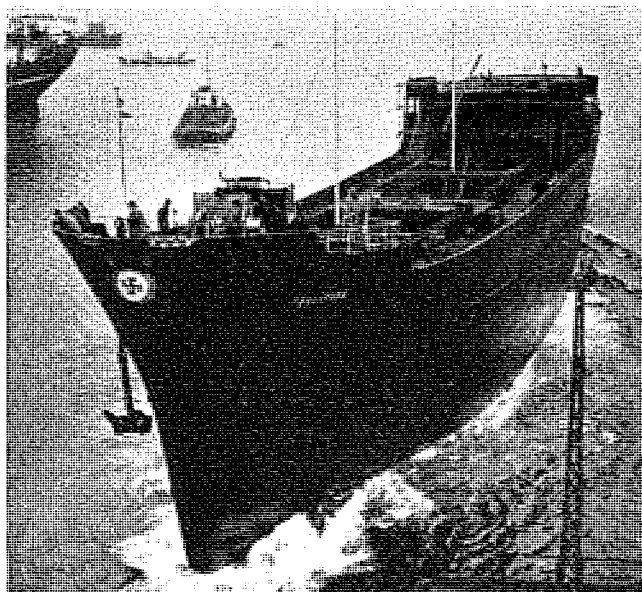
# SKIBS *Bygning*



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

**B&W**

J. ØKSEN · 43



„Fjallfoss“ søstettes fra B & W.

mester, kammer for to passagerer, rygesalon samt hospital.

Hovedmotoren er en B & W enkeltvirkende, totakts, seks-cylindret trunkdieselmotor med trykforstøvning, cylinderdiameter 500 mm, slaglængde 900 mm, i stand til at udvikle normalt 2750 i.h.k. svarende til ca. 2180 e.h.k. ved 180 omdrejninger pr. minut.

Hjælpemotorerne består af tre tre-cylindrede, fire-

takts trunkmotorer, type 325-MTH-40, hver direkte koblet til en dynamo på 120 kw ved 500 omdrejninger pr. minut. Endvidere en tre-cylindret dieselmotor, type 313-MTH-18 tilkoblet en dynamo på 18 kw ved 750 omdrejninger pr. minut.

### M/S „Broager“ afleveret

Den 21. november afleveredes et nyt skib, m/s „Broager“, til Det Forenede Dampskibs-Selskab fra Helsingør Skibsværft efter en vellykket prøvetur.

M/s „Broager“ er det sidste af seks søsterskibe, som D.F.D.S. bestilte til Farten på Nord- og Østersøen samt Middelhavet, idet de foregående fem skibe af serien var motorskibene „Bastholm“, „Birkholm“, „Bygholm“, „Bangsbo“ og „Borreby“.

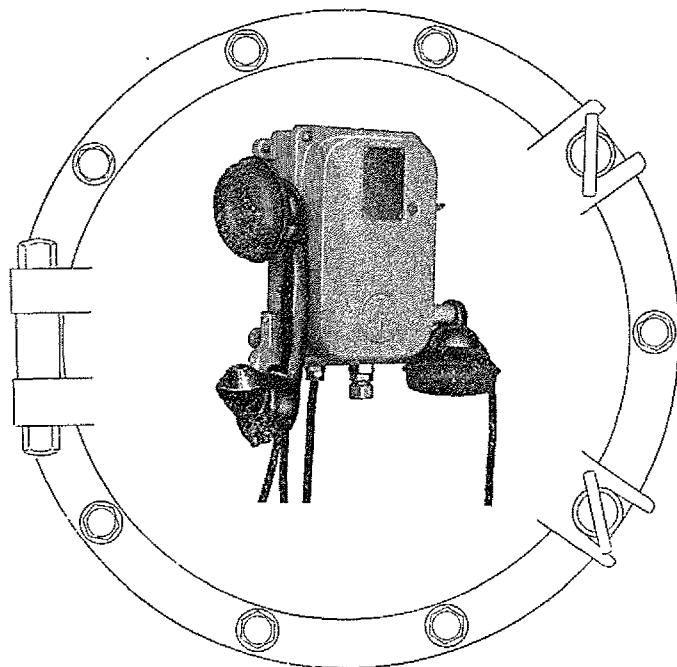
„Broager“ har følgende dimensioner:

Længde overalt .....	92,4 m
Længde mellem p.p. ....	84,0 m
Bredde .....	13,3 m
Dybgang .....	5,9 m
Lasteevne (dw) .....	ca. 3000 tons

Af de 170.000 kubikfod lastrum er ca. 45.000 indrettet som kølerum. Maskineriet består af en totakts, sekscylindret dieselmotor på 2500 i.h.k., der giver skibet en fart på ca. 13 knob. Skibet kan medføre otte passagerer i 4 to-køjes kamre.

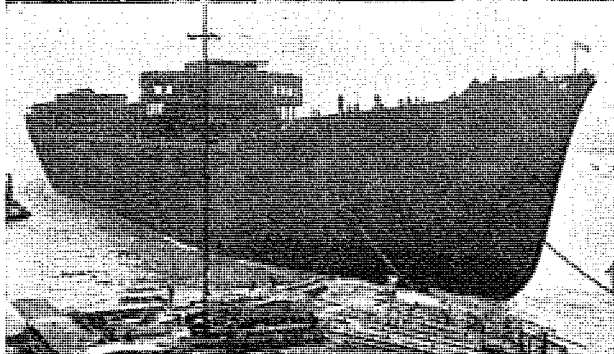
Skibet afgik kort efter ankomsten til København på sin jomfrurejse til Middelhavet. Skibets fører er kaptajn Lars Larsen.

## WEATHERPROOF TELEPHONE EQUIPMENT



TELEFON FABRIK AUTOMATIC <sup>A/S</sup>

COPENHAGEN • DENMARK



Pater M. de Paillerets, Lund, velsigner nybygningen. Bag pateren ses gudmoderen, madame Marc Bertaux og direktor Lundeqvist.

På billedet nederst ses nybygningen efter søsætningen.

## M/s „Blaise Pascal“

Den 2. december søsattes ved Kockums varv i Malmö et 24.000 tons tankskib for fransk regning. Skibet, som i dåben af madame Marc Bertaux fik navnet „Blaise Pascal“, er bestilt af Compagnie Maritime de Transport de Goudron, Paris.

Skibet har følgende hoveddimensioner:

Længde overalt .....	187,7 m
Længde mellem perpendikulærene .....	173,4 m
Største bredde på spant .....	23,5 m
Sidehøjde .....	13,0 m
Dybgang på fuld last .....	9,7 m

Fremdrivningsmaskineriet, som består af en nicylindret, totakts, enkeltvirkende Kockum-Man dieselmotor, som udvikler 8100 a.h.k. ved 115 omdrejninger pr. minut, beregnes at give skibet en fart af 14,75 knob fuldlastet på prøvetur.

„Blaise Pascal“ er bygget til højeste klasse i Bureau Veritas som helsvejst, langskibs spantet tankskib med to langskibs skodder og har et tankvolumen på ca. 34.100 m<sup>3</sup>, fordelt på 24 forskellige tanke, som er delt i tre fra hverandre adskilte dele ved hjælp af kofferdamme.

Til pumpning af lastolie findes i to pumperum ialt fire dampdrevne lastoliepumper, hver med en kapacitet på ca. 390 tons/time. Damp til disse pumper såvel som til spil, ankerspil, varmespiraler i lasttankene og op-

### 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  
Telf. Minerva 3232  
Telegramadresser:  
DampHetland, SteamPacific  
Fjernskriver: no. 2250

varmning i aptering etc. tages fra to dampkedler, der er opstillet i agterkant af maskinrummet, og som har en sammenlagt hedeblade på 550 m<sup>2</sup> og et arbejdstryk på 10,5 kg/cm<sup>2</sup>.

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

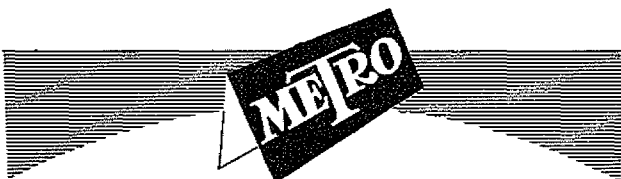
Som almindeligt i tankskibe er der i forskibet foran for lastolietankene såvel et lastrum til tør last på ca. 990 m<sup>3</sup> som en højtank til ballast og bunkerolie. Med denne tank og en tværskibs højtank foran for motorrummet og bundtankene under maskinrummet kan skibet ialt medføre 1500 tons bunkerolie, hvilket med normalt forbrug svarer til 46 etmåls uafbrudt gang.

Mandskabsaptingen findes i hytten med enmandskamre for alle undtagen drengene, som ligger to og to, medens maskinisterne har kamre i dækshuset og båd-dækket agter og styrmændene i dækshuset på brodækket midtskibs. Kaptajnens og rederens aptering findes i dækshuset på båd-dækket midtskibs.

Der er indrettet messer og opholdsrum for de forskellige besætningskategorier, officerer, underofficerer, økonomipersonale og mandskab.

Hele apteringen forsynes med et fuldstændigt klimaanlæg.

Skibet skal iøvrigt udrustes med alle moderne hjælpemidler for navigeringen, bl. a. radar, gyrokompas med selvstyrer, ekkolod, SAL-log og radiopejler foruden radioanlægget.



## 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

## M/s „Mette Skou“

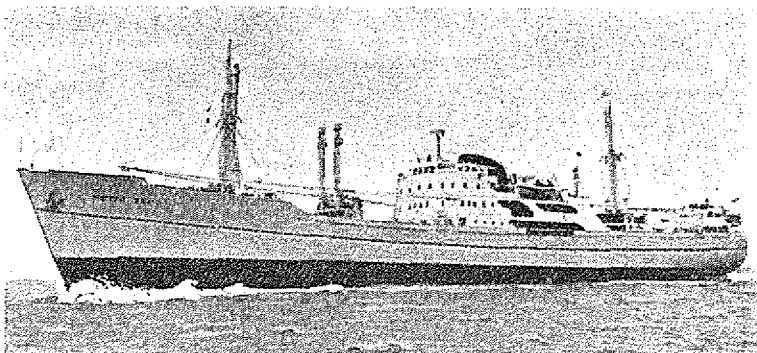
Rederiet Ove Skou's sidste nyhvervelse, m/s „Mette Skou“, blev efter ankomsten til Langeliniekaen fra Kiel efter en særdeles vellykket prøvetur overtaget af rederiet den 23. november.

M/s „Mette Skou“, der er bygget af Kieler Howaldtswerke A.G., Kiel, blev køllagt i Kiel i maj måned d. å. og løb af stabelen i september, og hele byggeperioden har således blot været ca. 6 måneder, hvilket er ganske bemærkelsesværdigt.

Nybygningen er af „Benny Skou“-typen og søsterskib også til m/s „Jytte Skou“ og m/s „Kirsten Skou“, og m/s „Mette Skou“ er således det 4. skib af de ialt syv 7.000 tons hurtiggående Diesel Cargo Liners, som er rederiets øjeblikkelige program.

M/s „Mette Skou“ er bygget som isforstærket åben shelterdækker til Lloyd's Registers højeste klasse med to gennemgående dæk og lang bak. Skibet er rigget med to master og 4 samsonposter, og de 5 store luger betjenes af 12 fem tons bomme samt 2 sværgodsbomme, hver med 25 tons løfteevne. Højtanke på forkant af maskinskodet samt vingetankene er indrettet til transport af vegetabilisk olie, og samtlige lastrum er mekanisk ventileret for transport af let fordærvelige varer og udstyret til transport af bomuld.

Apteringen er bygget og indrettet til rederiets sæd-



„Mette Skou“ på prøveturen.

vanlige høje standard med rygesalon, spisesalon og 6 luksuøse enkelt- og 3 dobbeltkamre, hvert med separat bad, for ialt 12 første klasses passagerer. Ligeledes bor kaptajnen og samtlige officerer midtskibs. Alle mand-skabskamrene er enkeltkamre med særskilte messer for såvel matroser som motormænd, ligesom der er fælles rygesalon.

Hovedmaskineriet er en ottecylindret M.A.N. diesel-motor, hvormed der på prøveturen blev opnået en fart af ca. 17½ mil.

Samtlige navigationsmidler er naturligvis de mest moderne; dette gælder såvel radiostation som radar, gyroanlæg, ekkolod, pejler etc.

Nybygningen gik på jomfrurejsen herfra til Colombo.

## Nautisk Almanak 1954

Nautisk Almanak 1954 er udkommet, udgivet af Iver C. Weilbach & Co. A/S (Sølv og Svarrer). Pris 10 kr.

Almanakken har nu fået det arrangement af tabellerne, som har været anvendt i de senere udgaver, og som er sanktioneret af Navigationsdirektoratet og efter udgiverens forslag også følges af de norske og svenske nautiske almanakker.

Forsidebilledet forestiller et såkaldt pindekompass, et primitivt stykke instrument af træ, som blev brugt universelt på alle have i gamle dage, og i en længere artikel beskrives apparatet og brugen af samme i forbindelse med håndloggen. Interessant er et billede af pindekompasset fra den svenske fregat „Morgonstier-nan“ med pinde visende skibets sidste kurser under den mindeværdige søkamp i Øresund ud for Kronborg den 29. oktober 1658 mellem svenskerne og hollænderne, indtil skibet blev skudt i sæk ud for Espergærde.

Papir, tryk og udstyr er det sædvanlig gode.

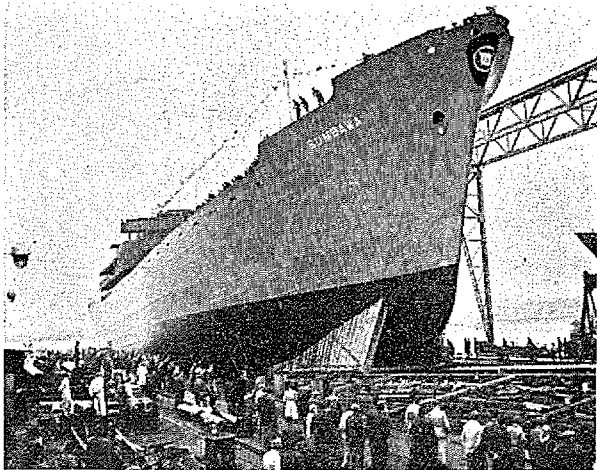
A/s J. FREYTAG, Sejlmager

53 Nyhavn 53 - Tlf. Palæ 3943

Vi holder  
os til



ESBJERG TOV



„Sumbawa“ søsættes.

## „Sumbawa“

Fredag den 11. december søsættes fra Aktieselskabet Nakskov Skibsværft nybygning nr. 134, et 10.200 tons motorlastskib til Det Østasiatiske Kompagni.

Skibet navngaves af Grevinde Flemming og fik navnet „Sumbawa“.

Hoveddimensionerne er som følger:

Længde mellem p. p. ....	137,2 m
Bredde på spant .....	19,3 m
Højde til shelterdæk .....	11,7 m

Skibet, der er bygget til Lloyd's højeste klasse, har 2 gennemgående dæk samt yderligere et mellemdæk i forskibet, er forsynet med bak og poop samt store dækshuse midtskibs. Lastrummenes kapacitet er ca. 544.000 cb. ft., foruden godt 8.500 cb. ft. kølelast.

Maskineriet består af en syv-cylindret B & W enkeltvirkende, totakts dieselmotor med trykladning, type 774-VTBF-160, der udvikler 8.200 b.h.k. ved 115 omdrejninger og giver skibet en fart af 17 knob fuldt lastet.

Afløbningen overværedes af Deres Kongelige Højheder Prins Axel og Prinsesse Margaretha, Grev Flemming, medlemmer af Kompagniets bestyrelse, direktion og inspektion samt medlemmer af værftets bestyrelse og en del indbudte.

### Afslutningsprover på

## J. Lauritzens søfartsskole i Kogtved

Onsdag den 16. og torsdag den 17. december afholdtes på søfartsskolen i Kogtved afslutning for det første hold, hvor junior-senior-systemet har virket. Der har ialt været 6 seniorer og 24 juniorer, der skulle gå dæksvejen, og 2 juniorer, der skulle gå kokkevejen.

Af juniorerne er der udset 10 dæks elever og 1 kokkelev til at være seniorer på holdet, der begynder den 5. januar 1954.

For juniorerne afholdes der prøver i lighed med de tidligere prøver, der har været afholdt. For seniorerne

var der prøver i arbejdsledelse, udvidede kundskaber i splejsefærdighed, foredrag, håndtering af motorredningsbåden og morsning. Øvelserne ombord i „Lilla Dan“ lededes af seniorerne.

Prøverne, der lededes af skolens nye forstander, *Willy Eisfeldt*, overstyrmænd *Dyhr-Nielsen* og 2. styrmænd *F. Heidemann*, overværedes af skibsrederne *Ivar* og *Knud Lauritzen* og af skibsinspektør *Axel Nielsen*.

Som censorer mødte kaptajnerne *Sofus Jacobsen* og *H. Grube*, maskinchef *E. Johansen* og endvidere kaptajn *J. P. Nørgaard* fra „Georg Stage“ og havnemester *E. Larsen*, Svendborg. Fra Statens sømandsskoler mødte kaptajn *N. E. Bom*.

Den 17. om aftenen afholdtes en festlighed på skolen, hvor præmier og eksamensbeviser blev overrakt eleverne. Ved denne lejlighed kom en del af de unge elever fra *Ida Holst's* skole i Svendborg til stede i *Luciaoptog*, og en af de unge piger herfra valgtes til *Luciabrud*.

Tirsdag den 8. december afholdtes der kokkeprøve, der lededes af økonoma fru *A. Torp*. Hovmester *A.H. Pedersen* mødte som censor.

## NYT I NOTER

*Rederiet M. Jebsen, Aabenraa, fylder 75.*

I slutningen af det forløbne år fejrede Rederiet M. Jebsen, Aabenraa, 75 års jubilæum. Rederiet blev grundlagt i 1878 af sømanden Michael Jebsen i Aabenraa, der selv døbte sit første skib. Det blev søsat på Flensborg Skibsværft som værftets bygge-nummer 17 og fik navnet „Signal“. I løbet af de 75 år har rederiet fået bygget 36 skibe. I 1881 udvidede man med en ny linietjeneste til Østasien, og den består endnu. Efter Michael Jebsens død overtog sønnen, Jacob Jebsen, rederiet, men døde under den sidste verdenskrig. Hans to sønner overtog nu rederiet og formåede at bygge et nyt skib på Howaldts-værftet i Kiel for et år siden. Skibet fik navnet „Jacob Jebsen“ for at hædre redernes fader, som videreførte rederiet under særligt vanskelige forhold.

*Oplægninger i Sverige.*

I slutningen af 1953 lå der 91 svenske skibe på til sammen 181.388 b.r.t. oplagt på grund af manglende fragter, lave fragtrater eller urentabilitet. Blandt skibe på over 5.000 tons var der 10 på ialt 76.000 b.r.t.

*Skibsbygning i Tysklands polske zone.*

Efter at Neptun-værftet i Rostock har afleveret de to første fragtskibs-nybygninger, bygger Schichau-værftet, Danzig, der er polsk forvaltet, nu en malmfragter på ca. 5.000 b.r.t. og ca. 8.000 d.w.t. Da det er vanskeligt at fremskaffe diesel-motorer til skibe af denne størrelse, er det uklart, hvilket fremdrivningsmaskineri

skibet vil få. Sandsynligvis bliver det en dampmaskine. På det før så kendte „Schichau-Werft“ i Danzig arbejder nu ca. 4.000 mand, som hidtil har været beskæftiget bl. a. med reparations-arbejder for udlandet.

#### *M/S „Lynæs“ afleveret.*

Fragtmotorskibet „Lynæs“, rederiet „Solnæs“, har været på prøvetur fra Husum Skibsværft den 5. december. Skibets første rejse gik til Hamborg, og da skibet er værftets hidtil største nybygning, betød ordren meget for den forholdsmæssigt lille by Husum.

#### *Tysklands handelsflåde.*

Vesttysklands handelsflåde er nu oppe på over 2 millioner b.r.t., og tankflåden består af 62 skibe på ialt 180.000 b.r.t. Det bemærkelsesværdige ved Vesttysk-

lands handelsflåde er, at over 45 % af flåden er nybygninger, hvilket vil sige, at denne del af flåden er yderst konkurrencedygtig. Hele flåden består af 3200 skibe. Ca. 470 skibe blev bygget på vesttyske værfter efter frigivelsen af værftsindustrien i 1950, og ca. 180 blev købt fra udlandet. Finanseringen skete dels ved private midler, dels ved statslån. I de sidste dage har senatet i Hamborg stillet 35 millioner D.M. til rådighed for yderligere opbygning af tre store hamborgske rederier. Man overvejer stærkt et come-back på Nordatlanten. „Gripsholm“ og „Italia“ kommer til foråret under tysk flag på denne rute. De påtænkte tre store 20.000 tons nybygninger kræver ca. 200 millioner D.M. Storrednerne kan ikke fremskaffe dette beløb, og regeringen i Bonn er ikke meget stemt for statsrederier. Man formener, at Vesttysklands handelsflåde i begyndelsen af 1955 vil udgøre 2,3 til 2,5 millioner b.r.t. *Nauticus.*

## Det danske Redningsvæsen

Det danske Redningsvæsen har udsendt sin beretning om virksomheden i året fra den 1. april 1952 til den 31. marts 1953.

Det fremgår heraf, at der i årets løb er blevet reddet 56 menneskeliv, nemlig 25 med redningsbåd og 31 med raketapparat. Siden redningsvæsenet organiseredes den 1. januar 1852 er der reddet 12 479 mennesker og og med de 30, der blev reddet i årene 1850-51, medens redningsvæsenet organiseredes, er det samlede antal mennesker, der ved hjælp af de på de danske kyster anbragte redningsapparater er blevet reddet, således ialt 12 509.

Der findes under redningsvæsenet ialt 55 redningsstationer og 3 bistationer. Af redningsstationerne er 30 båd- og raketstationer, 9 bådstationer samt 16 raketstationer. Bistationerne er alle forsynet med både. Der findes 23 motorredningsbåde og 20 roredningsbåde. Der er 239 telefonstationer, hvoraf 61 er anbragt i alarmeringshuse.

Redningsvæsenets materiel samt båd- og opbevaringshuse er indtegnet i Stats-Brandforsikringen for ialt 2.524.388 kr.

Den samlede udgift til redningsvæsenet har i finansårets løb været 1.707.548 kr.

Redningsvæsenets både betjenes af frivilligt mandskab, der herfor får et mindre, fast årligt beløb foruden betaling for redningsforetagender, „forgæves møder“, møder ved stationer, dagøvelser og natøvelser samt vagttjeneste.

Af redningsvæsenet har der i finansårets løb været udført 40.078,5 timers vagttjeneste (nattevagt), hvortil er medgået 150.241 kr.

Der har været afholdt 241 øvelser, der alle forløb tilfredsstillende uden uheld af nogen betydning.

Foruden de nævnte tilfælde, i hvilke menneskeliv er blevet reddet, har redningsvæsenets apparater i 68 tilfælde været i bevægelse i anledning af indtrufne eller befrygtede strandinger eller for at hjælpe fiskerbåde m. fl. I 43 af disse tilfælde har redningsbådene været søsat for at assistere nødstedte fiskerbåde, pramme o. a. under deres landingsforsøg på kysten og ved indsejlingen til havn. Det har drejet sig om 84 fartøjer med ialt 289 ombordværende mennesker.

Foruden de understøttelser, der er udbetalt af redningsvæsenets legatmidler, er der som sædvanligt af Kronprins Frederiks Fond udbetalt understøttelser til et antal enker efter mænd, hørende til redningsvæsenets personale, og til mænd, tilskadekomne i redningsvæsenets tjeneste. Endelig er der i understøttelser udbetalt 2.278 kr., indkomne i de ved redningsvæsenets stationer ophængte gavebøsser samt 1000 kr. fra A/S Dansk Cement Central i anledning af ydet hjælp ved eftersøgningen efter m/s Portlands forlis.

Emile Robins legat til belønning for den redningsbådsbesætning, der i årets løb har været udsat for størst fare ved at redde skibbrudne, er for året 1952 tildelt mandskabet ved redningsstationen Torsminde for redningsforetagendet den 4. november 1952 i anledning af nødstedt fiskerbåd Eliezer.

DAMPSKIBSSELSKABET

**TORM**

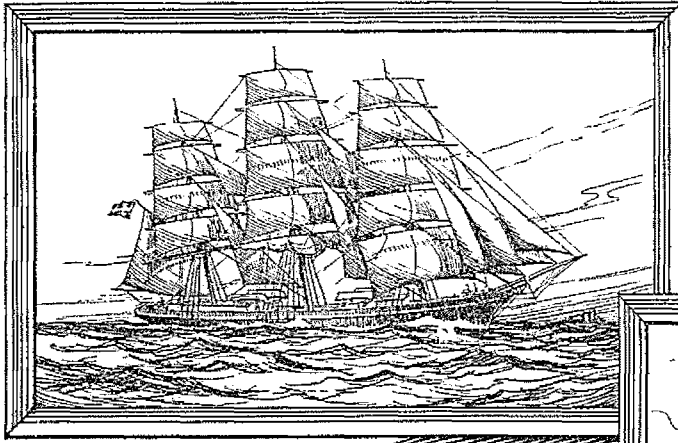
AKTIESELSKAB

Grundlagt 1889

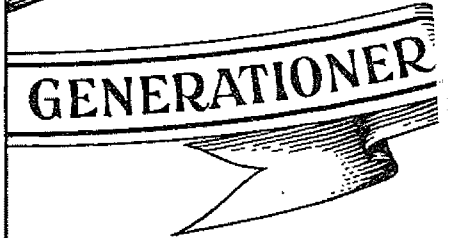
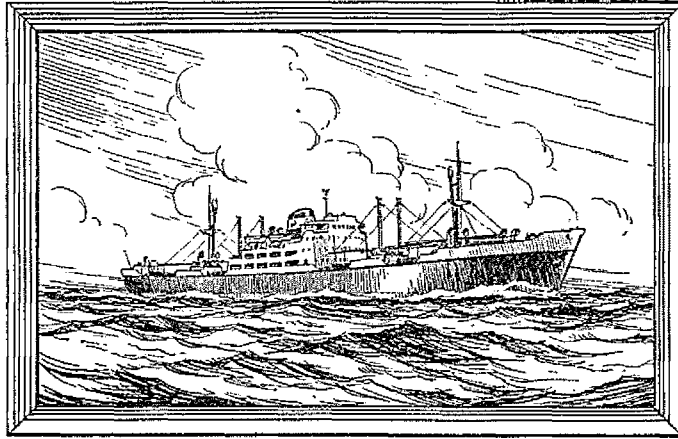
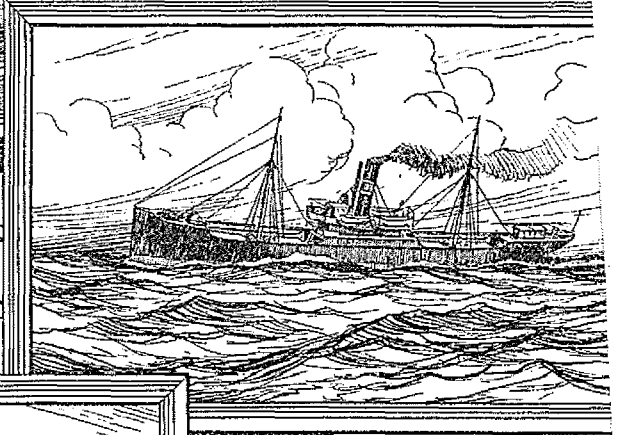
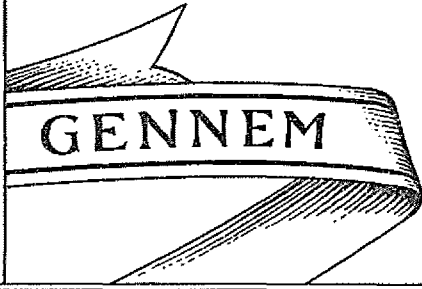
Telefoner: Central 2437 - 16570 — Rigstelefon 203

HOLMENS KANAL 42 — KØBENHAVN





H. SCH - P.



# HAR DE OVERALT PAA HAVET FAAET



*fra* **JESPER CHRISTENSEN & Co**  
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER



## 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:

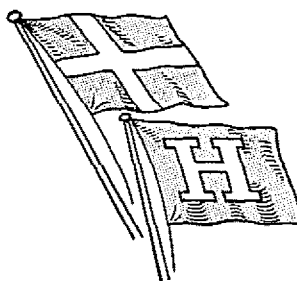
**DANNEBROG**

15 moderne skibe — 80.000 ts. d. w.

★

AMALIEGADE 35 · KØBENHAVN K

Telefon: Central 72 (18 linier) · Rigs 13 (2 linier)  
Telegramadr.: „HANSEN“ · Tefex: Nr. 2501 & 2502



MARTIN CARL  
AKTIESELSKABET  
DAMPSKIBSSELSKABET „HEIMDAL“

Telegr.: MARTINO  
KØBENHAVN Ø. DANMARK



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

## “MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
HOLM & WONSILD  
Telegram-Adresse: “Holmsild”  
Amaliegade 36



### A/s Em. Z. Svitzers Bjergnings Entreprise

Grundlagt 1833  
KØBENHAVN



## C. CLAUSEN

DAMPSKIBSREDERI A/S  
HAMMERENSGADE 4 - KØBENHAVN

## Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København

★

Telegr.-Adr. „Mariuson“ Telefon Central 12057



## CHR. ANDRESEN

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Dania“

Amaliegade 33 - Telef. 11598 - 11568

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB





# VIKINGEN

1,50  
februar

M/S „SONGKHLA“  
Maleri af OTTO NIELSEN

1954 - nr. 2  
31. 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

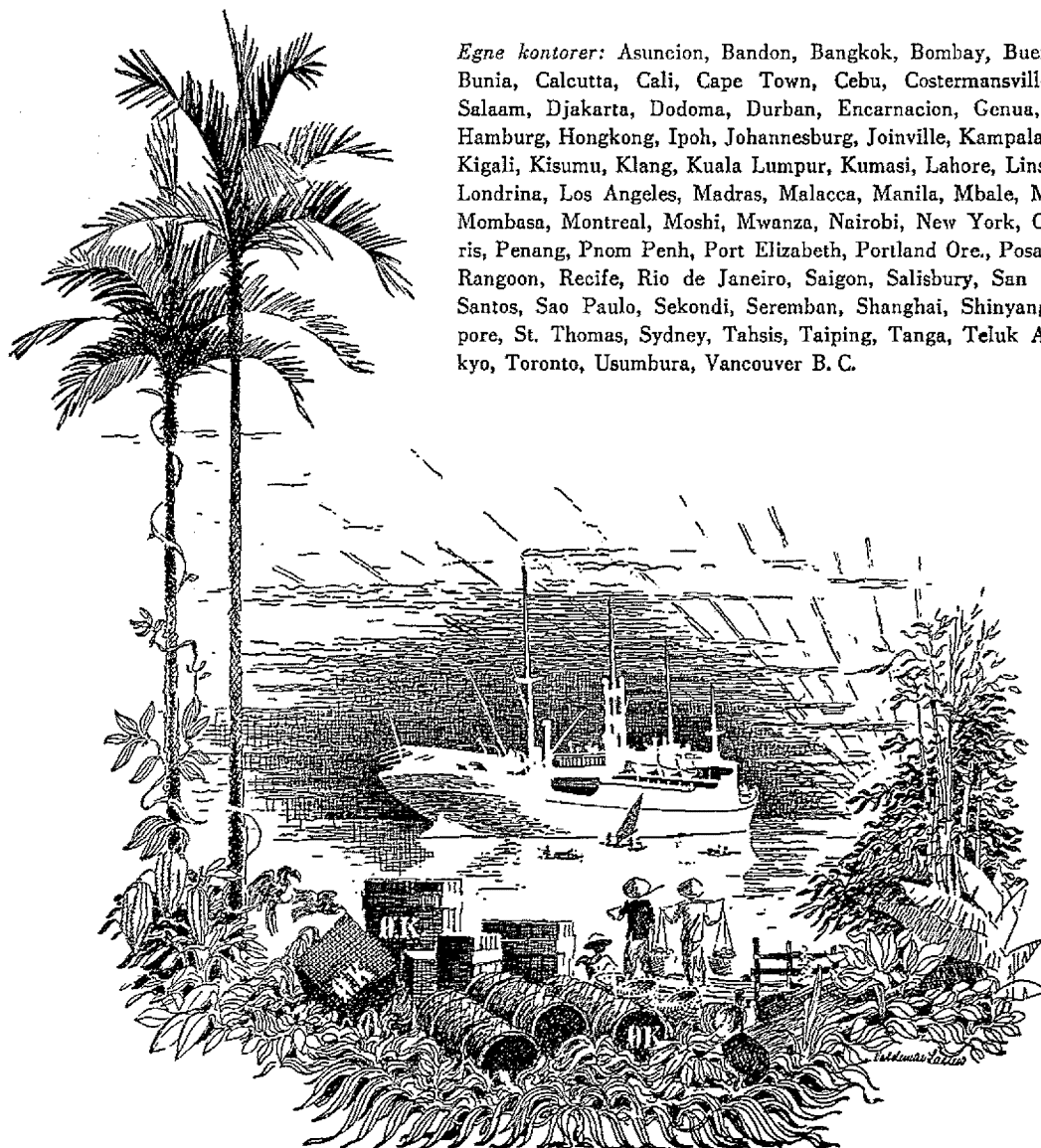
# AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI KØBENHAVN

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

## En syvmasters dramatiske endeligt

*Historien om „Thomas W. Lawson“*

Den syvmastede stålskonneret „Thomas W. Lawson“ af Boston var bygget af Fore River Shipbuilding Co. i Quincy, Mass. Den byggedes i 1902 til captain J. G. Crowley. Skibet var på 5.218 brutto og 4.919 netto tons og var på den tid verdens største sejlskib, 137 tons større end femmasteren „Preussen“. Det lastede 11.000 tons kul ved et dybgående af 8,68 m. Det havde to gennemgående dæk og en længde overalt på ca. 122 m. Masterne var alle lige høje, ligeså bomme, gaffler og stænger. Fra vandoverflade til fløjknep var der ca. 49 meter. Skibet havde to donkeykedler og seks spil, der brugtes til at sætte sejl med og til losning. Der var derfor kun 18 mands besætning på dette store skib. Det havde også dampstyregejer, elektrisk lys og telefoner til alle steder i skibet. Hele dette maskineri passedes af en maskinmester og en fyrbøder.

Skibet var hovedsagelig bygget med kulfart på østkysten for øje. Fører blev rederens bror, A. L. Crowley. Begge brødre var trænet op i kulfarten, og rederen havde med 4-mastskonneren „Mount Hope“, som han selv ejede, slået næsten alle sejlrekorder på disse ruter.

I shipping-kredse så mange på det store skib med blandede følelser. Nogle mente, det ville give sejlskibsfarten en ny saltvandsindsprøjtning. Andre mente, at maksimum allerede var nået med de store seks-mastede træskonnerter. Andre igen mente, at „Thomas W. Lawson“ var

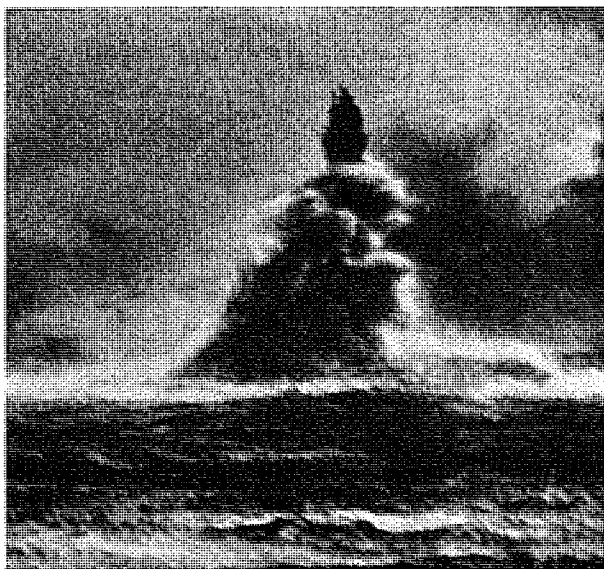
et absolut fejlgreb. Eet er givet: Større sejlpræstation viste skibet aldrig.

De tre første år tilbragte skibet i kulfarten fra Philadelphia eller Newport News til New York eller Boston. Kun eet af disse steder, Newport News, kunne kolossen laste fuldt på grund af sit store dybgående. På sin første rejse med kul fra Philadelphia lå den med omtrent 8 meters dybgående med kun 7.334 tons kul inde. Skønt skibet havde to af de største slæbebåde til assistance, grundtødte det på Cherry Islands Flats ud for Wilmington og blev stående i to timer, dog uden at tage skade.

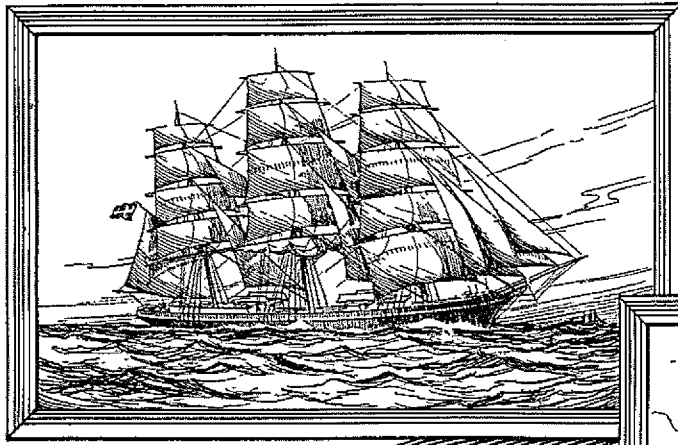
Efter tre års forløb blev kolossen chartret af Sun-Oil Co. i Philadelphia for at sejle med case-oil mellem denne havn og Port Arthur i Texas. Med disse laster var skibet ustabilt, upålideligt og vanskeligt at manøvrere,

særlig når der var ringe fart. Til sidst blev stængerne rigget ned, og „Lawson“ var for eftertiden i denne fart på slæb efter bugserbåde. På grund af sin store lasteevne gav den i denne fart sine redere stort udbytte.

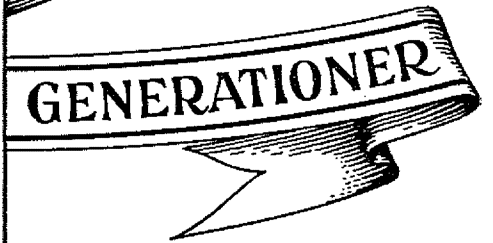
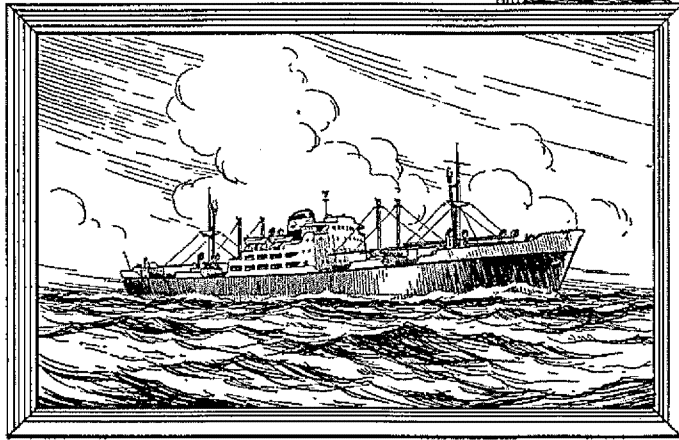
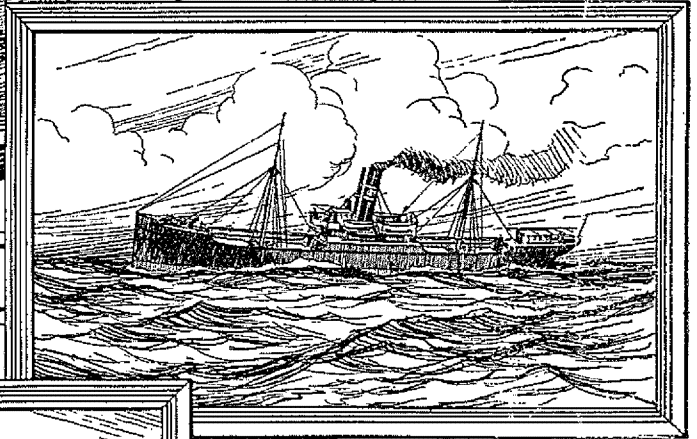
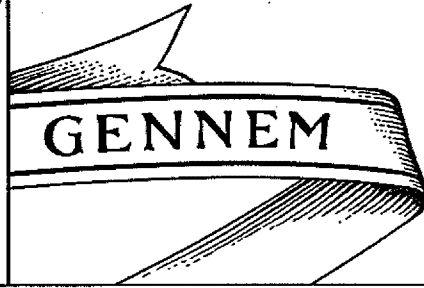
I 1907 besluttedes det at sende „Lawson“ til Europa med 2 millioner gallons case-oil. Skibet afsejlede den 19. november 1907 fra Philadelphia på vej mod London. Det var på en tid af året, hvor den ene storm efter den anden raser på Nordatlanten. Allerede inden man var på højde med Cape Race (New Foundland), var



*Farvandet ved indsejlingen til Kanalen kan være en veritabel heksekedel. Her ses et foto af Wolf Rock fyrtårnet under en storm.*



H. SCH - P.

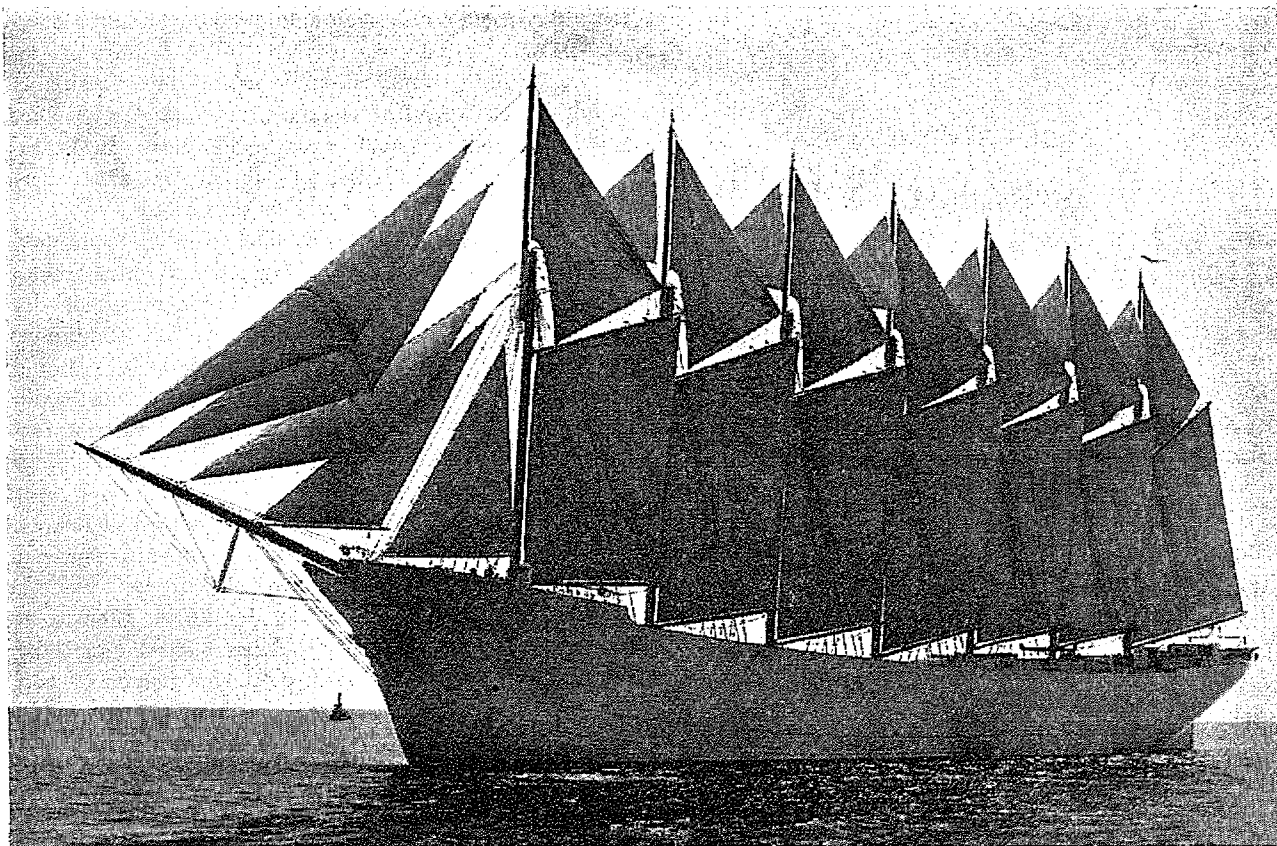


**HAR DE  
OVERALT PAA HAVET  
FAAET**



*fra* **JESPER CHRISTENSEN & Co**  
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER



Syvmasteren „Thomas W. Lawson“. I Science Museum i London findes en 7½ fod lang helmodel af dette skib, udført af mr. Elmer Tanner, Boston.

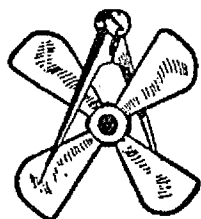
halvdelen af skibets redningsbåde slået til pindebrænde. Desuden var der vrøvl med masterne, og kaptajnen overvejede derfor at søge havn. Med sø og vind noget agterlig ville „Lawson“ altid løbe i vinden, og hvis skibet lå underdrejet, slingrede det, så masterne var ved at ryge ud af det. Det blev senere fortalt, at grunden til, at skibet slingrede så voldsomt, var, at det ikke havde tilstrækkelig ballast under olie-lasten. — Storme og af og til vind af orkans styrke var det vejr, der bragte „Lawson“ over Atlanten, indtil man fik føling med Europa.

Den 12. december mente man, at „Lawson“ var 10 sømil syd for Bishop Rock ved anduvningen af Kanalen. Der var tyk tåge i kanalen, og det var vanskeligt at kontrollere bestikket ved observationer. Pludselig så man gennem disen, at „Lawson“ var lidt nord for Bishop Rock-fyrtårnet. En højere styrelse havde allerede bragt skibet ind i Broad Sound ved Scilly Island

gennem Flemming Ledge. Land blev set mod syd, hvor der efter beregningen intet land skulle være.

Den 13. december, der kom til at betegne en uhelds dag i Amerikas skibsfartshistorie, blæste der lette nordvestlige vinde, de mest ugunstige for det store skib til at klare sig ud af fælden med. For at gøre det hele værre satte et rivende tidevand „Lawson“ hen mod øen St. Agnes, der er omgivet af en mængde savtakkede skær. Da der ikke var megen fart i skibet, besluttede skipperen at lade begge ankre falde.

Folk på St. Agnes var klar over skibets farlige situation i det smalle farvand med de mange skær. En redningsbåd blev bemannet og gik straks til søs. Kl. 16 kom båden langs siden for at tilbyde assistance, men fra „Lawson“, der lå opankret med 75 favne kæde på hvert anker, svarede kaptajnen, at han ikke behøvede øjeblikkelig hjælp. Gennem råberen sagde bådføreren endvidere: „Vi har også en lods om bord, hvis De



## 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





KGL. HOFMØBELFABRIKANT  
**C. B. HANSENS ETABL.**

**BREDGADE 32**  
København K.  
Central 386 — 11,386 — 11,585

ønsker en. Blæser det op fra vest, er stillingen kritisk.“

Lodsen kom om bord, og redningsbåden blev for-tøjet med en trosse agter. Men båden kunne på grund af kuling og sø ikke holde sig fast og måtte styre mod land. En time senere ankom endnu en redningsbåd fra en anden lille ø, St. Mary. Ved at lægge til langs siden brækkede redningsbåden sin fokkemast og måtte holde sig på prajehold. Kaptajn og lods besluttede nu at sende båden i land for at telegrafere til Falmouth efter slæbe-båds-assistance, og redningsbåds-føreren gav kaptajnen besked om at opsende raketter, hvis hjælp ønskedes. Og så forsvandt båden i det tiltagende mørke.

3-4 timer senere lå skibet nogenlunde med 90 favne på hver kæde, og der blev stukket endnu 15 favne ud på kæderne. Stormen tiltog, og man var klar over, at natten ville blive kritisk. Atlanten sendte i al sin vældige mægtige, frådende bølger fra vest ind mod Scilly-øernes klippefulde kyster. Lawson red hårdt i det og var nu kun  $\frac{3}{4}$  sømil fra landet på Annet Island med dens sydrev, Helweather Revet kaldet. På blinket fra Bishop Rock-fyret kunne besætningen se, at situationen forværedes, og samtidig hørte man i den kulsorte vinter-nat den øredøvende larm fra brændingen på det fryg-tede rev, som nu kun var  $\frac{1}{2}$  sømil fra „Lawson“s agter-ende.

Efter midnat var vejret i bygerne nået op på orkanstyrke, og søerne væltede ind over skibet. Man havde begge kæder ude på tamp, og de var spændt som violinstrengene. Kl. 1.15 næste morgen brækkede pludselig bagbords kæde. Kaptajnen gav så sin styrmand ordre til at affyre nødraketter, men desværre viste det sig, at alt fyrværkeriet var vådt og ubrugeligt. En time senere sprang også styrbords kæde. „Lawson“ faldt tværs i søen og begyndte at drive mod land. Alle mand beordredes op i riggen. De fleste af søfolkene valgte stor- og mesanmasterne, da de mente, at disse ville holde længst. Kaptajn, styrmand, maskinmester og lods surrede sig fast til den sidstnævnte. Kl. 2.45 stødte „Lawson“ på Helweather Revet og kæntrade næsten straks. Et øjeblik efter så folk i land, at lanterneerne, som indtil nu havde brændt klart, pludselig slukkedes. Nogle troede, at „Lawson“ var stukket til søs, hvor der var

mere plads, eller ville søge ankerplads med større driv-plads.

Da dagen gryede, så øboerne to dele af skibets bundsider stikke ud af vandet. „Lawson“ var brækket midt over mellem sjette og syvende mast. St. Agnes' redningsbåd gik øjeblikkelig ud for at søge efter overlevende. En af bådfolkene var lodsens søn.

Der var kun tre overlevende, nemlig kaptajnen, maskinmesteren og en matros. Hvorledes de var kommet fri af vraget, mens de vældige dønninger væltede det rundt, kunne ingen af dem gøre rede for. Kaptajnen og maskinmesteren fandt sig klyngende til samme klippe ca.  $\frac{1}{2}$  sømil fra vraget. Den førstnævnte havde brækket håndleddet, og maskinmesteren var slemt forslået, men havde dog formået at hale sin skipper højere op på klippen. Matrosen blev af søerne smidt over revet og landet på Annet Island, hvor redningsbådsfolkene fandt ham på forstranden 12 timer senere, men han var så medtaget, at han døde kort efter.

Det var den døde lods' søn, der havde æren af at have reddet de to officerer. Redningsbåden kunne ikke nærme sig det farefulde sted, og derfor svømmede han med en line ind til de to skibbrudne. Ved hans hjælp fik man dem halet gennem vandet og op i båden.

De øvrige af skibets ombordværende fandtes aldrig.

Slæbebåden, der blev rekvireret fra Falmouth 70 sømil derfra, afsejlede straks, men nødsagedes til selv at søge læ.

*Oplysninger og fotos fra statslods P. A. Gruelunds samling.*

## **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 søfolkernes 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 sejskibe-nes guldaldertid. (Oprindelig pris: kr. 8,00).

**I alt 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

# Skibsinspektøren, der blev 4. styrmand

**Afskedsinterview med skibsinspektør i Fyr- og Vagervæsenet, R. M. Rasmussen**

Skibsinspektør i Fyr- og Vagervæsenet, R. M. Rasmussen, fylder om nogle få dage 70 år, og skønt han lige indtil nu har arbejdet for fulde ømdrejninger, er der ingen vej uden om: Falderebet er hængt ud, og ved udgangen af februar må han gå i land „for godt“ efter et langt liv i søfartens tjeneste. Hvad skibsinspektør Rasmussen ikke ved om de danske farvande og deres afmærkning, er næsten ikke et studium værd. Fyr- og Vagervæsenet vil komme til at savne hans usædvanlige viden og næsten ungdommelige arbejdskraft.

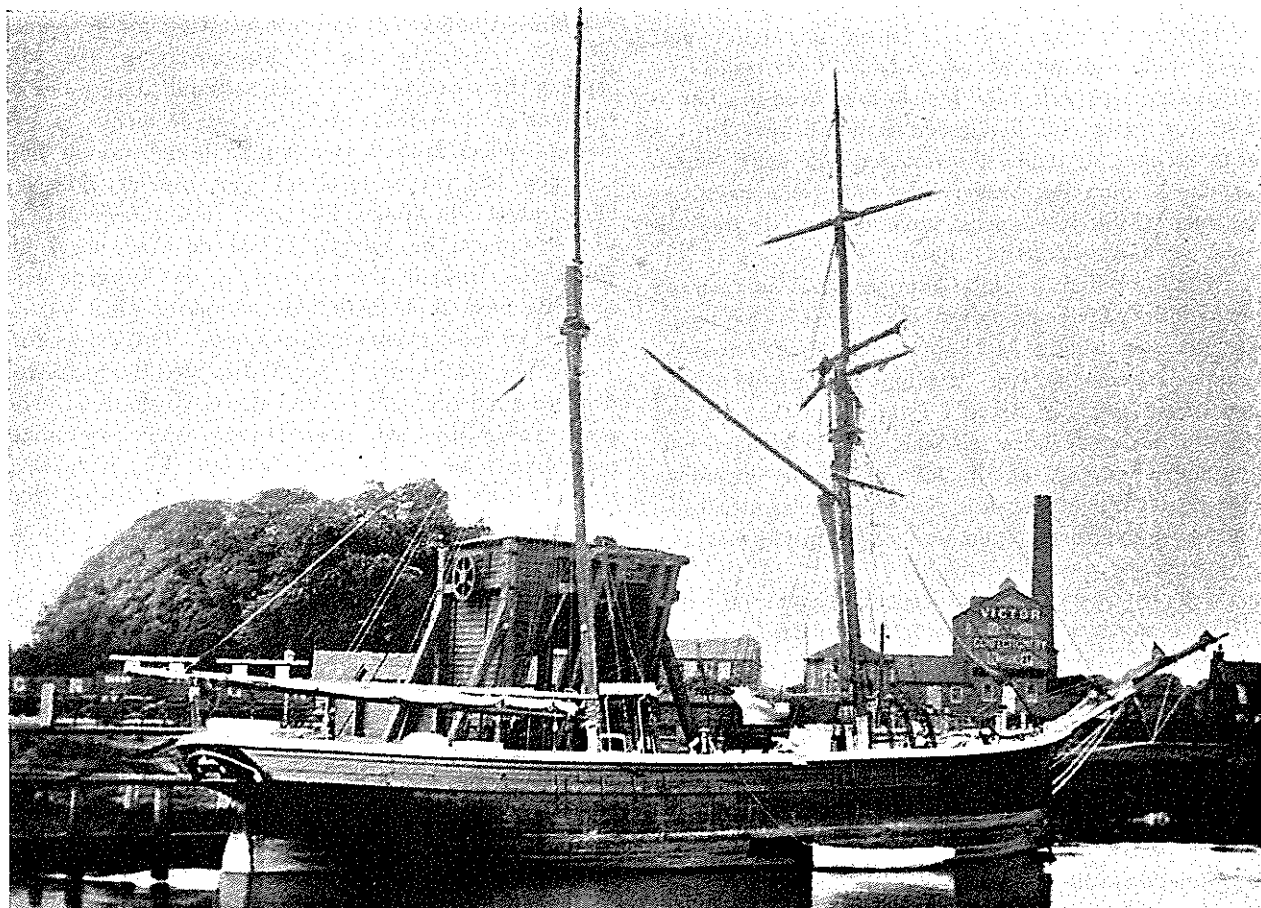
Inden Rasmussen sætter fødderne på det bekendte, imaginære faldereb, får vi en lille samtale med ham. Samtalen finder sted i hans kontor i Fyr- og Vagervæsenet. På væggene hænger fotografier af alle „væsenets“ fartøjer gennem tiden, og selv møblerne kan fortælle historie. De er nemlig lavet af godt, gammelt egetræ, der stammer fra skibet „Mars“, som sank ved Saltholm i 1801, og som mange, mange år senere blev



Skibsinspektør  
Rasmussen.

fundet af danske fiskere og bjerget af Fyr- og Vagervæsenet.

„Det skyldtes ingen familie-tradition, at jeg i sin tid gik til søs,“ siger Rasmussen. „Far var nemlig smed. Men jeg er født og opvokset lige ved vandet i Gylling, syd for Hou i Jylland. Det daglige selskab med havet gav mig lyst til at sejle, og i 1898 fik jeg hyre som skibsdreng om bord på den to-mastede skonnert „Laura“ af Svendborg. Besætningen var på seks mand, og farten var Nord- og Østersøen. Vi startede i efteråret under en heftig storm, der forårsagede en vældig forsinkelse. Først en måned efter afsejlingen nåede vi vort bestem-



Bramsejlsskonnerten „Laura“ af Svendborg (146 b.r.t.) var oprindeligt rigget som skonnertbrig. Bygget i 1870 på Thuro. Reder var, mens Rasmussen var om bord, H. J. Mortensen. Skibet skiftede senere ejere flere gange og solgtes i marts 1912 til en reder i Helsingborg, som gav det navnet „Elmsta“. Senere skæbne ukendt.

melsessted, Leeds. Det var en slem tur, og jeg blev voldsomt søsyg, men siden den dag også søstærk.

### *Da julestegen gik udenbords.*

Øretæver kunne dengang ikke undgås. De hørte med til den daglige kost for en skibsdreng, og man tog dem ganske naturligt. Hele vinteren, der det år var meget mild, sejlede jeg med „Laura“ på England. Derefter fortsatte jeg med forskellige sejlskibe. En af de hårdeste ture havde jeg i 1902 med tremastet skonnert „Ægir“ af Marstal. Vi skulle fra Sverige til Frankrig med en last træ. Det første stykke fulgtes vi med en skonnert af samme type som vor.

Juleaftens morgen fik vi en voldsom storm over os ude i Nordsøen. Hen under aften var vejret blevet så hårdt, at ingen af besætningen kunne færdes på dækket. Alle sejl blev bjerget undtagen storsejlet, men forresten gjorde stormen en stor del af arbejdet for os under bjergningen. Roret blev surret, og så gik vi alle ned om læ, hvor vi sad hele natten.

Nordsøen rasede og sendte søerne midtvejs op på masterne. Så slem var slingeragen, at vi måtte surre os til bordbenene. Jo, det var en hyggelig juleaften! Flæskestegen lå oppe i kabysen og ventede på os — troede vi da! Men den må være blevet utålmodig, for da stormen næste morgen stilhede af, var den forsvundet sammen med hele kabysen. Alt på dækket var raseret. Dækslasten af træ var borte, og det samme var store dele af skandsekledningen og begge bådene. Storsejlet var selvfølgelig også væk. Lige før stormen brød løs, havde vi set vor følgesvend, den anden skonnert. Men den var nu forsvundet, og ingen så den nogensinde mere. Skibet var dansk, men jeg husker ikke mere dets navn. — Nå, men vi fik selvfølgelig travlt med at slå nye sejl under og nåede lykkeligt i havn.

Med forskellige sejlskibe kom jeg langt omkring og var både i Sydamerika og Ostindien, men i 1905 mente jeg, det var på tide at komme på navigationsskole. Samme år kom jeg på Svendborg Navigationsskole, med hvilket jeg tog afsked i 1906 for at tage ud som 2. styrmand med andre sejlskibe. Med et af dem, barkentinen „Søstrene“ af Marstal, var jeg til Vestindien. Lige til 1909 holdt jeg fast ved sejlskibene, men kapitulerede så overfor dampen, idet jeg kom ind i marinen, hvor jeg blev reserveløjtnant.

Med søværnets skibe var jeg hovedsagelig på togter til Færøerne og Island på fiskeriinspektion og opmåling. Skibene var „Beskytteren“ og „Islands Falk“. Vi tog flere engelske og tyske trawlere, som vovede sig på fiskeri på forbudt område. Det blev jo nu og da til nogle varselsskud, men ellers gik opbringelserne fredeligt for sig. Trawlerskipperne var ret skikkelige og indså som regel, at spillet var tabt i samme øjeblik, vi viste os på scenen.

Opmålingen deroppe nord på var meget interessant. Den foregik ved hjælp af fartøjsstik under land og inde i fjordene, mens vi ude til søs målte op med selve skibet. Opmålingen ude til søs var ikke så ligetil som

nu om dage. Vi havde jo ikke ekkolod og måtte istedet lodde med Clausens patentlod. Vi kunde kun arbejde i klart vejr ude til søs, da vi i tåge ikke kunne bestemme positionen efter mærker i land.

### *For 40 år siden kun tyve lystønder i danske farvande.*

I 1912 kom jeg til Fyr- og Vagervæsenet. Først var jeg 2. styrmand i „C. F. Grove“, der havde med fyrinspektionen at gøre, og som sejlede forsyninger til fyrene, hvis tågesignaler gik ved damp, og som derfor regelmæssigt måtte have kul. Når isen begyndte at vise sig, bjergede vi lystønder og udlagde vintersømærker. Dette arbejde var ikke anstrengende, for vi klarede det som regel på tre dage med eet skib. Der var jo dengang ikke over 20 lystønder inden for Skagen. I dag er der ca. 130, og til at bjerge dem og til at udlægge vintersømærker medgår der ca. 10 dage for fem skibe!

Så kom verdenskrigen, under hvilken jeg gjorde tjeneste dels i „C. F. Grove“, dels i „Kattegat“. Med det førstnævnte skib udlagde vi mærker for minefelterne, og med „Kattegat“ sejlede vi bl. a. proviant og vand til eskadren i Storebælt. Vi så selvfølgelig en del drivende miner, og da torpedobåden „Sværdfisken“ kort efter våbenstilstanden blev slået til vrag ved en minesprængning, så vi den blive slæbt af sted.

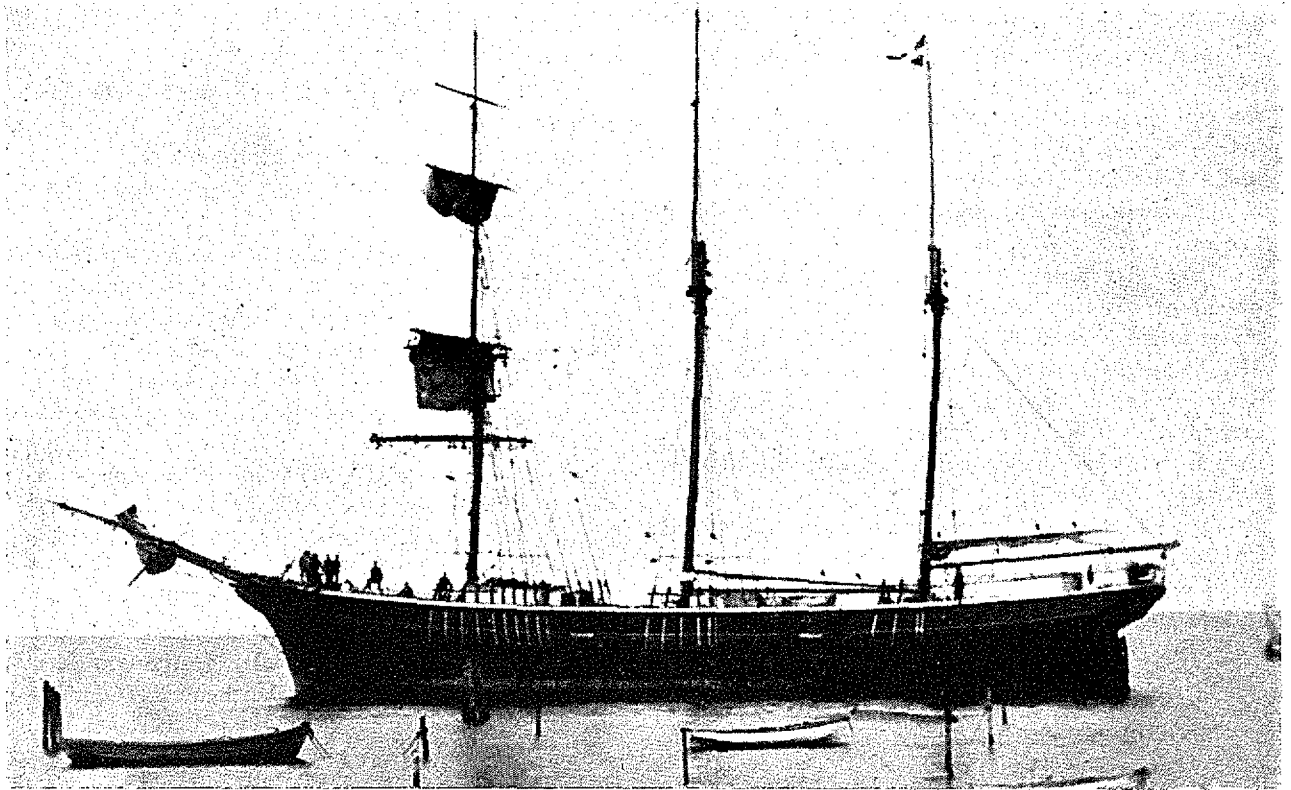
I 1927 blev jeg skipper på „Kattegat“. Med den bjergede vi en stormfuld nat et par nødstedte sejlere ved Møen. „Sejlere“ er nu så meget sagt, for de kendte ikke til sejlsportens mest elementære ting. De ville gennem Bøgestrømmen til Masnedsund. Deres eneste kort var et almindeligt skoleatlas, og de mente, at når de bare sejlede langs kysten, kunne de nok ramme indsejlingen. Det var nu også nok gået, hvis det ikke var blevet tåget. De kunne ikke mere se åbningen ind til Bøgestrømmen, og kompas havde de ikke noget af. Uheldigvis friskede det også op, og de bjergede sejl, samtidig med at de besluttede at ankre. Altså lod de ankeret gå, men glemte at gøre tampen fast, så det forsvandt ned på bunden! Og så drev de. Heldigvis for dem passerede de os lige foran stævnen i det buldrende mørke, og vi bjergede dem. De var yderst forkomne, men fortalte os lidt senere historien. Vi troede ikke rigtigt på den og mente, at de havde stjålet båden. Derfor afleverede vi dem til politiet. Men deres beretning, hvor dum den end var, viste sig nu at være rigtig!

Jeg var fører for „Kattegat“ i fire år. Bl. a. var jeg med dette skib på Færøerne for at bygge fyr ved indsejlingen til Vaag samt to radiostationer.

I 1931 blev jeg fører af „Løweørn“ og havde den indtil udgangen af 1938. Det var en dejlig, rolig tid med et arbejde, der hovedsagelig bestod i pasningen af de danske farvandes afmærkning. I 1939 blev jeg så skibsinspektør, og det har jeg været indtil nu.“

### *Da man hos tyskerne rekvirerede sprængstof til sabotage.*

Og så tror skibsinspektør Rasmussen vist, at han har afsluttet beretningen om sit levnedsløb. Under hele



*Tre-mastet barkentine „Søstrene“ af Marstal (338 b.r.t.). Bygget i Marstal 1898 for H. C. Christensen. Forliste i september 1915 ved Rimouski, St. Lawrence.*

samtalen har han, ligesom i sit daglige liv, vist sig yderst beskeden, og han er bestemt ikke opsat på at fortælle om sine oplevelser under krigen. Men fra anden side har vi fået at vide, at dette kapitel er det mest spændende i hans lange sømandsliv. Derfor slipper han ikke og må modvilligt fortsætte, da han hører, at vi kender lidt til hans oplevelser:

„Ja, så brød jo krigen ud,“ siger han. „Og senere kom besættelsen. Tyskerne forlangte, at vi skulle udføre forskellige arbejder, men kun modvilligt gjorde vi, hvad de bad os om. De ønskede bl. a. forskellige afmærkninger til eget brug. Vi i Fyr- og Vagervæsenet hævdede, at vi manglede forskellige ting som f. eks. fortøjningskæder til mærkerne for at kunne udføre arbejderne. På den måde forhalede vi ordrens udførelse, men da vi efterhånden fik det „ønskede“ materiel i rigt mål, var vi nødt til at skride til værket.

Og så kom den 29. august 1943. Tyskerne besatte som bekendt Holmen og blev mere „hårde i filten“ også over for os. Naturligvis var der mange gode ting på Holmen, de gerne ville have, men heldigvis var der mange modige mænd i søværnet, som på enhver måde søgte at spænde ben for tyskerne. Med disse mænd aftalte vi, at vi skulle hente forskellige værdifulde ting på Holmen. Jeg fik fyrdirektør Sindings tilladelse til „illegalt“ at bruge Fyr- og Vagervæsenets skibe til formålet. Og så hentede vi flere skibsladninger af navigationsinstrumenter, gyrokompasser, kobber, bly, messing og enkelte våben lige for næsen af tyskerne. Vi foregav naturligvis, at de forskellige ting var Fyr- og Vagervæsenets til brug for afmærkning, og arbejdet lettedes

ved, at marinens folk satte falske skilte med Fyr- og Vagervæsenets navn på forskellige magasiner på Holmen.

Selvfølgelig var der tyske vagtposter ude, men de vidste ikke, hvad der foregik. Heldigvis skiftede man tit officerer derude, og hver gang talte man lagrene op på ny, men glemte at give overlevering. Så på den måde svandt beholdningerne lidt efter lidt ind til intet. Ialt smuglede vi for ca. 3 millioner kroner materiel ud fra Holmen, som på den måde reddedes for marinen til brug efter krigen. En del af materiellet gemtes på de forskellige fyr rundt om i landet. En anden del gemtes i vort depot i Tuborg Havn, og en tredje del gemtes bort i et frysehus på Flæsketorvet i København.

I september 1944 blev politiet jo taget, og modstanden mod tyskerne voksede stadig. Allerede inden den tid havde vi transporteret mange jøder til Sverige med Fyr- og Vagervæsenets skibe, men nu voksede trafikken med andre flygtninge. Ialt blev ca. 300 mennesker i løbet af besættelsen stuvet ned i tanke o. l. om bord i vore skibe og kuttere, som anløb svenske havne eller ankrede op i svensk farvand om natten for at sætte både i vandet. Denne trafik udgik hovedsagelig fra København, men vi havde også en „linie“ fra Grenå. Naturligvis foranstaltede tyskerne nu og da inspektion om bord, men fandt aldrig een eneste flygtning. I det hele taget vidste tyskerne ikke ret meget om, hvad der foregik, og først i krigens sidste fase, da tyskerne foranstaltede razzia i mit hjem, måtte jeg gå „under jorden“.

Et af de mange af vore jobs, som tyskerne var inter-

esserede i, var jo bortsprængningen af vrage. Til dette arbejde behøvede vi sprængstof, for det meste trodyl. Tyskerne havde beslaglagt hele vort lager af sprængstof og opbevarede det på Tårnbæk fortet. Men jeg rekvirerede bare, hvad jeg skulle bruge — og en hel del mere! I løbet af krigen skænkede vi på den måde ca. 3 tons sprængstof til modstandfolk fra den danske marine.

Frihedsbevægelsen manglede også radiosendere og -modtagere. Derfor bestilte vi sådanne ting ude i byen under foregivende af, at vi skulle bruge dem til skibene. Men frihedskæmperne fik dem altså. — Forøvrigt er det jo en kendt sag, at marinen i Fyr- og Vagervæsenets navn bestilte flere kuttere fra danske værfter, så man efter krigen dog havde lidt materiel til minestrykning og patrulje.

Men alt gik godt. Vi mistede kun eet skib, nemlig „Absalon“. Det minesprængtes under fuldt normalt arbejde, og een mand af besætningen omkom,“ siger skibsinspektør Rasmussen lavmælt.

*Et ønske på falderebet:*

*Endnu en tur som 4. styrmand!*

„Der må være sket en kolossal udvikling for Fyr- og Vagervæsenet, mens De har gjort tjeneste her?“ spørger vi.

„Ja, det er der,“ svarer Rasmussen. „Inden for mit område er der sket det, at vi har fornyet alle ski-

bene med undtagelse af „Løveøin“. Det er helt fra 1910 og er vort eneste dampskib.“

„Er De ikke ked af, at De ikke nåede at få det fornyet?“

„Joh, men det sker forhåbentlig snart!“

„Hvordan står vort Fyr- og Vagervæsen i forhold til udlandets?“

„Set med mine øjne,“ siger den gamle sømand med stolthed i stemmen, „står det over de fleste andre landes. Jeg har set det amerikanske og mener, at det også står på højde med det — og endda lidt over!“

I 1948 tog jeg et job som 4. styrmand i min ferie om bord i Ø.K.s „Falstria“ for at se lidt på forholdeneovre i Amerika.“

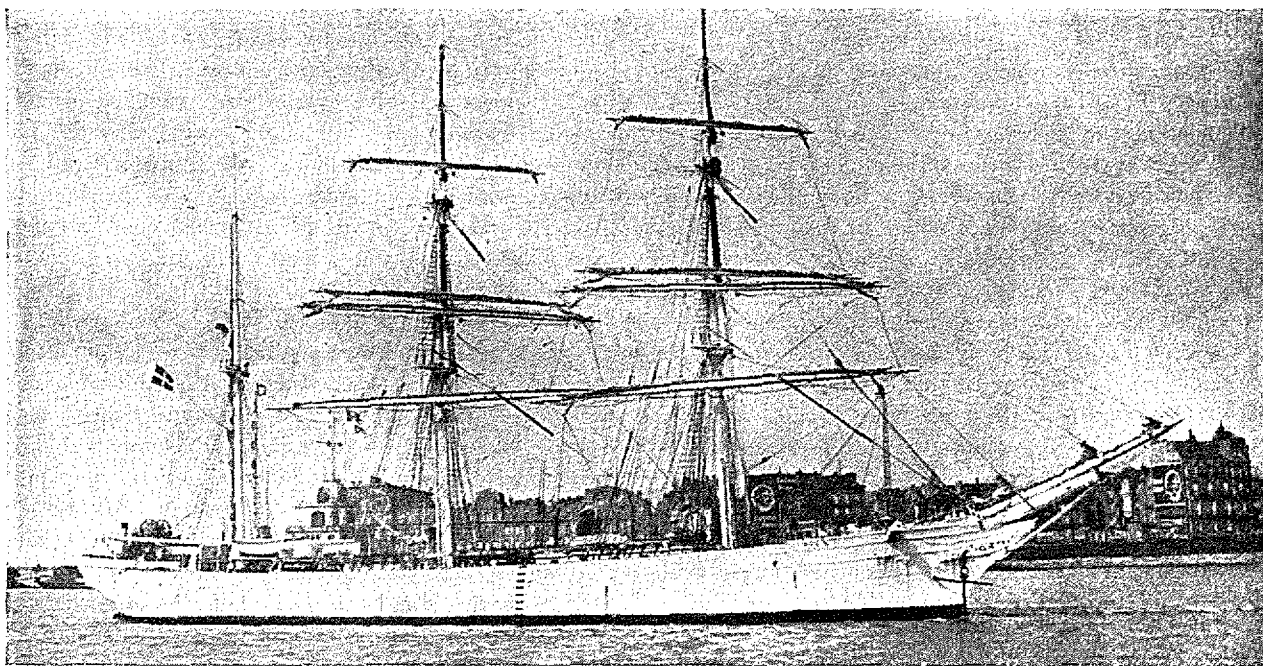
„Som 4. styrmand! Hvad sagde officererne om bord til, at en skibsinspektør pludselig blev 4. styrmand?“

„De var vældig flinke og forstående. Jeg tog mange vagter i søen for at kunne få fri i land, og dér brugte jeg øjnene godt.“

„Nu skal De jo nyde Deres otium, skibsinspektør. Kunne De også tænke Dem at blive 4. styrmand igen?“

„Jeg har været glad for tiden her i Fyr- og Vagervæsenet og har lært mange af søens folk at kende. Jeg har et lille sommerhus at passe og har stadig mod på livet. Men hvorfor ikke? Jeg mener, hvorfor skulle jeg dog ikke ønske mig endnu een tur som 4. styrmand? — Nå, men ingen bryder sig vist om at få en sådan gammel knark som mig ud at sejle,“ slutter Rasmussen med et smil.

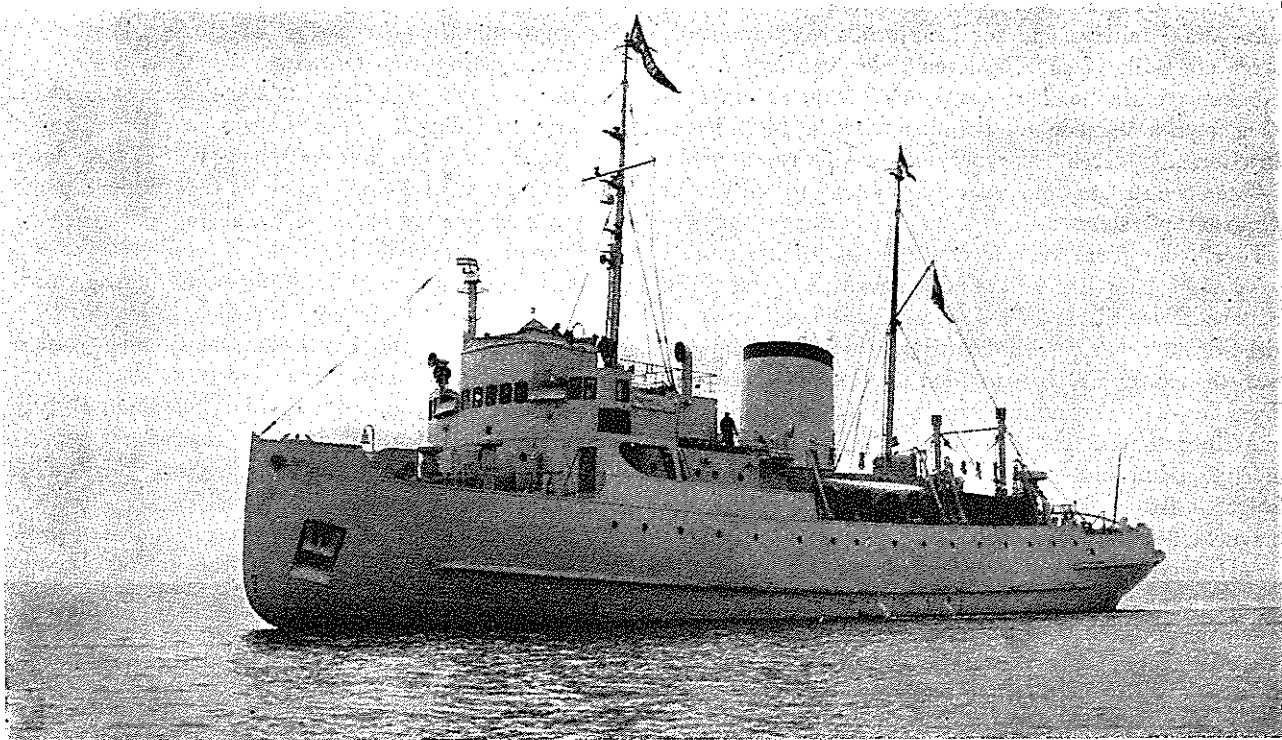
*Otto Ludwig.*



### **En gammel marstaller**

Barkskibet „Pax“ (eks „Buttermere“, eks „Freya“) var bygget af jern i Whitehaven i 1877. I december 1919 blev skibet indkøbt til Marstal fra Norge af skibsreder R. K. Bager som korresponderende reder for

Pappas et Presser i Le Havre. „Pax“, der var på 1035 b.r.t., er her fotograferet i Le Havre. Billedet er fra 1925. I februar 1927 blev „Pax“ solgt til Genua for ophugning.



„Elbjørn“ på prøvetur. 1954

## Et nyt medlem af „Bjørn“-familien

I midten af januar kunne istjenestens chef, kaptajn Hørning, med stolthed fremvise den længe ventede, nye isbryder, „Elbjørn“. Han og skibets konstruktør, direktør Aage H. Larsen fra Statens Skibstilsyn, kunne nok have ønsket lidt is på vandet i anledning af de mange prøveture. Men en sådan „isanretning“ er landet en dyr historie, og „Elbjørn“ skal nok senere få lov at demonstrere sine kræfter i rette omgivelser.

Der tales ganske vist om, at det danske vinterklima stadig bliver mildere, og nogle mennesker mener derfor, at det er helt idiotisk at ofre 8 millioner kroner (prisen for „Elbjørn“) til en isbryder under sådanne omstændigheder. Men den megen tale om, at Danmark ikke vil få flere hårde vintre, bundet kun i ønsketænkning. Man må stadig regne med, at der gennemsnitlig optræder is i større mængder i danske farvande hvert 3.-4. år.

Det er dyrt at have et skib liggende uvirksomt, og det gør en isbryder jo størstedelen af sin tid. Endnu dyrere er det dog, hvis handelsskibene må ligge uden beskæftigelse, og det kunne de meget let komme til under en hård isvinter, hvis vi ingen isbrydere havde. I virkeligheden tjener isbryderne hurtigt — indirekte — de penge ind, som de har kostet det danske samfund.

Mens man taler om økonomi, må det huskes, at en diesel-elektrisk isbryder som „Elbjørn“ er meget billigere i drift end sine dampdrevne kolleger. Den nye isbryder er en erstatning for de gamle isbrydere „Tyr“, der jo endte sine dage i marinens tjeneste, og „Thor“, som for nogle år siden gik på grund, sank og ophug-

gedes. „Elbjørn“ har mange fordele frem for de øvrige i „Bjørn“-familien. Som bekendt tager det døgn at gøre en dampdrevet isbryder klar til aktion efter lang tids oplægning. Men en diesel-elektrisk isbryder behøver ingen opfyring. Man kan starte den næsten ligeså hurtigt som en bil! Derfor vil „Elbjørn“ som regel blive den første af vore isbrydere, der går i felten mod Kong Vinter, og der findes faktisk herhjemme ikke den havis, som „Elbjørn“ ikke vil kunne klare. Den nye isbryder vil også være lettere at manøvrere i is end sine ældre „søskende“, fordi skipperen selv kan manøvrere med fremdrivningsmaskineriet direkte fra broen. „Elbjørn“s maskineri er iøvrigt det største diesel-elektriske anlæg, som nogensinde er blevet installeret i et dansk skib.

Direktør Aage H. Larsen, der har konstrueret en mængde af statens skibe, og som er en af verdens fineste specialister i konstruktionen af isbrydere, kan være stolt af sit nye „barn“. Det samme kan Frederikshavns Værft og Flydedok være. Dette værft har jo også netop bygningen af specialskibe som specialitet. „Elbjørn“ er helt igennem et godt stykke arbejde.

I „Vikingen“s tekniske tillæg bag i bladet vil læserne kunne finde en detaljeret teknisk beskrivelse af den nye isbryder samt en sammenligning mellem statens nuværende isbrydere. Men det er også morsomt at drage en sammenligning mellem de første danske isbrydere og „Elbjørn“.

Den første danske isbryder hed „Mjølner“ og blev bygget hos B & W i 1883. Skibet havde en længde af 50,8 meter og var altså mere end tre meter længere end

„Elbjørn“. Alligevel var hestekræfternes antal kun 600, altså 3000 mindre end for „Elbjørn“s vedkommende. Året efter fik vi så „Bryderen“, der var bygget hos Kockums i Malmø. Den var kun 43,3 meter lang, og dens styrke voksede efterhånden til hele 1400 hestekræfter. „Bryderen“ blev berømt for sine præstationer i Østersøen så langt borte som ved Hangø og ved Libau. Omtrent på samme tid fik vi den tidligere omtalte „Thor“, der forresten var et søsterskib til „Mjølner“.

Senere kom Københavns Havnevæsens „Grane“ og statens „Tyr“ til, og i 1895 fik vi så „Slejpner“, der på det tidspunkt var verdens kraftigste isbryder. „Slejpner“ var tegnet af Fr. Ortman, den tids Aage H. Larsen. Den havde en vandlinielængde af 49 meter og en maskinkraft på 2.600 hk. „Slejpner“ eksisterer vist forøvrigt endnu under sovjetrussisk flag, idet den blev solgt til Rusland under den første verdenskrig og fik navnet „Truvor“.

Danmark har også bygget isbrydere til udlandet, og det var et dansk værft, som byggede den isbryder, der overtog titlen fra „Slejpner“ som „verdens kraftigste“. Værftet var B & W, og isbryderen var den russiske

„Nadjesny“. Skibet var kun 25 meter langt, men rådede ikke desto mindre over 2.920 hestekræfter. Også dette skib var konstrueret af Ortman.

Da de første isbrydere dukkede frem, skumledes der ligesom i dag fra flere sider, men ikke så meget over udgifterne: Da nordmændene i 1877 fik deres „Mjølner“, som straks gik i gang på Oslofjorden, mødte en vejvogter engang op på isen lige foran stævnen på isbryderen. Han havde en lovebog i hånden og påstod på sin bygds vegne, at isbrydningen var ulovlig, fordi den afbrød den faste forbindelse mellem to bygder!

Da isbryderne kun har sæsonarbejde med kortere eller længere mellemrum, holder de trods strenge strabadser meget længe ud. Den danske „Stærkodder“ blev først taget ud af tjenesten i 1937. „Bryderen“ gør formentlig stadig tjeneste, men ganske vist under polsk flag efter at være solgt for 5-6 år siden, og „Grane“, „Tyr“ samt „Thor“ gav først op for et par år siden. „Væderen“, der blev bygget til Københavns Havnevæsen i 1916, ligger stadig klar til udrykning. — Man kan altså regne med, at „Elbjørn“ har en lang karriere foran sig.

—wig.

## En bog, man bør læse

„Galatheas Jordomsejling“,  
Schultz' Forlag. Pris kr. 35.

„Galatheas Jordomsejling“ er et værk, der har bud til alle danske, søfarende såvel som „landkrabber“.

Den store havforsknings-ekspedition, som afsluttedes i 1952, er en ting, vi som en lille nation har grund til at være stolte af. Har man ikke været klar over det før, bliver man det ved læsningen af denne pragtfulde bog. Der har ganske vist været talt og skrevet så meget om „Galathea“-ekspeditionen, at man skulle tro det umuligt stadig at fortælle noget nyt om den. Men så stor og omfattende var ekspeditionen, at man aldrig kan få nok at vide om den.

Bogen er på ca. 300 sider og har en lang række medarbejdere, specialister på hver sit felt. Den er blevet til under redaktion af dr. Anthon Bruun, kommandør Sv. Greve, forfatteren Hakon Mielche og dr. phil. E. Spärck. Prins Axel, der var ekspeditionskomitéens formand, har skevet et forord til bogen.

„Galatheas Jordomsejling“ er med sine mange medarbejdere meget afvekslende og let at læse. Mere alment stof veksler med videnskabelige artikler, der dog er skrevet i en så populær form, at alle kan forstå dem. Efterhånden som man kommer længere ind i bogen, lærer man skibet og dets mænd bedre at kende, og man lærer en mængde interessante ting om havbundens dyre- og planteliv. Men man føres også til fjerne og eventyrlige steder i land, hvor man følger de indfødtes daglige liv og lærer nogle af deres morsomme skikke at kende. Man læser spændende ting om havslanger og søelefanter og får et glimrende indblik i den omfattende og meget værdifulde reklame, ekspeditionens informa-

tionstjeneste gjorde for vort land. Magister Torben Wolff fører os med en interessant artikel i land på Rennell, en koralø i Salomons-gruppen, som er næsten lige så ukendt som Salomonsdybet selv.

Som et bevis på bogens alsidighed kan det nævnes, at den også har flere udenlandske medarbejdere, nemlig den svenske oceanograf B. Kullenberg, der skriver om trawlteknik, og amerikanerne Claude E. Zobell og Richard Y. Morita, der fortæller om dybhavets bakterieliv.

Alle artiklerne er rigt illustrerede med interessante tegninger og gode fotografier.

Den bog vil man kunne læse gang på gang uden at blive træt.

Forhåbentlig vil Danmark stadig kunne hævde sine stolte traditioner som udforsker af havdybets gåder. „Galatheas Jordomsejling“, hvor fyldestgørende den end er, lader skinne igennem, hvor lidt vi trods alt kender til det vældige hav omkring os. Mon dr. Bruuns kongstanke om fælles-skandinaviske havforskning i stor stil ikke snart kan blive til virkelighed?

—wig.

A/  
S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders

# NYT I NOTER

„Moshulu“ bliver lægter.

Som tidligere omtalt i „Vikingen“ har der været ført forhandlinger om salget af den 4-mastede bark „Moshulu“, der tilhørte skibsreder Schlieven. Nu er skibet solgt for 400.000 svenske kroner til et firma i Stockholm og allerede slæbt dertil af bugserbåden „Fairplay“ gennem Kieler Kanalen. Det er meningen, at „Moshulu“ skal fungere som hulk.

Det kniber med ordretilgang i Vesttyskland.

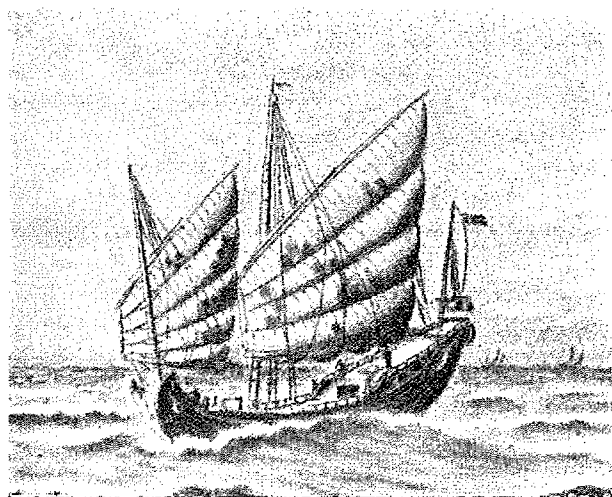
Der er næsten ikke et eneste værft i Vesttyskland, der har fået nye ordrer siden nytår 1953. Nordsee-Werke i Emden har været heldigt og fik ordre fra rederiet J. Larsen i Bergen på to fragtmotorskibe på hver 10.000 tons med levering i slutningen af 1954 eller begyndelsen af 1955. Skibene får MAN-diesel på 4000 h.k., der skal give dem en fart af 13,5 knob. Andre tyske værfter forhandler med Israel om levering af to fragtskibe på hver 8000 tons (Deutsche Werft,

Hamborg), to tankskibe a 18.000 d.w.t., to cargolinere a 11.000 tons, seks fragtskibe på tilsammen 40.000 tons, to passagerskibe a 8000 tons samt en flydedok. Beta-lingen sker over „skadeserstatningsfonds“. — Kniber det således med nye ordrer, har ophugningsværfterne til gengæld godt at lave. Således skal DFDS' dampere „Odin“ og „Ydun“ (begge fra 1910) ophugges i Bremen.

„Tina Onassis“ ikke mere størst.

Mens supertankeren „Tina Onassis“ i november var ude på prøveture, løb et andet og endnu større tankskib i vandet fra Kure-værftet i Japan. Det var turbine-tankeren „Phønix“ på 46.500 d.w.t. (altså 800 tons større end „Tina Onassis“). Det nye skib er 220 meter langt og 30 meter bredt. Turbinerne yder 12.500 h.k. og garanterer en fart af 14 knob. Byggeprisen er ca. 2100 millioner yen. — „Tina Onassis“ er iøvrigt char-tret af „Anglo-Saxon Petroleum Co.“, London (Royal Dutch Shell).  
*Nauticus.*

## En hilsen fra Ballarat



„Vikingen“ har venner og læsere verden over. Det får vi bevis for bl. a. hvert nytår, når nytårshilsener med fremmedartede frimærker strømmer ind. Det er redaktionen umuligt at svare på hver enkelt af de mange hilsener, som vi er meget glade for, og derfor siger vi her alle, som følger „Vikingen“ med så stor interesse, tak for de venlige hilsener.

Blandt de hilsener, som vi modtog ved dette års begyndelse, var et fra lods S. P. Jørgensen, som har læst „Vikingen“ vistnok lige fra dets start. Jørgensen blev født i Dragør i 1876 og kom til søs allerede som 14-årig. I 1913 blev han lods i Shanghai, hvilket job han bestred lige til 1941, da han forlod Shanghai. Den danske sømand, som trods sine mange år i udlandet ikke har glemt sit modersmål, var knyttet til søen, lige til

han blev 71, og han er stadig medlem af Den alm. Danske Skibsførerforening. Han er nu bosat i Ballarat. Foruden „Vikingen“ har han endnu en hobby, nemlig at tegne. Forsiden af hans nytårskort var netop en tegning af en djunk, et fartøj han kender bedre end de fleste danske søfolk. Vi bringer herover en gengivelse af Jørgensens tegning, som sikkert vil glæde både ham selv og vore øvrige læsere.

## Forsidebilledet

Burmester & Wain udsender hvert år en stor kalender, som udmærker sig ved en god ide samt fin tilrettelægning og udførelse. Firmaets kalender for i år overgår alle tidligere. Den indeholder 12 reproduktioner af malerier i strålende farver, udført af Otto Nielsen. Den smukke kalender er allerede revet væk og betragtes af alle samlere som en lækkerbidsk.

„Vikingen“ har lånt et af de originale malerier til kalenderen og bringer det på dette nummers forside. Maleriet forestiller m/s „Songkhla“ i orientalske omgivelser. „Songkhla“ er kendt over hele den søfarende verden som det første skib med B & Ws revolutionerende turboladede diesel. Hans Kongelige Højhed Prins Axel udtalte på prøveturen, at denne diesel-motor betegnede det største fremskridt, der er sket inden for skibs- og maskinbygningen siden den første „Selandia“'s bygning i 1912.  
*Red.*

## Ældre numre købes

For pæne eksemplarer af „Vikingen“ nr. 11-1934 og nr. 3-1935 betales kr. 2 pr. stk. Henvendelse til bladets ekspedition, Christiansborggade 1, V. Tlf. BY 8040.



## Dansk skibsfarts nestor,

# Marius Nielsen, er død

Den 9. januar segnede en af de største skikkelser i moderne dansk skibsfarts historie, skibsreder Marius Nielsen, i en alder af omtrent 87 år. Marius Nielsen, der var dansk søfarts nestor, havde en eventyrlig karriere bag sig. Som søn af en håndværker i Odense begyndte han helt fra bunden, nemlig som lærling i skibsmæglerfirmaet Julius Mortensen, Fredericia.

Allerede i en ung alder viste Marius Nielsen en usædvanlig dygtighed og et fremsynet initiativ. Efter læreårene i Fredericia tog han til København, hvor han fik ansættelse i mæglerfirmaet Petersen, Møller & Hoppe Det var i 1890. I 1905 blev han medindehaver af reder- og mæglerfirmaet Holm & Wonsild.

Efter at have delt rederivirksomheden mellem sig og Chr. Sass blev han i 1916 enereder for dampskibsselskaberne „Progress“ og „Skjalm Hvide“. Det sidstnævnte likviderede han, men han beholdt „Progress“, der blev hans livsværk.

Sin fremsynethed demonstrerede Marius Nielsen ved midt under den første verdenskrig at købe dampskibsselskabet „Vesterhavet“s 11 skibe for 20 millioner kroner, hvoraf de 13 millioner faldt kontant. Med sine mange skibe indtjente han store summer, men mistede også flere fartøjer og mange af sine dygtigste søfolk. Takket være indtjeningen under krigen klarede rederiet sig godt gennem efterkrigsårenes svære kriser for skibsfarten.

I 30'erne vejrede Marius Nielsen en bedring i skibsfartens kår og købte derfor fem dampskibe fra rederiet „Skagerak“. I 1937 var han nået så vidt, at hans rederi var gældfrit.

Marius Nielsen forstod at sige de rigtige ting på de rigtige tidspunkter, men kun meget sjældent udtalte han sig offentligt. At få et interview med ham var vanskeligt. Men da han i marts 1952 fyldte 85, indvilgede han i en samtale med „Vikingen“ og sagde om tiden i slutningen af trediveerne bl. a.: „Men så kom den næste krig. Der er det sørgelige ved det, at en større fortjeneste for skibsfarten næsten altid er forbundet med krig, og også i denne omgang mistede jeg flere skibe og mange af mine bedste søfolk.“

Ja, den gamle skibsreder omfattede søens folk med stor interese og viste sig tit som en rundhåndet bidragsyder, når der skulle gøres et velgørende arbejde for sømandsstanden.

Trods rigdommen slap Marius Nielsen ikke for private sorger. I 1933 mistede han sin første hustru og senere den ene af sine sønner, Hugo Marx Nielsen, der skulle have ført rederiet videre. Men han forstod at kæmpe sig gennem stormene, og det rederi, han nu efterlader sig, er velkonsolideret og velrenommeret.

„Progress“-flåden består i dag hovedsagelig af nye,



Skibsreder Marius Nielsen.

moderne skibe. Tilbage er kun syv ældre dampskibe. Efter krigen har rederiet fået flere skibe, hvoraf „Elizabeth Nielsen“ og „Valborg Nielsen“, der begge er bygget i England, med deres 3.450 tons er de største. De fleste af de nyere skibe er bygget på Svendborg Skibsværft, der iøvrigt i løbet af 1954 vil levere rederiet endnu to motorskibe af samme type som „Ellen Nielsen“ og „Hugo Nielsen“.

Af de mange tillidshverv, Marius Nielsen har beklædt, kan bl. a. nævnes hans post som bestyrelsesmedlem i Dansk Dampskibsrederiforening samt hans medlemskab i Søfartsrådet og Danske Rederes Retsværn. Endvidere var han en tid formand for Mæglernes Understøttelsesforening og til sin død medlem af bestyrelsen for Sømandsforeningen af 1856.

Selv på sine gamle dage ville Marius Nielsen følge med i alt, hvad der foregik i hans rederi. Indtil for nogle år siden, sad han hver dag på kontoret. Siden måtte han indskrænke sit arbejde, og på sin 85 års dag sagde han til „Vikingen“: „En time eller to er jeg hver dag inde på mit kontor. Jeg kan desværre ikke holde til mere nu.“ I de sidste par år måtte besøgene indskrænkes på grund af tiltagende svagelighed.

Marius Nielsen vil blive savnet i dansk skibsfart, men det værk, han nåede at skabe i løbet af sit lange, begivenhedsrige liv, vil blive ført videre af rederiets to direktører, Hans Rasmussen og Ove Amsinck. En søn af Hugo Marx-Nielsen, der døde i 1941, fører familietraditionerne videre. Knut Marx-Nielsen har gennemgået en grundig shipping-uddannelse og sidder nu som prokurist i skibsmæglerfirmaet Marius Nielsen & Søn

Red.

### 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  
Telf. Minerva 3232  
Telegramadresser:  
Damphetland, Steampacific  
Fjernskriver: no. 2250

# En skibsreder med luftflåde

Fred. Olsen driver trampfart i luften

Et af de mest kendte blandt Norges mange store rederier er Fred. Olsen i Oslo, hvis selskab herhjemme repræsenteres af A/S Thor Jørgensen. Man lægger mærke til rederiets store, moderne skibe, hvor de end færdes i verden, bl. a. på grund af deres smukke og særprægede gallionsfigurer.

Men også på andre områder har Fred. Olsen vist et frisk initiativ og var bl. a. med til at stifte D.N.L., det norske luftfartselskab. Efter den sidste krig besluttede rederiet at starte sit eget luftfartsselskab, hvis trafik hovedsagelig skulle baseres på transport af skibsbesætninger og reservedele til skibe.

„Norge har en meget stor tankskibs-tonnage, som sjældent er hjemme,“ siger Fred. Olsens salgschef for fly- og passagerafdelingen, herr Arne Mathiesen under et besøg på „Vikingen“s redaktion. „Disse skibe udskifter ofte besætninger, og hvis transporten af folkene skulle foregå ad søvejen, ville den tage alt for lang tid. Ved at chartre en maskine til formålet får rederen sin besætning hurtigt frem og tilbage og sparer bl. a. derved store udgifter til hotelophold o. l.“ — Salgschef Mathiesen fortæller videre, at Fred. Olsens flyvemaskiner hvert år transporterer adskillige tusind søfolk til og fra de fjernest liggende egne af kloden. Hvis man ser på fly-afdelingens indtægter for 1952, vil man se, at 45 pCt. af dem stammer fra transport af søfolk, 5,5 pCt. af indtægterne stammede fra transport af besætninger til og fra hvalfangere-skibene langt syd på. 2,5 pCt. af indtægterne skrev sig samme år fra transport af skibsreservedele og 17,5 pCt. fra transport af stykgods.

„Den form for lufttrafik, som drives af Fred. Olsen,“ fortsætter herr Mathiesen, „er billigere for rederne end almindelig lufttrafik. Den minder en del om skak, idet man hjemme i fly-afdelingen bestræber sig på at kombinere de forskellige ture, så der bliver mest mulig flyvning med last. Tomflyvningen udgør et minimum af de mange tusinde kilometer, vore maskiner flyver hvert år. Fly-afdelingen drives næsten på samme måde som et rederi, der har trampfart som speciale. Vi tager lasten, hvor den byder sig.“

Det er ikke bare norske redere, der er air-minded. Også danske skibsredere be-

nytter sig i stigende grad af luftfarten til transport af besætninger og reservedele. I juli måned 1952 købte Dampskibsselskabet „Heimdal“ således S/S „L. H. Carl“ med overtagelse i New Orleans i slutningen af august. Det var vanskeligt på så forholdsvis kort tid at skaffe besætning frem og få ordnet alle formaliteter. Den 25. august afgik en af Fred. Olsens nye D.C. 4-maskiner, som var indkøbt fire dage i forvejen, imidlertid på jomfrurejse med hele besætningen om bord. 32 timer senere befandt søfolkene sig i New Orleans. Den pågældende maskine er faktisk en kombineret turistliner og bevinget godsvogn. Den har plads til 60 passagerer, men stolene kan i løbet af ti minutter smækkes op langs kabinens vægge, så der er god plads til adskillige tons gods.

Det radioanlæg, som var om bord i „L. H. Carl“, var forældet og ikke i stand til at opfylde de nye betingelser i den internationale konvention. Derfor medbragte flyet et helt nyt, moderne anlæg, som i rekordtempo blev gjort klar af firmaet M. P. Pedersen i København, samt en ingeniør og en montør. På hjemrejsen medbragte maskinen skibets oprindelige svenske besætning og det gamle anlæg.

Nogle af fly-afdelingens mest interessante opgaver er transport af reservedele til skibe i fremmede havne. Bl. a. har man ved en bestemt lejlighed fløjet 2800 kg reservedele til Bangkok for A. P. Møller. Ved en anden lejlighed fløj en af rederiets Dakota-maskiner en rorstamme over til en norsk frugtbåd, som var indkommet til Southampton med havari. Den nye rorstamme mätte

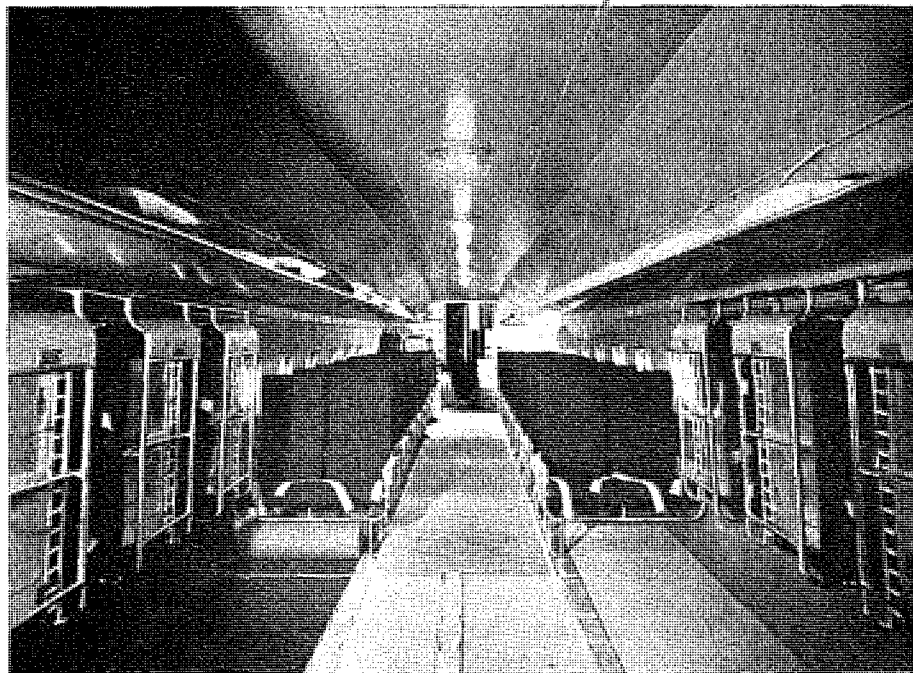


Tre Fred. Olsen-maskiner i luften.

støbes i Norge, og da den var ved at være færdig til afgang, ribbede man flyvemaskinen for alt overflødigt inventar. Rorstammen vejede nemlig 3 tons og skulle transporteres i eet 7,2 meter langt stykke! På grund af vægten måtte maskinen gøre mellemlanding for tankning både i Aalborg, Hamborg og Amsterdam. Maskinen startede kl. 16 den 16. maj, og rorstammen var klar til påmontering den følgende morgen, på Norges nationaldag, kl. 6.

Man kan ikke komme uden om, at transport ad luftvejen er dyrere end alle andre former for transport, men da den er både hurtig og billig, kan den meget tit betale sig — selv når det gælder transport af en ting, der kun vejer 250 gram! Salgschef Mathiesen fortæller herom:

„Et af selskabet „United Whalers“ store tankskibe, det 16.000 tons „Bisco“, var på vej ned til fangstfelterne med olie, men gik på grund og fik beskadiget



Det indre af rederiets D.C. 4-maskine, hvor sæderne kan slås op for at gøre plads til gods.

agterskibet. En af Fred. Olsens maskiner fløj tom fra Oslo til Glasgow for at hente en tegning til agterskibet, som folk fra „Strømmen“ i Oslo sad og ventede på hjemme. Tegningen vejede kun 250 gram, men da man ved at handle hurtigt kunne spare tankskibet for lang og kostbar tid i havn, kunne den usædvanlige transport alligevel betale sig.“

Ind imellem de mange tjenester for skibsfarten påtager rederiets flyvemaskiner sig næsten alle mulige fragter. Bl. a. har man fløjet 2.200 sølvræveskind til Milano og mange tons hummer fra Stavanger til Amsterdam: Naturligvis har man også fløjet adskillige sømandshustruer ud til deres mænd i fremmede havne.

Heller ikke Fred. Olsen mener, at man kan betragte luft- og skibsfart som konkurrenter. De er tværtimod partnere, som giver hinanden arbejde på den ene eller den anden måde.

O. L.



**Fraser**  
flake cut

en tobak,  
De vil blive  
bege stret for . . .

**FÆRCH**

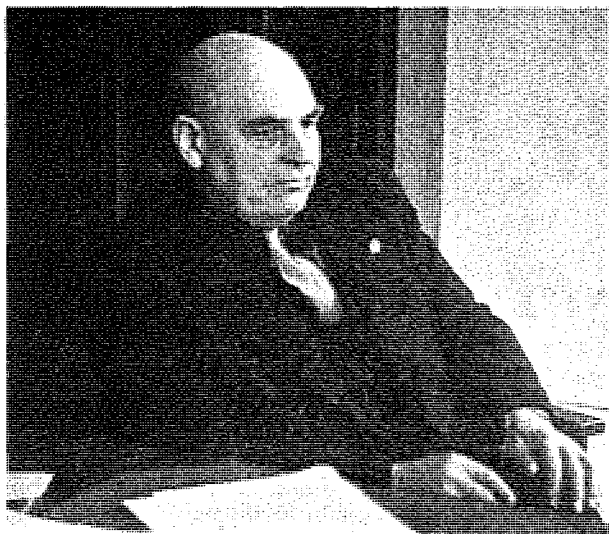
Deres  
bankforretninger



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**



Thomas Laursen fotograferet ved sit skrivebord i Sømændenes Forbund.

## Th. Laursen,

### sømændenes ukronede konge, død

Hele den danske sømandsstand følte oprigtig sorg, da budskabet om Thomas Laursens død i midten af januar nåede ud til skibene. Laursen var knyttet til søen næsten hele sit liv. Allerede i april 1915 trådte han ind i Sømændenes Forbund. Han sejlede med forskellige skibe, indtil han i 1934, i en alder af 39 år, gik ind i aktivt foreningsarbejde som forbundets repræsentant i Århus. I april 1940 fik han tildelt hædersdiplom for uafbrudt medlemskab af forbundet gennem 25 år, og allerede en måned efter blev han forbundets formand efter Chr. Borglands tilbagetræden.

Det var en vanskelig tid for Thomas Laursen at overtage roret i Danmark var jo lige blevet besat, og krigen, besættelsen og efterkrigstiden skabte mange nye problemer for søfolkene. Den nye formand kom til at virke i forskellige ministerielle udvalg og kommissioner til behandling af vigtige søfarts-anliggender. Han var bl. a. medlem af Søfartskommissionen af 1947, der planlagde sømandsuddannelsen, foreslog de nugældende bemandingsregler o. s. v. Laursen var også medlem af

kommissionen, der udarbejdede forslag til den nugældende sømandslov, ligesom han var med til at gennemføre den nye sikkerhedskonvention. Med stor ildhu tog han del i Velfærdsrådets arbejde, hvor han særlig gjorde en indsats i undervisnings- og hobby-udvalget. Endelig var han medlem af Søfartens Fællesråd og Skibsfartsnævnet.

Også i det internationale søfarts-samarbejde tog han aktivt del. Altid var han på farten og deltog i adskillige søfartskonferencer, ligesom han repræsenterede Sømændenes Forbund i en mængde udvalg og råd. Det er synd at sige, at han sparede sig selv. Alligevel gav han sig altid god tid til at høre om andres problemer og var derfor afholdt af alle søfolk i danske skibe. Han var også „Vikingen“ en god ven og fulgte dets arbejde med stor interesse. Mange vil savne ham. Med sin brede, undersøgsige skikkelse og sit joviale væsen gav han indtryk af at have et jernhelbred, som næppe foreløbig ville ruste. Alligevel indhentede døden ham i en alder af knapt 59 år.

Den 16. januar blev Thomas Laursen begravet fra Bispebjerg Kirkegårds store kapel. Skønt han havde sine fleste venner derude på søen langt fra Danmark, var deltagelsen meget stor. Der var sendt i hundredevis af kranser og buketter til hans bære, og de fyldte hele koret og midtergangen fra døren og op til kisten.

Sømandspræsten, pastor Eilschou Holm, der jo selv kendte Laursen og havde samarbejdet med ham ved flere lejligheder, talte smukt og indtrængende om vennen og kammeraten Thomas. Også Sømændenes Forbunds fungerende formand, Børge Petersen, talte. Generalsekretær Omer Becu fra International Transportarbejder Federation i London fremhævede i sin tale Laursens utrættelige arbejde for søens folk på international basis. På norske, svenske og finske søfolks vegne takkede formanden for I.T.F.'s skandinaviske sømandssektion, John Christensson, den afdøde for mange års tro og energisk indsats. Endelig talte formanden for De samvirkende Fagforbund, Eiler Jensen, der gav udtryk for det dybtfølte savn, som Laursen ved sin død efterlader for arbejderbevægelsen.

En dygtig og brav sømand er gået bort, og hans plads vil blive vanskelig at udfylde. *Red.*

# 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



*vi leverer kvalitet...*



**Stålafdelingen.** Sandvikens sømløse rør for alm. ledningsformål samt for høje tryk & temperaturer.

Sandvikens båndstål- & jern, tråd & silverstål. Sandvik-Coromant hårdmetallværktøj & platter. Super-fix diamantslibeskiver.

Alle leveringer direkte fra Værk.

Søvandsbestandige aluminiumplader, profiler, stænger og rør samt special aluminiumdørklader fra Aluminium-Walzwerke Singen G. m. b. H.



**Transportør afdelingen.** Stålbåndstransportører fra Sandvikens Jernverks AB. Rullebaner, svære & lette, hjulbaner, lette gummitransportører fra AB Transportbanor, Göteborg.



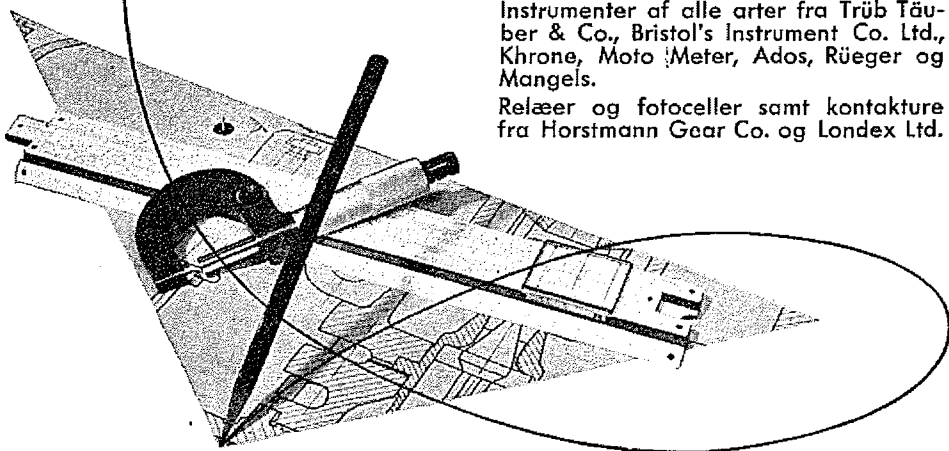
**Gear- & Maskinafdelingen.** Skibsvendegear – trinløse PIV gear – globoidsnekkegear, tandhjulsgear, gearmotorer, samt alle slags koblinger. Indstillelige propeller, segmangtryklejer, magnetbremses for spil, injektorer & øjektorer, fjerntachometre, spildedampskøleanlæg.



**Regulerings afdelingen.** Regulatorer fra Regulator & Instrument AB Billman samt Globe Automatik.

Instrumenter af alle arter fra Trüb Täuber & Co., Bristol's Instrument Co. Ltd., Khrono, Moto Meter, Ados, Rüeger og Mangels.

Relæer og fotoceller samt kontakter fra Horstmann Gear Co. og Londex Ltd.



**CHR. HJELMBANG**

HANDELS- & INGENIØRFIRMA



VESTERBROGADE 10

KØBENHAVN V.

TELEFON: HILDA 13\*

# Hvad skete d. 10.6.06

## på 43 N., 39,38 V. ?

\*En højst notabel hobbyist-klub

\*\*221 skibskendere fra 21 lande

\*\*\*En New York'er med 100.000 skibsbilleder

— Ved vor rejsende medarbejder  
redaktør Ulver Forchhammer

Lad mig først berette, hvordan jeg opdagede den klub, her er tale om. Ved et tilfælde så jeg i et blad billedet af et tragisk skibsforlis i 1906. Det drejer sig om en forlængst glemt episode, en af søens tavse tragedier, et brændende, forladt sejlskib i rum sø, som den tyske pakethåd „Barbarossa“ af Norddeutscher Lloyd passerede den 10. juni 1906. Billedet viser en bark, halvt fortæret af flammerne. Den er forlængst forladt af mandskabet, om hvilket man aldrig siden har hørt noget. Ingen kender altså dette unavngivne skib og dets historie, ingen uden besætningen på „Barbarossa“, hvis officer på bagsiden af fotografiet har noteret flg. data:

„10. juni 1906 kl. 6.05. 43 N, 39,38 V.“

### Identifikationscentralen

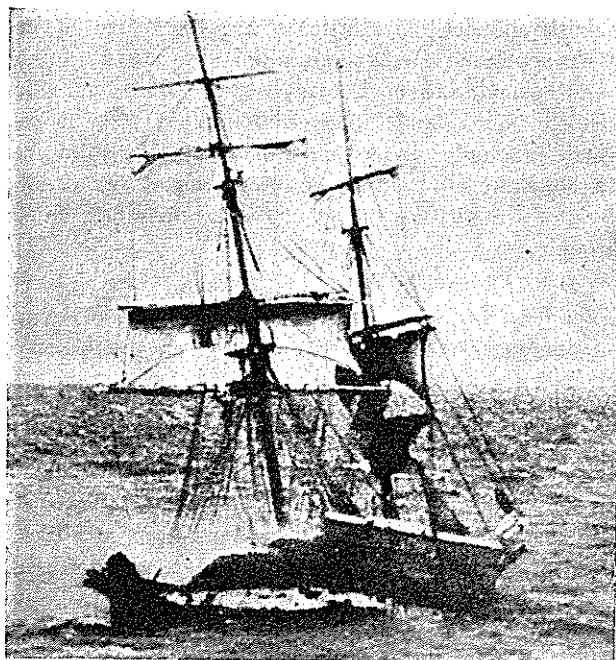
Efter at have set billedet og læst den sparsomme tekst får jeg lyst til at følge sagen videre. Et sejlskib fængsler altid en dansk gut. Hvor meget mere fængslende er da ikke et sådant uidentificeret drama på havet?

Ved min nysgerrighed er jeg nu i stand til at fortælle Dem, hvordan man kan bære sig ad. Desværre har jeg ikke løsningen på gåden. Dens opklaring er endnu kun undervejs.

Belgian Nautical Research Association hedder den klub, der tager sig af sådanne historier. Organisationen har i al beskedenhed tilhuse i en privat lejlighed i Avenue Charbo Nr. 21 i Bryssel, hvor sekretæren, hr. Paul Scarceriaux bor med kone, kat og et væld af bøger, tidsskrifter, arkivkasser, Lloyds Registre (der fylder meget, men også giver meget for den maritimt kyndige forsker), kort, mapper, breve, bladartikler, medlemslister og lignende.

### B. N. R. A.

Alle elskere af gammel sejlskibskunst og -historie — og de er mange i en søfarernation som den danske — vil kunne ånde lettet op ved at erfare om denne Belgiske Søfarts-Forsknings-Forening (B. N. R. A.), som fra centralen i Avenue Charbo opfylder alle rimelige ønsker, hobbydyrkere indenfor området kan fremkomme med. Hver eneste hobbyist i hele verden vil kunne anlægge sin skibsfotosamling, ganske som man anlægger en udsøgt frimærkesamling, de vil gennem organisationen kunne få alt fornødent materiale, alle oplysninger, endog fotografierne.



Et drama på søen. Teksten bag på billedet fortæller blot, at det brændende, ukendte skib blev truffet på 43 N, 39,38 V den 10. juni 1906.

Og for at vende tilbage til vort efterforskningsarbejde fra før — Foreningen eller klubben, eller hvad man vil kalde den, vil kunne indlede et utrætteligt og virkningsfuldt arbejde for at opklare gåden fra de 43 grader nord, 39,38 grader vest. Et eller andet sted på kloden sidder den samler, der vil genkende skibet efter det dramatiske fotografi, søge sine oplysninger igennem og forelægge detaljerede data for at fastslå det forulykkede skibs identitet.

### 228 korrespondenter fra 21 lande

Mangt et dagblad eller tidsskrift vil kunne misunde B. N. R. A.s medlemsblad, „The Shiplover“, den medarbejderstab, der står til disposition. 228 medlemmer af foretagendet er alle medforfattere til de udførlige lister over nye og gamle skibe, deres data, deres historie, som det er en af opgaverne at frembringe. 144 medlemmer er belgiere, hvilket er rimeligt nok, da organisationen er startet i det meget skibsinteresserede Belgien med verdenshavnen Antwerpen. Men ellers er der folk fra fjerne lande, 7 i Congo, 3 i Algier, 1 i Tunis, 1 i Sydafrika, 2 på New Zealand, 1 på Bermuda, 1 i Trinidad, 1 på de Canariske øer, 2 i Uruguay, o. s. fr. Man dækker faktisk en meget stor og væsentlig del af kloden og kan altid fremskaffe oplysninger fra selv fjerntliggende punkter til gavn og glæde for medlemmerne og interesserede.

### Specialister udveksler erfaringer.

De fleste af medlemmerne har specialiseret sig på eet eller andet punkt. Een er særlig interesseret i orlogsskibe, en anden i sejlskibe, sekr. Scarceriaux, der er en anerkendt belgisk skibshistoriker, medlem af en række maritime foreninger og forfatter af en bog om den

belgiske handelstilådes historie, har for blot at nævne et eksempel, jeg har haft lejlighed til at stifte førstehåndsbekendtskab med, fordybet sig i Belgiens skibshistorie, siden landet blev selvstændigt 1830, og har således alle oplysninger samlet og katalogiseret om over 15.000 skibe samt glimrende fotografier af 970 af dem, resultatet af 20 års flittigt og vel gennemført samlerarbejde.

Det er forøvrigt denne privatsamling, der er skyld i det hele. Da sekr. Scarceriaux var nået godt frem i sin samling, var han efterhånden i brevforbindelse med en mængde kendere i ind- og udland. Det var da ganske ligetil at gøre den stofudveksling, der således allerede var sat i gang — og det er som bekendt kun gennem udveksling, virkelige samlere øger deres skatte — til noget „officielt“. Klubben blev startet på gensidighedsprincippet. Hvert medlem stiller sine skatte til rådighed, det er altså en slags Kooperation, en interessentforening, hvor alle nyder godt af alles erfaring og samlinger, og netop sådan bør det også være.

#### „Fotobanken“

Et vigtigt led i foreningens arbejde er „fotobanken“, der er skabt derved, at medlemmerne til en fælles central indsender fotografier for udveksling med andre. Fra tid til anden cirkulerer pakker med fotos, der ønskes ombyttet, rundt til alle medlemmerne. Sådan en tur tager let sine seks måneder. Hvert medlem tegner sig for dette eller hint billede, og når forsendelsen vender tilbage til fotocentralen, sættes kopibestillingerne i arbejde.

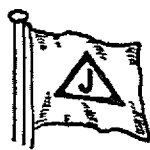
En anden kooperativ virksomhed er „identifikationsarbejdet“. Man rundsender eller offentliggør i medlemsbladet et uidentificeret billede med forespørgsel til de øvrige medlemmer om at fremkomme med eventuelle oplysninger. På den måde lykkes det som regel altid at få gamle fotografier opklaret. En sejskibskender på New Zealand rækker den gamle Hamburg-specialist en hjælpende hånd, medens denne til gengæld giver en søgende svensker et værdifuldt vink, hvorpå denne svensker ved lejlighed kommer med netop den rigtige dessin til vor ven på New Zealand.

Således går det til, at organisationen opfylder sin vigtigste funktion, nemlig at sætte disse alvorlige hobbyister i personlig kontakt tværs over kontinenter og verdenshave. Den rige New Yorker, Allan B. Deitsch, der med sine 100.000 skibsfotografier er verdens største samler på dette område, stiller med glæde sin viden og sine fotografikopier til disposition i det håb, at en kender fra en dansk skibsfartsby en dag kan udfylde netop den lille mangel, der kunne klæbe ved selv verdens største samling.

*Ulver Forchhammer.*

Hvis danske „sofa-skipperere“ ønsker forbindelse med den belgiske organisation, er „Vikings“'s redaktion villig til at etablere kontakt.

*Red.*



**Dampskibsselskabet**

**JUTLANDIA**

JENS TOFT

**Ny Toldbodgade 5**

TELF. \*8192

### Vore torpedobåde gennem 75 år

Den 17. september 1953 var der forløbet 75 år siden den første danske torpedobådsafdeling højste kommando. I den anledning har det stadig mere levende „Marinehistorisk Selskab“ udsendt en lille interessant bog om vore torpedobåde gennem årene.

Bogen, der er skrevet af den meget produktive og m. h. t. krigsskibe meget sagkyndige kommandørkapitajn R. Steen Steensen, er uhyre interessant og spækket med morsomme og gode billeder af gamle og nyere torpedobåde. Skriftet giver et udmærket overblik over den historiske og tekniske udvikling, og alle gamle orlogsgaster vil have glæde af at læse det.

„Vore torpedobåde gennem 75 år“ er i kommission hos forlaget Ejnar Munksgaard og koster kr. 9,50.

—wig.

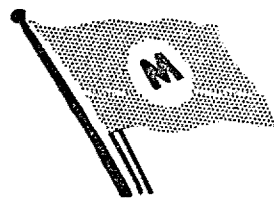
### Skibsklubben danner lokalforening

Dansk Skibsklub vokser støt, men egentlig kan man vel heller ikke vente andet i et land, der i den grad som Danmark burde være „dus“ med havet. Skibsklubben er ikke bare et københavnsk fænomen. Den har medlemmer over hele landet, og nu er der dannet en lokalafdeling af den for Nordjylland. Kontaktman er Ole Johansen, Bogøgade 4, Aalborg.

**A/s Dampskibsselskabet VENDILA**

KØBENHAVN V. ·· DAGMARHUS

TELEFONER: C. 2537 - 2538



**MOORE & Mc CORMACK A/S**

Fragt og Passagerer: Borgergade 16, Tlf. Byen 2708

Rigstelefon 356

Telegr.-Adr.: MOOREMACK

# Mange nye skibe til den danske orlogsflåde

i 1954

Udover mineudlæggeren „Langeland“, et efter vore forhold stort antal eks-tyske motortorpedobåde og det gennem det amerikanske våbenhjælpsprogram i 1953 leverede motortorpedobåds-depotskib „Hjælperen“, har den danske orlogsflåde i en lang årrække ikke fået nogen forøgelse af sit skibsmateriel. De tre Hunt-fregatter fra England: „Esbern Snare“, „Valdemar Sejre“ og „Rolf Krake“ er dog hjembragt og under ombygning, og nu meldes det officielt, at et længe næret ønske om yderligere materielforøgelse vil blive opfyldt i 1954.

Medens det er skik og brug, at koffardiskibes navne først åbenbares, når champagneflasken knuses mod skibets stævn i det øjeblik, det nye fartøj løber af stabelen, så kendes denne skik ikke indenfor orlogsflåden. Her gives i god tid, forinden skibenes bygning påbegyndes, en officiel meddelelse om, hvilke navne Hans Majestæt har bestemt for de nye skibe. I overensstemmelse hermed er der derfor nu kommet en kundgørelse om, hvilke navne de 17 fartøjer, som overlades til Danmark i 1954 på våbenhjælpsprogrammet samt på de 3 undervandsbåde, Orlogsværftet bygger, skal have.

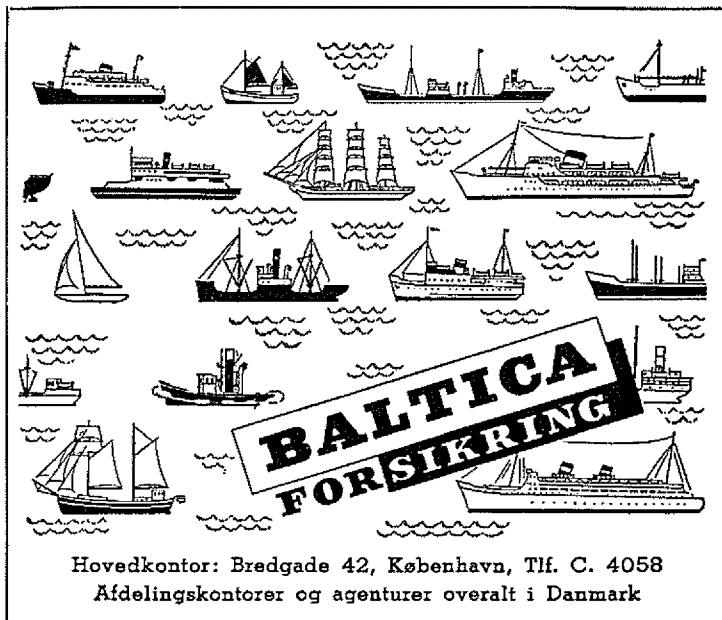
De 4 eskorteskibe vil få navnene „Bellona“, „Diana“, „Flora“ og „Triton“, det er navne, som i begyndelsen af forrige århundrede blev båret af corvetter og fregatter, datidens eskorteskibe. Det kan her nævnes, at fregatten „Diana“ (1804-1809) under krigen 1807-14 på vej til Vestindien søgte ind til Cartagena i Spanien. Da dette land senere sluttede sig til England i 1809, blev fregatten efter 2 års oplægning overtaget af spanierne, og besætningen endte i de britiske prisonskibe. Navnet „Diana“ vil senest huskes fra det under den 1ste verdenskrig hollandsk-byggede fiskeriinspektionsskib. I mellemkrigsårene blev det solgt til privatmand, men under 2den verdenskrig sås det her igen som tysk minestrygningsfartøj. „Triton“, „Bellona“ og „Flora“ er navne, der af mange ældre orlogsgaster også kendes fra danske undervandsbåde fra tiden mellem de 2 verdenskrige.

Da de fleste danske minestrygere har geografiske navne (undtagelserne er de 4 enheder af „Søløven“-klassen og „Sorte Sara“, hvis 8 søsterbåde alle nu har ø-navne), har de 6 minestrygere fra USA fået navne efter danske sunde: „Aarøsund“, „Alssund“, „Egernsund“, „Grønsund“, „Guldborgsund“ og „Omøund“. De 3 første navne har været båret af bombekanonjoller, der alle var med i krigen 1864 — nr. 1 og 3 blev sænket af egne besætninger ved vesterhavssøernes over-

givelse — det var de sidste herhjemme benyttede rokrigsfartøjer. Skruekanonbådene „Guldborgsund“ og „Grønsund“ var søsterskibe fra firserne. I 1917 blev „Grønsund“ ombygget til værkstedsskib for undervandsbåde og forsynet med diesel-elektrisk fremdrivningsmaskineri. I 1928 blev det afløst af det nyere værkstedsskib „Henrik Gerner“ (brændt og sænket 29/8 1943 på Holmen), og „Grønsund“ tjente derefter — uden maskineri — som depotskib for torpedobådsdivisionen. Efter 1943 benyttede tyskerne den til at borttransportere beslaglagt materiel fra Holmen; i 1945 blev den genfundet i Kalundborg og i 1950 gik den til ophugning.

„Omøund“ har aldrig tidligere været kendt som navn for et dansk orlogsfartøj, selvom søværnets personel ikke mindst fra minespæringerne under 1ste verdenskrig er velkendte i det smalle sund mellem Omø og Agersø.

De 2 nye mineudlæggere har fået navnene „Beskytteren“ og „Vindhunden“. „Beskytteren“ — ældre tid „Beskiermeren“ — kendes først og fremmest som fiskeriinspektionsskib ved Færøerne fra år 1900, under 1ste verdenskrig blev det dog også brugt som mineskib, senere vagtskib i Lille Bælt. I mellemkrigsårene har det også været benyttet som luftdepotskib, kommando- og skoleskib. Tyskerne tog det ubeskadiget i 1943, og efter at have ændret brobygningen og forsynet det med et



**BALTICA**  
**FORSIKRING**

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



stort antennearrangement blev det brugt som vagtskib. Efter 1945, hvor den blev genfundet i Korsør, tjente den som logiskib for ministrygere og motortorpedobåde for i 1950 at gå til ophugning i Odense.

Navnet „Vindhunden“ har ikke før været givet til noget minefartøj, men det er et skibsnavn med god klang i flådens historie, det kan således anføres, at fregatten „Vindhunden“ hørte til *Tordenskjolds* eskadre under kampen i Dynekilen, og senest er navnet fra en torpedobåd af „Tumleren“-klassen (1911-1935).

De danske motortorpedobåde har hidtil haft fugle- navne, men man vil nu ved navngivningen af de 6 nye MTB'er gå over til en anden dyregruppe ved at give den fiskenavne: „Flyvefisken“, „Hajen“, „Havkatten“, „Laxen“, „Makrelen“ og „Sværdfisken“ er alle navne, som senest er kendt fra vore torpedobåde, men enkelte er gang på gang gået igen gennem flådens analer. Den nye „Makrel“ bliver således den 8de bærer af dette navn, og „Hajen“ har vi også op gennem årene set stavet som „Hayen“, dog hyppigst som „Haien“.

Ifølge navngivningssystemets logik har vore undervandsbåde nu navne efter hvaler og sæler, således har de fra England for nogle år siden lejede u-både navnene: „Springeren“, „Støren“ og „Sælen“ — 3 gode navne, der før er kendt fra torpedovåbnets fartøjer. „Støren“ er således et navn, der har været meget anvendt gennem tiderne, dog har to skibe med dette navn: en til den glückstadtiske søekvipage hørende brig (1773-1814) og den fra den slesvig-holstenske flådeafdeling i

1852 overtagne skruekanonbåd — ikke haft navn efter fiskearten, men efter floden *Stør*, der løber gennem Itzehoe, den gamle danske garnisonsby, hvor det danske kommando i Tyskland for tiden har hovedkvarter.

De 3 danskbyggede undervandsbåde skal bære navnene: „Delfinen“, „Spækhuggeren“ og „Tumleren“. Det er navne, der også senest er båret af torpedobåde, men „Delfinen“ er tillige kendt fra en brig (1806-07) og senere fra en skonnert (1827-66), der så godt som hele sin levetid brugtes som vagtskib i Store Bælt. Blader vi i de gamle arkivsager, kan vi finde et orlogsskib „Tomleren“ (1682-1720), i 1743 en skytpram ved samme navn og som tidligere nævnt en torpedobåd i årene 1911-1935 af den såkaldte tyske type.

Udover de 3 u-både som bygges på Orlogsværftet, er de øvrige her nævnte 18 fartøjer alle en gave fra USA. Tonnagemæssigt set er det en forøgelse på ca. 7500 tons, hvad der svarer til en forøgelse på 1/3 til en skønsmæssig anslået værdi af 230 millioner kroner. Det er givetvis en meget vægtig hjælp til opbyggelsen af det danske søværn, som længe har været ventet, men følelige mangler vil der stadig være. Dels kræver det lette, men meget sårbare motortorpedobådsmateriel, som i dag udelukkende består af moderniserede tyske fartøjer, en kontinuerlig udskiftning og fornyelse — men den manglende kraftige og hurtige jagertype er stadig et alvorligt og føleligt savn, som forhåbentlig snarest vil blive afhjulpet.

—del.

# UNGE MÆND

mellem 16 og ca. 22. år,

## SØVÆRNET

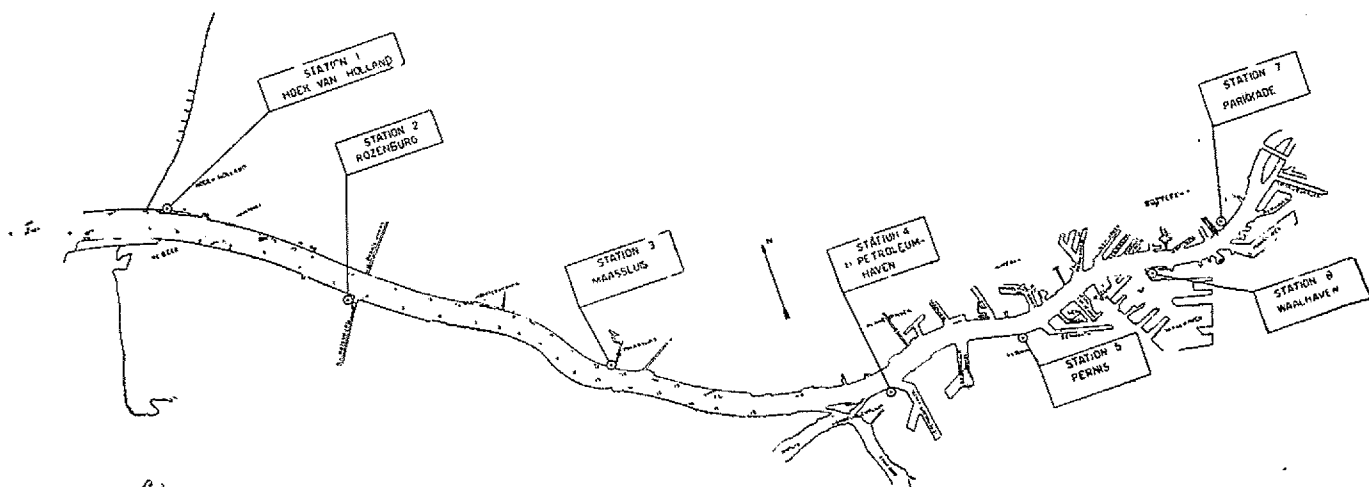
har brug for Dem.

Ved **kystbefæstningen** (landtjeneste) påbegyndes d. 21. april 1954 uddannelsen af et nyt hold math-elever, og er De velegnet, har De mulighed for at skabe Dem en god fremtidsstilling her. Ansøgningen skal være indsendt senest d. 22. februar.

**Oplysninger samt ansøgnings-skema fås ved henvendelse til**

**Søværnets Personelkontor**  
Holmen, København K





Kort over radar-stationernes beliggenhed på Maas-floden.

# Rotterdam Havn får hypermoderne radar-guide

Af CARL ØSTEN

Forleden nedlagde Hollands søfarts-minister, herr Moormann, grundstenen til den første af de sindrigt konstruerede radar-stationer, der, sammen med andre efterhånden opførte, gennem tåge og sorteste mørke skal kunne dirigere skibene sikkert ad Maas-floden, rettere sagt ad „Nieuwe Waterweg“ til Rotterdam, ialt en strækning på ca. 20 miles regnet fra Hook van Holland ved flod-mundingen.

Hele radar-anlægget på den nævnte strækning omfatter ialt 7 stationer, der skiftevis anbringes på hver side af floden begyndende med den første ved Hook van Holland og sluttende med den sidste i Park-bassinet, et af Rotterdams 16 bassiner.

I 1949 nedsattes „Radar-kommissionen for Nieuwe Waterweg“, der under vejledning af „Statens kommission for undersøgelse af radio-tekniske hjælpe-midler i navigationen“ udarbejdede et forslag til anlægget, der til sidst kontrolleret af „Hollandsk radar undersøgelses-institut“ fandt sin udformning i de nu 7 planlagte stationer. Anlægget skal fungere på den måde, at hver station gennem radio-telefon meddeler sine observationer til lodserne ombord i skibene, kort sagt, de vil blive informeret om de hindringer eller pludseligt opdukkede farer, som de normalt i ikke tåget vejr ellers selv ville kunne opdage, om positionen af modgående skibe, om deres eget skibs position, kort sagt hele situationen på floden i almindelighed. Modsvarende har enhver lods sit telefoni-anlæg med såvel modtager som sender med sig, således at han kan stå i direkte og uafbrudt forbindelse med den af stationerne, indenfor hvis område hans skib befinder sig.

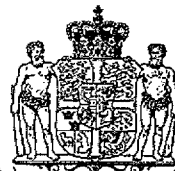
Ved udarbejdelsen af projektet har nævnte undersøgelses-institut gjort nogle meget vigtige opfindelser, der skal praktiseres i nævnte projekt, bestående af den såkaldte „lys-linje“, som er en tænkt (imaginær) linje gående gennem adskillige fyr, og af en metode, gennem hvilke et skibs position, det være sig på floden eller i

havnen, kan blive gjort synlig på de skibe, som ikke har radar-apparater. Endvidere skal hele navigationen gøres lettere ved brugen af „walkie-talkie“-apparater med indbyggede højt-talere, hvorved enhver, der ombord i et skib har med navigationen at gøre, konstant og direkte delagtiggøres i vejledningerne.

Ikke alene for selve skibsfarten, men også for de forskellige havne-autoriteter vil systemet være af stor vigtighed, idet det vil muliggøre synet af bøjers position samt skaffe et hurtigt overblik af hele trafikken, ligesom en stedfunden skibs-ulykke kan blive lokaliseret hurtigt og nøjagtigt. — Når engang i 1955 anlægget er fuldført, vil det efter rotterdam'ernes eget udsagn gøre Rotterdam til den sikreste besejlings-havn på kontinentet, ligesom anlæggets hele karakter er enestående.

## Moderne UNIFORMSHUER

*Guld- og sølvgaloner  
Guld- og sølvbroderede Kranser  
Emaillflag · Emaillemblemer  
Uniformsknapper*



**CARSEFERT** 1/2

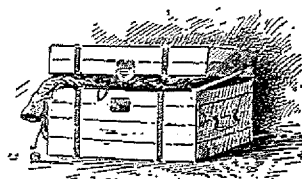
**KGL. HOF-GULDTRÆKKER**

ST. REGNEGÅDE 12-16 · TELE. C. 297

*Danmarks ældste Guldtrækkeri*

# ... fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



## Fiddlers' Green

Fiddlers' Green er som bekendt sømandens paradys. Hvordan der er her, får man et begreb om ved at høre, at alle steder i land, hvor der var mange kvinder, munter musik, dans og nok at drikke, også blev kaldt Fiddlers' Green af fortidens søfolk.

— og ham med hestehoven

For at gå til en anden yderlighed bør det nævnes, at engelske sejlskibssøfolk også havde et kælenavn til Hans Majestæt Fanden. De kaldte ham „Jimmy Squarefoot“.

Hertil og ikke længere!

De gamle romere betragtede havene som deres private ejendom, og i tiden omkring de mange opdagelsesrejser delte Portugal og Spanien ganske simpelt de store have imellem sig. Disse to stater fordrede, at andre nationers skibe skulle indhente tilladelse hos dem til at færdes der. Men i begyndelsen af det 17. århundrede blev det åbne havs frihed fastslået for alle stater. Samtidig anerkendte man dog de enkelte staters højhedsret over den del af havene, der grænsede op til de pågældende landes kyster.

Det er kanonerne, der bestemmer!

Territorialfarvandenens udstrækning bestemtes således: „En stats søterritorium går så langt ud, som en kanon fra yderste odde kan række“. Denne definition blev mere vag, efterhånden som våbnenes rækkevidde blev større og større, og til sidst enedes man om et søterritorium på 3 sømils længde fra land. Som bekendt kræver Sovjetunionen nu en 12 sømils grænse respekteret langs sine kyster, og det er altså stadig kanonerne, der bestemmer!

Derfor sparede man ikke på krudtet

Det sker nu og da, at en orlogsmand må anmode et handelskib om at standse farten, f. eks. ved at give det et eller flere skud for boven. Før i tiden måtte de koffardifartøjer, der blev stoppet på denne måde, selv betale de affyrede skud, hvad enten skibspapirerne viste sig at være i orden eller ej!

Ikke pønt mod ierne

Sejlskibstidens søfolk havde vist ikke meget til overs for irsk sømandsskab. Når det var død-dam-stille med støvregn, sagde man f. eks., at der blæste en „irsk orkan“ (Irish hurricane). En „Irish man-of-war“ var et stort, klodset og uhandigt skib, f. eks. en større lægter på slæb, og løse ender, der hængte udenbords og var tegn på dårligt sømandsskab, kaldtes „irske vimpler“ (Irish pennants)!

„Norsk damp“

Sømandens muskler blev før i tiden kaldt „Norwegian steam“ — en god reklame for nordiske søfolk!

Skeløjede frabedes!

De gamle windjammers troede fuldt og fast på, at der var uheld ved skeløjede skibskammerater. Det var derfor at udfordre skæbnen unødigt at sætte en skeløjet til rors!

Dronningens flag

På Dronning Elixabeth I's tid førte engelske skibe foruden kaptajnens private flag med slægtens våben også dronningens flag.

## Forskellig karriere

Nu og da hører man søfolk sige, at en eller anden er „kommet gennem klydset“. Med dette udtryk hentydes til, at den omtalte har arbejdet sig op gennem graderne lige fra bunden. I England har man også et udtryk for folk, der er kommet på toppen ad en mere hurtig og behagelig vej. Sådanne mennesker er kommet „through the cabin window“ (gennem kahytvinduet)!

Japansk søsætningsskik

Tidligere opretholdt japanerne en smuk skik (og gør det måske endnu?) ved deres søsætninger. Når nybygningen begyndte at glide i vandet, blev en flok brevduer sluppet løs på fordækket for at bringe bud om begivenheden. Før den første verdenskrig byggedes et par japanske krigsskibe på Themsens, og ved disses søsætninger slap man også brevduer løs. Engländerne syntes så godt om den japanske tradition, at de selv tog den op, da H.M.S. „Thunderer“ i februar 1911 blev søsat på Themsens.

Tre flasker

Apropos skibsdåb: Skibsrederne Lauritzen har udvist en helt utrolig fantasi ved dåben af nogle af deres skibe, idet man jo bl. a. har døbt med is fra Grønland og med appelsinsaft fra Sydamerika. Det minder mig om, hvordan man i 1858 døbte det amerikanske orlogsskib „Hartford“. Man brugte ved den lejlighed hele tre flasker, hvoraf den ene indeholdt ferskvand fra Hartford-kilden, den anden vand fra Connecticut-floden og den tredje saltvand fra havet.

Syv slags vand

Da mrs. Roosevelt i marts 1939 døbte den store vandflyvemaskine „Yankee Clipper“, skete det med en „cocktail“ af vand fra de syv verdenshave!

Op med hovedet!

Jeg har tidligere fortalt om skikken med at lægge en mønt under masten på en nybygning. Skikken er meget gammel. F. eks. har man fundet vraget af et spansk skib ud for Orkneyøerne. Under dets mast lå der en mønt med årstallet 1618. — Iøvrigt er det skik altid at placere en mønt under masten med kongens eller regentens hoved opad.

Nova Scotia-pumper

Øsekar eller pøse, der brugtes til øsning, kaldtes før i tiden „Nova Scotia-pumper“.

Hvorfor „admiral“?

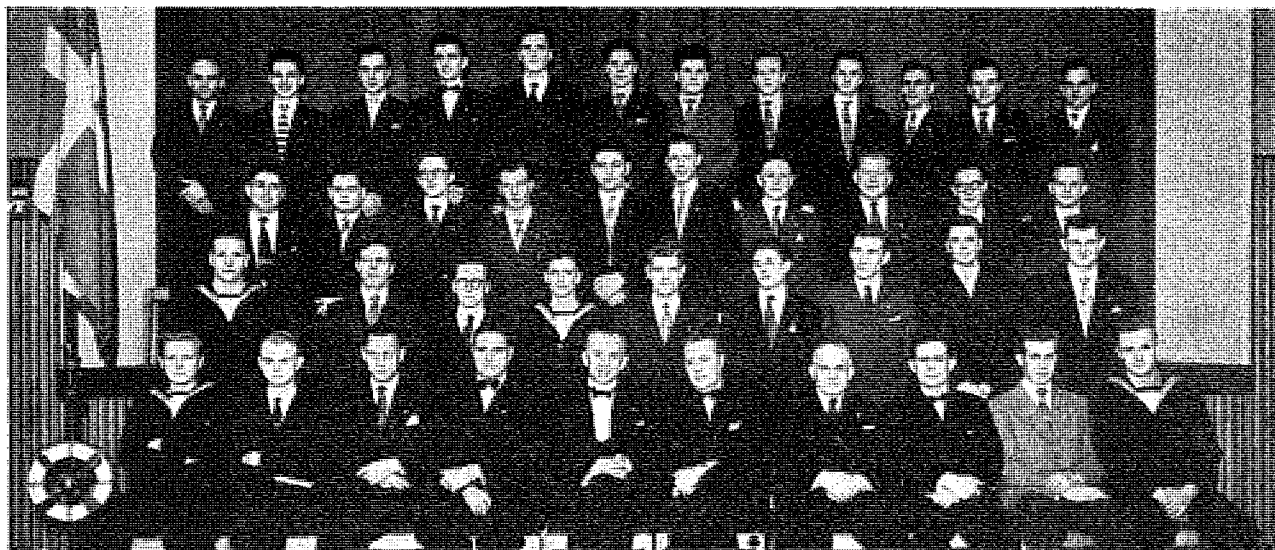
Mens vi nu er ved pøsene: Er der nogle af læserne, der kan forklare, hvorfor de specielle slagpøse af sejldug kaldes „admiraler“?

Gammelt ordsprog:

„Ethvert fjøls kan sætte sejl, men der skal en dygtig sømand til at bjerge det igen.“

Med benene på bordet

Hvis De kommer om bord på et engelsk krigsskib og ser nogle af officererne med benene hvilende på messebordet, må De ikke derfor stemple disse mænd som uopdragne. En gammel engelsk tradition siger nemlig, at en officer, der har rundet Kap det Gode Håb eller Kap Horn må lægge sit ene ben på bordet. Hvis han har passeret begge forbjergene, må han lægge begge ben på bordet!



Skolens eksaminander. På forreste række i midten forstander Mathiesen, som ved sin venstre side har borgmester Weikop og ved sin højre side elevforeningens formand, Mogens Jensen.

## Københavns Maskinskoles årsfest

Under de sædvanlige festlige former indledte direktionens formand, borgmester O. Weikop, festen for de afsluttende eksaminander.

Borgmesterens tale var en tak til alle, der havde stået skolen bi i året, der gik. Direktør, civilingeniør G. E. Hartz var dagens hovedtaler. I en interessant, men teknisk tale hilste han de unge velkommen på arbejdspladserne.

Dernæst aflagde skolens forstander, civilingeniør Mathiesen beretning om skolens resultater i det forløbne år. Han beklagede, at der ikke var den rigtige interesse hos de unge for at komme ud at sejle, men en undtagelse her var færingerne, der i stort tal søgte til søs.

Også han takkede for den hjælp, der var ydet skolen i det forløbne år. Bl. a. Dansk Dampskibsrederiforenings studiefond, der har ydet lån til 37 elever til et samlet beløb af kr. 44.625, derudover et tilskud på kr. 5000 til særligt vanskeligt stillede elever.

Direktør for maskinistundervisningen, civilingeniør E. Stahl aflagde beretning om landets øvrige maskinist-skoler. Han beklagede, at der ikke i København fandtes en slags kollegium, hvor de unge kunne samles, og mente, at en sådan højborg ville være af stor betydning og skabe øget tilgang.

En stemningsfuld højtidelighed gjorde denne fest til en mindedag, idet man afslørede en tavle for de 122 af

skolens tidligere elever, der satte livet til under sidste verdenskrig.

Om aftenen holdt maskinistkolens elevforening fest for eleverne, hvor formanden, Mogens Jensen, bød velkommen. Hovedtalen blev holdt af borgmester Weikop. Weikops charmerende personlighed tog alle med storm, selv om hans tale var meget alvorlig og saglig. Han ud-delte derefter præmier til årets bedste elever. Disse var for den alm. maskinisteksamen Poul Anker E. Olesen, Niels Erik Knudsen, Per Johan Madsen og Erik Kristensen samt for den udvidede maskinisteksamen Frey Ullmann, Ole Poulsen og Niels Jacob Meinhardt Hou-gård.

Foreningens mangeårige kasserer, maskinmester K. T. Hoffman Jensen, blev under stærkt bifald udnævnt til æresmedlem.

Efter underholdningen svang de unge sig til de små timer.

*Referenten.*

D/s **SOLNÆS** A/s

CHR. ANDERSEN  
Østerbrogade 6  
Telf. Tria 3301 — 3302  
Telegram: „SOLNESHIP“



# Sjældent tidsskriftsjubilæum

## Danmarks ældste søfartsblad påbegynder sin 125de årgang

**T**IDSSKRIFT FOR SØVÆSEN, der på sin første årgang bar årstallet 1827, udsender medio januar i år det første hæfte af sin 125nde årgang og fejrer dermed et sjældent jubilæum indenfor den periodiske presse i Danmark. Når jubilæet først falder i 1954, skyldes det, at tidsskriftet midt i forrige århundrede, da det endnu udsendtes under navnet „Archiv for Søværnen“, et par gange sprang en enkelt årgang over.

Opriindelig var dette tidsskrift, der blev oprettet af to unge søofficerer, kaptajnerne *P. U. Bruun* og *L. de Coninck*, i privateje, i en årrække prægedes det stærkt af den myndige kaptajn *H. B. Dahlerup*, der som chef for fregatten „Rota“ hjemførte *Thorvaldsen* og hans værker fra Rom, senere gjorde *Dahlerup* sig bemærket som organisator af den østrigske flåde, en virksomhed, der indbragte ham en barontitel. *Dahlerup* overlod udgivelsen og redaktionen til fuldmægtig *Rung* fra Marineministeriet, der blev den eneste ikke-søofficer blandt de skiftende redaktører, i hans periode ændredes bladets titel til „Nyt Archiv for Søværnen“.

I 1856 overtog *Søe-Lieutenant-Selskabet*, stiftet 1784 som søofficerernes videnskabelige forum, bladet, og navnet ændredes samtidig til det nuværende, fra 1889 har *Tidsskrift for Søværnen* været dette selskabs officielle organ.

I sit fra starten uændrede format og beskedne udstyr hører tidsskriftet til de ældste danske fagblade, ligesom det er verdens næstældste søfartsblad, idet kun det franske „*Annales Maritimes et Coloniales*“ vides at være ældre. I en årrække indeholdt denne publikation i hvert nummer de såkaldte underretninger — senere „Efterretninger for søfarende“, hvorigennem allehånde oplysninger og rettelser til søkort og sejladsvejledninger bekendtgøres for søens folk.

Fra 1885 overtog marineministeriet, senere søkortarkivet, udgivelsen af disse betydningsfulde meddelelser, der den dag i dag udsendes som et særligt lille ugeblad. Også spiren til de fra 1870 udkomne kundgørelser for søværnet udsendt af marineministeriet, som nu er gået op i det fælles: „Kundgørelse for forsvaret“, fandtes oprindelig som et særligt kvartalstillæg i „*Tidsskrift for Søværnen*“s ældre årgange.

Indenfor det gamle månedsskrifts beskedne rammer er der iøvrigt gennem 5 menneskealdre behandlet utallige problemer af interesse såvel for orlogs- som for

koffardiflåden. En gennembladning af de bedagede årganges guldne sider giver et rigt og afvekslende billede af de mange forskelligartede problemer, der gennem de svundne år har optaget vore søofficerer, ligesom de talrige lodige artikler på en interessant måde afspejler skiftende tiders revolutionerende udvikling fra sejl gennem damp til motorkraft — fra forladekanoner til moderne luftfartøjer og atomvåben.

Efterhånden som der herhjemme er opstået en række forskellige søfartsblade til varetægelse af søfartserhvervets særlige interesser og specialer, er „*Tidsskrift for Søværnen*“, som i dag redigeres af orlogskaptajn *S. Thostrup*, nu overgået til fortrinsvis at dyrke sømilitære emner — uden derfor helt at svigte den almindelige søfart.

Der er ikke i anledning af jubilæet planlagt noget særligt festnummer, men jubilæet vil blive mindet på *Søe-Lieutenant-Selskabets* ordinære møde 19. januar, ligesom der vil blive udsendt et af kommandør *E. Foss* udarbejdet register over den 100-124 årgang. Kommandøren har med stor omhu revideret registrene for de første 99 årgange, men af økonomiske grunde har det kun været muligt at optrykke den sidste femtedel af dette arbejde. En tidligere redaktør, kommandørkaptajn *E. Saabye*, behandler i tidsskriftets januarhæfte 1954 spørgsmålet om det ærværdige blad har opfyldt sin mission, og fuldmægtig, søløjtnant (R) *Honnens de Lichtenberg* redegør for en undersøgelse af de tilgængelige oplysninger, der foreligger om selskabets største klenodie, et værdifuldt og meget smukt Jens Juel-portræt af fabriksmester, kommandørkaptajn *Henrik Gerner*, der har stået som en forbilledlig lærer for efterkrigstidens danske søofficerer.

Samtidig med en lykønskning til det gamle tidsskrifts sjældne jubilæum må udtales ønsket om, at det fortsat må leve videre fremover og følgende den gamle tradition stadig vil arbejde videre til gavn og oplysning for dansk søværn og søfart. —*del.*

AKTIESELSKABET  
DET DANSK-FRANSKE-DAMPKIBSSELSKAB  
FREDERIKSGADE 17  
KØBENHAVN K

## Sparekassen for København og Omegn Forvaltningsafdelingen

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

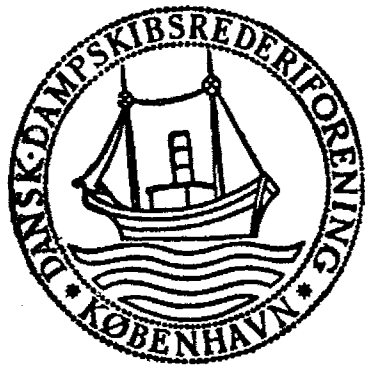
Hovedkontoret, Niels Hemmingsensgade 24  
Telefon Central 1542

# Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. februar 1954



## 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  
 C. K. Hansen: A/S D/S Dannebrog  
 Rederiaktieselskabet Dantank  
 Rederiaktieselskabet Atalanta  
 D/S Progress A/S  
 D/S Myren  
 A/S Motortramp  
 A/S D/S. D. F. K.  
 D/S Jutlandia A/S  
 A/S Jens Toft  
 D/S Dania A/S  
 A/S D/S Vendila  
 A/S D/S Heimdal  
 A/S D/S Orient  
 D/S Pacific A/S  
 D/S Hetland  
 A. 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  
 Chr. Berg  
 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 Bogserselskab A/S  
 Rederi-A/S Kosmos  
 I/S D. F. B. & Em. Z. Svitzers Bjergnings-  
 Entreprise  
 D/S Hafnia A/S  
 D/S Nautic

## STABELAFLØBNING AF

### M/T OLIVIA MÆRSK

Fredag den 18. december 1953 søsattes dette tankskib til A. P. Møllers rederier fra Odense Stålskibsværft A/S.

Skibet blev døbt af fru overingeniør D. Tom-Petersen, og afløbningen overværedes af repræsentanter for rederi og værft.

Skibet er bygget som helsvejst skib til Lloyd's Registers højeste klasse + 100 A.L., og er på ca. 19.000 tons d.w.

Dimensionerne er som følger:

Længde mellem p. p. ....	161,5 m
Bredde .....	21,5 m
Dybde til hoveddæk .....	12,0 m
Dybgående .....	9,3 m

Skibet får ialt 21 tanke, 7 center-tanke og 2 x 7 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 dæksofficerer er anbragt i brohuset midtskibs, medens maskinbesætningen og mandskabet er anbragt i agterskibet i gode, rummelige eenmandskamre, ligesom der findes messer og rygesaloner såvel for offi-

cerer 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 bliver der installeret fryseanlæg for proviant og Ellehammers brand skumsluknings-anlæg.

Maskinen består af en ottecyklindret Burmeister & Wain dieselmotor, type 1/874-VFT-160, der giver skibet en fart af 15,5 knob lastet. Skibet får to Bukh diesel hjælpemotorer og iøvrigt damphjælpemaskineri.

### M/T BIRGIT MÆRSK

#### prøvetur

Fredag den 15. januar 1954 gik dette tankskib til A. P. Møllers rederier på prøvetur i Øresund.

Skibet er bygget af Odense Stålskibsværft A/S og er i alle henseender et søsterskib til „Olivia Mærsk“.

På prøveuren deltog repræsentanter for værft og rederi.

„Birgit Mærsk“ føres af kaptajn E. G. Oszadlik, og H. A. Hansen er maskinchef.



## G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR  
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

# Den nye diesel-elektriske isbryder „ELBJØRN“

Skibet er bygget 1953 ved Frederikshavns Værft og Flydedok A/S og har følgende hoveddimensioner:

Længde overalt ..... 51,0 m  
Længde i vandlinien ... 47,5 m  
Bredde ..... 12,0 m  
Dybgående under  
isbrydning ..... 4,9 m  
Deplacement under  
isbrydning ..... 1400 tons

Skibet er specielt bygget til at arbejde i is, med svære klædningsplader og lille spanteafstand. For- og agterstævn er af støbt stål af en form, der er specielt afpasset efter skibets linier. Agterstævnen er forsynet med en særlig udbygning for at beskytte rorstammen under bakning i isen og er end videre specielt konstrueret for at kunne føre de efterfølgende skibe helt op i hækken. Forstævnen er af særlig profil og forsynet med en iskniv.

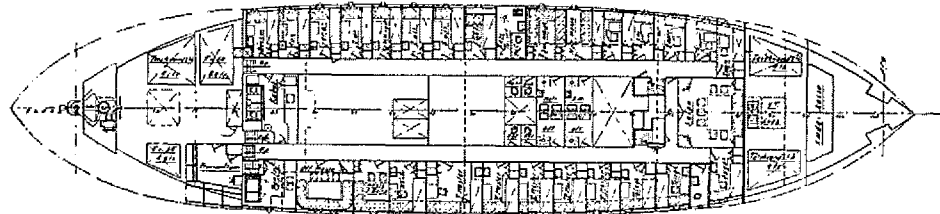
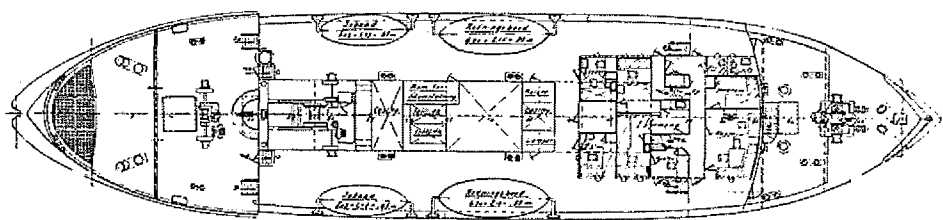
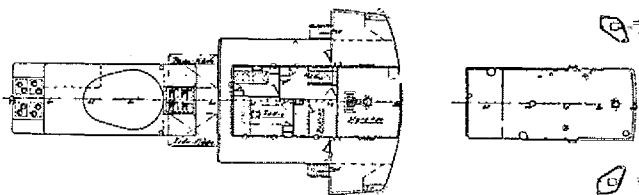
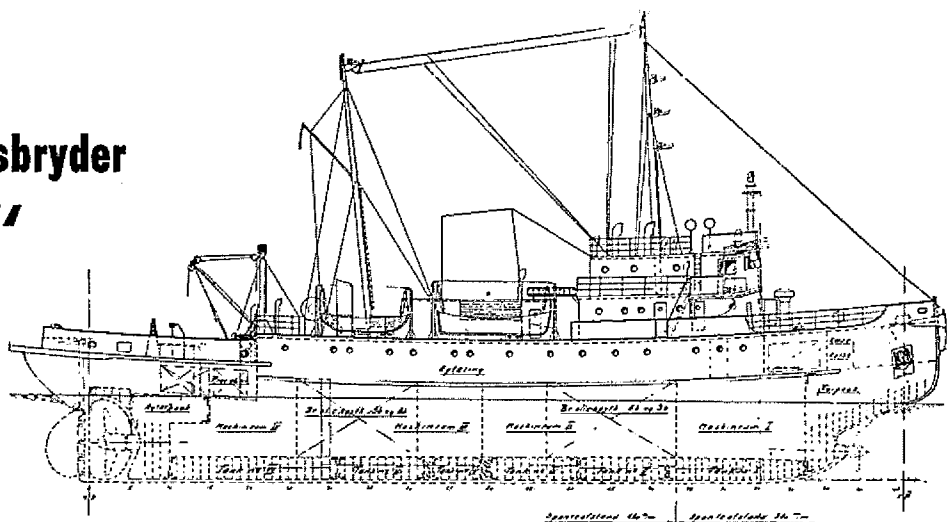
Ved skrogets bygning er svejsning anvendt i størst mulig udstrækning; således er alle stød og alle nådder over kimningen svejst, ligesom dæk, skodder og dobbeltbund er hel-svejst. For- og agterpeak er indrettet som trimtanke, og mellem disse er indbygget dobbeltbund i hele skibets længde. Skroget er af dansk stål fra Stålvalseværket i Frederiksværk.

Hele rummet under hoveddækket er fra for- til agterpeakskod optaget af skibets maskinanlæg, der er installeret i fire maskinrum.

I maskinrum I og IV er henholdsvis forreste og agterste fremdrivningsmotorer opstillet, og i maskinrum II og III er de dieseldrevne generatorer samt skibets hjælpemaskineri placeret.

Højtanke for ialt 180 tons olie er indbygget som sidetanke i maskinrum II og III, og der er oliefilter fra C. C. Jensen i Svendborg. Særlig isbrønd for sikring mod svigtende kølevandstilførsel til motorerne er indbygget i agterenden af maskinrum III.

Aptering for ialt 36 mand er indrettet dels på hoveddækket, dels i dækshuse; for matrosers og smøreres



Arrangements- og dæksplaner for „Elbjørn“.

vedkommende i to-mands kamre. De sanitære forhold om bord er fuldtud moderne med såvel varmt som koldt vand i kamre og baderum. Kabysen er forsynet med Brønnum oliefyret komfur, stålbord og vask, varmeskab m. v., og i det tilstødende pantry er anbragt køleskabe m. v., og herfra er direkte nedgang til proviantrum.

Iøvrigt er hele arrangementet således, at man kan komme til samtlige rum i skibet uden at komme ud på åbent dæk.

Dæksmaskineriet består af et kraftigt elektrisk ankerspil, et to tons kombineret losse- og varpespil, der kan betjene to agter anbragte lossebomme, samt et bugerspil, passende for en 140 mm wire. Alle spillene er af Th. B. Thriges fabrikat. Samme firma har endvidere leveret det elektriske styreanlæg, der er specielt konstrueret til formålet.

Skibet er forsynet med 2 stk. redningsbåde samt 2 stk. isbåde. De mest moderne navigationsmidler står til besætningens rådighed, bl. a. Brown gyro-kompas, Terma radar, radiopejlere, Decca, Kelvin Hugh ekkolod, Amplidan kommandohøjttaleranlæg m. v., ligesom der på begge vingehusene er anbragt kraftige projektorer. Radio-udstyret er fra Elektromekano, og navigations-udstyret er leveret af Iver C. Weilbach.

Skibet er dampopvarmet fra en oliefyret varmekedel af Aalborg Værfts konstruktion.


Foruden bugerspil er skibet forsynet med en kraftig slæbekrog agter og store stålstøbte bugserpullerter, og for at beskytte skibet mod havari fra efterfølgende skibe er der anbragt en kraftig fenderliste, der agterude er sammenbygget med udbygninger på agterstævnen.

Dæksbelægningen i kamrene er udført af aranbee og på frit dæk af teak.

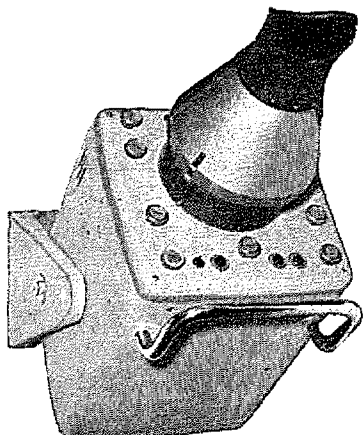
For og agter er anbragt ferskvandstanke, rummende ialt 40 tons.

Af hensyn til den stadig eksisterende minefare er skibet minesikret.

Det diesel-elektriske maskinanlæg omfatter 3 hovedmotorer med direkte tilkoblede dynamoer, 2 hjælpemotorer og en havnemotor, ligeledes med direkte tilkoblede dynamoer, samt 2 stk. fremdrivningselektromotorer, der driver hver sin skrue. Samtlige motorer



**IVER C. WEILBACH & CO.**  
NAUTICAL INSTRUMENTS  
AMALIEGADE 30 • KØBENHAVN K.



**Fabrik for Maaleinstrumenter**  
**TERMA A/s**  
AARHUS — DANMARK

er leveret af A/S Frichs, Aarhus, og de elektriske maskiner er leveret af Th. B. Thrige, Odense.

Hovedmotorerne er trykladede ottecyklindrede, firetakt dieselmotorer, hver udviklende 1200 a.h.k. ved 425 omdr./min. Hver af motorerne er direkte koblet til en 800 kw 440 volt jævnstrøms generator.

De 2 af generatorerne er opstillet i maskinrum III, og generatorerne, der er serieforbundet, leverer strøm til agterste fremdrivningselektromotor. Denne elektromotor er udført som en dobbelt shunt-motor, hver motorhalvdel beregnet for 440 volt. Den er opstillet i maskinrum IV og er direkte tilkoblet agterskruen, der er tre-bladet og af nikkelstål.

Det 3. dieselaggregat er opstillet i maskinrum II og leverer strøm til den forreste fremdrivningselektromotor. Denne er en dobbelt compound-motor, hver motorhalvdel beregnet for 220 volt. Den er opstillet i maskinrum I og er direkte tilkoblet forskruen, der også er tre-bladet og af nikkelstål.

Manøvre tavlen er anbragt på agterkant af maskinrum II, og manøvreringen af fremdrivningselektromotorerne kan ske såvel fra bro som fra maskinrum.

Den agterste fremdrivningsmotor yder 1800 a.h.k. ved 160 omdr./min., og den forreste 900 a.h.k. ved 200 omdr./min.

Dieselmotorerne kan overbelastes med 10 % i 4 timer, og fremdrivningselektromotorerne kan begge samtidig overbelastes med 10 % i 4 timer og 25 % i 2 timer.



Ved en på manøretavlen anbragt omkoblingsanordning kan den ene af de agterste generatorer serieforbindes med den forreste generator, hvorved den forreste fremdrivningsselektromotor kommer under 440 volt spænding, og motorens hk kan da øges til 1800.

Magnetiseringsstrøm til det elektriske fremdrivningsmaskineri leveres af 3 stk. magnetiseringsomformere.

Såvel hoveddieselmotorerne som det samlede elektriske fremdrivningsmaskineri er specielt bygget for formålet.

Hjælpe-motorerne er trykladede sekscylindrede, fire-takt dieselmotorer, hver udviklende 300 b.h.k. ved 750 omdr./min. De er hver tilkoblet en 200 kw 220 volt jævnstrømsgenerator og kan arbejde i parallelforbindelse. Disse motorgeneratorer er opstillet i maskinrum II, hvor også hovedtavleanlæg for lys og kraft er opstillet.

Foruden disse hjælpe-motorer er der i maskinrum III over dæk i casingen opstillet en havnemotor med en normal ydelse på 45 b.h.k. ved 1200 omdr./min., og denne motor er tilkoblet en 30 kw 220 volt dynamo. Samme sted er hjælpestrømstavlen placeret.

Settlingstanke og varmekebel er ligeledes installeret i casingen over maskinrum III.

I maskinrum II og III er skibets øvrige hjælpe-maskineri opstillet. Dette består bl. a. af en ballastpumpe på 400 tons, div. kølevandspumper for salt- og ferskvandskølede, en brandpumpe, en last- og sanitær-

pumpe, kompressorer, transferpumpe, fødevandspumper og hydroforpumper m. v.

I maskinrum I er indrettet maskinværksted med div. værkstedsmaskiner.

På broen er anbragt de forskellige for manøvreringen nødvendige elektriske måleinstrumenter samt retnings- og omdrejningsvisere, og mellem bro og maskinrum findes højtaltende telefoner.

Brandslukningsarrangement („Ginge“ og „Nu-Swift“ udstyr) for såvel maskinrum som for dæk og i aptering er i fuld overensstemmelse med de nyeste krav, og der er truffet alle fornødne sikkerhedsforanstaltninger mod såvel brand som havari. Skibet er malet med Hempels farver.

Byggesummen har andraget ca. 8 mill. kr.

Med dette skib råder statens istjeneste over følgende isbrydere:

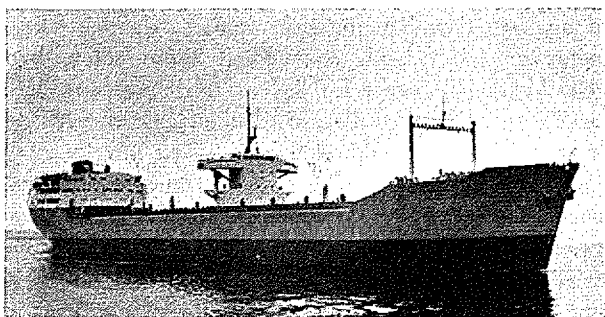
	Lillebjørn	Isbjørn	Storebjørn	Elbjørn
Byggeår	1926	1923	1931	1953
Længde	40,00	47,30	55,00	47,50
Bredde	11,10	12,20	15,00	12,00
Dybgående	4,90	6,25	5,80	4,90

Maskineri	Dampmaskine med oliefyrede kedler	Dampmaskine med kulfyrede kedler	Dampmaskine med oliefyrede kedler	Diesel-elektrisk
Antal skruer	1 agter	1 agter	2 agter 1 for	1 agter 1 for
Hestekraft	1560	2500	5000	3600
HK/Depl.	1,39	1,50	2,00	2,56

## M/s Vittangi

Kockums Varv i Malmö afleverede den 22. december til Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösund i Stockholm m/s „Vittangi“, et malmskib på ca. 21.000 tons dødvægt.



„Vittangi“ under prøveturen.

„Vittangi“ var det elvte skib, som Kockums har leveret i 1953. Den sammenlagte produktion beløber sig til 178.960 tons dødvægt mod 177.390 tons i fjor. Ti skibe på ialt ca. 186.900 tons blev sat i vandet på malmværftet i 1953.

„Vittangi“ er det første skib i sin slags fra Kockums. Det er et kombineret malm- og tankskib bygget til højeste klasse i Lloyd's Register med isforstærkning og kan uden nogen som helst forandring tage fuld last

af enten malm eller olie. Det kan således fragte malm fra Narvik til USA og olie fra den Meksikanske Golf eller Vestindien til Skandinavien, England eller kontinentet. Skibet har to laster til malm og 22 tanke til olie, under og på siderne af malmrummene.

„Vittangi“ har en særlig smuk aptering. Foruden opholdsrum og messer for de forskellige besætningskategorier findes der fritidslokale for mandskabet med fuldstændig lydfilmsudrustning.

## Electropitcher

Electrocone Products, Limited, Ellenbrook, Manchester har konstrueret et apparat, Electropitcher, som ved anvendelse til begning af nådderne i trædæk vil bevirke, at arbejdet bliver mere økonomisk i tid, omkostninger og arbejde. Det bruges allerede af værfter ved Clyde, North East Coast og andre steder og findes desuden ombord på flere skibe for at kunne udføre reparationsarbejde til søs. Alle arter af marinebeg kan anvendes i apparatet, og det påstås, at der spares 50 % i materiale. Begningen foregår ved at føre apparatet langs nåddet. En fjederbelastet aftrækker, anbragt under håndtaget, kontrollerer den mængde beg, der flyder ud i nåddet. Ventilen åbner lige over en spore, der retter begstrømmen lige ned midt i nåddet, samtidig med at den tjener til at bære en del af apparatets



*Electropitcher i brug.*

vægt. Et kraftigt varmeelement er anbragt mellem to pladekegler og en kontakt regulerer temperaturen. Der går fra 5 til 10 minutter for at smelte så meget beg, at arbejdet kan begynde. En hel fyldning på 4 à 5 kg marinebeg smelter på 20 à 25 minutter, og det varer 10 til 15 minutter at bruge den. Opvarmningen tager altså dobbelt så lang tid som selve arbejdstiden, og hvor der er tale om større arbejder anbefales det at anvende et sæt på tre Electropitchers. Ved denne metode må man have en særlig ophængning, hvor apparaterne kan anbringes og forbindes til en ledning og derved holdes opvarmede til kontinuerlig brug. Man undgår derved også brugen af lange ledninger, da apparatet holder begen varm under hele arbejdsperioden, selv i meget koldt vejr.

## 1953 var et rekordår for Götaverken

Ved Götaverken søsattes den 12. december et tankmotorskib på 17600 tons d.w., som er bestilt af Tankers Shipping and Trading Corporation, Panama.

Fru Ea Syse gav skibet navnet „Mimosa“.

Skibet er værftets nye 17600 tons type og er den niende nybygning af denne type, som værftet har sat i vandet i 1953.

1953 års-produktion af skibe ved Götaverken er således i høj grad domineret af tankskibe af denne størrelse. Foruden disse ni søsterskibe har værftet i årets løb søsat et liniemotorskib på 9530 tons d.w. og et tankskib på 13.500 tons d.w. Den sammenlagte tonnage for alle skibene andrager 181.130 tons d.w., hvilket er rekord for Götaverken. Værftets maskinværksteder har

også overfløjet alle tidligere års resultater ved at levere dieselmotorer på ialt 170.000 i.h.k.

M/t „Mimosa“ bygges til højeste klasse i Lloyd's Register med hoveddimensionerne:

Længde overalt .....	167,6 m
Største bredde på spant .....	20,1 m
Sidehøjde .....	12,0 m
Middeldybgang på sommerfribord .....	9,2 m
Lasttankenes rumindhold .....	ca. 23.900 m <sup>3</sup>

Hovedmotoren er en svejst ni-cylindret, totakts, enkeltvirkende dieselmotor af Götaverkens egen konstruktion og fremstilling. Cylinderdiametere er 680 mm og slaglængden 1500 mm. Ved 112 omdrejninger pr. minut udvikler den 8.300 i.h.k., som beregnes at give skibet en fart af 15 kn. på prøvetur.

## M/T Bellami

Fra Uddevallavarvet søsattes den 15. december et motortankskib på 18.800 tons d.w., bestilt af Skips A/S Oiltank, Tønsberg. Skibet fik af fru Georg Vefling navnet „Bellami“.

Skibet, som bygges til højeste klasse i Det Norske Veritas, er helsvejst og har to gennemgående langskibs skodder.

Hoveddimensionerne er følgende:

Længde overalt .....	172,3 m
Største bredde på spant .....	21,3 m
Sidehøjde .....	12,1 m
Dybgang .....	9,2 m



*Øverst fra venstre: Fru Molly Torgersen, skibets reder og fru Georg Vefling. Til højre: dir. Hagelin. Nederst: Skibet efter søsætningen.*

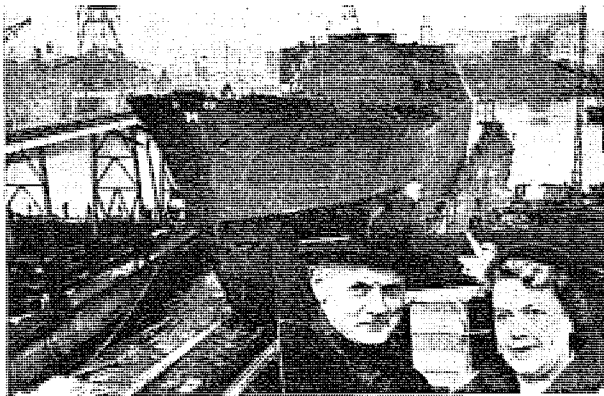
Tankkapaciteten er 24.800 m<sup>3</sup> og rumfanget af tør-lastrummet 850 m<sup>3</sup>.

Skibet forsynes med en ni-cylindret, totakts enkeltvirkende dieselmotor af Uddevallavarvets fremstilling og Götaverkens type. Cylinderdiametere er 760 mm

og slaglængden 1500 mm. Den arbejder direkte på skrueakslen og udvikler ved 112 omdrejninger pr. minut 6.500 a.h.k. Den kontraherede fart er 14,5 kn. på fuld last.

I to pumperum skal installeres fire vertikale compound-lastoliepumper, hver med en kapacitet på 500 tons vand i timen.

Til spuling af lasttankene installeres et Butterworth-anlæg.



Fra „Havjarl“s søsætning. Indsat: Gudmoderen fru Zettlitz-Nilsson og dtr. Lundequist.

## M/T Havjarl

Den 17. december søsattes ved Kockums værft i Malmö et 16.500 tons tankskib til skibsreder Peter Meyer, Oslo. Skibet fik af fru Hjørdis Zettlitz-Nilsson navnet „Havjarl“.

Skibet er helvejst og bygges til højeste klasse i Lloyd's Register med følgende hoveddimensioner:

Længde mellem perpendikulererne ....	152,4 m
Største bredde på spant .....	20,3 m
Sidehøjde .....	11,8 m
Dybgang på fuld last .....	9,1 m

Fremdrivningsmaskineriet, som består af en syvcylindret, totakts, enkeltvirkende Kockum-MAN dieselmotor, der udvikler 6.300 a.h.k. ved 115 omdrejninger pr. minut, beregnes at give skibet en fart på 15 kn. på fulllastet prøvetur.

Lasttankene har et rumfang på ialt 23.190 m<sup>3</sup> og er ved to langskibs og en række tværskibs skodder delt i 20 tanke, som af lastpumperummet med kofferdamme på begge sider deles i to adskilte dele.

## T/T Saxonsky

T/t „Saxonsky“, som blev sat i vandet fra Kockums værft i Malmö den 2. juli, er efter prøveture den 18. december afleveret til Oriental Tanker Corporation, S.A., Panama (Stavros S. Niarchos).

Skibet er bygget til højeste klasse i Lloyd's Register som helsvejst tankskib med langskibs spanter og har et

tankvolumen på ca. 27.650 m<sup>3</sup>, fordelt på 20 forskellige tanke.

Hoveddimensionerne er følgende:

Længde overalt .....	169,9 m
Længde mellem perpendikulererne ...	160,0 m
Største bredde på spant .....	22,0 m
Dybde .....	12,0 m
Dybgang på fuld last .....	9,4 m

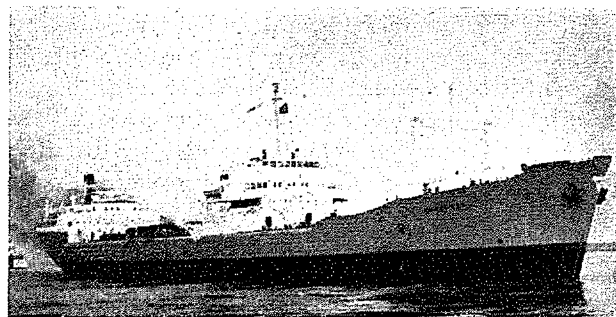
Dødvægtsbæreevnen er 20.200 tons med en brutto-drægtighed på 13.059 tons og en nettodrægtighed på 7.854 tons efter engelsk måling.

Fremdrivningsmaskineriet består af et de Laval turbinemaskineri, som kan yde 8.100 a.h.k. ved 104 omdrejninger pr. minut, og giver skibet en fart på 15,75 knob på fuld last.

Til pumpning af lastolie findes i et pumperum agterialt tre turbinedrevne pumper, hver med en kapacitet på 700 tons i timen.

Damp fås fra to i agterkant af maskinrummet opstillede kedler af Foster Wheelers fabrikat med en sammenlagt hedeblade på 1.326 m<sup>3</sup> og et arbejdstryk på 32 kg/cm<sup>2</sup>.

Damp til stempelpumper, spil, ankerspil, varmespiraler i lasttankene etc., leveres gennem trykformindskere.



„Saxonsky“ på prøvetur.

Et tørlastrum på 850 m<sup>3</sup> og en højtank til bunkerolie eller ballast findes i forskibet. Ialt kan skibet medføre 1530 tons bunkerolie, men desuden er en af lasttankene på 975 tons indrettet til at kunne bruges til reservebunkertank.

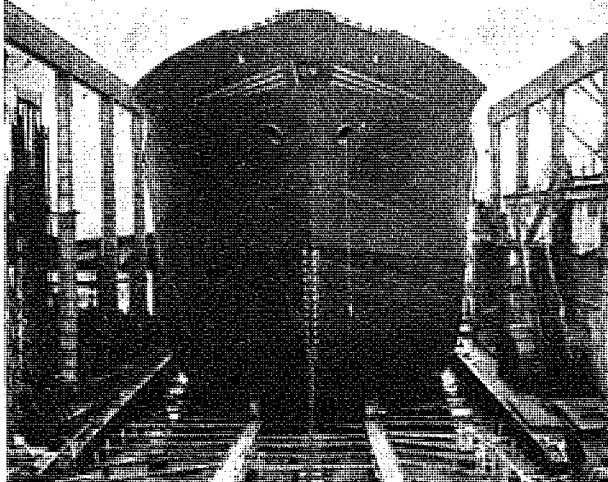
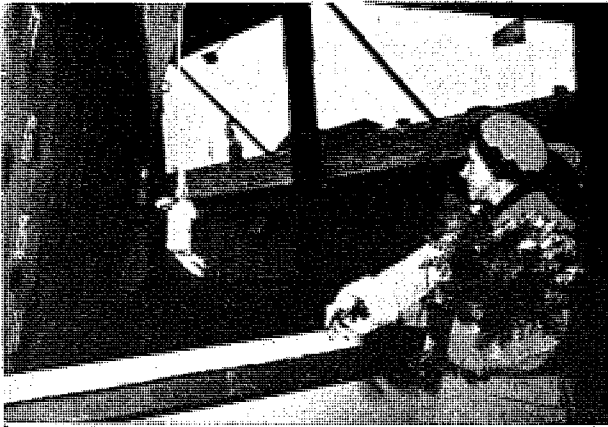
Skibets aptering og hele udstyr er helt moderne.

## Søsætning i Helsingborg

Den 17. december søsattes fra Helsingborg Varf et tankskib til Rederi AB Walltank, Stockholm. Skibet fik af frk. Inge Björklund navnet „Soya-Lovisa“.

„Soya-Lovisa“ er et tankskib, som afviger betydeligt fra den gængse type.

Skibet er således forsynet med peak- og bundtanke til ballast og har seks midtskibs- og otte vingetanke til lastolie. Det har desuden en særlig olieledning for at kunne føre vegetabilisk olie i de midtskibs tanke. Skibet bygges til Lloyd's Registers højeste klasse med isforstærkninger og udrustes efter Svenska Fartygsinspektionens fordringer for oceanfart.



„Soya-Lovisa“ dobes af frk. Inge Björklund.

Hoveddimensionerne er:

Længde overalt .....	109,4 m
Længde mellem perpendikulerne ....	100,6 m
Største bredde på spant .....	14,6 m
Sidehøjde til hoveddæk .....	7,4 m
Dybgang .....	6,5 m
Tilsvarende dødvægtsbæreevne .....	4150 tons

Skibet rigges foruden med en fokkemast i forskibet med to ventilatorer som kranstøtter med hver sin 5-tonns ladebom, som betjenes af et af Helsingborg Værfs særlig konstrueret dampspil, forsynet med tre spiltromler. Agter forsynes skibet med en signalmast og en kranstøtte for en 1-tonns bom.

Ankerspil og styremaskine er af Helsingborg Værfs fremstilling.

Apteringen for dæksofficerer bliver i dækshuset midtskibs, for maskinofficerer i dækshuset agter og for mandskabet agter i hytten.

Fremdrivningsmaskineriet består af en firegangsmaskine (Götaverkens type) fremstillet af byggeværftet og forsynet med en turbokompressor. Den giver ca. 2500 i.h.k. ved 95 omdrejninger pr. minut og beregnes at give skibet en fart af 12,5 knob. Dampen til den og til hjælpemaskineriet samt til opvarmning af brænd- og lastolie leveres af to Prudhon-Capus kedler med automatisk olietryk.

## Kort fortalt

Danmarks handelsflåde var ved årsskiftet på 1.526.000 tons fordelt på 656 skibe på over 100 br. t. Heraf var 53 tankskibe på 181.000 bruttotons.

Den norske handelsflåde omfattede ved årsskiftet 2261 skibe på over 100 tons brutto med en sammenlagt tonnage på 6.452.000 br.t., hvoraf 395 med 1.405.000 br.t. var tankskibe. Den under bygning værende eller kontraherede tonnage beløb sig til 2.675.000 br.t., heraf i udlandet 2.100.000 br.t.

Den italienske handelsflåde er nu ligesom den norske større end før krigen. Italien mistede 90 % af sine skibe, og en betydelig del af tonnagen er nu amerikanske Liberty-skibe samt reparerede, krigsskadede skibe. Behovet for modernisering gælder 70 % af tonnagen, idet kun 10 % af den er mindre end fem år gammel. Af den italienske udenrigshandel går kun 52 % på italienske køle mod 66 % før krigen.

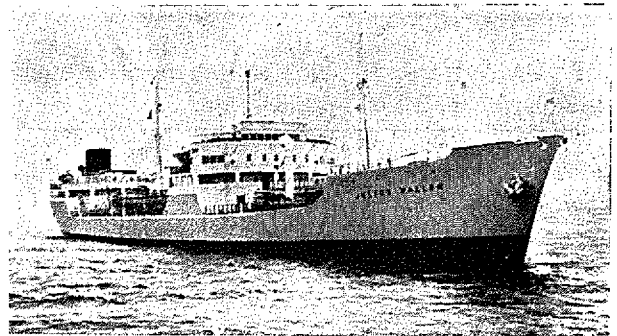
Engelske rederier har siden krigens slutning fået leveret 5.800.000 bruttotons til en værdi af 440.000.000 pund sterling. I fjor annullerede flere rederier nybygningskontrakter, og nye bestillinger er meget sparsomme. Konsekvenserne bliver ikke synlige før om flere år, men det er alligevel et tydeligt nedgangssignal.

Tankflådens forøgelse. Ved århundredskiftet fandtes ialt 100 mindre tankskibe med en total verdenstonnage til olietransporter på ikke fuldt 500.000 tons. I dag består tankflåden af 2500 skibe på ialt 34.000.000 tons d.w. I England er tanktonnagen 33 % af den samlede tonnage, i Norge er den over halvdelen.

## M/T Justus Waller

Fra Götaverken afleveredes den 12. januar tankmotorskibet „Justus Waller“ på 17.400 tons d.w., som er bygget til Rederi AB Castella, Göteborg.

M/t „Justus Waller“ er det femte skib, som Götaverken har bygget til Wallers rederier. Det første var tankmotorskibet „Abadan“ på 9620 tons d.w., som blev



„Justus Waller“ på prøveturen.

leveret i 1928. 1931 fulgte „Carina“ på 9920 tons d.w., 1942 „Juno“ på 12.700 tons d.w. og 1951 „Bellona“ på 13.020 tons d.w.

M/t „Justus Waller“ er af værftets 17.000 tons type og søsterskib til „Mimosa“.

## Sjældent jubilæum i DFDS

Kontorchef T. H. Mortensen kunne lørdag den 16. januar fejre sit 50-års jubilæum i Det Forenede Dampskibs-Selskab, hvilket er en meget sjælden begivenhed, idet hidtil kun ganske enkelte funktionærer har været ansat i DFDS i så lang en periode.

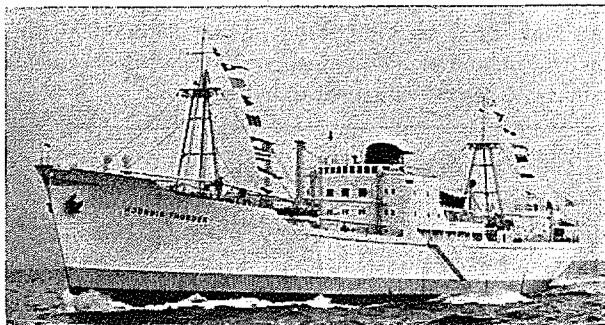
Mortensen er født den 10. november 1889 og blev allerede som 14-årig ansat i DFDS, hvor han siden har gjort tjeneste i forskellige afdelinger. Sideløbende med sit arbejde i Det Forenede Dampskibs-Selskab udførte Mortensen under den første verdenskrig et stort arbejde i fragtnævnet.

Da selskabet i 1927 oprettede en særlig statistisk afdeling, blev han udnævnt til chef for denne, og under hans ledelse har afdelingen undergået en omfattende udvikling. I 1935 overtog Mortensen tillige administrationen af selskabets ejendomme.

Mortensen er en af sit selskab meget anvendt mand, hvilket bl. a. har givet sig udslag i, at han sidder som en af selskabets repræsentanter i bestyrelsen for Hotel Codan samt som revisor i Dansk Radio Aktieselskab.

Kontorchef Mortensen er meget afholdt i vide kredse.

## M/s Hjördis Thorden



„Hjördis Thorden“ under prøveturen.

Fra Uddevalla Varvet afleveredes den 20. december m/s „Hjördis Thorden“ til Uddevalla Rederi AB, Uddevalla.

I „Vikingen“ nr. 10, 1953 er skibet nærmere omtalt i anledning af dets søsætning.

## Fiskeriårbogen

Det ville tage for megen plads her at komme nærmere ind på all, hvad bogen indeholder, men af nye ting, som man støder på ved en hurtig gennemgang, kan nævnes, at den meget omtalte Nordsøkonvention af 1946, der træder i kraft til april 1954 og kan få stor indflydelse på dansk fiskeri, er medtaget i det omfang, hvori den indeholder bestemmelser, der kan have interesse for danske fiskere.

For alle, der driver søgående fiskeri, er kendskab til de internationale søvejsregler absolut nødvendigt.

De, der endnu ikke har haft lejlighed til at sætte sig ind i disse regler, vil kunne nå dette ved at læse dem i fiskeriårbogen.

Man lægger også mærke til, at fyrfortegnelsen er blevet meget stærkt udvidet, særlig gælder dette Østersøen. Antallet af de i årbogen optagne radiofyre er også forøget, og det er gjort meget lettere i en fart at finde disse, idet de er optaget i skemaer sammen med kort, der viser de forskellige fyrs beliggenhed.

I fartøjsfortegnelsen, der interesserer såvel fiskerne som alle andre, der beskæftiger sig med fiskeriet, er der foretaget en principiel ændring, idet redaktionen har strøget angivelsen af nettotonnage og i stedet for indsat fartøjernes byggeår.

Af andre optagne nyheder kan nævnes en af den kendte overkirurg Frode Rydgaard, Sct. Elisabeths Hospital, København, udarbejdet artikel angående førstehjælp ombord, det nye reglement for redningsskibene, der vil blive læst med særlig interesse på vestkysten. Af større interesse for fiskerne på østkysten vil være den optagne bekendtgørelse om grænserne for anbringelse af bundgarn.

Redaktionen har iøvrigt i år fået en virkelig god ide, idet der i slutningen af årbogen er indføjet en nyt afsnit kaldet „Aktuelle problemer“. Såvidt man forstår, er det tanken, at dette afsnit skal fortsætte med skiftende artikler i de fremtidige udgaver.

I den foreliggende udgave indeholder afsnittet en artikel af overinspektør P. Fischer, Direktoratet for Statens Skibstilsyn, om de nye krav, der stilles til udstyr m. v. i fiskerifartøjer i henhold til de nye internationale søvejsregler. Denne korte artikel vil gøre det let for fiskerne at sætte sig ind i de øvrigt ret indviklede regler, der findes andet steds i bogen.

Endelig findes i dette afsnit en artikel af højesteretssagfører Michael Reumert om panterrettigheder i skibe, og herunder særlig søpant. På forhånd skulle man tro, at dette emne kunne være lidt „hård kost“ for mange fiskere, men ikke desto mindre er artiklen holdt i en form, så den vil kunne læses med udbytte af alle fiskere. Et specielt spørgsmål, som artiklen også berører, er de forskellige tilsyneladende modstridende domme, der er blevet afsagt i de senere år, om hvem der hæfter for indkøb af proviant m. v. til fartøjerne.

Forlaget er som sædvanlig det nautiske firma Iver C. Weilbach & Co., Amaliegade 30, København K.

Prisen er som for sidste udgave 7,50 kr. pr. stk. Når man sammenligner med andre tilsvarende årbøger, specielt de tilsvarende udenlandske fiskeriårbøger, må det erkendes, at det er en meget lav pris, og når det tages i betragtning, at fiskerne ved anskaffelse af årbogen sparer anskaffelse af en række bekendtgørelser m. v., som skal findes ombord i fartøjerne, og hvis pris enkeltvis sikkert betydeligt overstiger prisen for årbogen, gør fiskerne allerede under hensyn hertil en god forretning ved køb af årbogen.

Et eventuelt overskud ved udgivelsen går til Danske Fiskeres kulturelle Fond.



**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:

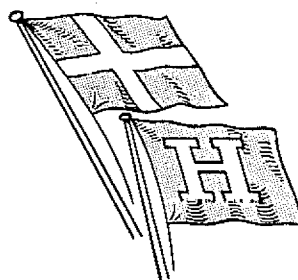
**DANNEBROG**

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



**MARTIN CARL**  
AKTIESELSKABET  
DAMPSKIBSSELSKABET „HEIMDAL”

Telegr.: MARTINO  
KØBENHAVN Ø. DANMARK



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

**“MYREN”**

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
Telegram-Adresse: “Holmsild”  
Amaliegade 36



**A/s Em. Z. Svitzers Bjergnings Entreprise**

Grundlagt 1833  
KØBENHAVN

**C. CLAUSEN**



**DAMPSKIBSREDERI A/s**  
HAMMERENSGADE 4 - KØBENHAVN

**Marius Nielsen & Søn**

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København

★

Telegr.-Adr. „Mariuson” Telefon Central 12057

DAMPSKIBSSELSKABET

**TORM**

AKTIESELSKAB

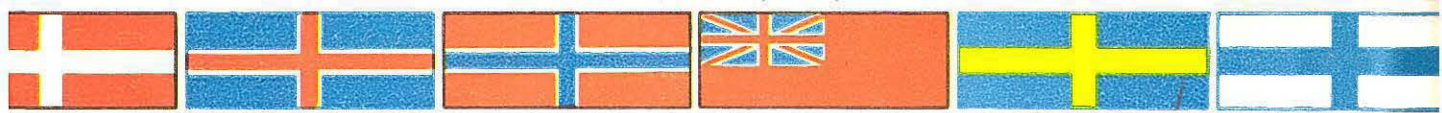
Grundlagt 1889

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

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB





# VIKINGEN

.1,50  
marts

Kampen ved Eckernförde 5. april 1849

Maleri af PAUL SINDING

1954 - nr. 3  
31. årgang



*Inde i bladet bl. a.:*



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

HAMBURG HAVANA HONGKONG IPOH JOHANNESBURG KARACHI KLANG KUALA LUMPUR LONDON MADRAS MALACCA MANILA MONTREAL NEW YORK  
SAN FRANCISCO SANTOS SEATTLE SEREMBAN SHANGHAI SINGAPORE SYDNEY TABAGO TELUK ANSON TIENTSIN TOKYO TSINGTAO VANCOUVER B. C.

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

AKTIESELSKABET

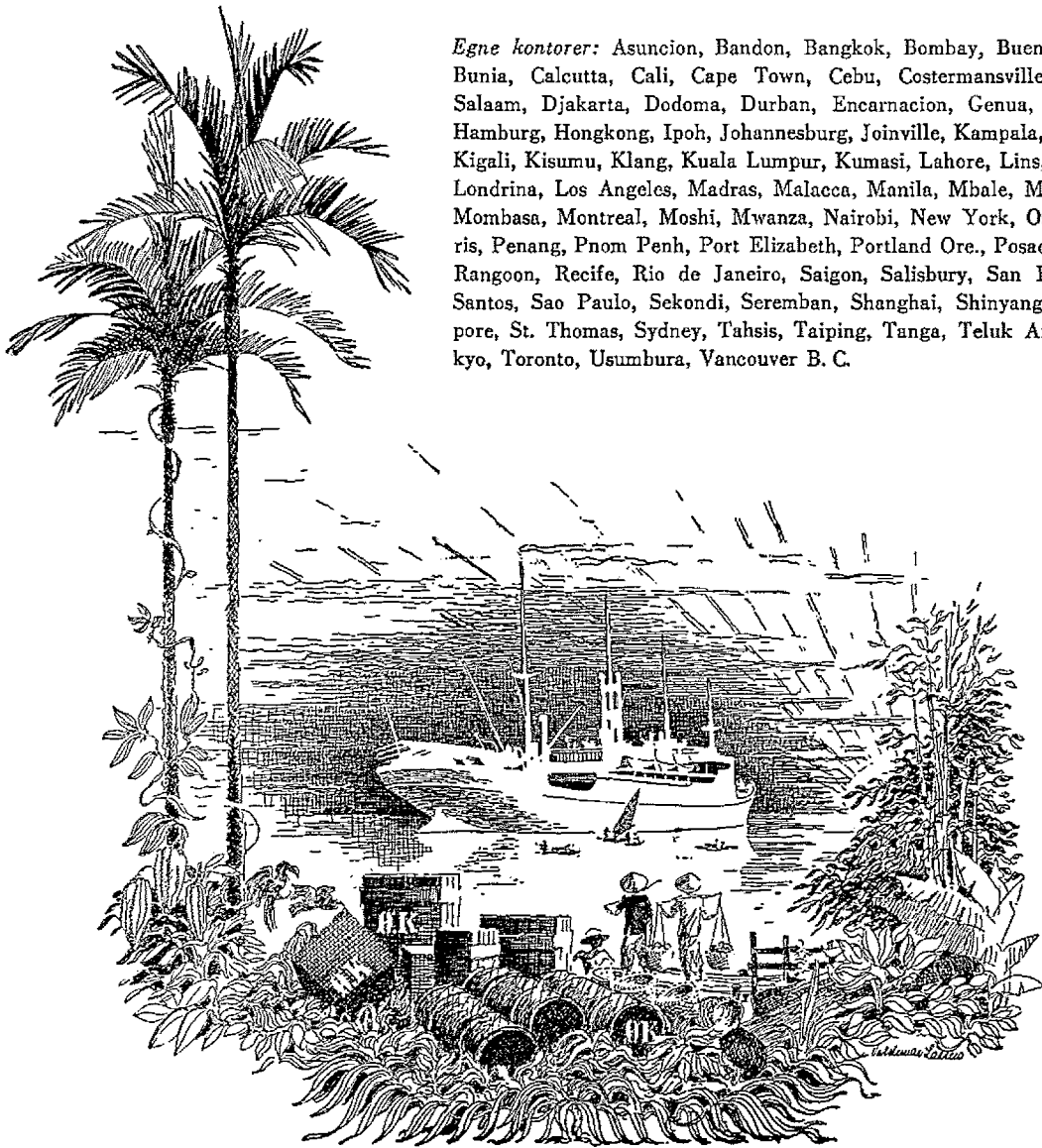
# DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI KØBENHAVN

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, Prac, 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

## Dampskonnerten „Godthåb“

*solgt til Færøerne*

Siden 1774 har den danske stat besejlet kolonierne på Grønland, som det tidligere hed — først med lejede skibe, men fra 1797 med egne fartøjer. Indtil 1888 skete besejlingen udelukkende med sejlskibe, og så sent som i 1926 benyttede man endnu sejlskibe uden hjælpemaskineri, barkskibet „Ceres“, „Thorvaldsen“ og „Nordlyset“.

Indenfor denne gren af statsadministrationen har man altid holdt på de gamle traditioner, den gode, gammeldags sømandånd fra sejlskibstiden har her altid været i højsædet. Derfor stod man også meget skeptisk overfor maskinkraftens indtrængen i den nyere tid, hvilket igen medførte, at dampskibene kom relativt sent i brug i farten på Grønland — og til at begynde med endda kun som sejlskibe med maskineri. Man støttede sig først og fremmest til sejlene, som det gamle, prøvede fremdrivningsmiddel.

I 1888 sættes barkskibet „Hvidbjørnen“ med en hjælpemaskine på 60 hk i fart som en beskeden begyndelse. Dog, dette skib blev allerede i 1895 skruet ned af isen i en havn på Grønland, heldigvis uden tab af menneskeliv. Imidlertid havde „Hvidbjørnen“ i disse få år vist dampkraftens betydning ved sejladsen på Grønland, hvorfor man året efter anskaffede barken „Castor“, der ligeledes var forsynet med hjælpemaskineri. Man vil vide, at anskaffelsen skete for „Hvidbjørnen“'s forsikringssum, hvorfor det nye skib blev lidt mindre. Efter at „Castor“ i 1896 havde gjort sin første rejse til Julianehåb, afgik den 21/8 samme år fra København på sin 2den rejse til Angmassalik og Julianehåb, men efter afgang fra den sidste koloni hørtes intet til skibet, det var som så mange grønlandsskibe før den „forsvundet med mand og mus“ i den farlige sejlads i de isfyldte farvande.

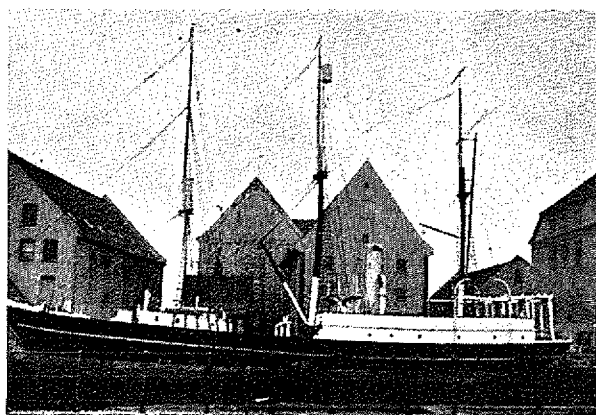
Som erstatning for „Castor“ lod styrelsen sit 3die dampskib bygge i Sandefjord i Norge, men „Castor“'s forsikringssum strakte kun til et lille skonnertrigget skib på 287 b.r.t. med en 240 hk dampmaskine, og

dette nye skib fik navnet „Godthåb“ efter „hovedstaden“ i Grønland.

I 1898 gik „Godthåb“ ud på sin første rejse, og i godt 55 år har dette lille fartøj trostigt besejlet Grønlands kyster, først og fremmest østkysten.

Det sorte, tjærede træskrog med den svære ishud har år efter år taget en hård tårn med isskoster og -fjelde, og som „Godthåb“ nu i de seneste år har ligget uvirksom hen i den stille Christianshavns Kanal, ligefrem sivede der historie ud gennem dens værkfyldte nåder. Skønt således til slut nærmest forvist til en af-sides oplægningsplads, så har dette lille skib dog oplevet hele udviklingen fra sejlskibenes poetiske æra til vor tids hastende, teknikfyldte tidsalder. Sejl, damp, motor, flyvemaskiner, radio m. m. har den mødt i sine forskellige faser som fragtskib, marinefartøj, ekspeditionsskib, luftdepotskib o. s. v.

„Godthåb“ var oprindeligt rigget som bramsejlskonnert, idet skorstenen midtskibs dog hindrede brugen af gaffelsejl på stormasten. Så høje som dens master syner i dag har de dog ikke altid strakt sig til vejrs. Skibets deltagelse i talrige videnskabelige ekspeditioner krævede i de senere år en sikker radioforbindelse,



Gamle „Godthåb“ i Christianshavns Kanal.

derfor fik den gamle skude et moderne radioudstyr og høje antennestænger.

Fokkemastens ræer lå en skønne dag efter 2den verdenskrig upåagtet på kajen efter „Godthåb“s afsejling. Een af styrelsens yngre skibsførere havde foretaget det „dristige“ skridt helt at kondemnere råsejlene. Da han fra de mange, gamle gubber på styrelsens plads fik bebrejdende forespørgsler herom, gav han følgende svar: at når det at brase den tomme rig rundt i et sejlskib var blevet et problem på grund af besætningens ukendskab til det, der i gamle dage hed „sejls regering“, så havde råsejlene udspillet deres rolle til søs — hvor meget man end ville holde på skoleskibenes betydning.

Derfor lod han de sorte ræer ligge tilbage, som et vemodigt minde om en svunden periode.

„Godthåb“ har som tidligere nævnt foruden i den almindelige besejling af Grønland også været benyttet af forskellige ekspeditioner. I sin tid bragte den oberst Koch og hans fæller til Østgrønland, hvorfra de påbegyndte vandringer over indlandsisen med islandske heste. Senere har dr. Lauge Koch med stor forkærlighed benyttet den gamle ishavsskude på flere ekspeditioner, og under de seneste af disse mødte veteranen fra sejlskibstiden det helt moderne fænomen på Grønland: flyvningen. Helt agterude på „Godthåb“ ses stadig nogle svære bukke; de var indrettet til anbringelse af et luftfartøj under rejsen nordover. Pudsigt så det ud, når man lagde ud fra Trangraven med det relativt smalle skib, hvorpå der helt agterude stod en flyvemaskine

med et stort vingefang langt ud over skibssiderne, og at denne transport klaredes så godt, forbavtede mange af de skibsfarende, der passerede skuden med den mærkelige dækslast.

„Godthåb“ har så godt som altid sejlet under kgl. grønlandske handels 200-årige splitflag med de korslagte harpuner, men ved enkelte lejligheder har også rent orlogsflag vajet under dets gaffel, ligesom det har haft 2 små kanoner på bakken i sin funktionstid som marine-inspektionsskib i de grønlandske farvande. Første gang i 1928, senere i 1930 under afdøde orlogskaptajn Riis-Carstensens kommando var det dog nærmest oceangeografiske ekspeditioner i forbindelse med inspektionstjenesten, i 1935 var den nuværende vice-admiral chef for inspektionsskibet „Godthåb“.

Jern og motor har i forening med vor tids krav om hastighed og forøget lasteevne slået det sidste sejlskib i grønlandsfarten ud. For en meget lille sum er det solgt til fiskeekspeditionsskib til Færøerne på samme måde som dets fælle, dampbarkentinen „Gustav Holm“ (eks „Fox II“, eks „Grønland“) gik til Finland for nogle år siden, og en epoke i danske skibsfarts historie er nu slut. Bortset fra skoleskibene er danske råsejlere et begreb, der hører fortiden til, et synligt minde om en svunden tid er nu væk, og en vinterplads vil ligge tom hen, når harpunflaget for sidste gang er halet ned i skrueskonneren „Godthåb“, og den gamle veteran er bugseret til Thorshavn.

—del.



### **Ak, hvor forandret!**

Vi har fundet dette morsomme, gamle billede frem af vore arkiver. Det viser Nordre Toldbod i København, men desværre er vi ikke i stand til nøjagtigt at tidsfæste optagelsen. Kan læserne mon hjælpe os? Midt i

billedet ses det gamle kongeskib „Dannebrog“, der en tid var sort-malet. Som man vil se, var der også dengang en livlig trafik i havnen, og det var endnu sejlskibe og hestevogne, der dominerede billedet.

# Kaptajn Kai Agerskov -

Ved CARL ØSTEN

Med sine 13 knobs fart pløjer DFDS S/S „Frederikshavn“ sig gennem Oslo-fjordens vande på vej mod Frederikshavn. Det er det første år, at den er sat i rute-fart mellem Oslo og Frederikshavn for befordringen af passagerer, biler og andet gods. En vind fra SW af styrke 3-4 bringer den i gyngende bevægelser. Ud for Horten tages farten af den, for at den obligatoriske lods kan gå fra borde og ned i den på ham ventende båd. Han følges af 2-3 kvindelige passagerer, hvis entren ned ad den udriggede, slingrende lejder, under hvilken lods båden gynger lysteligen, følges med gru og bæven af de tilbageblevne.

Oppe i den hyggelige kaptajns-kahyt — dobbelt hygge-virkende på grund af regndråbers klask mod ko-øjerne — får „Vikingen“ lejlighed til at „snakke lidt skiv“ og sømands-liv med „Frederikshavn“s fører, Kai Agerskov, der har været i DFDS' tjeneste i 26 år, heraf de sidste 4 som kaptajn. På skottet hænger billeder af hans familie derhjemme i København samt af „Viking“ og „Botnia“, til hvilke en del af hans sømands-liv er knyttet. Inden lods'en gik fra borde, hvor herr Agerskov altså kunne tage sig en fri-vagt, fortalte han på opfordring om sig selv:

„Sømandshøjskolen“ i Svendborg var begyndelsen. Derefter, i foråret 1920, kom jeg ombord i „Viking“, hvis fører var kaptajn Ankersø. Som en første-rejse betragtet blev det en lang rejse for en 15 års dreng. „Viking“ afgik i ballast til Australien i august måned. 133 dage tog det for at nå derud, og hjemad 128 til Bordeaux fra Sydney, hvor vi havde indtaget last af hvede. Som det måske kan huskes af flere, var det „Viking“s første rejse, på hvilken den altså førte DFDS „Malteserkors“ jorden rundt. Turen ud gik rundt Kap det gode Håb, men hjem rundt Kap Horn, hvor vi unge knægte fik at mærke, hvad det ville sige at passere dette sted i en vinter-tids storme, sne, is og kulde. Fra Bordeaux skulle vi gå til Newport News i ballast. Det blev en ualmindelig lang rejse. Vi måtte krydse og krydse for til sidst at gå så langt syd over, at vi kunne komme ind i NO-passaten for ved hjælp af den at komme op under Cuba og derfra gå langs USA's kyst til bestemmelsesstedet. Til gengæld fik vi en vældig fin rejse hjem til Danmark — vi havde fået en last af kul — idet vi havde vinden agten ind hele tiden lige til Skagen. På vejen videre frem mod København, da vi lå tværs af Hirtsholmene, indtraf en sørgelig hændelse. Under manøvren med at slå sejl fra, blev vor bådsmand



Kaptajn Agerskov

slået udenbords af stor-sejlet. Der blev selvfølgelig omgående braset bak og båd sat ud for at bjerge ham, men trods langvarig søgen fandt vi kun hans kasket. En måneds tid derefter blev hans lig fundet på kysten ved Færder. Rejsen fra Newport News til København tog i det hele kun 24 døgn, hvilket må siges at være hurtig rejse for et sejskib.

„Ø.K.“s nye M/S „Java“ blev mit næste skib. Det var i 1922 på dens jomfru-rejse til Australien med kaptajn Hansen-Ravn som fører. Også denne rejse blev noget af en triumf for dansk

skibsfart-foretagsomhed. Overalt var vi genstand for megen opmærksomhed, også fra den australske presseside, som beskrev og fotograferede skibet i en uendelighed, ja, gav det endog prædikatet „the biggest motor ship in the world“. Næsten halvandet år gik, inden vi så danske strande igen.

Som matros kom jeg med „Viking“ igen, i 1923-24, og også denne gang gik rejsen til Australien. Fra dette besøg derovre husker jeg særligt vort ophold i Geelong, en lille by, hvortil der vist sjældent kom store sejskibe, hvilket man i al fald måtte formode af den store beundring, som befolkningen viste os. Nyheden om vor ankomst var endog trængt langt ind i landet, så at gamle, danske familier i indtil 300 km's afstand kom kørende i deres biler for at hilse på os og se gamle Dannebrog. Tilmed havde nogle af dem gaver med til os i form af abrikoser og fersken. En kammerat til mig, nuværende havnekaptajn i Århus, Morbæk-Nielsen, og jeg fik ovenikøbet invitation af en danskfødt farmer, der boede langt borte fra byen, til at køre med ham hjem for at gå på kanin-jagt. Da turen med ophold ikke kunne gøres på mindre end et par dage, måtte vi indhente tilladelse til friheden hos l. styrmand, især af den grund, at der på den tid ikke var noget, der hed faste fridage for matroserne. En stor del af terrænet, som vi kørte igennem, bestod af klitter og marehalm, akkurat som på Jyllands vest-kyst, men med den forskel, at her var der ikke noget vand at se. Det blev et stort jagt-udbytte, vi fik, for der var masser af kaniner at skyde på. Et særsyn for os undervejs var også de mange kænguruer.

En anden særlig oplevelse, men af en helt anden art, havde jeg ombord i „Botnia“ i 1949, ombord i hvilken jeg var l. styrmand. Vi var på rejse sønden for Helsinki, da vi en morgen bemærkede nød-signaler, som, viste det sig, kom fra et mindre finsk motor-fartøj, der lå væltet om på siden. Årsagen hertil var, at dens

last af planker havde forskubbet sig i det stormende vejr. Sammen med 5 mand gik jeg i en af vore både for at undvælte de 7 mænd og 2 kvinder, som befandt sig ombord i havaristen, men de ville ganske afgjort ikke forlade deres skib. Vi havde forresten svært ved at komme op på siden af dem på grund af de mange fra lasten løsrevne planker, der lå og flød rundt om os. Så snart vi var kommet op til luvart af havaristen, afskød vi en raket for at opnå fast forbindelse med den, et forsøg, som først lykkedes tredje gang. Herefter kunne en line og derefter en wire føres derover, hvorved en slæber-forbindelse blev etableret. Bugseringen ind til Helsinki ad den på siden stadigt liggende havarist var selvsagt ret besværlig. Ved den finske presses omtale af hændelsen blev der ydet „Botnia“s mandskab megen ros, hvad vi selvfølgelig ikke var kede af.

Mit liv begyndte iøvrigt på Hirtsholmene, hvor min far var fyrmester samt Marineministeriets tilsynsførende med øerne. Så — da De i „Vikingen“ engang har skrevet om Christiansø — i flere henseender pendant til Hirtsholmene — synes jeg, at De også må have lidt om dem. Da far kom dertil i 1895, boede der over 100 mennesker, men kun 26, da han flyttede derfra i 1920. Årsagen til denne decimering var dels nedlæggelsen af stenhuggeri-virksomheden og dels de 4 lodsers fraflytning, i hvilken 1. verdenskrig med sine mine-spærringer og deraf ændrede sejlads-forhold var skyld. I en vis analogi til fyrmester-stillingen på Christiansø havde også min far mange andre bestillinger, ialt 9: tilsynsførende, fyrmester, havnefoged, tolder, strandfoged, lægdsmand, telefon-bestyrer, sognefoged og sogneråds-formand. Der er jo den forskel på nævnte øer, at Hirtsholmene var og er et selvstændigt sogn, tillige Danmarks mindste, i hvilken forbindelse De måske husker, at det altid er derfra, at de første valg-resultater indløber til København. I sine embeds medfør havde far ikke mindre end 4 kasketter, en som fyrmester, en som tolder, en som havnefoged og en som sognefoged, til hvilken stilling der ydermere hørte et politiskilt. Nå — med kasketterne gik det vel ikke så strengt til, at han skiftede dem lige så ofte, som hans forskellige funktioner fordrede det.

Gennem en årrække var der i min barndom kun 4

## „10 tons færgefartøj“

Til færgeselskabet „Aarø-Aarøsund“ har William H. Jansen konstrueret et færgefartøj.

Fartøjet er under bygning hos skibsbygmester Th. Lind, Middelfart, og det har følgende dimensioner:

Længde i spunding: 9,24 m. Bredde på spant: 3,29 m. Dybde i skrog: 1,60 m. Dybgående: 1,18 m. Deplacement 9,7 og vil blive forsynet med en 30 hk Bukhdiesel.

Fartøjet bygges efter skibstilsynets fordringer med hensyn til materialedimensioner, ligesom det efter fuldførelsen skal gennemgå visse prøver.

skole-børn på Hirtsholmene. De var foruden min ringhed nuværende fører af skoleskibet „Danmark“ Knud Hansen, hans broder, lods i Frederikshavn Carl Holmø-Hansen og så lods i Århus N. Chr. Nielsen. Vi var alle født på Hirtsholmene og jævnaldrende. Efter lods familiernes fraflytning i 1914 blev jeg eneste barn i skolen og senere hen også eneste konfirmand derovre, ovenikøbet den første i 10 år. Øen har jo sin egen kirke. Og da så overhøringen af mig varede i hele halvanden time, kan man i sandhed sige, at jeg er blevet ordentlig konfirmeret! Dette skille-punkt mellem min barndom og voksen blev omtrent samtidig en adskillelse af mig og min hund, som havde været min tro følgesvend, endog i båd. — Fra min drengetid mindes jeg et uhyggeligt træk af drukkenskab, der nær kunne have ført til mord. Som vi sidder derhjemme en aften, kommer der bud til far om straks i sin egenskab af sognefoged at komme hen til et fisker-hjem, fordi manden dér er ved at slå konen ihjel. I hast fik min far sognefoged-kasketten på og ilede derhen fulgt i hælene af mig, der jo altid skulle være med, når der var noget særligt på færde. Da vi er kommet ind i hjemmet, ser vi manden, der var nordmand, og altid „holdt meget af flasken“, med sit ene knæ på brystet af konen, som han havde lagt ned på en slagbænk. Med sin ene hånd holdt han fast ved håret, medens han i den anden holdt en stor kniv rettet mod hendes hals, idet han sigende gentog: „Oline, nu kunne jeg, hvis jeg ville . . .“. Jeg må lige bemærke, at hun var en lille skrutrygget en, medens han var en stor „kleppert“. I eet nu havde min far fået slået kniven ud af den drukne mands hånd. Da så far i en hård tone spørger ham: „Hvad er dog det, De finder på?“ får han dette overraskende svar: „Det er kun en liden spøg,“ samtidig med, at fiskeren klapper ham på skulderen, som om det hele kun var en dagligdags ting — Bortset fra dette uhyggelige intermezzo, der viser, hvad en lods på Hirtsholmene kunne komme ud for, har jeg et væld af gode minder fra min barndoms ø, som jeg stadig elsker højt. Tag derover i morgen — det vil De ikke fortryde!“

— — —

Omtrent samtidig med disse sidste ord fra kaptajn Agerskov's mund sagtner også maskinens stempel-slag hen. Vi er nået til Horten, hvis mange lys-punkter er det eneste synlige i denne mørke september-aften. Og kaptajnen går ud i styrehuset for at se, om alt er vel.

Carl Østen.

## Ældre numre købes

For nr. 11-1934 og nr. 3-1935 betales kr. 2 pr. stk. Henvendelse til „Vikingen“s ekspedition.

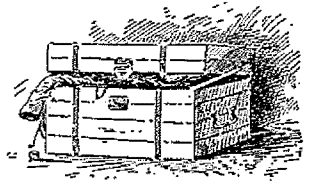
## Sejlskibs-kendere, ohøj!

Hvem genkender det smukke, portmalede engelske sejlskib på modstående side?



# ...fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



## *Non plus ultra*

Under sin jordomsejling 1772-75 nåede James Cook så langt syd på som til 71° 10' s.br., da han blev stoppet af isen og måtte vende om. Blandt de unge officerer på denne rejse var den senere så kendte opdagelsesrejsende George Vancouver. Han hævdede tit spøgefuldt, at han havde været nærmere Sydpolen end nogen anden. For ligesom Cooks skib skulle vende, sprang Vancouver helt ud i spidsen af bavsprødet og råbte: „Non plus ultra“!

## *Fairness*

Mens vi er ved Cook: Denne engelske sømand gjorde jo hele tre store rejser, som slog verden med forundring. På dette tidspunkt var England og Frankrig i krig mod hinanden, men så stor var franskmændenes beundring for Cook, at det franske admiralitet påbød alle flådens skibe at skåne Cooks fartøjer, hvor de end blev truffet på havene. — Noget lignende kunne sikkert ikke tænkes under en moderne krig.

## *En bus torpederet*

Apropos krig: Under den anden verdenskrig listede en amerikansk u-båd sig ind i en japansk havn, hvor et fjendtligt troppetransport-skib var i færd med at sætte soldater i land. En bus holdt netop ud for landgangen for at føre nogle af soldaterne videre. Amerikanerne fyrede en torpedo af mod skibet, men tog dårligt sigte. Torpedoen gik under skibet og ramte kajen, og alligevel havde den mere end den ønskede virkning. Bussen blev nemlig sprængt i stumper og stykker, og skibet led også betydelig skade!

## *Klokken hos Lloyds'*

Man kan tit læse om den berømte „Lutine“-klokke hos Lloyds' i London, og næsten altid får man at vide, at klokken kun ringer, når et skib er gået ned. Denne oplysning er forkert. Klokken bruges nemlig, hver gang man vil forkynde et budskab af en vis betydning, både gode og dårlige nyheder.

## *Høg over Høg*

I begyndelsen af det forrige århundrede hørte shanghaiing af søfolk til den engelske marine med til dagens orden. Ved en bestemt lejlighed ankom en West-Indiasejler til Gravesend og blev straks bordet af en afdeling folk fra marinen under ledelse af en løjtnant. Hele besætningen blev kaldt på dækket, og løjtnanten gav sig til at udvælge folk til Hans Majestæts skibe. Men i det samme kom en karantænebåd langs siden. Det viste sig nu, at skibets sundheds-papirer ikke var i orden, og hele flokken, både søfolk, soldater og løjtnant, måtte i karantæne i 40 dage, hvorefter løjtnanten endelig kunne fuldføre sit job!

## *„Q. E. D.“*

Det første sejlskib, om bord på hvilket wire afløste tovværk i rigningen, var et fartøj med det mærkelige navn „Q. E. D.“. Skibet var barkrigget, bygget i Newcastle i 1840'erne og på 272 tons. Det var helt igennem et mærkeligt skib. Det var således også det første, der havde dobbelthund med vandtæt inddeling. „Q. E. D.“ havde installeret dampmaskine, og mesanmasten, der var hul, fungerede som skorsten.

## *Gennem klyds og kondensator*

Kommandørkaptajn H. F. Kjær gør mig opmærksom på, at det „at komme gennem klydset“ i den danske marine hentyder til, at en mand f. eks. er avanceret til officer ad en lidt usædvanlig vej, og det samme siger slang-eksperten Kaj Bom. Samtidig fortæller kommandøren, at en mand fra maskinen, der er avanceret på en lignende måde, er „kommet gennem kondensatoren“!

## *En opfindelse fra 1889*

En norsk ingeniør Thorbjørnsen fra Kragerø fandt i 1889 på en snild måde at afsløre lækager i skibe på. Metoden gik ud på, at man satte et skib, der skulle undersøges, i tørdok. Så skalkede man lugerne og satte et ildsted op på dækket, hvori afbrændtes halm eller andre ting, der kan udvikle megen røg. Ved hjælp af pumper og rør førtes røgen så ned i skibet, og hvis der var nogen læk, ville røgen sive ud gennem den i løbet af en halv times tid. Man foretog bl. a. i Gøteborg en prøve med dette apparat, der her fik megen ros.

## *Pølseskind fra havbunden*

En tysk fabrik har fundet på at lave pølseskind af tang. Skindet er kun en hundrededel millimeter tykt og er uden smag.

## *Det største på søerne*

I „Vikingen“ for december 1953 fandtes en artikel om skibsfarten på de store amerikanske søer. Vi omtalte „Wilfred Sykes“ som søernes største skib. Det laster 21.700 tons; men nu er der fra Midland Shipyards Ltd., Midland, Ontario, blevet søsat et endnu større skib for trafik på søerne. Skibet tilhører Canada Steamship Lines i Ontario og hedder „T. R. McLagan“ og kan laste 25.000 tons. Det skal sættes ind i trafikken med korn fra Superior-søens nordlige del og føre kul med tilbage fra havnebyerne mod syd. Skibet har en længde af ca. 218 m!

## *Eneste seks-mastede barkentine*

Den hidtil eneste seks-mastede barkentine i verden var „E. R. Sterling“. Skibet blev bygget i Belfast i 1883 som fire-mastet fuldrigger „Lord Wolseley“. Fire gange i løbet af sin karriere skiftede skibet navn og omriggedes tre gange. Dets sidste navn var „E. R. Sterling“, og forinden havde det haft navnene „Columbia“, endnu en gang „Lord Wolseley“ og derefter „Everett G. Griggs“. Skibet mistede sin rigning tre gange, og de to af gangene endda på samme rejse. „E. R. Sterling“ endte sine dage i 1928, da det blev hugget op på Themsens.

## *En uhyggelig rejse*

Den engelske bark „Douglass“ ankom i slutningen af 1888 til Philadelphia fra Montevideo med en last ben. Desværre var benene ikke blevet grundigt rensede, og straks efter afgang fra Montevideo begyndte mider og biller at krybe frem alle steder om bord. Besætningen turde næsten ikke sove på hele rejsen, fordi krybet trængte ind gennem næse og øren. Naturligvis forsøgte man at bekæmpe dyrene med spulevand, sæbe og endog svovl, men de uønskede passagerer var ikke til at blive af med. Selv efter flere ugers ophold i havn var dyrene en terror for søfolkene, der alle som een påstod, at den nyligt overståede rejse havde været den værste, en sømand kunne opleve!

# Søkort af -

## kokosribber og muslinger

*Et er søkort at forstå,  
et andet skib at føre.*

*Holberg.*

DE GODE GAMLE ÆGYPTERE tegnede deres landkort med røde og sorte farver på papyrusruller, Meksikos aztekere malede dem på bomuldstøj, kineserne huggede dem ud i sten og metal og babylonerne trykkede dem i fugtige lertavler, som derefter brændtes hårde.

De primitive naturfolk har malet kort på læderstykker og træplader eller tegnet dem i aske og sand. Men som de mest ejendommelige kort kan man vist betegne de „stavkort“, der af de søvante beboere på de mange stillehavsøer — Mikro- og Polynesierne — blev brugt lige til for en generation siden. I tidsskriftet „Orion“ har dr. Ernst Gagel fortalt nogle interessante enkeltheder om disse kort, der med deres uregelmæssigt flettede gitterværk af lige og bøjede kokosbladribber mest af alt ligner en tæppebanker. Ikke desto mindre har polynesierne ved hjælp af disse mærkværdige vejledere kunnet foretage deres berømte sørejser over vide afstande og med sikkerhed ramt ethvert mål over den halve Pacifik.

Dr. Gagel skriver, at man faktisk først i den nyeste tid er blevet klar over disse korts eksistens. De var nemlig sjældne og blev omhyggeligt opbevarede; stillehavsøernes høvdinge vogtede over dem som en streng statshemmelighed — kun han og hans styrmænd brugte dem, eller rettere sagt: forstod at bruge dem. Den, der røbede noget herom til de hvide eller andre indfødte stammer, blev straffet med døden.

For ca. 70 År siden fandtes der da også kun otte stavkort i samtlige europæiske musæer, og i dag er antallet næppe over et halvt hundrede. — Det var i året 1860, at man først blev klar over stavkortenes eksistens, og opdageren var en amerikansk missionær, der i lang tid boede på Marshall-øerne og efterhånden var blevet accepteret af de indfødte.

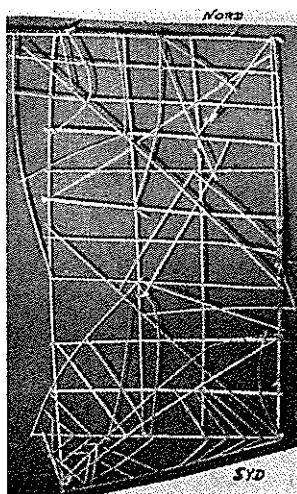
Stavkortene er oftest en halv eller en meter lange og er som nævnt dannet af kokospalmens bladribber. Muslinger og småsten, der er bundet fast til fletværket, betegner øer. Forøvrigt kan kortene have de forskellige former; vedføjede billede er et karakteristisk eksempel i Münchens etnologiske museum. Skønt det kun måler 75 × 115 cm, giver det en fuldstændig plan over Marshall-øerne, der dog strækker sig over et område på 500 × 1200 km. Et blik på den forklarende gengtning og et moderne kort vil overbevise en om, at afstande og retninger er anbragt forbløffende nøjagtigt.

Det er ikke så forfærdeligt meget, vi endnu ved om disse stavkort. Som det vil ses, træder de små muslinger

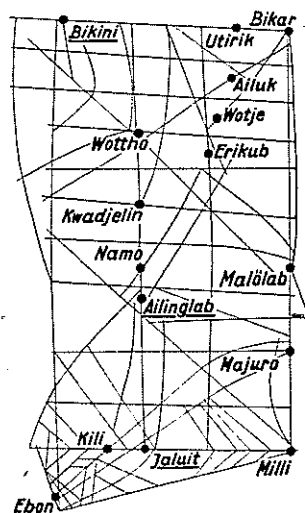
(= øer) ikke særlig tydeligt frem; men de er heller ikke altid det væsentlige hjælpemiddel giver nemlig også og navnlig underretning om søgangens retning og sædvaner. Det er i den henseende, at stavkortene har den største værdi. Men heri ligger også samtidig det vanskelige ved at tyde dem. Ingen uindviet kan afgøre, hvilken af ribberne der kun tjener som støtte og hvilke, der fortæller om søgangen. Dertil kommer yderligere, at der hist og her er anbragt „falske pinde“ for at narre fjenden, hvis han skulle komme i besiddelse af et stjålet kort!

Da havstrømmene er uden betydning for de indfødtes søfart, da de ikke kan iagttages på åbent hav, findes de ikke antydning på noget stavkort. Derimod er søgangen angivet, thi da denne har en så regelmæssig karakter i Sydhavet, er den et pålideligt orienteringsmiddel og grundlaget for de indfødtes nautiske kunst.

Det er ved hjælp af søgangen, at de finder sig så sikkert til rette på det stille oceans vidder. Det er dog ikke al søgang, der egner sig til orienteringsmiddel; det er kun *dønningen*, der bruges — denne regelmæssige søgang med de lange, flade bølgebevægelser, der kommer fra passatområderne og på få dage løber over det halve ocean. Da dønningernes styrke veksler, men ikke deres retning, udgør de en fremragende vejviser for søfarende naturfolk. De er så at sige de indfødtes „kompas“. Og så kan de benyttes på endnu en måde. For det meste danner der sig nemlig to dønninger af forskellig retning; hvor de støder på øer, opstår der „brændinger“ i søgangen langs „rodlinjerne“, og disse sidste danner de indfødtes anden vejviser. Rammer f. eks. en dønning fra vest en koralkyst, så deles den



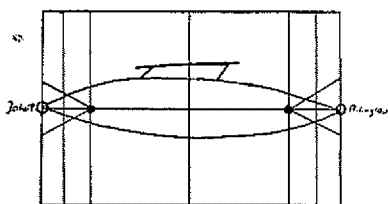
Stavkort over Marshalløerne fra Münchens etnologiske Museum.



Gengtning af kortet til venstre med øernes navne indsat.



gaffelformigt og sender strømgrene mod NØ og SØ; kommer der så en østdønning herimod, så opstår der en brænding overalt, hvor den østlige og vestlige strømgren træffer sammen — en speciel søgang, hvor bølgerne ofte klasker hørligt sammen og sender skumsprøjt højt i vejret, uden at der tilsyneladende er en årsag. Jo flere strømgrene der danner sig ved en ø, desto flere steder dannes også denne brænding, og alle brændingerne beskriver tilsammen en såkaldt „rodlinje“, der fører direkte til øen. Har den øvede sømand først fundet en sådan rodlinje, så sejler han ad den lige så sikkert hjemefter som en bilist kører hjem ad landevejen.



Stavkort over Færendet mellem to Øer i Marshall-Gruppens Territorij

Den vedføjede mindre tegning ligner et nodestativ, men er ikke desto mindre et stavkort, der viser den praktiske udnyttelse af ovennævnte hjælpemiddel. Det viser dønningen mellem de to i den sydlige Marshall-gruppe beliggende øer Jaluit og Ailinglap, der er fjernet ca. 100 km fra hinanden. — De syv lodrette stave illustrerer retningen af de to dønninger, der her løber direkte mod hinanden; den vandrette midterlinje angiver bådens kurs, og de to buede stave med en tilføjelse foroven advarer mod herværende strømme. Vigtigst er de to trekant; de angiver området med afledet dønning, og de to mørke punkter viser den sidste brænding.

Da disse kort endnu var i brug, blev der hovedsagelig sejlet i den gunstigste årstid — månederne juli, august og september, da den af østlige vinde frembragte søgang var ringe og dønningerne lette at få øje på. Når passaten satte ind i oktober, var søfartens høj-sæson forbi. — Når en flotille både satte i søen, lagde styrmanden i førerbåden sit stavkort foran sig og angav

kursen; de øvrige både fulgte i synsvidde og over en bred front. Det sidste var nødvendigt, hvis man ikke ville risikere at overse lave koraløer. Selv fra en båds mastetop var en palmetop på en sådan Atoll kun sigtbar indenfor 20 km.

Om efteråret foretoges stort anlagte krigstogter og erobningsrejser med både, der kunne rumme op til 100 mand. Man ved med sikkerhed, at de indfødte har foretaget rejser fra Hawaii til Tahiti, altså over 4000 kilometer over et næsten ø-tomt ocean, og alligevel er kun fem tilfælde kendt, hvor en større flotille mistede kursen og gik tabt.

De gamle indfødtes højsøfarts hovedcentre var øerne Tahiti, Samoa og Tonga; herfra udstrålede den polynesiske kultur og nåede over det halve Pacific helt til de fjerne Påskeøer. Man kender dog ikke stavkort fra alle øgrupper; hidtil har man samlet dem fra Marianerne, Karolinerne, Marshall-øerne og Fidji-øerne.

Den ene er af de på det lille kort aftegnede øer Jaluit, synes at have været en slags højskole for kortfremstillingskunsten. I vore dage er de indfødtes højtudviklede navigationskunst gået tabt, og der er ingen, der længere fremstiller stavkort. Og det er undtagelsesvis ikke europæernes skyld; da de nåede derud, var sydhavsø-beboernes kulturelle og maritime højdepunkt allerede forlængst overskredet. Vore søfolk fandt dér kun en svag afglans af hine fjerne tidsaldrer, hvorom ikke mindst de sjældne stavkort i museerne fortæller os.

B.

## Beskyttelse mod brand om bord

De sidste års skibsbrande har naturligt medført, at man indenfor skibskredse beskæftiger sig meget indgående med denne fare. På amerikabåden „United States“ er man gået så vidt, at man i stor udstrækning anvender syntetiske stoffer i stedet for tekstiler (samt aluminium i stedet for træpaneler).

Døre og vægge i kamrene fremstilles nu af stål og eternit for at forhindre en udbrydende brand i at brede sig. Dobbelt-sidede stældøre fyldt med Rockwool og monteret i stålkarmer med plads til isoleringsmateriale er i forbindelse med eternitvægge en udmærket beskyttelse mod en udbrydende brand.

Et københavnsk rederi har anvendt disse beskyttelsesforanstaltninger i stor udstrækning i de tank- og lastbåde, der er under bygning, og det kan med sikkerhed forventes, at en udbrydende brand ikke vil have nogen mulighed for udbredelse, specielt når også inventaret er af lignende ikke-brandbart materiale.

Anvendelsen af stældøre behøver ikke nødvendigvis at medføre ekstra omkostninger, da forsikringspræmierne sandsynligvis kan reduceres, således at en besparelse på længere sigt skulle komme i betragtning.

## 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 3040

**DE FORENEDE KULIMPORTØRER**

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.

# NAUSCOPIE

Af H. TROLLE-STEENSTRUP

*Kendte man radar for 200 år siden, eller hvad var det for en sælsom opfindelse, den franske søløjtnant Bottineau gjorde på øen Mauritius, og som senere er gået i glemmebogen?*

I det franske nationalarkiv, Les Archives Nationales, stødte jeg en dag under gennemgang af nogle dokumenter fra revolutionstiden på et brev fra Jean Paul Marat til en mr. Daly i London. Brevet, der aldrig nåede adressaten, fordi det blev opsnappet af postcensuren, var af et så sensationelt indhold, at jeg først studsede for derpå at afskrive det. Jeg giver her nogle enkeltheder derfra:

„Som De ved, min kære mr. Daly, har jeg i den senere tid syslet en del med studiet af ilden og lyset, hvorom jeg håber snart at kunne forelægge betydelige resultater for læseverdenen. Den M. Bottineau, som jeg omtalte i mit sidste brev, har kun mødt skuffelser her, men han agter sig i nær fremtid til London, hvor han venter at finde mere påskønnelse. Personlig er jeg ikke tilbøjelig til at fæste synderlig lid til hans påståede opdagelse, eller kald det opfindelse af en videnskab, han kalder Nauscopie, og som består i at kunne skelne fartøjer og land i langt betydeligere afstand end selv den stærkeste marinekikkert kan formidle, men de vidnesbyrd, han fremlægger fra flere hold, og da især fra ansete søofficerer, synes at tyde på, at han måske uforvarende er kommen undervejs med en naturhæmmelighed, som ingen anden endnu har påpeget. Jeg har fornylig talt med en officer, som har boet på Isle de France i seks år, og han forsikrer mig, at hele øens befolkning bekræfter Bottineaus påstand. I forgårs havde jeg lejlighed til at få en personlig samtale med Bottineau. Han forklarede mig det påståede fænomen og forsikrede mig, at under et kort ophold ved kysten ville han kunne overbevise enhver om rigtigheden af Nauscopien og sætte hvem som helst i stand til at udøve denne kunst med samme lethed og usvigelige sikkerhed som han selv. M. Bottineau synes at være ved dårligt helbred, så jeg tvivler på, at han vil kunne komme til London. Af den grund beder jeg mr. Moore, som har studeret medicin her i Paris i nogen tid, om at medbringe dette brev, når han rejser til London en af de første dage. Jeg har ikke tid til i dag at forklare de atmosfæriske fænomener, som Bottineau erklærer at kunne iagttage, når et skib nærmer sig land, men i mit næste brev vil jeg forklare alt, jeg ved derom, i den tro, at De, mr. Daly, som så ofte opholder Dem ved kysten, vil kunne afgøre, hvorvidt Nauscopien virkelig er en af de forunderlige opdagelser, der en sjælden gang gøres af et geni. Dersom jeg selv får lejlighed til at rejse ud til kysten, vil jeg ikke undlade at foretage nogle eksperimenter og ikke handle som Abbed Fontenay, der vender ryggen til

alt, hvad videnskaben ikke straks kan forstå, for De ved jo, at jeg hylder Deres store digters ord om, at der er flere ting mellem himmel og jord, end o. s. v.

Deres ven Jean Paul Marat.“

Vedføjet dette brev, der aldrig nåede frem, lå nogle folioark beskrevet med en anden hånd, men med skrifttræk fra samme epoke. Det var Bottineaus egenhændige fremstilling af Nauscopiens historie.

Inden jeg her meddeler et uddrag af, hvad Bottineau skrev, beder jeg læseren erindre, at han levede næsten et halvt århundrede før dampskibets komme, og at der således ikke er tale om røg fra skorstene eller skvulp og dønninger fra skovlhjul eller skibsskruer.

„Så tidligt som i 1762, da jeg netop var bleven søløjtnant, forekom det mig sandsynligt, at et fartøj ved at nærme sig land nødvendigvis måtte afstedkomme visse atmosfæriske forandringer, som et øvet øje ville kunne påvise, inden skibet selv kom til syne. Efter adskillige forsøg mente jeg at kunne konstatere tilstedeværelsen af visse forekomter, som fulgte ethvert skib under sejladsen. Undertiden viste det sig at holde stik, men andre gange tog jeg fejl, og derfor opgav jeg i nogen tid videre forskning. Da jeg i 1764 forflyttedes til Isle de France, fik jeg bedre lejlighed til at fortsætte mine forsøg. Forholdene var også her bedre end i Frankrig, thi luften var for det første langt renere og antallet af ankommende skibe langt ringere end på de franske kyster, hvor trafikken jo er stor. Garnisonens officerer plejede at tilbringe deres fritid nede ved stranden og jeg væddede da hyppigt med dem om, at et skib ville vise sig en, to, ja endog tre dage inden det kom inden for synsvidde. Da mine forudsigelser altid slog til, tilskrev man det mit stærkere syn, og det skønt officererne brugte kikkerter og jeg kun mine uvæbnede øjne.

I 1780 tilskrev jeg marineminister de Castries om min opdagelse. Han svarede med at beordre øens guvernør til at indføre mine iagttagelser i et særligt register, datere dem og vedblive dermed i to år. Man begyndte således at kontrollere mig den 15. maj 1782. Den 16. maj forkyndte jeg guvernøren, at tre skibe nærmede sig. Han gav straks ordre til les vigies, d. e. officerer, som holder udkig ved stranden, om at koncentrere deres opmærksomhed i den af mig angivne retning. De erklærede alle enstemmigt, at intet fartøj var i sigte. Den 17. maj rapporterede de, at et skib netop dukkede op i horisonten. Den følgende dag viste der sig et andet fartøj, og den 20. maj blev et tredie synligt. Vicomte de Souillac skrev derpå nogle måneder efter til mig for at tilbyde mig på statens vegne en årlig pension på 10.000 livres, dersom jeg ville stille min opdagelse til den franske regerings rådighed, noget jeg afslog med den motivering, at jeg fandt belønningen altfor ringe. Guvernør-

ren skrev så til marineministeren, at løjtnant Bottineau uden tvivl havde opdaget en ny videnskab, der satte ham i stand til med ufejlbarlighed at konstatere et far tøjs tilstedeværelse på op til 300 sømils afstand. Bottineau, hed det i skrivelsen, havde syslet med denne kunst i femten år og jævnlig rapporteret fartøjer tre dage inden de kunne øjnes i de stærkeste marinekikkerter. Ved en bestemt lejlighed havde han forkyndt, at en flåde på elleve sejl nærmede sig. Man frygtede netop et engelsk angreb og udsendte derfor en chalup for at recognoscere, men før end denne vendte tilbage, havde Bottineau oplyst guvernøren om, at visse atmosfæriske tegn tydeligt viste, at flåden havde ændret kurs. Nogle dage efter anløb et skib fra Østindien Ile de France, og kaptajnen berettede da, at han havde præjet en flåde på elleve sejl, der styrede mod Fort St. William. I de fire år, fra 1778 til 1782, havde Bottineau uden en eneste fejl forkyndt ialt 575 fartøjers ankomst. Guvernørens skrivelse sluttede med denne erklæring: „Hvor utrolig denne opdagelse end må forekomme, så kan jeg såvel som alle garnisonens officerer under ed bekræfte, at Bottineau aldrig har fejlet en eneste gang, og vi kan af den grund hverken anse ham for en bedrager eller en drømmer.“

Bottineau fortsætter: „Kort tid efter at denne skrivelse var afsendt, rejste jeg til Frankrig på et af H. M. skibe, kommanderet af kaptajn Dufour. Under overfarten forudsagde jeg mødet med syv og tyve fartøjer og beviste, at jeg med samme usvigelige sikkerhed kunne anmelde land, selv hvor kysten lå mere end 200 sømil borte. Dufour bekræftede dette i skibets journal. Ved en lejlighed sagde jeg til kaptajn Dufour, at vi befandt os ikke mere end 50 sømil fra land. Kaptajnen bandte på, at jeg tog fejl, men efter at have undersøgt sine søkort og anstillet nogle beregninger, måtte han indrømme, at jeg havde ret, hvorpå han øjeblikkelig ændrede kursen.

Den 13. juni gik jeg i land i L'Orient og begav mig straks til Paris, hvor jeg søgte audiens hos marineministeren. Han modtog mig ikke, men man trøstede mig med, at mit memorandum var taget under overvejelse. Abbed Fontenay, som redigerede Mercure de France, lattergjorde min opdagelse uden så meget som at ville se mine certifikater. Det var ikke skibe, jeg så, men luftslotte, skrev han i sit blad. Sådan står min sag altså nu, og alt, jeg kan sige, er, at dersom modgang og ærgrelser skulle forkorte mit liv, så vil verden rimeligvis gå glip af en opdagelse, der ville have lyst op i det 18ende århundrede.“

Stakkels Bottineau. Om datidens videnskab havde kunnet redegøre for hans Nauscopie, ville han sikkert have vundet både ære og rigdom, men de store kanoner holdt ham for en sortekunstner, noget hvortil hans hemmelighedskræmmeri vel også bidrog en del.

Bottineau forudsagde sin egen skæbne, og verden fik ikke lært at drage nytte af hans viden. Sådan er det jo gået mangen en anden lille mand uden indflydelsesrige venner, som kommer på tværs af den officielle

videnskab, og som ikke forstår at indynde sig hos de mægtige, men må antechambriere i det uendelige og uden resultat.

Man kan med sikkerhed gå ud fra, at manden ikke var en charlatan, for så hæderlige og intelligente personer som oberst Trebond, guvernør de Souillac, justitsminister Le Bras de Villevidere, fortchef Mells, havnefoged Gerisond, alle stationerede på Ile de France i de år, da Bottineau praktiserede sin kunst der, har med navns underskrift bekræftet, at den unge løjtnant besad den sjældne evne til med aldrig fejlende sikkerhed at forudsige et eller flere skibes opsejling flere dage før de på bjergtoppene stationerede observatører kunne øjne disse i stærke kikkerter. Bottineau selv erklærede, at alle kunne gøre ham kunsten efter, om de havde samme iagttagelsesevne og forstod at udlede de rigtige slutninger af de i luften givne tegn. Hvori disse tegn egentlig bestod, det uddybede han ikke nærmere. Kun så meget antydede han, at et skib, der sejler med medvind mod land, tilkendegiver sin nærmelse hurtigere, end hvor det kommer krydsende for modvind. Ved skibets bevægelse gennem vandet sætter der en dunst-sky i vejret fra alle de i havet sig befindende ting som fisk, planter og mineralier, og disse dunst-skyer former sig efterhånden til en slags tågesøjle, der løber langt foran fartøjet. Dette havde han let ved at iagttage, hvorimod det voldte ham mange års øvelse at bestemme den nøjagtige afstand.

Etienne Bottineau fødtes i Chatou Ceaux i Anjou og døde fattig og forglemt. Sin opdagelse tog han med sig i graven, og der vil visselig gå endnu mange, mange år, inden en anden tager fat, hvor han slap og lægger en fast, videnskabelig grund for hans system.

H. Trolle-Steenstrup.

*Ovenstående artikel forekom redaktionen fantastisk, hvorfor vi forelagde den for direktør Garde, der i mange år har beskæftiget sig med den slags problemer. Hans udtalelser bringer vi nedenstående. Skulle der blandt vore læsere findes nogle, som besidder evner af lignende art som den i direktørens bemærkninger nævnte inspektør Følsen fra Næstved, vil „Vikingen“ gerne høre herom.*

Red.

Kære redaktør Bærentzen.

Mange tak for den tilsendte artikel, og fordi De gør mig den ære at bede mig om en udtalelse desangående.

Jeg har meget omhyggeligt læst artiklen igennem, og det forekommer mig, at løjtnant Bottineau ikke har givet nogen egentlig beskrivelse af sit system eller sin metode, hvorfor det er ganske umuligt for mig at bedømme, hvad der i virkeligheden har foreligget.

Det hele går ud på, at løjtnant Bottineau har kunnet forudsige skibe, der nærmede sig, eller land man var i nærheden af.

Jeg har spekuleret meget over, hvad der eventuelt kunne ligge til grund for denne påstand, men da der

på det tidspunkt hverken var dampskibe og som følge deraf heller ikke jernskibe, der måske kunne give sig til kende ved strømninger i vandet forårsaget af skruen eller ved kondensatorvirkning, så kan jeg meget dårligt „fantasere“ noget vedrørende systemet.

Her er altså kun tale om sejlskibe af træ, og formodninger om afstande til land. Løjtnant Bottineau går så vidt som til at omtale distancer, der svarer til 3 dages rejse, så kan man måske sige, at sådanne distancer ikke var så store den gang på grund af skibenes mindre fart. Lad os gå ud fra, at et almindeligt sejlskib løber 6 knob i timen, eller højst 8, så vil 3 døgn altså sige, at det pågældende skib skulle være 576 sømil borte på det tidspunkt, løjtnanten mente at kunne fornemme det.

En moderne radar af kraftigste kvalitet tilkender ingen observation, der befinder sig mere end 40-50 sømil borte. For at en radar skal kunne observere dette mål, der er mere end 40 sømil borte, må målet rage mere end 100 meter op over vandoverfladen, ellers vil jordens krumning skjule det, og gøre det umuligt for radaren at registrere det.

Jeg kan med min bedste vilje ikke forstå, hvorledes man kan fornemme noget, der er 500 sømil borte, ikke alene fordi en sådan distance jo faktisk er enorm, når man samtidig tager datidens apparaters følsomhed i betragtning, men også fordi de eventuelle tegn på, at et skib nærmede sig, f. eks. fugleliv og meget andet, næppe vil kunne give nogen oplysning på så store distancer.

Naturligvis kan vi alle kombinere og gætte, men selvom man gætter nærmest ved at formode en art fatamorgana, altså at løjtnanten var i stand til at observere visse luftspejlinger eller overfølsomme tilsynekomster, så tror jeg ikke, det er muligt at fremsætte en formodning om, hvorledes det kan være gået til, at løjtnant Bottineau's forudsigelser har slået til.

Hvis en sådan sag skal efterforskes, så må man søge til bunds i den, og ikke støtte sine gisninger til brevmeddelelser, der ikke siger, hvorledes han har båret sig ad med det, og dermed hvilke apparater han har benyttet.

Et sted i artiklen står der, at kaptajn Dufour af løjtnant Bottineau blev gjort opmærksom på, at hans



## KNUD E. HANSEN

Consulting Naval Architects  
Marine Engineers

Bredgade 37 - Copenhagen  
Telegr.: DESIGN Tel.: Minerva 718

skib befandt sig ikke mere end 50 sømil fra kysten. Kaptajnen bandede på, at løjtnant Bottineau tog fejl, men efter at have undersøgt sine søkort og anstillet nogle beregninger, måtte han indrømme, at løjtnanten havde ret, hvorpå han øjeblikkelig ændrede kurs. — Nu må man vel sige, at man ikke kan „give ret meget for en kaptajn“, som — selvom vi tager den tids eksisterende orienteringsmidler i betragtning — bliver så overrasket over en sådan meddelelse, at denne ligefrem kræver ændring af kursen.

Medens jeg skriver disse linier, bliver det oplyst for mig af min sekretær, at der i hans hjemstavnsby, Næstved, levede en inspektør ved navn Følsen. Hr. Følsen er død for ca. 4 år siden. Denne inspektør var på en eller anden måde følsom overfor elektromagnetisme og kunne hvorsomhelst og nårsomhelst bestemme, hvilken vanddybde et skib befandt sig på, og han har i flere tilfælde, nærmest som et kuriosum, stillet sine egenskaber til disposition for Storebæltsoverfarten.

Menneskene er jo forskelligt indrettede og ofte meget følsomme overfor kræfter, som andre mennesker finder unaturlige, og der er mulighed for, at noget sådant har foreligget i forbindelse med løjtnant Bottineau's observationer.

Når man — som sagt — ikke har det mindste kendskab til det, der foregik i denne forbindelse i 1770'erne, så må man i dag lade fantasien spille, og jeg tror ikke — selvom det er lange distancer, der er tale om — at man bør negligere de observationer, som løjtnant Bottineau har gjort, men henlægge dem til ganske specielle egenskaber hos ham selv. Som nævnt overstiger Bottineau's observationer langt de realistiske observationer, der i dag gøres med de hypermoderne instrumenter.

Med venlig hilsen  
H. G. Garde

## HEINRICH GEYER G. m. b. H.

24 b, Kiel 6, Schiessfach 685

### **Brandsikre ståldøre**

★ komplet med karm, hængsler og lås, klar til indsætning i den færdige væg.

★ Absolut prima udførelse af blanke plader med plane sider.

REPRÆSENTANT FOR DANMARK: **BRØDRENE A. & O. JOHANSEN A/s,**  
Larsbjørnsstræde 3, København K. Telf. ★C. 8296

# Breve fra LÆSERNE

## Barkskibet „Pax“.

Til „Vikings“ redaktion, København V.

I tilknytning til det i februar-nummeret af „Vikings“ bragte billede af barkskibet „Pax“ af Le Havre, men med Marstal-rederen R. K. Bager som korresponderende reder, tillader jeg mig herved høfligst at meddele, at Bager var korresponderende reder for endnu mindst to Le Havre-både, nemlig „Olandia“ og „Susanne“, der iøvrigt begge var square-riggede.

S. E. Villand, „ship-lover“, Marstal.

## „Marinesoldat“ kontra „orlogsgast“

Når „Jack Tar“ i „Vikings“ januar nr. i år efterlyser en diskussion om den rette betegnelse for vor orlogsflådes mandskab — marinesoldat/orlogsgast — kan der næppe forventes mange modsigende indlæg, idet hans egen konklusion er fuldt ud rigtig.

Til læseren, der taler om sprogfornyelse, må siges, at netop ordet „marine“ er tiden løbet fra, og det gode danske ord: *orlogs* og dertil hørende forbindelser, er glædeligvis dukket op igen.

Det hedder i dag ganske simpelt og enkelt: *orlogsgast*, både i skrift og tale, såvel officielt som i det daglige sprog på Holmen.

Beklageligvis går vore orlogsgaster i dag i den ene af deres udleverede huer med et huebånd, hvori der læses: *Kgl. Marine* — her burde have stået *Orlogsflåden*, sådan som der gjorde det i en kort periode i 1945. Man er i vor tid militært set så stærkt „engelskminded“, at Royal Navy, som bæres i huen af britiske orlogsgaster, kritikløst er smuttet igennem i en slags ordret oversættelse uden skelen til dansk sprogbrug. Som Jack Tar selv skriver, er der mange forskellige slags marinere, ja, selv kongelige marinere. Grønlands Styrelse, fyrvæsenet og mange andre statsinstitutioner udgør jo også kongelige marinere, så selvom man i daglig tale nok forstår, hvad der menes, så er *egl. marine* ikke den helt rigtige betegnelse for orlogsflåden — eller *søværnet*, den officielle titel svarende til de to øvrige værn: hær og flyvevåben.

Ændelig må det stærkt fremhæves, at ordet *marinesoldat* aldrig har været en officiel betegnelse. Udover i navnet Marinens Bibliotek forekommer ordet *marine* i dag officielt kun i betegnelserne *marinekommando* og *marinedistrikt*, men her passer det ind i billedet, thi disse myndigheder omfatter alt maritimt, såvel *orlogs-* som *koffardimæssigt* m. v. indenfor deres områder.

Ved denne lejlighed skal det endnu en gang slås fast, at heller ikke den engelske betegnelse *Royal Marine* omfatter *orlogsflåden*, nej, det er betegnelsen for *marineinfanteriet*.

I England haves endnu et af hærens regimenter, som er særligt uddannet til tjeneste i flåden og dens skibe. Om bord udgør de det, som i gamle dage kaldtes „Soldatesken“, der f. eks. dannede grundstammen i landgangskompaniet, besatte skildvags- og honorposter o. l. Også her i Danmark har vi haft *marineinfanteri*, men dette regiment blev dog i 1691 overført til hæren, og når Bornholms værn's fodfolksbataillon i dag bærer et *orlogsskib* som afdelingsmærke på uniformskraven, skyldes det, at denne afdeling kan føre sin historie tilbage til det gamle *marineregiment*. Helt op til 1860 har man herhjemme haft *landsoldater* om bord i *orlogsskibene* som *marineregimentets* arvtagere, og såvel i større britiske som i amerikanske *orlogsfartøjer* finder vi *marineinfanteriet*; vi kender de britiske i mørkeblå, rødkantede uniformer, hvortil musikkorpset til galla bærer hvide tropehjelme — de tilhører *Royal Marines* — og ikke *Royal Navy*, derfor må vi heller ikke herhjemme benytte

den engelske sprogform *mariner*, der dækker *marineinfanteristen*, nej, den rigtige betegnelse er og bliver på dansk: *en orlogsgast*. —del.

## Endnu en gang „Jutlandia“.

Til Jack Tar.

Som De måske vil huske, rettede undertegnede den 15. oktober 53 en forespørgsel til Dem angående ØK's gamle motorskib „Jutlandia“'s skæbne, efter det var solgt til USA. I brev af 21. oktober 53 var De som følge heraf så venlig at oplyse mig om skibets salg til Carriso, Inc. San Francisco og samtidig forelægge det for „Vikings“ læsere.

I nr. 12/1953 fremkom der et par tvivlsomme teorier angående skibets skæbne, men jeg må indrømme, at jeg ikke var helt tilfreds og begyndte derfor på egen hånd en undersøgelse af sagen og skal her tillade mig at fremkomme med resultatet, da jeg kan tænke mig, det muligvis kan have „Vikings“ læsers interesse.

Den 20. juni 1943 blev „Jutlandia“ købt af firmaet Carriso Inc., San Francisco, USA og omdøbt „Noumea“, på rejse USA-Finland løb skibet på grund ved Råfsø (Oktober 1937), bjerget foråret 1938 og bugseret til København for eventuel reparation, men blev på grund af store havarier kondemneret og solgt til ophugning i Tyskland, men videregivet til det engelske ophugningsfirma T. W. Ward ved Themsen, som ophuggede skibet. (Dette kan læses i „Vikings“ nr. 15/1938, side 40).

P.S. Jeg har gennemgået Lloyds skibblister, Norske Veritas, og ikke konstaterer at „Jutlandia“ har haft andre navne end „Noumea“, ligeledes har jeg været i forbindelse med ØK, der har meddelt mig, at skibets skæbne har formet sig som anført ovenstående.

Med venlig hilsen Aa. Danielsen.

## Og endnu en gang „Niobe“.

Til hr. Jack Tar

I anledning af den ikke uinteressante omtale af skoleskibet „Niobe“, som forliste hernede i Østersøen og forventes at være identisk med den i 1913 på Frederikshavns Værft og Flydedok byggede 4 m M/S „Morten Jensen“, i hvis bygning (og prøve-sejlads) jeg, som fra 1910 til 1913 var revisor ved værftet, overværede, skal jeg give følgende oplysninger:

4 m motorskonnert „Morten Jensen“ blev bygget i 1913 til F. L. Knakkegaard, Nykøbing M. Dens dimensioner var: længde 135 fod, bredde 30 fod, dybgående 11 fod 10 tommer, dens d.w. 500 tons.

Den blev ganske rigtigt senere solgt til Norge og fik navnet „Thyholm“ og senere „Komet“.

4 m motorskonnert „Samsø“ byggedes 1914 til Det østasiatiske Kompagni i København, og fik senere navnet „Abdon“.

Ved sammenligning af det af forskellige i „Vikings“ nr. 10, 11 og 12 f. a. meddelte, kan De og enhver interesseret udlede, hvad der — såvidt muligt — vides om de to's og „Niobe“'s skæbne.

Jeg vil kun gøre opmærksom på, at „Morten Jensen“'s dimensioner (af hvilken længden 135 fod dog antagelig er længden mellem perpendikulererne) *ikke stemmer med* „Niobe“'s („Vikings“ nr. 10) 58 m × 9,2 m × 5,2 m. De to skibe synes altså ikke at kunne være identiske, da sidstnævntes skrog næppe kan tænkes at være ombygget i tysk eje.

Såvidt jeg erindrer, gik „Morten Jensen“ på sin jomfrurejse til Brasilien — for såvidt dette ikke må antages at have været en med henblik på den forestående krigsfare udsendt skrøne. Dens fører var kaptajn Harsbo.

Med venlig hilsen, A. Madsen, Sønderborg.

# Til kamp mod isen

med

## krudt, sav, plov og heste

Den nye danske isbryder „Elbjørn“ fik noget at bestille næsten straks efter sine prøve- og præsentationsture, og skibsfarten har haft god grund til at være glad for det nye medlem af „Bjørn“-familien.

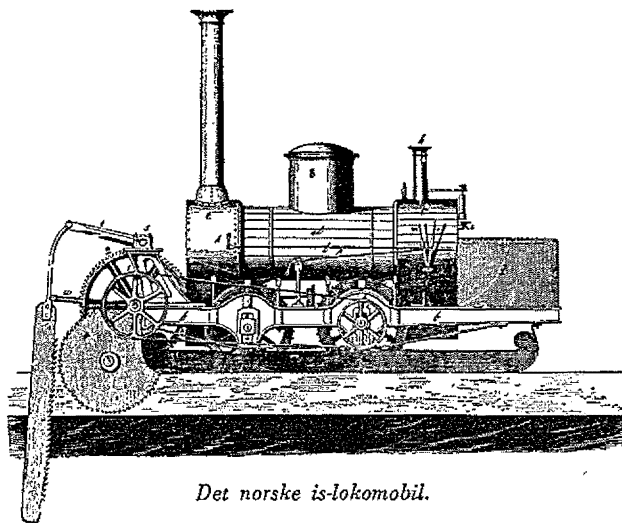
Men hvem har forresten opfundet isbryderen? — Ja, det spørgsmål har der været nogen diskussion om. Russerne påstår naturligvis, at det er en russisk opfindelse, og det kan de til en vis grad have ret i. I 1864 lod en Kronstadt-købmand ved navn Britnev nemlig et mindre fartøj ombygge, så det fik en ny stævn, som gjorde det muligt for skibet at „ride“ op på isen og knuse denne under sin vægt. Kort tid efter lod han bygge et noget større skib af samme type, og begge fartøjerne var i stand til hvert år at forlænge vintersejladsen på Kronstadt med nogle uger.

I englænderen Stanley Rogers morsomme bog „Freak Ships“ er imidlertid nævnt endnu en aspirant til titlen som isbryderens opfinder. Manden var tilmed dansker og hed Hjorth. Han prøvede i 1841 at bygge et isbrydende fartøj, der ligefrem skulle *skære* isen op. Rent bortset fra, at denne ide var dødfødt, har det ikke været muligt at efterspore nævnte Hjorth. Men måske en af læserne kender mere til hans bedrifter?

Almindeligvis giver man tyskeren Steinhaus æren af at være isbryderens opfinder. Han byggede nemlig i 1871 et større, decideret isbrydende skib, som ganske simpelt fik navnet „Eisbrecher“. Dette skib havde en stævn af næsten samme form som Britnevs isbryderstævn, men det bemærkelsesværdige ved „Eisbrecher“ er, at forholdet mellem skibets længde og bredde var 4 : 1, altså næsten det samme som ved moderne isbrydere. „Eisbrecher“ havde også en stævnvinkel på 40 grader, der ligeledes svarer til den på vor tids isbrydere. Skibet gjorde så god gavn på Elben, at man i 1877 lod bygge „Eisbrecher II“, der var lidt større end sin forgænger.

Indtil isbryderne så dagens lys, havde man de fleste steder ganske simpelt givet op for isen. Enkelte havnebyer forsøgte dog at gøre det af med den ved hjælp af krudt, men skal man bryde is på denne måde, skal der i virkeligheden så meget sprængstof til, at man ved eksplosionerne også ødelægger omgivelserne! I 1844 lå Cunard-liniens store skib „Britannia“ infrosset i Bostons havn, og man ville med djævlens vold og magt have det ud på åbent hav. Derfor konstruerede man en særlig plov og spændte to heste foran den, hvorpå man skar to parallelle furer i isen. De udskårne flager blev skudt ind under fastisen, og på den måde dannede man en rende i den 60-70 cm tykke is omtrent 12 km ud fra kysten. To dage senere var „Britannina“ ude i frit vand takket være de for et dampskib usædvanlige hestekræfter.

Selvfølgelig har man også prøvet at *såve* sig gennem



Det norske is-lokomobil.

isen. I havnebyer, hvorfra der er langt til det åbne hav, kunne denne fremgangsmåde være besværlig. F. eks. såvede man i gamle dage under hver isvinter en lang rende fra Gøteborgs havn og helt ud til Vinga. Men til sidst blev gøteborgerne trætte i ryg og arme, og i 1882 fik Sverige sin første isbryder med station i Gøteborg. Den hed „Isbrytaren“ og blev bygget på Lindholms Varv. Skibet kostede ca. 290.000 kroner, altså det samme, som det ville have kostet at *istandsætte* gamle „Thor“, da den i 1949 gik på grund og sank!

Også i København har man taget savene til hjælp i kampen mod isen, ja, endog mens man havde isbrydere! Vinteren 1893 var nemlig meget streng, og da „Bryderen“ og havnevæsenets „Grane“ ikke kunne være alle steder på een gang, sad mange skibe fast i isen. Altså greb nogle driftige københavnere deres store save og gav sig i kast med at ise skibene ind. Men en sådan assistance var dyr. Det kostede nemlig ca. 12.000 kroner at få et skib savet ind.

Oslo-Borgerne blev så tidligt som i midten af det forrige århundrede kede af at save med håndsåve. Derfor konstruerede direktør Steenstrup fra Akers Mekaniske Verksted en mekanisk issav. Dette monstrum var nærmest en slags lokomobil på hjul og slæde. Hjulene var forsynet med pigge, der skulle sikre maskinens fremdrift. Når hjulene bevægede sig, roterede en rundsav mod isen. Desuden var den mærkelige „isbryder“ forsynet med et op- og nedgående, mekanisk savblad af udseende som de gamle håndsåve. Desværre ved man ikke engang på Akers Verksted, hvorfra vi har lånt tegningen af is-lokomobilet, noget om, hvordan det fungerede i praksis.

Ludwig.

### Forsidebilledet

Paul Sindings dejlige maleri på dette nummers forside viser en episode under kampen ved Eckernförde den 5. april 1849. Kampen stod bl. a. mellem lineskibet „Christian VIII“ og fregatten „Gefion“ på den ene side og landbatterierne i fjorden på den anden, og den endte som bekendt med, at „Gefion“ sprang i luften med ca. 100 mand om bord.

# NYT I NOTER

## „Esso Odin“ afleveret.

Værftet D. W. Kremer Sohn i Elmshorn (Holsten) har til Dansk Esso afleveret motortankeren „Esso Odin“, der var løbet af stablen i begyndelsen af november 1953. Skibet er på 600 d.w.t. og er et søsterskib til „Esso Hermod“. Maskineriet, en 520 hk dieselmotor, giver fartøjet en fart af 10,5 knob.

## Vesttysklands første kombinerede fragt- og passager-motorskib.

Med nybygningen m/s „Schwabenstein“ afleverede Bremer Vulkan i Bremen Vesttysklands første fragt- og passager-motorskib efter den anden verdenskrig. Skibet er på 8.955 b.r.t. og har en lasteevne af ca. 10.000 tons med en passagerkapacitet af 87 passagerer. Der er rummelige kamre med diverse saloner, bar, swimming-pool, soldæk m. m. Skibet sejler i HAPAG-Lloyds tjeneste (Orkanda-rederiet GmbH, Bremen) og anløber foruden Antwerpen og Southampton, hvor skibet fik en hjertelig velkomst, Port Said, Colombo, Singapoore, Hongkong, Yokohama og Kobe. Skibet sejler således i kølvandet af „Gneisenau“, „Scharnhorst“ og „Potsdam“, der før krigen var i HAPAG-Lloyds tjeneste.

## Sovjet-order.

Sovjet har som bekendt bestilt en del skibe i Vesttyskland, bl. a. 10 fiskeri-factory-skibe hos Howaldtsværftet i Kiel. Disse skibe bliver på hver 2.500 tons.

## Vesttyskland på 2. pladsen i skibsbygningen.

Vesttysklands værfter stod ved årets begyndelse som nummer 2 i verdensskibsbygningen med en andel af 10 %, d. v. s. 633.900 b.r.t., efter Storbritannien incl. Nordirland, hvis andel udgjorde 34,5 %. Nummer 3 var USA med 8,83 %. Sveriges værfter slog med en tonnage på 720.000 d.w.t. i løbet af 1953 sin egen rekord.

## Mange oplægninger verden over.

Over 400 skibe — tankskibe ikke medregnet — med en samlet tonnage på 1,3 millioner d.w.t. er oplagt verden over. Trods stadig tilstrømmende nybygninger forhøjes oplægningstallet fra måned til måned. Panama,

Honduras og Costa Rica har oplagt over 60 skibe med ca. 307.000 d.w.t., Skandinavien med Finland, over 200 med ca. 550.000 d.w.t., Grækenland 30 med 185.000 d.w.t., Storbritannien og Irland 80 skibe med 112.000 d.w.t., Frankrig og Italien 30 med ca. 100.000 d.w.t., Belgien og Holland 11 med 41.000 d.w.t. og Tyskland 20 med 50.000 d.w.t. Dertil kommer USA's 1680 Victory- og Liberty-skibe med ialt 17.640.000 d.w.t. Ialt ligger der således ca. 2065 tørfragt-skibe på ialt 19 millioner d.w.t. oplagt, altså over 26 % af verdens samlede flåde på ca. 70,2 millioner tons. Ikke medregnet er USSR, Japan, Spanien, Argentina, Brasilien, Kina, Portugal, Australien, Tyrkiet, Polen og Jugoslavien samt en del mindre søfartslande. Alt ialt regnes der med, at over 20 millioner d.w.t. fragtskibe er oplagt i forskellige havne verden over.

## S/S „Scandia“ solgt til tysk rederi.

Rederiet „Ertel Bieber & Co., GmbH“, Hamborg, har købt dampskibet „Scandia“ (De Forenede Kulim-portører, København). Skibets nye navn er „Amalie C. Hertel“, og overtagelsen er allerede sket i København. Skibet er på 1732 b.r.t. med en lasteevne af 2.500 tons. Det er bygget i 1918 hos Burmeister & Wain.

*Nauticus.*

Skibet  
er malet med  
*Hempels*

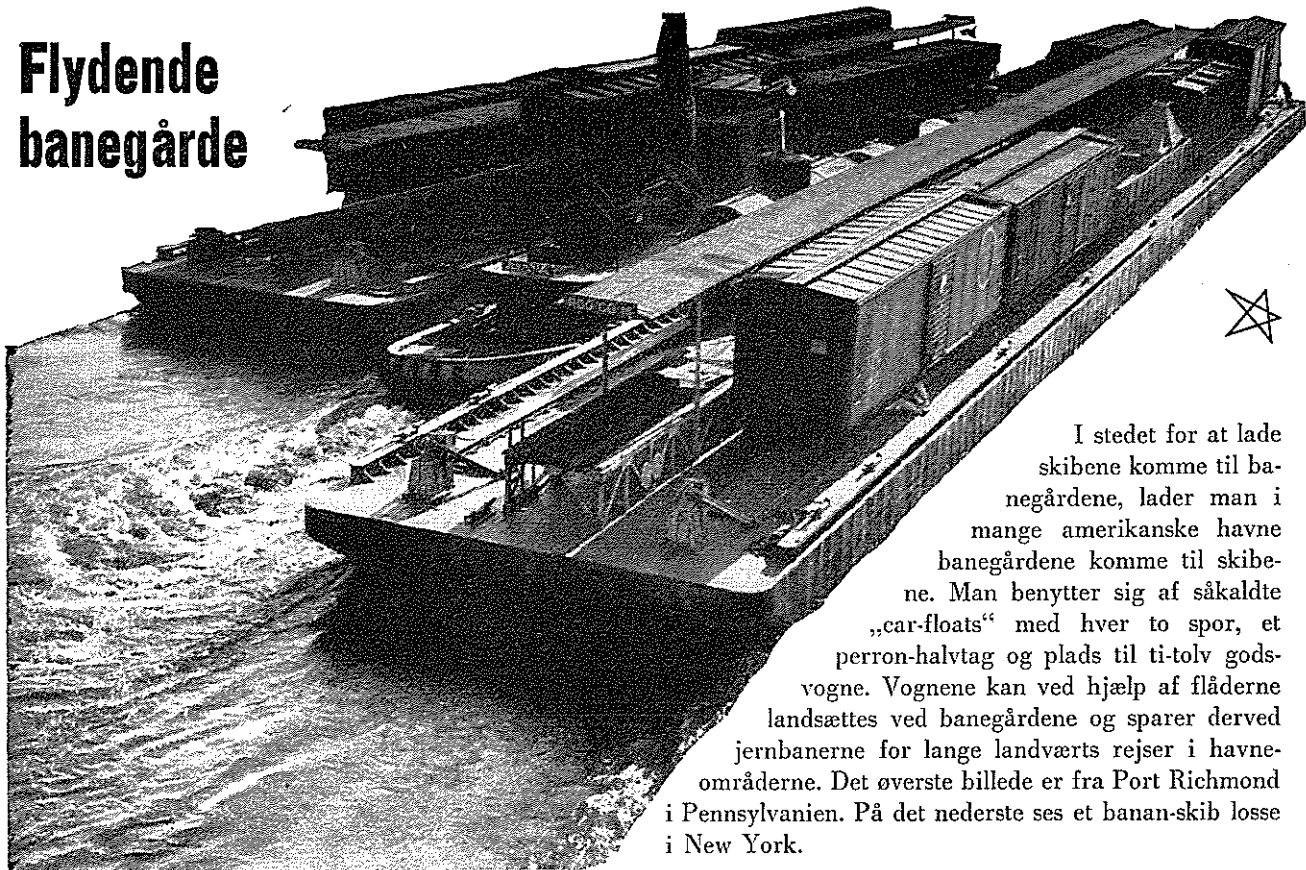
J. C. Hempel's Skibsfarve-Fabrik  
AMALIEGADE 8 · KØBENHAVN K · CENTRAL 3842

A/S MONTANA

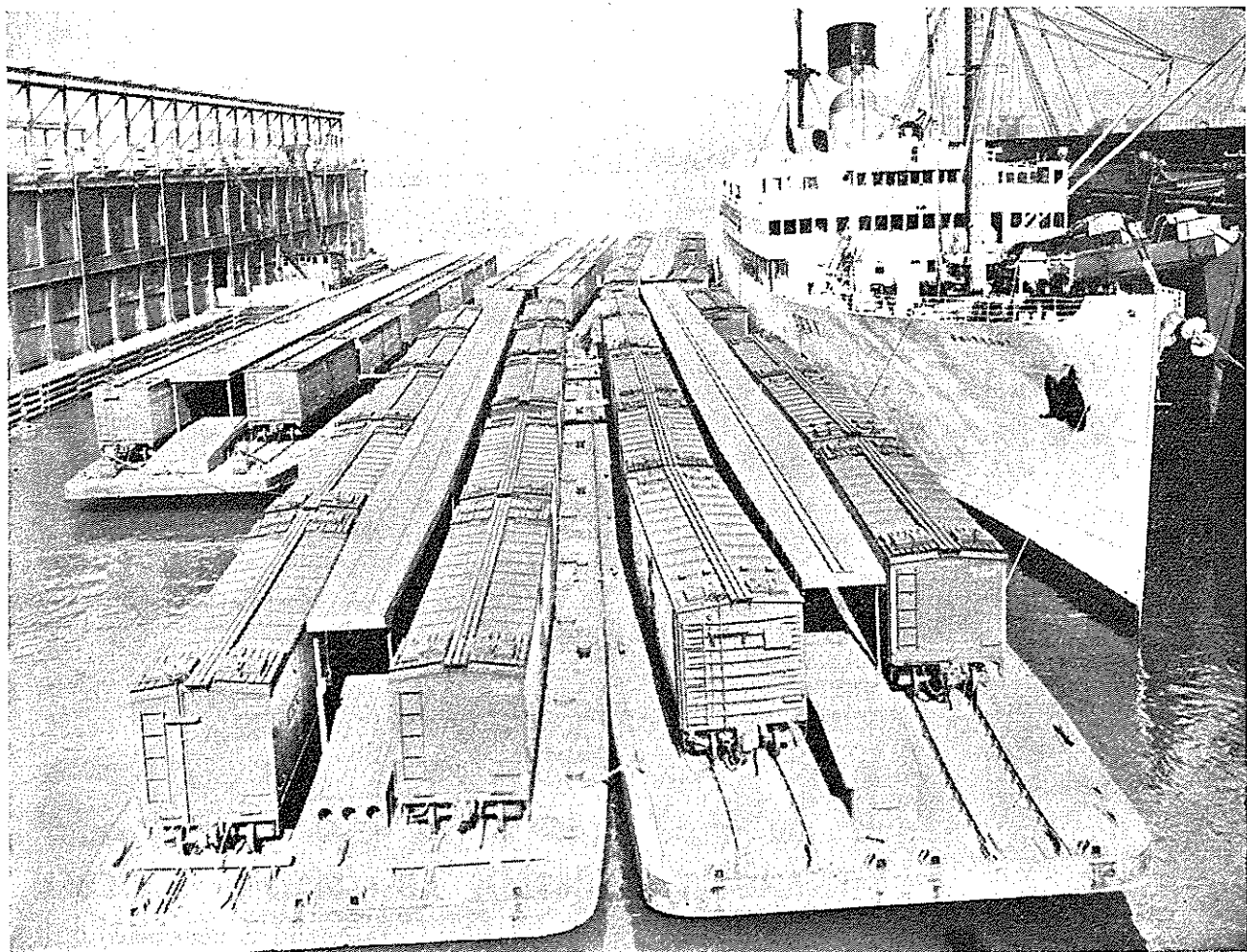
Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders

# Flydende banegårde



I stedet for at lade skibene komme til banegårdene, lader man i mange amerikanske havne banegårdene komme til skibene. Man benytter sig af såkaldte „car-floats“ med hver to spor, et perron-halvtag og plads til ti-tolv godsvogne. Vognene kan ved hjælp af flåderne landsættes ved banegårdene og sparer derved jernbanerne for lange landværts rejser i havneområderne. Det øverste billede er fra Port Richmond i Pennsylvaniaen. På det nederste ses et banan-skib losse i New York.



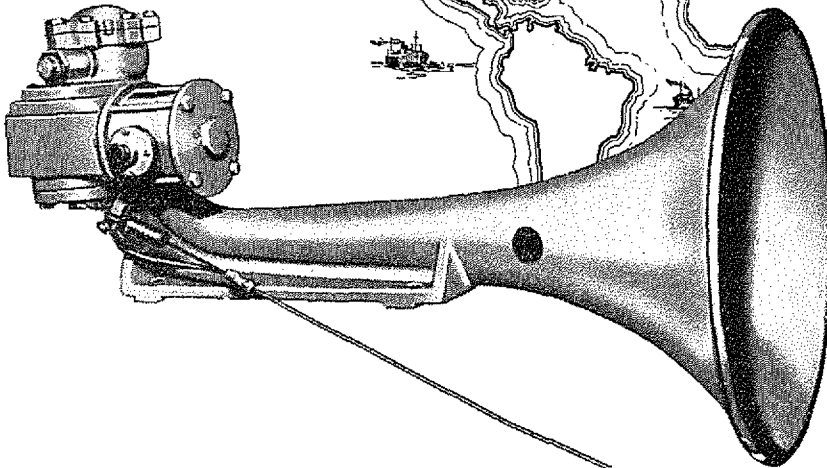




## NYHAVN

*Ja, sådan så der ud ved Nyhavn og Kongens Nytorv på hestesporvognenes tid. For enden af kanalen ses somandsmissionens „Bethelskib“.*

# KOCKUMS SUPERTYFON



Tusindvis af  
**SUPERTYFONER**  
installeret paa alle Slags Skibe



Grundlagt 1840

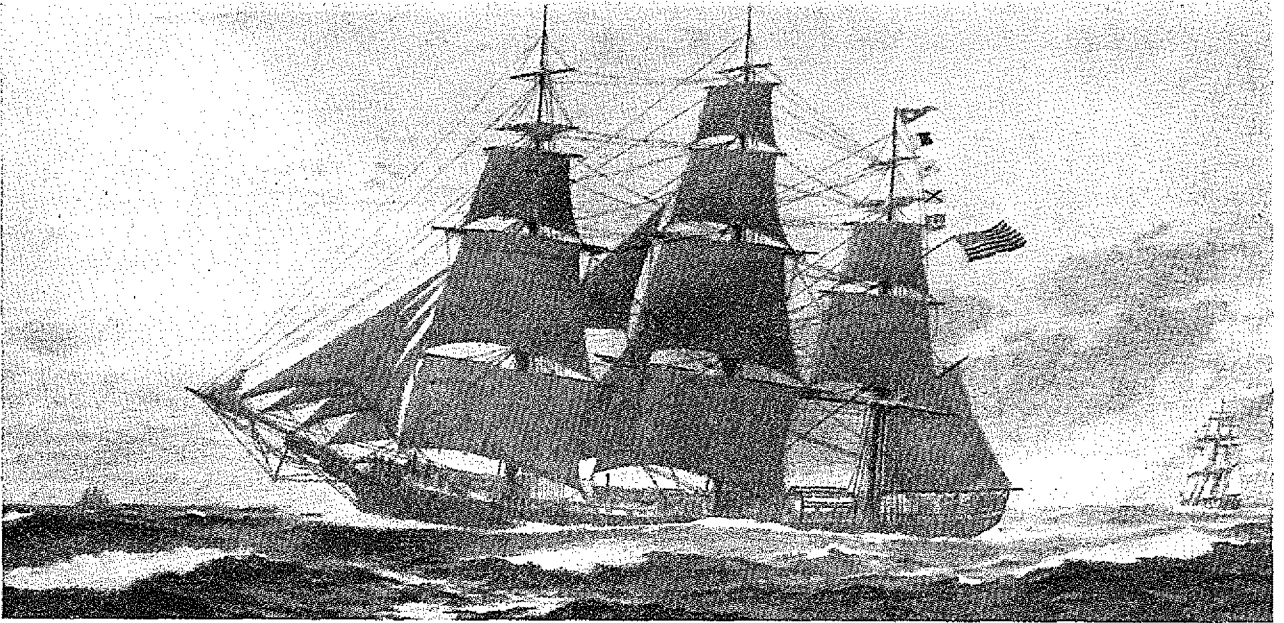
# KOCKUMS

**MEKANISKA VERKSTADS AB • MÄLMÖ • SWEDEN**

Repräsentant i Danmark:

SCAND. STEEL & SHIPPING AGENCY — AMALIEGADE 16, KÖBENHAVN

- 1** Minimalt Luftforbrug — kun  $\frac{1}{3}$  i Sammenligning med tidligere Konstruktioner — men samme Lydstyrke.
- 2** Kan i Standardudstyr leveres indbygget og med elektrisk Opvarming.
- 3** Haandmanøvreret, elektrisk eller automatisk.



Clipperen „Young America“. Efter maleri af Charles Robert Patterson.

## Den forsvandt sporløst

Fra en af „Vikingen“s mange læsere i USA, mr. John Holving, har vi modtaget ovenstående billede af clipperen „Young America“. Skibet blev søsat fra William H. Webb's værft, East River, New York den 30. april 1853. Skibet blev betragtet som denne skibsbyggeres største mesterværk. Det var efter de gamle måleregler på 1961 tons og havde en længde på kølen af 73 meter. Stormasten havde en højde af næsten 32 meter.

„Young America“ var bygget til George B. Daniels, men havde senere flere andre ejere. Skibets første kaptajn var David S. Babcock. Senere førtes det af skibsførerne Nat. Brown jr., Carlisle, Jones, Georg Cumming, John L. Manson, E. C. Baker og dennes broder H. T. Baker. I maj 1883 fik Charles Matthew kommandoen om bord, og han var clipperens sidste amerikanske kaptajn.

„Young America“ blev anset for et godt skib og opnåede altid høje fragter. Næsten al sin tid var skibet beskæftiget i trafik mellem New York og San Francisco, men gjorde også flere rejser til Liverpool. Engang udsejlede clipperen 2747 miles på 11 dage fra Liverpool til Frisco og på en anden rejse 1802 sømil på en uge. Skibet havde flere andre rekorder, hvoraf nogle endnu består. Det rundede Kap Horn mere end halvtreds gange.

Da skibet var blevet færdigt fra værftet, ankom en anden brømt clipper, „Sovereign of the Seas“, til New York efter en rekordrejse. Der blev naturligvis anstillet sammenligninger mellem de smukke skibe, og Wm. Webb tilbød i „New York Herald“ at vædde 10.000 dollars på, at hans nybygning ville vinde over „Sovereign of the Seas“ på en rejse til San Francisco. Desværre blev denne jættestyrt aldrig til noget, for kort tid efter afgik det sidstnævnte skib til England.

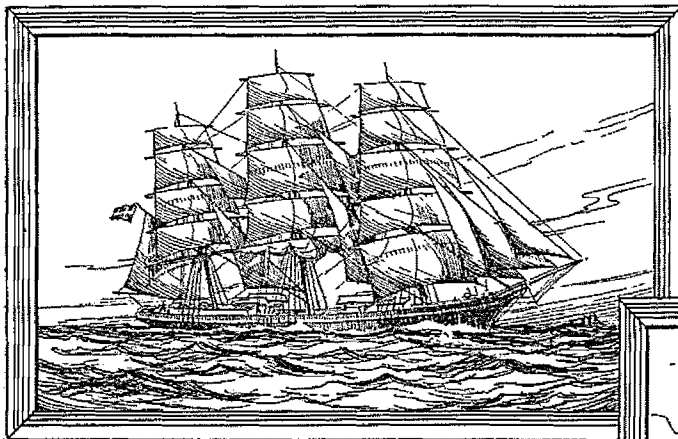
I 1883 solgtes „Young America“ til østrigske shipping-folk for 13.500 dollars og fik navnet „Miroslav“, og i nogle år sejlede det i transatlantisk fart. I begyndelsen af 1886 afsejlede det fra Delaware Breakwater, og siden hørte man aldrig noget til det.

# METALSLANGER

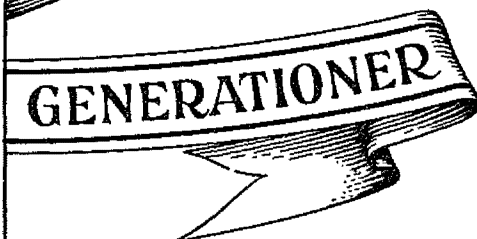
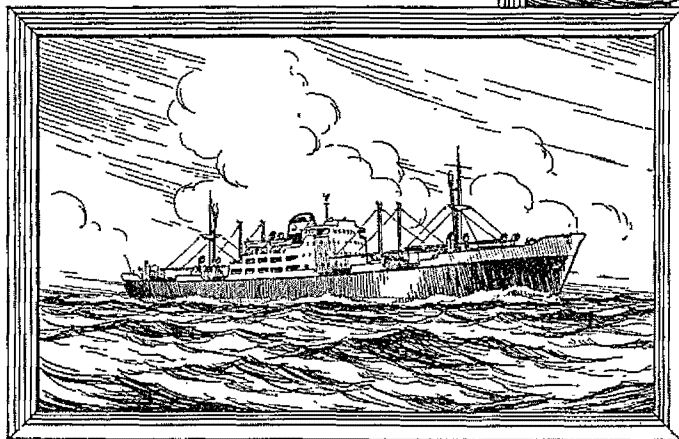
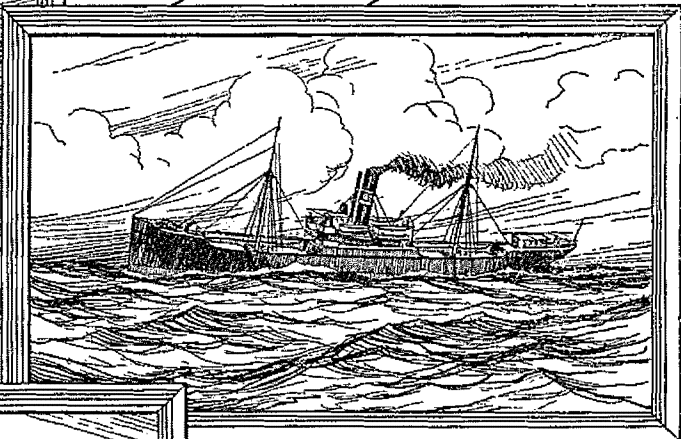
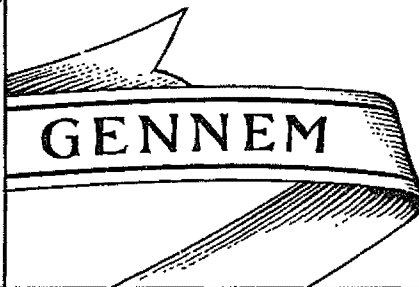


AKTIESELSKABET  
**ALUMETA**

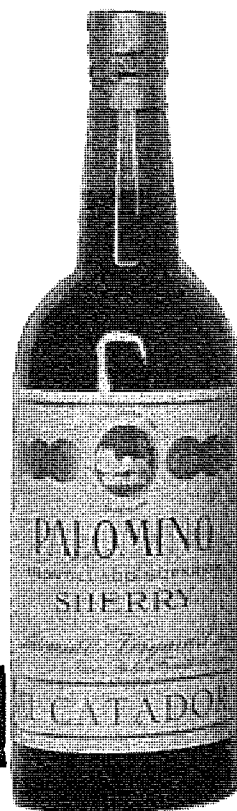
TREKRONERGADE 92, KBHVN. VALBY, VA 8800



H. SCH - P.



HAR DE  
OVERALT PAA HAVET  
FAAET



*fra* JESPER CHRISTENSEN & Co  
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER

# FEBERSKIBET

Af R. Barry O'Brien

Fulde af livsglæde og nydende den sundhed og styrke, som hårdt arbejde kan give, var de unge elever på sejlskibenes tid en samling løsslupne gutter, parat til alle slags udspekulerede løjer — som nu de uforbederlige ynglinge om bord på „Hesperus“, som ved en vigtig inspektion af fartøjets ejere havde dekoreret skibet med pantelånerens tre messingkugler — men i vinterstormene ud for Kap Horn var de ikke længere uansvarlige drenge, men erfarne sømænd, som ikke tøvede med de mest farefulde opgaver.

Beretningerne fra denne tid indeholder mange eksempler på elevernes mod og pligttroskab i kritiske situationer. Der findes adskillige rapporter om, hvordan de har ført skuden sikkert i havn, når deres kaptajn og øvrige officerer var faldet som ofre for en eller anden ulykke. En af disse rapporter handler om den skotske firemastede bark „Trafalgar“, som ankom til Melbourne en dag i december 1893 med en 18-årig yngling ved navn William Shotton som fører.

Kaptajnen, førstestyrmanden og tre andre besætnings-medlemmer var bukket under for feber under rejsen fra Batavia, og trods det, at han selv havde eftervirkninger af samme sygdom, havde Shotton overtaget kommandoen og lodset skibet ind.

Takket være den medicinske forsknings landvindinger er øen Java i dag ligeså sund som nogen anden plads østen for Suez, men i 90'erne var øen en veritabel „hvid mands grav“. Bygget på en sumpet bred af en grundet og tyktflydende flod var Batavia særlig usund, og i regntiden krævede kolera og feber sin store tribut af både indfødte og europæere. Moskitoer sværmede omkring i de tætte mangrovekrat og den frodige vegetation langs den lave nordkyst, og om aftenen og om natten drev de smittebærende insekter i hele skyer ud over vandet. Det blev derfor altid tilrådet skibene at ankre så langt fra land som muligt.

„Trafalgar“, som netop var ankommet fra New York med en last af oliefade, iagttog denne forsigtighedsregel. Endvidere oplæstes havnereglementerne, som advarede besætningen mod at gå i land eller at sove på dækket uden moskitonet samt mod at drikke vand fra land. Folkene lovede at rette sig efter forskrifterne, men kaptajn Edgar, barkens fører, var bange for, at de alligevel skulle ignorere advarslen mod at gå i land, og gav derfor ordre til, at ingen båd undtagen kommissionærens skulle tillades at lægge til langs siden af skibet.

Resultatet af denne ordre blev, at tre søfolk besluttede at rømme. De gemte sig sammen med deres køjesække i en af lægterne, som anvendtes til at losse olien i, og uden at blive opdaget nåede de land. To af dem klarede sig bort, men den tredje blev grebet af politiet og ført tilbage til skibet — efter at han var blevet smittet med feber.

Den første, som sygdommen fik bugt med, var imidlertid kaptajn Edgar selv. Skibets forretninger havde naturligvis tvunget ham til at gå i land de fleste af dagene, og da han en aften vendte tilbage til skibet, klagede han over, at han følte sig dårlig. Den følgende morgen var det blevet værre, og dagen efter havde han et anfald af vildelse. Forskrækket bad mr. Richards, førstestyrmanden, de hollandske myndigheder sende en læge om bord, men da doktoren ankom, var kaptajn Edgar allerede død.

Den næste dag blev han begravet på kirkegården i Batavia, og trods førstestyrmandens ordre om, at ingen måtte forlade barken, lykkedes det stewarden og seks andre besætningsmedlemmer at snige sig i land for at overvære begravelsen. De måtte imidlertid dyrt betale for deres ulydighed, for inden en uge lå fire af dem bevidstløse i feber på sygehuset. På dette tidspunkt var et telegram ankommet fra skibets redere, og i det udnævntes mr. Richards til fører.

Andenstyrmanden, en skotte ved navn Kirkwood, udnævntes til førstestyrmand, og Shotton, der var nummer eet af eleverne, skulle fungere som andenstyrmand. Omtrent en uge senere blev den sidstnævnte angrebet af feber og overførtes til sygehuset, hvor næsten det halve af besætningen var kommet før ham. Efterhånden fik patienterne det så meget bedre, at de kunne vende tilbage til deres skib, men sundhedsautoriteterne forklarede, at folkene ikke kunne forvente at blive helt raske, før barken begav sig til søs igen.

„Trafalgar“ var nu færdig med losningen og havde fået ordre til at sejle til Melbourne i ballast. Den 29. oktober afgik barken fra Batavia efter at have været der i otte uger. Hele besætningen håbede inderligt, at man havde ladet febereren bag sig, men ni dage senere fik en matros ved navn Kelly et nyt feberanfald og døde.

Medens kaptajn Richard læste bisættelsesbønnen over den døde, blev han klar over, at han selv ikke var helt rask. Dagen efter var han så syg, at han måtte blive til køjs. Samme dag blev tømmermanden syg. Den 14. november døde de begge.

Det næste offer blev mr. Kirkwood, som nu havde overtaget kommandoen. Ved at indtage anselige doser af kinin lykkedes det ham at holde sig på benene i nogen tid, men til sidst måtte han give op i kampen mod febereren. Da stewarden kom ind til ham om morgenen, kunne han næppe nok løfte hovedet fra puden.

„Få fat i Shotton,“ sagde han til stewarden. „Jeg må straks overgive kommandoen til ham.“

Kun tre uger var gået, siden den tidligere elev havde fået jobbet som styrmand, og nu skulle ansvaret for en stor bark lægges på ham! Tanken om det store ansvar fik ham til at føle sig ret usikker, mens han lyttede til mr. Kirkwoods intruser:

„Men om et par dage vil De føle Dem helt frisk, Sir,“ sagde han under et forsøg på at lyde overbevisende. „Det er jeg sikker på!“

Da Shotton den følgende dag oplæste bisættelsesritualet over Kirkwood, blev han forbavset over, at kun et halvt dusin af folkene var på dækket. Da han bagefter spurgte, hvad meningen var med det, fortalte sejmageren — en englænder — ham, at de øvrige hævdede at være syge.

„De var ikke syge i går,“ svarede Shotton, „og jeg tror ikke, de er syge nu heller. Stewarden må tage deres temperatur, og de, som har normal temperatur, men nægter at komme på dækket, noteres for simulering.“

Denne udtalelse havde den ønskede effekt. Den næste dag fandtes der tilstrækkeligt med folk på dækket til at gøre skibet klar til at møde sydens stormende breddegrader.

Shotton, som indså, at han måtte have duelige medhjælpere, beordrede sejmageren til at tage kommandoen over den ene vagt, mens en mand ved navn Kavanagh fik kommandoen over den anden. Det, der bekymrede ham mest, var skibets navigering; trods det, at han havde lært sig sejlkunstens grundregler, havde han aldrig haft lejlighed til at omsætte sin lærdom i praksis. Hans første beregninger placerede barken helt uden for søkortet over den sydlige del af det indiske ocean, men efterhånden lærte han af sine fejltagelser og kunne til sidst med nogenlunde sikkerhed konstatere, at skibet befandt sig 400 sømil nordvest for Cape Leeuwin.

En kompaspejling to dage senere bekræftede hans beregninger og bortjog hans tvivl om egne evner til at styre skibet i havn. Kølrigt vejr medførte en bedring af sundhedstilstanden om bord, men kokken, som havde været syg af feber et par uger, kunne ikke klare sig igennem. Han døde samme dag, som Cape Leeuwin kom i sigte. Han var den sjette og sidste om bord, som bukkede under for sygdommen.

Mellem Cape Leeuwin og Cape Otway mødte „Trafalgar“ hård vestlig storm, som jog barken tværs over den store australske bugt. Mere end een gang følte Shotton sig fristet til at dreje bi, men da han tvivlede på den svage besætnings evner til at klare en sådan manøvre, lod han i stedet fartøjet lænse.

Heldigvis gik alt godt, og få dage senere befandt „Trafalgar“ sig i sikkerhed ud for Port Phillip Heads, hvor Melbourne-lodsen, mr. Nicholson, gik om bord. Lodsen udtrykte senere sin store forundring over at finde en kaptajn, som ikke var stort andet end en dreng.

„Men han gjorde sig som en gammel, fuldbefaren kaptajn!“ lød hans kommentar.

I Melbourne blev „Trafalgar“ mødt af kaptajn Bowden, som var sendt ud fra England for at overtage kommandoen over barken. Da hans arbejde nu var heldigt afsluttet, skulle William Shotton have trukket sig tilbage i ubemærketheden, hvis det ikke havde været for Melbourne-borgernes bestemte ønske at hædre ham.

Victorias regering gav ham et guldur med kæde og inskription, og ved hans hjemkomst til England belønnes han med Lloyds' sølvmedalje samt en check på 290 pund.

Også sejmageren og Kavanagh belønnes for deres indsats og fik hver sit sølvur med kæde og inskription af Victorias regering.

## Fra søretten

I sømandsloven indeholdes følgende bestemmelse:

§ 34: „*Afskediges* en sømand uden sådan grund som nævnes i § 32 stk. 1 (sygdom m. v.) eller § 33 (uduelighed, grove forseelser i tjenesten, tyveri m. v.) har han ret til hyre for 3 måneder efter tjensteforholdets ophør, hvis han er styrmand, maskinmester, hovmester eller radiotelegrafist, og for *en måned* efter tjensteforholdets ophør, hvis han hører til *det øvrige mandskab*.“

Denne bestemmelse, sammenholdt med § 13, der giver hver af parterne ret til at *opsige forholdet* til ophør i dansk havn med en frist af *7 dage* for „det øvrige mandskab“, var fornylig genstand for mange overvejelser i en sø- og handelsretssag med aktuelt politisk tilsnit.

En matros blev den 17. juli 1953 forhyret med et af Dampskibsselskabet Torms både for en rejse til USA. Han påmønstredes den 23. juli, men afmønstredes samme eftermiddag, idet rederiet erklærede, at de amerikanske myndigheder havde nægtet indrejsetilladelse for ham.

Matrosen krævede nu en måneds hyre, efter den først citerede bestemmelse, mens rederiet kun ville betale ham en uges hyre efter § 13.

Under sagen gjorde sømændenes forbund på matrosens vegne gældende, at han var ulovligt afskediget, da han efter hyreaftalen var forhyret til rejse til USA og videre, altså på længere tid, medens rederiet fastholdt, at det for matrosen måtte have stået klart, at det var *en naturlig forudsætning for hyreaftalen, at han godkendtes af de amerikanske myndigheder*. Rederiet havde derfor været berettiget til at afskedige ham som sket uanset hyrekontrakten.

Retten lagde ved afgørelsen vægt på, at de amerikanske myndigheders stilling til matrosen var dikteret af deres bedømmelse af hans personlige forhold, og at han måtte være klar over, at der blev foretaget en sådan bedømmelse, før rejsen begyndte. Da han endvidere måtte være klar over, at det var en afgjort forudsætning for forhyringen, at han blev godkendt af amerikanerne, og det fandtes *rimeligt at lægge risikoen for at denne forudsætning glippede, på ham selv*, kom retten til det resultat, at han kun havde krav paa hyre for en uge.

Retten lod dog skinne igennem, at der under voteeringen var stor tvivl om resultatets rigtighed ved at lade hver af parterne betale deres sagsomkostninger.

# „Carolinerne“

Ny skibstype for småskibsfarten

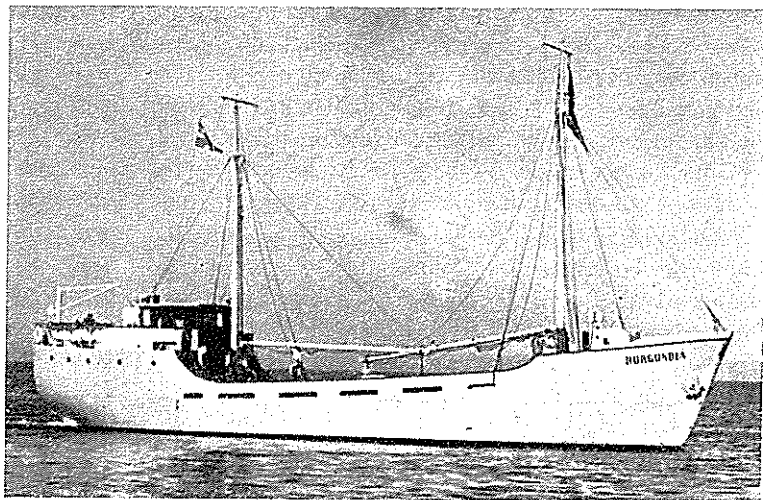
Danmark kan absolut ikke undvære sin småskibsflåde. Det viste sig bl. a. under den sidste krig, da de små skibe trods miner og andre farer sejlede vandet i vore farvande tyndt for at bringe brændsel til danske hjem og råvarer til vor industri. Men krigen gjorde et voldsomt indhug i småskibsflåden, samtidig med at der kun blev bygget få nye skibe. Småskibsflådens skibe havde i forvejen en meget høj gennemsnitsalder, og dette forhold blev naturligvis endnu mere grelt under og særlig efter krigen. Derfor trænger vi til at få de gamle, umoderne og uøkonomiske skibe udskiftet med nye, der kan klare sig i den meget skræppe konkurrence fra udlandets side. Kommer der en ny, vanskelig situation for tilførslerne, er det for sent at tænke på småskibsfådens modernisering.

Vor småskibsfart har stolte traditioner bag sig. Tit er erhvervet gået i arv fra slægt til slægt, hvilket man kan overbevise sig om ved at blade de gamle skibslisters igennem. Det er tit de samme familie- og skibsnavne, der går igen gennem generationer. Denne tradition skulle gerne kunne fortsætte. Viljen til det er der, men det har tit knebet med de økonomiske midler i de sidste år.

Den yngre generation af småskibsredere har længe drømt om at skifte til stålskibe, men der eksisterede tidligere ingen tilstrækkelig god type. Derfor har man været nødt til at købe hollandske skibe, der i hovedsagen var ældre fartøjer, som hollænderne selv fandt umoderne. På den måde bidrog Danmark til, at den hollandske småskibsfart fik kapital til at bygge nye, moderne stålskibe, som kunne påføre de danske skibe en endnu skarpere konkurrence end før.

Staten kan naturligvis ikke være helt uinteressert i, om småskibsfarten får lov at leve, eller om den skal uddø. Derfor stillede den efter krigen en sum til rådighed for bygning af nye skibe på op til 500 b.r.t. Dette lån blev hurtigt opbrugt, men de fleste af pengene gik til skibe på meget nær ved de 500 tons. Den helt lille skibsfart var ikke kommet meget videre.

Men så kom Marshall-lånene, der stillede penge til rådighed for bygning af mindre skibe og ombygning af ældre, uøkonomiske småfartøjer. Man kunne låne helt op til 80 % af byggesummen, når tegninger og tilbud fra værft var blevet godkendt. Lånet skulle de to første år være afdragsfrit, og man kunne låne over en periode af 15 eller 25 år. Renten var for de 15 års lån til at begynde med 3½ %, men senere blev den forhøjet til 5 % uanset lånetiden.



En af de smukke „Carolinere“, „Burgundia“.

Det gjaldt naturligvis om at få det mest mulige ud af de penge, man lånte, og derfor gjaldt det om at finde frem til den rigtige skibstype. Skibsreder Albert H. Petersen i Vejle tog under et besøg i København op for at tale med ingeniør Martin A. Nielsen, der i tidens løb havde konstrueret en mængde skibe, deriblandt mange småskibe. Albert Petersen ønskede et skib på under 150 b.r.t., hvormed han kunne sejle i indskrænket fartområde med 6 tommers fribord. Lastekapaciteten skulle naturligvis være så stor som mulig i forhold til brutto-tonnagen. Samtidig ønskede han et skib, der kunne klare sig i ikke alt for svær is, og som viste sig som et godt søskib både lastet og ballastet. Resultatet af disse og mange flere ønsker blev, at Martin A. Nielsen konstruerede det første af de såkaldte „Carolinere“-skibe.

Det første af skibene hed „Caroline“ og var opkaldt efter Albert Petersens hustru, der således også kom til at give navn til en skibstype.

„Caroline“ blev bygget på A/S H. C. Christensens Stålskibsværft af 1949 i Marstal og blev afleveret i september 1951. Senere er der blevet bygget endnu fire skibe af den type efter Martin A. Niensens tegninger og for Marshall-penge. De er alle blevet til på værftet i Marstal, og det sjette skib i rækken af „Carolinere“, M/S „Inger Klit“, blev søsat fra værftet i december 1953. Skibene har en længde over alt af 33,23 meter og een 12,9 meter lang luge, som betjenes af to bomme med motorspil. Det tredje skib i rækken, M/S „Jens Wal“, fik installeret en Alpha Diesel på 180-200 e.h.k., mens de øvrige sejler med „Vølund“-dieselmotorer på 210-225 e.h.k. Farten er 8½-9 knob på fuld last.

„Carolinerne“ er alle bygget af dansk stål fra stål-valseværket i Frederiksværk og er bygget med isforstærkning i stævnen. Apterungen er yderst rummelig og smuk for så små skibe. I poop'en er der soverum, salon og baderum for fører samt kammer til styrmand og en kabys, der samtidig er messe for besætningen. Agterude findes endvidere proviantrummet med køleskab.

Forude er der plads til fire besætningsmedlemmer i to kamre, og under bakken er der vaskerum og wc for

besætningen. — Det har vist sig, at „Carolinerne“ passer godt til danske forhold, og Marshall-administrationen har været villig til at give lån til typen. Hver båd koster iøvrigt lidt over en halv million kroner. Også i udlandet har den nye skibstype vakt opmærksomhed, og konstruktøren har fået flere henvendelser både fra norske og svenske værfter og skibsredere.

Nu er Marshall-midlerne til bygning af småskibe imidlertid opbrugt, men forhåbentlig vil den danske stat se velvilligt på spørgsmålet, så der bliver mulighed for at give „Carolinerne“ en endnu større udbredelse til gavn for danske erhverv.

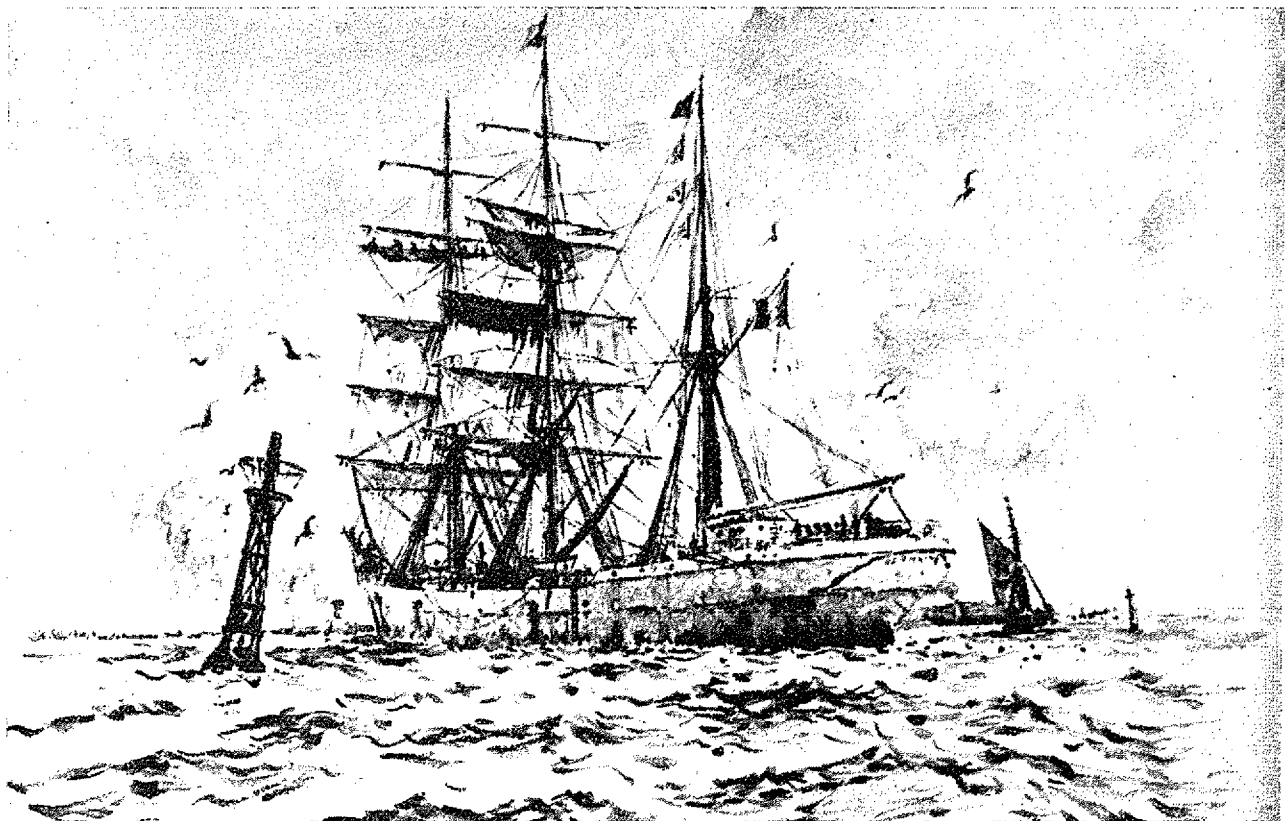
O. L.

## Halvklode-omfattende bugseringer

Rotterdam-havnens fang-arme tager meget lange bugseringer i sin favn. Af disse skal nævnes tre, der har fundet sted indenfor det sidste års tid: Rotterdam-

Djarkarta, Baltimore-Djarkarta og Genova-New York. Distance og tid var for de to førstnævnte henholdsvis 9600 miles i 65 dage og 1100 miles i 76 dage. For sidstnævnte er endda inkluderet et ophold i Suez. Den tredje nævnte bugsering udførtes af verdens stærkeste bugser-damper „Zwarte Zee“, der tilhører „L. Smit & Co's internationale Sleepdienst“ i Rotterdam. Bugseringen gjaldt en amerikansk damper, der efter grundstødning på afrikansk kyst var bleven stærkt beskadiget og derefter bugseret til Genova for midlertidig reparation. Det var ikke helt uden en vis frygt for risiko, at assurandørerne påtog sig det økonomiske ansvar for denne rejse over Atlanten. Men trods de mest ugunstige vejrforhold under rejsens sidste halvdel, hvor der var dage, hvor man faktisk ikke avancerede, nåede man New York i god behold. Derovre havde man fulgt bugseringen med spændt interesse, og efter ankomsten dertil fik denne verdens stærkeste bugserdamper mange prominente shipping-folks besøg.

C. Ø.



### Et billede til Frankrigs nye præsident

Frankrigs nye præsident, monsieur René Coty, har nær tilknytning til skibsfarten. Hans svigerfar, monsieur Ed Corblet, var en meget kendt skibsreder i Le Havre, og præsidenten selv var indtil for ganske nylig bestyrelsesmedlem i bjergnings- og bugsererselskabet „Les Abeilles“. Det kan derfor være af interesse at vise læserne en reproduktion af et maleri, som blev overrakt præsidenten af hans nevø, Max Corblet, i anledning af valget til Frankrigs overhovede.

Billedet viser den tre-mastede bark „Germaine“, der

blev opkaldt efter sin gudmoder, madame Coty, og som tilhørte hendes fars flåde. Det er malet af „Vikingen“s medarbejder, den kendte franske marinemaler Maurice R. Mélissent, hvis forsidebilleder vore læsere har haft lejlighed til at glæde sig over flere gange. Max Corblet, der overrakte billedet til sin onkel, præsidenten, er direktør for „Societe Courtage et de Consignation Maritime“ og har nær tilknytning til Danmark, da det nævnte selskab er agenter for ØK i Le Havre.

# Bådeoptog

Forfatter: Henning Henningsen.

Forlag: Ejnar Munksgaard.

Pris: Kr. 12.

I enkelte byer afholder man ved bestemte lejligheder stadig såkaldte „bådeoptog“, men i det store og hele synes skikken at uddø som så mange andre gamle og morsomme traditioner. Det er derfor en god ide af museumsinspektør Henning Henningsen, at han har skrevet en bog om emnet.

Bogen, der hedder „Bådeoptog i danske søkøbstæder og i udlandet“, er udkommet som et led i „Danmarks folkeminder“ og med støtte af Carlsbergfondet. Den er meget saglig med en mængde noter og kildefortegnelser, men alligevel har forfatteren forstået at gøre stoffet underholdende. Bogen er illustreret med mange morsomme billeder fra gammel og nyere tid. Bådeoptogene har naturligvis særlig tilknytning til søfarten og dens mænd, og gennem dem har søfolkene rent undtagelsesvis fået lov at gøre grin med borgermusikken i land. Henning Henningsen fortæller således om, hvordan lodhiveren som optogets muntreste og vittigste person tager lodskud under turen gennem byen. F. eks. kan han synges: „15 favne, ingen bund — men loddet lugter af hestepærer!“

Som regel rasles der penge ind til et eller andet godt formål, når et bådeoptog drager af sted. Hvis der et sted er særlig trængsel omkring båden og bøsserne, kan lodhiveren finde på at synges: „Her er god ankerbund, her putter folk noget i bøsserne“, og så gør „admiralen“ naturligvis holdt. Hvis en pengegave er særlig stor, lyder det: „100 favne og guldbund!“ — Nå, der vanker nu også andet end penge. Visse steder får „besætningen“ en dram, og så råber lodhiveren: „4 favne gammel rom!“

Læs denne interessante bog og send forfatteren nogle supplerende oplysninger, hvis De ligger inde med „stof“ fra Deres egen hjemstav. Skønt bogen svulmer af „facts“, gør den nemlig ikke krav på at være fuldt udtømmende.

—wig.

## Dagbog fra en Ostindiefart 1672-75

Handels og Søfartsmuseet på Kronborg og museumsinspektør Henning Henningsen har fået den gode ide at udgive en 280 år gammel dagbog fra skibet „Oldenborg“'s sidste rejse til Ostindien 1672-75. Dagbogen er ført af skibslægen Johan Petersen Cortemünde på tysk og opbevares på det Kgl. Bibliotek. Den kendes således kun af meget få mennesker, men nu har Henning Henningsen altså oversat den, bearbejdet den og forsynet den med en indledning og mange fyldige oplysninger om ting, der omtales i teksten.

Rejsen med „Oldenborg“ kom ganske uforudset til at vare næsten 4 år, og besætningen oplevede en mængde spændende ting, der ikke altid var lige hyggelige.

Af 154 ombordværende kom kun 25 tilbage. Resten døde undervejs. Tilmed stødte skibet på et rev i Sundastrædet på vejen hjem. Reparationen tog 4 måneder, og besætningen fik derfor rigelig lejlighed til at se sig om i land. Cortemünde fører os også på besøg til forskellige orientalske personligheder, og man får et glimrende indblik i den levemåde, Østens folk fulgte for så mange år siden.

Dagbogen er skrevet i et levende og sommetider meget frit sprog, som vil mere end nogens nutidens forvante læsere. Originalskriftet er forsynet med mange tegninger, der er udført af skibslægen selv. Mange af disse tegninger er gengivet i den moderne udgave. Nogle af dem er ret naive, men de er morsomme og giver et glimrende indtryk af livet om bord på de store Ostindien-sejlere.

Bogen kan med stort udbytte læses også af „landkrabber“, for som rejsebeskrivelse står den fuldt på højde med mange af nutidens.

Den interessante og underholdende dagbog er på 229 sider. Bogladepriisen er kr. 18, men medlemmer af „Handels- og Søfartsmuseets Venner“ får den for kr. 12. Snart kommer også museets store, værdifulde årbog, og den får medlemmerne som bekendt gratis. Disse ting og de mange andre fordele, som medlemmerne har, viser, at det er en vældig god ide at indmelde sig i selskabet „Handels- og Søfartsmuseets Venner“. Dagbogen er nummer 5 i rækken af museets søhistoriske skrifter.

—wig.

## „Stærkodder“

### var Danmarks første isbryder

Under omtalen af „Elbjørn“ i sidste nummer kom vi for skade at kalde Danmarks første isbryder for „Mjølner“. Dette skyldes en tanketorsk. Navnet skulle være „Stærkodder“, og både det opgivne byggeår, 1883, og dimensionerne passer for dette skib. „Mjølner“ så først dagens lys i 1890 og byggedes til statsbanerne i Helsingør efter Fr. Ortmans tegninger. Denne kæmpe er som bekendt „still going strong“ trods sine 64 år på agterspejlet. Vi har i de sidste uger kunnet læse i aviserne om dens kamp mod isen i Isefjorden, indtil den i midten af februar overgik til assistance for Helsingør-Hälsingborg-overfarten. „Mjølner“ blev moderniseret i 1943 og fik bl. a. nye kedler og en ekstra cylinder. Da isen til manges overraskelse begyndte at dække vore farvande i år, låntes skibet ud til Statens Istjeneste på den betingelse, at det blev leveret tilbage, når det begyndte at knibe ved indgangen til Sundet. „Thor“ var et søsterskib til „Mjølner“.

O. L.

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



## Engelske shipping-mænd med interesse for flyvning

I april i år vil der blive oprettet nye passager- og fragtruter mellem København, Stockholm og Oslos lufthavne på den ene side og lufthavnene i Newcastle, Manchester samt Glasgow på den anden side. Ruterne vil blive befløjet af maskiner fra Hunting-Clan Air Transport Limited. Dette selskab blev startet i 1946 af Hunting Aviation Group, der er et datterselskab af rederiet Hunting & Sons. Dette rederi er i dag Storbritanniens største tankrederi.

Luftfartselskabet startede meget beskedent og var dengang udelukkende baseret på charter-flyvninger. Men i 1953 gik det britiske rederi Clanc Line Steamers, der råder over en flåde på 60 skibe, ind som partner, hvorefter luftfartselskabet fik sit nuværende navn.

Hunting-Clan Air Transport Limited, bag hvilket der således står betydelige skibsfarts-interesser, har nu en luftflåde på ca. 15 maskiner af typerne Vickers Viking, Avro York og Douglas DC-3 (Dakota). Selskabet var det første privatejede luftrederi i verden, der bestilte de nye hyper-moderne Vickers Viscount turbo-propelmaskiner, som bl. a. har vundet berømmelse på BEA's Skandinavien-ruter.

Selskabet har planer om at indføre rene fragtruter i stor stil, og det er således interessant at se, hvordan skibs- og luftfart endnu en gang kan virke i et frugt-

bart samarbejde. Selskabets generalagenter her i Danmark er Thor Jørgensen A/S, der jo i forvejen bl. a. repræsenterer det skibsfart-beslægtede Fred. Olsens Flyselskab, Oslo.

## Fin dansk placering i Nordisk Verdensserie

Det blev ikke til nogen dansk førsteplads i den Nordiske Verdensserie i fodbold denne gang, men det var lige ved! De nordiske velfærdsråd for søfolk kan glæde sig over en meget stor deltagelse i turneringen. Ikke mindre end 600 nordiske skibe konkurrerede. Turneringen blev vundet af det norske skib „Black Falcon“; det svenske „Suecia“ og det norske „Torrens“ blev henholdsvis nr. 2 og 3. Det bedste danske skib, „Malacca“, der er kendt som „Østens skræk“, kom ganske vist først ind på syvendepladsen, men med ligeså mange points som nr. 1. At „Malacca“ alligevel kun blev nr. 7, skyldes, at skibets målaverage ikke var så fin som de foregående seks skibes. „Malacca“'s besætning scorede 27 mål i turneringen, og kun 4 mål gik i deres eget målnet, mens „Black Falcon“ scorede 65 mål mod 4. Konkurrencen mellem de bedst placerede har således været knivskarp, og det danske holds indsats er al ære værd. De ni første hold, og deriblandt „Malacca“, tabte ikke en eneste kamp.



# Den hånd -

som giver skibet navn  
som knuser flasken mod dets stav  
som borge skal for skibets lykke -

skal prydes af et  
prægtigt smykke

  
**A. DRAGSTED**  
AKTIESELSKAB  
KGL. HOF-JUVELERER OG HOF-GULDSMED  
established 1854

Bredgade 17. Copenhagen K. C. 5576

# Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. marts 1954



## 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  
 C. K. Hansen: A/S D/S Dannebrog  
 Rederiaktieselskabet Dantank  
 Rederiaktieselskabet Atalanta  
 D/S Progress A/S  
 D/S Myren  
 A/S Motortramp  
 A/S D/S. D. F. K  
 D/S Jutlandia A/S  
 A/S Jens Toft  
 D/S Dania A/S  
 A/S D/S Vendila  
 A/S D/S Heimdal  
 A/S D/S Orient  
 D/S Pacific A/S  
 D/S Hetland  
 A. 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 Phenix A/S  
 A/S Det Dansk Norske D/S  
 Chr. Berg  
 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

## M/s FJALLFOSS

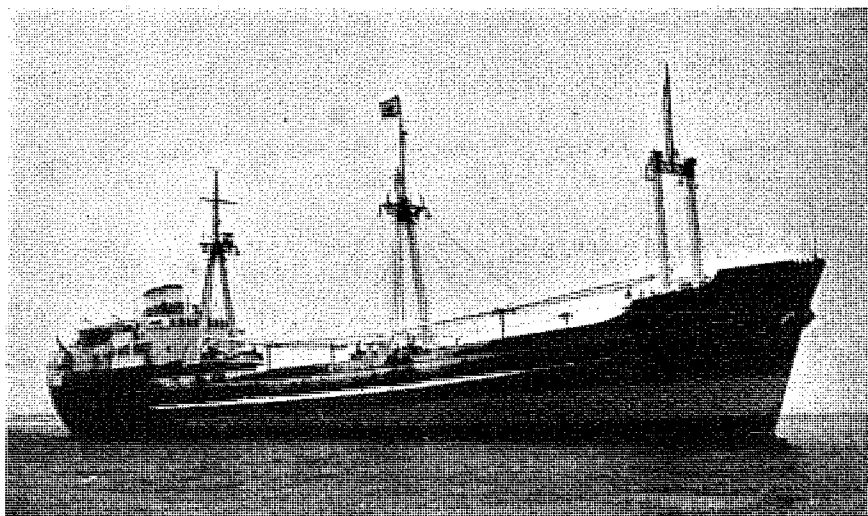
Den 10. februar 1954 afleveredes efter vellykket prøvetur i Sundet fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's skibsværft på Refshaleøen fragtmotorskibet „Fjallfoss“, værftets nybygning nr. 718, bygget til H/f Eimskipafjelag Islands, Reykjavik.

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.

Hoveddimensionerne er:



„Fjallfoss“ på prøvetur.

Længde mellem perpendikulærene .....	85,342 m
Bredde .....	13,106 m
Sidehøjde, øverste dæk („C“ dæk) .....	7,925 m
Sidehøjde, andet dæk („D“ dæk) .....	5,639 m
Dybgang til sommerlastlinie .....	5,353 m
Tilsvarende dødvægt .....	2.640 t
Lastrummenes kapacitet .....	4.880 m <sup>3</sup> grain
Fart .....	13,5 knob

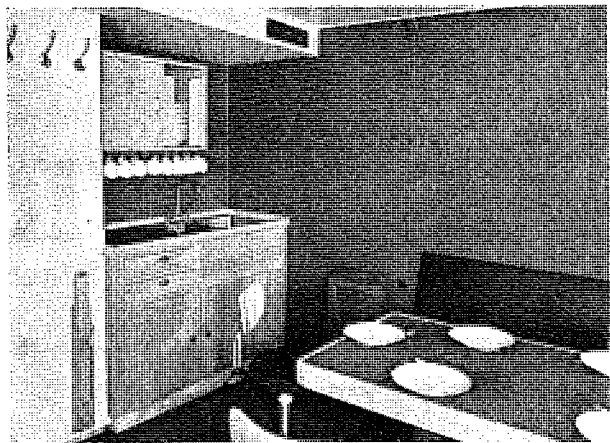


## G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR  
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS



Hjørne af mandskabsmesse.

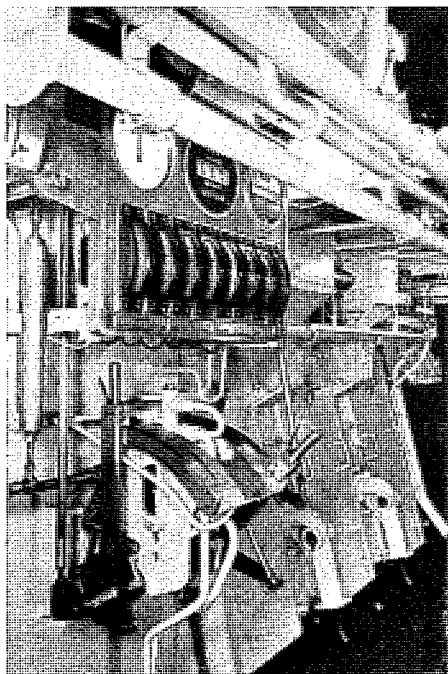
Skibet har to lastrum samt to mellemdækslastrum. Til hvert lastrum findes to luger, der dog kun er adskilt af en stærk bjælke, som er aftagelig, således at man kan danne een stor luge og derved være i stand til at laste lange stykgodsenheder. Lugerne på øverste dæk forsynes med ställugedæksler, åbne „ponton“ type, uden indbyrdes forbindelse.

Rigingen består af to bipodmaster samt et par lademaster med topmast forude på bak. Lugerne betjenes af ialt otte  $\frac{3}{5}$  tons bomme samt en 20 tons sværbom.

Bommene betjenes af otte 3 tons elektriske lossespil af Thomas B. Thriges fabrikat. Den elektrisk-hydrauliske styremaskine er af Svenborg Skibsværfts fabrikat.

Skibet er forsynet med to 7,6 m redningsbåde, hvoraf den ene er forsynet med motor, samt med en 3,8 m jolle og en aluminiums-redningsflåde.

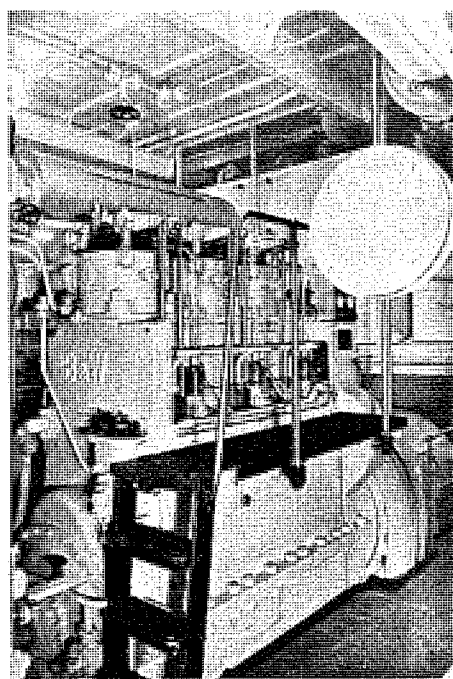
M/S „Fjallfoss“ er udstyret med de mest moderne navigationsmidler, bl. a. gyro og radar.



Manøvreplatform.

Apteringen, som er indrettet agter, er anbragt på følgende måde: På 2. dæk mandskabskamre, som alle er eenmandskamre. På øverste dæk er der kamre for mestre, elektriker og assistenter, messer for officerer og mandskab samt kabys. På hytte-dæk er indrettet kamre for kaptajn, styrmænd og hovmester, kammer for 2 passagerer, rygesalon samt hospital. Mandskabs- og officerskamre er malet i en grøn tonfarve med cremede lofter. Møblerne i mandskabskamre er af behandlet eg, medens de i officerskamre er udført i poleret mahogny. Officersmessen har de tre vægge udført i profilerede skodder, malet i røde og hvide farver, medens den fjerde væg er poleret nød. Rygesalon er i nøddetræ, med møbler af samme materiale.

Overalt i apteringen bliver der anvendt mekanisk ventilation og elektrisk opvarmning.



Hjælpe motorer.

Hovedmotoren er en B & W enkeltvirkende, totakts, sekscylindret trunk-dieselmotor med trykforstøvning, cylinderdiameter 500 mm, slaglængde 900 mm, i stand til at udvikle normalt 2750 i.h.k. svarende til ca. 2180 e.h.k. ved 180 omdrejninger pr. minut.

Hjælpe motorerne består af tre trecylindrede, firetakts trunkmotorer, type 325-MTH-40, hver direkte koblet til en dynamo på 120 kw ved 500 omdrejninger pr. minut. Endvidere en trecylindret dieselmotor, type 313-MTH-18, tilkoblet en dynamo på 18 kw ved 750 omdrejninger pr. minut.

AKTIESELSKABET  
**DET DANSK-FRANSKE-DAMPKIBSSELSKAB**  
 FREDERIKSGADE 17  
 KØBENHAVN K



„Inger Skou“ glider i vandet.

## M/S „INGER SKOU“

Torsdag den 21. januar 1954 søsattes fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Skibsværft på Refshaleøen fragtmotorskibet „Inger Skou“, nybygning nr. 715, kontraheret af et interessentskab bestående af Dampskibsselskabet Ove Skou A/S og Dampskibsselskabet af 1937 A/S, begge af København.

Skibet bygges til Lloyd's Register of Shipping's højeste klasse + 100.A.I. som åben shelterdækker med bak.

Hoveddata for M/S „Inger Skou“ er:

Længde mellem perpendikulærer .....	121,92 m
Største bredde på spant .....	17,22 m
Dybde til øverste dæk .....	10,82 m
Dybde til 2. dæk .....	8,23 m
Dybgang .....	7,47 m
Tilsvarende dødvægt .....	6850 ts
Lastrummenes kapacitet inkl. højtanke .....	ca. 12175 m <sup>3</sup>

Skibet får et moderne udseende med krydserhæk og fremfaldende stævn og forsynes med to bipodmaster, bipodlademast og en strømliniet skorsten.

Maskinrummet er midtskibs, og der er 3 lastrum foran og 2 lastrum agten for dette. Den agterste del af last 3 udgøres af 2 højtanke til transport af vegetabilsk olie. Ventilationen er en kombination af mekanisk og naturlig ventilation.

Der er ialt 5 luger, der betjenes af tolv 5 tons lossebomme. Desuden er der to sværvægtsbomme for 25 tons over henholdsvis 2. og 4. lugen.

Alle bomme betjenes af elektriske lossespil, der ligesom styremaskinen og ankerspillet er af Thomas B. Thriges fabrikat.

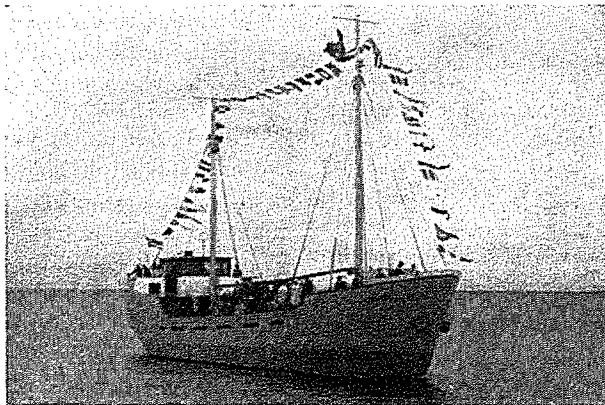
Skibet forsynes med to 8,84 m redningsbåde anbragt midtskibs samt en 5,5 m motorbåd og en 5,0 m jolle agter.

I huset midtskibs arrangeres aptering for 10 passagerer anbragt i 2 dobbelt- og 6 enkeltkamre. På både-

## A/S H. C. CHRISTENSENS STAALSKIBSVÆRFT

AF 1949

Nybygning  
Specialitet:  
Skibe indtil  
500 br. reg. ts.



Nybygn. nr. 50 m/s Caroline - 240 ts. dv. lastmotorskib

Reparation  
Bedding til  
200' længde  
ca. 500 ts.  
egenvægt

**Maskinarbejde, jernkonstruktioner, beholdere**

**MARSTAL**

Telefon MARSTAL 333

Telegram-adr.: STAALSKIBSVÆRFT

dækket desuden et dobbeltkammer for rederen. For officerer og mandskab bliver overalt enkeltkamre, idet dog skibsdrengene får dobbeltkamre.

De mest moderne navigationsmidler: radiopejler, radar, elektrisk log, radio med kortbølgesender etc. bliver installeret.

Hovedmaskineriet består af en enkeltvirkende otte-cylindret, totakts, krydshoved-dieselmotor af B & W type 874-VFT-140, udviklende 8700 ihk ved 125 omdr./min. indrettet for drift med tung olie. Farten på lastet prøvetur er 17 knob.

Hjælpemaskineriet består af tre femcylindrede, fire-takts, enkeltvirkende trunk dieselmotorer, type 525-MTH-40, der hver udvikler 300 e.h.k. ved 500 omdr./min. svarende til 200 kw ved 220 volt jævnstrøm, samt en to-cylindret, fire-takts, enkeltvirkende trunk motor, type 213-MTHK-18, der udvikler 20 e.h.k. ved 750 omdr./min., direkte koblet til en 12 kw 220 volt jævnstrømsdynamo og gennem friktionskobling koblet til en startluftkompressor.



Ved „Tiber“s søsætning. Tilvenstre gudmoderen, fru Magdalene Mathiesen, Oslo.

## M/S TIBER

Ved Kockums Varv i Malmö søsattes den 29. januar et 10.400 tons lastmotorskib „Tiber“ til Willh. Wilhelmsen, Oslo.

„Tiber“, som er helsvejst, har følgende hoveddimensioner:

Længde mellem perpendikulærerne ...	134,25 m
Største bredde på spant .....	19,54 m
Sidehøjde til hoveddæk .....	9,63 m
Sidehøjde til shelterdæk .....	13,08 m
Dybgang på fuld last .....	8,46 m

Fremdrivningsmaskineriet, som består af en ticylindret, enkeltvirkende, totakts Kockum-MAN dieselmotor, der yder 9.000 e.h.k. ved 115 omdrejninger pr. minut,

beregnes at give skibet en fart på 17,6 knob på fuldlastet prøvetur.

„Tiber“ er bygget til højeste klasse i Lloyd's Register som åben shelterdækker og har et lastrumfang på 18.350 m<sup>3</sup> grain for sædvanlig last. Desuden findes et lastkølerum på ca. 830 m<sup>3</sup>, som kan holdes på  $\pm 20^{\circ}$ .

Dåben forrettedes af fru Magdalene Mathiesen, Oslo.

## Norsk liniemotorskib

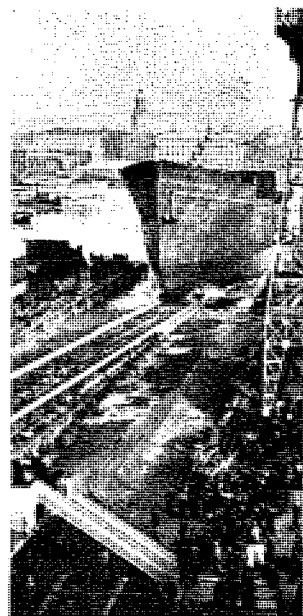
Fra Götaverken søsattes den 27. januar et liniemotorskib på 10.300 tons d.w., som er bestilt af Knut Knutsen O.A.S., Haugesund, og som af Mrs. Amy Senders fik navnet „Ellen Bakke“.

Det nye skib er bygget som lukket shelterdækker og er med sin lastekapacitet på 10.300 tons betydelig større end de skibe på ca. 8.500 tons d.w., som værftet tidligere har bygget til Knutsenkongernen.

Skibet er bygget til Lloyd's Registers højeste klasse med følgende hoveddimensioner:

Længde overalt .....	154,5 m
Største bredde på spant .....	19,4 m
Sidehøjde til shelterdæk .....	12,6 m
Sidehøjde til hoveddæk .....	9,4 m
Middeldybgang på sommerfribord .....	8,7 m

Skibets lastrum har en kubik på 18.400 m<sup>3</sup> grain, hvoraf 3.100 m<sup>3</sup> er kølelast, fordelt på seks lastrum. I et af kølerummene kan der holdes en temperatur på minus 20° selv i tropiske farvande, medens der i tre af de øvrige kan holdes minus 15° og i de resterende to minus 0,5°.



„Ellen Bakke“ søsattes

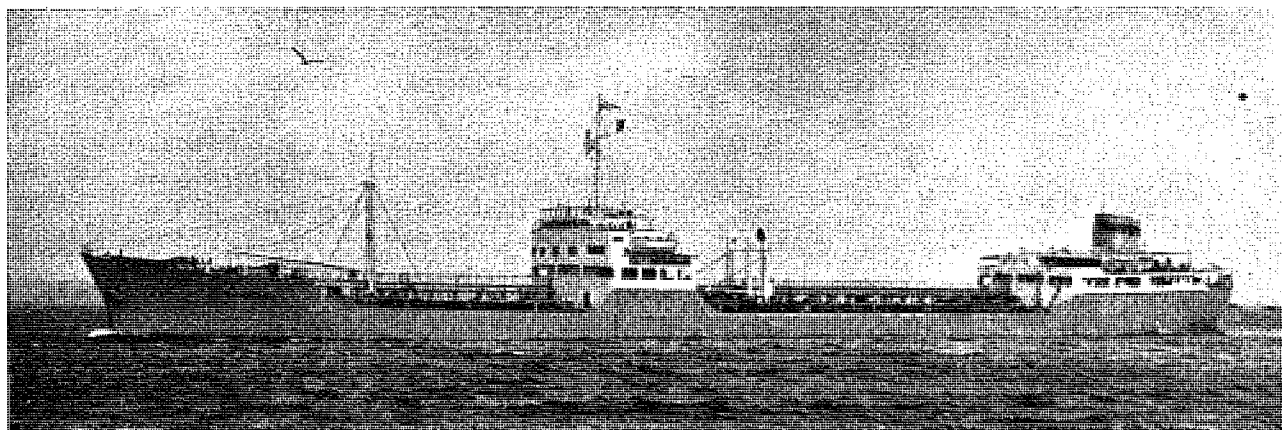


Fra venstre: Dir. K. E. Jacobsen, fru O. A. Knutsen, Mrs. Amy Senders, skibsreder O. A. Knutsen og minister Bjorn Prytz.

Nybygningen skal forsynes med ikke mindre end 22 bomme med fra 5 til 25 tons løfteevne og får desuden to tretøns dækskraner.

Skibet får en elegant passageraptering med plads til 12 passagerer. Mandskabsapteringen bliver også første klasses og kommer til at ligge midtskibs.

„Ellen Bakke“ er kontraheret for 17 knops fart på fuld last og får en hovedmotor, som er en svejst nicylindret, totakts, enkeltvirkende Götaverkenmotor med en cylinderdiameter på 760 mm og med 500 mm slaglængde. Ved 112 omdrejninger pr. minut udvikler den 10.000 i.h.k.



„Munkedal“ på prøvetur.

## M/T MUNKEDAL

Fra Götaverken blev den 21. januar afleveret tankmotorskibet „Munkedal“, som værftet har bygget til Munkedals AB, Munkedal.

Skibet som hører til Götaverkens nye 17.000 tons

serie, er bygget til højeste klasse i Lloyd's Register som helsvejst, langskibs spantet skib med korrugerede skodder, har følgende hoveddimensioner:

Længde overalt .....	167,7 m
Største bredde på spant .....	20,1 m
Sidehøjde .....	12,0 m
Middeldybgang på sommerfribord .....	9,2 m

Hovedmotoren er en svejst, nicylindret, totakts, enkeltvirkende dieselmotor af Götaverkens konstruktion og fabrikat, der ved 112 omdrejninger pr. minut yder 8.300 i.h.k. Hjælpmotorerne er ligeledes af Götaverkens konstruktion og fremstilling.

### Søsætning fra Götaverken

Den 9. februar søsattes fra Götaverken atter et tankmotorskib på 17.600 tons d.w., som er bestilt af Rederiaktiebolaget Kungsoil, Kungsbacka. Fru Rosamaj Lénberg gav det nye skib navnet „Pan Gothia“.

Skibet er af værftets 17.000 tons serie, som vi gentagne gange har omtalt udførligt i „Vikingen“.



**INTERNATIONAL MESSE**

FORUM · KØBENHAVN · 1954

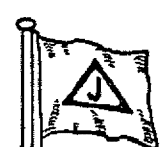
**VAREMESSE**

2.—11. April

bl. a. kan nævnes:

Konfektion	Symaskiner
Plasticvarer	Skønhedspræparater
Møbler	Ure
Butiksinventar	Modevarer
Køkkenudstyr	Textilvarer
Vaskemaskiner	Keramik
	Fødevarer





**Dampskibsselskabet**

**JUTLANDIA**

JENS TOFT

**Ny Toldbodgade 5**

TELF. \*8192



Ved søsætningen af „Faunus“. Tilvenstre gudmoderen, fru Bo Sörman Zandén sammen med direktør B. Ryding.

## Søsætning fra Uddevallavarvet

Den 6. februar søsattes til Rederi AB Troiltank, Göteborg, fra Uddevallavarvet et motortankskib, som af fru Bo Sörman Zandén fik navnet „Faunus“.

Skibet er bygget til højeste klasse i Lloyd's Register og er helsvejst og forsynet med to gennemgående langskibs skodder. Såvel de langskibs som de tværskibs skodder er korrugerede.

Hoveddimensionerne er følgende:

Længde overalt .....	130,6 m
Største bredde på spant .....	17,1 m
Sidehøjde .....	9,8 m
Dybgang .....	7,9 m
Dødvægt .....	8500 tons
Tankkapacitet .....	10.200 m <sup>3</sup>
Rumfang af tørlastrum .....	1.114 m <sup>3</sup>

Skibet bliver forsynet med en totakts, enkeltvirkende dieselmotor af Götaverkens type og Uddevallavarvets fremstilling. Den udvikler 5400 a.h.k. ved 112 omdrejninger pr. minut og arbejder direkte på skruesakslen. De seks cylindre har en diameter på 760 mm og slaglængden er 1500 mm. Den indrettes for drift med kedelolie. Den kontraherede fart på fuld last er 15 knob.

To dieselgeneratorer på hver 165 kw og en dampdrevne generator på 80 kw sørger for den nødvendige elektriske energi.

I to oliepumperum installeres ialt fire vertikale compound-lastoliepumper, hver med en kapacitet på 350 tons vand i timen.

Til spuling af tankene skal installeres Butterworth-anlæg.

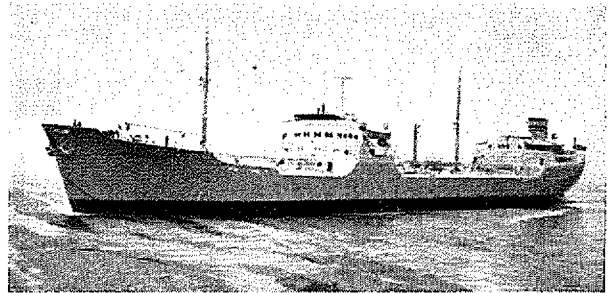
Skibet udrustes specielt til transport af smøreolie og får i denne anledning betydeligt flere varmespiraler end de almindelige tankskibe.

## M/T VARANGER

Den 10. februar afleveredes fra Kockums værft i Malmö tankmotorskibet „Varanger“ til Westfal-Larsen og Co. A/S, Bergen.

„Varanger“, som er af værftets 16.000 tons type, er bygget helsvejst til Det Norske Veritas højeste klasse for tankskibe med hytte, bro og bak samt ti midtskibs og ti sidetanke, som med en kofferdam er delt i to fra hverandre adskilte dele.

Foruden lastolietankene, som har et rumfang på ca. 22.000 m<sup>3</sup>, findes foran for dem et tørlastrum på 680 m<sup>3</sup>.



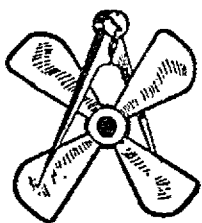
„Varanger“ på prøvetur.

„Varanger“ har følgende hoveddimensioner:

Længde overalt .....	162,5 m
Længde mellem perpendikulererne ....	153,4 m
Største bredde på spant .....	19,2 m
Sidehøjde .....	11,7 m
Dybgående på sommerfribord .....	9,1 m
Dødvægt .....	15.610 tons

Fremdrivningsmaskineriet består af en syvcylindret, totakts, enkeltvirkende Kockum-MAN dieselmotor, som med ca. 6.300 a.h.k. ved 115 omdrejninger pr. minut beregnes at give skibet en fart på 14,75 knob på fuld last.

I et midskibs pumperum findes tre lastoliepumper, hver med en kapacitet på ca. 390 m<sup>3</sup> vand i timen, således at skibet kan losses på godt et døgn.



## 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

Til drift af spil, ankerspil og lastoliepumper samt til opvarmning af lastolien findes i maskinrummet to olie-fyrede dampkedler med en sammenlagt hedeblade på 560 m<sup>2</sup> samt en udstødsgaskedel på 110 m<sup>2</sup>. Apterin-gen er dampopvarmet.

I maskinrummet er også installeret tre dieseldrevne vekselstrømsgeneratorer, hver med en effekt på 235 kva, samt en dampdrevne generator på 95 kva.

## M/S LE NORVEGIEN III

AB Norrköping Varv och Verkstad afleverede den 5. februar til Den Norske Amerikalinje A/S, Oslo, motorskibet „Le Norvegien III“.

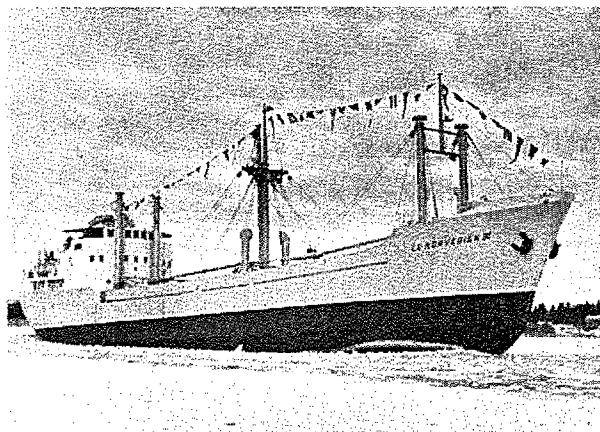
Skibet er en lukket shelterdækker med maskine og overbygning agter. Det er bygget til Det Norske Veritas højeste klasse uden isforstærkning. Til trods herfor klarede skibet sig udmærket på prøveturen til Oxelö-sund, hvor isforholdene var vanskelige.

Skroget er helsvejst, medens overbygningen er svejst og nittet.

Dimensionerne er følgende:

Længde mellem perpendikulærene .....	65,5 m
Største bredde på spant .....	10,6 m
Sidehøjde til hoveddæk .....	4,2 m
Lastekapacitet, grain .....	2440 m <sup>3</sup>
Dødvægt .....	1710 tons

Fremdrivningsmaskineriet er en NOHAB totakts, en-



„Le Norvegien III“ på prøvetur.

keltvirkende trunk-dieselmotor, type ML-6 på 900 e.h.k. ved 250 omdrejninger pr. minut. Skibets fart er 10,8 knob på fuld last.

Hjælpemaskineriet består af to Mc Laren dieselmotorer, type M8, på 176 h.k. ved 1000 omdrejninger pr. minut, direkte koblede til 50 kw generatorer, fabrikat Scott. Desuden findes et havneaggregat på 18 kw af Garbe-Lahmeyers fabrikat. Atlas-Werke har leveret den hydrauliske styremaskine. Skibet er forsynet med Simrad ekkolod, Aga radiopejler og radioanlæg af Standard fabrikat.

Redningsbådene er leveret af Norsk Flyindustri og er på bådedækket placerede i davider fra Lorentzen og Wettre.

På bådedækket er monteret et solsejl af aluminium, da skibet er bestemt for rederiets østafrikalinie.

Værftet har nu lagt kølen til sin næste nybygning, et 2000 tons shelterdækket køleskib til Skips A/S Danmotor, Oslo.

## Nyt dieselmotor-fragtskib til D/S Vendila

Fredag den 19. februar 1954 søsattes et dieselmotor-fragtskib, som A/S Dampskibsselskabet Vendila har under bygning ved Helsingør Skibsværft.

Skibets hoveddimensioner er:

Længde mellem p. p. ....	93,0 m
Bredde på spant .....	14,2 m
Sidehøjde til hoveddæk .....	6,5 m
Dybgang .....	2,8 m
Bæreevne .....	4000 ts. d.w.

Maskineriet består af en totakts, enkeltvirkende krydshovedmotor af Helsingør Skibsværfts fabrikat, type B & W 650-VTBF-110 med supercharge udviklen-de ca. 3400 hk ved ca. 160 omdr./min., som skal give skibet en fart af ca. 14 knob. Desuden er installeret tre firetakts hjælpemotorer.

Skibet bygges til British Lloyds' højeste klasse.

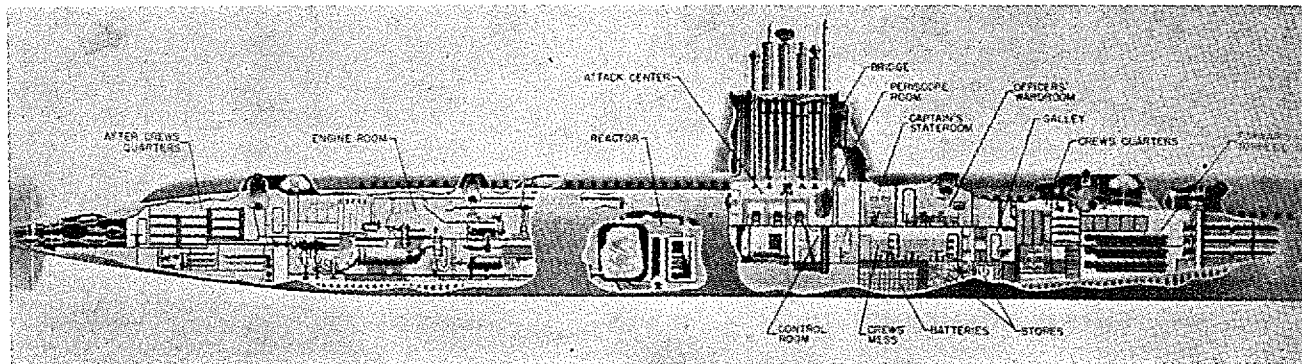
Søsætningen blev overværet af repræsentanter for rederiet og værftet. Skibet fik navnet „Abelone Vendila“.

**Vi holder  
os til**



**ESBJERG TOV**





En tegners opfattelse af undervandsbåden „Nautilus“.

## Den atomdrevne undervandsbåd, Nautilus

United States Navy har nu den første atomdrevne undervandsbåd i vandet. Stabelafløbningen skete under stor opmærksomhed fra alle jordens lande fra Electric Boat Company, Groton Conn. Søsætningen foretoges af mrs. Dwight Eisenhower, præsidentens frue. Billedet viser en tegners opfattelse af bådens indretning.

Den har en længde overalt på 97,5 m og et deplacement på 2500 tons i overfladen og 3180 tons neddykket. Den får installeret en termisk reaktor med vandkøling og får neddykket en fart på 20 knob.

„Nautilus“ som forsynes med Westinghouse maskiner, blev køllagt i juni 1952, og det er anslået, at udgiften vil blive 40.000.000 dollars, hvoraf maskineriet alene koster de 25.000.000 dollars.

Endnu en atomdrevne undervandsbåd, „Sea Wolf“, er givet i ordre til det samme værft, men forsynes med

andet maskineri fra General Electric Company. Dette maskineri beskrives som en mellem-reaktor med køling af flydende metal. Den vil koste 32.700.000 dollars foruden maskineriet.

### BASSE & CO.

D/S Hotland A/S - D/S Pacific A/S  
A. H. Basse Rederi A/S  
Rederiet Bien A/S

Amallegade 33, København  
Telf. Minerva ★3232  
Telegramadresser:  
Dampvetland, Steam Pacific  
Fjernskriver: no. 2250

### Sparekassen for Kjøbenhavn og Omegn Forvaltningsafdelingen

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

Hovedkontoret, Niels Hemmingsensgade 24  
Telefon Central 1542



Har Delæst „Sejl og Motor“

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



**C. K. HANSEN**  
Grundlagt 1856

★

**Skibsreder og skibsmægler**

Agent for regelmæssige linier  
Befragtning · Klarering · Spedition  
Haveri-, assurance- og l. A. T. A. agent  
for passagerer og fragt.

★

15 moderne skibe — 105.000 ts. d. w.

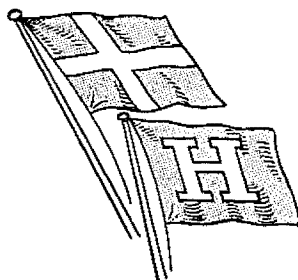
★

Korresponderende reder for:

**DANNEBROG**

AMALIEGADE 35 · KØBENHAVN K

Telefon: Central 72 (18 linier) · Rigs 13 (2 linier)  
Telegramadr.: „HANSEN“ · Telex: Nr. 2501 & 2502



**MARTIN CARL**  
AKTIESELSKABET  
DAMPSKIBSELSKABET „HEIMDAL“

Telegr.: MARTINO  
KØBENHAVN Ø, DANMARK



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

**“MYREN”**

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
Telegram-Adresse: “Holmsild”  
Amaliegade 36



**A/s Em. Z. Svitzers Bjergnings Entreprise**

Grundlagt 1833  
KØBENHAVN

**C. CLAUSEN**



**DAMPSKIBSREDERI A/s**  
HAMMERENSGADE 4 · KØBENHAVN

**Marius Nielsen & Søn**

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København

★

Telegr.-Adr. „Mariuson“ Telefon Central 12057

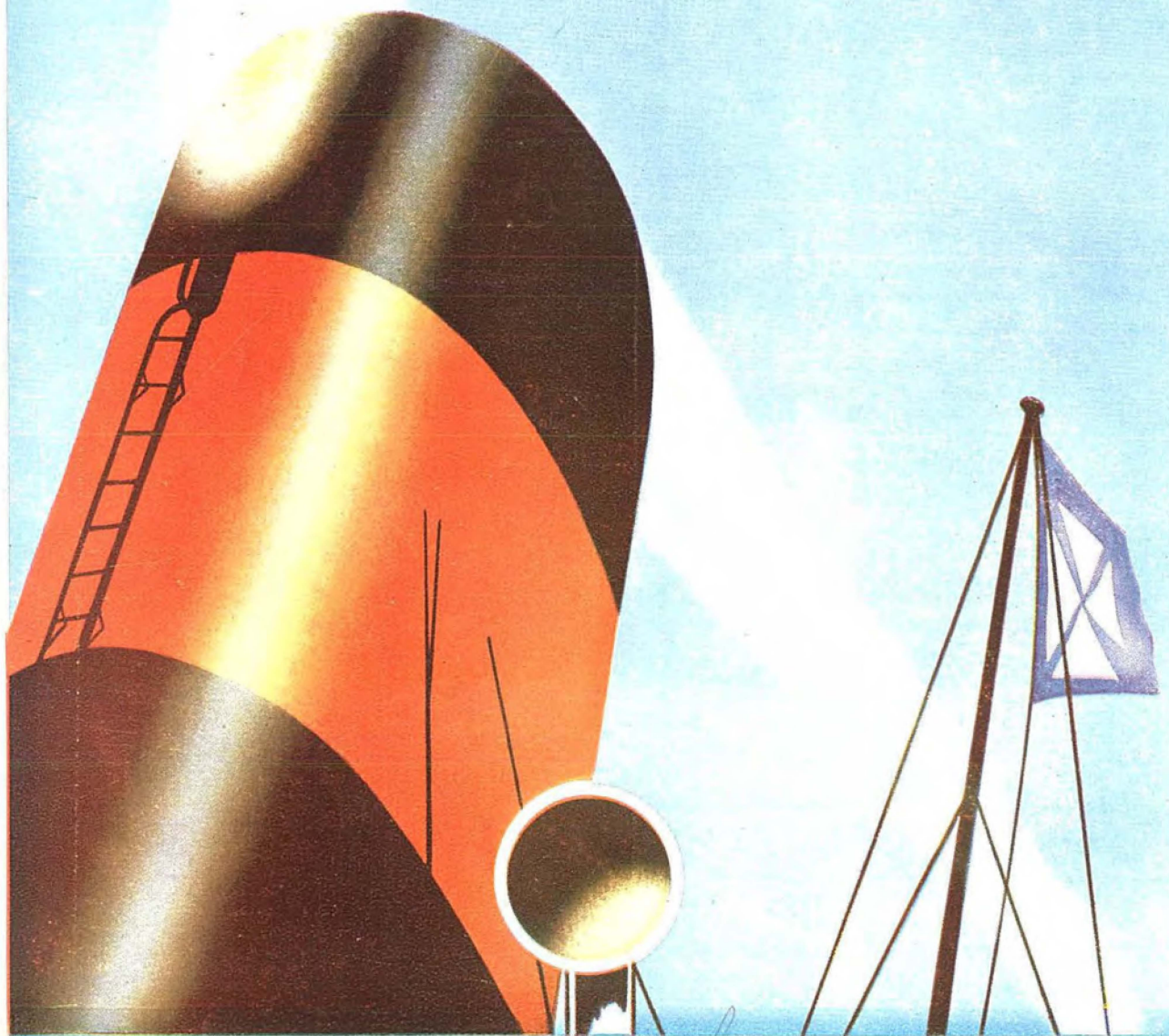


KGL. HOFMØBELFABRIKANT  
**G. B. HANSENS ETABL.**

**BREDGADE 32**  
København K.

Central 386 — 11,386 — 11,585

**DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB**  
AKTIESELSKAB





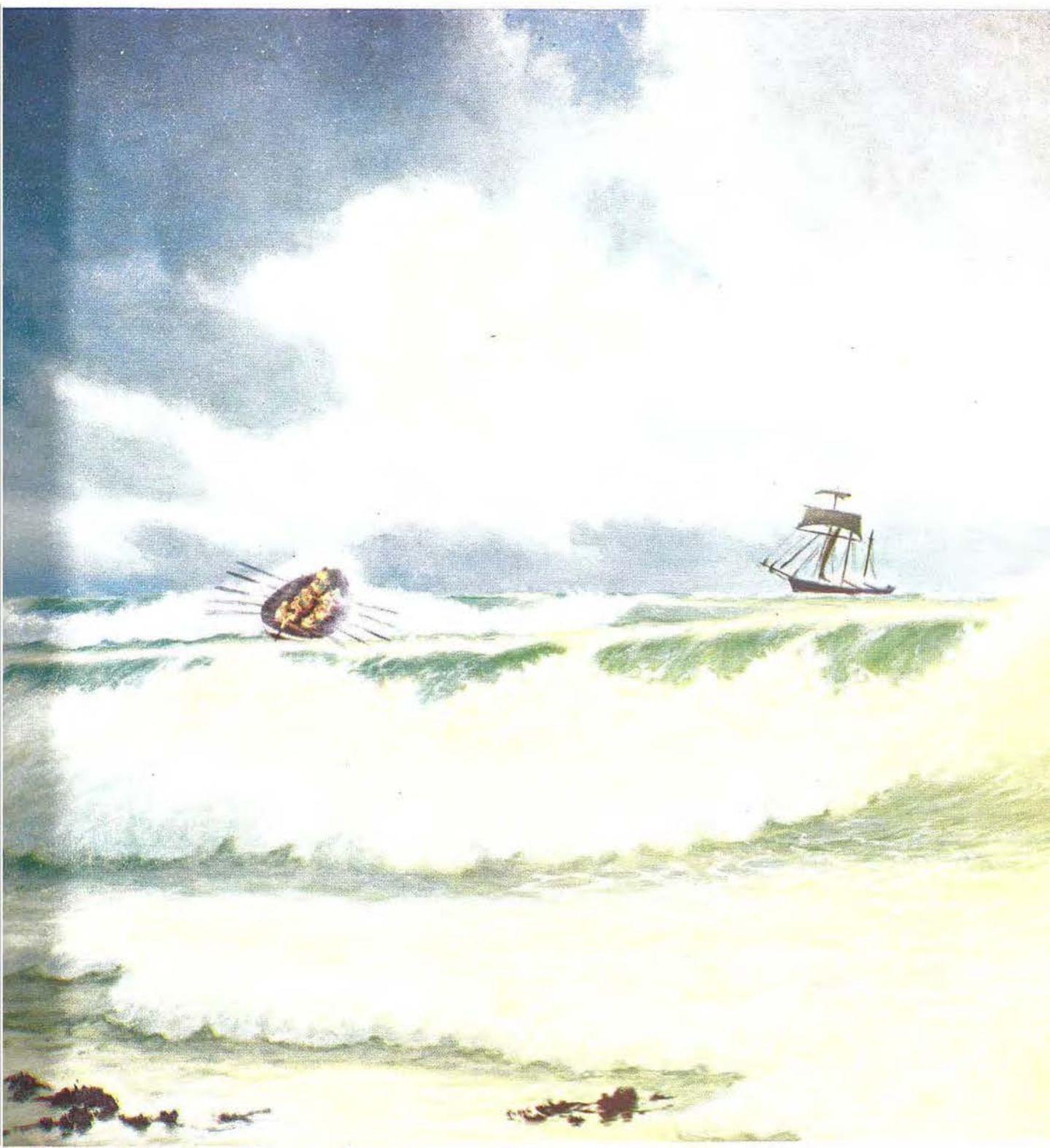
# VIKINGEN

: 1,50  
1. april

På vej til strandingen

Maleri af O. W. DAHLSTRØM

1954 - nr. 4  
31. årgang



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

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

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

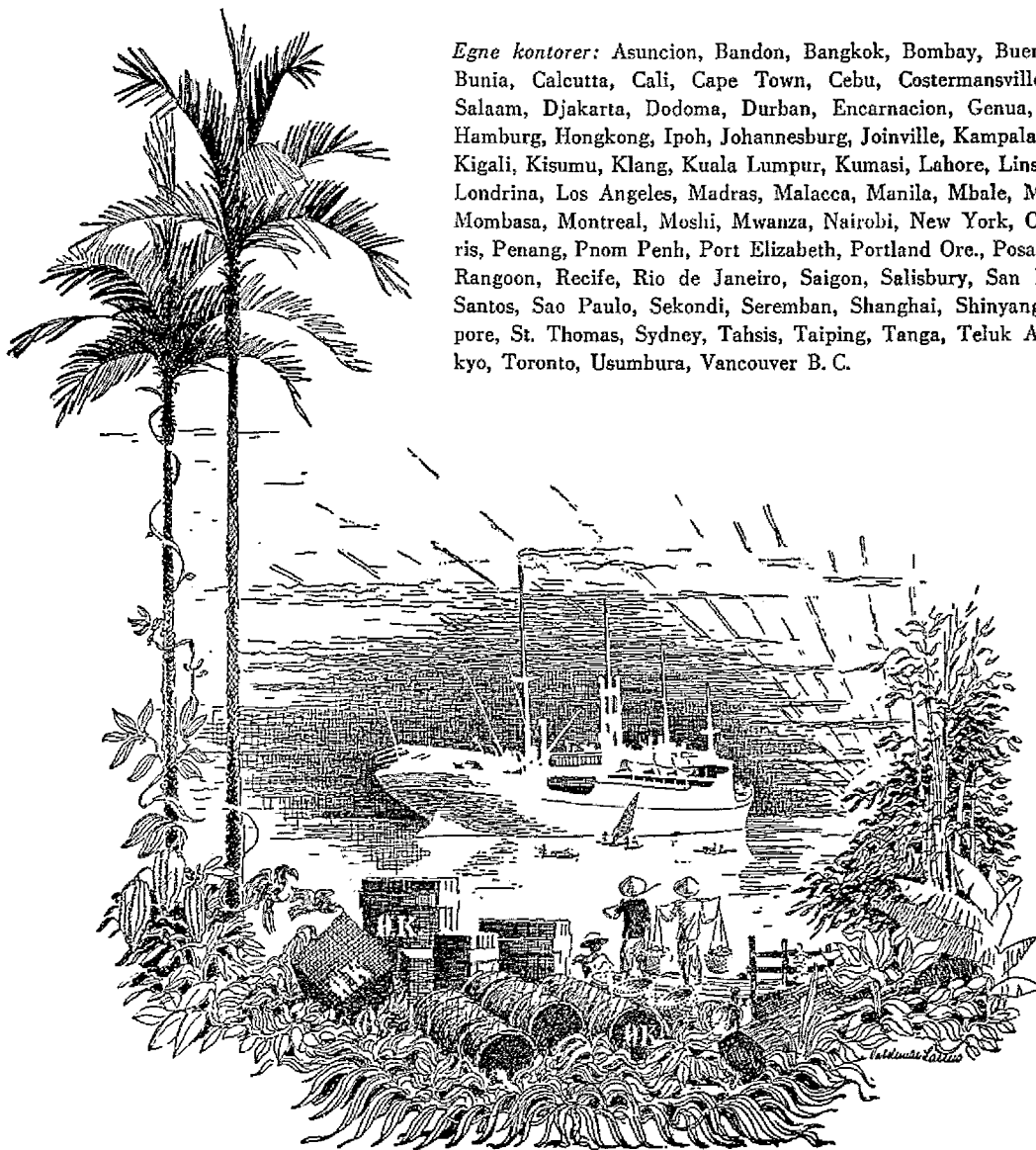
# AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI KØBENHAVN

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 ILLUSTRERERE MAGASIN

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

## 25 år i selskab med Danmarks søfarts-minder

Direktør KLEM fra Kronborg jubilerer

Man skulle tro, at 25 års arbejde på et museum måtte gøre sin mand grundigt „støvet“! I dag, den 1. april, kan museumsdirektør Knud Klem fejre sit 25 års jubilæum ved Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg, men ham er der bestemt ikke noget støvet ved. Knud Klem er typen på den moderne museumsmand, der bestræber sig for at gøre sine samlinger levende, interessante og fængslende, og man kan nok sige, at hans bestræbelser er lykkedes.

Samlingerne på Kronborg udgør uden tvivl verdens skønnest beliggende søfartsmuseum. Det er netop beligheden og hensynet til den gamle borgs fredhellighed, der har gjort det så vanskeligt at arrangere en moderne opstilling af samlingens mange værdifulde klenodier. Men ingen kan påstå, at Klem, trods det museums-mæssigt gode resultat har forstyrret idyllen på Kronborg.

Knud Klem er kun 53 år og kom som 28-årig til museet. Straks efter hans tiltræden på Kronborg døde museets stifter og leder, museumsdirektør Lund, og Handels- og Søfartsmuseet fik derfor i Klem en ny, meget ung leder. Sin museums-mæssige uddannelse fik Klem på Nationalmuseet, hvor han i seks år arbejdede på den forhistoriske afdeling. Som arkæolog var han med til mange udgravninger rundt om i landet, og for at få suppleret sin uddannelse gjorde han i en kort periode i 1928 tjeneste på Københavns Bymuseum.



Museumsdirektør Knud Klem.

Straks efter sin tiltræden på Kronborg fik Klem den store opgave at finde frem til en tidssvarende inddeling af samlingerne. Der skete nemlig det, at museet fik en væsentlig lokaleudvidelse, der krævede en betydelig omlægning. Samlingerne blev omlagt fuldstændigt, næsten som de er i dag. Dog skete der en ombygning i 1930'erne, der bl. a. havde til følge, at museet fik indgang et andet sted og derfor måtte omlægges påny.

Under den sidste krig blev en mængde af museets mest værdifulde genstande evakueret til forskellige steder i Nordsjælland, fordi man var bange for, at de skulle lide skade ved eventuelle krigshandlinger. Alligevel var museet åbent under det meste af krigen. Til sidst skred tyskerne dog til fuldstændig lukning af slottet, og kun en kustode og direktøren selv fik daglig adgang til samlingerne, men i realiteten havde hele personalet alligevel deres daglige gang på museet. Tyskerne var ude efter museets lokaler, som de ville bruge som kaserne, men det lykkedes dem kun at beslaglægge museets kontor, der derfor blev overført til Knud Klems hjem, hvor alle museumsfolkene sad og arbejdede hver dag. Da man endelig fik kontoret tilbage, var det frygteligt ramponeret.

I begyndelsen af krigen indskrænkede staten sin økonomiske støtte til museet, og da det jo er de sidste penge, der tæller og betyder noget, realiserede Klem en gammel plan om at stifte et venneskab

for museet. Venneselskabet skulle have en bred medlemskreds med et kontingent, der var væsentligt lavere end det, der gælder for andre lignende vennelseskaber. Men samtidig skulle selskabet betyde en økonomisk støtte for museets arbejde. Det lykkedes virkelig at få en meget bred medlemskreds, der består af søfartsinteresserede fra alle samfundslag. Der er både særdeles velhavende medlemmer og jævne lønarbejdere i dette selskab, som i dag tæller ca. 1200 medlemmer. En trediedel af medlemmerne er bosiddende i Helsingør, og denne kendsgerning viser tilfulde, at man i den gamle sundby er glad for museet.

For at holde medlemmernes interesse fangen udgav man en årbog, som man lægger megen vægt på. Årbogen er et af Knud Klems hjertebørn. Den indeholder historiske artikler af stor værdi, og udstyret er pænt. Bogen er museets ansigt udad til.

De 25 år i museets tjeneste har ikke gjort Knud Klem træt. Han er mere veloplagt end nogensinde og har store planer for fremtiden. I anledning af jubilæet har vi haft en lille samtale med ham og bedt ham fortælle lidt om disse planer og sine ønsker for museet.

„Hvilken del af museets samlinger har Deres største kærlighed?“ spørger vi.

„Jeg beskæftiger mig selv med 1700-tallets samlin-

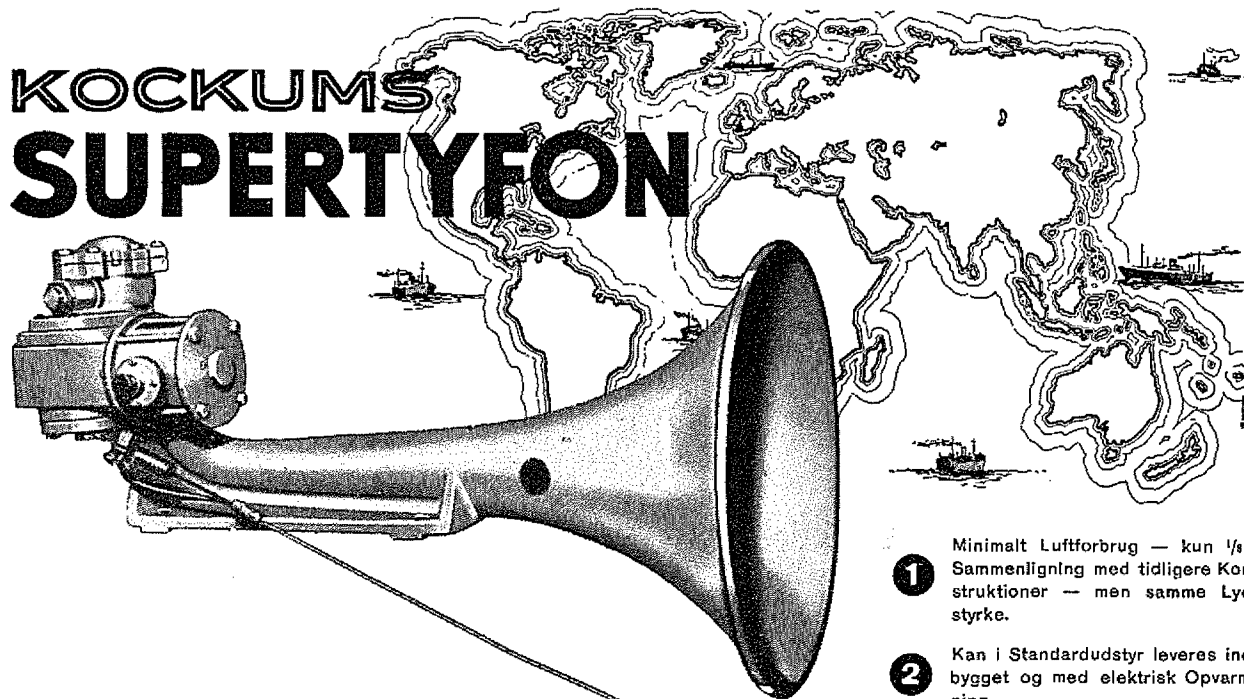
ger og synes, at samlingen vedrørende Asiatisk Kompagni og den florissante periode er museets fineste. Også vor samling af nautiske instrumenter, af hvilke mange er blevet skænket os af kaptajn Sølvér, er meget fin. Endvidere har museet en fortrinlig samling af gamle søkort.

Efter 21 års arbejde i Helsingørs kommunalstyre forlader jeg nu dette for helt at hellige mig søhistoriske studier, og det kan i den forbindelse bl. a. nævnes, at jeg for tiden samler materiale til en bog om skibsbygningen i 1700-tallet,“ siger Knud Klem.

„Sker der noget nyt på museet i nær fremtid?“

„Ja, evakueringen af museets genstande under krigens forårsagede bl. a., at vi bagefter måtte foretage endnu en omstilling. Denne opstilling, siger pædagoger, er i pædagogisk henseende fortrinlig. Sådanne udtalelser er vi selvfølgelig glade for, da det jo netop er noget sådant, vi har tilstræbt. Men omstillingen er ikke endeligt færdig, idet vi har foretaget den i etaper. Imidlertid er vi nu ved at forberede afslutningen på denne nyopstilling. Den moderne afdeling er, som museets gæster sikkert har lagt mærke til, opstillet for sig og er et led i nyopstillingen.

Her i foråret skal vi forhandle om en udvidelse af museets lokaliteter, og det er da mit store ønske, at



Grundlagt 1840

Tusindvis af  
SUPERTYFONER  
Installeret paa alle Slags Skibe

- 1 Minimalt Luftforbrug — kun 1/8 i Sammenligning med tidligere Konstruktioner — men samme Lydstyrke.
- 2 Kan i Standardudstyr leveres indbygget og med elektrisk Opvarmning.
- 3 Haandmanøvreret, elektrisk eller automatisk.

**KOCKUMS**  
MEKANISKA VERKSTADS AB • MALMÖ • SWEDEN

Repræsentant i Danmark:

SCAND. STEEL & SHIPPING AGENCY — AMALIEGADE 16, KØBENHAVN

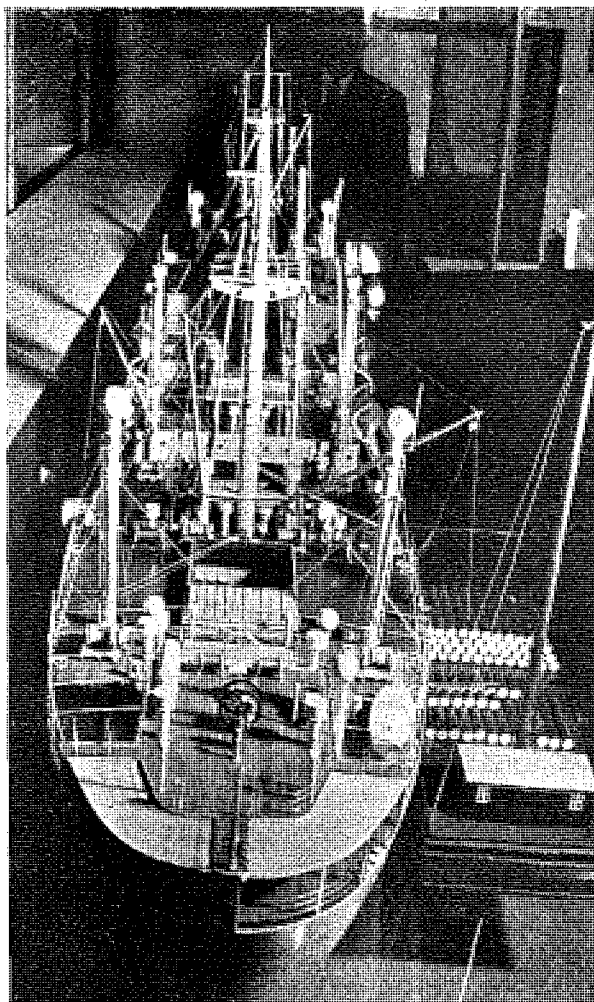
denne udvidelse bliver en realitet, så der bl. a. bliver mulighed for en bedre opstilling af samlingen vedrørende skibsbygning. Vi vil gerne have den delt i to afdelinger, nemlig en for træskibsbygning og en for stålskibsbygning.“

„Det er jo ikke alle museets mange genstande, man ser, når man besøger samlingerne?“

„Nej, en betydelig del er opmagasineret, og faktisk har vi meget dårlige opmagasinerings-muligheder for disse værdifulde genstande. Alt kan jo ikke opstilles, hvis man vil opfylde kravet om overskuelighed, men det er mit håb, at vi kan få så god magasinplads, at vi med genstandene fra magasinerne, bl. a. med en hel del af model-materialet, kan lave en permanent studiesamling. Det er også mit ønske, at vi kan få et lokale til skiftende udstillinger, hvilket vil gøre museet endnu mere levende. Men den slags behøves der penge til!“

„Hensynet til Kronborg Slots historiske karakter har vel på en vis måde været en hemsko for museet, selv om man jo næppe kan tænke sig en bedre ramme om et søhistorisk museum?“

„Ja, på en vis måde. Der er jo så mange forhold, man skal tage hensyn til. Men det lykkedes da at få indlagt varme i bygningen, uden at vi forstyrrede arkitekturen. I de lange, mørke vintermåneder kan det være svært at studere genstandene og de vedføjede tekster indgående på grund af visse lysvanskeligheder. Kronborg er jo ikke netop bygget til museumsbrug! Jeg har dog med glæde noteret mig, at der er blevet indlagt lys i Frederiksborg Slotskirke, og mener, at der er mulighed



En af museets sidste nyerhvervelser, en model af m/s „Chastine Mærsk“ med lægter langs siden. Modellen er en gave fra rederiet A. P. Møller.

# ALUMINIUM



A K T I E S E L S K A B E T

## ALUMETA

TREKRONERGADE 92, KBHVN. VALBY, VA 8800

for at få det samme på vort museum. Det vil kunne lade sig gøre uden yderligere fare for brand og uden at forstyrre arkitekturen.“

„Museets samlinger udvides jo stadig?“

„Ja, dels indkøber vi jo selv til stadighed en del materiale, men folk ude i landet er også flinke til at hjælpe os. Dog ligger der rundt omkring flere store samlinger af gamle skibsbilleder, som måske bliver tilintetgjort den dag, deres ejere dør. Sådanne samlinger burde testamenteres Handels- og Søfartsmuseet for ikke at gå til grunde. Det kan måske nok ærgre en del givere, at de ting, som netop de har skænket os, ikke bliver vist offentligt frem. Men dels er det jo mit ønske at få en tilgængelig studiesamling, dels er også de mange genstande, som ikke udstilles, at meget stor værdi for forskningen. Også fra museets venneskab modtager vi gaver. En af de sidste var en model af Danmarks første fyrskib. Vore rederier forærer også nu og da museet modeller. Fornylig fik vi således en meget stor model af A. P. Møllers nye motorskib „Chastine Mærsk“, og en anden model af et stort tankskib fra dette rederi er under arbejde som en gave fra skibsreder A. P. Møller til museet.“



„Selv kongefamilien har jo vist museet meget stor interesse?“

„Ja, vi har ved forskellige lejligheder haft besøg både af kongen og dronningen samt af arveprins Knud og arveprinsesse Caroline Mathilde. Som man vil huske, skænkede kong Frederik for nogle år siden museet en model af skoleskibet „Danmark.“

„De har selvfølgelig et jubilæums-ønske, direktør Klem?“

„Ja, jeg har været heldig i sin tid at få en dejlig opgave udleveret, og jeg har været henrykt for mit arbejde deroppe på Kronborg. Jeg har jo en stab af medarbejdere, som med liv og interesse går op i deres arbejde, og som jeg har et fortrinligt samarbejde med. Jeg har set venneskabet vokse sig større og større, og antallet af besøgende på museet ligger nu omkring 75.000 om året, hvilket også er en meget stor stigning. Alligevel har jeg nogle såkaldte „jubilæums-ønsker“. Først og fremmest håber jeg på en fornuftig udvidelse og dernæst på en forbedret økonomi for museet. Både staten, Helsingørs bystyre og mange private har ydet økonomisk støtte gennem årene. Denne støtte skulle gerne vedblive og helst vokse,“ siger Knud Klem.

Lykønskningerne vil sikkert strømme til direktør Klem i dag og i de nærmeste dage. Også De kan på en nem måde hjælpe med til at opfylde et af Knud Klems jubilæums-ønsker, det om den forbedrede økonomi. Det kan simpelt hen gøres ved, at De indmelder Dem i museets venneskab. Minimumskontingentet er kun 10 kroner om året eller 100 kroner een gang for alle. Hvis De allerede er medlem, kan De støtte museet ved at skaffe endnu et medlem. En styrkelse af museets venneskab vil være den bedste jubilæumsgave for direktør Klem.

*Otto Ludvig.*

## Ø.K.s flåde vokser stadig

Det Østasiatiske Kompagni har udsendt årsberetningen for 1953, der var dets 57. driftsår.

Trods konkurrencen på Østen-farten har kompagniet i 1943 sikret sig en tilfredsstillende ladningstilgang, skønt faldet i fragtraterne fortsat præger skibsfartens indtægter.

Ø.K. fik i årets løb leveret fire nye skibe, nemlig m/s „Pasadena“ fra Deutsche Werft i Hamborg, m/s „Songkhla“ og m/s „Samoa“ fra Burmeister & Wain samt m/s „Sibonga“ fra Naskov Skibsværft. Disse skibe er indsat på kompagniets ruter sammen med „Erria“, der har gennemgået en ombygning. „Jutlan-

dia“, der jo har afsluttet sin tjeneste som hospitalsskib, vil være tilbageført til sin oprindelige skikkelse i løbet af første del af indeværende år.

Ved udgangen af 1953 androg kompagniets flåde 34 enheder med en samlet lasteevne af 344.712 tons. Flådens gennemsnitsalder var 11 og 8 år for henholdsvis motorskibe og turbineskibe. Den bogførte værdi var henholdsvis kr. 345,61 og 161,61 pr. ton d. w.

Under bygning og i ordre hos Naskov Skibsværft og B. & W. var på samme tid fem skibe på tilsammen ca. 50.000 tons d. w.

Ø.K. har med Frihavns-Aktieselskabet afsluttet et lejemaal for et areal ved 10-meter bassinet, hvor to pak-huse og et kontor nu er under opførelse. Det gamle, traditionsrige kontor på Hovedvej i Frihavnen samt pakhuset på midtermolen vil derefter blive afhændet til Frihavnselskabet.

Det Østasiatiske Kompagni, der arbejder i alle fem verdensdele, beskæftiger sig jo ikke med skibsfart alene, og også i de øvrige afdelinger kunne der spores fremgang.

—wig.

## Det var „Raupo“

I forrige nummer bragte vi et helsidesbillede af et portmalet sejlskib og spurgte læserne, om de kunne genkende det. Kaptajn Bom fra Navigationsdirektoratet var som sædvanlig hurtigt på færde og kunne meddele, at dets navn var „Raupo“. Skibet blev bygget i 1876 i Kingshorn til Stuart i London under navnet „Peru“. Senere solgtes det til J. J. Craig i Oakland, New Zealand og fik navnet „Louise Craig“. Under den første verdenskrig solgtes det påny og omdøbtes til „Raupo“. Dets nye reder var Scales Ltd., Wellington. Det gjorde flere hurtige rejser, bl. a. tilbagelagde det vejen fra Oakland til San Francisco på 31 dage! „Raupo“ var på 683 tons gross og havde en længde af 182 feet. Skibet blev solgt som hulk til Littletown, New Zealand, i 1922, hvor kaptajn Bom mener at have set det i begyndelsen af trediveerne.

## Den hedder „Madeleine“

På modstående side ses et billede af den franske 4-mastede stål-bark „Madeleine“. Dette skib var bygget i Nantes i 1895 til Bordes & Fils, Paris, med Hjemsted i Dunkerque. „Madeleine“, der meldtes tabt den 6. november 1912, var på 2892 tons gross.

## Moderne UNIFORMSHUER

*Guld- og Sølvgaloner  
Guld- og Sølvbroderede Kranser  
Emailløflag · Emaillablemer  
Uniformsknapper*



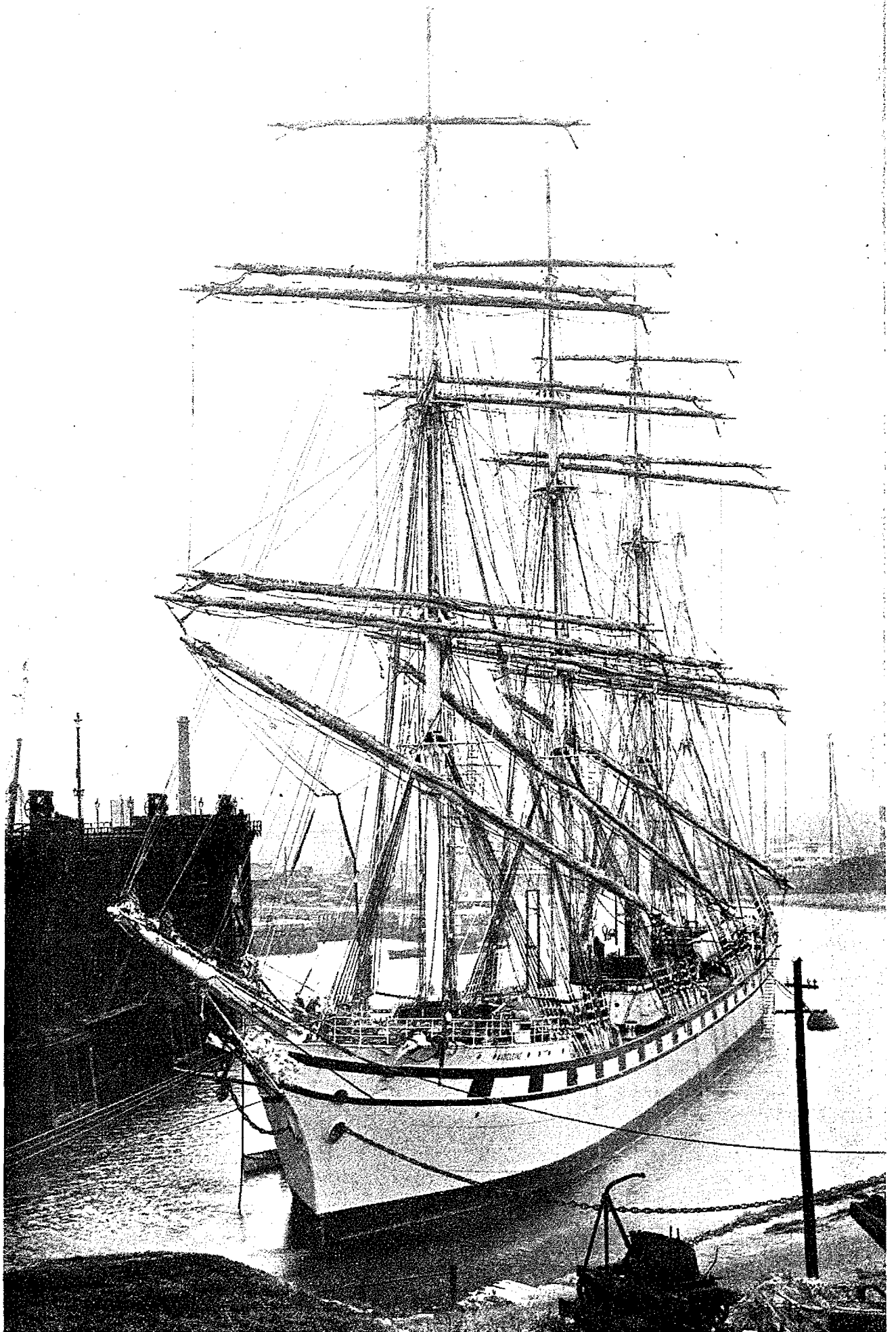
**C.L. SEIFERT A/S**

**KGL. HOF-GULDTRÆKKER**  
ST. REGNEGADE 12-16 · TELF. C. 297

*Danmarks ældste Guldtrækkeri*

**D/s SOLNÆS A/s**

CHR. ANDERSEN  
Østerbrogade 6  
Telf. TriA 3301 - 3302  
Telegram: „SOLNESHIP“



## Aktieselskabet Dampskibsselskabet „Svendborg“ fylder 50

Aktieselskabet Dampskibsselskabet Svendborg, der var den første begyndelse til A. P. Møllers virksomhed, kan den 16. april i år fejre 50 års jubilæum.

Skibsreder A. P. Møller, der er ud af gammel Rømøslægt, og hvis far var skibsfører, interesserede sig tidligt for skibsfart. Efter læreårene hos købmand I. N. Bonnesen i Sorø tog han til udlandet, hvor han i en årrække var ansat ved forskellige shipping-kontorer. I 1904 kom A. P. Møller tilbage til Danmark og fik ansættelse som befragter hos C. K. Hansen. Skønt han dengang kun var 27 år, havde han planer om selv at drive skib, hvilket han betingede sig tilladelse til ved ansættelsen hos C. K. Hansen.

A. P. Møller selv og hans far, skibsfører P. Mærsk Møller, havde sparet lidt midler op, og det lykkedes dem desuden at interessere andre for starten af et nyt rederi. På et møde i Svendborg den 16. april 1904 stiftedes derefter Dampskibsselskabet Svendborg med en aktiekapital på kr. 150.000. Begyndelsen blev gjort med indkøb af en damper på 2200 tons d.w., som i 1902 var bygget i Sunderland. Skibet fik navnet S/S „Svendborg“.

A. P. Møller fortsatte nogle år endnu hos C. K. Hansen, og faderen var korresponderende reder for Dampskibsselskabet Svendborg, indtil han døde i 1927.

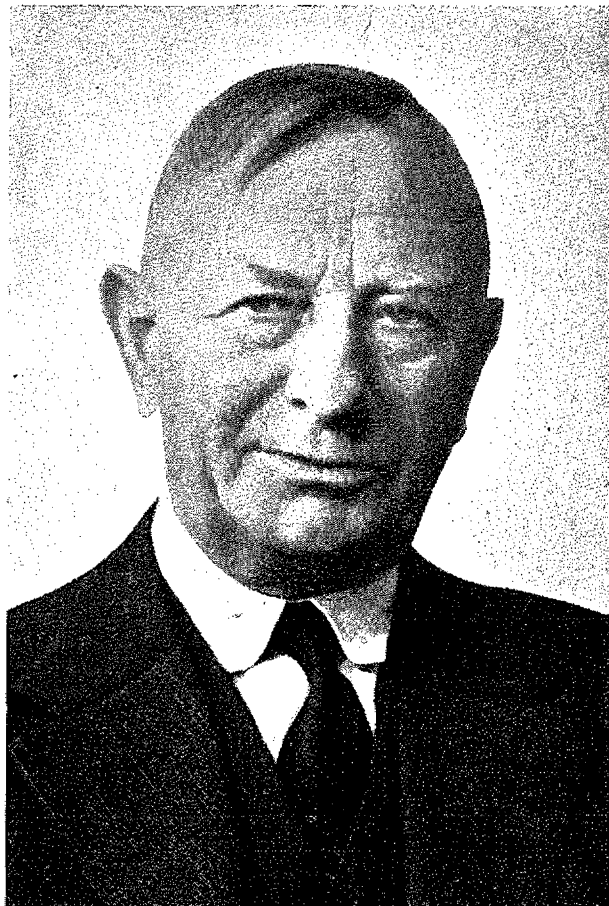
To år efter sin start fik rederiet skib nummer to. Det var den nybyggede 2250 tons d.w. damper S/S „Peter Mærsk“, som var blevet bestilt fra et hollandsk værft. I april 1908 solgtes rederiets første skib S/S „Svendborg“. I stedet for S/S „Svendborg“ leveredes i 1908 en søsterbåd til S/S „Peter Mærsk“, S/S „Anna Mærsk“ fra samme hollandske værft. Inden den første verdenskrig brød ud, købte rederiet endnu en ny og to ældre dampere, efter at S/S „Anna Mærsk“ i januar 1911 var strandet ved Windau for atter at blive hævet og repareret.

I 1912 fratrådte A. P. Møller hos C. K. Hansen, og samme år stiftedes Dampskibsselskabet af 1912.

Indtil 1914 havde A. P. Møllers rederier hovedsageligt beskæftiget sig med sejlads på Østersø- og Nordøhavnene, men nu sendte man også skibene længere væk. Rederierne udvidedes stadig med nye skibe og kom heldigt gennem krigen, hvorunder kun mistedes to skibe.

Efter krigen fulgte en nedgangsperiode for skibsfarten, men herr A. P. Møller var forudseende og udvidede stadig. I 1928 lagde han grunden til Danmarks største tankskibsflåde og samtidig begyndtes rederiets første linie under navnet „Mærsk Line“.

Men så kom en ny krig, under hvilken de fleste af A. P. Møllers skibe sejlede under allieret flag. Ved krigens slutning var hans flåde skrumpet ind til 15 skibe på tilsammen ca. 75.000 tons d.w. Seks skibe tilkøbtes fra USA, og siden har A. P. Møller gennemført et stort byggeprogram. I dag tæller Dampskibsselskabet Svendborgs flåde 7 skibe på tilsammen 32.000 tons d.w.,



Skibsreder A. P. Møller.

og sammen med Dampskibsselskabet af 1912 ejes yderligere 41 skibe. Når hertil lægges de skibe, som alene ejes af Dampskibsselskabet af 1912, er den samlede flåde 59 skibe på tilsammen ca. 625.000 tons d.w. De fleste af skibene er motorskibe. Der er i denne flåde kun fire dampskibe tilbage, nemlig S/S „Effie Mærsk“, S/S „Hans Mærsk“, S/S „Gunvor Mærsk“ og S/S „Lica Mærsk“. Resten er motorskibe, dels fragtskibe, dels tankskibe.

Dampskibsselskabet Svendborg er medejer af en række virksomheder, hvoriblandt skal fremhæves Odense Staalskibsværft, som A. P. Møller startede i 1917/18, Moller Steamship Co. Inc., i New York, A/S Tangenyika Planting Co. Ltd., Motorfabriken Bukh A/S, Kalundborg, og det nyoprettede Mærsk Raffinaderi ved det gamle søfort „Prøvestenen“ ved København.

### *Sejltiden på Odense havn kan nedbringes.*

Borgmester Werner i Odense har fremsat en plan om at foretage en udretning af Odense Kanal, så sejltiden nedbringes og trafikken på havnen derved stiger.

### *Nu får Danmark sin prøvetank.*

På et møde i folketingets Marshall-udvalg bevilgedes der den 16. marts 4,7 millioner kroner til en model-prøvetank for dansk skibsbygning.

# Akvavitten med Ækvator-smag!

Af CARL ØSTEN

For skibs-kaptajner, der provianterer i norsk havn, eller søfolk i det hele taget, som har været i Norge, vil den akvavit, der kaldes for „Linje-Akvavit“, verdens mærkeligste, sandsynligvis ikke være helt ukendt. Den sælges under de to kendte mærker „Jørgen B. Lysholm“ og „Løyten“, hvilke navne ses på flaskernes farvestrålende etiketter, som desuden viser rader af udstillings-medaljer, fustager, skib under sejl med mere.

Når denne akvavit kan betegnes som verdens mærkeligste, er det af den grund, at den under en periode af sin lagring, og før den bliver flasket, gør en rejse ombord i en eller anden „Wilhelmsen“-båd fra Oslo til Australien og retur, hvilket tager ca. 6 måneder, og hvorved den altså passerer Ækvator-linjen. Deraf navnet. Vil konsumenten af disse linje-akvavitter vide nærmere om deres data, kan han på etiketternes bagside læse sig til, med hvilket skib rejsen er foretaget samt hvornår.

Men, hvorfor dette tilsyneladende lidt tossede påfund med at sende alkohol til søs på denne måde? Fordi akvavitten gennem sin stadige skvulpen i fustagerne tilligemed påvirkningen af de forskellige havs salte sø-lufte skal få en endnu mere tiltrækkende aroma og pikant smag, hævdes der, hvortil kommer den sensation og originalitet, som ligger i selve Ækvator-passagen. Alene dette forhold er nok til at imponere i hvert fald amerikanere! Forresten vel også os andre! For norsk foretagsomhed gælder det tillige som et led i den nationale handels-ære at fortsætte med fremstillingen af linje-akvavitten, eftersom den bunder i en gammel tradition, der har sine rødder i fortiden, i den helt gamle sejskibs-tid, uden at man dog kan tidfæste dens opkomst til et bestemt århundrede. Man kender heller ikke den egentlige årsag til dens „opfindelse“, men højst sandsynligt er denne gjort derved, at en eller anden skipper fra sejskibs-romantikens tid, hvor et skib kunne være borte fra sit hjemland i 1 eller 2 år, ved sin hjemkomst har haft noget brændevin tilbage på tønden, som viste sig at smage bedre end den nye, han kunne købe i land. Og ud fra dette enkelte tilfælde har hans opdagelse så spredt sig som ringene ved et stenkast i vand til andre norske skibs-kaptajner, der således ved at medtage brændevin på deres rejser ud og hjem kom til at skabe en tradition, som i den nyere tid er blevet

systematiseret indenfor en fabriktions og handels rammer. Selvom „Linje-Akvavitten“ i vore dage hverken er 1 eller 2 år på søen eller gør rejsen med et sejskib, men tilbringer sin tid om bord i moderne hurtiggående både, så appellerer det stadig til nordmændenes fantasi at drikke akvavit, som har været ude på en halv verdens-rejse. Hertil kommer så den værsts stolthed, som bunder i et veldækket bord med „Linje-Akvavit“-flaskernes prangende etiketter, der vidner om indholdets mærkelige tilblivelses-historie.

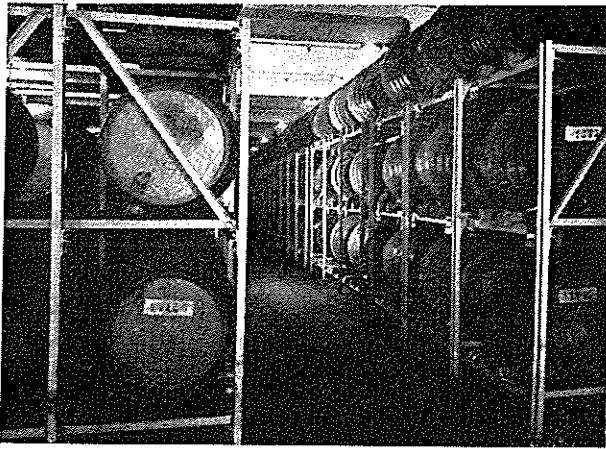
I sin eksistens gennem tiderne er næppe noget parti „Linje-Akvavit“ kommet ud for en så omtumlet rejse som det, der befandt sig på søen, da tyskerne okkuperede Norge i 1940. På det tidspunkt var der ialt afskibet 5 ladninger, fordelt på samme antal skibe. Kun en af dem faldt i tyskernes hænder, i Bordeaux, hvor den efter at være losset fra den norske båd lå oplagret for videre transport. Ladning nr. 2 nåede i god behold ind til Göteborg og de resterende 3 til England, blandt hvilke den ene ombord i Wilhelmsens „Tai Yin“ nåede London i vinteren 1940-41 og den anden ombord i „Toulouse“ Liverpool, hvor det told-pakhus, i hvilket den var blevet oplagret, bombedes. Hvilken katastrofe! Foranlediget heraf skrev det kendte „Evening Standard“ den 14/6 1941: „Nordmændene her i England har været ude for en sand bombnings-ulykke, idet 26.000 flasker med den bedste norske akvavit vides at være oplagret i et pakhus. For fordelingen af denne kostbare skat var der dannet en komité, som havde foreslået, at 10.000 flasker skulle gives til den norske hær og flåde, andre 10.000 til den norske kofjardi-flåde og de resterende 6.000 til forskellige norske administrative regerings-kontorer. Men, medens de tilsynsførende overvejede sagen, faldt en bombe på pakhuset. Så nu er der ikke een flaskes indhold tilbage.“

Bladet havde imidlertid foregribet begivenhedernes gang, idet det ved oprydning 14 dage senere viste sig, at hele ladningen som beliggende i kælderen var intact. Selvom tønderne flød i vand, havde dette forhold ikke forringet indholdets kvalitet.

Den tredje ladning, som landedes i Bristol i maj 1942, har sikkert rekord for omtumlet tilværelse i hele alkoholens historie. Med M/S „Tudor“ var den afskibet fra Oslo december 1939 og ankom via Cape



Etiket fra en flaske „dobbelt linje-akvavit“.



*Man bliver ligefrem beruset ved at se alle disse ankre med akvavit, der ligger parat til en Ækvator-rejse!*

Town til Melbourne i februar 1940. Herfra gik skibet til Port Said, hvor akvavitten oplagredes, og hvor den blev udsat for efterfølgende bombe-angreb. I november 1941 transporteredes den til Suez, hvorfra den en måneds tid senere med M/S „Troja“ afgik til Freemantle. Endelig blev den i februar 1942 sendt med M/S „Tijuca“ via Cape Town og Freetown til Bristol, hvortil den altså nåede uden at have været udsat for bombing eller angreb fra tyske krigsfartøjer, omend den i sin første tilværelse havde været med i slaget om Ægypten og slag i den australske sø. Under sin tid-og sted-lange rejse havde indenfor „Linje-Akvavitten“ tilmed sat en rekord, idet den som havende passeret linjen 4 gange, var blevet til „Dobbelt-Linje-akvavit“. Da den endelig kunne flaskes i Bristol, blev det med etiketter, som fortalte om hele dens skæbne fra Oslo til Bristol, der spændte over ca. 2½ år. Og indenfor etiket-verdenen har disse etiketter sikkert sat rekord, hvad ord-rigdom angår!

Som bekendt er alt salg i Norge af vin og alkohol monopoliseret i „A/S Vinmonopolet“, der har sit hovedsæde i Oslo. Så det er altså dette selskab, der fremstiller og forhandler de nævnte linje-akvavitter, iøvrigt de eneste af slagsen. Selskabet er et stats-monopol, hvis aktier udelukkende ejes af staten.

„Er de enkelte processer i akvavit-fremstillingen en fabriktions-hemmelighed,“ spørger vi monopolets salgskchef, herr Bj. Grøntvedt.

„I det store og hele ikke,“ lyder hans svar. „For at kunne producere en akvavit af høj kvalitet må følgende fremgangs-måde iagttages: Spritten dertil må være godt rensat, vandet godt og blødt, ligesom den kommen, der tilsættes, må være af den rigtige sort såvel som de øvrige krydderier, der indgår i fabrikationen, og sidst men ikke mindst må lagringen foregå i gode egetræs-tønder og i velegnede omgivelser. Når norsk akvavit har opnået succes som salgs-vare ude i verden, skyldes det blandt andet også dens flerårige modning på tønderne. Af egetræs-tønder til lagringen anvender vi fortrinsvis — det har lang erfaring lært os — tønder, i

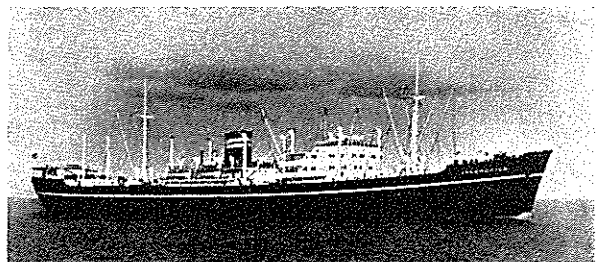
hvilke der før har været sherry, dels fordi deres træ er af en særlig slags, og dels fordi deres vedvarende aroma af sherry influerer på akvavitten under lagringen, ja, man kan vist sige, at denne forbindelse netop harmonerer med karakteren af den meste akvavit. Man skal dog passe på, at Sherry-aromaen ikke bliver udpræget mærkbar i det færdige produkt, og for at undgå dette foretrækker vi at benytte sådanne sherry-tønder, som en gang har været benyttede til akvavit, i hvert fald til „Lysholm-typen“, hvorimod „Løiten-typen“, der er robust, uden skade kan lagres på nylig tømte sherry-tønder.

Ekstrakt-udtagningen af de forskellige frø og krydderier, der i almindelighed foregår ved destillation, er noget af en kunst og kræver både påpasselighed og erfaring, hvis hver enheds aromatiske egenskab skal kunne bevares i helheds-produktet. I de medvirkende vegetabiliske bestanddele indeholdes visse æteriske olier, som er meget følsomme overfor enhver forandring i en påbegyndt destillations-proces. Imidlertid er en sådan destillations mål ikke at isolere disse æteriske olier, idet dette er sket ved en tidligere proces, men derimod at få disse olier til at gøre sig mærkbare i akvavitten gennem deres andre formålstjenlige egenskaber. Ved destilleringen fjernes desuden de ikke ønskede, øvrige substanser. Såvel plante-ekstraheringerne som deres blanding med spritten foregår i nøje overensstemmelse med de recepter, som vi har arvet fra de gamle destillerier. Og i det til lagring færdige produkt skulle så nu findes alle de fine, aromatiske ejendommeligheder, med hvilke naturen har udstyret planterne.

Hvornår akvavit blev lavet for første gang her i Norge, ved ingen. Kun, at det var før den tid, hvor Jørgen B. Lysholm for godt hundrede år siden startede sit destilleri, der blot i en større skala fortsatte den akvavit-fremstilling, som tusinder af små destillatører havde fundet frem til i deres anstrengelser for at forbedre produktets smag ved tilsætning af den aromatiske kommen,“ slutter herr Grøntvedt.

Til denne norske national-drik såvel som til den danske „rød Aalborg“ knytter der sig det beklagelsesværdige salgs-forhold, at i begge broder-lande hæver særlige stats-afgifter hver af disse importerede drikke op på et meget stort pris-niveau, altså „Linje-Akvavit“ i Danmark og „rød Aalborg“ i Norge!

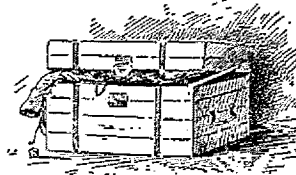
*Carl Østen.*



*M/S „Thermopylæ“, et af de mange Wilhelmsen-skibe, som sørger for, at snapsen bliver „linje-akvavit“.*

# ... fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



## Russere i Danmarks flåde!

Mange udenlandske søofficerer, bl. a. siamesiske prinser, er i tidens løb blevet uddannet i det danske søværn. Der har også tjent russere i flåden. I 1711 blev således syv russiske adelsmænd indskrevet som søofficerselever under det danske orlogsflag.

## Sådan siger man på øen Fur:

„Fursund er kun 1500 alen bredt, men dog bredt nok til at skille verden i to dele, nemlig Fur og det øvrige!“

## „Struerhøns“

Mens vi er på Limfjords-kanten, kan jeg fortælle, at man heroppe kalder mågerne for „Struerhøns“, og når de bruger næb, siger man, at en storm er i vente!

## Der er forskel, men alligevel!

I et engelsk dagblad skrev en journalist fornylig en artikel om en bestemt gruppe udflugts-dampers høje gennemsnitsalder. Forsigtigt tilføjede han, at „det teknisk set næppe er helt rigtigt at omtale dem som dampskibe, da de nu alle er oliefyrede!“

## De var bange for at blive „torpederede“!

I 1801 blev der givet ordre til, at alt personel af det danske søværn skulle vaccineres mod kopper. Denne ordre vakte så megen uvilje blandt folkene, at der var ved at blive mytteri. Meget kunne man lade sig byde; man kunne vente i månedsvi på forstrækning, halvsulte på lange rejser og om fornødent dø i kamp, men at lade sig vaccinere, nej, det var for stærkt! Først da kronprinsen tog den strenge mine på, fik søværnets læger lov at komme til med deres sprøjter. Kronprinsen udstedte nemlig følgende befaling: „Vi tilsige de Læger og Chirurgen, som udmærke sig ved Vaccination, Vort allerhøjest Velbehag og give dem Haab om fortrinlig Befordring i Fremtiden.“

## Må jeg få lov?

Søværnets personel havde det også på andre måder hårdt i gamle dage. I 1731 offentliggjordes således en bestemmelse om, at ingen dansk søofficer måtte gifte sig uden tilladelse!

## Skippere og apostle

I Marstals kirke kan man på altertavlen se et maleri med motivet „Christus stiller stormen“. Det mærkelige ved dette maleri er, at det er Marstal-skipperne, der har siddet model til apostlene!

## Historien om et kirkeskib

Danske kirker rummer iøvrigt mange maritime minder. I Nyord kirke hænger modellen af en galease, „Christina Maria“. Historien om denne model er meget interessant, og da Henning Henningsen fra museet på Kronborg ikke har fået den med i sin bog om kirkeskibe, skal De få den her: Mens Danmark var i Krig mod England og Sverige, strandede i 1808 en svensk galease i nærheden af Nyord. Besætningen var bange for at blive taget til fange og forlod skyndsomst skibet, som derefter bjergedes af stedets lodser. Ved auktionen, der fulgte efter, indbragte skib og ladning en pæn sum penge, som deltes lige- ligt mellem kongen og Nyord-lodserne. Kongen besluttede imidlertid året efter at lade bjergerne få beløbet ubeskåret. For pengene indstiftedes Nyord-lodsernes pensionskasse. Denne kasses formue var i 1897, da lodserne blev statspensionerede, steget til 58.000 kroner. Til minde om den appelsin, der på så over-

raskende måde faldt i lodsernes turban, lavedes en model af det strandede skib. Modellen blev ophængt i kirken og kan altså stadig seses.

## Flaskeskibe

Den gamle søulk Peter Jacobsens flaskeskibsmuseum i Ærøskøbing bør seses af enhver, der interesserer sig blot den mindste smule for skibe. Samlingen tæller ca. 500 skibe i flasker, hvoraf ikke to er ens! I sin tid tilbød den polske regering Jacobsen 20.000 kroner for hele samlingen — en alt for lille pris. Jacobsen besluttede heldigvis også at skænke hele sin „armada“ til Ærøskøbing by mod til gengæld at sidde lufsrit resten af sit liv. — Nu er romantikken imidlertid ved at fordufte omkring den gamle kunst at „fylde“ skibe på flasker, idet et svensk hobby-firma for 3,85 svenske kroner tilbyder at levere et komplet byggesæt med arbejdsbeskrivelse o. s. v. til et af de populære flaskeskibe!

## Statsunderstøttelse til skibsbygning

I vore dage klarer dansk skibsbygning sig i den internationale konkurrence uden nogen form for støtte fra statens side, og danske redere kan frit få bygget deres skibe, hvor de vil. I gamle dage var det anderledes. I 1776 pålagde staten således alle skibe, der af danske redere var købt i udlandet, en afgift på 220 rigsdaler pr. kommercelæster, mens danskbyggede skibe, der kunne bruges som kaperfartøjer, favoriseredes med en præmie på 16 rigsdaler for hver kommercelæster!

## „Hone-fregatter“

Det er efterhånden ved at blive moderne, at danske søfolk for kortere tid har ægtefællen med ude at sejle, og det er der ingen, der tager anstod af. Anderledes så man på det i Amerika i sejskibstiden. Her kaldte man skibe, hvor kaptajnens kone var med på rejserne, for „hen-frigates“!

## Paraplyer og fritænkere

Der var andre end lige netop kvinder, der var ugleset om bord. Sejskibstidens søfolk mente, at der var uheld ved folk med paraplyer, mærkelige og sorte klæder samt små, sorte vadsække. Være var det næsten at have fritænkere om bord, fordi man mente, disse ville påkalde Guds vrede over skibet. Den berømte amerikanske arkæolog Lloyd Stephens var således lige ved at blive kastet over bord fra et skib engang, da man opdagede, at han var kætter!

## Lad os bare prale:

Norden har et fint navn inden for internationale havundersøgelser-kredse. Ved De f. eks., at Det internationale Havundersøgelser-råd blev stiftet i 1899 på svensk initiativ? At det andet grundlæggende møde afholdtes i Oslo i 1901? Og at København blev og stadig er hovedsædet for de internationale havundersøgelser?

## Europas første orlogsværft

I Nakskov Fjord ligger en lille holm, som hedder Sloto. På denne ø findes ruinerne af en gammel borg, der har navnet „Engelsborg“. Her lå før i tiden Nordens og vistnok kontinentets første rigtige orlogsværft. Det var anlagt af kong Hans, som med bygningen af krigsskibene „Engelen“ og „Marie“ i 1509 lagde grunden til verdens ældste orlogsflåde. Når borgen, der beskyttede skibsværftet, hed „Engelsborg“, skyldes det, at den var opkaldt efter skibet „Engelen“.

# Breve fra **LÆSERNE**

*Marinesoldat“ for sidste gang.*

Til „Jack Tar“.

Jeg har set i „Vikings“ januar nummer, at De har taget spørgsmålet „marinesoldat vs. orlogsgast“ op til debat, og ligeledes at der var nævnt en indsender, der nærmest synes at være på linie med min mening om det.

I marts nummeret ser jeg, at der er et enkelt indlæg i debatten, (formodentlig fra en befalingsmand i marinen), der for så vidt afgør spørgsmålet om, hvad det hedder, og giver Dem ret.

Det samme gør „Ordbog over det danske Sprog“, som giver „orlogsgast“ som officiel betegnelse for en værnepligtig i søværnet; endvidere siger samme ordbog om marinesoldat: „Marinesoldat. I Danmark kun som uofficiel betegnelse for en værnepligtig af søværnet.“

Jeg mener nu stadig, at „orlogsgast“ er forældet og ikke tidssvarende, det var passende i sejlskibenes tid, bl. a. fordi der var procentvis flere søfolk i marinen, i forhold til den nyere tid, hvor mange ikke kommer i forbindelse med søen, men tjenstgør på forter, flyvevæsen o. lign., derfor mener jeg, at „marinesoldat“ er en bedre betegnelse og personligt kan jeg bedre lide den.

Det synes også logisk at benytte den, da praktisk alt i forbindelse med søværnet bruges i forbindelse med „marine“ både officielt og uofficielt.

Dette er i modstrid med indlægget i marts nummeret, hvor det hævdes, at betegnelsen „orlogs“ og deraf afledte ord er i fremgang; det er måske tilfældet på Holmen, men det er ikke trængt ud i befolkningen endnu. Her er et par officielle betegnelser foruden dem allerede nævnt: Marineattaché, marinestab, marineministerium (indtil før krigen), marinens flyvevæsen, endvidere har vi jo nu kvindelige marinere (er der mon nogen, der har tænkt på orlogslotter eller lignende betegnelse). Desuden er der jo mange andre betegnelser i den forbindelse, som måske nok er uofficielle, men ikke desto mindre bruges overalt i befolkningen.

Henvisningen til de andre „mariner“ i.e. Handelsmarinen, Fyr- og vagevæsenet, Grønlands Handel o. s. v., har vist kun teoritisk interesse, idet der vist ikke er nogen, der tænker på disse statsinstitutioner, når der tales om marinen; hermed menes kun søværnets eller flådens skibe og personel.

Som sagt, praktisk talt alt i forbindelse med søværnet og flåden bruges nu mand og mand imellem med „marine“ og ord i forbindelse dermed, og det er både officielt og uofficielt. Hvad ordet „orlogs“ angår, så er der vel næppe flere ord, der er almindelig kendt, end: orlogsgast, orlogsskib (-mand), orlogsfalg, orlogsværft, orlogskaptajn, at være til orlogs, endvidere er der måske nogle specielt til internt brug på Holmen, som ikke er nået at komme i daglig tale ude i befolkningen.

Sluttelig vil jeg lige bemærke, at jeg ikke i forbindelse med betegnelsen „marinesoldat“ har tænkt på sammenligning med de engelske „Royal Marines“ eller det amerikanske „Marine Corps“, hvis specielle opgave og stilling jeg er vel kendt med, ej heller, at der før i tiden har været lignende formationer i danske krigsskibe, men udelukkende fordi jeg syntes, at det var en bedre og mere tidssvarende betegnelse end „orlogsgast“.

*Georg Jensen, Sallingvej 19, København F.*

Svar: Lige endnu et par bemærkninger, før vi afslutter denne diskussion. Man har selvfølgelig lov til at synes bedst om ordet „marinesoldat“, men at forsvare det med at nævne ord som „marineattaché“, „marinestab“ og „marineministerium“ er ulogisk. Glosen „marinestab“ er nu afskaffet herhjemme og erstattet med „søværnsstab“ (se spalte 63 i telefon-navne-

bogen). Når det før hed „marineministerium“, skyldtes det, at dette ministerium beskæftigede sig med en masse også ikke-militære sager, faktisk med alt mellem himmel og hav som f. eks. lodsvæsen, fyr- og vagevæsen og redningsvæsen. Noget lignende gør sig iøvrigt gældende for marineattachéernes vedkommende. Kommandør Jegstrup fortæller os, at han netop i det job har kontaktet „Trinity House“ (fyr- og vagevæsenet i England), assisteret skoleskibet „Danmark“, overværret søforhør, hvor danske søfolk var indblandet, og i det hele taget varetager alle maritime spørgsmål for London-ambassaden. Vi husker bl. a. hans navn fra de mange telegrammer om kaptajn Carlsen og „Flying Enterprise“, og kommandøren har også gjort en indsats for Holger Nielsen-genoplivningsmetodens fremtrængen i England. Jo, en marineattaché er skam andet end blot „flådeattaché“. — Men iøvrigt takker „Vikings“ redaktion for læsernes deltagelse i diskussionen, som i alle tilfælde har slået fast, at det officielt hedder „orlogsgast“.

*Jack Tar.*

*Da „Christian VIII“ sprang i luften.*

Til „Vikings“.

„Vikings“ smukke forsidebillede paa bladets sidste nummer havde særlig interesse for mig derved, at to af mine onkler som orlogsgaster gjorde tjeneste om bord i det dejlige lineskib „Christian den ottende“, som sprang i luften den 5. april 1849 i Eckernförde fjord. De var nu begge lykkeligtvis iblandt de reddede og levede mange år derefter. Under mit flerårige ophold i en Limfjordsby havde jeg næsten daglig omgang med en anden af de overlevende, en ægte djærv repræsentant for „Holmens faste stok“, som da var havnefoged i byen; ved en lejlighed, hvor episoden blev berørt, udtalte han i sit fyndige sprog: „Ja, skibet sprang i luften; men jeg sprang s'gu i vandet.“

Når jeg nu skriver til Dem, er anledningen en formentlig trykfejl i omtalen i „Vikings“ af billedet: „at „Gefion“ sprang i luften“. — Det var jo som bekendt „Chr. VIII“.

*Venlig hilsen, Axel Madsen.*

Svar: Det var „Christian VIII“, der sprang i luften!

*Red.*

*En dansker overværede „Niobe“s forlis.*

Til Jack Tar!

Med interesse har jeg fulgt diskussionen om det tyske skoleskib „Niobe“ og kan oplyse, at en lille lystkutter fra Rudkøbing tilhørende og sejlet af sagfører Harald Klausen lå i umiddelbar nærhed af „Niobe“, da det kæntrade. Sagføreren var således vidne til tragedien fra nærmeste hold.

Omtrent et halvt år efter at „Niobe“ havde mødt sin skæbne, fiskede jeg sammen med en ven et livbælte op i Pæregårdshugten ved Dagelykke på Langeland. Vi indleverede redningskransen til politiet, som sendte den til Kiel, hvorfra vi modtog 10 kroner i findeløn. Livbæltet havde således foretaget en lang rejse, idet det af strømmen blev ført gennem Langelandsbæltet, op i Kattegat og ned mellem Fyn og Jylland.

Mange tak for „Vikings“, et fint blad helt igennem, som vi alle kaster os over, når vi kan få fat i det.

*Georg H. Petersen, tommermand på Ø.K.s „Selandia“.*

*„Albert Leo Schlageter“.*

Jack Tar!

Jeg ser, du efterlyser nogle ord om det tyske skoleskib „Albert Leo Schlageter“s skæbne. Det blev efter kapitulationen i 1945 overdraget til USA, der atter overdrog det til den brasilianske marine, som nu benytter det som øvelsesskib under navnet „Gunabara“.

*A. Schou, Rønne.*

# „TINA ONASSIS“

## VERDENS STØRSTE TANKSKIB

— et teknisk mesterværk på 45.000 t

Lørdag den 25. juli i fjor var en stor dag for Hamborgs søvante befolkning. Mindst et halvt hundrede tusinde tilskuere var vidne til, at verdens største tankskib gled af stabelen på Howaldtswerke. Fem minutter efter at den græske reder Aristoteles Sokrates Onassis' 2½ år gamle datter Christine havde døbt nybygningen „Tina Onassis“ med den traditionelle flaske champagne — den blev i dette tilfælde slynget automatisk mod den 50 meter høje stævn — satte den over 13.000 tons tunge kolos sig i bevægelse og løb med elegant lethed ud i sit rette element.

„Tina Onassis“ blev bygget på den samme bedding som det i året 1912 da største passagerskib „Imperator“ (52.000 tons), der efter første verdenskrig sejlede under engelsk flag som Cunard-liniens „Berengaria“.

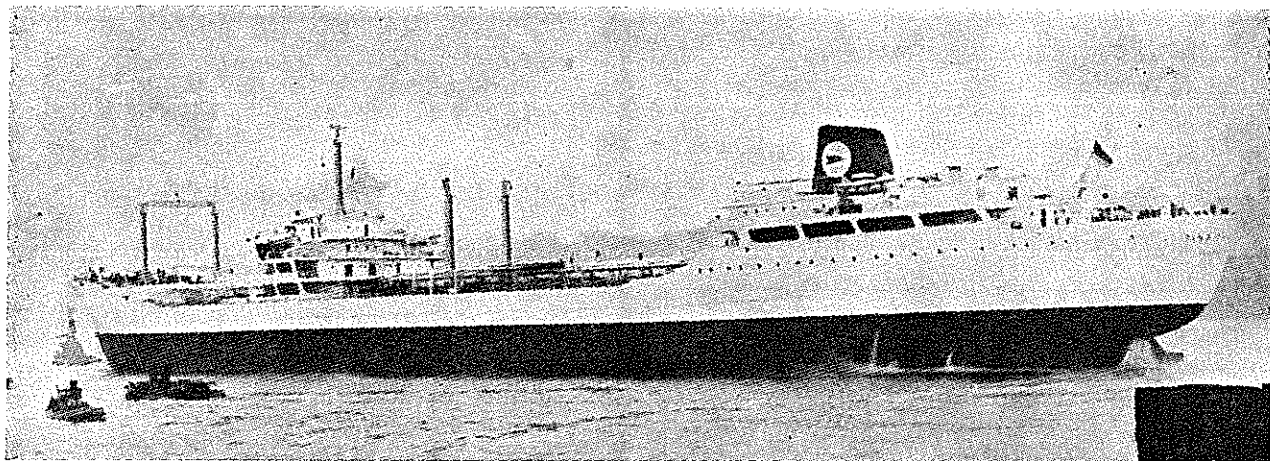
Stabelafløbningen kunne kun foregå ved højeste tidevand, og de sidste seks timer før gik med at smøre ca. 10.000 kilogram fedt mellem slæde og slisk, hvorefter skibet blev sænket 1½ cm. De 600 kubikmeter slædetræ og 850 kubikmeter glidebanetræ bestod af bedste amerikanske pitchpine. Disse kostbare træmængder gik dog ikke tabt; værftet kan bruge dem igen, thi Aristoteles Sokrates Onassis har afgivet ordrer på endnu to supertankere på hver 45.000 tons, der skal løbe af stabelen i juni 1954 og januar 1955. Ialt har denne stenrige skibsreder bestilt 19 nybygninger på tyske værfter — ordrer til ialt 300 millioner D-mark. Heraf bliver de tre største som nævnt bygget på Howaldtswerke i Hamborg; ti andre tankbåde tager vandet i Kiel, og Weser AG. i Bremen bygger seks på hver 21.200 tons.

Det tog knapt ni måneder at færdigbygge dette elegante, snehvide fragtskib, der har kostet omkring 28 millioner D-mark (det nøjagtige beløb kendes ikke,

fordi skibet er bygget med den klausul, at eventuelt stigende jernpriser eller lønninger skal betales af rederen). Fem måneder efter stabelafløbningen, lørdag den 28. november, stod „Tina Onassis“ ud på sin jomfrurejse. Chartret af Shell og under kommando af den græske kaptajn Jack Pouliezos gik rejsen først til den persiske Golf, og derfra tilbage til London og Rotterdam med 1000 tons af den nære Orients omstridte råolie. Og fornylig har det forladt havnen og er startet til sit andet togt, der fører det over de syv verdenshave. Kæmpeskibets officielle hjemsted er Liberias hovedstad Monrovia, og det fører derfor dette lands rød- og hvidstribede flag med stjernen i blåt felt øverst.

„Tina Onassis“ betegner absolut en enestående teknisk præstation. Aldrig tidligere er et så stort fragtskib endsige tanker blevet bygget, og aldrig før er det vist lykkedes i den grad at forene lineskønne former med nøgterne formål på en så harmonisk måde. Skibet ligner mere en luksusdamper end en traditionelt snavset tankbåd. „Tina“s hud er snehvid fra øverste mastetop til vandlinjen, hendes dæk er mosgrønt og hendes indre tilfredsstillende alle de tekniske krav, der kan stilles til et hypermoderne fartøj.

Med en vandfortrængning på 58.514 tons er „Tina Onassis“ verdens fjerde største skib og overgås kun af de to britiske dronningeskibe „Mary“ og „Elizabeth“ samt det amerikanske „United States“ — indehaveren af Atlanterhavets „blå bånd“. — Alt ved „Tina“ er overdimensionalt: hun er næsten en kvart kilometer lang (nøjagtigt 236,40 m), 29 m bred og med en sidehøjde af 15,7m. Da skibet stikker 11,45 m, vil det sige, at det hverken kan passere Panama- eller Suezkanalen og kun lægge til i nogle få havne i verden. I maskinrummet, hvor to turbiner tilsammen udvikler 17.000 hk,



„Tina Onassis“ står ud på prøveturen.

— Sig, De har læst det i „Vikingen“!



kan en mellemstor dansk provinsbys elektricitetsværk bekvemt få plads. Skruen alene vejer sine 42.000 kilogram, og vægten af samtlige brugte nitter og svejsninger kunne veje en almindelig fiskeridamper op. Svejsesømmene er ialt 160 kilometer lange, og der blev til dem brugt så meget svejsetråd som strækningen fra Hamborg over Paris til Monte Carlo! For ikke at sinke og anstrenge maskinpersonellet med 18 meter lange, stejle skibstrapper fører elevatorer fra maskinrummet direkte op til vaskerum og kabiner.

Den mængde olie, som „Tina Onassis“ kan rumme i sin bug, er nærmest fantastisk. For at fylde de 29 tankceller kræves ikke færre end hundrede godstog med hver 50 tankvogne — tilsammen en ca. 35 kilometer lang kolonne, hvis indhold svarer til en trediedel af hele Vesttysklands månedlige olieforbrug. Tankcellerne kan opvarmes sådan, at olien kan losses med en bestemt temperatur. Men foruden til den „flydende“ last har skibet lastrum til endnu 3600 kubikmeter transportgods. Fem pumper, der præsterer ca. 1000 tons i timen, gør det muligt at losse i løbet af kun 8-9 timer. Det er selvfølgelig et gode for rederiet, medens den 62 mand store besætning er knapt så begejstrede, fordi deres landlov bliver tilsvarende kortere og faktisk må måles med stopur. Til gengæld byder „Tina“ på så megen komfort i sove- og opholdsrum, at mandskabet næsten kan glemme, at de befinder sig på en tanker og ikke på et moderne turisthotel. Hver mand har sin egen kabine, der er smukt, hygiejnisk og praktisk indrettet. De har ikke køjer, men solide fjerdyner, og et særligt „klima-læg“ sørger for, at temperaturen er behagelig uanset breddegraden. Så er der bade- og brusenum, et helt apotek, sygeværelser, ja endog en tandlægestol ombord. Gennem mere end 200 vinduesstore køjer strømmer sollys ind i skibets indre.

Har rederiet således sørget for bedst muligt at erstatte mandskabets hus og hjem, er officerernes, kaptajnens og Onassis' private appartements udtryk for højeste luksus og bekvemmelighed. Indretningen står her fuldt på højde med de største atlantclippers l. classes kahytter. Overhovedet alt, hvad der hører til den højere boligkultur, er repræsenteret her — lige fra diplomatskrivebord til massive læderstole og flygel i salonen.

På broen findes naturligvis også ethvert tænkeligt teknisk hjælpemiddel: radar og gyroskopkompass, kombineret fart- og dybdegående anlæg, moderne FT-udrustning med radiotelefon og automatisk styring. Skibets gennemsnitshastighed er 17 knob.

Mesteren for det hele, Onassis, var for kun fem og tyve år siden en fattig græsk flygtning i Sydamerika.

## A/s Dampskibsselskabet VENDILA

KØBENHAVN V. · DAGMARHUS  
TELEFONER: C. 2537 - 2538

Til søs og til lands  
... altid **RONSON**

Den originale RONSON LIGHTER er den mest stabile i kvalitet og præcision! En glæde at give... en glæde at få!

For Deres egen skyld:  
- Se altid efter navnet

**RONSON**  
WORLD'S GREATEST LIGHTER

Generalagentur: A. Mischou & Co.s Eff.  
Peder Skramsgade 8, København, K. C. 7035



Siden da har han arbejdet sig op til at blive vort århundredes største private skibsreder, som foruden en hvalfangerflåde på 17 store „flydende fabrikker“ ejer 91 andre skibe på tilsammen næsten halvanden million brutto-register-tons. Og næsten alle er tankskibe ligesom giganten „Tina Onassis“. *V. J. Brondegaard.*

## Forsidebilledet

Dette nummers forsidebillede er malt af den finske danske kunstmaler, arkitekt og yachtkonstruktør O. W. Dahlstrøm, som i en lang årrække har været bosat i Danmark. Dahlstrøm fik sin kunstneriske uddannelse på Kunstakademiet og Universitetets tegneskole i Helsingfors. På en udstilling i den finske hovedstad opnåede han to præmier, og han har tre gange udstillet på Charlottenborg i København, ligesom han er medlem af Kunstnersamfundet. Dahlstrøm har rejst meget i sit liv og har malt både i Sverrig, Norge og Danmark. I 1907 besøgte han bl. a. Skagen og overværede en stranding ved Vestkysten. Han tog en skitse af redningsforetagendet og sendte den sammen med mange andre skitser fra Danmark til Kunstforeningen i Helsingfors, hvor de desværre allesammen forsvandt under den første verdenskrig. Strandingen gjorde imidlertid et så dybt indtryk på ham, at han senere malede denne forside efter hukommelsen. Dahlstrøm elsker søen og alt, hvad der har med skibe at gøre. Han har i tidens løb konstrueret en mængde danske lystfartøjer og er selv ivrig sejl-sportsmand.

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**



Den første amerikanske

# ATOMUBÅD

Den 14. juni 1952 lagde den daværende amerikanske præsident, Harry S. Truman, kølen til verdens første atomdrevne ubåd „Nautilus“, der løb af stabelen den 24. januar 1954 og dermed indledte en fuldstændig revolution i ubådskrigsførelsen: ubegrænset aktionsradius og en fart på 35 knob neddykket, således at den vil kunne sejle fra selv hurtige jagere.

Skroget til denne ubåd SSN 571, er bygget i Groton, Connecticut, og har kostet ca. 35 mill. dollars. Ubåden, som er på ca. 2500 tons, er knap 90 m lang, dækket 8,2 m bredt, og den bliver sejlklar til sommer, tre år efter, at kongressen bevilgede konstruktionen.

Atommaskineriet er fremstillet af det bekendte amerikanske firma, Westinghouse, der fremstiller alt fra strygejern og køleskabe til elevatorer og skibsturbine-motorer, i samarbejde med atomenergikommissionen i Arco i Idaho.

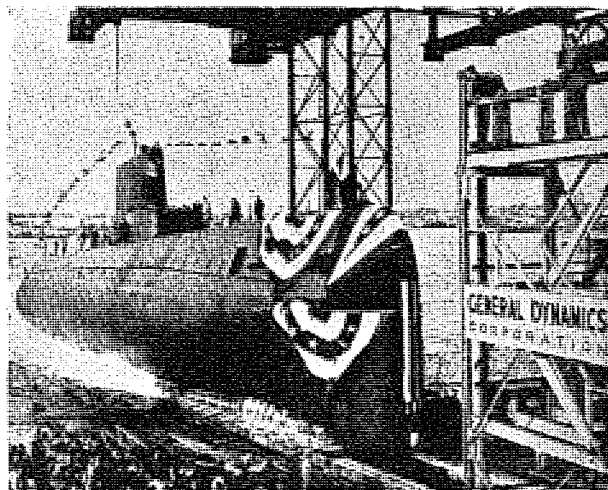
Ialt vil hele eksperimentet komme til at koste den amerikanske regering 2-300 mill. kroner. Det er en teknisk præstation af enestående karakter.

„Hjertet“ i atommaskineriet, der ligger midtskibs, er atomstabelen eller maltovnen, der ved at spalte uran 235 under kontrol i stedet for at eksplodere som en atombombe bliver i stand til at udvikle en fantastisk varmemængde, der omdannet til damp gennem en turbine driver en dynamo, der leverer strøm til en elektromotor, der trækker bådens to skruer, og samtidig leverer strøm til lys og opvarmning i båden. Denne motoratomreaktoren -- har alene kostet omkring 170 millioner kroner.

Den lille atomstabel eller kernereaktor er indkapslet i en kasse af zirkonium, et metal, der er meget lidt modtageligt for radioaktivitet; den skærmer bådens personel mod de dødbringende stråler.

Manden bag disse eksperimenter er admiral Hyman G. Rickover, der allerede fik ideen til atom-ubåden, da Hiroshima-bomben faldt, men først i 1949 ville den øverste amerikanske atomledelse høre om hans planer, og så sent som i 1953 måtte han kæmpe mod admiralitetetsrådets sejge modstand for at føre sine planer igennem.

Det er også under admiral Rickovers ledelse, at den



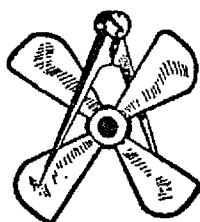
første besætning til „Nautilus“ har været uddannet i Idaho-ørkenen: En uddannelse, der bl. a. har omfattet langvarige ophold i neddykkede ubåde for at vænne dem til isoleringen. Der vil også være forbundet en meget stor risiko med den første sejlads. Der er så meget nyt og revolutionerende, så mange problemer, der endnu kun kendes som teori, faren for radioaktivitet og eksplosioner kan vel næppe helt udelukkes, men alle tænkelige problemer bliver gennemgået på den særlige skole, der er oprettet for besætningen til fremtidens atomubåde.

Opholdet i ubåden er iøvrigt søgt gjort så behageligt som muligt. Der er en biograf med lænestole, et bibliotek, en iscreme-maskine, en pladespiller med alle de nyeste plader og mange andre raffinementer.

Søkrigsførelsen står midt i en af de største omvæltninger i sin historie, en omvæltning, der påny har draget ubådsvåbnet frem og måske vil give det en betydning som aldrig før. Hvis dette eksperiment lykkes, så vil det næste blive atomhangarskibe og en gang ud i fremtiden passager- og fragtskibe drevet med atomkraft. At vi er nærmere ved atomalderen end mange måske tror, fremgår måske bedst af, at Westinghouse i de kommende tre år vil anvende 1400 millioner kroner på udviklingen af elektricitetens udnyttelse mod atomkraften som baggrund, og den amerikanske storindustri indlader sig såvist ikke på tågeeksperimenter.

Også den britiske flåde skal være i færd med konstruktionen af en atom-ubåd.

Opvarmningen af vandet i „Nautilus“ sker i to om-



## KØBENHAVNS MASKINSKOLE

Kursus til Maskinisteksaminerne - Elektroinstallatørprøven for Maskinister - Motopasserprøven - 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

gange: I atom-ovnen opvarmes et tykt rør med destileret vand, som i et spiralformet rør ledes gennem den egentlige vandkedel, hvor det kogende destillerede vand afgiver sin varme til kedlens indhold af almindeligt vand. Dette kommer til at koge og ledes som damp gennem en turbine, der driver den dynamo, der frembringer den elektriske strøm. Dampen bliver afkølet i en kondensator og fortættet til vand, der så påny ledes ind i atomovnen og forsætter kredsløbet.

Få uger efter at præsident Truman havde lagt kølen til „Nautilus“, underskrev flådeminister Dan Kimbal i juli 1952 kontrakt om bygningen af endnu en atomdrevne ubåd efter nogenlunde samme mønster som „Nautilus“. Kølen til denne undervandsbåd blev lagt den 1. september 1953.

„Søulven“, som denne ubåd kommer til at hedde, har dog en atommile af en lidt anden type, og drivkraften bliver flydende metal. Formentlig i lighed med visse landinstallationer, f. eks. i staten Connecticut, hvor man arbejder med to adskilte kredsløb. Det ene kredsløb er flydende metal, kvægsølv, det andet det sædvanlige vandkredsløb. Kvægsølvet opvarmes i en lukket kedel. Kvægsølvdampene ledes til en særlig turbine, hvorefter kvægsølvet fortættes, men på den effektive måde, at kvægsølvkondensatoren i virkeligheden er en dampkedel, d. v. s. at fortætningen af kvægsølvet afgiver varme nok til, at man kan få et damptryk i kedlen. Dampen bruges i en almindelig damp-turbine, der er gearret sammen med kvægsølvturbinen og drives af en dynamo. I „Søulven“ er kølemidlet flydende metal — muligvis kvægsølv — og atomstabilen får metallet til at fordampe.

„Søulven“s motor bygges af General Electric i Great Milton ved New York, den bliver endnu dyrere end „Nautilus“, idet prisen uden maskineri bliver ca. 225 millioner kroner.

I begge tilfælde må man dog erkende, at vi stadig er begrænsede af vægt, størrelse og hestekraft af damp-turbinen og af det højeste damptryk. Man er desuden stadig begrænset ved konstruktionen af skruen, som i dag er det bedste fremdrivningsmiddel, vi kender.

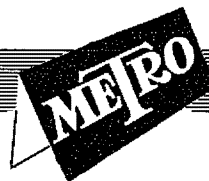
Man har allerede nu fremstillet en videreudviklet reaktor, som skal kunne give atom-ubåde en endnu højere fart. Der menes nu ikke at være noget i vejen for, at sådanne atomkraftanlæg en gang i fremtiden vil kunne indbygges i større skibe, f. eks. oceandampere

og fragtskibe. Men især vil de atomdrevne skibe få fordele derved, at brændselsproblemet ikke længere vil spille nogen rolle. Verdens første atom-ubåd vil komme til at sejle med uran 235, og et halvt kilo uran kan frigøre energi svarende til 1000 tons kul. Atommaskineriet behøver desuden ikke ilt som de almindelige forbrændingsmotorer, og disse ubåde kan derfor også gå for fuld kraft i neddykket tilstand. Men naturligvis behøver besætningen ilt. Dette sker ved hjælp af kunstige gæller, apparater, der kan spalte havvandet i ilt og brint. Spaltningen foregår ved en elektrolyseproces. Iltten pumpes ind i en ståltank, brinten blæses ud i havet. Endelig vil de nye ubåde få en næsten lydløs maskine, og derfor blive overmåde vanskelige at opdage for fjendtlige ubådsjagere.

Man regner med, at „Nautilus“ under prøvesejlad- sen skal være neddykket i mindst to måneder, og lykkes disse forsøg, vil USA også påbegynde konstruktionen af atomdrevne hangarskibe. Amerikanerne er allerede i gang med planerne for den tredje atom-ubåd, der bliver på 6000 tons, fire gange så stor som de største oceangående typer under den anden verdenskrig, og den største verden hidtil har set. *V. K. Sørensen.*

## Ti kroner for eet eksemplar af „Vikingen“

For et pænt og ubeskadiget eksemplar af „Vikingen“ nr. 1, 1924 betales ti kroner! Henvendelse til bladets ekspedition, Christiansborggade 1, København V, telefon BY 8040.



## MEKANISKE KVÆGSØLVS- PROFILTERMOMETRE

for store og smaa Dieselmotorer

Illustrationen viser et Profiltermometer til smaa Dieselmotorer

★

Leveres i samme Størrelser  
som Manometre

AKTIESELSKABET



AARHUS - TELEFON 2504

## Sparekassen for København og Omegn

Forvaltningsafdelingen

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

Hovedkontoret, Niels Hemmingsensgade 24  
Telefon Central 1542

**På togt med**

# „Georg Stage“

Stiftelsen „Georg Stages Minde“ har udsendt sin beretning for virksomheden i 1953. Det fremgår af beretningen, at skoleskibet „Georg Stage“ var under kommando fra 22. april til 16. september. Der var indkommet 119 ansøgninger om at komme med på togt, og 80 elever antoges. 76 drenge gennemførte togtet.

Den første del af togtet fandt sted i danske farvande, hvor man overalt blev modtaget med interesse og velvilje af havne, private og forskellige firmaer. Der er efterhånden blevet tradition for, at „Georg Stage“ ankrer op ud for Refsnæs kysthospital, hvorefter hospitalets ca. 150 børne-patienter bliver roet på en tur rundt i fjorden. Den smukke tradition blev også fulgt i år, og hospitalet sendte til gengæld wienerbrød om bord til eleverne.

Togtets kulmination var rejsen til Leith. Turen blev meget langvarig og afvekslende. Man startede den 1. juli i meget varmt vejr fra Frederikshavn, og da man kom ud for Skagen, faldt det i med stille. Efterhånden drev skibet op under den norske kyst, hvor det så pludselig faldt i med frisk brise, der udviklede sig til stærk kuling. Man holdt gående for små sejl, og hele den næste

uge stod det med skiftende vinde, der pludselig fandt på at springe, samtidig med at søen rejste sig. Først den 11. juli kunne man ankre op på redan i Leith, hvor man som sædvanlig blev godt modtaget af både danskere og skotter. Det kan således nævnes, at Currie-Line klarede skibet uden vederlag.

Efter hjemkomsten var skoleskibet på et begivenhedsrigt besøg i det jubilerende Svendborg. Her mødtes det med „Danmark“, „Lilla Dan“ og „Peder Most“, og interessen for skibene var stor.

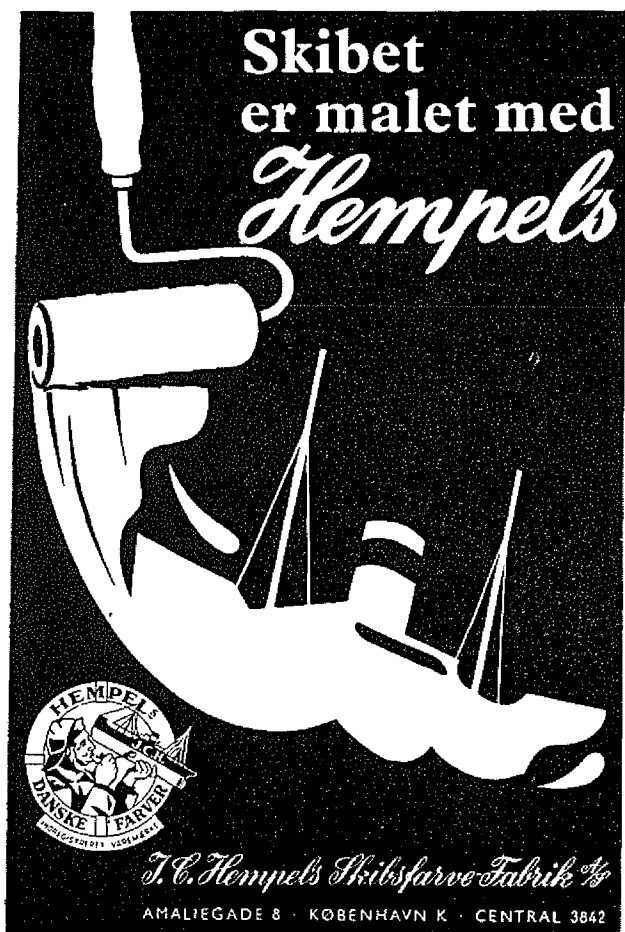
Togtet fik en helt igennem heldig gennemførelse, og i årsberetningen udtrykker stiftelsens bestyrelse sin varmeste tak til alle, der økonomisk eller på anden måde har gjort deres til at holde det smukke, lille skoleskib i drift.

## Lærebog i praktisk Sømandskab


Forlag, Høst & Søn.

Jens Kusk Jensens „Haandbog i praktisk Sømandskab“ er efterhånden blevet en bibliofil sjældenhed, som der ofte forgæves bydes ret store priser for. Men bortset fra et rent samlermæssigt synspunkt har Kusk Jensens bog været savnet længe. Derfor udgav „Foreningen til Søfartens Fremme“ og „Søfartens Bibliotek“ med støtte fra forskellige fonds og rederier i 1947 en ny lærebog i praktisk sømandskab. Bogen fik straks stor succes og anvendes bl. a. om bord på skoleskibet „Georg Stage“.

Nu har man imidlertid udsendt en ny udgave af bogen. Den er udarbejdet af medlem af navigations-eksamenskommissionen, kaptajn Knud J. L. Hansen, og er ført op to date bl. a. med hensyn til afsnittene om retningsmateriel og de nye internationale søvejsregler, som trådte i kraft den 1. januar i år. Bogen er illustreret med tydelige, instruktive tegninger og behandler en mængde nye emner, som man af naturlige grunde savnede i Kusk Jensens Bog. Bl. a. indeholder den nye lærebog et stort kapitel om skibsmotoren, ligesom moderne skibstyper som tankskibe og køleskibe er udførligt omtalt.



**Skibet  
er malet med  
Hempel's**



*J. C. Hempel's Skibsfarve Fabrik A/S*  
AMALJEGADE 8 · KØBENHAVN K · CENTRAL 3842

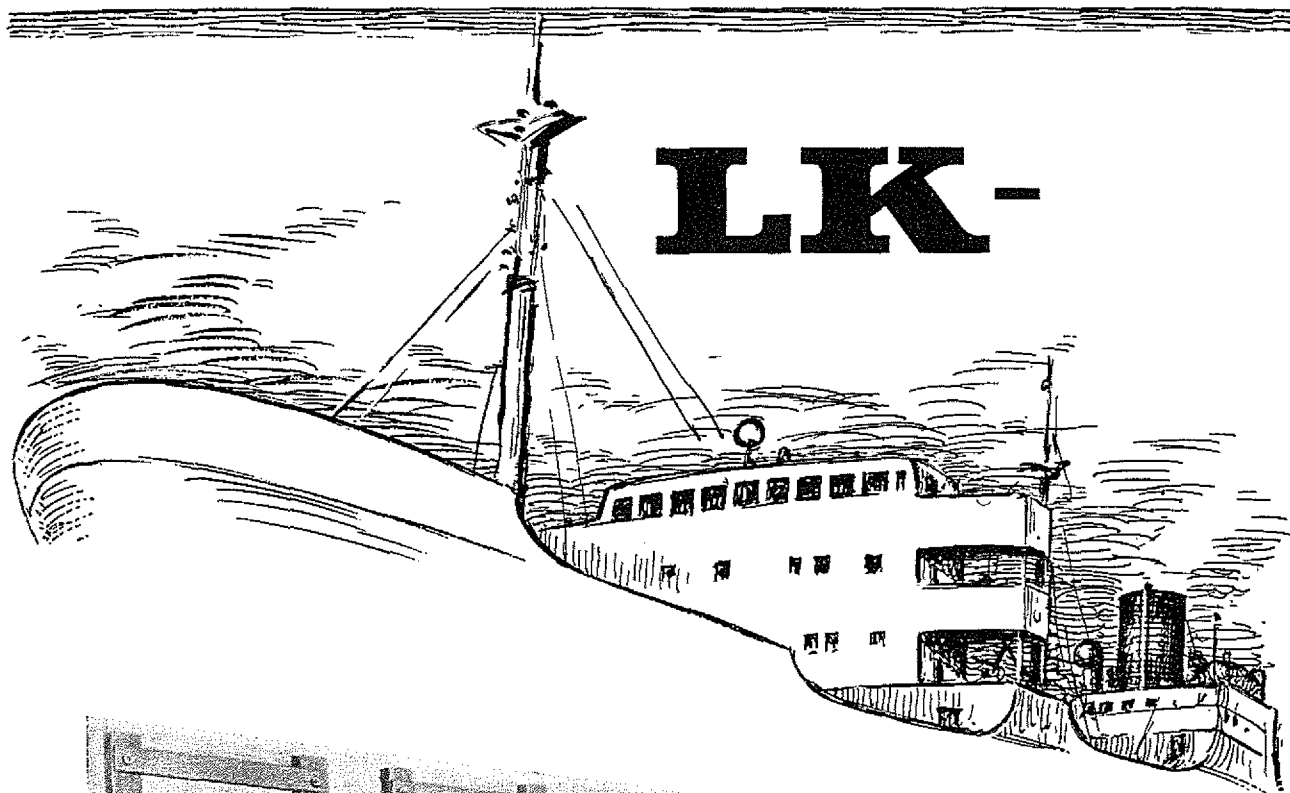


**VIRGINIA ROSE**

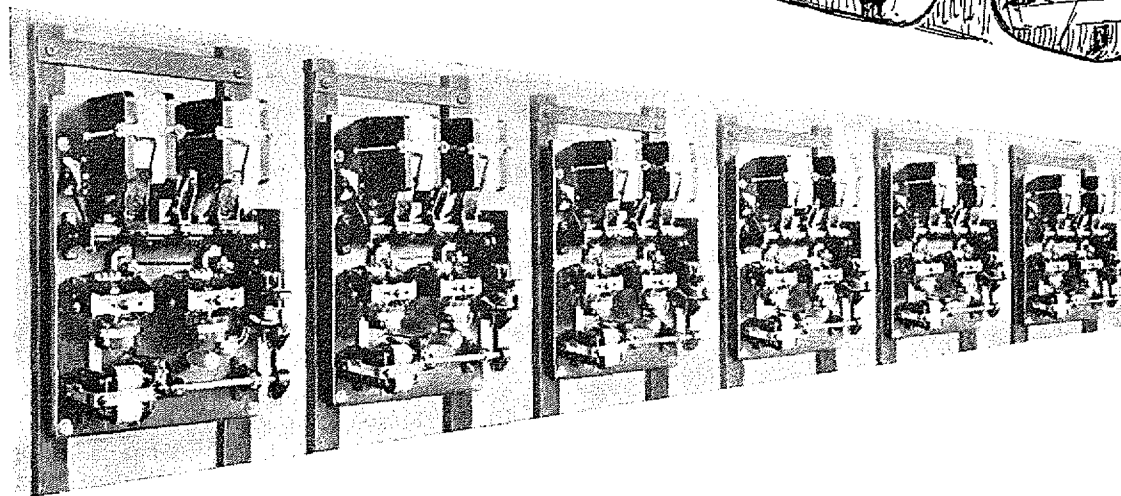


*...iden fikse pose*

**- en herlig  
shagtabak**



# LK-



## MAKSIMALAFBRYDERE

200-10.000 A

SIKRER SKIBETS  
ELEKTRICITETSANLÆG

### LAUR. KNUDSEN <sup>A/S</sup>

AALBORG TLF. ALBA 11675 · KØBENHAVN TLF. C. 1002 · ÅRHUS TLF. 2 71 33

# Hurtige, men „våde“ clippere

Af R. Barry O'Brien

Mange gamle søfolk mener, at clipper-skibene af jern og stål fra det nittende århundredes sidste fjerdedel var det skønneste, skibsbygnings-kunsten nogensinde har frembragt. Med deres lange, slanke skrog, rene linier for og agter og høje master og stænger var de bestemt en fryd for øjet. Næsten uden undtagelse havde de imidlertid een dårlig egenskab: Lastede ned til fribords-mærket var de meget „våde“ i dårligt vejr.

Det var meget almindeligt, at deres dæk lå overspulede af vand en hel måned eller længere, når de krydsede rundt Kap Horn! Førte de kun få sejl og gjorde beskeden fart, skyllede søerne ind uden at afstedkomme nogen skade. Men hvis de lænsede for frisk vind, blev disse skønne skibe veritable dødsfælder, hvor man risikerede livet, live! gang man vovede sig på dækket.

Men sømanden affandt sig med faren, fordi han mente, at den hørte sølivet til. Alligevel sympatiserede han ikke med disse skibes vane med at lade sig overskille ved mindste anledning. Selv den velkendte fire-mastede bark „Loch Torridon“, der betragtedes som en af de smukkeste skuder, som nogensinde var løbet i vandet fra et Clydeværft, havde denne særdeles kedelige vane. Under kaptajn Pattman, som i 26 år var barkens fører, opførte „Loch Torridon“ sig ret anstændigt, men på sin første hjemrejse fra Calcutta med jute gav skibet hele besætningen nogle usædvanlig spændende minutter ud for Kap.

I svær storm drejedes barken bi for bagbords halse og for klodsrebede under-mærsejl, men så forklarede dens daværende fører, kaptajn Pinder, at han ville have skibet over for styrbord halse. Førstestyrmanden tilrådede ham at sætte den rebede fok, inden manøvreren udførtes, men kaptajn Pinder tog ingen notits af rådet. Medens skibet derefter faldt af for vind og sø, kom en kæmpemæssig brådsø ind over agterskibet og tog føreren, 2. styrmanden, rorgængereren, sejlmageren og en dreng med sig. Samtlige disse omkom. Skibet klarede sig imidlertid, og 1. stymand, hvis råd ikke var blevet fulgt, førte det hjem. Under den påfølgende retslige undersøgelse konstateredes det, at ulykken var en følge af, at kaptajn Pinder havde søgt at vende med utilstrækkelige sejl. 1. styrmand frakendtes al skyld.

To af 1870'ernes smukkeste clippere, hvis linier beskrives som fuldendte, var fuldriggerne „Ben Cruachan“ og „Ben Voirlich“, som den frygtede „Bully“ Martin – under hvem jeg havde mine læreår til søs i begyndelsen af dette århundrede – førte i den nævnte rækkefølge. Begge skibene, som var beskæftiget i den australske uldtrade, medførte første-, anden- og tredie-klasse-passagerer.

På en rejse østpå med „Bully“ Martin som kaptajn i 1885 overraskedes „Ben Voirlich“ af en vældig sø, som rev nathuset bort, sønderslog bagbords redningsbåd og rattet samt slæbte skipperen og begge rorgængerne med over hele poopen. Den ene rorgænger, som troede, at det

var ude med skibet, klatrede op i mesanriggen, mens det lykkedes for kaptajn Martin og den anden rorgænger at få fat i det sønderslåede rat og derved hindre skibet i at gå op i vinden.

Synet af et stort „gråskæg“ til en bølge, som rasende fejede ind over agterskibet, har nu og da haft en så skrækelig virkning på rorgængerne, at det måtte anses for uklogt at lade dem blive stående ved rattet. Engang da „Loch Lomond“ i begyndelsen af dette århundrede befandt sig på rejse mellem Kap og Australien, sprang en ung sømand bort fra rattet, da han så en usædvanlig stor sø bryde ind over fartøjet. Den vagthavende styrmand så imidlertid, hvad der skete, hvorfor han fo' r agterud, hvor det i tide lykkedes ham at gribe fat i rattet.

For at slippe for sådanne ting og for at befri manden ved rattet fra frygten for at blive overskyldt bagfra byggede amerikanerne deres skibe med solide styrehuse agter. På franske og tyske sejlskibe så man ofte en halvrund stålkappe over rattet. Nogle få moderne, britiske råsejlere benyttede sig også af lignende anordninger, men majoriteten af de engelske sejlskibes redere foretrak det ubeskyttede rat.

En fordel ved et sådant var, at rorgængereren havde større mulighed for at kunne holde kursen ved at se på kølvandet. Endvidere kunne manden ved rattet *mærke* vinden, når skibet lænsede af sted – noget som et styrehus eller en stålkappe jo ikke tillader. Da jeg en mørk nat stod til rors på en stor 4-master i en rasende storm ud for Kap Horn, forstod jeg det vigtige i at have den fordel at kunne føle vinden.

Nathus-lampen slukkedes pludselig, netop som en hylende byge væltede en strøm af regn og hagl ned over dækket. På et øjeblik var jeg fuldstændig blændet. Det var umuligt at se kompasrosen, endsige horisonten forude. På mit råb kom en mand springende for at ordne lampen og tænde den påny. Netop i de sekunder løb skibet en alvorlig fare for at gå op i vinden. Jeg rev imidlertid min sydvest af og fortsatte at styre efter vinden, sådan som jeg følte den mod min nakke. Resultatet var tilfredsstillende.

Det at hælde olie på søerne var meget effektivt, når det gjaldt om at mindske faren for overskyldning. I året 1907 måtte „Loch Etive“ søge sin tilflugt til dette hjælpemiddel under en rejse til Melbourne. Barken havde i tre uger været plaget af hårdt vejr, og ud for Crozet-øerne kom en kæmpesø rullende ind over agterskibet. Søen satte salon og dækshus under vand og „druknede“ næsten hele skibet. Det var for sent at dreje bi, og kaptajn Fishwick besluttede at sejle løs, alt hvad kludene kunne holde. Han lod udhælde olie, og trods de stadig større søer lykkedes det „Loch Etive“ at undslippe uvejret.

Mod slutningen af sejlskibenes storhedstid gik der næppe en måned, uden at et eller andet skib rapporteredes som savnet. Hvordan skibene mødte deres skæbne, fik

man aldrig at vide, men antagelig pressesedes de fleste af dem ned i dybet af vældige søer. Et fartøj, som med nød og næppe undgik en sådan skæbne, var fuldriggeren „Glenlui“ fra Liverpool.

„Glenlui“, der var på 1.925 b. r. t., byggedes i året 1884 og var et langt og forholdsvis slankt skib. Med kaptajn R. C. Scott, der havde gjort tjeneste om bord på sejl-skibe i 38 år, som fører afsejlede skibet fra Adelaide med en last hvede den 11. maj 1907 for at gå til Conception Bay i Sydvest-Afrika.

Snart stod barometret så usædvanlig lavt, at „Glenlui“'s forsigtige kaptajn drejede bi for under-mærsejl, afventende begivenhedernes forløb. Da den ventede, hårde vind imidlertid ikke syntes at ville vise sig, lod han skibet fortsætte kursen mod Kap Horn for under-mærsejl alene. I to døgn „krøb“ skibet frem på denne måde, medens besætningen i skansen kastede ængstelige blikke agterud.

Med et piskesmelds pludselighed begyndte vinden derefter at blæse fra vest. I løbet af seks timer blæste det frisk kuling – i løbet af tolv timer havde vinden nået stormstyrke.

Lige før midnat den 26. maj hørtes et vældigt drøn agterude. Kaptajn Scott, der ledede styringen, drejede hovedet og så en enorm sø nærme sig. Det var med nød og næppe, han nåede at råbe: „Hold fast alle mand!“ Samtidig greb han fat i lønningen med begge hænder, og så kom søen dundrende om bord over agterskibet. Først troede skipperen, at han skulle drukne. Det følte, som hans arme skulle rykkes af led. Men så fik han pludselig hovedet oven vande, og han så til sin skræk, at hoveddækket stod under næsten 20 fod vand. Af bakken var intet at se.

I dette øjeblik var „Glenlui“ uden tvivl på vippen til at gå under, men med en kæmpemæssig anstrengelse lykkedes det for skibet at rette sig op påny og fortsætte farten. Rattet var slået midt over, salonen og skansen var fuldstændig raseret, proviantrummet havde fået sine forråd ødelagt, og gennem skoddet brød vandet ind i lastrummet. Den ene af redningsbådene var forsvundet, mens den anden var slået til pinebrænde.

I denne kritiske stund stod kun to udveje åbne for kaptajn Scott: Enten måtte han sammenkalde den halvt druknede, mørbankede, blødende og tummefumske be-

sætning og forsøge at dreje bi, eller også måtte han lade skibet sejle videre for vinden og håbe på det bedste. Af disse alternativer valgte han det sidste, og formentlig ville ni af ti skipperne have gjort det samme under sådanne omstændigheder.

Under hele hundevagten jagedes „Glenlui“ frem af den rasende vind. Det ene øjeblik balancerede skibet på toppen af en kolossal bølge for i det næste at befinde sig dybt nede i en gabende bølgedal, hvor horisonten skjultes af de skyhøje vandmasser. Klokkerne 4 om morgenen blæste det orkan, og en time senere overskyldes det kæmpende fartøj for anden gang. Nu gik det op i vinden og dyppede den ene lønning så dybt, at vandmasserne rullede op over hele dækket og delvis satte lugerne under vand. Alt, hvad der nu var tilbage af rattet, var hjulnavet, og en af rorgængerne havde brækket håndledet. Da vandet for anden gang trængte ind i salonen, tog det stewarden med sig hele skibet igennem.

På dækket blev førstestyrmanden og bådsmændene fanget af en voldsom sø, idet de søgte tilbage til poop'en efter at have inspiceret lugerne. Styrmanden kastedes over bord og druknede, mens det lykkedes for bådsmændene at få tag i davidderne og holde sig fast her, til vandet sank.

Begge ferskvandstanke havde fået deres indhold ødelagt, og der var meget vand i bunden af skibet. Ved middagstid begyndte stormen imidlertid at tage af, og hen på eftermiddagen sattes den ene vagt til pumperne, medens den anden søgte at udbedre skaden på styremidlerne og højste stagejøl. Senere satte man flere sejl til, og det slemme medtagne skib styrede kurs mod Cape Saunders, New Zealand.

Om eftermiddagen den 30. maj befandt skibet sig ud for Otago Heads og toges her på slæb af bugserbåden „Plucky“. Adskillige uger senere, da skibet var repareret, losset og lastet påny, genoptog det sin rejse og nåede lykkeligt frem til bestemmelsesstedet. Omkring 1910 solgtes det til Norge.

### **Malmø får ny oliehavn**

Der er planer fremme om at bygge en ny, stor oliehavn i Malmø. Havnen skal kunne tage tankskibe på op til 40.000 tons, mens den gamle kun kan tage imod skibe på op til 16.000 tons.

# *Nauta-boat Co.*

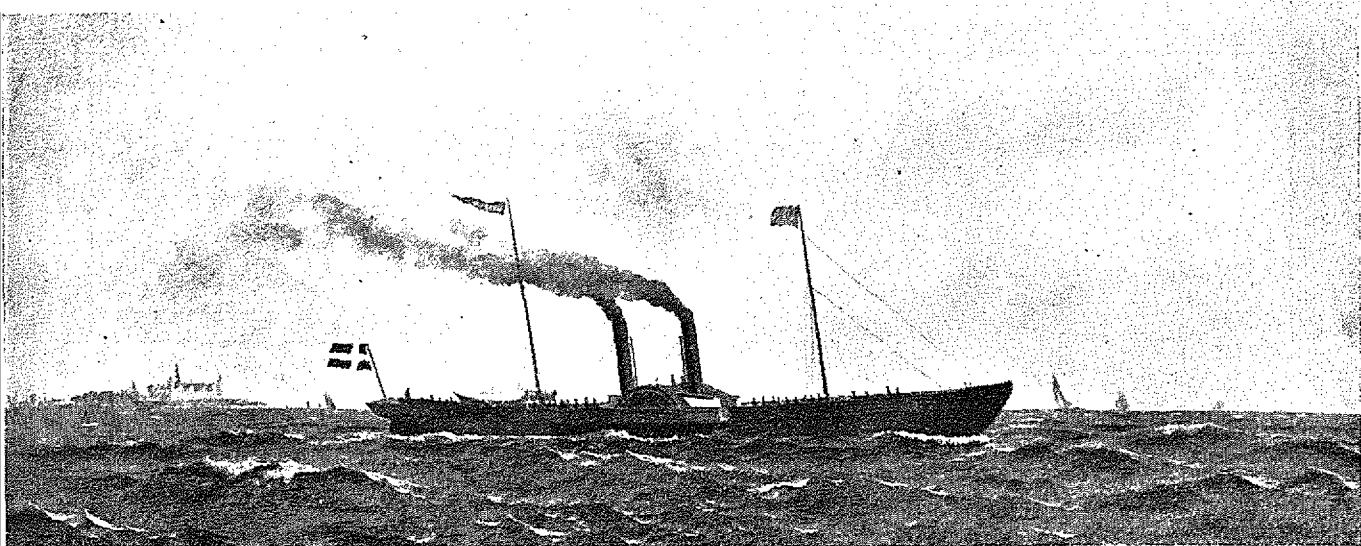
*Metal-Redningsbaade  
Aluminium Flydemidler  
Redningsflaader  
Aluminium Landgangsbroer  
Faldrebrætter  
Mekaniske Davider*



**NÆSTVED HAVN  
TLF. 2248**

*Salgskontor v. K. BIRKEDAL:*

*Cort Adlersgade 8,  
København K  
Telefon Central 14419*



## Hjulskibet „Horatio“

Redaktionen har fået utallige beviser for, at læserne er glade for de mange billeder af gamle sejskibe, som bringes i „Vikingen“. Enkelte har dog ment, at vi favoriserer sejlene i forhold til de gamle dampskibe, som jo også tit har haft en interessant historie. Derfor bringer vi herover et billede af hjulskibet „Horatio“, som i sidste halvdel af det forrige århundrede var indsat i Sund-farten. Skibet var bygget i Glasgow i 1851 og

havde under engelsk flag navnet „Sea Serpent“ („Søslangen“). Syv år senere blev det købt af A/S „Dampskibs I/S Helsingør“, der døbte det om og i 1874 solgte det til Det Forenede Dampskibs-Selskab. „Horatio“, der var på 1223 brutto-tons, udrangeredes i 1878 og blev ophugget i 1883. Billedet herover er taget efter et maleri af ukendt kunstner. Maleriet tilhører Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.



## 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

## „Rundt Kap Horn“

På det kendte Hamburg-forlag, *Hans Dulk*, er udkommet en enestående bog „Rundt Kap Horn“. Gennem ca. 200 ypperlige, levende tegninger med tekst på tysk og engelsk følger vi livet om bord i en af de gamle „deep-watere“, der rundt Kap Horn skal til Chile for at indtage last af salpeter. Det er meningen, at bogen, der er en „lækkerbidsken“ for enhver sømand, også skal udkomme med dansk tekst. „Vikingen“ vil da bringe en nærmere omtale. CØ.

## „Jul på Havet“ købes

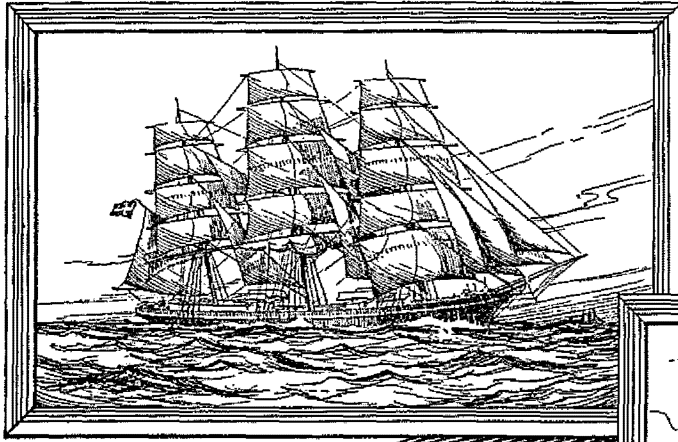
For et pænt eksemplar af „Jul på Havet“ 1952 betales kr. 5 ved henvendelse til „Vikingen“s ekspedition, Christiansborggade 1, V. Th. Byen 8040.

**A/S MONTANA**

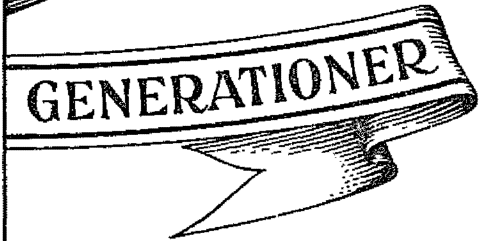
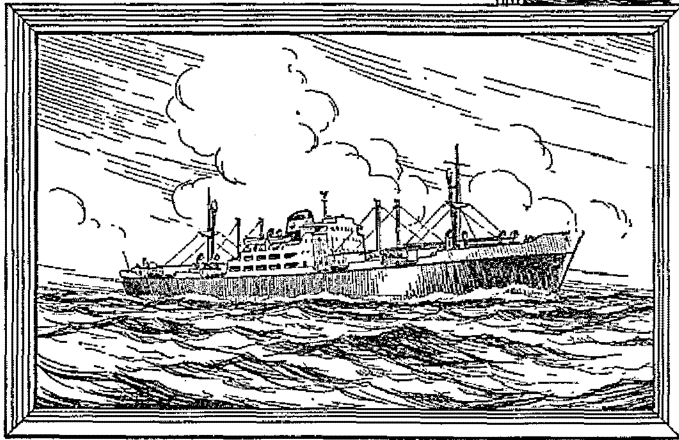
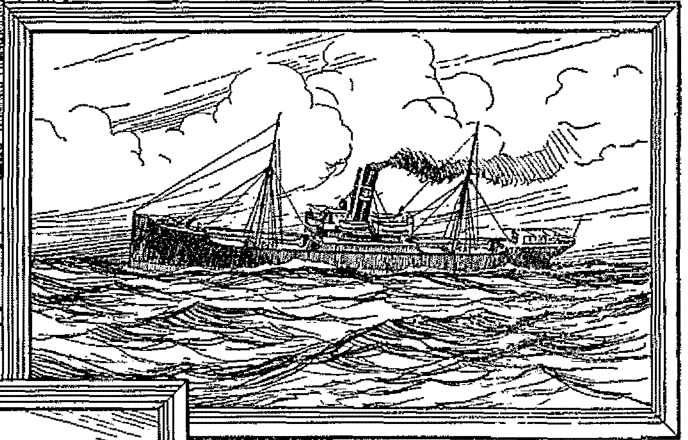
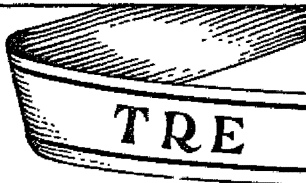
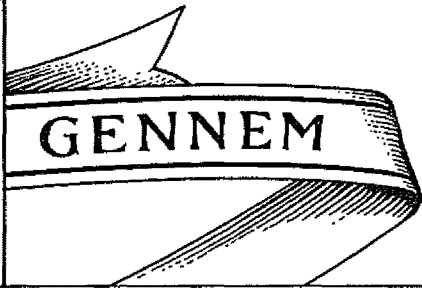
Telefon 9246

**Kul, Koks, Cinders**

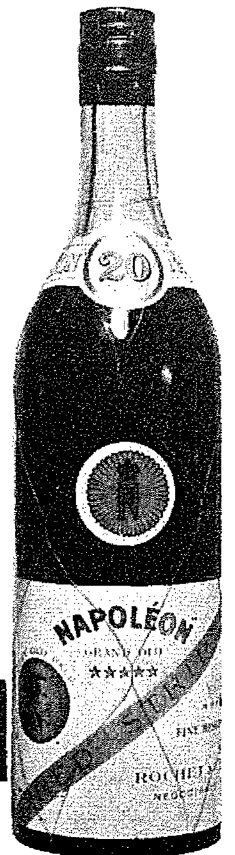




H. 5CH - P.

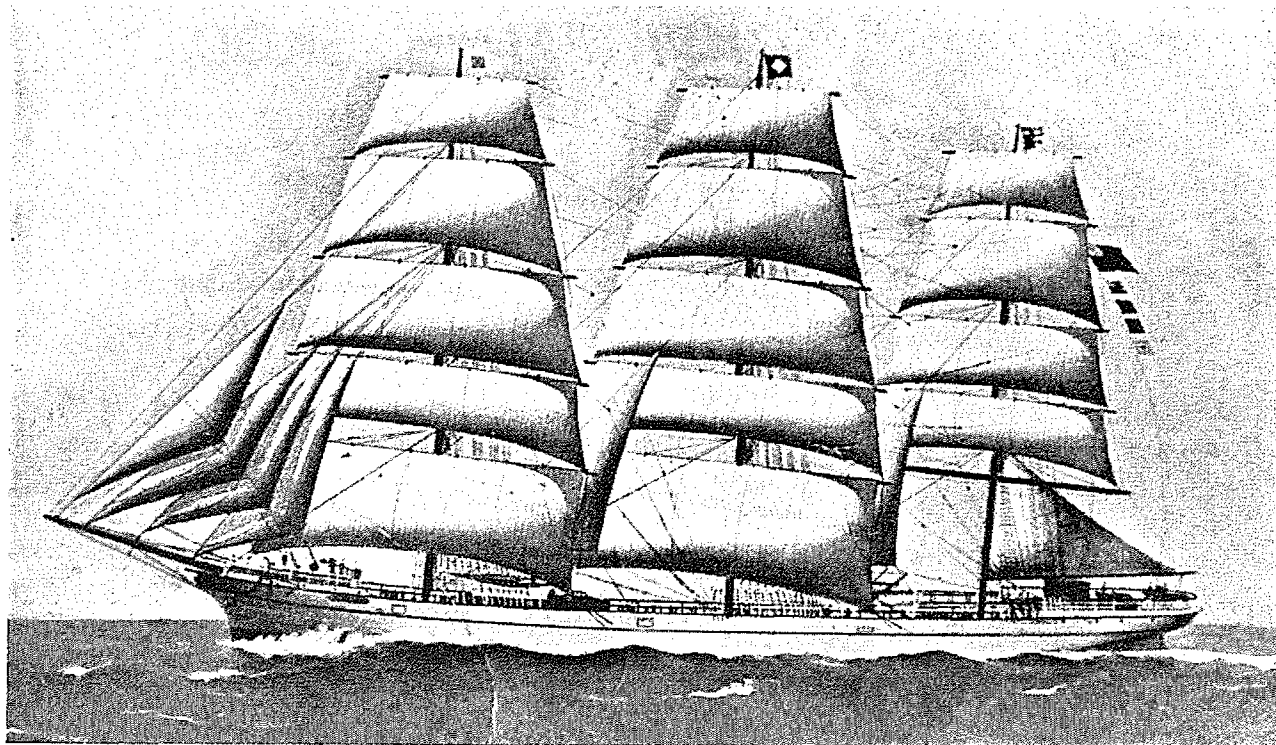


HAR DE  
OVERALT PAA HAVET  
FAAET



fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**  
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER



Fuldskibet „Edenmore“.

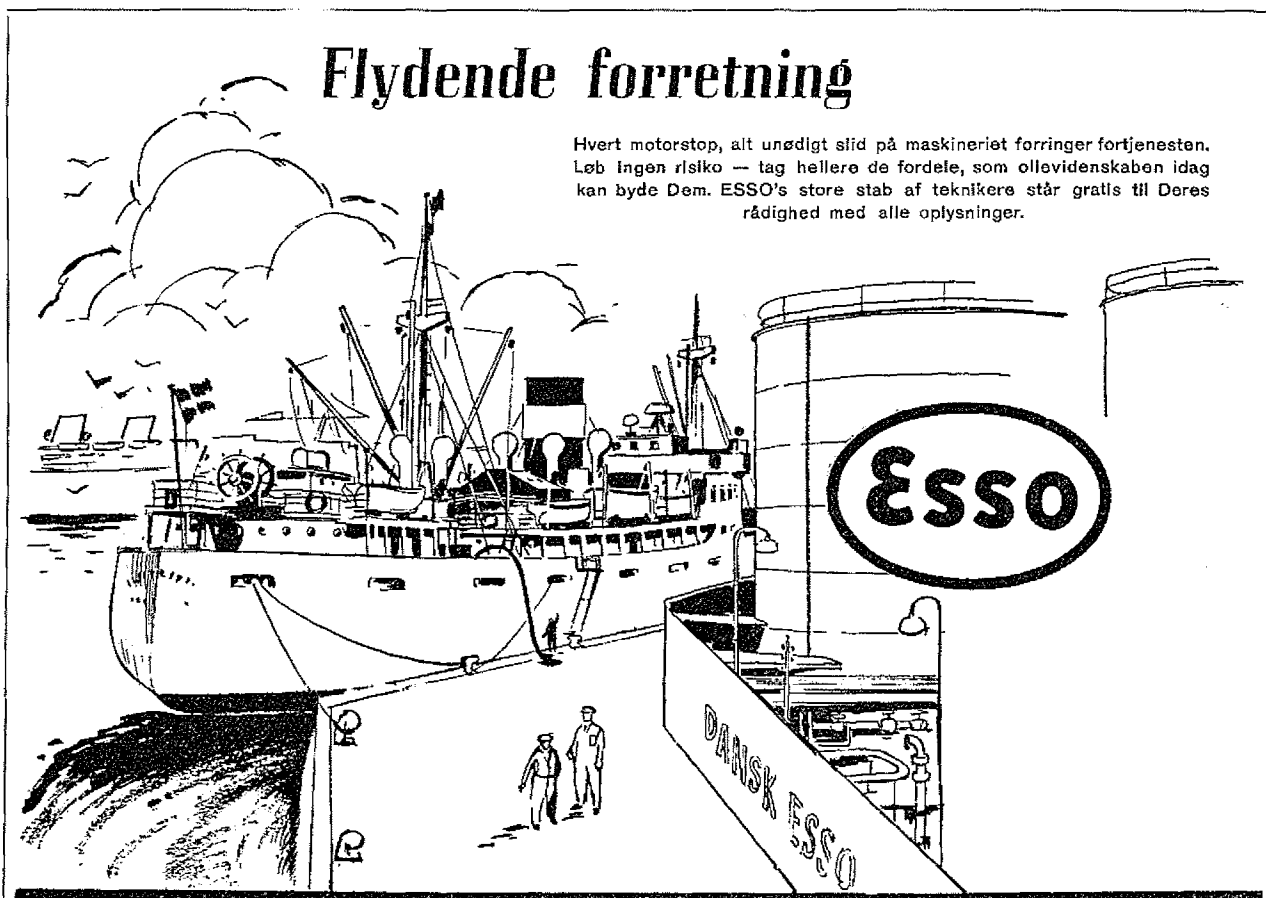
### Lidt sejlskibs-hjernebrud

Her er en ny opgave for sejlskibs-kendere. Denne gang er problemet ikke så vanskeligt at løse. Fuldskibet

på billedet herover er det engelske „Edenmore“. For de mest fyldestgørende oplysninger om dette skibs skæbne udloves tre saltvands-romaner.

## Flydende forretning

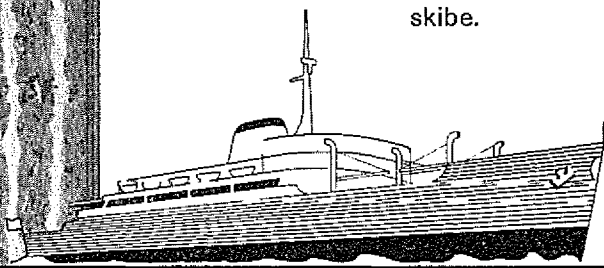
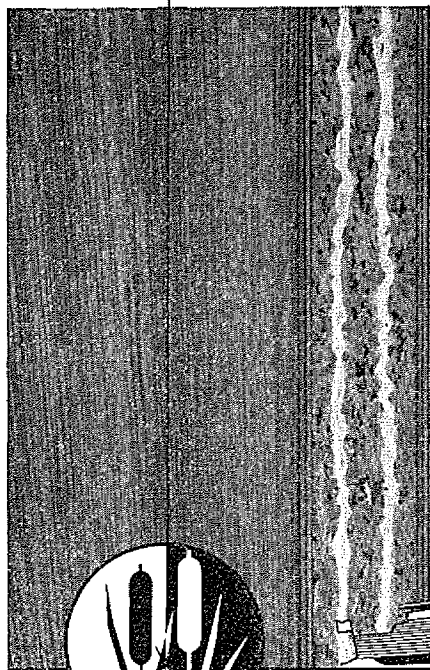
Hvert motorstop, alt unødigt slid på maskineriet forringer fortjenesten. Løb ingen risiko — tag hellere de fordele, som ollevidenskaben idag kan byde Dem. ESSO's store stab af teknikere står gratis til Dores rådighed med alle oplysninger.



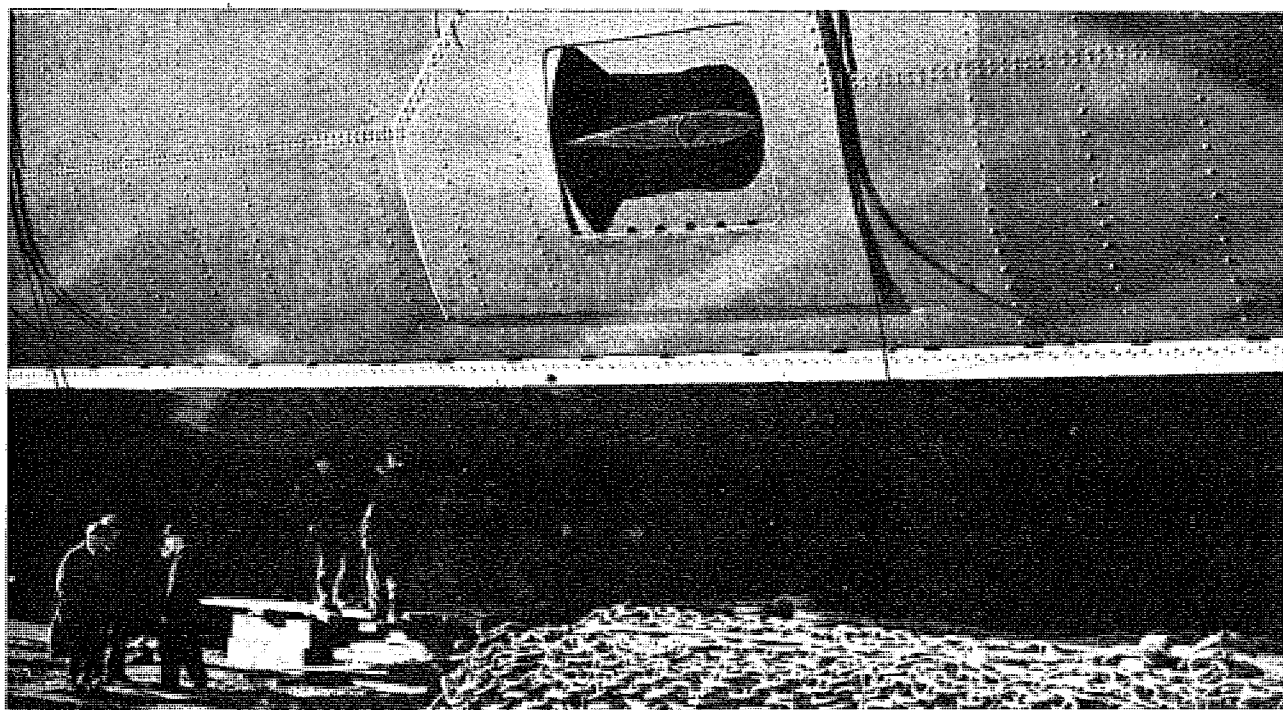
## NOVOPAN "B"-SKOD...

er godkendt af skibsfartsmyndighederne i Danmark, Norge, Sverige, Island, Holland, Belgien, Frankrig og Italien.

NOVOPAN "B"-skods fremragende brandhæmmende egenskaber i forbindelse med skoddets rimelige pris og monteringslethed har medført en stigende anvendelse til apteringer i en lang række danske og udenlandske skibe.



NOVOPAN TRÆINDUSTRI A/S, PINSTRUP



### ***Skal gøre det af med søsygen***

I februar måned døbte Lady Churchill den 22.000 tons store Cunard-liner „Saxonia“, da den gled i vandet på floden Clyde ved Glasgow. Skibet er det første af tre trans-atlantiske linere, som skal sejle fra England og de 900 miles op ad St. Lawrence-floden til Montreal med passagerer og gods. „Saxonia“ og dets søsterskibe udrustes med mange nye finesser. Bl. a. vil man forsøge

at skabe bedre komfort for passagerer og besætning også i dårligt vejr. Dette gør man bl. a. ved at forsyne linerne med særlige stabilisatorer, der skal mindske rullingen i høj sø. Her ses den stabilisator, som er anbragt i skibets styrbords side. En lignende er anbragt i modsat side.

# Fra søretten

I dansk retspraksis er der vistnok tilbøjelighed til ved opgørelse af krav og fordeling af erstatningsansvar efter kollision mellem 2 skibe at anvende den fremgangsmåde, at man sammenlægger begge skibes tab. Ved hjælp af skyldbrøken finder man så frem til, hvor stor en del af det samlede beløb hvert rederi skal bære. Det rederi, der altså ved kollisionen har lidt et mindre tab, end det efter beregningen skal bære, må så erstatte det andet rederi differencen.

Man kan imidlertid også gå frem på en anden måde og bestemme hvert rederis (brutto-)ansvar over en så stor del af det andet rederis tab, som skyldbrøken giver udtryk for, og ved afgørelsen trække det mindste beløb fra det største og derved finde frem til den saldo, der skal betales.

Det er vist let at indse, at når man overhovedet er kommet ind på at spekulere over, hvilken af de to opgørelsesmåder, der bør anvendes, skyldes det, at der bag rederierne står disses assurandører, der naturligvis er interesseret i at kunne beregne, hvor meget de i kollisionstilfælde kommer til at udrede. Dette problem skal dog ikke nærmere behandles i denne forbindelse, men det bør dog bemærkes, at man ved anvendelse af den først nævnte fremgangsmåde — som altså også sædvanligvis anvendes af domstolene — når frem til det resultat, at det kun bliver *et* af rederierne, der må bære ansvaret, og *et*, som får tilkendt erstatning — medens den anden løsning fører til, at fordeling af skade og ansvar kan gennemføres fuldt ud mellem hvert enkelt rederi og dets assurandør.

Sø- og Handelsrettens afgørelser i talrige skibskollisionssager synes i det hele at ligge på linie med de afgørelser, afsagt af andre nordiske domstole, der har anvendt den først nævnte opgørelsesmåde (enkeltkravopgørelse).

Som et eksempel herpå kan nævnes en dom afsagt ved nytårstid 1954. Her var forholdet det, at et motorskib og en motorskonnert var kollideret i sejlrenden mellem Swinemünde og Stettin. Det havde været tåge, og af forklaringerne fremgik, at det sydgående skib — „Jørgen Ring“ — (tilhørende skibsreder A. E. Søren-

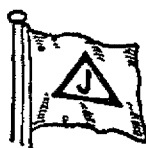
sen) — der ikke var lodstvang undergivet — havde haft en posk lods om bord, hvis anvisninger han rent faktisk fulgte; man sejlede i højre side af kanalen og med bøjerne i en afstand af ca. 5 meter om styrbord. Umiddelbart før kollisionen blev givet hårdt styrbordsror og slået fuld kraft frem. Fra det modgående skib, „Clythia“'s side blev det forklaret, at man på rejse fra Stettin observerede „Jørgen Ring“ ret forude, og at der straks blev givet styrbordsror, og at skruen samtidig blev slået fra.

Fra „Jørgen Ring“'s side var rejst et erstatningskrav på 14.322,55 kr. og fra „Clythia“ et krav på 11.193,65 kroner.

Retten fandt, at der var begået fejl fra begge sider. Det fandtes bevist, at „Jørgen Ring“, som af kaptajnen forklaret, havde sejlet i sin styrbords side, og at „Clythia“ havde begået fejl ved at sejle i samme side af sejlrenden, og uanset at der meget muligt var afgivet tågesignaler fra „Clythia“ og var holdt behørig udvig på forskibet, havde dette skib et medansvar for kollisionen.

På den anden side kunne „Jørgen Ring“ dog ikke heller fritages for ansvar. Skibets fart havde under de ugunstige vejrforhold været for stor, og det var også en fejl, at føreren, da han fik øje på „Clythia“, gav fuld kraft frem i stedet for at slå bak. Efter de fejl, der var udvist fra begge sider, kom retten til det resultat, at den samlede skade burde deles lige mellem dem, og „Clythia“'s reder blev herefter dømt til at betale 1564,45 kr. til skibsreder Sørensen som ejer af „Jørgen Ring“.

Her valgte man altså den opgørelsesmåde, at man lod det rederi, der havde lidt det mindre tab, betale halvdelen af differencen mellem erstatningskravene.



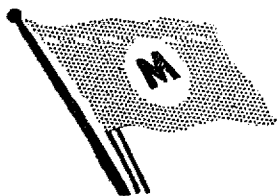
**Dampskibsselskabet**

**JUTLANDIA**

JENS TOFT

**Ny Toldbodgade 5**

TELF. \*8192



**MOORE & McCORMACK<sup>A/s</sup>**

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



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.: MERSK

- ★ **REDERI**
- ★ **TRAMPSKIBE**
- ★ **LINESKIBE**
- ★ **TANKSKIBE**

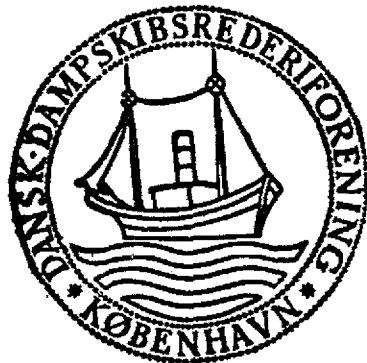
A/S Dampskibsselskabet Svendborg  
Dampskibsselskabet af 1912 A/S

# Fra Værft, Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. april 1954



## 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  
 C. K. Hansen: A/S D/S Dannebrog  
 Rederiaktieselskabet Dantank  
 Rederiaktieselskabet Atalanta  
 D/S Progress A/S  
 D/S Myren  
 A/S Motortramp  
 A/S D/S. D. F. K.  
 D/S Jutlandia A/S  
 A/S Jens Toft  
 D/S Dania A/S  
 A/S D/S Vendila  
 A/S D/S Heimdal  
 A/S D/S Orient  
 D/S Pacific A/S  
 D/S Hetland  
 A. 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  
 Chr. Berg  
 A. E. Sørensen (D/S Concordia)  
 A/S Tankskibsrederiet  
 Chr. Andersen  
 A/S De Danske Sukkerfabrikker  
 D/S Activ A/S  
 Hans Svenningsen  
 Det Store Nordiske Telegrafskib A/S  
 Danish American Gulf Oil Transport  
 Company A/S  
 Aabenraa Rederi A/S  
 Det Forenede Bugseriskab A/S  
 Rederi-A/S Kosmos  
 I/S D. F. B. & Em. Z. Svitzers Bjergnings-  
 Entreprise  
 D/S Hafnia A/S  
 D/S Nautic

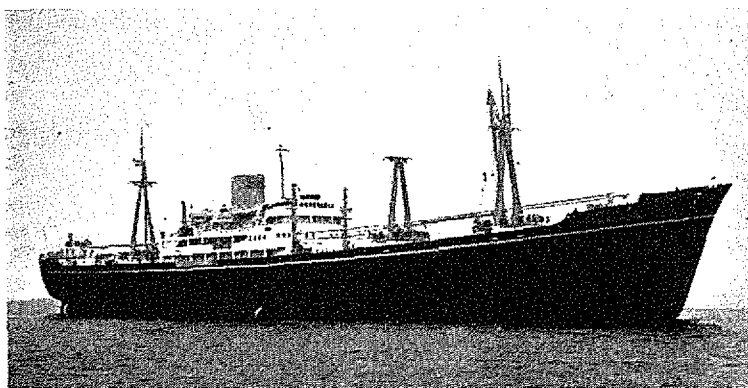
## M/s „SUMBAWA“

Den 12. marts afholdt Nakskov Skibsværft prøvetur i Langelandsbæltet med nybygning nr. 134 — M/S „Sumbawa“ — til Det Østasiatiske Kompagni.

„Sumbawa“ er et fragtmotorskib med plads til 12 passagerer på 1. klasse og dets hoveddimensioner er:

tolv 5-tonns og to 3-tonns bomme. Desuden står der på agterkant af midtskibs hus to af Thomas B. Thriges nyeste 3-tonns dæskraner til betjening af 4 lugen. Thrige har også leveret de elektriske lossespil, anker-spil, capstans og styremaskinen.

Alle moderne navigationsinstru-



M/S „Sumbawa“ på prøvetur.

Største længde .....	149,7 m
Længde mellem p. p. ....	139,0 m
Bredde på spant .....	19,3 m
Dybde til shelterdæk .....	11,7 m
Lasteevne .....	ca. 10.500 tons

Skibet er bygget til Lloyd's Registers højeste klasse med lukket shelterdæk, bak og poop samt hus midtskibs. Det har to master og fire samsonposter, og lossegrejerne består af en 60-tonns bom, en 20-tonns bom samt

menter findes om bord: radar, SAL log, gyrokompas og selvstyrer, ekkolod og kommandohøjttaler o. s. v. Radiostationen er leveret af Dansk Radio Aktieselskab.

Promenadedækket midtskibs er

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. 10 om året. Indmeldelse modtages på Kronborg eller på „Vikingen“'s ekspedition, Christiansborggade 1, tlf. Byen 8040.

udelukkende forbeholdt passagererne. Alle kamrene har eget badeværelse, og de fornemst udstyrede ryge- og spisesaloner ligger for enderne af passagergangene. Alle skodder, paneler, bordplader o. l. i kamre, saloner og gange og badeværelser er udført af det brandsikre plastikstof Warerite.

Redningsbådene af aluminium er placeret i gravitydavidder 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 slagside.

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 8200 b.h.k. ved 115 o/m og giver skibet en fart af ca. 17 knob fuldt lastet.

Alle lastrum samt maskinrum er forsynet med kul-syreildslukningsanlæg, og i styrehuset findes en røg-detektor, der viser, om der er brand i et hvilket som helst af skibets lastrum.

## Søsætning af <sup>M/S</sup> „Sally Mærsk“

Fredag den 12. marts 1954 søsattes fra Odense Stålskibsværft A/S fragtmotorskibet „Sally Mærsk“, værftets nybygning nr. 125, 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 „Sally Mærsk“ er:

Længde mellem perpendicularerne .....	138,7 m
Bredde mld. ....	19,4 m
Sidehøjde til øverste dæk .....	12,6 m
Sidehøjde til andet dæk .....	9,5 m
Dybgang .....	8,3 m
Tilsvarende dødvægt .....	ca. 9.400 tons

Skibet er et enkeltskruet motorskib med 2 gennemgående dæk, fremfaldende stævn, „soft nose“ og krydserhæk. Maskineriet er anbragt midtskibs.

Udrustningen er på alle måder den mest moderne i henhold til rederiets krav og værftets praksis. Spil samt ankerspillet er alle elektrisk drevne og ligesom den elektriske styremaskine af Thomas B. Thriges fabrikat.

De fire redningsbåde betjenes af 4 sæt gravitydavidder af Welin-MacLachlans fabrikat.

M/S „Sally Mærsk“ bliver udstyret med fuldt mo-

derne navigationsmidler, radar, radio og radiopejler, gyrokompas, selvstyrer og ekkolod. Særlige lastrum indrettes for kølelast, medens der er tanke for vegetabiliske olier.

I huse midtskibs indrettes plads for et mindre antal passagerer. Kamrene får separat bad og wc. Endvidere findes midtskibs aptering for dæks- og maskinofficerer og restaurationspersonale.

Agter i poopen findes aptering for menig dæks- og maskinbesætning. Alle voksne har eet-mandskamre.

Både officerer og besætning har foruden messe særlige opholdssaloner.

Apteringen får et kombineret opvarmnings- og mekanisk ventilationssystem.

Skibet forsynes med en hovedmotor af B. & W.s nyeste type, enkeltvirkende, totakts, nicylindret med turbocharge. Cylinderdiameter 740 mm, slaglængde 1600 mm. Motoren er i stand til normalt at udvikle ca. 12.500 i.h.k.

Som hjælpemotorer installeres tre sekscylindrede B. & W. firetakts trunkmotorer med trykforstøvning, hver direkte koblet til en dynamo.

Skibet blev navngivet af fru direktør Aage L. Rytter og stabelafløbningen overværedes bl. a. af direktør Rytter og skibsreder A. P. Møller og frue.

## Prøvetur med <sup>M/T</sup> „Pernille Mærsk“

Den første marts 1954 afholdtes prøvetur med dette tankskib til A. P. Møllers rederier fra det belgiske værft, Messrs. Jos. Boel & Sons S.A., Tamise.

Skibet er bygget til Lloyd's højeste klasse og er på ca. 13.150 tons dødvægt. Det har følgende dimensioner:

Længde mellem p. p. ....	137,2 m
Største bredde på spant .....	19,2 m
Sidehøjde til hoveddæk .....	10,8 m
Dybgang .....	8,6 m

Maskinen består af en seks-cylindret dieselmotor, type 674-VTF-160, leveret af A/S Burmeister & Wain, København, og den giver skibet en fart af 14 knob lastet. Enkelt hjælpemaskineri og en række udstyrsgenstande er leveret fra Danmark.

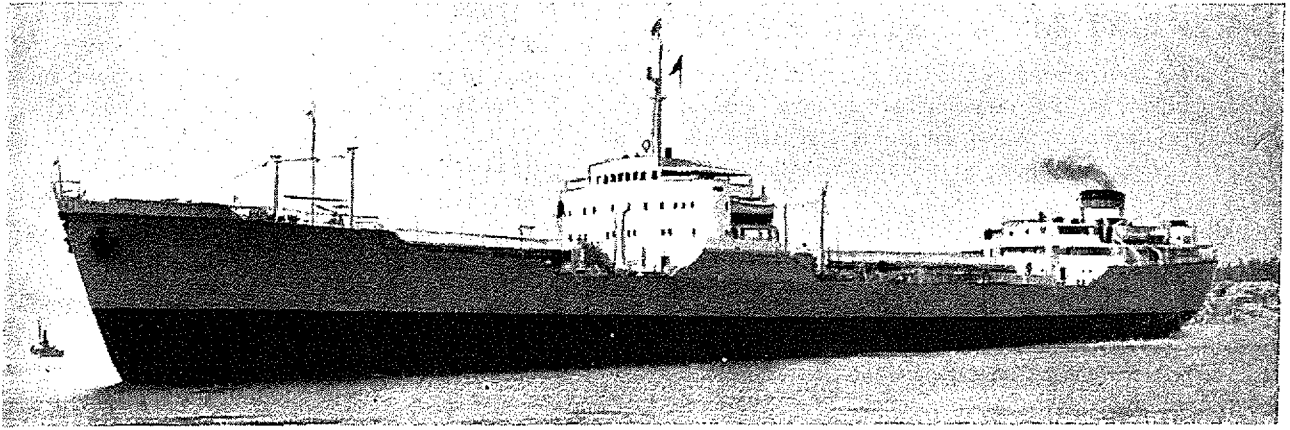
„Pernille Mærsk“ føres af kaptajn H. K. W. Houborg og C. A. Christiansen er maskinchef.

## Norsk søsætning

Den 4. marts søsattes fra Aktieselskabet Frederikstad Mek. Verksted en 13.500 tons d. w. motor-tanker, som fik navnet „Hornfighter“. Skibet, der bygges til Johan Horns Rederi v. Jacob Kjöde A/S, Bergen, udrustes med en 4500 b.h.k. FMV/GV dieselmotor.

AKTIESELSKABET  
DET DANSK-FRANSKE-DAMPKIBSSELSKAB  
FREDERIKSGADE 17  
KØBENHAVN K

<sup>M/S</sup> J. FREYTAG, Seilmager  
53 Nyhavn 53 - Tlf. Palæ 3943



„Bellami“ på prøveturen.

## M/T „Bellami“ afleveret

Den 26. februar afleveredes fra Uddevallavarvet det 19.260 tons d.w. motor-tankskib „Bellami“ til Skips A/S Oiltank, Tönsberg. Fra søsætning til aflevering var gået

ikke engang 2½ måned. Skibet var iøvrigt udførligt omtalt i „Vikingen“ for 1. februar.

## ⅓ Soya-Atlantic

Tirsdag den 9. marts søsattes ved Kockums værft i Malmö et 21.000 tons malm-tankskib til Rederiaktiebolaget Walltank i Stockholm. Skibet, som af fru Margit Sjösten, gift med direktør Hjalmar Sjösten, Göteborg, fik navnet „Soya-Atlantic“, har følgende hoveddimensioner:

Længde overalt .....	181,7 m
Længde mellem perpendikulærerne .....	170,7 m
Største bredde på spant .....	22,7 m
Sidehøjde .....	13,5 m
Dybgang på fuld last .....	9,5 m

Fremdrivningsmaskineriet, som består af et de Laval damp-turbinemaskineri, der med en maksimal-effekt på 8 100 a h k ved 104 omdrejninger pr. minut beregnes at give skibet en fart på 15 knob på prøvetur.

„Soya-Atlantic“ er et kombineret malm- og tankskib bygget til Lloyd's Registers højeste klasse med isforstærkning.

Til pumpning af lastolie findes i et pumperum agter tre turbinedrevne pumper, hver med en kapacitet på 700 m<sup>3</sup>/tim.

Dampen til fremdrivningsmaskineriet, turbogeneratorerne og lastoliepumperne tages fra to i agterkant af maskinrummet opstillede Foster-Wheeler kedler med en sammenlagt hedeflade på 1326 m<sup>2</sup> og et arbejdstryk på 32 kg/cm<sup>2</sup>.

Desuden findes en trykformindsker, som giver damp til stempelpumper, spil, ankerspil, varmespiraler i last-tankene etc.

Mandskabsapteringen findes i hytten med enmandskamre for alle undtagen drengene, som ligger to og to, medens officererne har sine kamre i dækshuset på hyttedækket og bådedækket agter. Kaptajnens og rederens aptering findes på bådedækket agter.

I tårnbygningen midtskibs findes styrehus, bestikhus og radiostation samt en søkahyt til kaptajnen.

Som sædvanlig findes messer og opholdsrum for de forskellige besætningskategorier, officerer, underofficerer, økonomipersonale og mandskab, samt et større lokale til filmsforevisninger etc.



Øverst: Gudmoderen, fru Margit Sjösten, og direktør Holmström. Nederst: „Soya-Atlantic“ glider i vandet.



## Søsætning af M/S „Susan Mærsk“

Onsdag den 17. marts 1954 søsattes fra A/S Nakskov Skibsværft fragtmotorskibet „Susan Mærsk“, værftets nybygning nr. 135, 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.I. som åben shelterdecker med bak og poop samt huse midtskibs og agter.

Hoveddata for M/S „Susan Mærsk“ er:

Længde mellem perpendicularererne .....	138,7 m
Bredde midt .....	19,5 m
Sidehøjde til øverste dæk .....	12,6 m
Sidehøjde til andet dæk .....	9,5 m
Dybgang .....	8,3 m
Tilsvarende dødvægt .....	ca. 9.400 tons

Skibet er et enkeltskruet motorskib med 2 gennemgående dæk, fremfaldende stævn, „soft nose“ og krydserhæk. Maskineriet er anbragt midtskibs.

Udrustningen er på alle måder den mest moderne i henhold til rederiets krav og værftets praksis. Spil samt ankerspillet er alle elektrisk drevne og ligesom den elektriske styremaskine af Thomas B. Thriges's fabrikat.

De fire redningsbåde betjenes af 4 sæt gravitydavi-der af Welin's fabrikat.

M/S „Susan Mærsk“ bliver udstyret med fuldt moderne navigationsmidler, radar, radio og radiopejler, gyrokompass, selvstyrer og ekkolod. Særlige lastrum indrettes for kølelast, medens der er tanke for vegetabiliske olier.

I huset midtskibs indrettes plads for et mindre antal passagerer. Kamrene får separat bad og wc. Endvidere findes midtskibs aptering for dæks- og maskinofficerer og restaurationspersonale.

Agter i poopen findes aptering for menig dæks- og maskinbesætning. Alle voksne har eet-mandskamre.

Både officerer og besætning har foruden messe særlige opholdssaloner.

Apteringen får et højtryksopvarmnings- og ventilationssystem.

Skibet forsynes med en hovedmotor af B. & W.'s nyeste type, enkeltvirkende, totakts, nicylindret med turbocharge. Cylinderdiameter 740 mm, slaglængde 1600 mm. Motoren er i stand til normalt at udvikle ca. 12.500 i.h.k.

Som hjælpemotorer installeres tre sekscylindrede B. & W. firetakts trunkmotor med trykforstøvning, hver direkte koblet til en dynamo.

Skibet blev navngivet af fru direktør Vilh. Nielsen og stabelafløbningen overværedes bl. a. af direktør Vilh. Nielsen og skibsreder R. A. Robbert samt repræsentanter for rederi og værft.

## Tankrensning og bortskaffelse af olieholdigt vand

Udtømning af olie til søs har alle dage været et alvorligt problem, og i året 1922 udstedtes i England „Oil in Navigable Waters Act“, men siden den anden

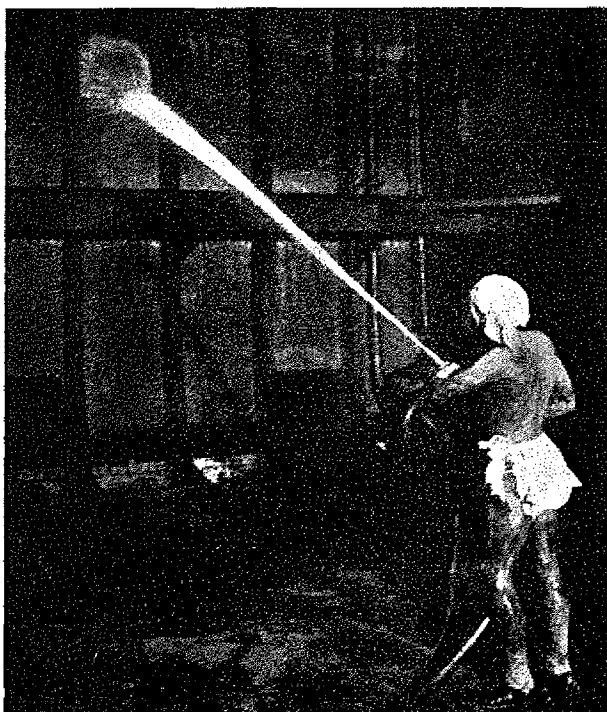
verdenskrig, da brugen af olie er tiltaget voldsomt, er situationen blevet alvorligere.

Bygningen af raffinaderier forskellige steder i Europa har forøget navnlig ladningerne af råolie. Denne olietype med sit svære, voksagtige slam, som efterlades, når lasten er pumpet ud, er hovedårsagen til forureningen af havet omkring Europa.

Man må huske på, at fremgangsmåden har været og endnu i mange tilfælde er, at tankskibet efter at have udlosset stikker til søs og herunder vasker tankene og renser dem inden næste anløbshavn. Det olieholdige vand pumpes overbord sammen med det voksagtige slam i klumper af forskellig størrelse. Det er disse klumper, som føres ind med tidevandet, der forurener kysterne.

Hvis et tankskib skal i dok efter udlosningen, var det nødvendigt, at den stak til søs for at rense sine tanke og pumpe det olieholdige vand overbord. Da denne udpumpning må ske 50 miles fra land, vil skibet blive mindst 48 timer forsinket med sin dokning.

Stillingen blev alvorlig, da tankrederne forlangte hurtigere udlosning og midler til at kunne blive af med det olieholdige vand i havn, så skibe ikke behøvede at gå til søs for at rense tanke. Det kan ske på to måder, enten ved at anbringe en stor separator på en særlig kaj til kontinuerlig behandling af det olieholdige vand, eller ved at lade vandet løbe ud i en pram, der så kunne bringe det i land.



En olietank spules ned med varmt vand under højt tryk. Påklædningen er den mest bekvemme for dette arbejde.

I 1951 blev der i Falmouth fuldført et anlæg med rørledninger fra kaj til separator og med en kapacitet på 1000 tons i timen. Anlægget har tre tanke med et samlet rumindhold på 6000 tons, som benyttes til modtagelse af det olieholdige spildevand etc. til udfældning og dehydrering.

Forberedelsen af tankene inden ankomsten til Falmouth varierer i de forskellige rederier. Nogle skibe leder affaldsvandet fra hovedtankene til afløbstanke. Andre skibe fylder tankene med søvand.

I separatoren holdes spildevandet opvarmet, og gennem forskellige trin befries vandet for olien, så det er godt under den i loven fastsatte procentsats, når det pumpes ud i havet igen.

Foruden den voksagtige substans findes der også f. eks. sand og mudder, som ikke kan pumpes ud. Det er også dækket med voks og olie, og i Falmouth fjernes det med hånden. Det bringes til en særlig tank, hvor det ved hjælp af damp og omrøring befries for olien og vokset, så det kan bruges til opfyldning.

Fra december 1951 har mere end 150 skibe været behandlet, og over en halv million tons vand har passeret tankene.

I Liverpool findes et selskab, som har fem skibe på ca. 45 m længde, og som kan behandle olier med et flammepunkt på over 65°. De renser og afgasser alle tanke og gør dem klar til at modtage en hvilken som helst last. Med undtagelse af det første skib, der blev taget i brug i 1935, er de andre også i stand til at rense tanke for olie med et lavere flammepunkt, og deres installationer er konstrueret, så brandfaren ved behandling af disse farlige ladninger er reduceret til et minimum.

Fremgangsmåden er denne, at en bøjelig slange føres fra renseskibet ned i tanken. En vacuumpumpe sættes i gang og frembringer et vacuum i en cylindrisk tank, hvortil den bøjelige slange er koblet. Gassen i tanken bliver derved suget ud, inden folk går ned i den. Den bøjelige slange føres derefter ned i slammet, som sammen med en stor mængde luft suges over i en samletank i renseskibet. Luften i tanken bliver således

stadig fornyet og holdt fri for gas. Særlig tyk slam bliver dampet i forvejen.

Efter fjernelsen af slammet bliver tanken dampet for at emulgere den olie, der klæber ved ståldelene, og folk går ned i tanken og spuler den med varmt højtryksvand. Det derved fremkomne olieholdige vand og damp udsuges gennem vacuumslangen. Når det alt sammen er borte, er tanken klar til aftørring, hvilket sker med håndkraft.

---

## Engelske skibsbyggere om engelsk skibsbygning

I England begynder ledende skibsbyggere at se mindre optimistisk på situationen for den engelske skibsbygningsindustri fremtid. Vi gengiver her to udtalelser, som er sket efter nytår.

Under krigen påstod et amerikansk skibsværft, at det havde bygget et skib på nogle få dage. Meningen var naturligvis, at skroget var bygget af forud stillede dele, som var samlet i den angivne tid, og det var ikke noget mirakel. Det er en helt anden historie, når tyskerne kan prale med at have bygget et skib fra køllægningen til prøveturen på ca. 6 måneder, som er rekorden for „Schwabenstein“, som lige har anløbet Southampton på sin jomfrurejse fra Bremen til Yokohama. Det kan fastslås, at en tilsvarende byggetid på et værft ved Tyne ville være 18 måneder. Sammenligningen må være ærlig. Skibsværfter i England har endnu ordrer, som ikke er fuldført. Engelske arbejdere arbejder ikke i tre skifter, som anvendes i Tyskland. Tilgangen af stål kan være helt anderledes, og der er uden tvivl andre faktorer at tage i betragtning. Den kendsgerning, at et motorskib på 9000 tons gross med afgang for 86 første klasses passagerer kan bygges på et halvt år for lidt over 1,25 millioner pund sterling på et tysk skibsværft, sammenholdt med at ordrer på ialt 250.000 tons gross er blevet annulleret for engelske skibsværfter i det forløbne år — med antydning af, at yderligere annullering er på tale — må gøre det klart for enhver interesseret, at der er en truende konkurrence lige uden for vor dør, som det tidligere er forudsagt.

Det blev fremhævet af sir Guy Robner for nylig. Det er godt nok, fortalte han formændene på et skibsværft i West Hartlepool, at kappes med skibsbyggere ved Wear og i Glasgow. Man må se konkurrencen med skibsbyggere i Göteborg, Tokio og Hamburg i øjnene. Ingen i verden kan bevæge redere til at lade bygge i West Hartlepool, hvis de kan få skibe fra udlandet, som er lige så gode og billigere. For mange vil det måske synes en hård og kompromisløs udtalelse uden hensyntagen til nationale følelser. Men sir Guy er, ligesom alle andre skibsredere, realist, og han mindede sin tilhørere om den anden side af medaljen, at ingen befragter kan tvinges til at lade sin last i et engelsk skib, hvis et fremmed kan tage den billigere. Men hvis skibsredere

Sikkerhed til søs

DECCA NAVIGATOR

DECCA RADAR

DECCA NAVIGATOR AKTIESELSKAB

KRYSTALGADE 15 - KØBENHAVN K.

TELEFON BYEN 8310

var tvunget til at købe deres skibe på det dyreste marked og sælge deres tjenester på det billigste, så ville vejen til bankerot være kantet med skibsredere. Det er imidlertid kun rigtigt at sige, at engelske skibsredere foretrækker at placere deres ordrer på engelske skibsværfter, det er kun livets hårde økonomiske kendsgerninger, som nu og da tvinger dem at gå til udlandet. Man må heller ikke se bort fra, at der i England udføres langt mere skibsbygningsarbejde og skibsreparationer for udlandet end den omvendte vej.

Sir Guy gav endnu et bevis på sit realistiske syn på spørgsmålet. Her i landet holder vi af at tro, at vi har de bedste skibsværfter og de bedste til at drive skibsfart i verden. Sir Guy advarede sine tilhørere mod at bade sig i lyset af dette overlegenhedskompleks, men anstrenge hver nerve for komme på højde med den fremmede konkurrence. Han indrømmede, at han nærrede den største beundring for norske, tyske og andre skibsbyggere, og han kunne ikke sige, at vi i England var spor bedre end dem. Det er nedslående, men sandt. Det er ikke nogen dårlig ide at se på sig selv, som andre ser på en. Sir Guy henvendte sig særlig til den industri, han kendte bedst, men det passer på hele den engelske industri. Engelsk håndværksarbejde og alt, hvad der har det stolte varemærke „British made“, er endnu positive fordelte ude i verden, men den er blevet fattigere, og mange folk, der engang uden tøven forlangte det bedste, må nu nøjes med det næstbedste på grund af prisen. Som det så ofte er sagt, er udenlandske købere ikke interesserede i at skaffe eller hjælpe England til at skaffe sig en høj levestandard eller en velfærdsstat. De ønsker den bedste vare til den rigtige pris, og hvis andre kan levere, hvad England ikke er forberedt på eller i stand til at skaffe, så får det ikke ordrene.

Det var måske godt, at skibsværftsformænd få dage før „Schwabenstein“ stolt sejlede ind i Southamptons havn blev stillet ansigt til ansigt med skibsfartens reali-

## BASSE & CO.

D/S Ketland A/S - D/S Pacific A/S  
A. H. Basse Rederi A/S  
Rederiet Bisen A/S

Amaliegade 33, København  
Tlf. Minerva ★3232  
Telegramadresser:  
Dampthotland, Steampacific  
Fjernskriver: no. 2250

teter set både fra skibsbygningens og driftens side. Det må håbes, at de kendsgerninger, de fik at høre, vil spredes til svejsere, kedelsmede, skibssnedkere og alle andre, der har med et skibs bygning at gøre, og at udtrykket „Seks måneders hårdt arbejde“, som var titlen på sir Guys foredrag, må antage en ny mening.

Den 21. januar søsattes fra Harland and Wolff i Belfast et 29.500 tons passagerskib „Iberia“. Efter søsætningen holdt direktør sir Frederick Rebbeck en tale, hvori han bl. a. sagde følgende:

Efter en tale ved den foregående stabelafløbning var han blevet for nedslået. Hvad han havde prøvet på med sine taler var at få folk, som burde vide bedre besked, til at tænke anderledes og gøre sig klart, at ordret var meget vanskelige at få, ja, at de for tiden var umulige at få.

Regeringen har lovet at tage alle mulige forholdsregler for at forøge stålproduktionen i 1954, så den bliver større end i 1953. Man stolede på, at skibsbygningsindustrien i år ville kunne levere 1.500.000 tons gross, hvis blot forsyningen med plader ville komme frem i rette tid.

Der også ømtålelige arbejdsforhold for tiden, hvor enhver var klar til at strejke. De havde haft en mindre „sit down“ strejke på værftet den foregående dag.

Sir Frederick nævnte den forøgede konkurrence, særlig fra Tyekland, Japan og Holland. Ugattet Harland and Wolff i 24 år havde haft den største produktion i verden, havde i 1951-52 et svensk værft taget tøringen. Dette værft var yderst effektivt og fik leveret både tysk og svensk stål. De fleste af de byggede skibe var tankskibe efter samme tegning. Skønt de gjorde det udmærket, tror jeg, vi kunne gøre det samme, hvis vi havde lejlighed dertil.

I 1953 er der i stedet for eet værft foran os to svenske værfter, to tyske værfter, som er stået op fra de døde, og et amerikansk. I stedet for at være nr. 1 er vi faldet tilbage til nr. 6. Hvis det ikke viser udenlandsk konkurrence, så ved jeg ikke, hvad det er.

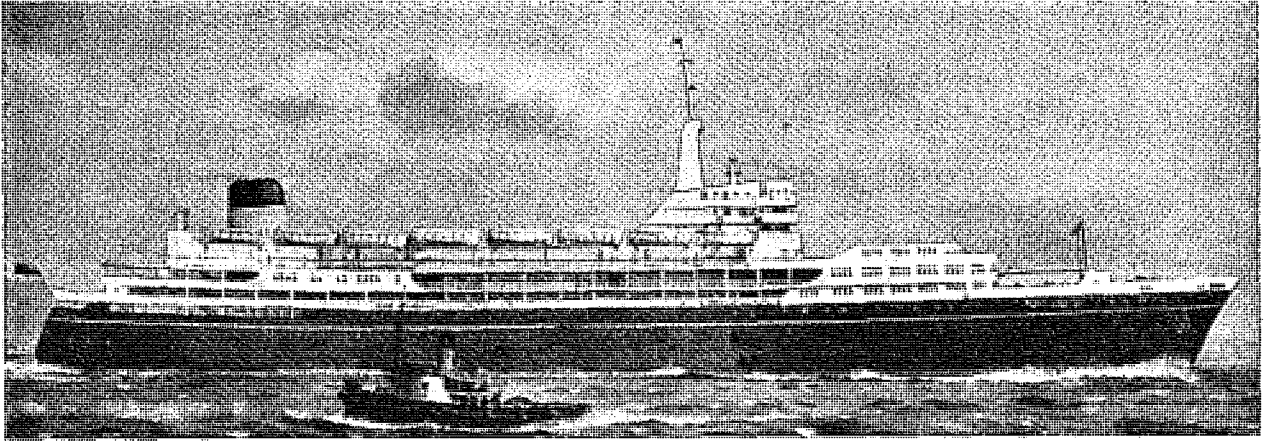
Med hensyn til reparationer, udtalte sir Frederick, at en kunde, som de havde bygget et skib for, også ønskede dem til at efterse og reparere det, men også forlangte et værft, der var rede til at foretage en hurtig reparation på en bestemt tid. Hvis værftet ikke kunne påtage sig arbejdet, måtte det, hvis det gik til fastlandet, levere de nødvendige reservedele. Mange redere er gået fra engelske reparationsværfter, særlig fra North East Coast, og gået til fastlandet, fordi arbejdet dér udføres billigere og hurtigere.

### Prins Axel ind i B. & W.s bestyrelse

På Burmeister & Wains generalforsamling i marts blev det besluttet at udvide bestyrelsen med endnu et medlem. Posten besættes med Prins Axel.



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



## Et passagerskib af et usædvanligt udseende

Rederiet Shaw Savill har hos Harland and Wolff i Belfast bestilt en passagerdamper på 20.000 tons til den fart på Sydafrika, Australien og New Zealand, som rederiet betjente før og nu også efter krigen.

Efter krigen, da rederiet fik sine skibe tilbage, blev det besluttet at sætte dem i stand, idet der blev regnet med, at de derefter ville være brugbare i 12 år, medens Dominion Monarch, der blev afleveret i 1939, mentes at kunne holdes i drift den dobbelte tid. Derved blev der også tid til at se, hvorledes udviklingen eventuelt ville gå.

Det har vist sig, at forholdene på flere måder har ændret sig. Rederiets nuværende skibe er kombinerede passager og lastskibe. Det er ikke sandsynligt, at laster vil blive ekspederet så hurtigt i havnene som tidligere, og da selskabets skibe på en rundrejse anløber mange havne, hvor arbejdstiden er forkortet og ugens arbejdsdage formindsket, medfører det for lange ophold i havn. En stor del af besætningen er kun om bord for passagerernes skyld, og det er lasten, der forårsager de lange ophold og gør skibet urentabelt, må man vælge, hvilken vej man vil gå for at få skibet til at svare sig.

Shaw Sawill Company har derefter valgt at bestille et passagerskib, der ikke medfører nogen som helst last. Der opnås derved, at skibet kan gøre fire rundrejser om året i stedet for tre, som nu kan udføres med de blandede passager- og lastskibe.

Da denne beslutning var taget, blev flere forhold indlysende. For det første vil manglen på lastluger gennem de forskellige passagerdæk i høj grad lette placeringen både af opholdsrum og kamre. Tilbage blev da maskincasingen og skorstensoprækket, som er en skræk for enhver konstruktør af passageraperting, og den tanke opstod, om man ikke skulle fjerne dem fra den midtskibs del, den bedste del af skibet.

Det var strakt klart, at der ikke var nogen uovervindelige vanskeligheder ved at anbringe maskinen agter. Den eneste vanskelighed var skibets trim, når der var forbrugt olie og vand. Dette spørgsmål er imidlertid løst ved at forsyne skibet med et destillationsanlæg,

der ikke blot fremstiller vand til passagerernes brug, men også tilstrækkeligt til eventuelt at benyttes som ballast i tomme olietanke, der efter selskabets skik og brug kun i yderste nødsfald fyldes med saltvand.

Skibet får en længde på 183 meter, en bredde på 23,8 meter og en sidehøjde på 13,8 meter. Det bliver på ca. 20.000 tons gross med turbiner på 20.000 a.h.k., en fart på 20 knob og forsynes med en Denny-Brown stabilisator. Skibet kan medføre 1200 passagerer på turistklasse.

Det er af interesse at lægge mærke til, at man i apertingen helt vil erstatte træ i alle skodder ved at anvende Formica-beklædt krydsfiner. Det formenes, at resultatet vil blive tiltrækkende, lyst og luftigt, og at det, selv om det er noget dyrere i anskaffelse, vil give en billigere vedligeholdelse.

## En sikkerhedsventil til krumtaphuse

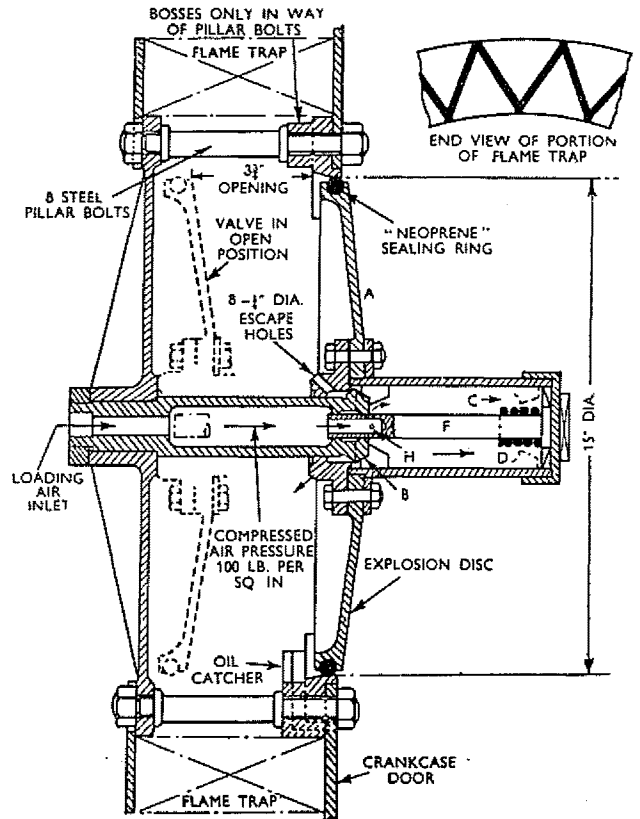
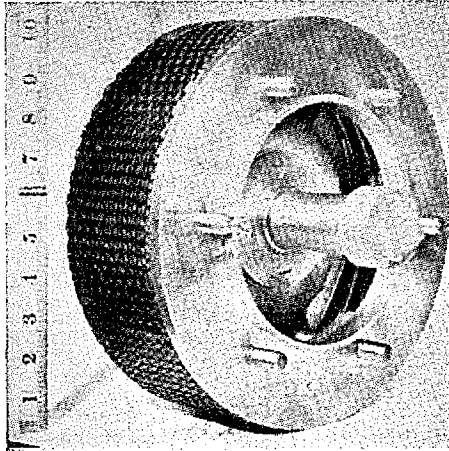
Skønt eksplosioner i krumtaphuse stadig er sjældne, anbefaler Lloyd's Register of Shipping nu, at apparater, der kan forebygge skader på maskiner og personel, anbringes på alle krumtaphuse, hvor eksplosioner kan forekomme. Der findes nu forskellige apparater, der kan forhindre, at der dannes farlige tryk, og et af dem, Lightning sikkerhedsventilen, er af særlig interesse, da den også beskytter personellet og maskinrummet mod flammer fra krumtaphuset som følge af eksplosionen.

Den er bragt på markedet af Trewent and Proctor, Ltd., 45 Billiter Buildings, London, E.C.3, og kan udføres i enhver størrelse fra 6 in. til 30 in. Samlet anbringes sikkerhedsventilen på de dele af krumtaphuset, hvor virkningen af en eksplosion vil være kraftigst. Den er fuldstændig uafhængig af installationen med undtagelse af et tyndt rør, som skal forbinde ventilen med en trykluftkilde med et tryk mellem 3,5 og 35 kg/cm<sup>2</sup>.

Ventilen konstrueres i reglen til at åbne, når trykket

i krumtaphuset overstiger  $2,8 \text{ kg/cm}^2$ , og til at lukke, når trykket falder til atmosfærens. Bevægelserne er lynsnare, så de ikke blot forhindrer dannelse af et farligt tryk, men også indførsel af luft i krumtaphuset, som kan bevirke en ny og kraftigere eksplosion.

Det hævdes, at med denne sikkerhedsventil vil det være muligt at lade maskinen gå med uændret omdrejninger og ydelse under og efter en eksplosion. Ventilen



forbliver desuden intakt og klar til at tage det op med en påfølgende eksplosion.

Med henvisning til tegningen er arbejdsgangen følgende:

Trykluft træder ind gennem det centrale hul og passerer gennem radielle huller (H) ind i trykkammeret (C). Luftrykket i dette kammer frembringer en udadgående kraft, vist med pile, og holder ventilen (B) fast mod sit sæde.

Belastningen på ventilen er afpasset således, at eksplosionsskiven (A) holdes på plads, indtil et forudbestemt tryk opstår i krumtaphuset. Når dette tryk opstår og virker på eksplosionsskiven, bevæger den sig, og med den kammeret (C) og stemplet (F) til venstre.

Derved åbnes ventilen (B) og de radielle huller (H) lukkes, så tryklufften i kammeret (C) farer ud og ikke fornyes, da de radielle huller er lukket. Da ventilen nu er ubelastet, åbner skiven (A) øjeblikkelig helt, som vist punkteret.

Når overtrykket i krumtaphuset er faldet, virker tryklufften i det indre af stemplet (F) og tvinger den ladede cylinder (C) og dermed eksplosionsskiven (A) til højre. Det bringer ventilen (B) på plads og afdækker de radielle huller (H), så belastningstrykket i kammeret (C) øjeblikkelig er til stede.

Begge operationer er lynhurtige, og frisk luft forhindres i at trænge ind i krumtaphuset, hvor der øjeblikkelig efter en eksplosion er mindre end en atmosfæres tryk.

Da en eksplosion altid er ledsaget af flamme, er ventilen forsynet med en flammesikring af en simpel konstruktion, hvorigennem de frigjorte gasser må passere. Den er konstrueret, så den ikke hindrer gassens passage, men reducerer deres temperatur fra  $1600^\circ$  til  $100^\circ$ , så personalet ikke kommer til skade, og der ikke opstår brand.

Det hævdes, at Lightning sikkerhedsventilen ikke behøver nogen vedligeholdelse bortset fra fornyelse af Neoprene pakningsringen nu og da.

### 51 millioner kroner indsejlet af D.F.D.S.

Det Forenede Dampskibs-Selskab nåede også i 1953 et smukt driftsresultat, selv om indtjeningen har været ca. 13 millioner kroner mindre end i 1952, nemlig 51 millioner mod 64 millioner året i forvejen. På administrationen sparedes 0,4 millioner, på personalets pensionering ca. 80.000 og på afskrivning 1,2 millioner.

## Ophalingsspil

brugt, 100 tons eller større for fiskerbåde ønskes til købs.

**INDUSTRI & VARVSMASKINER**

Box 3042 - Göteborg 3, Sverige

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



**C. K. HANSEN**  
Grundlagt 1856

★

### Skibsreder og skibsmægler

Agent for regelmæssige linier  
Befragtning · Klarering · Spedition  
Haveri-, assurance- og l. A. T. A. agent  
for passagerer og fragt.

★

15 moderne skibe — 105.000 ts. d. w.

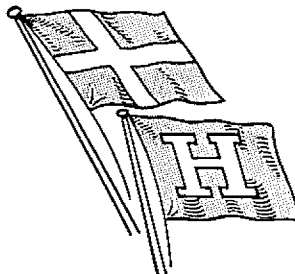
★

Korresponderende reder for:

**DANNEBROG**

AMALIEGADE 35 · KØBENHAVN K

Telefon: Central 72 (18 linier) · Rigs 13 (2 linier)  
Telegramodr.: „HANSEN“ · Telex: Nr. 2501 & 2502



MARTIN CARL  
AKTIESELSKABET  
DAMPSKIBSELSKABET „HEIMDAL“

Telegr.: MARTINO  
KØBENHAVN Ø. DANMÅRK



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

**“MYREN”**

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
Telegram-Adresse: “Holmsild”  
Amaliegade 36



**A/s Em. Z. Svitzers Bjergnings Entreprise**

Grundlagt 1833  
KØBENHAVN

**C. CLAUSEN**



**DAMPSKIBSREDERI A/s**  
HAMMERENSGADE 4 - KØBENHAVN

**Marius Nielsen & Søn**

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København

★

Telegr.-Adr. „Mariuson“ Telefon Central 12057

DAMPSKIBSELSKABET

**TORM**

AKTIESELSKAB

Grundlagt 1889

Telefoner: Central 2437 - 16570 — Rigestelefon 203  
HOLMENS KANAL 42 — KØBENHAVN

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB



1925



# VIKINGEN

r. 1,50  
1. maj

Svitzer bugserer

Maleri af V. QVISTORFF

1954 - nr. 1  
31. årgang



*Inde i bladet bl. a.:*

**Flådens lærling, der blev general**



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

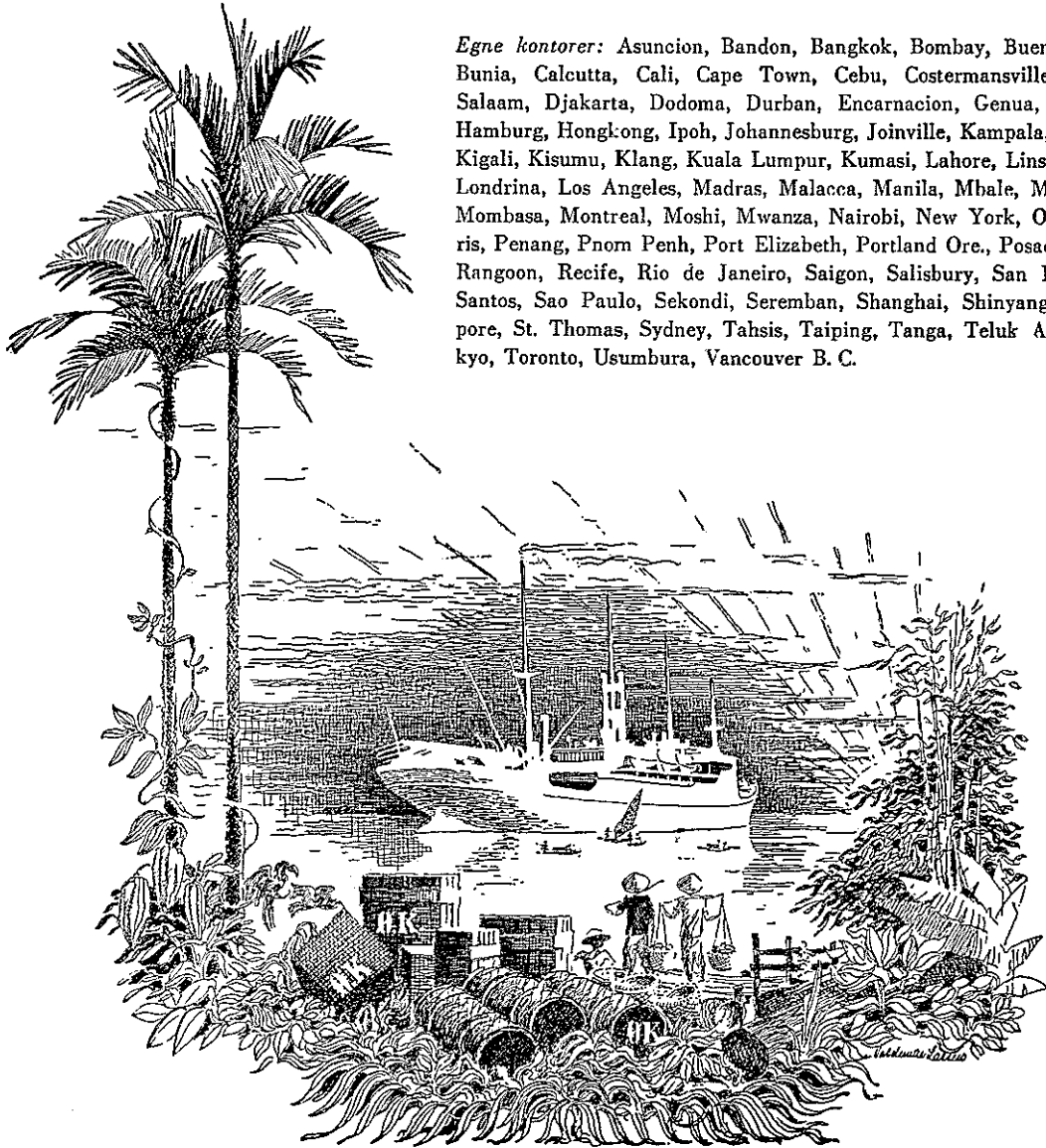
# AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI KØBENHAVN

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, Præ, 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

## Et tankskib eller et luftfartsselskab?

*Skibsrederne Hunting valgte luftfarten*

Skibsfart og luftfart burde efter de fleste menneskers mening være ligeså indbyrdes utilnærmelige som hund og kat. Men selv hunde og katte kan blive venner, og det kan skibs- og lufttrafik også. Det har allerede flere skibsredere indset, og som en konsekvens heraf har de investeret penge i luftfart og ligefrem indlemmet flyvemaskinerne i deres flåde.

Historien om det britiske, privatejede Hunting-Clan Air Transport Limited (herhjemme repræsenteret ved Thor Jørgensen A/S), som den 9. april i år åbnede en ny rute mellem Glasgow, Newcastle, Hamborg og København, er ikke mindre end et eventyr. For at være helt nøjagtige må vi begynde med året 1874, da den unge Charles Hunting sammen med skibsmægleren W. J. Pattison købte en tre-mastet skonnert ved navn „Sylvia“.

I 1889 opløste Charles Hunting makkerskabet med Pattison og knyttede i stedet sin søn til rederiet, der nu hastigt voksede og snart talte en flåde på tolv skibe. I 1893 lod Hunting søsætte en tank-damper ved navn „Duffield“, og dermed var grunden lagt til Storbritanniens største privatejede tankskibs-rederi, som i dag har en flåde af sytten store, moderne og søgående tankere på tilsammen ca. 250.000 tons dødvægt. Traditionen tro har alle disse tankskibe navne endende på „field“.

Under den første verdenskrig gjorde Charles Hunting's to sønner tjeneste i det engelske luftvåben, og de indså begge meget hurtigt, at der ville være en meget stor fremtid i luften. Alligevel skulle der gå næsten tyve år, før de to air-mind'ede skibsredere gik ind i den merkantile luftfart. Det skete i 1936, da de foreslog rederiets bestyrelse at investere en kapital svarende til værdien af et nyt tankskib i luftfart. Ganske vist blev det ikke til ret megen flyvning lige straks, for krigen og de urolige forhold før den bevirkede, at nogle af de „højtflyvende“ planer ikke blev bragt til udførelse. Hunting-gruppen beskæftigede sig imidlertid dengang,

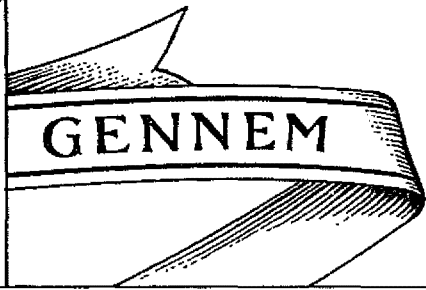
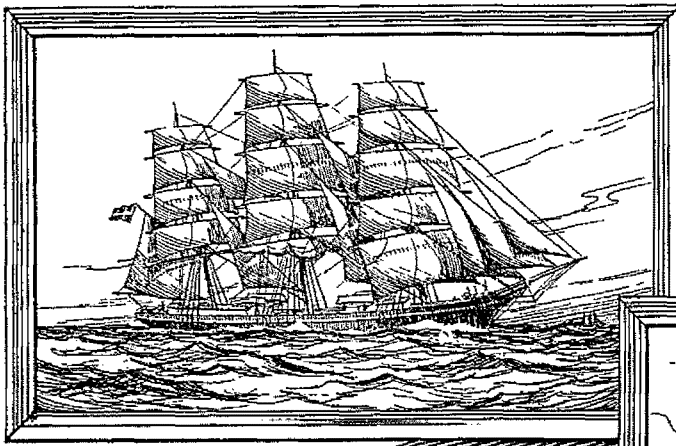
ligesom nu, også med reparation og eftersyn af flyvemaskiner og havde under den anden verdenskrig meget arbejde at gøre for regeringen på dette område. Skønt efterkrigstidens første år ikke ligefrem opfordrede til at fortsætte luftfarts-planerne, holdt Hunting-gruppen stadig ved dem og kastede sig endog over flere nye opgaver som f. eks. luftfotografering. Gruppens maskiner var dog først og fremmest beskæftiget i charterflyvninger, forøvrigt som det første uafhængige, britiske luftfartsselskab efter krigen.

I 1948 fik gruppen sin første store kontrakt med Overseas Food Corporation. Kontrakten gjaldt flyvning af personel fra Storbritannien til jordnødde-arealerne i Østafrika. Flere andre kontrakter kom til, og i 1950 havde man bl. a. et stort antal flyvninger for medlemmer af katolske samfund, som ville besøge Rom i „det hellige år“. I 1951 fløj selskabet over 75.000 militærpersoner og deres familier til og fra Malta og Gibraltar.

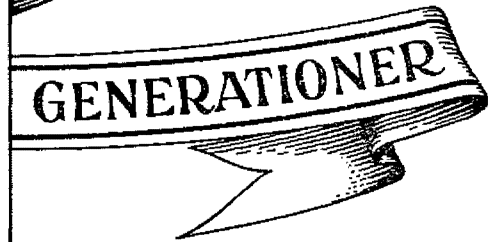
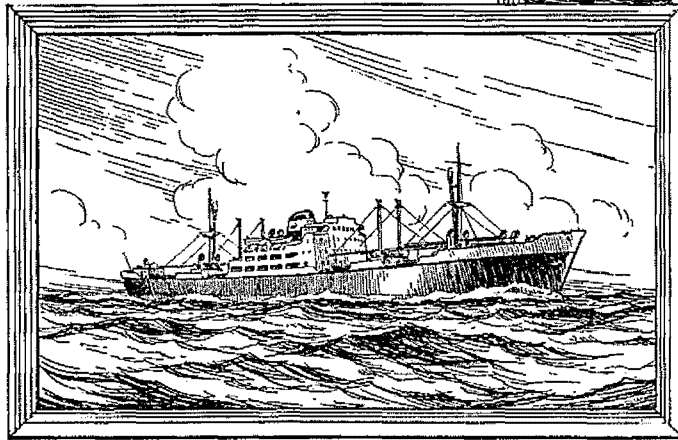
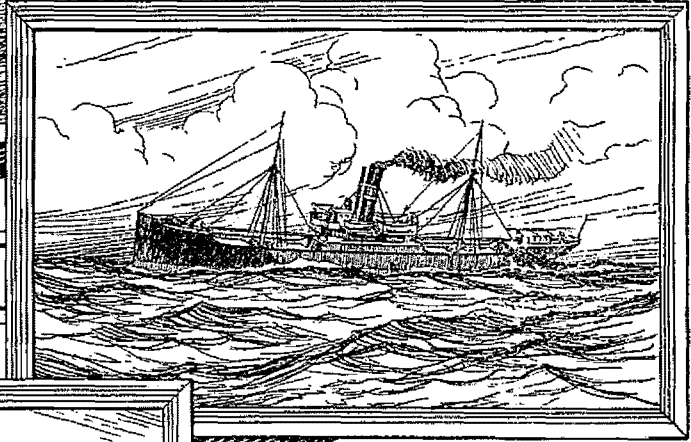
1953 blev den næste store mærkepæl for luftfartsel-



Besætningen fra Viking-maskinen CAHPC mødes med officerer fra Clan-liniens skib „Clan Angus“ på Malta.



H. SCH - P.

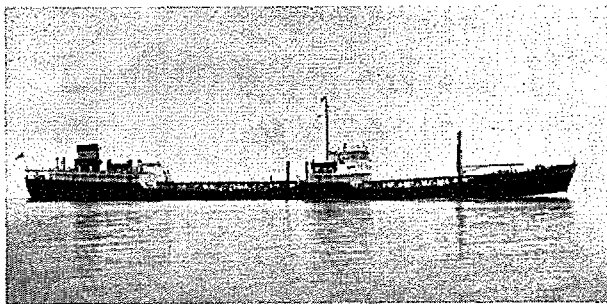


HAR DE  
OVERALT PAA HAVET  
FAAET



fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**  
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER



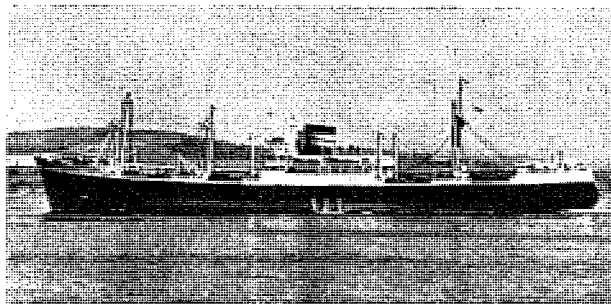
Et af Huntings store tankskibe, det 16.500 tons d.w. store „Clydefield“, der sosattes af Harland & Wolff i 1952.

skabet. Sidste år besluttede nemlig Cayser-koncernen at investere en del af sin kapital i Hunting-gruppens luftfarts-foretager. Cayser-koncernen er bl. a. ejer af Clane Line Steamers Ltd., der startedes af Rudstad og Cayser i Liverpool 1877 og nu har en flåde på omtrent 60 skibe på tilsammen over 600.000 tons. Den engelske regering har i de sidste år ændret sin strenge politik over for de private trafiksselskaber en del, og det blev nu muligt på visse betingelser at foretage regulære ruteflyvninger.

Clan-liniens mange skibe, der næsten alle har navne begyndende med ordet „Clan“, er hovedsagelig beskæftiget i fragtfart og har ruter på både Syd- og Østafrika, Amerika, Australien, Ceylon, Indien, det mellemste Østen og naturligvis Europa. Der står således en vældig kapital bag koncernen, og det er interessant at se, hvordan de store rederier samles om at gøre en indsats i luften.

Hunting-Clan Air Transport Limited, som luftfarts-selskabet kom til at hedde efter sammenslutningen, har foreløbig en luftflåde på 14 maskiner af typerne Dakota, Vickers Viking og Avro York. Samtidig med ruten på Hamborg og København åbnede man en anden rute på Oslo og Stockholm, og på begge disse ruter anvender man DC 3 maskiner (Dakota), som under og efter krigen blev så populære på grund af deres store driftssikkerhed. Imidlertid har luftfarts-selskabet med de maritime traditioner bag sig bestilt tre Vickers Viscount maskiner. Disse jet-propel-maskiner, der er kendt for deres høje fart (ca. 500 km i timen) og næsten lydløse gang, ventes færdige næste år. Sandsynligvis vil de blive indsat på ruten Newcastle-Hamborg-København. Hver maskine, der har plads til mere end 50 passagerer, koster den nette sum af syv millioner kroner.

Selv om Hunting-Clan således sætter meget ind på rute-trafikken (man har bl. a. også indenlandske ruter i England og ruter på Afrika), interesserer man sig stadig for charter-flyvning. Under et besøg i København fortalte gruppens salgschef, mr. Reynolds-Payne, „Vikingen“, at denne fart endda har mr. L. C. Huntings meget store interesse. Naturligvis bruger både Hunting- og Clan-rederiet i stor udstrækning flyvemaskinerne til udskiftning af deres skibes besætninger, og mange andre rederier gør det samme. F. eks. kan det nævnes, at da Huntings nye 15.000 tons motor-tanker „Duffield“ (opkaldt efter rederiets første tankskib) sidste efterår skulle



Clan-liniens damp-turbine-skib „Clan Mactavish“, 8035 b.r.t. Bygget i 1949 af Greenock Dockyard Co.

i dok i Hamborg for sit første periodiske eftersyn, blev 13 nye besætningsmedlemmer fløjet fra Newcastle til Hamborg, hvor 33 mand af den gamle besætning gik om bord i maskinen for at blive fløjet hjem igen. Hele affæren var klarert på nogle få timer og viste sig meget billigere, end hvis man skulle have sendt søfolkene med andre befordringsmidler og samtidig sørge for hotelophold o. l. til dem undervejs.

„Vikingen“s medarbejder havde lejlighed til at flyve den nye rute mellem England/Skotland og Danmark igennem på en af de første ture og bemærkede, at søfolkene allerede nu har fået øjnene op for de nye muligheder, ruten åbner. Blandt passagererne var hustru til søfolk fra et vesttysk tankskib, som i nogle få dage havde ligget i Glasgow, før det sejlede videre til Sortehavet. Mange danske søfolk kommer til de engelske havnebyer, og de nye rejsemuligheder vil sikkert interessere dem stærkt.

Hunting-Clan, der naturligvis er medlem af IATA (International Air Transport Association), har også en meget omfattende forretning med flyvning af gods. I mange tilfælde har man fløjet reservedele til skibe. For nylig lå der således et stort tankskib og ventede i Nigeria. Det kunne ikke komme videre, før det fik nogle bestemte reservedele om bord. Disse blev telegrafisk bestilt i Newcastle, hvorfra de med en af Hunting-Clans maskiner blev fløjet til Amsterdam samme dag. I Amsterdam blev godset, der vejede 2 tons, omladet til en anden maskine, der var fremme i Nigeria før midnat!

Propeller-dele til skibe er en meget hyppig fragt for Hunting-Clans maskiner, og navnlig vil der i fremtiden blive fløjet reservedele fra Glasgow, hvor selskabet har et af sine kontorer, og hvor en halv snes store skibs-

## Sparekassen for København og Omegn

### Forvaltningsafdelingen

Administration af båndlagte kapitaler,

legatmidler, pensionsfonds o. l.

Opbevaring af værdipapirer i åbent depot.

**Hovedkontoret, Niels Hemmingsensgade 24**  
Telefon Central 1542

## A/S Dampskibsselskabet VENDILA

KØBENHAVN V. ·· DAGMARHUS  
TELEFONER: C. 2537 - 2538

værften er beliggende. Når det gælder reservedele af et mindre omfang, er Dakota-maskinerne fortrinligt egnede, idet de meget let kan ombygges til fragtfart.

Som allerede nævnt beskæftiger Hunting-Clan sig også med luftfotografering, til hvilket formål selskabet har specielle maskiner. Sidste år sluttede man således en kontrakt til en værdi af mere end en kvart million dollars med Jordans regering. Kontrakten gik ud på, at selskabet skulle luftfotografere 85 procent af kongeriget til brug for en kortlægning. Efter kortlægningen vil Jordan bygge nye veje og jernbaner for bedre at kunne udnytte de store rigdomme af fosfat og mangan, landets undergrund byder på.

Fra tre-mastet skonnert „Sylvia“ til luftfotografering af Jordan er der et meget stort spring, Hunting-Clan har vist, at de har kunnet føre de stolte traditioner videre både til søs og i luften. Ikke for ingenting indgår det kontorflag, som „Sylvia“ for 80 år siden førte på stormasten, i luftfartsselskabets bomærke og kan ses på alle dets fly.

*Otto Ludwig.*

## 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 søfolkenes indsats under den sidste krigs første blodige vinter. (Oprindelig pris: kr. 7,50).

Gustav Kragh: „Leopardlængen“. En roman fra det gamle Nyboder om et ungt Nyboder-pars kærlighed. (Oprindelig pris: kr. 10,50).

O. M. Borup Sørensen: „Den shanghaiede Præst“. En spændende og meget underholdende roman fra sejlskibenes 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

Det er almindelig kendt, at Laur. Andersen & Co. A/S igennem en Aarrække har været Leverandør til Skibe og Fabriker af Værktøj og Forbrugsgods, saasom Haandværktøj, elektr. Boremaskiner, Bor, Snittappe, Taljer e.t.c., Olie, Twist, Isolations- og Pakningsmateriale, Redningsudstyr, Brandslukningsmateriel o. m. a. Kun faa ved imidlertid, at vi

**LAURITZ ANDERSEN & CO. A/S**  
STRANDGADE 12 - KØBENHAVN K. - \*ASTA 1050

i den senere Tid har udvidet Virksomheden paa det rent maskintekniske Omraade. En Række Værksteder arbejder for os, hvorfor vi ser os i Stand til at levere Artikler som Haner, Ventilatorer, Armaturer, Pumper o.l. til fordelagtige Priser. Vi udfører Reservegods efter Deres Skitser eller Prøver, eller foretager, om De vil, selv Opmaalinger paa Stedet. Overslag eller Tilbud afgives hurtigt.

Agentur for Stempelringe for saavel Damp- som Dieselmaskinerier fra Fa. LOCKWOOD & CARLISLE

# Flådens lærling blev general

General With fortæller marine-minder

Ved CARL ØSTEN

Det er noget ganske enestående, i hvert fald indenfor det sidste århundrede, at en af den danske orlogs-flådes lærlinge ender sin militære karriere som general. Personen er den i 1939 i nåde afskedigede generalløjtnant, fra 1931-39 kommanderende general, Erik With, som i november runder Kap Fødselsdag 85. Men allerede forinden, den 23. maj, oprinder en anden mærke-dag for generalen, nemlig 70-års-dagen for hans indtræden i flåden som „frivillig lærling“. „Vikingen“ er i den anledning velvilligst modtaget i jubilarens hjem, i hans arbejdsværelse, hvor stabler af papirer og charteques vidner om en travlt optaget og endnu energisk mand. Tilbagelagt er mange såre begivenhedsrige etmål, der, når man kender til dem, sjældent er forløbet, uden at der til dem er knyttet noget ud over den daglige „trummerum“. Ikke alene kan spalte-fylden i „Den blå bog“ fortælle herom, men også de mange ordens-dekorationer, herimellem 4 storkors, og medaljer, som så at sige kan fylde en hel skuffe, hvortil føjer sig vældet af hæders-gaver fra de mange foreninger, forbund eller udvalg, som generalen — i mange tilfælde som formand eller æres-præsident — har viet sit virke, herunder ikke mindst hans „hjerdebarn“, „Det frie Nord“, Finlands-hjælpen og de forskellige skytte-sammenslutninger, som ikke kan nævnes i de sidste 50 år uden i forbindelse med navnet Erik With. Selv indenfor militæret har generalen en enestående løbe-bane, idet han foruden alle hærens grader som geled-officer også har gennemgået alle generalstabens. Så det var disse kvalifikationer, der ved generalløjtnant-udnævnelsen i 1931 gik fremfor det klasse-kammeratlige forhold til Kong Christian siden løjtnants-skolens dage i 1889.

Minder rundt om i værelset vidner om visse faser i det rigt facetterede liv: billeder med egenhændige navnetræk af Chr. X. Fr. IX som kronprins og

Prins Gustav, skytternes frihedskæmper-bataillons armbind, den norske frihedskamps armbind, det sjældnere „Kong Haakons Frihedskors“ og en maskin-pistol, der er en 10-års jubilæums-gave (1953) fra ovennævnte skytte-bataillon. På væggen ses yderligere en pallask, der dog ikke repræsenterer et minde-objekt, men blot er en mærkværdig form for et medlems-emblem, nemlig til foreningen „Tøjhusmuseets venner“. Og som et udtryk for generalens stadige hengivenhed for søen indtager Neumann's store, prægtige maleri, der viser skibe under sejl udfør Kronborg, hæders-pladsen på væggen.

Spontant, levende, langtfra i forhold til sine 84 år, og med en stemme, der både bærer præg af en rest kommando-tone og satirisk humor, fortæller så general With om sin tid i orlogs-flåden, endda meget hurtigt — et tegn på, at hukommelsen er i sin skønneste orden. Som en førtidens ofte gentagen kommando slynges såvel årstal som datoer ud. Iøvrigt fremgår det af hans „Hjemforlovningspas“, at Erik With har været „Frivillig lærling“ i den danske orlogsflåde fra 23. maj 1884 til 31. marts 1885. Af hans bedømmelses-attest, der ikke

viser lavere karakter end „mg“, fremgår det endvidere, at „ug÷“ er givet som karakter for „anlæg til sølivet“.

„Hvorfor startede generalens livsbane i orlogs-marinen?“

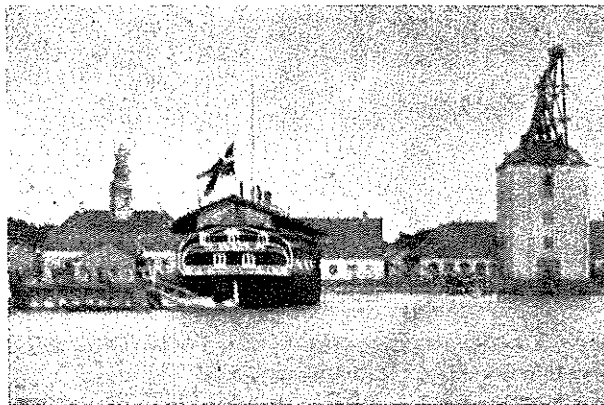
„Det er ganske naturligt. Der er sømandsblod i slægten With fra Rømø, som jeg tilhører. Endvidere var min næstældste broder søkadet, ligesom jeg levede en stor del af mit drenge-liv blandt søkadetter i mine forældres gæstfrie hjem. Dertil kom, at en af mine bedste kammerater var søn af en lods, hvorfor vi ofte tog med på Øresund, når lodsbåden gik ud.

Den 23. maj er det 70 år siden, at jeg som „frivillig lærling“, 14½ år gammel, mødte om bord i logiskibet „Dronning Marie Louise“, der på Holmen havde sin plads, hvor



General With i galla. (Foto: Juncker-Jensen).

nu „Fyen“ ligger. Allerede et par dage derefter kom jeg med en del andre lærlinge om bord i panserskibet „Helgoland“ for øvelsestogt i indre danske farvande, og 15. juli kom vi, 25 drenge ialt, på Atlanterhavstogt med nybygningen, krydser-fregatten „Fyen“, med den meget høje rig, der senere blev kappet ned. Vi blev uddannet til topsgaster, og på slutningen af togtet var jeg fast bovenbramsejls-gast



1881. Det gamle logiskib „Dronning Marie Louise“, hvor generalen debuterede som frivillig lærling.

på fortoppen. Under en storm i Nordsøen knækkede berginerråen på mesanmasten, hvorfor „Fyen“ måtte gå ind til Nieuwe deep ved den hollandske flådestation „Helder“ for reparation. „Fyen“ fik en gæstfri, venlig modtagelse, og dagen, før vi påny stak til søs efter endt reparation, var der stort officersbal om bord. Midt under festen drev den stærke strøm en engelsk udgående damper lige ind i boven på „Fyen“ og tog dens kranbjælke og bagbords anker med sig. Det straks givne signal „Luk de vandtætte skodder“ skabte lidt panik blandt de kvindelige gæster. Vi lærlinge optrådte under festen som opvartere i hvide matrosdragter, og jeg, der hørte til det hold, der var nærmest stirridset, fik her en uhørt chance til at furagere og hugge i mig af de mange lækre sager under den opståede forvirring.

Under opholdet i Nieuwe deep købte vi ejdammeroste, og med disse og vore udleverede halve rugbrød etablerede vi på batteridækket et primitivt, men fornøjeligt keglespil til stor morskab for officererne.

Fra Holland afgik vi til vort togets endelige mål, Lissabon, men der blev desværre ikke givet landlov paa grund af en mindre koleraepidemi i by og omegn.

Efter hjemkomsten inspiceredes „Fyen“ af viceadmiral Vandel i Drogden. Vi lærlinge skulle da vise, hvad vi havde lært af sømandsskab. Inspektionen af os sluttede med en kap-entring i riggen. Her skete desværre det sørgelige, at en lærling faldt ned fra mærset, brækkede ryggen på hyttens gelænder og tumlede lige hen foran de lærlinge, der alt var kommet ned og stod i geled på agterdækket.

Den 17. oktober kom jeg med 8 lærlinge-kammerater om bord i skonnerten „Fylla“, der skulle på vintertogt i Middelhavet. Kaptajn Thalbitzer var chef og kaptajn, den senere viceadmiral, Kofoed-Hansen næstkommanderende. Endvidere var af officerer premierløjtnanterne Maegaard og Bay Smidt samt sekondløjtnant Carl Carstensen, den senere kendte admiral og Marineforenings-formand. Prins Valdemar var også om bord, ikke alene som tjenstgørende officer, men også i den særlige mission for kong Chr. IX at overbringe den tyrkiske Sultan, Abdul Hamid, „Elefantordenen“.

Prins Valdemar, der kendte mig som min broders

„hvalp“ fra den tid, han og min broder var klassekammerater på „Søkadet-skolen“, var meget afholdt om bord. Vi havde musikkorps med, i hvilket prinsen viste sig som en dygtig trommeslager, navnlig i sit bravournummer „Stormen på Sebastopol“. Han viste os drenge megen venlighed på nattevagterne, bl. a. havde han altid „gingernuts“ i lommen. De var gode mod søsyge, så dem stak han til os, når vi var

lidt grønne i ansigtet. Straks på udrejsen fik vi en forrygende søndenstorm i Nordsøen, så ved indløbet til Kanalen måtte „Fylla“ søge nødhavn i Dover. Det var en dristig manøvre, da vi ved kursændringen fik den svære sø på tværs. På agterdækket havde vi en dækslast af fastsurrede kulstøkke. Dem tog søen og havde også nær taget en lærling med, om ikke en bådsmand i sidste øjeblik havde fået tag i ham og kastet ham ind til os andre, der var bragt i sikkerhed under kommandobroen.

På sin videre sejlads måtte „Fylla“ på grund af storm på ny søge nødhavn — den nordspanske by Ferrol.

Næste anløbs-havn var Cadiz, hvor der var stor folkefest og karneval på gaden, en stor oplevelse for os drenge. En kammerat og jeg fik i en vinbod et højt glas malagavin, der satte vort humør et par grader for højt op, hvorefter vi deltog i festen, idet vi svor til de skønne, spanske piger.

„Fylla“ fortsatte til Malta, og i La Valetta luftede jeg for første gang mine små skolekundskaber i engelsk ved en længere samtale med en „bobby“. Ved juletid anløb vi Piræus. Her blev alle lærlingene indbudt til julemiddag og juletræ på slottet i Athen hos Kong Georg (Chr. IX's søn) og Dronning Olga. Vi guffede godt i os af den dejlige mad, og midt under dette festskaffereri kom kongeparret, Prins Valdemar og en med os jævnaldrende dreng i matrostøj ind til os. Sidstnævnte var den nu 85-årige Prins Georg, der senere optoges på den danske søkadetskole, og hvem vi sikkert alle kender som Prins Valdemars ven og fra hans årlige besøg hos Prins Axel og Prinsesse Margaretha.

Efter jul gik togtet videre gennem Euboastrædet til Dardanellerne, hvor robåde fyldt med høns, frugter og vin, der var gaver til besætningen fra sultanen, kom ud til os fra landforterne. Ved ankomsten til Bosporus blev „Fylla“ bugseret til en æresankerplads ud for Seraillet. En dag blev en kammerat, Vilhelm Saxild, og jeg overrasket af premierløjtnant Maegaard, da vi med en erobret søkikkert udspejdede seraillet. „Hvad kigger I efter, drenge?“ „Vi titter efter en harems-dame!“

Mægaard lo med en lille bemærkning om, at den leg kunne vi spare os, da de var lukket inde.

En aften var officererne til taffel hos sultanen. Jeg, der havde dæksvagt, da de kom om bord, kiggede noget efter gennem skylightet til officersmessen, hvor der var højt humør. På bordet stod en bakke med ordensdekorationer, der fordeltes under stor munterhed, alt medens sekondløjtnant Carstensen lystelig sang „Min Tulle var mig huld og tro, didelum, didelumdej“.

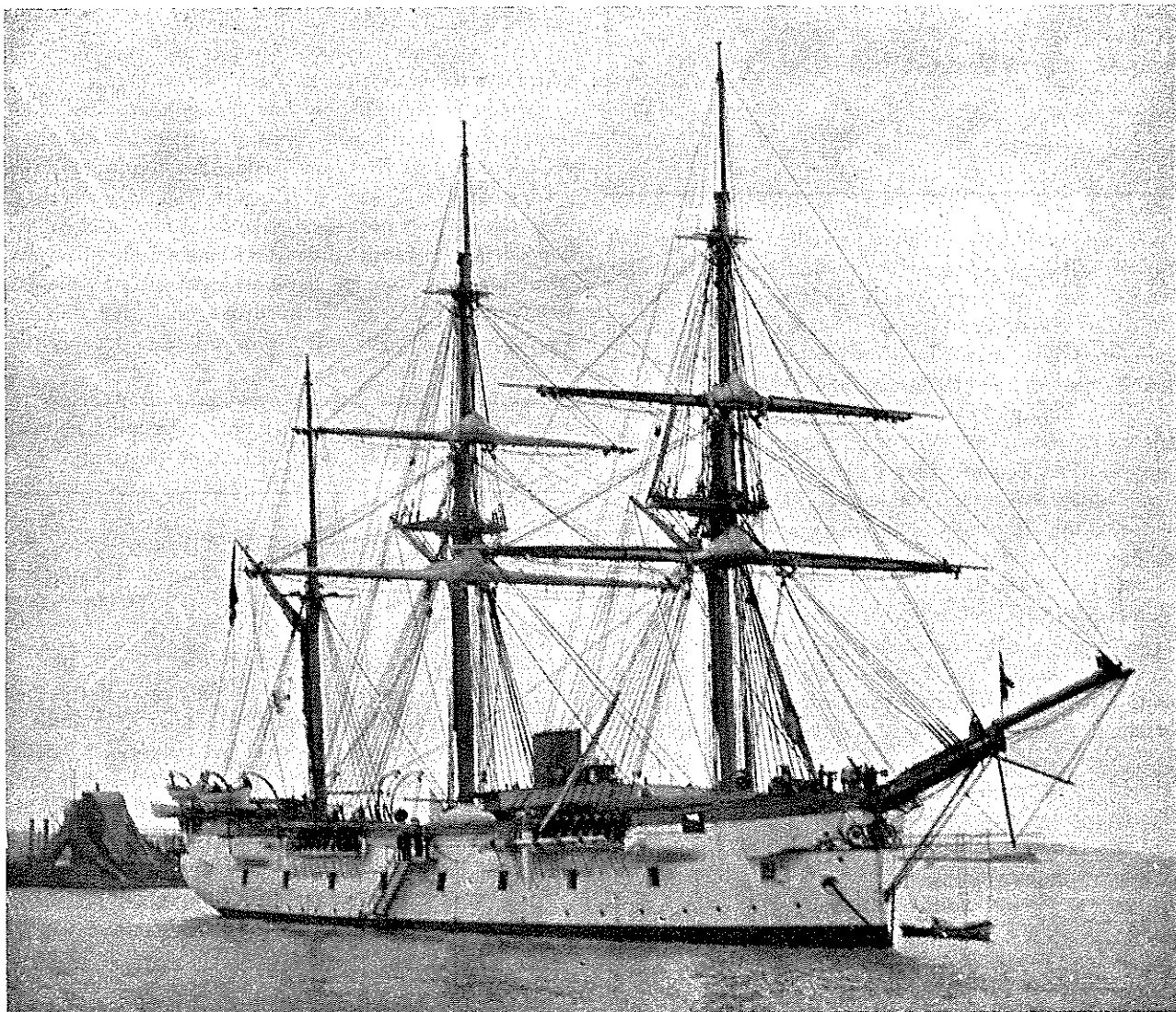
Togtet gik videre til Beirut og Jaffa. Under kommando gik lærlingene i land og besøgte bl. a. et tysk munkekloster med strengt forbud mod at plukke appelsiner af træerne. Fristelsen var dog for stor, i hvert fald for Saxild og mig, der dog hurtigt afslørede ved de blodpletter, som vi havde fået på vore hvide bukser ved forcering af kaktusindhegningen. Vi slap med en „balle“. Carstensen havde ikke glemt, at han selv havde været dreng!

I Jaffa rejste Prins Valdemar og en del af officerne til Jerusalem, medens vi drengene betaget nød synet

af den brogede, fantasirige Orient med arabere, slørklædte kvinder, kameler og sydens prægtige frugter.

Og så gik rejsen hjemad med besøg i Palermo, hvor vi ved nattetid passerede vulkanen Ætna, derfra til Gibraltar, hvor vi fik lov til at se de i klippen indhuggede batterier, og efter et kort ophold i Portsmouth sluttede togtet på Københavns red den 31. marts 1885. Et strålende eventyr var endt!

Hver gang jeg møder en af „Fylla“-lærlingene, den 84-årige pensionerede direktør for statsskovbruget, Frederik Krarup, minder han mig om, at han under togtet formentlig reddede mit liv. Som på „Fyen“ var vi begge bovenbramsejls-gaster. En dag midt under skafningen på banjen, da det trak op til hård kuling, blev topsgasterne ved bådsmandspiben kaldt op til rebning, og rask gik det op til bovenbramræen. Da vi vel havde bjerget sejlet og surret sejsingerne fast, slog bagbords brase sig los, så ræen, på hvilken jeg lå yderst som nok-gast, kom i stærk svingning. Krarup, der stod på midten af perten, tog fat i mit tøj og halede mig forsigtig



Krydsrefregatten „Fyen“ på Københavns red. Med dette skib var general With på togt i 1884 som bovenbramsejls-gast på fortoppen.



**Vi holder  
os til**



**ESBJERG TOV**

ind mod masten og fik mig herved bort fra den lidt farlige stilling. Jeg sender ham i mindet en venlig tanke og tak, for jeg kunne måske godt være røget udenbords. — Hvad der skal ske, det sker. — Her skete imidlertid ikke noget, hvorfor jeg lunt og stille i dag kan dvæle ved mine maritime ungdomsminder.

Jeg gik nu på kursus for at læse til adgangseksamen til „Søofficersskolen“. Vi var 60 ansøgere, kun 6 skulle antages. Ved eksamen blev jeg nr. 7, men med samme pointsantal som nr. 6, Valdemar Hansen, den senere lodsdirektør. Han blev den udvalgte, da en sammen-tælling af hovedfagene slog mig ud.

Med så gode karakterer syntes min fader, at jeg skulde prøve lykken en gang til, men det gik mig ikke bedre, selvom der denne gang skulle antages 12 aspiranter, for jeg blev nr. 13, men med samme pointsantal som nr. 12, den senere kommandør Lorch. Det var skæbne! Tanken om at blive søofficer måtte opgives.

„Med dine gode anlæg for fysik og matematik ønsker jeg dig så ind på „Polyteknisk Lærestanstalt““, sagde min fader, der var højesterets-assessor, til mig.

Jeg var dybt skuffet. Langt hellere ville jeg gå ind i koffardillåden for at søge frem ad styrmandsvejen, og der var allerede truffet forberedelse til, at jeg kunne få 2 års hyre til Australien med en norsk bark. Min fader ønskede det ikke, væsentlig fordi søfarten i slutningen af firserne lå midt i overgangen fra sejl- til damp-skibe. Endelig måtte det polytekniske studium også opgives, fordi min fader, da han fik et alvorligt

hjerteranfald, skønnede, at han næppe havde mange leveår igen. I så fald ville min moder kun få få 980 kr. i årlig pension, så af dette beløb kunne der ikke blive råd til mine studier. I stedet skulle jeg hurtigst mulig søge ind i hæren ved at tage adgangs-eksamen til officersskolen. Den bestod jeg med højeste pointsantal, men var dog ikke nr. 1, fordi jeg dumpede i perspektivtegning. I 1889 blev jeg rekrut ved 4. bataillon på Sølv-gadens kaserne, og samme efterår indtrådte jeg som elev og officersaspirant i samme klasse som Prins Christian (Chr. X). Vi var i klassen 16 løjtnanter og 8 menige indkvarteret på Frederiksberg Slot.

Under mit ophold her kom længslen efter søen stadig tilbage, hvilket påvirkede min interesse for studiet med det resultat, at jeg ved afgangseksamen blev tredje sidste i rækken. Det var mit ønske at blive dragonofficer, men kammerater med bedre eksamen end jeg havde beslaglagt de 2 rytterpladser, der var til rådighed. Så kom jeg som sekondløjtnant i fodfolket til Viborg ved 8. bataillon af 9. regiment. Senere hen blev jeg endnu engang ikke det, jeg ville, idet jeg havde søgt ind i det nyoprettede flyverkorps, som, viste det sig, kun var for ugifte.“

„Når man har opnået at blive general, kan man vel ikke fortryde en afbrudt karriere i flåden?“

„Både ja og nej. Selv om min ungdoms lyst ikke førtes i den retning, jeg dengang ønskede, så faldt jeg vel til rette med livet som soldat. Jeg har tjent i alle grader såvel ved troppeafdelingerne som i generalstabens taktiske og organisatoriske virksomhed, men jeg har aldrig glemt mine drengeår i marinen, hvor jeg fik en uddannelse, som jeg har haft gavn af hele mit liv. Den var hård for en 14 års dreng, men den stålsatte karakteren, skærpede modet og viljestyrken. Den gjorde drenge til mandfolk.

På mine gamle dage går tankerne ofte tilbage til disse ungdomsår. Altid vil jeg føle taknemlighed mod marinen for den start, den gav mig på livets vej.“

#### *Norsk fiskerekord.*

Det norske fiskeri på storsild opnåede i vinter en ny rekord, idet der blev fanget ialt ca. 9.700.000 hektoliter.

#### *Nyt gasturbine-skib.*

Shell-koncernen, som allerede i et par år har eksperimenteret med gasturbinedrift om bord i tankskibet „Auris“, skal nu have bygget et nyt tankskib, i hvilket installeres et gasturbine-anlæg på 8.300 hestekræfter. Skibet, der bliver på 18.000 tons, vil få navnet „Hemisinus“.

#### *Norsk skibsbygnings-rekord.*

Fra norske skibsværfter afleveredes i 1953 112.750 b.r.t. nye skibe, hvilket er ny norsk rekord.

*Har De læst „Sejl og Motor“*

# Pindekompasset

I „Nautisk Almanak 1954“, som er udgivet af Iver C. Weilbach & Co. A/S, har kaptajn Carl Sølvér skrevet en interessant artikel om fortidens pindekompasser. Vi bringer nedenstående artiklen efter velvillig tilladelse fra forfatteren.

I gamle dage var man langt mere selvforsynende til søs end nutildags; ikke alene blev der på de lange rejser fremstillet skibmandsgarn, korkfendre, plattingsgods o. lign., men endog trosser i mindre dimensioner. Sejlmageren kunne virkelig sy sejl, og tømmermanden hugge rundholter til ofte fra rå træstammer skovet af skibets mandskab i land.

Hvor forskellen mellem dengang og nu er særlig fremtrædende er ved forbruget af papir og bøger, og dersom en sømand fra f. eks. et århundrede siden kunne se, hvad der nu går med af den slags stores, ville han forfærdes. Selvfølgelig havde man enkelte nautiske lærebøger med tabeller stående inde i kaptajnens bogskab, men de kom sjældent frem i lyset. De daglige brugsgenstande ved navigeringen lavede man sig derimod selv om bord af træ, både nautisk kalender og tabeller som f. eks. den såkaldte „rudetabel“. Disse primitive grejer var fuldt så anvendelige for den tid som de trykte, samtidig havde de den fordel at være billige og holdbare, og at de ikke blev ødelagt af vand, hvad der navnlig i mindre skibe var af stor betydning.

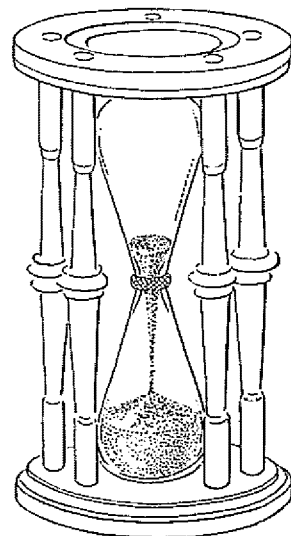
Til at holde regnskab med „bestikket“, altså ved de

forskellige kurser og distancer, skibet sejlede, benyttede man et såkaldt pindekompas, et cirkelformet stykke træ med alle kompassets 32 streger udskåret som en kompasrose. På hver af kompassetregene var der i linie fra centrum boret 8 huller, til hvilke der svarede 8 pløkke af ben eller hårdt træ fastbundne i tynde snore på centrum. Disse 8 huller svarer

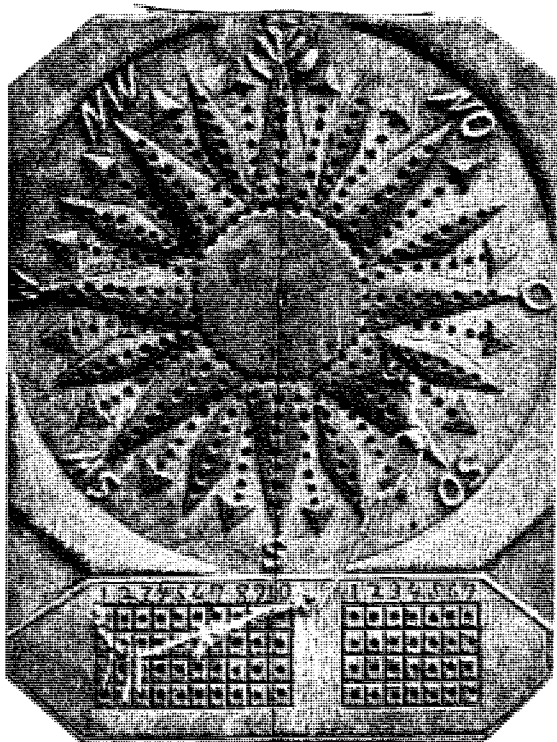
til de 8 halvtimer af en fire timers søvagt, 8 glas eller halvtimer, idet tidsmåleren om bord, sandglasset, udløb hver halve time. Når glasset var løbet helt ud, blev der slået på skibsklokken samtidig med, at glasset blev vendt om, et slag for den første halve time, to slag ved den første hele time, tre slag (to slag hurtigt på hinanden følgende og derefter eet slag) efter halvanden times forløb o. s. v. gennem hele den fire timers vagt. Otte glas betød altså, at vagten var forbi. Det var skibsdrengens job at vende glasset og slå glas, hvilket gennem tiderne må have forvoldt utallige ubehageligheder ikke mindst for drengene. Allerede Columbus beklagede sig over, at

„los grometos“ var efterladende og sov fra glasset.

Disse slag på skibsklokken, som altid kaldes glas, præger hele livet ombord på et søgående skib og bruges den dag i dag på alle have. Nedenfor er opsat en tabel over skibsglassenes rytme gennem et halvt døgn.



Halvtimeglas (Sandur) fra 1770, fremstillet af Kompassmager Iver Jensen Borger, grundlæggeren af firmaet Iver C. Weilbach & Co., Amaliegade, København. Skænket til Handels og Søfartsmusæet på Kronborg.



Pindekompass fra Kronborgmusæets samlinger, vistnok det ældste i Norden. Forneden til venstre ses huller for skibets fart fra 1-10 knob og til højre dele fra 1-7 fævne. Ca. 1680.

## Skibsklotteslagenes rytme

4.00	8.00	12.00 = 8 glas	---	---	---	---	---
4.30	8.30	12.30 = 1 glas	—				
5.00	9.00	1.00 = 2 glas	---				
5.30	9.30	1.30 = 3 glas	---	---			
6.00	10.00	2.00 = 4 glas	---	---			
6.30	10.30	2.30 = 5 glas	---	---	---		
7.00	11.00	3.00 = 6 glas	---	---	---		
7.30	11.30	3.30 = 7 glas	---	---	---	---	
8.00	12.00	4.00 = 8 glas	---	---	---	---	---

— = Enkeltslag  
 --- = Dobbeltslag

Det blev bl. a. styrmandens pligt at holde øje med kurs og fart. Når kursen den første halve time af vagten f. eks. havde været NØ, satte han en pløk i det inderste hul på NØ-stregen i pindekompasset. Man må nu huske på, at man befinder sig i et sejlskib, hvor det er vinden, der tit og ofte bestemmer kursen. Dersom nu den gennemgående kurs den næste halve time har været NNØ, blev der sat en pløk i det andet hul fra centrum på NNØ-stegen. I den tredje halve time har kursen måske været NØ t. N og derfor sættes en pløk i det tredje hul for NØ t. N-stregen, og således fremdeles for alle vagtens otte glas. Ved vagtens udløb havde man således et overblik over de styrede kurser og en formening om, hvorledes den gennemgående kurs for hele vagten lå ved skiftevis at flytte en pløk fra venstre og højre side ind mod den midterst liggende kurs, indtil alle pløkkene kom til at ligge i en omtrentlig lige linie fra centrum.

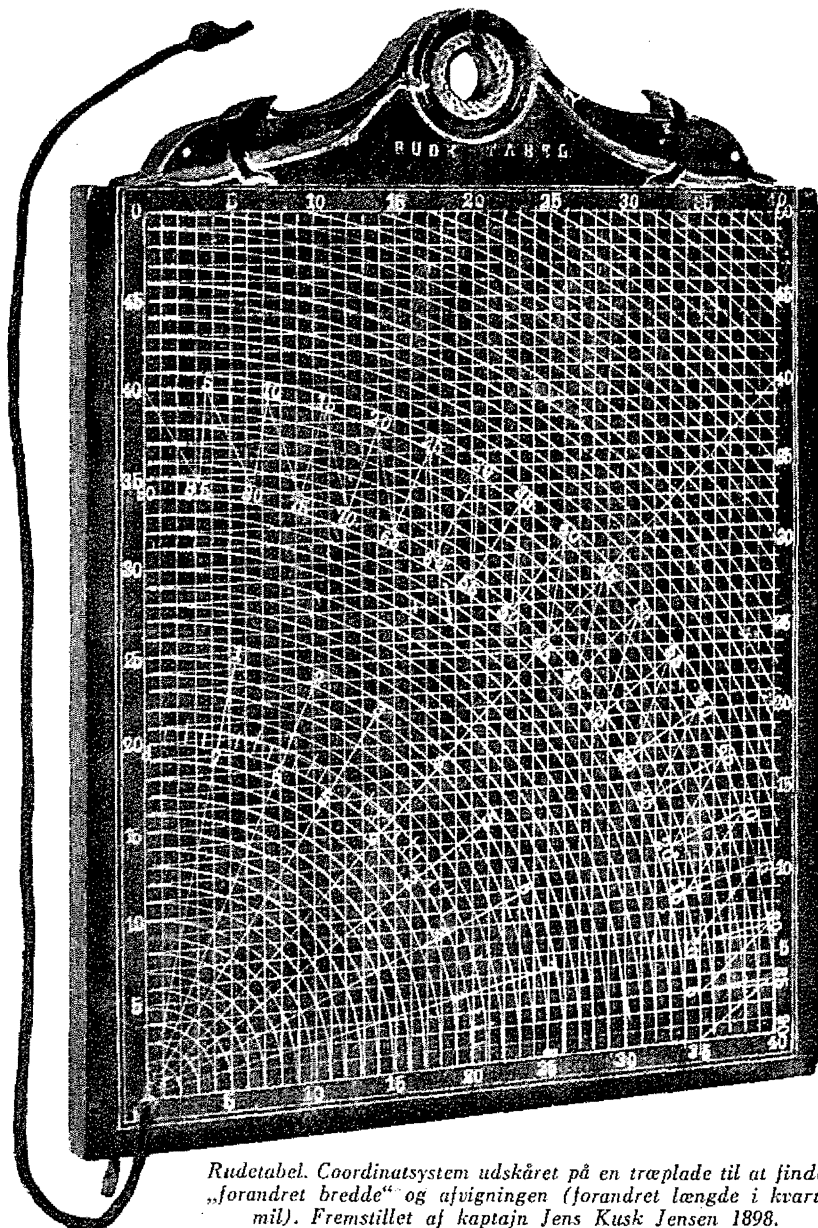
Den underste del af pindekompasset var afsluttet af et firkantet skema med linier og huller til at markere de distancer, skibet sejlede på de forskellige kurser. Til venstre var der fire vandrette rækker mærket henholdsvis II, IV, VI, og VIII svarende til vagtens fire gange to halvtimer eller glas. Hver række var som regel inddelt i 10 huller til at markere skibets fart fra 1 knob til 10 knob. Udtrykket „knob“, der kun benyttes om skibets fart, betød det samme som en kvartmil = en mile = et

breddeminut og stammer fra håndloggen, hvor hver del af loglinen, der repræsenterer en kvartmil, markeres ved en knob. Afstanden mellem knobene på loglinen var 7 favne, omtrentlig svarende til det stykke vej, som skibet med en fart af een knob sejler i et tidsrum af 28 sec. målt ved hjælp af logglasset.

For hver kurs, der blev angivet på pindekompasset, blev der samtidig sat pinde i distancehullerne for den i samme tidsrum udløbne distance, dog som regel kun for hver time.



Håndlog med flynder, line, rulle og logglas, som i gamle dage benyttedes til måling af skibets fart.



Rudetabel. Coordinatsystem udskåret på en træplade til at finde „forandret bredde“ og afvigningen (forandret længde i kvartmil). Fremstillet af kaptajn Jens Kusk Jensen 1898.

Til højre var der anbragt fire rækker huller svarende til distancetabellen, men kun med seks eller syv huller i hver, der svarede til loglinens 7-favne-inddelinger og benyttedes til at angive dele af knobene. Den udløbne distance blev i ældre tider ikke som nu angivet i kvartmil og tiendedele, men derimod i knob og syvendedele deraf, således som det ses i gamle logbøger.

Dersom f. eks. farten af skibet i den første time var otte knob og fire favne, blev det angivet i distance-rubrikken på linien II ved at sætte en pløk i det ottende hul i knobafdelingen og i det fjerde hul i favneafdelingen o. s. v. for alle vagtens fire timer.

Selvfølgelig blev der ikke logget med håndloggen hver halve time, men højst een gang på vagten, idet skibets fart som oftest blev fastsat efter skøn, hvori sejl-skibsstyrmand havde en fænomenal øvelse.

Når vagten var forbi, havde man således på pindekompasset alle nødvendige data til udsætning af skibets sted på søkortet uden nogen slags udregninger, fuldt

tilstrækkeligt efter tidens fordringer.

Om pindekompassets oprindelse vides intet autentisk; det omtales yderst sjældent i den ældre nautiske litteratur, men vi ved, at det har været almen benyttet i den europæiske skibsfart i alt fald i det 17., 18. og 19. århundrede og helt op til vor egen tid. Først da motorerne ødelagde sejlskibsromantiken, forsvandt pindekompasset sammen med andre lignende primitive navigationsgrejer.

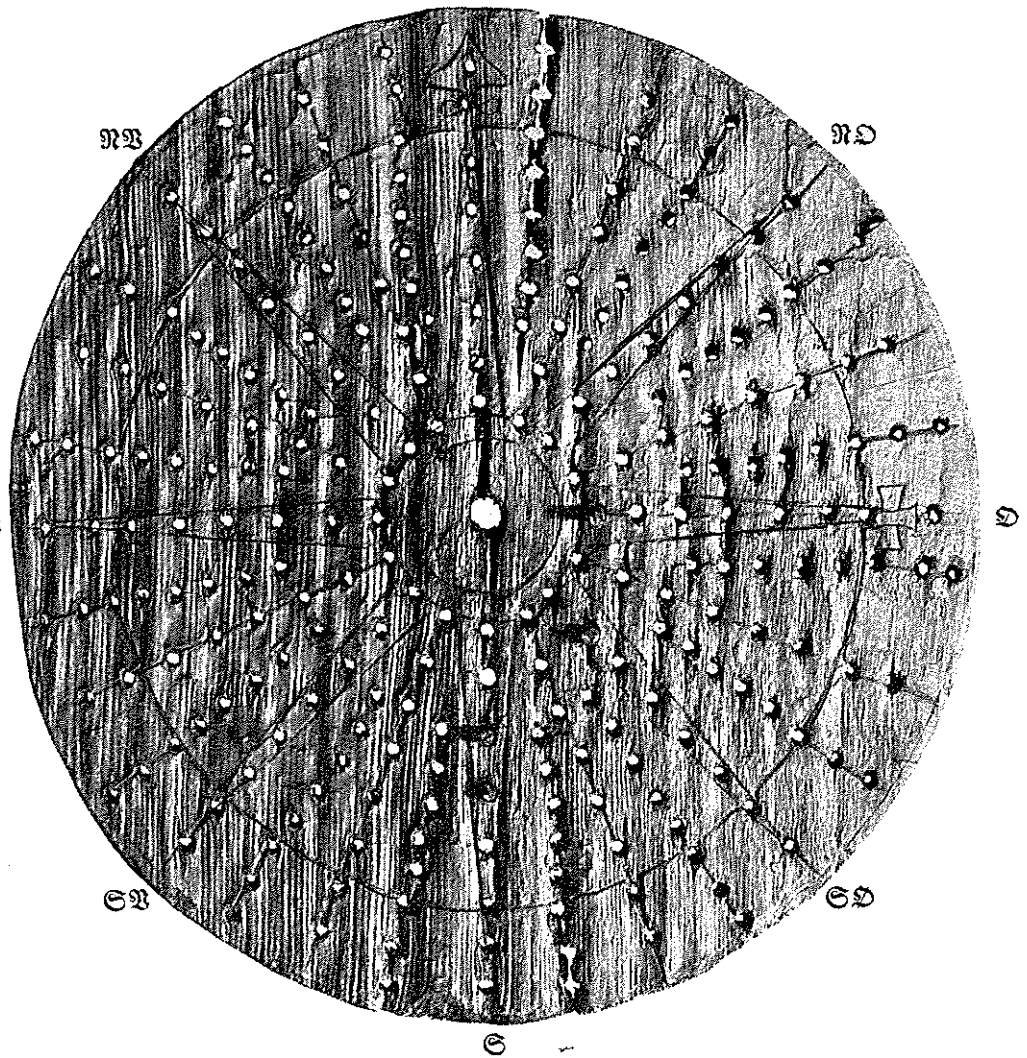
Sammenligner man pindekompasset fra 1680 med det omhyggeligt udskårne og smukke pindekompas fra den kgl.

grønlandske handelsbark „Thorvaldsen“, som var i brug endnu i det 20. århundrede, så vil man se, at det i virkeligheden ikke har undergået nogen som helst forandring, hvilket viser, hvor brugbart og praktisk et instrument det har været.

Pindekompasset var sejlskibssømandens enkle hjemmelavede værktøj, skabt — som så meget andet af den art — af nødvendigheden og udformet af praktiske folk. Man ved ikke hvornår det fremkom eller hvorledes, og lige så ubemærket blev det glemt og forsvandt, da der ikke mere var brug derfor.

Vore forfædre vikingerne har sikkert haft et lignende værktøj til at holde øje med kurs og fart på deres vidtløftige rejser over de store have ude af sigte af land — noget rundt, noget i lighed med den i sagaerne nævnte „solarsteinn“ (pejlskiven) — et funktionalistisk, cirkelformet apparat, måske noget i lighed med et pindekompas.

I det historiske museum i Lund findes resterne af et meget interessant pindekompas, der sammen med mange andre ting er fisket op fra vraket af den svenske fregat „Morgonstiernan“, som endnu ligger sunket udenfor Espergærde på Sjællands kyst efter søslaget mellem hollænderne og svenskerne under Københavns belejring i 1658. Hollænderne under admiral Opdam var på vej nordfra for at undsætte København, og den svenske flåde var samlet i den nordlige del af Sundet for at



Pindekompas fra vraket af den svenske fregat „Morgonstiernan“, der blev skudt i sænk af hollænderne udenfor Espergærde den 29. oktober 1658. Skibet lå antagelig til ankers ved Lappegrunden, og kursene Øst ud mod den nordfra kommende fjende, Sydøst og Syd forbi Kronborg ses endnu tydelig ved de i hullerne siddende træplokke. — Med tilladelse af Kulturhistorisk Museum i Lund.

forhindre passagen forbi Kronborg. Vinden var nordlig med stiv kuling, så hollænderne havde medvind, hvorimod svenskerne måtte „lavere“ (krydse) op mod fjenden. Kampen, der begyndte om morgenen ved 8-9 tiden, blev meget hård, og svenskerne, opmuntrede ved tanken om, at konningen, den sejrberuste Carl X Gustav kunne følge slaget i alle detaljer fra Kronborgs bastioner, kæmpede som rasende. Over 800 hollændere blev dræbt; viceadmiral Witte's skib „Brederode“ blev erobret af Bjelkenstjerna sammen med andre mindre skibe, men de fleste af disse var dog så forskudte, at de sank. Svenskernes tab er ikke sikkert opgivet, men i et brev skriver kong Gustav følgende: „... at hollænderne just på denne dag (fredagen den 29/10 1658) med vinden om i nord med stærk kuling satte sig for at gå løs på vor flåde og trænge sig gennem Sundet... Derimod havde vor flåde modvind, så at skibene ikke kunne gå frem i den orden, som de var satte udi, ej heller bequæmmeligen undsætte hinanden, men måtte lavere sig om mod fjenden, ... at foruden viceadmiral Witte's skib „Brederode“, som førte 60 stykker (kano-

ner), hvilket blev erobret af Bjelkenstjerne, blev endnu 4 andre skibe endel nedsjunken, endel opbrændte, så at 5 fjendtlige skibe bleve i det ringeste ruinerede og andre mærkeligen beskadigede. Man så også admiral Opdams skib således tilredt, at det i flugten ikke kunne gøre noget skud, men måtte lade sine stykporte (kanonporte) falde. Derimod mistede vi af vor flåde to skibe, nemlig „Morgonstiernan“ og „Pelicanen“ . . . \*).

Betragter man nu det lille, beskedne pindekompass, kan man ved de endnu i hullerne siddende pløkke nogenlunde rekonstruere skibets sidste sejlads fredag den 29. oktober 1658, fra ankerpladsen, antagelig på sjællandskysten nord for Lappegrunden østerpå ud i Sundet, sydefter rundt Kronborg pynten, indtil det, skudt sønder og sammen, fandt sit sidste hvilested udfor Espergærde. Vinden var nord, og pindekompasset viser ganske rigtigt, at „Morgonstiernan“s første kurs, altså fra 8-8.30, har været østgående bidevind for bagbords halse ud mod fjenden, der kom lænsende med vinden agterind ned mod Sundets snævraste gennemgang. „Morgonstiernan“ møder nu fjenden og drejer med den kæmpende flåde sydover, hvilket ses på pindekompasset, hvor pløkken for tiden 8.30-9 er sat i hullet for kursen SØ. Efterhånden er kursen S forbi kronborgpynten og ind i Sundet fra kl. 9.00-9.30-10.00, som ganske rigtig ses af pløkkene for pågældende kurser og

tider. Derefter synes, hvad jo også er ganske forståeligt, al videre registrering af kurs og fart opgivet under skibets sidste kamp og forlis. Det er betagende så mange år efter at kunne følge slagets gang gennem de stumper af pløkke, som endnu sidder i pindekompassets huller, anbragt deri af „Morgonstiernan“s pligtopfyldende styrmand.

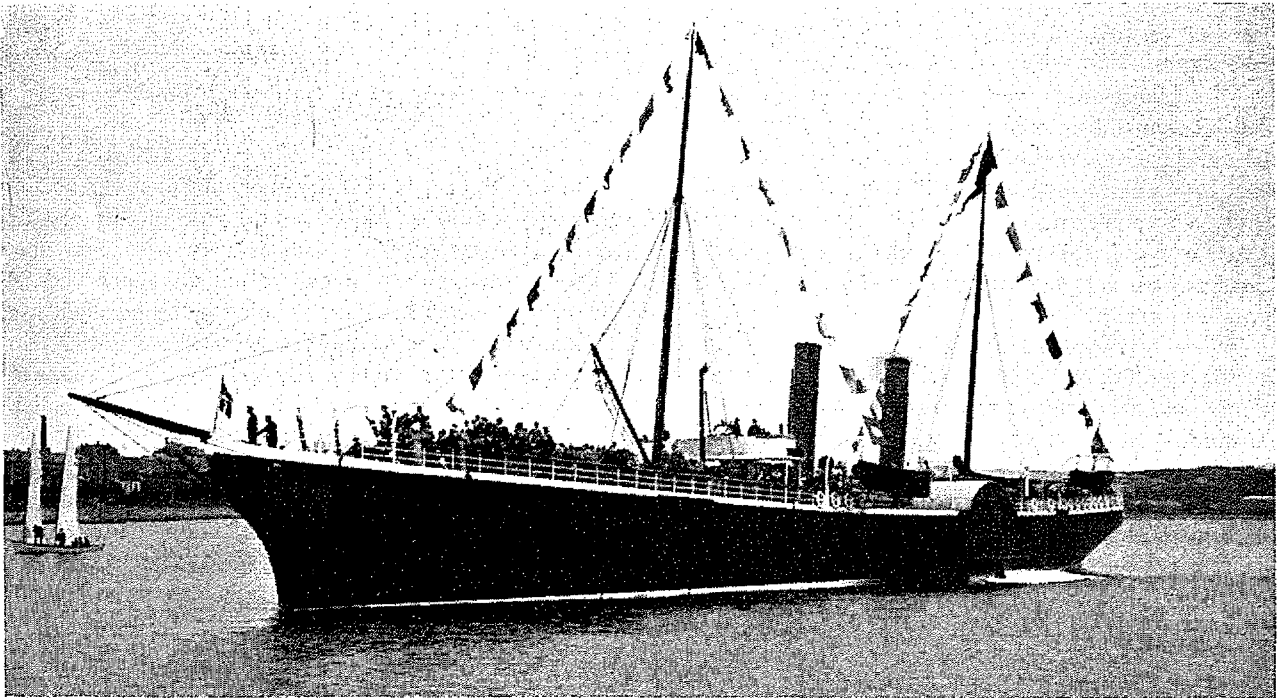
*Carl W. Solver.*



*Skipper Morten Mathiesen fra Sønderho med sluppen „Ellen Cathrine“ bygget 1804. Kronborgmusæet.*

\*) R. Nyrup: Efterretninger om Kong Frederik III. København 1817.

## **Fra hjuldampernes tid**



„Vikingen“ har i tidens løb haft flere små konkurrencer, hvor det gjaldt om at genkende gamle skibe — for det meste sejlskibe. Denne gang stiller vi kenderne af de gamle hjulskibe på en lille prøve: Hvad er navnet

på det her afbildede dampskib? Mellem de rigtige svar trækkes der lod om en præmie på tre bøger. Svarene må være redaktionen i hænde senest den 22. maj. — Vi kan iøvrigt godt røbe, at billedet er taget i Aarhus.

# Breve fra LÆSERNE

*Kirkeskibet i Nyord kirke.*

Kære Jack Tar!

Der må være en lille misforståelse med det af Dem i april-hæftet af „Vikingen“ side 11 nævnte kirkeskib i Nyord kirke, som De ikke har kunnet finde i min bog om kirkeskibe. De nævner, at skibet er en model af en svensk galease „Christina Maria“, som strandede ved Nyord 1808. Den model, der hænger i Nyord kirke, hedder ganske vist „Christine Marie“, men den forestiller et linjeskib og ikke en galease. Så vidt vides, er kirkeskibet ophængt 1846, da kirken blev bygget og indviet; det er udført af skibstømrer Jens Foged i Stege og sandsynligvis givet af søns beboere. En stedlig tradition vil ganske vist vide, at det var kong Christian VIII, der gav modellen, men det er nok meget usikkert. Den slags „fine“ overleveringer træffer man ikke så sjældent på. Navnet „Christine Marie“ kan udmærket godt stamme fra den strandede galease, og det er ikke umuligt, at det virkelig er Nyord-lodserne, der har givet skibet, som De fortæller.

Mine oplysninger stammer fra sognepræsten på Nyord, pastor Colstrup, der har indhentet dem hos nogle af de ældste beboere på øen. Skibet vil De forøvrigt finde omtalt i min nævnte bog, „Kirkeskibe og kirkeskibsfester“, på tre steder,

nemlig side 40, 74 og 152 og udførligere i Historisk Samfund for Præstø Amts årbog 1952, side 434.

*Med venlig hilsen, Henning Henningsen.*

Svar. Pardon! Modellen forestiller, som nævnt af Henning Henningsen, et linjeskib og ikke en galease. Men historien om, at kirkeskibet er opkaldt efter den strandede svenske galease, er sikkert rigtig nok. Jeg har den fra en af vore læsere, og iøvrigt er strandingen og lodskassens historie nævnt i 'traps Danmark, fjerde udgave, III bind, side 515.

*Jack Tar.*

*„Fanny Adams“.*

Brave Jack Tar.

Ved du, hvorfor man i „Royal Navy“ kalder fårekød i dåser for „Fanny Adams“?

Udtrykket kom i brug omkring 1867, da fårekød i dåser blev en del af flådens rationer. Fanny Adams var en lille engelsk pige på 7 år, som blev myrdet af Frederick Baker i april 1867. Han skar liget i stykker, men blev alligevel (heldigvis) opdaget, dømt ved retten i Winchester december 1867 og „mærkelig nok hængt“ — der var jo ellers de berømte „Winchester Rifles“ lige for hånden.

*Hilsen din ven, Aage Hansen, dykker.*

## Vi „snakker sejlskibe“

De mange sejlskibsbilleder på de to næste sider er udlånt af søhistorikeren F. Holm-Petersen fra Troense, der ligeledes har givet oplysninger om nogle af de afbildede skibes historie:

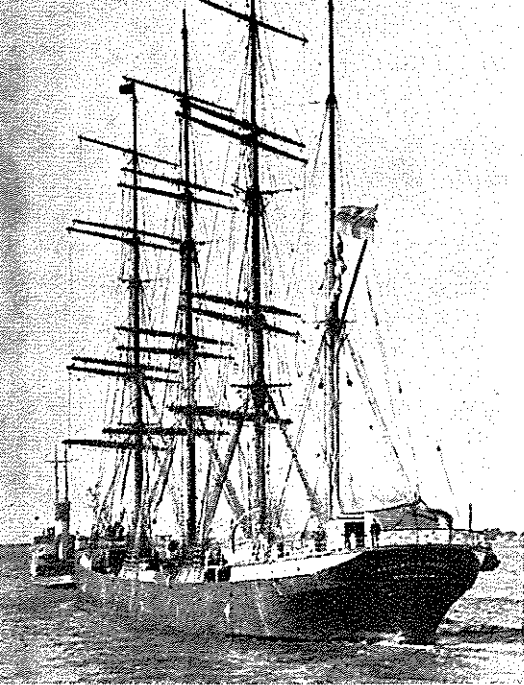
Den 4-mastede bark „Archibald Russel“ blev bygget i Greenock 1905 for rederiet J. Hardie & Co., Glasgow. Den var den sidste 4-mastede bark, som blev bygget på britisk værft for britiske redere, og den var på 2357 register-tons. For det skotske rederi sejlede skibet indtil 1922, da det blev lagt op i Milford Haven. Her lå det til 1924, da Gustaf Erikson købte det. Under Eriksons kontorflag sejlede det indtil august 1939, da det ankom til Hull med en ladning korn fra Australien. Den finske del af besætningen rejste hjem for at kæmpe mod Rusland, og „Archibald Russel“ lagdes op. I 1941 prisedømtes skibet, efter at Finland var kommet på akse-magternes side. Ræer og stænger riggedes nu ned, og skibet anvendtes til storeskib i Goole under resten af krigen. I 1946 bugseredes det til Newcastle, og i april 1947 overtog Erikson det påny. „Archibald Russel“ blev også klargjort, men inden barken kom ud at sejle, døde den berømte sejlskibs-reder, og skibet blev udbudt til salg i efteråret 1949. Det blev købt af et ophugnings-firma i Gateshead on Tyne, og dermed var dets skæbne beseglet. I kornfarten fra Australien vandt „Archibald Russel“ i 1929 med 93 dage fra Melbourne til Queens-town.

Den 4-mastede bark „C. B. Pedersen“ eks „Svecia“

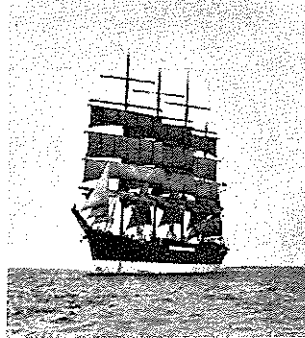
eks „Elsa Olander“ eks „Ferm“ eks „Emmanuele Accame“ blev, som dets første navn antyder, bygget i Pertusola i Italien. Sejlede under svensk flag i kornfarten på Australien og anvendtes samtidig som skoleskib for den svenske handelsmarine. Af skibets mange fine rejser kan nævnes disse: 1928 Sidney/Queenstown 104 dage; 1932 Göteborg/Port Lincoln 91 dage; 1934/35 Ferrol/Melbourne 110 dage. Skibet forliste på en hjemrejse fra Australien efter kollision.

Det 4-mastede barkskib „Beatrice“ eks „Svithiod“ eks „Routenburn“ blev bygget 1881 i Greenock. Skibet var på 2097 tons og indkøbtes til Sverige af Rederi-aktiebolaget Navigator med John E. Olsson som reder. I 1913 blev Wilh. R. Lundgren reder, men efter hans død overtoges skibet, der nu sejlede i farten på Australien, af Dan Broström. I 1916 blev Olsson atter reder for det, mens det endnu hed „Svithiod“. I 1920 blev G. Carlsson fra Göteborg reder for det. Men i 1922 solgte Carlsson skibet til kaptajn Alex. Petersen, der lod det omdøbe til „Beatrice“. I 1930 havde „Beatrice“ en fin rejse fra Melbourne til London på 111 dage. I 1932 solgtes skibet til Norge for ophugning.

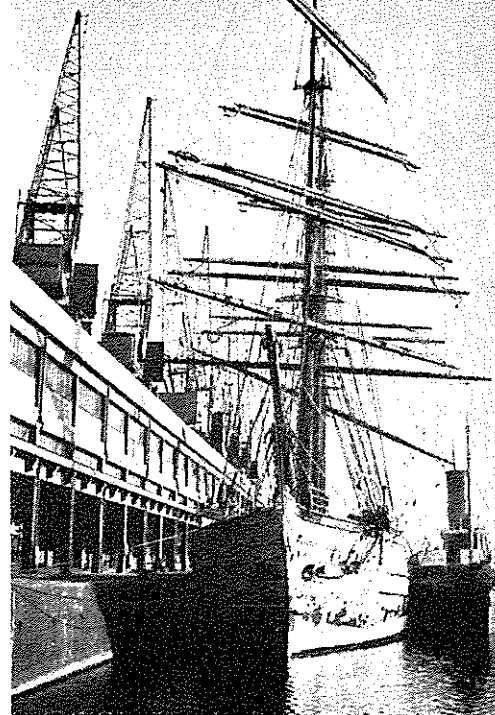
Om barkskibet „Warna“ af Nystad kan fortælles, at det byggedes i 1922 i Nystad og målte 718 register tons. Skibet var hovedsagelig beskæftiget i splitved-farten Finland/England. Billedet viser skibet på grund ved Gravesend, Themsen.



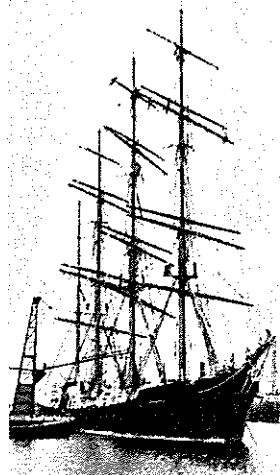
4-mastet bark „Archibald Russel“.



4-mastet bark „Priwall“.



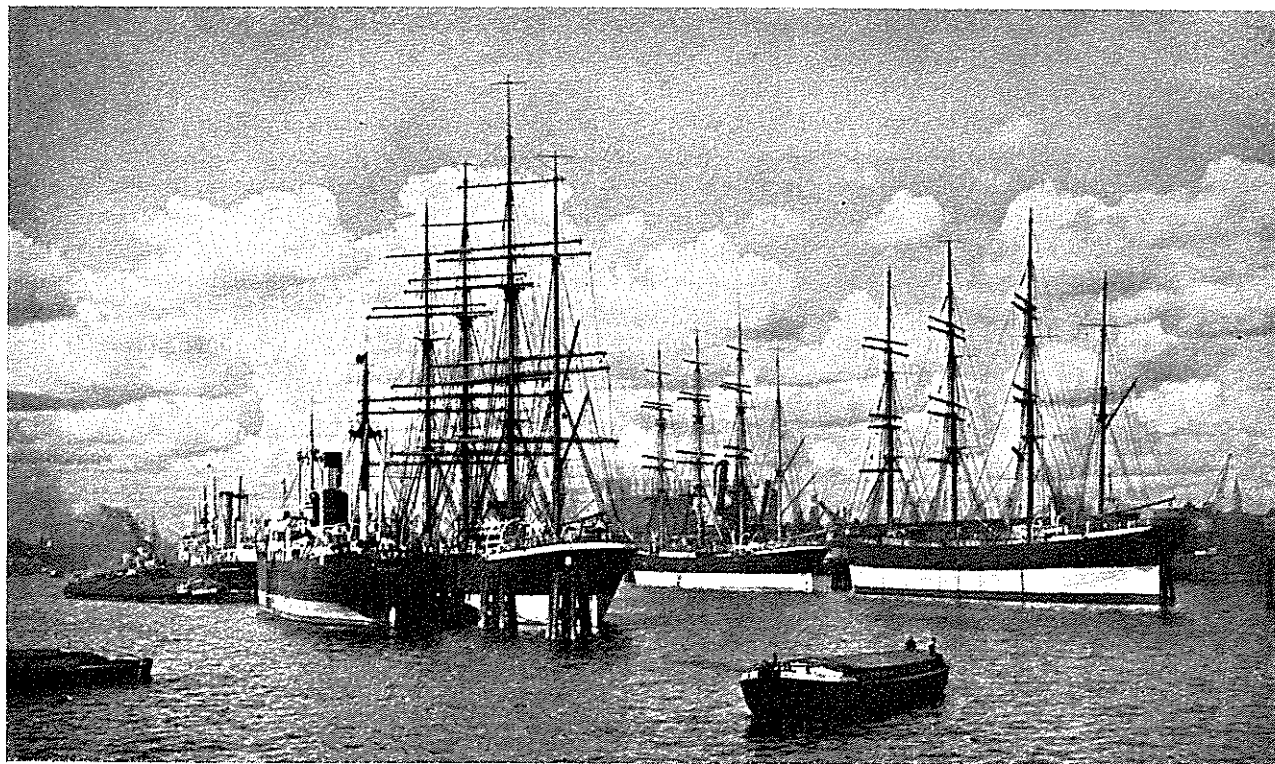
4-mastet barkskib „Beatrice“.



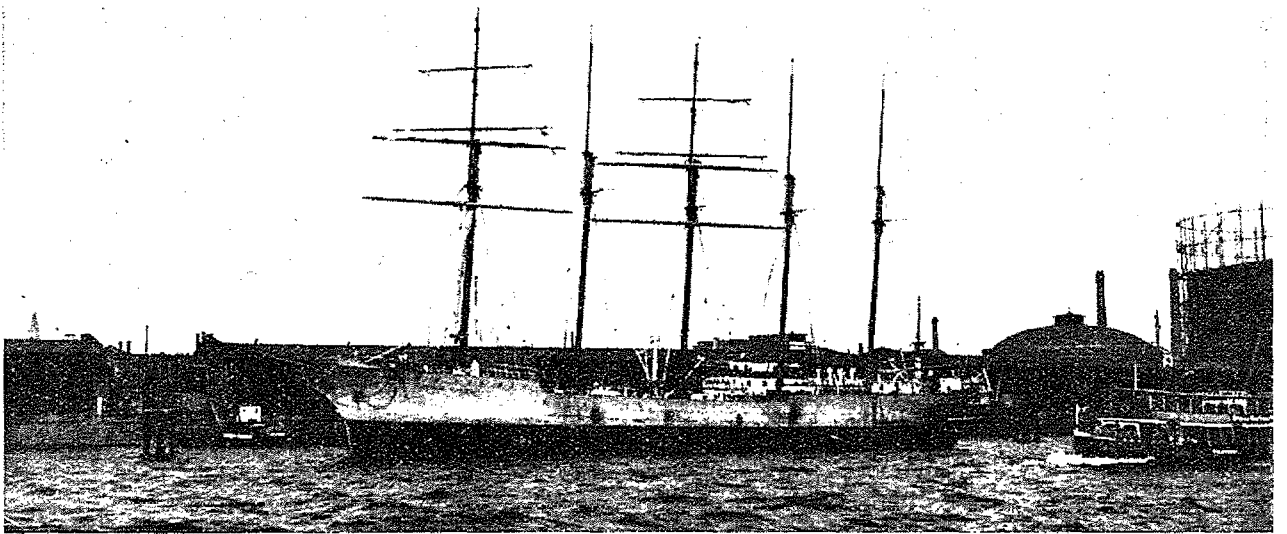
4-mastet bark „C. B. Pedersen“.

# AF SEJLSKIBENES ALBUM

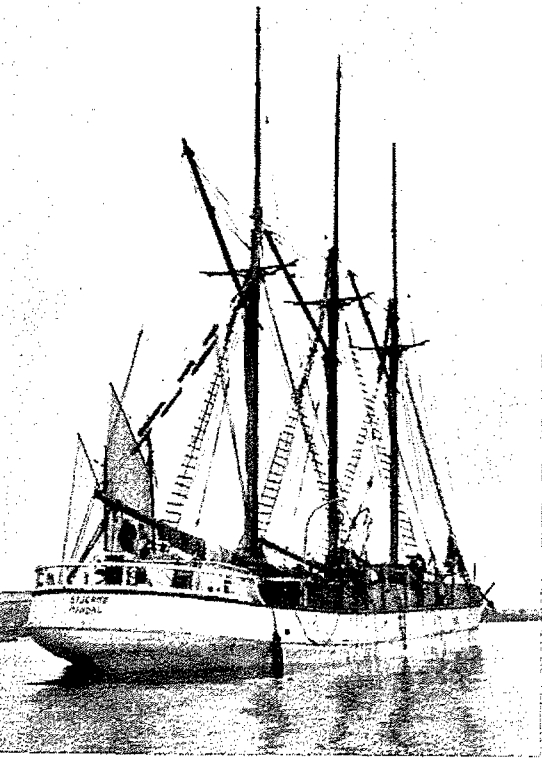
*Fra Holm-Petersens samlinger*



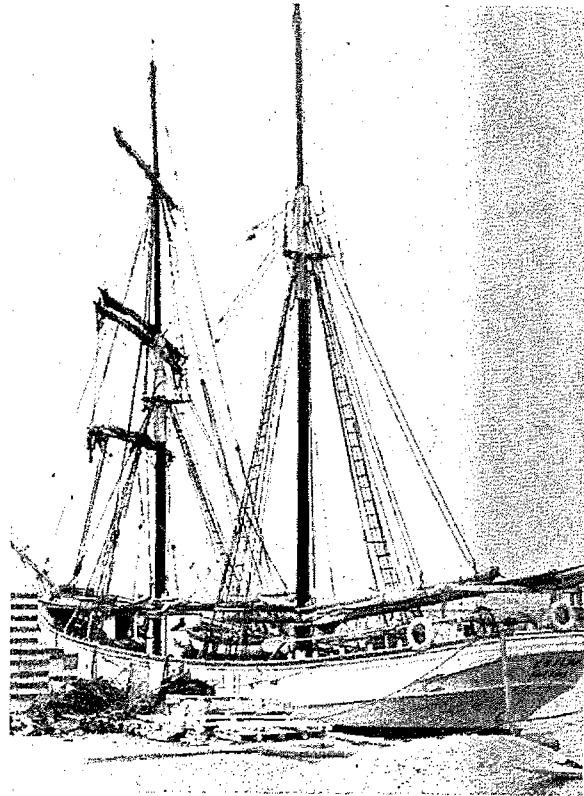
Hamburg-Segelschiffshafen 1931. Fra venstre til højre: „Priwall“, „Passat“ og „Paima“, alle oplagte.



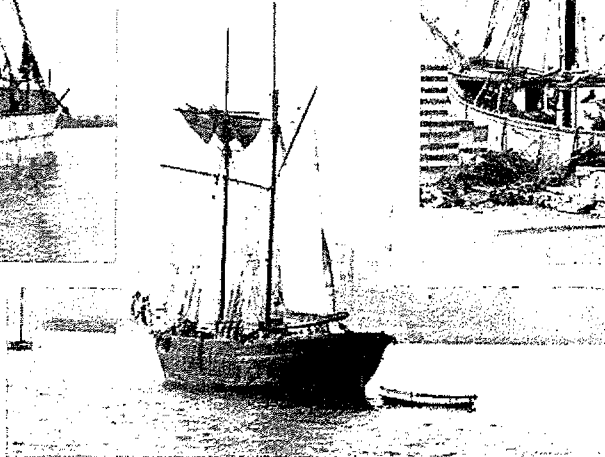
5-mastet skonnertbark „Susanne Vinnen“ af Bremen i Bremen havn.



←  
3-mastet slettopskonnert  
„Stjærne“ af Mandal  
til ankers ved Falmouth  
i august 1924.

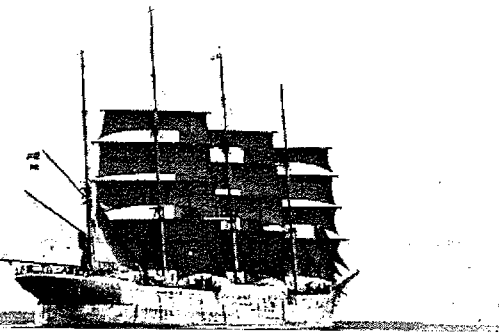


↗  
Skonnert „Eraldo“  
af Imperia, Italien.  
Typisk italiensk  
kystskonnert.

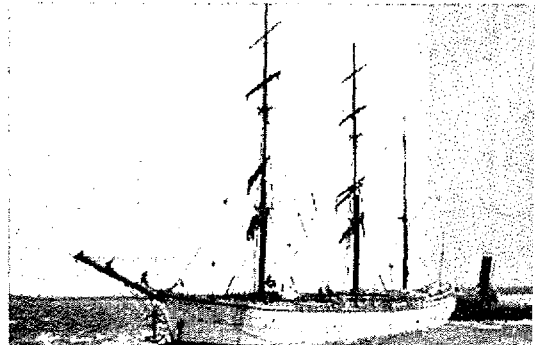


4-mastet bark „Passat“  
for indgående ad Elben.

Barkskib „Warna“ af Nystad.  
På grund ved Gravesend, Themsen.



Engelsk coaster,  
topsejlskonnert „Baltic“  
af Wicklow.  
Bygget 1857 i Rhyl.

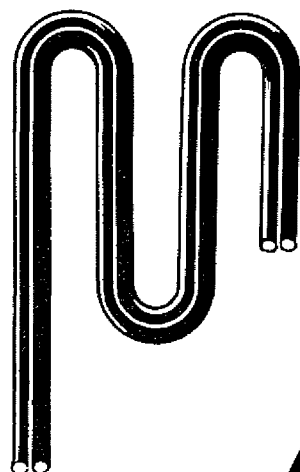




# SØMLØSE STÅLRØR

direkte fra

Sandvikens  
Jernverks  
Aktiebolag



Kedlerør, economi-  
cerrerør, overhederrør i  
lige længder eller bukkede  
og iøvrigt alle typer af rør  
for høje tryk og temperaturer  
samt sorte og galvaniserede  
gas-, vand- og damprør.

GENERALREPRÆSENTANT:



**CHR. HJELM BANG** HANDELS- OG INGENIØRFIRMA  
VESTERBROGADE 10 • KØBENHAVN V • TELEFON HILDA 13\*

## KONSTRUKTIONSPLADER

fra 5—50 mm:

- a) Kvalitet st. 00, st. 37 og st. 42 med egenskaber efter DS 12010.
- b) Skibsplader efter klassifikationselskabernes fordringer.
- c) Plader for smeltesvejste trykbeholdere efter DS 320.

## KEDELPLADER

fra 8—35 mm:

- a) Kedelplader efter klassifikationselskabernes fordringer.
- b) Kedelplader til smeltesvejste dampkedler efter DS 320.



**Compound** hindrer tæring  
i Skibskedler

**POUL WEEKE & CO.**

Central. 2692 - KØBENHAVN-VALBY - Telegr.-Adr.: „WECAPEX“

**ISOLATION  
AF ENHVER ART  
I SKIBE**

**SPRAYED »LIMPET«  
ASBESTOS**

Lyd- og Varme-Isolation  
samt  
Brandsikring

A/S ENTREPRENØRFIRMAET

**PERSOLIT**

SANKT ANNÆGADE 3 - KØBENHAVN K.  
CENTRAL 53

# NYT I NOTER

## *Blohm & Voss bygger igen.*

Blohm & Voss-værftet i Hamburg, der før krigen var Tysklands største skibsværft og byggestedet for mange store og udmærkede fragt-, passager- og sejl-skibe, blev efter krigen fuldstændig demonteret og fik i årevis ikke lov til at begynde forfra igen. Først nu har de allierede tilladt værftet at bygge skibe påny, men kun kyst- og havneskibe. Det er stadig forbudt værftet at bygge store skibe. Indtil nu har man kun tilladelse til bygning af dokke, og halvdelen af en 1500 tons dok er allerede løbet af stabelen for tysk regning.

## *Israelske bestillinger på vesttyske værfter.*

Det israelske rederi „Zim Shoham Company“ har hos vesttyske værfter bestilt fire skibe. Det drejer sig om tre fragtskibe på hver ca. 7000 tons d.w. og et kombineret fragt- og passagermotorkib på ca. 10.000 tons d.w. Cargolinerne skal bygges på Stülcken-værftet i Hamburg og et værft i Lübeck, mens det kombinerede skib bliver bygget på „Deutsche Werft“ i Hamburg-Finkenwerder, der sidste år satte rekord med hensyn til tonnage-tallet. Det israelske rederi planlægger endvidere at bygge fem fragtskibe, to passagerskibe, et kombineret fragt- og passagerskib og et tankskib på vesttyske værfter i løbet af kort tid.

## *De første tyskbyggede supertankere.*

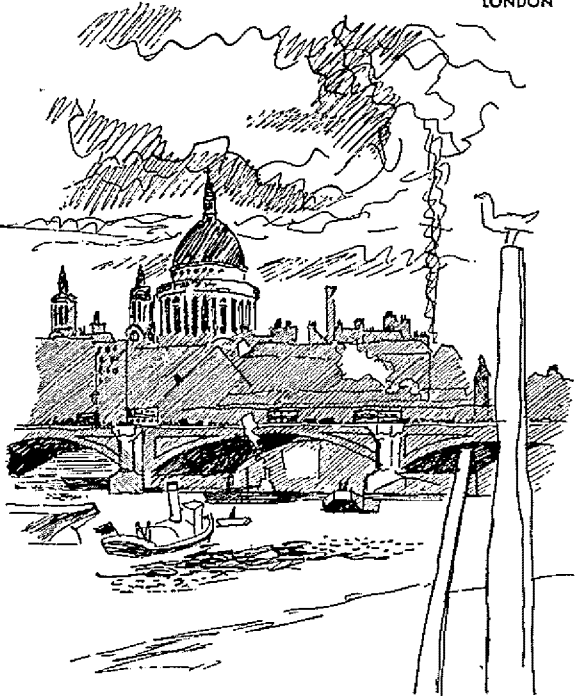
„Waried-Tankschiffs-Rhederei“-Hamburg, der tilhører Shell-gruppen, har bestilt fire store turbine-tank-skibe på hver 26.650 tons d.w. hos vesttyske værfter. Det er den første bestilling på supertankere fra et vesttysk rederi hos tyske værfter. Byggeordrerne er fordelt med to hos „A.G. Weser“ i Bremen og to hos „Deutsche Werft A.G.“ i Hamburg-Finkenwerder. Skibene får hvert et damp turbine-anlæg på 12.500 hk om bord og en fart af 16-17 knob. Leveringen skal ske inden udgangen af 1955.

## *Søsterskibet til „Tina Onassis“*


På Howaldts-værftet i Hamborg løber den 22. maj søsterskibet til supertankeren „Tina Onassis“ i vandet. Det er på ca. 45.000 tons d.w. og ca. 26.000 b.r.t. Dette skib bliver således det andet i en række af tre bestillinger, der af rederen A. S. Onassis er givet til Howaldts-værftet i Hamborg.

## **Ældre nummer købes**

For et pænt eksemplar af „Vikingen“ nr. 8-1947 betales kr. 2. Henvendelse til bladets ekspedition.



LONDON



**WORLD WIDE BUNKERING SERVICE**



## **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.

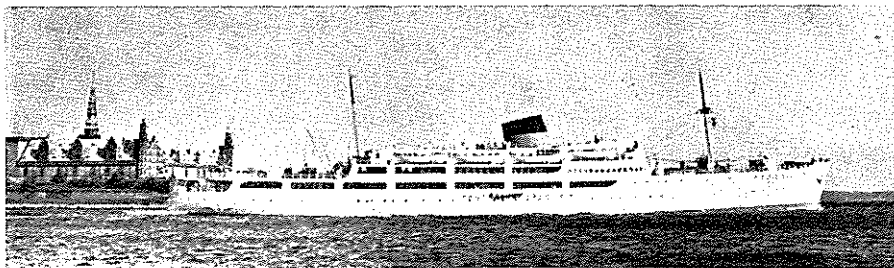
**FRED. OLSENS FLYSELSKAP A/S . OSLO**

Generalagent for Danmark

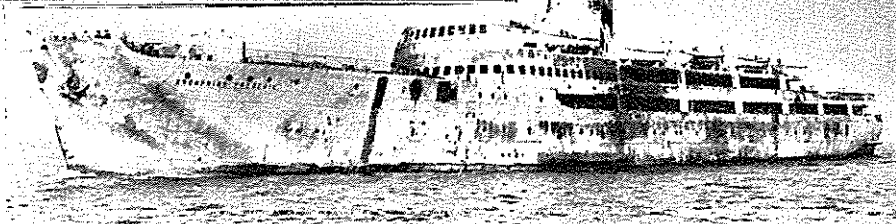
**THOR JØRGENSEN A/S**

NY TOLBODGADE 31-35

TELEFON CENTRAL 15 101



Øverst til venstre ses „Kronprins Frederik“ efter den omfattende ombygning. På billedet til højre ser man, hvordan skibet tog sig ud, da det efter bjergningen ankom til Helsingør.



## „Kronprins Frederik“ atter klar

### B-skoddet går sin sejrsgang

Det var med synlig glæde, direktør J. A. Kørbing på Det forenede Dampskibsselskabs vegne præsenterede det restaurerede skib for den samlede skandinaviske presse.

Sagnet siger, at Fugl Fønix steg op af asken, men „Kronprins Frederik“ steg op af en mudderpøl og er lig en Fugl Fønix en strålende klenodie i DFDS's indsats for dansk skibsfart. Det mudderyldte skrog, som blev transporteret til Danmark under besværlige forhold, ligger nu genskabt 7 måneder efter af dansk ingeniørsmille og dansk håndværk! Sidstnævnte fik også et synligt bevis på den glæde, som bygherrerne følte, idet man skænkede kr. 10.000 til skibsværftarbejdernes hjælpefond.

Direktør Kørbing takkede værftets direktør H. P. Christensen og direktør Kongsted og alle værftsarbejderne for den hurtighed og det gedigne arbejde, som var leveret. Han takkede også selskabets tekniske afdeling for den store indsats, man havde vist ved istandsættelsen, en tak, som blev rettet til direktør Qvist, som er chef for denne afdeling.

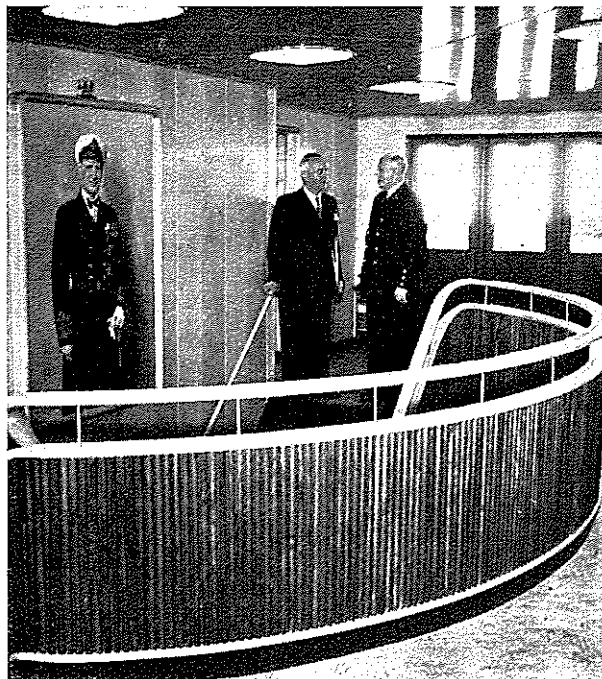
Direktør Kørbing dvælede også ved den sorg, han havde følt, da han kort efter branden gik på skibssiden af det ødelagte skib, som lå halvt begravet i mudder, og den glæde han følte i dag ved atter at gå på „Kronprins Frederik“'s dæk. Han så med glæde hen til, han skulle vise skibet til de engelske forbindelser, og han pointerede, at det var med en vis tilfredshed, han kunne vise, hvad et af vore førende danske skibsværfter kan præstere.

Helsingør Skibsværfts direktør H. P. Christensen takkede, fordi man havde overdraget Helsingør Skibsværft reparationen, og han var glad for, at han i dag kunne aflevere et skib, som trods 14-15 år gammelt var genopbygget efter de erfaringer, rederiet havde gjort i den mellemliggende tid, og efter den mest moderne

teknik, kort sagt et nyt skib i højeste klasse, og selv om skibet kommer til at koste mere end de 15 millioner kr., som det var forsikret for, var man glad for dette 1. kl. flagskib til DFDS, og man udbragte et trefoldigt hurra for „Kronprins Frederik“.

Skibsværftarbejdernes tillidsmand, som deltog i præsentationsturen, takkede for den størstiledede gave.

Ud ad til har man holdt „Kronprins Frederik“ i samme udstyr, som da skibet blev bygget, og som vi omtalte i *Vikingen* nr. 6 1946, men siden skibet blev tilrettelagt i 1939, er der foregået en kolossal teknisk



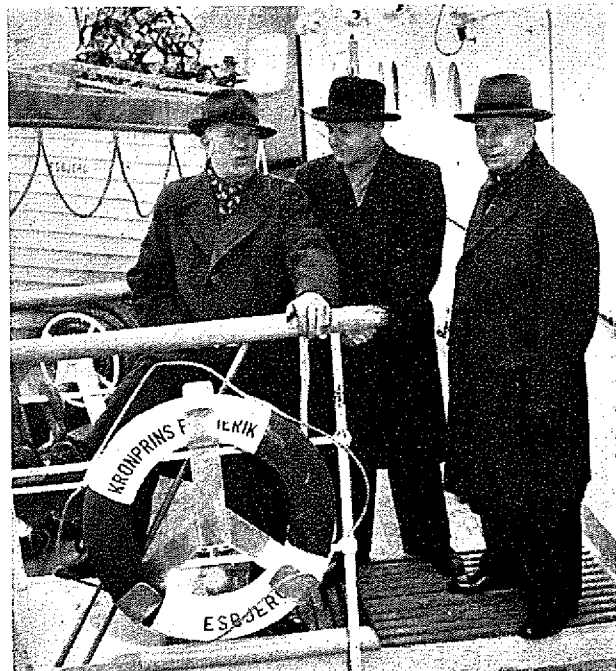
Direktør Kørbing og kaptajn Lauridsen i samtale foran Johs. Glob's nye maleri af Kong Frederik i admiralsuniform.



Kaptajn Lauridsen viser nogle af instrumenterne i skibets nye brandsikrings-anlæg.

udvikling, og på dette område har Helsingør Skibsværft været et af de førende.

B-skoddet, som er fremstillet af Novopan, er udnyttet 100 %, og det er med levende interesse, skibsværftets direktør Kongsted demonstrerer dette skods mulighed for at begrænse enhver brand, men yderligere har man overalt indført sprinkler-anlæg, som træder i funk-



Direktørerne Norman, H. P. Christensen og Korbjerg inspicerer det smukt ombyggede skib.

tion automatisk, i det øjeblik en varme udover det normale rammer en af de mange opsatte haner.

21 tons glasuld er brugt til isolering. Alle kølelasterum er isoleret i indtil 30 cm's tykkelse med dette materiale, hvilket også formindsker brandfaren. På broen findes alle moderne nautiske instrumenter, Decca, gyrokompas og magnetkompasser, som sammen med det øvrige nautiske udstyr er leveret af Ivar C. Weibach.

Skibets kaptajn N. Lauridsen fortalte os med stolthed i stemmen om den glæde, han følte, ved atter at skulle overtage sit skib.

At alt på „Kronprins Frederik“ er fornyet, ses bedst af, at enhver del, ja, selv den mindste skrue, har været eftersat og istandgjort i både hoved- og hjælpemaskineri, og maskinchefen var særlig glad for det nye ventilationsanlæg, som er leveret af De forenede Jernstøberier. Dette anlæg, som er lavet efter et helt nyt system, muliggør en luftfornyelse, som ikke har været brugt tidligere, ligesom en ny udnyttelse af tryklusten fra motorerne til afkøling forhindrer overophedning i maskinrummet, og forøger farten.

Skibet skal på præsentationstur til Oslo og Malmö, hvorefter det bliver indsat på Engelsruten.

*Referenten.*



## Wonsild & Sønns jubilæum

Det kendte shipping-firma Wonsild & Søn fejrede den 20. marts 50 års jubilæum. Firmaet blev i sin tid stiftet af skibsmægler V. L. Wonsild og hans søn Jørgen. Begge stifterne er døde, og firmaet ledes nu af skibsmægler J. W. Jensen og direktør Ove Rasmussen med trælastfragtning som speciale. Jubilæumsdagen blev bl. a. fejret med en reception, til hvilken en mængde af det gamle firmas mange venner og forretningsforbindelser var mødt op. Under receptionen overrakte skibsmægler J. W. Jensen en pengegave til skibsmæglerforeningen. På billedet herover ses det højtidelige øjeblik, da formanden for skibsmæglerne, Chr. Sass, modtager den rundhændede gave. J. W. Jensen ses til venstre, og i midten står direktør Ove Rasmussen.

# Fyringenør J. S. Fleischer

## Et 100 års minde

Den 8. i denne måned er det 100-års dagen for en af de mænd, hvis navn med hæder nævnes i det danske fyrvæsenens historie, fyringenør J. S. Fleischers fødsel.

Johan Seckmann Fleischer blev født den 8. maj 1854 på Nybogård ved Helsingør som søn af landmåler, senere forstander for den katolsk-apostolske menighed Adolph Frederik Hilarius Fleischer.

Han blev efter at have gennemgået kadetskolen sekondløjtnant i flåden i 1875 og premierløjtnant året efter, hvorpå han var udkommanderet med en række af flådens skibe, til han i 1881 efter i 1878-80 at have gennemgået hærens officersskoles ældste classes ingeniøraftdeling blev ansat som inspektionsofficer ved orlogsværftets tekniske afdeling.

I 1883 afsluttedes hans søfarende virksomhed, idet han da trådte uden for nummer som søofficer for at overtage stillingen som leder af fyrvæsenet eller som det dengang hed, fyringenør. Han kastede sig straks over sin nye opgave med iver og dygtighed, og det danske fyrvæsen, der allerede under hans forgænger i embedet havde været i god og smuk fremgang, blev af Fleischer ført frem til en sådan højde, at det kunne tale sammenligning med en hvilken som helst anden nations, og det siges bl. a. i et af de daværende maritime tidsskrifter, at „vejen forbi Skagen ind til Østersøen nu er betydelig bedre og sikrere end tidligere på



Fyringenør J. S. Fleischer

grund af de på fyr- og vagervæsenets område truffne foranstaltninger og forbedringer, der ere en hæder for den danske regering og dennes kyndige ingeniører“.

I 1887 anlagdes på Fleischers forslag gasstationen i Korsø til fremstilling af fedtgas til lystønder, og i 1889 kom Hanstholm fyr i virksomhed; det var landets første elektriske fyr og var på den tid verdens kraftigste, idet det kunne ses på søen i en afstand af 30 sømil. I 1890 fik fyrvæsenet fyrinspektionsskibet „C. F. Grove“ i drift, og i 1892 konstruerede og byggede Fleischer det første båkefyr, „Lysegrund“ i Kattegat, og samme år udlagdes de første

lystønder i danske farvande, nemlig „Hatter-Barn“ og „Revsnæs“.

En særlig indsats ydede Fleischer ved at konstruere de såkaldte fleischerske spejle, som en årrække blev meget anvendte også ved udenlandske fyr. Disse spejle, der særlig spillede en rolle, inden man fik de kraftige elektriske lysgivere, man senere kom til at råde over, brugtes ved vinkelfyr og var formet som særlige keglesnitsflader, der på en sindrig måde udnyttede parablens egenskab at kaste alle brændstråler tilbage i en retning parallel med akslen. Spejlene var tilligemed en model af Hanstholm fyr, en fyrskibslanterne og en lystønde udstillet på fyrvæsenets afdeling på den store nordiske udstilling i København i 1888 og vakte med rette betydelig opsigt.

Fleischer forbedrede også tågesignalerne, således at sirenerne kunne startes straks med komprimeret luft, og Danmark var derfor i en årrække det eneste land, hvor sirenerne kunne lyde straks, når det blev tåge.

Han byggede endvidere det første fyr på Færøerne og udarbejdede grundlaget for fyrvæsenets organisation som selvstændig etat, og til den internationale søfartskonference i 1889 havde han udarbejdet forslag til ensartede internationale fyrbelysningsregler, men forslaget blev ikke fremmet.

I den 10-årige periode, i hvilken fyringenør Fleischer stod i spidsen for det danske fyrvæsen, oprettedes ialt 32 nye fyr, nemlig 23 landfyr, 1 fyrskibsfyr og 8 lystønder, samt 12 tågesignalstationer, hvoraf 7 på land og 5 i fyrskibe, og endvidere foretoges omfattende ombygninger og forbedringer af ældre fyr og påbegyndtes en del nye fyranlæg.

Fyringenør Fleischer døde den 8. maj 1893 på sin 39-års fødselsdag. Hans tidlige død vakte almindelig beklagelse, og marineminister Ravn gennemførte med henvisning til hans udmærkede og gavnlige virksom-

### Moderne UNIFORMSHUER

Guld- og sølvgaloner  
Guld- og sølvbroderede Kranser  
Emailleflager · Emailleembleser  
Uniformsknapper



**ROSENFELD & SØN**

KGL. HOF-GULDTRÆKKER  
ST. REGNEGADE 12-16 · TELEF. C. 297

Danmarks ældste Guldtrækkeri

hed, der også skaffede ham et navn i udlandet, på finansloven et forslag om ekstraordinær hjælp til hans enke og børn. Fyrvæsenets funktionærer skænkede til hans bære en sølvplade, hvorpå bl. a. stod: „Skønt død taler han endnu“.

*Ingvard Olsen.*

## 20 skibskokke

**aflægger årsprøve på Statens Kursus for Skibskokke med fint resultat**

Ved en smuk højtidelighed lørdag den 27. marts fik tyve unge mennesker, der har gennemgået „Statens Kursus for Skibskokke“ og bestået den afsluttende eksamen, overrakt deres eksamensbevis og derved bevist, at de kan klare den ikke altid lette opgave at holde den standard, som madlavningen ombord i de danske skibe har haft igennem en lang årrække.

Ved højtideligheden, der overværedes af en repræsentativ forsamling af søens folk, bød formanden for Dansk Sø-Restaurations Forening, hovmester Peter Jensen, velkommen og gav derefter ordet til direktør Haugsted, lederen af Håndværkerundervisningen i Danmark, der udtalte sin glæde over at være til stede og bl. a. i en morsom tale opridsede de muligheder, der lå i engang at levere mad til vore skibe ad trådløs vej, leveret fra store fremstillingscentraler. Direktøren mente dog ikke, at dette ville få nogen indflydelse på de tilstedeværende unge kokkes virksomhed. Han lykøns-

# ARMATURER



AKTIESELSKABET  
**ALUMETA**  
TREKRONERGADE 92, KBHVN. VALBY, VA 8800

## BASSE & CO.

D/S Hotland A/S - D/S Pacific A/S  
A. H. Basse Rederi A/S  
Rederiet Bien A/S

Amaliegade 33, København  
Teli. Minerva ★ 3232  
Telegramadresser:  
Damphotland, Steampacific  
Fjernskriver: no. 2250

skede de unge mænd med de opnåede resultater, og derefter fik forstanderen for skolen, R. Schmidt-Nielsen, ordet for at uddele den lange række af diplomer. Først udtalte han sin glæde over det gode arbejde, der var præsteret af eleverne, og det gode forhold, der havde været på skolen. Bistået af hr. P. Jensen overrakte derefter eksamensbeviset — og for de 3 bedstes vedkommende — ledsaget af en smuk præmie, bestående af et flot forskærersæt med diverse kokkeværktøj — og uddelingen sluttede med et leve for de unge kokkes fremtidige virke på søen.

Efter uddelingen havde de mange gæster først lejlighed til at beskue de mange retter, der var resultaterne af de sidste prøver — og derefter til at smage på varen ved en frokost, hvor de mange fikse og veltillavede retter ydedes fortjent retfærdighed.

Ved bordet talte bl. a. prokurist Garde på Dansk Dampskibsrederiforenings vegne og udtalte sin glæde over det smukke resultat af de unge kokkes arbejde.

Det var af stor betydning for dansk skibsfart, såvel i den internationale passagertrafik som i den almindelige skibsfart, at det høje stade, som forplejningen i mange år har stået på, blev opretholdt. Dansk mad havde altid været en god reklame for landet, og det skulle det gerne blive ved med at være, ikke mindst ombord i skibene, hvor konkurrencen om passagererne var så stor. Men også for det gode forholds skyld i den almindelige skibsfart betød det meget, at kokken var sig sit ansvar bevidst, således at officerer og mandskab var glade for ham og hans arbejde.

Det var hans ønske, at dette hold af nyuddannede kokke ville forstå dette og føre traditionerne videre.

Med et par afsluttende ord fra forstanderens side sluttede den for kokkene vellykkede eksamen og for gæsterne vellykkede frokost.

Også „Vikingen“ lykønsker de unge skibskokke med resultatet og ønsker dem held og lykke i deres færd over havene.

*Rask.*

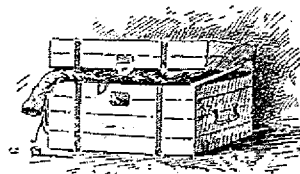


KGL. HOFMØBELFABRIKANT  
**C. B. HANSENS ETABL.**

**BREDGADE 32**  
København K.  
Central 386 — 11,386 — 11,585

# ... fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



## Et sejl-tankskib

I det forrige århundrede bragte sejskibene store mængder af olie over havene, men for det meste i fade på dæk og i last. Men så fandt man på at ombygge nogle af sejlerne til rigtige tankskibe, så man kunne slippe for besværet med de mange fade, og endelig byggedes i 1897 det første oejlskib, som fra begyndelsen var beregnet til tankfart. Det var den fire-mastede stålbark „Quevilly“. Den var fransk og blev bygget i Rouen. Den var på 3480 tons, altså et meget stort sejskib. „Quevilly“ var udrustet med en lille motor, som gav kraft til oliepumperne og elektrisk lys over hele skibet. Indtil 1911 blev det smukke skib drevet frem udelukkende ved vindens hjælp. Men det nævnte år fik det installeret en hjælpemotor og to skruer. I 1923 var „Quevilly“s dage som sejskib talte. Nordmændene købte det, døbt det om til „Deodata“, riggede det kraftigt ned, så det ikke mere kunne føre sejl, og udrustede det med en kraftig maskine. Som motorskib endte „Quevilly“ sine dage ved en minesprængning under den sidste krig.

## En dyr spådom

Fortidens søfolk havde stor respekt for troldmænd og vejrprofeter. I 1882 forudsagde en canadisk vejrprofet således en serie hårde storme. Mange skibe måtte blive i lang tid både i Boston og New York. Det var nemlig umuligt at få besætninger, mens man ventede på spådommens opfyldelse. Også mange Gloucester-fiskere blev hjemme og mistede på den måde mange penge. Det mest ærgerlige var næsten, at det profeterede vejr ikke kom. Så mon ikke Meteorologisk Institut trods alt er billigere?

## Troldmanden Lavallée

I 1711 ledede Sir Hovenden Walker en engelsk ekspedition mod franskmændene ved Quebec. Ekspeditionen endte i en lang serie af uheld. På vejen tilbage over Atlanten blev skibene bl. a. forsinket af storm og tåge, og ved ankomsten til Spithead eksploderede flagskibet „Edgar“. Næsten hele besætningen omkom. De mange uheld skyldtes, sagde englænderne, en troldmand fra St. Lawrence. Han hed Jean Lavallée.

## Mere hekseri

I 1857 blev en sømand dømt i England for at have dræbt en mulat om bord på skibet „Ruby Castle“. I retten forsvarede han sig med, at mulatten efter hans mening var heksemester.

## Russer-finner

I mange sejskibe mente man, at russer-finner kunne provokere stille eller modvind. Derfor var disse søfolk trods deres dygtighed på andre felter uvelkomne om bord i de fleste skibe.

## Kaninskind

Jeg har tidligere fortalt, at bare det at nævne dyr som svin, harer og kaniner kunne betyde uheld om bord i gamle dage. Fiskerne troede endda, at blot synet af et kaninskind varslende dårlig fangst, og man har eksempler på, at mindre overtroiske fiskere holdt deres konkurrenter hjemme ved at vinke til dem med et kaninskind, når de selv stod havnen ud!

## „Great Eastern“s ånd

Det forrige århundredes største tekniske vidunder, kæmpeskibet „Great Eastern“, var som bekendt forfulgt af uheld gennem hele sin karriere. Skylden for alle uheldene gav man en ond ånd, som skulle være gemt i skibets skrog. Da „Great

Eastern“ blev ophugget, fortalte det, at man et sted mellem spanterne fandt skelettet af en skibsværftsarbejder, som var blevet spærret inde under skibets bygning. Det var ham, der var skibets onde ånd!

## De besværlige passagerer

Gamle sejskibssøfolk troede, at man ville få modvind på rejsen, hvis en passager læste i biblen på dækket.

## At han turde!

Selvfølgelig var der mange redere, der så stort på overtroen med hensyn til biblen. Rederen for Liverpool-fuldriggeren „Merioneth“, der var bygget i 1870, gav således et helt sæt bibler til sit skib. Bøgerne blev overrakt folkene den anden dag i rum sø, og indvendig havde rederen ladet trykke en opfordring til modtagerne om at læse et kapitel daglig.

## Et morsomt topflag

Samme „Merioneth“ præsterede iøvrigt ved en bestemt lejlighed at sejle fra Swansea til San Francisco på 96 dage. Herover blev Californien-købmændene Messrs. Spreckels så begejstrede, at de skænkede skibet et meget stort og usædvanligt topflag. Det lignede meget „White Ensign“, men korset i det var bare blåt. I det øverste hjørne ved standen var der en femtallet stjerne i blåt. Foruden var med store bogstaver printet ordene „96 days“. „Merioneth“ førte altid dette flag, når det forlod Swansea, eller når det stod gennem Golden Gate.

## Vidste De mon det?

I Københavns havn er der ikke mindre end 24 broer. Den længste af dem er den, der går ud til olichavnen på Prøvestenen. Den er 402 meter lang.

## Det er billigt!

Mens vi er ved broerne: I tiden fra kl. 6 til klokken 18 betaler skibene intet for en oplukning af Knippelsbro, men sker passagen uden for denne tid, må der ydes vederlag. Dette er for skibe på over 500 n. r. t. kun 5 kroner! Dog skal passagen tidsfæstes inden for en time, og forsinkes et skib, erlægges 40 kroner for hver times forsinkelse.

## Syv master

I februar-nummeret bragte „Vikingen“ en artikel om den amerikanske syv-mastede skonnert „Thomas W. Lawson“. I den anledning spørger en læser, hvad de amerikanske benævnelser på de syv master var. Amerikanerne kaldte dem „fore“, „main“, „mizzen“, „gigger“, „driver“, „pusher“ og „spencer“.

## Isbrydere overflodige!

På en færgeroute mellem to små øer i Mälaren kunne man ifølge „Syren and Shipping“ trods streng kulde undvære isbrydere helt under den sidste isvinter. Man udlagde et plasticrør med en mængde huller på bunden af søen og blæste komprimeret luft igennem det. Derved blev det varmere vand på bunden blæst op til overfladen og var her i stand til endog at smelte eventuel nyis. Anlægget blev leveret af Atlas Diesel. Færgeruten er ganske vist kun en lille kilometer lang, men alligevel vil det koste ca. 10.000 kroner at holde den isfri hver vinter på den gamle facon. 10.000 kroner var netop prisen for det nye anlæg, som åbner nye perspektiver for andre ruter, der ofte trues af is. Selv ved en temperatur af  $-23$  graders Celsius var den korte færgeroute helt isfri.



# Fra søretten

Den 29. april 1953 om morgenen fandt der i den minestrøgne rute 35 SSØ af Hirtsholmen fyr i tæt tåge en kollision sted mellem fiskekutteren „Helga“, der lå forankret under fiskeri med snurrevod, og M/S „Ketty Danielsen“, der kom sydfra. „Helga“ ejes af fiskeskipper Jens Poulsen og er forsikret af Foreningen af danske Fiskefartøjer, og havde forinden kollisionen hejst en kugle i fokkestaget og havde afgivet tågesignal ved ringning med klokken. „Ketty Danielsen“ gik i sin styrbords side af ruten med nedsat fart og afgav regelmæssige tågesignaler. Ved kollisionen ramte „Ketty Danielsen“ med stævnen „Helga“ på styrbords side, hvorved „Helga“'s fokkemast, rigning og ankergrejer blev beskadiget.

Der opstod nu uenighed om ansvaret for kollisionen, og sagen blev indbragt for sø- og handelsretten, hvor forsikringsselskabet og fiskeskipper Poulsen gjorde gældende, at kollisionen skyldtes fejl fra „Ketty Danielsen“, hvis rederi man påstod dømt til at betale dels for reparation af skaden på „Helga“ og dels for næringstab i de 20 dage, reparationen havde stået på.

„Ketty Danielsen“'s rederi påstod frifindelse og gjorde gældende, at „Helga“ var skyld i kollisionen.

Under sagen bestred fiskeskipper Jens Poulsen, at der for de i tvangsruterne opankrede fiskefartøjer af „Helga“'s størrelse (13,26 tons) er pligt til foruden tågesignal at afgive særligt opmærksomhedssignal, selv om der høres tågesignal fra et skib, der nærmer sig, eller at det skulle være forbudt for fiskefartøjer under 20 register tons at fiske i tvangsruterne. Det var derimod en fejl fra „Ketty Danielsen“'s side, at man ikke var gået med moderat fart i tågen, som det er foreskrevet i søvejsreglerne, og efter Poulsens mening var der ikke holdt ordentlig udkig på „Ketty Danielsen“.

„Ketty Danielsen“'s rederi bestred, at man ikke skulde have sejlet med moderat fart eller at have undladt behørig udkig. Hertil kom, at „Helga“'s besætning, skønt man hørte „Ketty Danielsen“'s signaler i længere tid, intet foretog sig for at afværge den truende fare ved at slække på linerne, så der i givet fald kunne manøvreres.

Fra fiskeriministeriet forelå erklæring om, at man ikke havde ment at kunne tiltræde et absolut forbud mod fiskeri i de minestrøgne ruter.

Under hensyn hertil fandt retten ikke ved afgørelsen at kunne tillægge det betydning, at der var fisket umiddelbart før kollisionen. Men „Helga“ havde undladt at udvise fornøden agtpågivenhed ved ikke, da tågen satte ind, at kappe linerne og søge udenfor tvangsruten. Selv med udsigt til tab af fangst burde dette være sket under hensyn til den fare, som „Helga“'s forbliven i tvangsruten frembød.

Hovedskylden lagdes dog på „Ketty Danielsen“, der i strid med de af marineministeriet i bilag til Efterretninger for Søfarende givne forholdsregler, havde fortsat sejladsen i tvangsruten uanset den nedsatte sigtbarhed,

og skaden og den skønsmæssigt fastsatte erstatning for „Helga“'s næringstab 1000 kr. blev herefter fordelt med  $\frac{3}{4}$  på „Ketty Danielsen“ og  $\frac{1}{4}$  på „Helga“.

— — —

Medens S/S „Basse“ tilhørende rederiet A. H. Basse i sommeren 1952 opholdt sig i Færinghavn på Grønland for at udlosse salt og indtage fisk, rekvirerede det den 31. juli hjælp fra Svitzers bjergningsbåd „Skuld“, der var stationeret der. Der opstod nu tvist om, hvorvidt den ydede assistance berettigede Svitzer til *egentlig bjergeløn* eller om rederiet Basse kun var pligtig at betale et *vederlag* for bugsering ud fra den betragning, at skibet ikke havde været stedt i nød.

Af „Else Basse“'s journal fremgik det bl. a., at det havde blæst med vindstyrke 8 fra sydøst og at skibet begyndte at trække på sine ankre og svinge med agterskibet, og at agterfortøjningerne arbejdede hårdt. Da der kun var ca. 10 favne til klipperne og man ikke ville udsætte skibet for fare, bestemte man sig til at bringe skibet ud i mere frit vand. „Skuld“ blev over skibets radio anmodet om at få „Else Basse“ ud klar af skærene. Der blev derefter etableret slæbeforbindelse, og medens „Else Basse“ gik langsomt frem på maskinen, hjalp „Skuld“ med at holde skibet oppe i vinden, medens „Else Basse“'s agterfortøjninger blev stukket og ankrene bjerget.

1ste styrmand forklarede under søforklaringen, at han forinden havde telefoneret til „Skuld“ og sagt: „Kan De ikke komme over og holde snuden op i vinden, mens vi tager vore ankre?“ Han mente iøvrigt, at „Else Basse“ — hvis „Skuld“ ikke var kommet — alligevel ville være sejlet ud uden bugserassistance.

Retten lod spørgsmålet stå åbent om, hvorvidt forhaling i den beskyttede naturhavn havde været nødvendigt. Da kaptajnen imidlertid havde besluttet sig til at forhale, og der ville have været en vis risiko ved at lette ved egen hjælp, måtte der ved fastsættelsen af Svitzers vederlag anvendes tilsvarende principper som ved fastsættelse af egentlig bjergeløn, og det uden hensyn til, om skibet havde været i nød. Vederlaget blev herefter af retten fastsat til 10.000 kr.



**CHR. ANDRESEN**

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Dania“

Amaliegade 33 - Telef. 11598 - 11568

# Fra Værft · Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

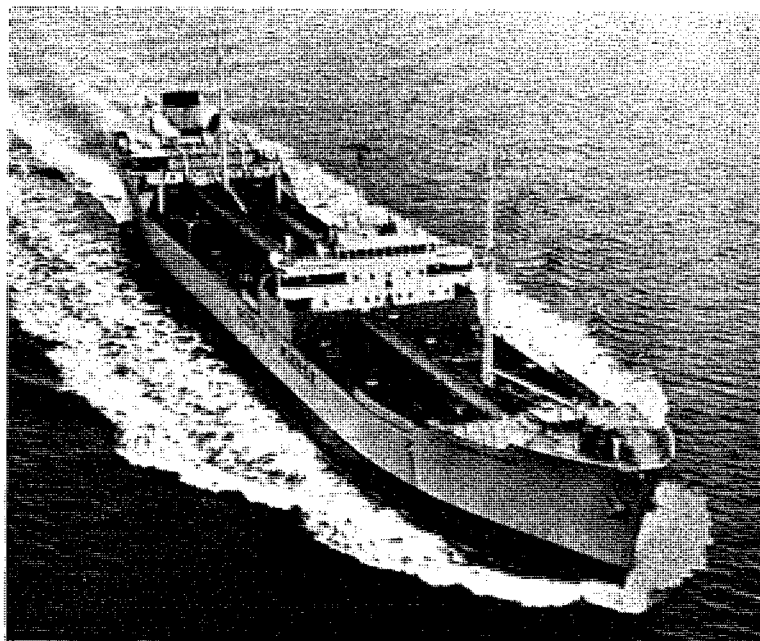
1. maj 1954



## 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  
 C. K. Hansen: A/S D/S Dannebrog  
 Rederiaktieselskabet Dantank  
 Rederiaktieselskabet Atalanta  
 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 Heimdahl  
 A/S D/S Orient  
 D/S Pacific A/S  
 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  
 Chr. Berg  
 A. E. Sørensen (D/S Concordia)  
 A/S Tankskibsrederiet  
 Chr. Andersen  
 A/S De Danske Sukkerfabrikker  
 D/S Activ A/S  
 Hans Svenningsen  
 Det Store Nordiske Telegrafskib A/S  
 Danish American Gulf Oil Transport  
 Company A/S  
 Aabenraa Rederi A/S  
 Det Forenede Bugsererselskab A/S  
 Rederi-A/S Kosmos  
 I/S D. F. B. & Em. Z. Svitzers Bjergnings-  
 Entreprise  
 D/S Hafnia A/S  
 D/S Nautic

## M/s „Olivia Mærsk“



„Olivia Mærsk“.

Fredag d. 9. april 1954 gik dette tankskib til A. P. Møllers rederier på prøvetur i Øresund.

Skibet er bygget på Odense Stålskibsværft A/S som helsvejet skib til Lloyd's Registers højeste klasse + 100 A.L., og er på ca. 19.000 tons d.w. Dimensionerne er som følger:

Længde mellem p.p. ....	161,5 m
Bredde .....	21,5 m
Dybde til hoveddæk .....	12,0 m
Dybgående .....	9,3 m

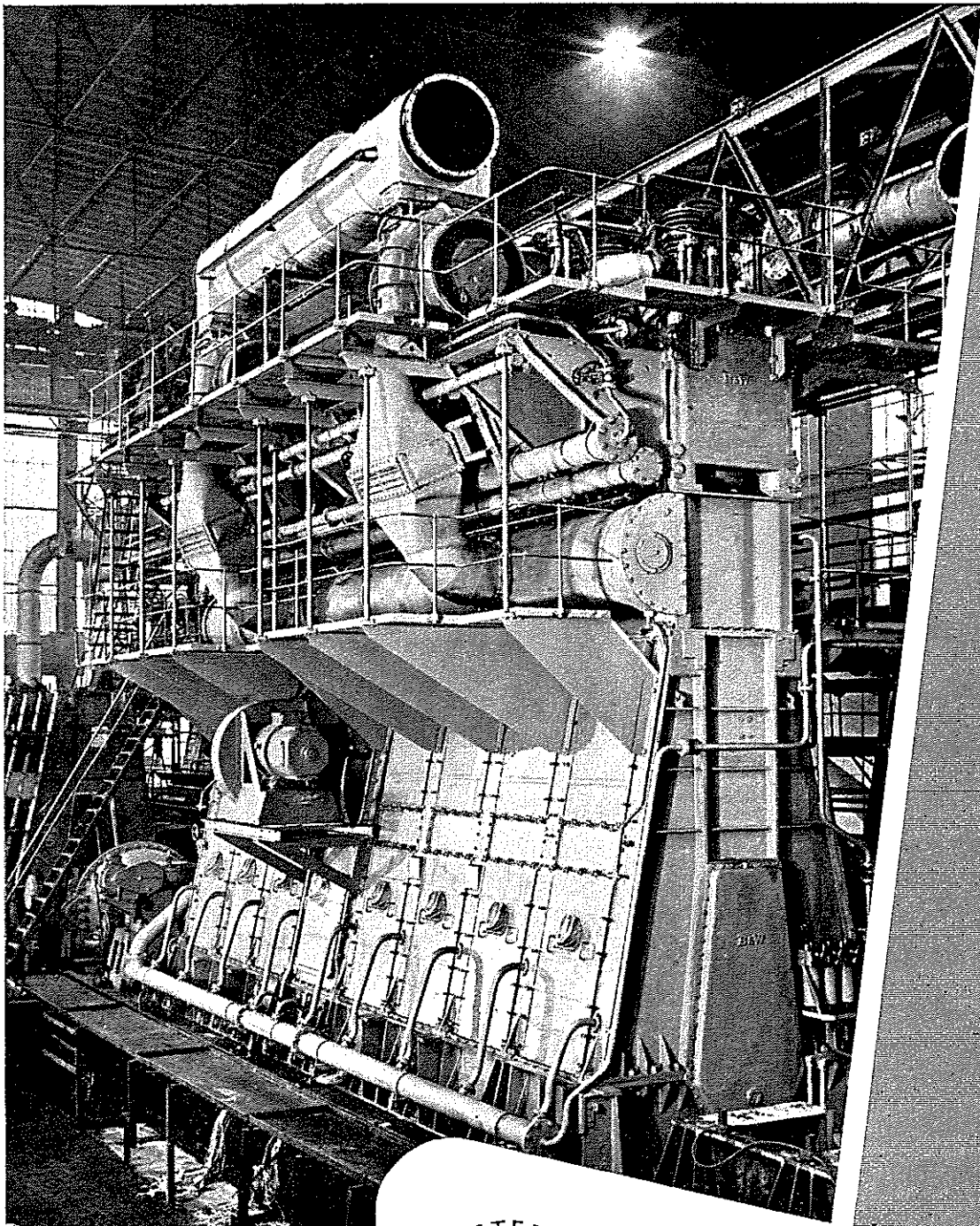
Skibet har ialt 21 tanke, 7 center-tanke og 2 × 7 sidetanke samt et lastpumperum umiddelbart foran for maskinrummet og et mindre pumperum forude. Det er udstyret med rigelige og kraftige pumper og er forsynet med varmespiraler i alle lasttanke.

Rummelig og smuk aptering for kaptajn og dæksofficerer er anbragt i brohuset midtskibs, medens maskinbesætningen og mandskabet er anbragt i agterskibet i gode, rummelige

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. 10 om året. Indmeldelse modtages på Kronborg eller på „Vikingen“s ekspedition, Christiansborggade 1, tlf. Byen 8040.



**BURMEISTER &**



**SKIBSBYGNING  
REPARATIONER  
DIESEL MOTORER**

med og uden **TURBO-LADNING**

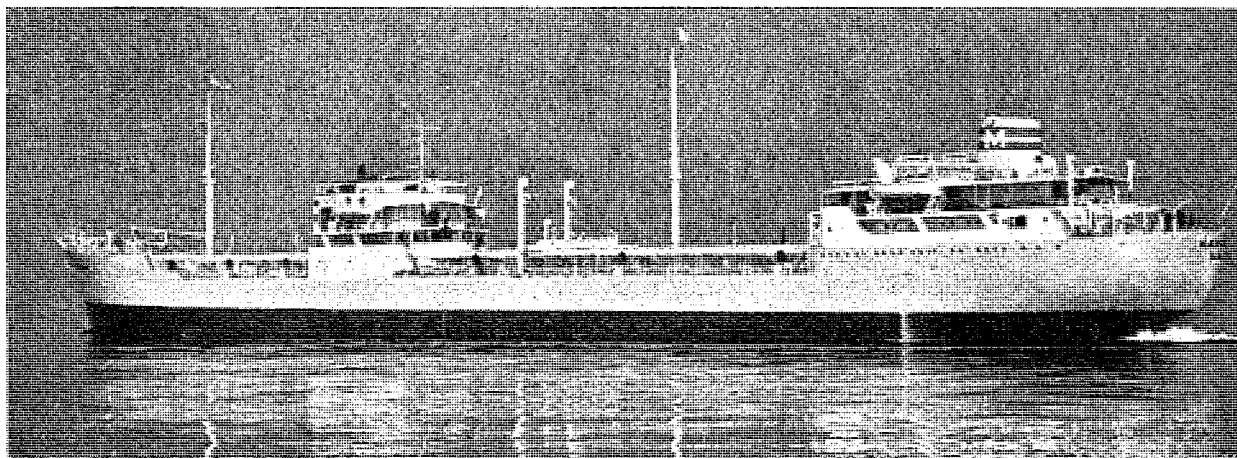
**WAIN**

eenmandskamre, ligesom der findes messer og rygesaloner såvel for officerer som for det menige mandskab. Alle kamre og saloner ventileres mekanisk.

Skibet er forsynet med de bedste navigationsinstrumenter og udstyr, såsom radar, ekkolod, gyrokompas og selvstyrer, log med elektrisk overføring, radio og

radiopejler. Desuden er der installeret fryseanlæg for proviant og Ellehammers brand skumslukningsanlæg.

Maskinen består af en ottecylindret Burmeister & Wain dieselmotor, type 1/874-VTF-160, der giver skibet en fart af 15½ knob lastet. Skibet har to Bukh diesel hjælpemotorer og isvrigt damphjulpemaskineri.



M/T „Havjarl“.

## M/T **Havjarl**

Den 31. marts afleverede Kockums Mekaniska Verkstads AB i Malmö tankmotorskibet „Havjarl“ til skibsleder Peter Meyer, Oslo.

„Havjarl“ er helsejst til Lloyd's Registers højeste klasse med hytte, bro og bak og har ti center- og ti sidetanke i to afdelinger, adskilt af pumperum og koferdamme.

Foruden lastolietankene, som har et rumfang på 23.190 m<sup>3</sup>, er der forude et lastrum for tør last med et rumindhold på 630 m<sup>3</sup>.

Skibet har følgende hoveddimensioner:

Længde overalt .....	162,5 m
Længde mellem perpendicularererne ...	152,4 m
Største bredde på spant .....	20,3 m
Sidehøjde .....	11,8 m
Dybgang på fuld last .....	9,1 m
Dødvægt .....	16.620 tons

Fremdrivningsmaskineriet, som består af en syvcylindret, totakts, enkeltvirkende Kockum-MAN dieselmotor, der ved 115 omdrejninger pr. minut udvikler ca. 6.300 a.h.k., beregnes at give skibet en fart på 15 kn på prøvetur med fuld last.

Til pumpning af lastolie findes midtskibs et pumperum med tre dampdrevne pumper, hver med en ydeevne på ca. 400 tons i timen. Dampen til dem og desuden til spil, ankerspil, varmespiraler i lastolietankene

etc. tages fra to dampkedler i agterkant af maskinrummet. De har en hedeblade på ialt 460 m<sup>2</sup> og et arbejdstryk på 10,5 kg/cm<sup>2</sup>.

Desuden findes en udstødsgaskedel for til søs at kunne udnytte en del af udstødsgassens varme.

Til drift af de fleste hjælpemaskiner i maskinrummet, pumper, centrifuger etc., det elektriske styremaskineri, til belysning og ventilation af apteringen, kabyskomfur, radio og alle slags navigationsinstrumenter findes i maskinrummet to dieselvedne vekselstrømsdynamoer, hver med en effekt på 275 kva, samt en dampdrevne generator på 190 kva.

Der er i alle henseender sørget godt for besætningsvelbefindende. Størstedelen af den har således Eenmandskamre, kun drengene og nogle af de yngste af mandskabet ligger i tomandskamre.

## **Endnu en kolebåd til**

### **Rederiet J. Lauritzen**

Den 8. april holdt Aalborg værft prøvetur med m/s „Peruvian Reefer“, som er det sidste af de 3 frugtkøleskibe, rederiet har ladet bygge til udvidelse af sin køleskibsflåde. De tidligere er „Mexican Reefer“ og „Brazilian Reefer“.

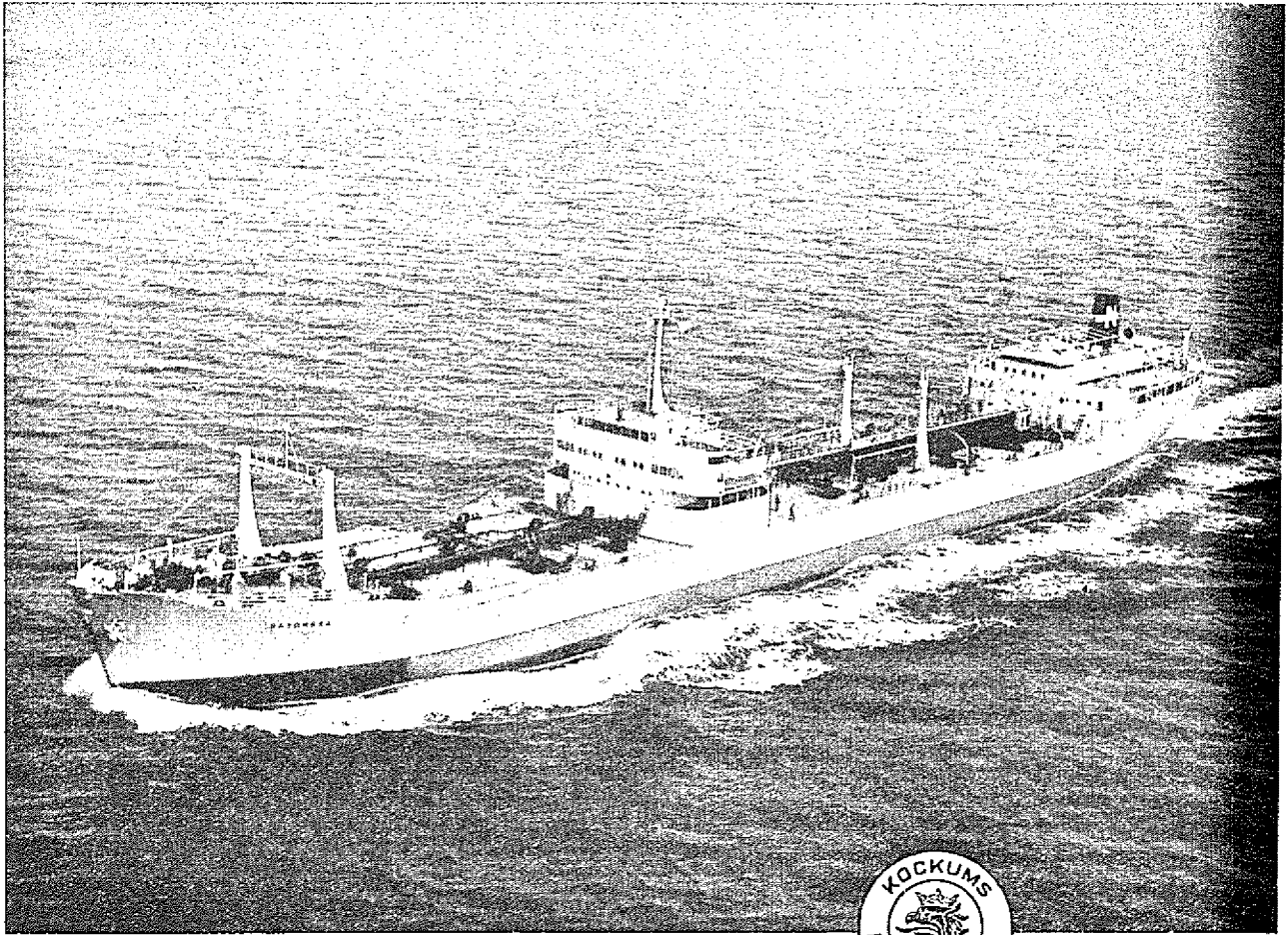
„Mexican Reefer“ er bygget på Helsingør Værft og „Brazilian Reefer“ på Aalborg Værft, og begge sat i fart 1953.

M/s „Peruvian Reefer“ er som sine søsterskibe bygget som åben shelterdækker med lang bak over lugerne nr. 1 og 2.

**DE FORENEDE KULIMPORTØRER**

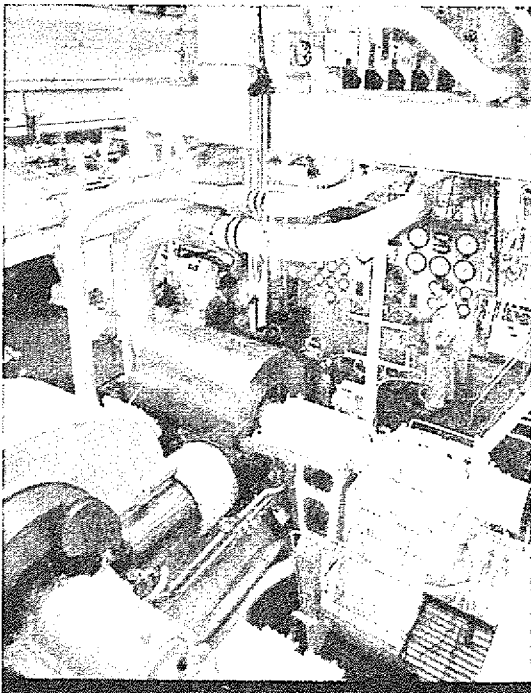
TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.



T. T. Saxonsea blev ligesom søsterskibet  
T. T. Saxonsky 1953 leveret til Oriental Tanker Corp.  
S. A., Panama. Dødvægt 20.200 t. Fart  $15\frac{3}{4}$  knob.

*Turbinemaskineriet af type Kockum-De Laval udvikler 8100 hk max. ved 104 omdr./min. Kedlerne med en sammenlagt varmefflade på 1326 m<sup>2</sup> afgiver max. 43.500 kg damp pr. time ved et tryk af 31 kg/cm<sup>2</sup> og en temperatur på 388° C.*



**Handelsskibe af alle typer med diesel-  
eller turbinemaskineri**

**Krigsskibe**

**Skibsreparationer og klasninger**

**Jernbanevogne**

**Diesellokomotiver for rangering**

**TYFON og SUPERTYFON  
signalapparater**

# KOCKUMS

MEKANISKA VERKSTADS AB · MALMÖ · SWEDEN  
SHIPBUILDERS · ENGINEERS · REPAIRERS

Den strømliniedeformede midskibsopbygning er ført agter over omkring luge nr. 4, hvilket giver plads til den store aptering. Beboelsesrum og opholdsrum for den menige besætning findes i hytten agter, og messerne er anbragt midtskibs.

Skibets hoveddimensioner er:

Længde overalt .....	124,7 m
Dybgang fuldt lastet .....	7,0 m
Dødvægten er ca. ....	3900 tons
Nettoindhold af isolerede lastrum er ...	6370 m <sup>3</sup>
Farten frugtlastet .....	18 knob

Lossegrejerne består af ti 5-tons bomme med 5-ton elektriske spil. Der er 5 luger, der fører ned til ialt 14 isolerede lastrum. Luggedækslerne er af stål. Skibet kan opfylde selv de strengeste krav, der stilles til en sikker transport af kølelaster.

Ligeledes har man taget særlige forholdsregler for at brandsikre skibet, bl. a. benyttet glasuld til lastrummenes isolering. Uden på glasulden er der en aluminiumsbeklædning i stedet for den tidligere almindelige træklædning, hvilket naturligvis forringer brandfaren. Selve apteringen er delt op med brandsikre skodder, og alle øvrige skodder er udført af brandhæmmende materialer.

På broen er der installeret røgviser anlæg, der tilkendegiver, hvis der er røgdvikling i et lastrum, og brandalarmeringsanlæg for apteringen. Lastrum og

maskinrum har kulsyreslukningsanlæg, medens et stort skumslukningsanlæg, der væsentligst er beregnet for maskinrummet, også kan benyttes ved apteringsbrand. Endvidere findes der de normale slukningsanlæg med vand og håndildslukkere.

Apteringen er indrettet efter rederiets praksis, d.v.s. med eenmandskamre for alle voksne medlemmer af besætningen. Alle messer og opholdsrum er udsmykket med malerier og akvareller af unge danske kunstnere, og der er i det hele taget gjort alt, for at besætningen skal befinde sig vel ombord. Rummene er holdt i lyse farver. Salonerne og spisemesserne er luftkonditionerede. For besætningen er der indrettet hobbyværksted og mørkekammer, og der kan, når skibet er i søen, rigges et stort svømmebassin op. Vaskeriet ombord har moderne vaskemaskiner og strygemaskine.

Skibet er dobbeltskruet og har to hovedmaskiner af Helsingør Skibsværfts fabrikat, type Burmeister & Wain 850-VTF-110. Hovedmaskinerne er tilsammen i stand til normalt at udvikle 8480 i.h.k.

Til betjening af det store Atlas-kølemaskineri findes der fire sekscylindrede trykladede hjælpemotorer, der hver udvikler 490 i.h.k.

## M/s Andros

Tirsdag den 23. marts løb et nyt skib til Det forenede Dampskibs-Selskab af stabelen fra Frederikshavns Værft og flydedok.

Skibet, der bliver af „Samos“-typen, er en forøgelse til DFDS's populære Middelhavsflåde, hvis skibe afgår hver 14. dag med 12 passagerer på rundrejser, som er blevet overordentligt efterspurgt. Der er hidtil leveret fire skibe til selskabet af denne type, nemlig m/s „Samos“, m/s „Rhodos“, m/s „Melos“, m/s „Lemnos“.

Det nye skib fik navnet „Andros“ og har følgende dimensioner:

Længde overalt .....	93,0 m
Bredde .....	13,6 m
Dybde .....	8,1 m
Dybgang .....	5,6 m
Lasteevne .....	2600 tons d.w.

Af hensyn til frugttransport får alle lastrummene et meget kraftigt ventilationssystem, ligesom der indrettes fryserum for transport af landbrugsprodukter, der kan nedkøles til  $\pm 20^{\circ}$  C.

Burmeister & Wain leverede den ottecylindrede dieselmotor, der er på 3200 i.h.k. der giver skibet en fart på 14½ knob.

Den elegant udstyrede aptering til 12 passagerer består af 2 dobbeltkamre og 8 enekamre.

M/s „Andros“ ventes afleveret til DFDS i juli i år. Samtidig kan det meddeles, at der er bestilt endnu et søsterskib, som ventes søsat i september 1954. Foruden ovennævnte serie af Middelhavsflåde, som går til det vestlige Middelhav, har selskabet en serie både, som sejler på Levanten.

**Skibet er malet med Hempel's**

HEMPEL'S  
DANSK FÆRVERI  
KØBENHAVN

J. C. Hempel's Skibsfarve-Fabrik  
AMALIEGADE 8 · KØBENHAVN K · CENTRAL 3842



„Norfold“ søsættes.

## M/T **Norfold**

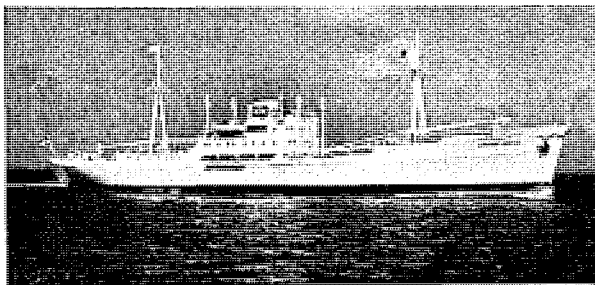
Ved Götaverken søsattes den 1. april et tankmotor-skib på 17.400 tons d.w., som er bestilt af Hvalfanger A/S Vestfold, Sandefjord. Skibet fik af fru Hulda Dovle Moe navnet „Norfold“.

Skibet, der bygges til Lloyd's Registers højeste klasse, er et søsterskib til de mange andre tankskibe af denne størrelse, som værftet har bygget i de senere år.

Hoveddimensionerne er:

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

Hovedmotoren er en nicylindret, totakts, enkeltvirkende dieselmotor på 8300 i.h.k. af Götaverkens konstruktion og fremstilling.



„Kirsten Brovig“.

## M/T **Kirsten Brovig**

Öresundsvarvet i Landskrona afleverede den 8. april lastmotorskibet „Kirsten Brovig“ på 3700 tons d.w. til det norske rederi Gezina (Th. Brovig), Farsund.

Skibets hoveddimensioner er:

Længde overalt .....	107,5 m
Længde mellem perpendikulærerne .....	100,5 m
Største bredde på spant .....	14,3 m
Sidehøjde til hoveddæk .....	6,1 m
Sidehøjde til shejterdæk .....	8,5 m
Dybgang på sommerfribord .....	5,9 m
Lastrumskubik .....	7.250 m <sup>3</sup> grain

„Kirsten Brovig“ er bygget som åben shejterdækker med to gennemgående dæk og lang bak. Hele apteringen findes i et dækshus midtskibs.

Skibet har to lastrum foran og to agten for maskinrummet med en luge i vejrdækket til hvert rum. I den halvhøje hytte findes et panserrum. Luge nr. 2 lige foran for dækshuset er særlig lang, 15 m, for at lette lastning og losning af lange enheder. Luge nr. 3 er ovenfor mandskabsapteringen og er ved en trunk i forbindelse med lastrummet. Alle luger i vejrdækket har stållugedæksler af Mc Gregors patent.

Skibet er rigget med to Hallén tobensmaster og fire bomstøtter uden stag. Til lastning og losning findes otte fem-tons, to ti-tons og to tre-tons bomme. Desuden findes en 25-tons sværbom ved luge nr. 2. Bommene betjenes af tolv elektriske spil, ti på 5-tons og to på 3-tons, med 25 hk motorer. Et 5-tons varpespil er placeret på hyttedækket.

Apteringen er moderne indrettet med rummelige kamre, messer og opholdsrum etc. for både officerer og mandskab. Mandskabet bor hovedsagelig i eenmandskamre. Desuden findes aptering for fire passagerer i to kamre.

Fremdrivningsmaskineriet er en ottecyldret dieselmotor af Götaverkens fabrikat, type DM 520/900 VSG-8, som ved 160 omdrejninger pr. minut yder 3000 b.h.k.

De tre hjælpemotorer er også af Götaverkens fabrikat, type H, direkte koblet til 110 kw dynamoer.

På den målte mil opnåedes i middel 16,3 kn.

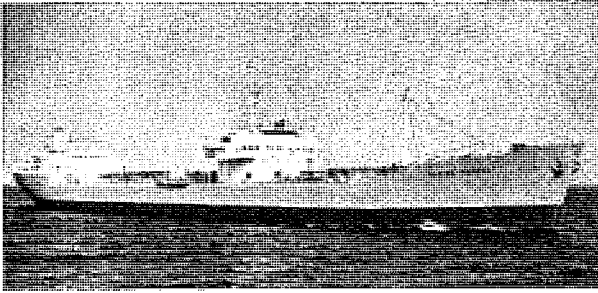
## M/T **Blaise Pascal**

Den 25. marts afleveredes fra Kockums Varv i Malmö motortankskibet „Blaise Pascal“ til Compagnie Maritime de Goudron, Paris.

M/T „Blaise Pascal“ har følgende hoveddimensioner:

Længde overalt .....	184,8 m
Længde mellem perpendikulærerne .....	173,4 m
Største bredde på spant .....	23,5 m
Sidehøjde .....	23,5 m
Dybgang på sommerfribord .....	9,7 m
Dødvægt .....	21.145 tons

AKTIESELSKABET  
**DET DANSK-FRANSKE-DAMPKIBSSELSKAB**  
 FREDERIKSGADE 17  
 KØBENHAVN K



„Blaise Pascal“ på prøveturen.

Bruttotonnage efter svensk måling 16.116 tons  
 Nettotonnage efter svensk måling 12.359 tons

Skibet er bygget til højeste klasse i Bureau Veritas som helsvejst, langskibsspannet tankskib med to langskibs skodder og har et tankvolumen på ca. 34.000 m<sup>3</sup>, fordelt på 24 forskellige tanke, som er delt i tre adskilte dele ved hjælp af kofferdamme.

Til pumpning af lastolie findes i to pumperum ialt fire dampdrevne lastoliepumper, hver med en kapacitet på 390 tons/tim. Dampen til disse pumper såvel som til spil, ankerspil, varmespiraler i lasttankene etc. tages fra to i agterkant af maskinrummet opstillede dampkedler med en sammenlagt hedeblade på 550 m<sup>2</sup> og et arbejdstryk på 10,5 kg/cm<sup>2</sup>.

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

Som almindeligt i tankskibe er der i forskibet foran for lastolietankene et lastrum for tør last på ca. 100 m<sup>3</sup> og en højtank til ballast og bunkerolie. Med denne og en højtank på forkanten af maskinrummet samt bundtankene under maskinrummet kan der ialt medføre 1535 tons bunkerolie, hvilket med normal brændselsforbrug svarer til 47 etmåls uafbrudt gang.

Mandskabsapertingen findes i hytten med enmandskamre for alle undtagen drengene, som ligger to og to. Maskinisterne har deres kamre i dækshuset på hyttedækket og bådedækket agter og styrmændene i dækshuset på brodækket midtskibs. Kaptajnens og rederens aperting ligger i dækshuset på bådedækket midtskibs. Der findes opholdsrum og messer for de forskellige besætningskategorier, officerer, underofficerer, økonomipersonale -og -mandskab. Foruden de sædvanlige vaskerum er der indrettet vaskeri med moderne vaskemaskiner.

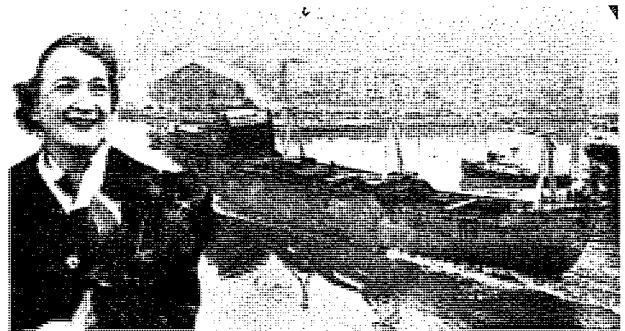
Hele apertingen er forsynet med fuldstændig luftkonditioneringsanlæg.

Skibet er rigget med to almindelige master samt en kombineret radar- og signalmast på styrehustaget.

Til rengøring af lastolietankene findes et Butterworth-anlæg.

Fremdrivningsmaskineriet består af en nicylindret, totakts, enkeltvirkende Kockum-MAN dieselmotor, som ved 115 omdrejninger pr. minut udvikler 8100 a.h.k. og beregnes at give skibet en fart på 14,75 kn fulldastet på prøvetur.

Hjælpe-maskineriet består bl. a. af to 275 kva vekselstrømsgeneratorer, direkte drevne af Kockum-MAN dieselmotorer samt en dampdrevne generator på 95 kva.



„Arabert“'s søsætning.  
 Til venstre gudmoderen, fru Britta Svalander.

## M/s Arabert

Öresundsvarvet Aktiebolag i Landskrona søsatte den 25. marts det 4000 tons d.w. lastmotorskib „Arabert“ til Aktiebolaget Arafart, Stockholm.

A/B Arafart har tidligere ladet bygge fem dampskibe for „bulkklaster“ ved værftet, men „Arabert“ er rederiets første motorskib.

Hoveddimensionerne er:

Længde overalt .....	98,7 m
Længde mellem perpendicularererne .....	91,4 m
Største bredde på spant .....	14,3 m
Sidehøjde til hoveddæk .....	6,5 m
Sidehøjde til løftet agterdæk .....	8,1 m
Dybgang til sommerfribord .....	6,0 m
Tilsvarende dødsvægt .....	ca. 4000 tons
Lastrumskubik .....	5520 m <sup>3</sup> grain

„Arabert“ bygges til højeste klasse i Lloyd's Register som enkelt-dækket skib med løftet agterdæk med maskinen og al aperting agter, hvorved den bedste del af skroget udnyttes til lastrum.

# A/S MONTANA

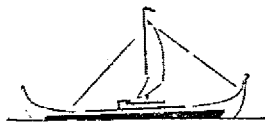
Telefon 9246

**Kul, Koks, Cinders**

## KNUD E. HANSEN

Consulting Naval Architects  
 Marine Engineers

Bredgade 37 - Copenhagen  
 Telegr.: DESIGN, Tel.: Minerva 718





Skibet er bygget som „bulklaster“ til den malm- og kulfart, som rederiet længe har drevet og opfylder de engelske bestemmelser som „easy trimmer“.

Skibet har to store lastrum med to luger i hoveddækket til last nr. 1 og tre luger i det løftede agterdæk til last nr. 2. Lugerne er af stål af von Tells patent.

Mellem de to laster findes to højtanke til brændselsolie eller vandballast, og oven på dem to dækstanke.

Skibet er rigget med tre Halléns tobensmaster og ti ladebomme med tre tons løfteevne i enkelt part og fem tons i dobbelt part. De elektriske spil har maksimalt en trækkekraft på 3 tons og en effekt på 25 hk. Ankerspillet og et 5-tonns varpespil på hytten er også elektrisk drevne.

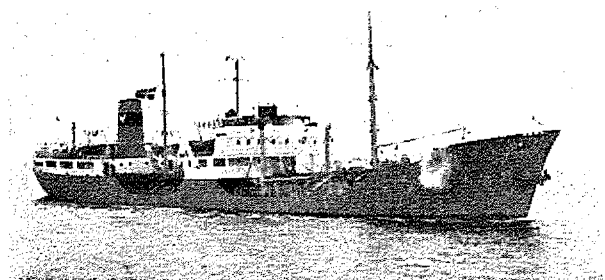
Den elektriske styremaskine har to motorer med Leonard-omformere. Selvstyret ved hjælp af gyrokompasset er installeret.

Apteringen for officerer og mandskab bliver af høj standard. Alle officerskamre udstyres i mahogny, og mandskabskamre bliver så godt som alle eenmandskamre.

Fremdrivningsmaskineriet bliver en direkte koblet femcylindret, enkeltvirkende, totakts krydshovedmotor af Götaverkens fremstilling, type DM 520/900 VCS5, som ved 150 omdrejninger pr. minut yder 1750 a.h.k.

To hjælpemotorer bliver også Götaverken-motorer, femcylindrede, firetakts, type DM 240/360 H-5, direkte koblede til 140 kw jævnstrømsdynamoer.

Gudmoder var fru Britta Svalander.



„Soya-Lovisa“ på prøvetur.

## M/T **Soya-Lovisa**

Hälsingborgs Varvs AB, Hälsingborg, har afleveret motortankskibet „Soya-Lovisa“ til AB Walltank, Stockholm.

Skibet, som er et tankskib, der hovedsagelig er bestemt for transport af tunge olier, er inddelt i seks centertanke og otte vingetanke samt forsynet med inderbund til ballast. Over alle centertankene strækker sig en trappeformet trunk med udvendige stag, som i forening med inderbunden og korrugerede tværskibs og langskibs skodder gør en hurtig og effektiv rensning

af centertankene mulig. Alle lasttankene med undtagelse af de forreste vingetanke opvarmes med dampspiraler, som har en overflade på 2 kvadratfod pr. ton olie.

Hoveddimensionerne er:

Længde overalt .....	109,4 m
Længde mellem perpendikulerne .....	100,6 m
Største bredde på spant .....	14,6 m
Sidehøjde til hoveddæk .....	7,4 m
Dybgang .....	6,5 m
Tilsvarende lasteevne .....	ca. 4600 tons
Lasttankenes rumfang .....	5321 m <sup>3</sup>

Skibets udrustning og maskineri er omtalt i Vikingen nr. 2.

## Redning fra sunkne u-både

Besætninger, der er fangne i sunkne undervandsbåde, kan nu reddes fra en hvilkensomhelst dybde, en u-båd kan komme ned på uden at blive knust af vandtrykket, ved hjælp af udløselige bøjer, som er anbragt på fartøjet. Opfindelsen er amerikansk, og der blev forleden givet meddelelse om den på et møde af flådeofficerer. Bøjerne kan fastgøres til hver ende af undervandsbåden, således at de kan udløses af mandskabet ombord. I tilfælde af en ulykke vil bøjerne omgående gå op til overfladen og hale lange wirer med sig, tilstrækkeligt til nedhaling af et redningskammer, som kan bringe mændene op til overfladen.

Lån til tyrkiske havne.

Tyrkiet har fra verdensbanken fået bevilget et lån på 3,8 millioner dollars. Pengene skal bruges til bygning af havneanlæg. Lånet løber over 21½ år.

## Ailsa Craig Marine-dieselmotorer

2 Stk. 6 cyl. spec. Marine-dieselmotorer lidt brugt til Demonstration, 60 HK. v. 1.200 Omdr., med Reduktions- og Reversegear, har kostet Kr. 26 000, sælges væsentligt under Prisen.

**Frisia A/s**  
Vognmagergade 2, MI 22 33



**C. K. HANSEN**

Grundlagt 1856

★

**Skibsreder og skibsmægler**

Agent for regelmæssige linier  
Befragtning · Klarering · Spedition  
Haveri-, assurance- og l. A. T. A. agent  
for passagerer og fragt.

★

15 moderne skibe — 105.000 ts. d. w.

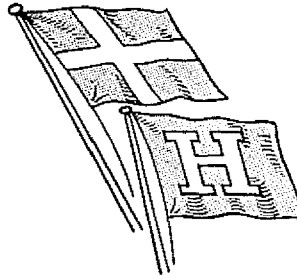
★

Korresponderende reder for:

**DANNEBROG**

AMALIEGADE 35 · KØBENHAVN K

Telefon: Central 72 (18 linier) · Rigs 13 (2 linier)  
Telegramadr.: „HANSEN“ · Telex: Nr. 2501 & 2502



**MARTIN CARL**  
AKTIESELSKABET  
DAMPSKIBSSELSKABET „HEIMDAL“

Telegr.: MARTINO  
KØBENHAVN Ø. DANMARK



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

**“MYREN”**

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
Telegram-Adresse: “Holmsild”  
Amaliegade 36



**A/s Em. Z. Svitzers Bjergrnings Entreprise**

Grundlagt 1833

KØBENHAVN

**C. CLAUSEN**



**DAMPSKIBSREDERI A/s**  
HAMMERENSGADE 4 · KØBENHAVN

**Marius Nielsen & Søn**

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København

★

Telegr.-Adr. „Mariuson“ Telefon Central 12057

DAMPSKIBSSELSKABET

**TORM**

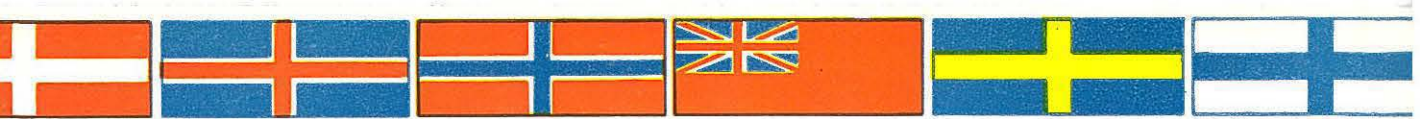
AKTIESELSKAB

Grundlagt 1889

Telefoner: MINERVA 2437 · RIGSTELEFON 203  
HOLMENS KANAL 42 — KØBENHAVN

**DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB**  
AKTIESELSKAB



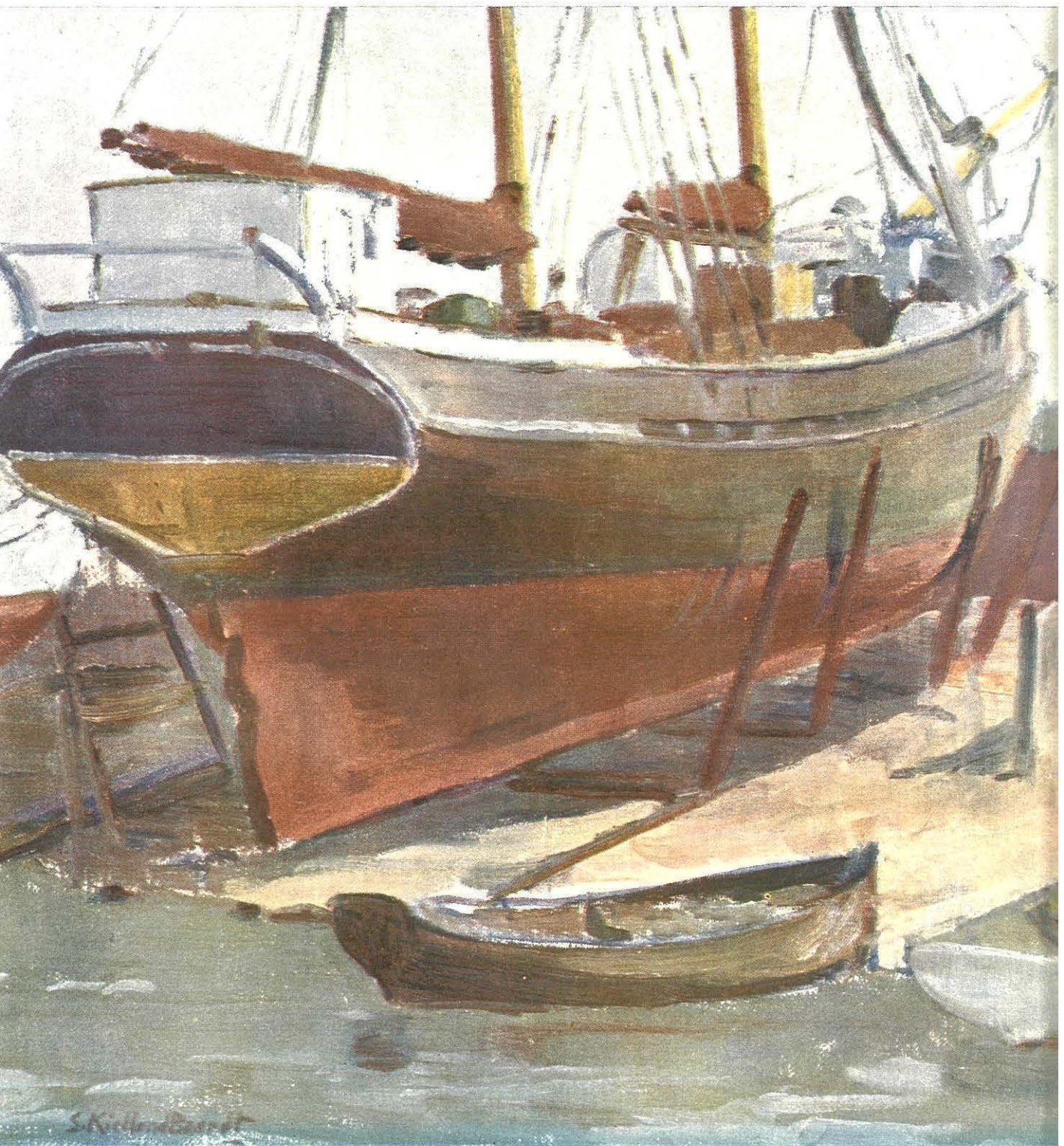


# VIKINGEN

nr. 1,50  
1. juni

Fra træskibsværftet  
Maleri af S. KIELLAND-BRANDT

1954 - nr.  
31. årgang



Inde i bladet bl. a.:

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.

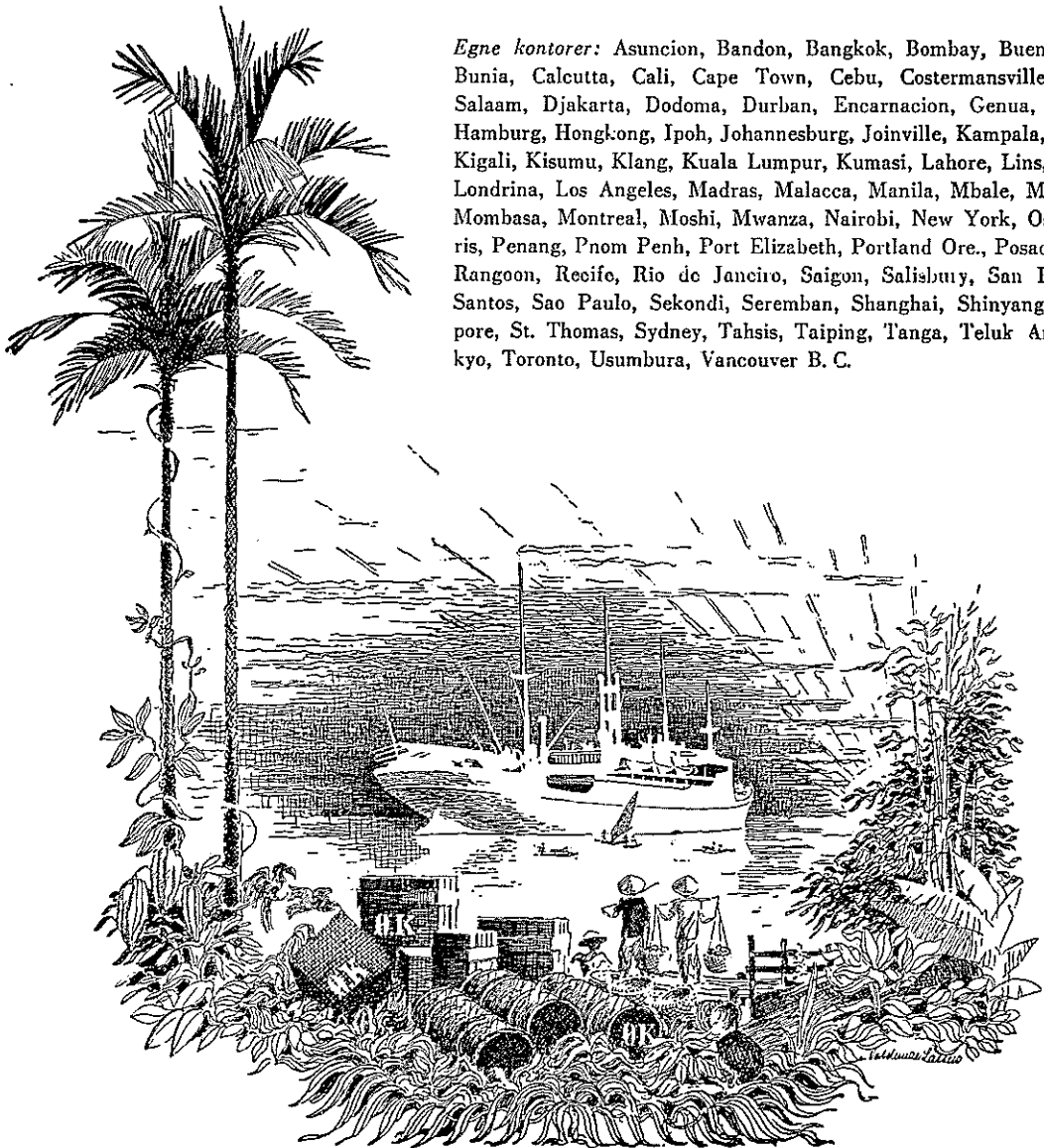
HAMBURG HAVANA HONGKONG IPOH JOHANNESBURG KARACHI KLANG KUALA LUMPUR LONDON MADRAS MALACCA MANILA MONTREAL NEW YORK

# 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, Salisbuty, 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

## I undervandsbåd under Nordpolen

Af V. K. SØRENSEN

JULES VERNE's underholdende bøger er i tidens løb blevet slugt af millioner af unge og gamle læsere, og hans fantastiske ideer har i tidens løb vist sig ikke at være helt så fantastiske, som datiden anså dem for. I virkeligheden var han forbavsende fremsynet, og den dag er måske ikke så fjern, da selv hans rejse til månen kan blive virkeliggjort.

Men hans bøger har ikke alene været anvendt som romanlæsning, også alvorfulde videnskabsmænd har hentet impulser fra dem. Det var Jules Verne, der fortalte om de tyve tusind miles rejse under havets overflade, og i dag taler man i fuldt alvor om undervandsbåde, der er i stand til at gå 50.000 kilometer uden at behøve at gå op til havets overflade.

Også de øde arktiske egne omkring Nordpolen havde Jules Verne en idé om, at menneskene engang ville finde i høj grad attråværdige. Og man kan vel nok sige, at han har fået ret i en grad, som han måske næppe selv havde anet. Det er i dag ikke alene enkelte dristige eventyrere eller spekulanter, der interesserer sig for Nordpolen, som Jules Verne forudså det, men det er verdens to mægtigste stormagter, der søger at „komme først til Nordpolen“.

En af de mænd, der med alvor læste Jules Vernes bøger og fik nye tanker og ideer deraf, var amerikaneren Simon Lake, tegner og konstruktør af undervandsbåde, og en mand, der helligede meget af sit liv til arbejdet på at skabe undervandsbåde, der kunne anvendes under isen. Det var også ham, der byggede den første undervandsbåd, der blev sendt op under de arktiske egne ismasser, „Nautilus“.

Som alle mænd med fremsynede tanker måtte også han dog kæmpe mod sin samtids dybe mistro. Den 6. februar 1898 udkom *New York Journal* med en helsides artikel med overskriften:

Z-Z-i-i-p! CRACK! And Away We Go.  
To The North Pole In A Submarine Boat  
With Dynamite To Blow Holes In The Ice.

Derefter fulgte en tilintetgørende kritik af Simon Lakes „tåbelige“ planer om at anvende en undervandsbåd til udforskning af Nordpolsområderne.

Dette afholdt ham imidlertid ikke fra at gå videre med sine planer, og i 1902 byggede han undervandsbåden „Protector“, som virkelig foretog en kortere sejlads under isen, selvom den ikke var specielt udrustet med dette formål for øje. Først langt senere skulle han få anledning til at anvende de erfaringer, der blev høstede under denne prøvesejlads.

Rusland interesserede sig en tid for arktisk undervandsbåds-sejlads, men begivenhederne i kølvandet på den første verdenskrig væltede også de russiske planer herom overende.

Der var imidlertid een mand, der allerede fra sin tidligste ungdom interesserede sig for arktisk forskning, tidligt indså fordelene ved en forskerfærd under isen og gennem et bevæget livs mange omskiftelser hele tiden havde dette i tankerne og omsider gennemførte sin plan.

Det var den senere så berømte polarforsker, Sir Hubert Wilkins.

George Hubert Wilkins blev født i Australien i 1888 som yngste barn af 13 søskende. Australien var på dette tidspunkt et ganske overordentlig primitivt land. Det var sparsomt bebygget, og levevilkårene var hårde. Det var en forbitret kamp for tilværelsen, hvor menneskene var fuldstændig afhængige af regn eller tørke. Wilkins må have været en usædvanlig fremsynet dreng. For allerede i drengeårene modnedes tanken i ham om at blive polarforsker. Ikke af ren og skær eventyrtrang, men fordi han indså, at menneskene ville forblive ude af stand til at gribe ind i vejrforhold, som de var så grusomt afhængige af, men samtidig indså han, at det ville være muligt at tage de nødvendige forholdsregler imod lange tørkeperioder, hvis man vidste nok om vejrforholdene til at kunne forudse dem. Men ikke nok med det. Det stod

ham også klart, at for at kunne gøre dette, måtte man skaffe sig nøjagtige oplysninger om polaregnesens havstrømme, geografiske forhold og vejrforhold i det hele taget. Han var vel ikke klar over, at de store lavtryk, der har indflydelse på vejret udover hele Europa, skabes omkring Grønland, men med genial intuition anede han, mens han endnu aldrig havde været uden for det australske fastland, at de arktiske lande ikke var interesseløse ødemarker.

Han var imidlertid ikke den mand, der fulgte den slagne vej frem mod sit mål. Først måtte han gøre en teknisk uddannelse færdig, samtidig med at han selv måtte tjene til føden. Han siger selv, at han i denne periode af sit liv arbejdede hårdt. Og så må det betyde noget, for siden klarede han sig ofte med 5-6 timers søvn uden at finde det særlig hårdt.

Da han var færdig med sin uddannelse, forlod Wilkins Australien, og gennem Indien, Ægypten, Nordafrika og Italien nåede han i 1910 igen til Australien, hvor han bl. a. fik lejlighed til at uddanne sig som flyver. I Balkankrigen 1912-13 var han korrespondent og fotograf. Fuldt af iver for ethvert fremskridt brugte han til dette arbejde en motorcykel. Men det var dog mere, end de tyrkiske officerer kunne tage, og det endte med, at Wilkins måtte finde sig i at benytte en hest, som enhver anden hæderlig krigskorrespondent gjorde det på den tid.

Da Balkankrigen var forbi, benytte Wilkins lejlig-

heden til en tur til de vestindiske øer. Mens han opholdt sig her, fik han et telegrafisk tilbud fra sit firma om at slutte sig til en arktisk ekspedition. Nu havde det egentlig været hans plan først at deltage i en ekspedition til Antarktis for derigennem at drage erfaringer med henblik på senere arktiske ekspeditioner, men i sin begejstring over tilbuddet lagde han ikke mærke til, at det var en arktisk ekspedition, han skulle deltage i, og da han endelig opdagede fejltagelsen, blev han nok i første omgang skuffet, men så syntes han alligevel, at det jo egentlig kunne være lige meget.

De næste tre år tilbragte Wilkins ved nordkysten af Alaska mellem Beringsstrædet og Victoria Land som næstkommanderende i Vilhjalmur Steffanssons canadiske ekspedition.

I den første verdenskrig deltog han først som løjtnant i det australske flyverkorps, og efter en kort tjeneste i England blev han beordret til at indsamle materiale til belysning af Australiens deltagelse i verdenskrigen. Bevæbnet med fotografiapparat og noteblok opholdt han sig til stadighed i forreste linie, blev såret i ni forskellige slag og flere gange omtalt i dagsbefalingerne.

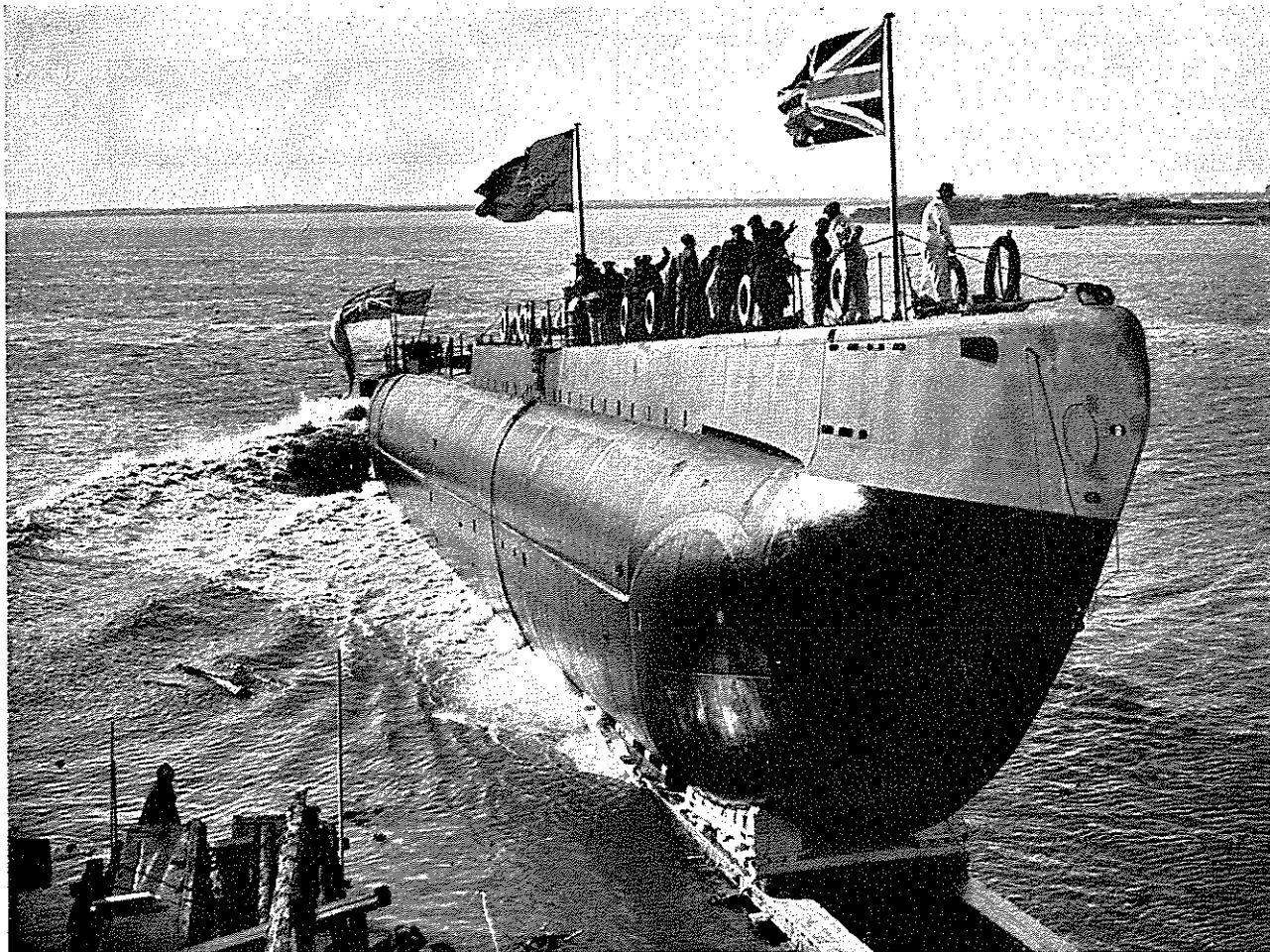
Efter krigen deltog han i en flyvning fra England til Australien, en ekspedition til Sydpolen og i et omfattende hjælpearbejde i Rusland, Polen, Østrig og Tyskland, et arbejde, der atter bestyrkede ham i hans



*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



*I marts måned søsattes ved Barrow-in-Furness en engelsk u-båd af en helt ny type. Skibet er bygget af Vickers-Armstrong og fik navnet „Explorer“. Fartøjet skal operere med høj fart under vandet og drives frem ved brint-overilte. Den nye fremdrivningsmetode blev opfundet af tyskerne og holdt hemmelig under krigen, men nu vil englænderne eksperimentere med den. Bemærkelsesværdigt er det, at båden ikke får noget „stærn“.*

beslutning om at arbejde for en udvidelse af den meteorologiske tjeneste. Da dette var afsluttet, var det egentlig hans mening at gå i gang med sine Nordpolsplaner, men da han kom tilbage til England, fandt han sig på grund af en misforståelse forpligtet til at deltage i en forskerrejse til ukendte egne i Australien. I to og et halvt år levede han blandt ukendte stammer på Australien og andre Stillehavs-øer uden at tabe sin plan om at udforske Nordpolen af syne.

Såsnart han kom tilbage, tog han nu fat på forbedelserne til en Nordpols-flyvning. Orientering i disse nordlige egne var een af de ting, han måtte lære sig. Men regelmæssig undervisning havde han ikke tid til. Så tog han et korrespondancekursus!

Wilkins blev adlet for sin Nordpols-flyvning, der blev gennemført uden uheld, men denne flyvning havde samtidig bestyrket ham i troen på, at man med større udbytte ville kunne udforske Polarområdet, det dybe Polarhavs form og udstrækning, fra en undervandsbåd. Samtidig ville man på en rejse i undervandsbåd få bedre kendskab til drivisen og et bedre grundlag for at bedømme, om det ville være tilrådeligt at oprette meteorologiske stationer på drivisen. Denne

tanke, som først blev realiseret i 1951 på Fletcher's Island, var Wilkins allerede dengang særlig interesseret i, for når der ikke fandtes land, måtte nogle af de stationer, som han anså ønskelige, oprettes på isen.

Nu er selve den tanke at nå Nordpolen under isen naturligvis ikke uden bund i virkeligheden. Der findes nemlig omkring Nordpolen store åbne havområder, og da som bekendt Grønland er en kæmpemæssig ø, ville det jo ikke være usandsynligt, om man kunne finde en åben vej til selve Nordpolsområdet.

Men den praktiske gennemførelse af en sådan sejlads under vandet er straks noget helt andet. Og vanskelighederne viste sig også fra begyndelsen overordentlig store — omend alligevel ikke uovervindelige.

En række af sine tidligere ekspeditioner havde Wilkins organiseret i Amerika delvis i samarbejde og med hjælp fra pressen, så det var naturligt, at han nu i 1930 rejste til Amerika for at vække interesse for sine planer om en undervandsbådsekspedition. Tilfældet førte ham sammen med Simon Lake, der naturligvis var begejstret for at træffe en mand, der tog hans gamle plan alvorligt, og sammen med ham og et par andre gik Wilkins i lag med at skaffe midler til at



bygge en undervandsbåd specielt til polarsejlad. De mange penge, som dette krævede, kunne Wilkins dog ikke se nogen udvej for at skaffe, og efter mange betænkeligheder gik han i gang med at se sig om efter en „brugt“ undervandsbåd, der kunne indrettes til formålet.

På dette tidspunkt skulle ifølge Londoner-overenskomsten en del af marinens nogenlunde moderne undervandsbåde ødelægges, og blandt disse var også et par både, som Simon Lake havde bygget i 1917, og som efter hans mening kunne indrettes uden uforholdsmæssig store udgifter. Resultatet blev, at undervandsbåden O 17 blev udlånt til Wilkins for een dollar om året! Under forudsætning af, at den kun blev brugt til arktisk forskning og inden fem år skulle afleveres og ødelægges.

I løbet af vinteren 1930-31 blev båden ombygget og omdøbt. Den blev kaldt „Nautilus“, navnet på en blæksprutteart, der tidligere var udbredt over hele jorden; det var også navnet på Robert Fultons lille undervandsbåd fra 1801, og det var endelig et navn, der var hentet fra Jules Vernes roman „En verdensomsejling under havet“.

„Nautilus“ blev indrettet med utallige specialinstrumenter, deriblandt boremaskiner, der skulle kunne bore huller i isen, så besætningen kunne komme op til overfladen og få frisk luft, og en „rygfinne“, der skulle holde føling med isen. Efterhånden kom det hele til at stå Wilkins i omkring en halv million kroner, og den største del af den økonomiske risiko løb han selv. I denne tid var han på sit kontor før syv hver morgen og gik sjældent hjem før ti om aftenen, og i ugerne før selve afrejsen arbejdede han endnu hårdere for at få alt klappet og klart.

For nogen tid siden har en dansk-norsk ekspedition fundet et udstrakt klippelandskab i Ishavet, der derved deles i to have. Et af de videnskabelige formål med Wilkins ekspedition var at skaffe nøjere oplysninger



## 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

om denne undersøiske bjergkæde, oplysninger om ismassernes tykkelse, ishavets bundforhold og så naturligvis endelig om muligt at finde den åbne vej under isen frem til Nordpolen.

Ekspeditionen kom imidlertid ikke til at løbe helt glat af. I dag er vi vant til, at næsten alt ligger inden for mulighedernes grænse, og mange mener, at det blot er et spørgsmål om tid, hvornår det bliver muligt at flyve til månen — hvis der ellers bliver nogen fornøjelse ved det. Men dengang var man mere sparsom og med menneskeliv, og der rejste sig ligefrem en stemning for at skride til et forbud mod denne fantastiske tåbelige idé!

Trods al modstand lykkedes det dog Wilkins at få prøvet sine teorier. Men de, der advarede mod „Nautilus“, fik ret, for den mistede højderoret, før den kunne prøves under isen, og Wilkins nåede ikke Nordpolen. De bedrevende kunne gnide sig i hænderne over fiaskoen, og „Nautilus“ blev — i overensstemmelse med aftalerne — senere sænket.

Men slet så stor en fiasko, som man dengang gjorde dette eksperiment til, var det nu ikke. Man drog erfaringer, der senere skulle komme til nytte, man kunne notere videnskabelige resultater og fremfor alt — Wilkins havde ikke selv opgivet troen på sin tankes rigtighed, han havde snarere fået den bekræftet.

Nye opgaver lagde ganske vist beslag på hans arbejdskraft, men ind imellem lagde han planer til en ny ekspedition, og lige før udbruddet af den anden

## Moderne UNIFORMSHUER

*Guld- og Sølvgaloner  
Sølv- og Sølvbroderede Kranser  
Emailloflag · Emaillemblemmer  
Uniformsmapper*



**C.L. SEIFERT A/S**

**KGL. HOF-GULDTRÆKKER**  
ST. REGNEGÅDE 12-16 · TEL. C. 297

*Danmarks ældste Sølvtrækkeri*

verdenskrig var han påny i gang med udrustningen af en ny undervandsbåd. Nu mødte han større forståelse for sine planer, han fik støtte fra forskellige videnskabelige institutioner, og han rejste til Moskva for at studere den specielle undervandsbåd, som russerne på dette tidspunkt havde bygget til sejlads under isen. I løbet af efteråret 1939 regnede man med, at han ville starte på sin næste Nordpols-ekspedition under isen.

Den tekniske udvikling prægede naturligvis udstyret af den nye undervandsbåd, der bl. a. skulle forsynes med et elektrisk opvarmet udkigstårn, der skulle gøre det muligt at smelte sig vej op gennem den mange fod tykke is.

Denne gang satte krigen imidlertid en stopper for Wilkins planer, og han blev i stedet knyttet til den amerikanske hærs planlæggende afdeling. Under krigen udrettede han bl. a. et stort arbejde med etableringen af vejrmedestationer i det arktiske område, og under og efter krigen arbejdede han ofte sammen med den berømte norsk-amerikanske flyver, Bernt Balchen.

Men først i 1948 hørte man påny fra Sir Hubert Wilkins. I september 1948 holdt han et foredrag på Northwest Aviation Planning Council's kongres i Vancouver, og nu kunne han oplyse, at undervandsbåde fra den amerikanske flåde deltog i manøvrer under det nordlige Ishavs is.

Han forudsagde samtidig, at undervandsbåde i en fremtidig krig vil blive sendt langt ind under polarisen for derfra at tjene som kontrolstationer for radiostyrede projektiler. På grund af isens tykkelse vil det være umuligt at lokalisere disse undervandsbåde ved hjælp af radar. Undervandsbådene vil medføre raketbomber og borerør, som vil sætte mandskabet i stand til at vende tilbage til isens overflade, og der vil blive oprettet baser rundt om på polarisen med undervandsbåde som udgangspunkt.

Der vil blive tale om en virkelig „kold krig“, hvor der oven på selve isen vil blive oprettet militære baser.

Også spørgsmålet om baser for flyvemaskiner anbragt på passende steder i Nordpols området kan løses gennem undervandsbådshangarskibe.

Nu var Wilkins tåbelige ideer blevet maritime hem-

# A/S MONTANA

Telefon 9246

**Kul, Koks, Cinders**

meligheder, hvis resultater først lidt efter lidt kom til offentlighedens kendskab.

I årene efter krigen har amerikanerne ikke alene ladet undervandsbåde deltage i alle flådeøvelser i de nordlige farvande, men de har desuden afholdt særlige ubådsmanøvrer, bl. a. operation „Iceberg“ i 1947, der udelukkende havde til formål at drage erfaringer med hensyn til arktisk krigsførelse.

Det forsøg, der virkelig understregede betydningen af Wilkins' idé, fandt sted allerede i 1946, da en amerikansk undervandsbåd med 200 mands besætning forsøgte at gå nord om Grønland gennem det smalle isfyldte stræde, der ligger mellem Ellesmere Land og Grønland.

Det lykkedes denne undervandsbåd at trænge dybt ind under isen, men på et tidspunkt, hvor de overliggende ismasser formentlig var ca. 60 fod tykke, blev en af besætningens medlemmer alvorligt syg, muligvis i forbindelse med, at den tykke is øvede et særligt tryk på undervandsbåden. Inden det lykkedes at finde et „åndehul“, omkom manden imidlertid, og man opgav derfor i første omgang forsøget. Men da havde undervandsbåden allerede været adskillige kilometer inde under isen nord for Kane Bassin.

Alligevel beviste dette forsøg, at det fremtidig skulle være muligt for undervandsbåde at forcere den tykke is og trænge nord om Grønland mod øst til Rusland og Sibirien. Helt nye muligheder åbner sig hermed for undervandsbådes fremtrængen til de forskellige verdensdele.

Samtidig er undervandsbådsvåbnet i øjeblikket inde i en fantastisk udvikling. Moderne oceangående undervandsbåde har en aktionsradius, der er længere end nogensinde tidligere — op til 50.000 kilometer — de er ydermere i stand til at gå ned på dybder, der er 2-3 gange større end dem, man anså for grænsen under den første verdenskrig, d. v. s. at de nye undervandsbåde tåler at dykke til ca. 300 meter. Farten under vandet er højere, end man tidligere har set, og de nye undervandsbåde udrustes med raketter og fjernstyrede projektiler, der er beregnede til beskydning af mål i land. Skjult vil disse undervandsbåde kunne sejle helt ind under fjendens kyster, og de vil først blive opdagede, når raketterne, hvis hastighed er større end lydets, rammer deres mål langt inde i det fjendtlige land.

*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**

Man har i England og USA også planer om at bygge meget store ubådshangarskibe, der skal transportere store luftstyrker; ubådstransportskibe til troppe- og forsyninger ligger inden for mulighedernes grænse.

Hvis man kan realisere disse planer — og det er det, Wilkins mener, man kan — vil det i virkeligheden sige, at det bliver undervandsbådene, der bliver grundlaget for den arktiske krigsførelse til vands — under og på havets overflade — og i luften, og med troppeforsynings-skibene også til lands.

Sir Hubert Wilkins er seksogtres år gammel, men han har ikke opgivet sin drøm om at gennemføre den sejlads under isen til Nordpolen, som han planlagde for over tyve år siden. Tværtimod synes han selv, at det ville være en værdig afslutning på hans eventyrlige forskerliv, der har strakt sig over det meste af kloden.

Og måske er han ikke så langt fra at få sine ønskers drøm opfyldt.

I 1953 foretog undervandsbåden „Redfish“ den hidtil længste sejlads under isen, idet den gennemsejlede en strækning på 35 kilometer på en tid af 8 timer i en dybde af 45 meter. I løbet af disse 8 timer var der intet tegn på hul i isen, i hvilket undervandsbåden kunne dykke ud, men endelig registrerede sonar'en et „åndehul“, som „Redfish“ kunne benytte sig af.

Den arktiske is dækker ca. 312.000.000 kvadratkilometer og varierer i tykkelse fra godt en til ti meter, mens havet nedenunder er ca. 3.500 meter dybt. Ingen

undervandsbåd har hidtil kunnet forblive under vandet længe nok til at kunne foretage den 10.000 kilometer lange rejse fra Amerika til Eurasien og tilbage igen, selv ikke ved af og til at dykke ud i de store ishuller. Først med den amerikanske atomdrevne undervandsbåd „Nautilus“ er dette blevet muligt.

Stormagterne interesserer sig i stigende grad for de arktiske områder. Det isfyldte Polarhav er med flyveteknikkens udvikling blevet centrum for det amerikanske kontinent, Europa og Asien. Også stormagternes flådeledelser har fået øjnene op for betydningen af at kunne udnytte disse områder til militære operationer, og mange fremsynede flådeofficerer mener, at før eller senere vil spørgsmålet om herredømmet over disse farvande blive lige så vitalt, som kontrollen over Middelhavet var det for det gamle Grækenland og Rom eller for det nittende århundredes England.

Men flåderne er hemmede af ismasserne, der sætter en grænse for, hvor langt nordpå man kan gå. Alle disse vanskeligheder kan man komme helt uden om ved i stedet at føre søkrigen på havets overflade så at føre den under havets overflade med undervandsbåde, der kan trænge dybt ind under selv de sværeste ismasser og dukke frem på helt uventede steder.

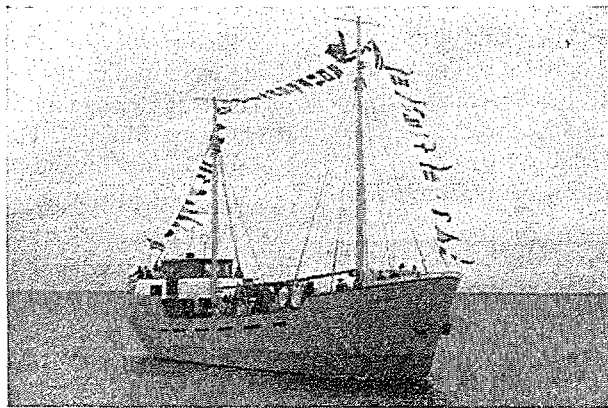
Det er så fantastiske fremtidsperspektiver, at hverken Wilkins eller en Jules Verne kunne have forudset dem.

Men det er projekter, der drøftes i fuldt alvor i sagkyndige kredse på begge sider af jerntæppet.

## A/S H. C. CHRISTENSENS STAALSKIBSVÆRFT

AF 1949

Nybygning  
Specialitet:  
Skibe indtil  
500 br. reg. ts.



Nybygn. nr. 50 m/s Caroline - 240 ts. dw. lastmotorskip

Reparation  
Bedding til  
200' længde  
ca. 500 ts.  
egenvægt

**Maskinarbejde, jernkonstruktioner, beholdere**

**MARSTAL**

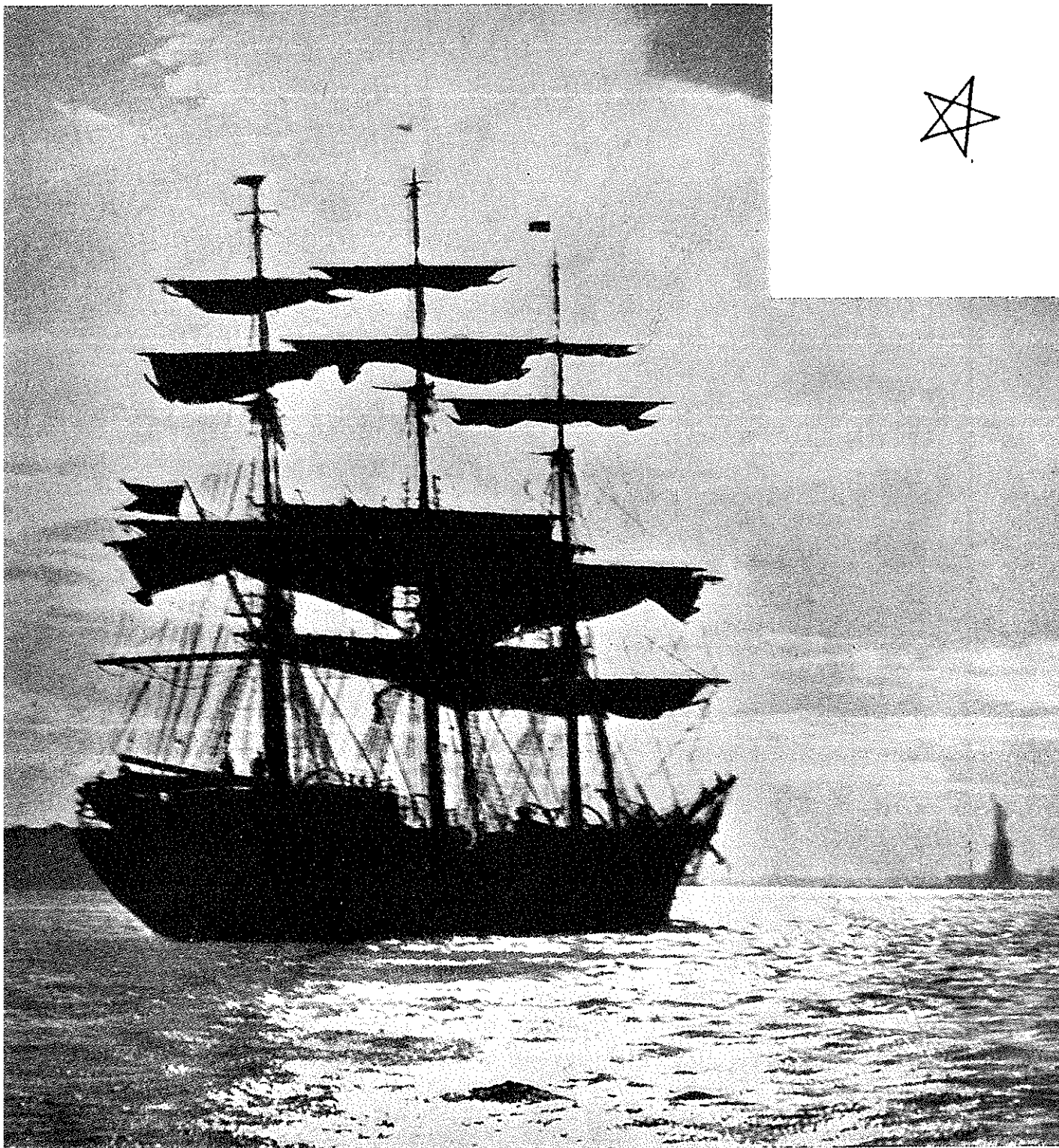
Telefon MARSTAL 333

Telegram-adr.: STAALSKIBSVÆRFT

# „Danmark“ i New York

Skoleskibet „Danmark“ frister mange pressefotografer, hvor de end befinder sig i verden. Her er et dejligt billede af det smukke skib, fotograferet ved solnedgangstid i New York og med statuen af friheds-

gudinden som baggrund. Der er noget symbolsk i „Danmark“s selskab med denne gudinde, for skibet var jo med til at genvinde verdens frihed under krigen.



# **A. P. MØLLER**

KONGENS NYTORV 8 - KØBENHAVN K.

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

- ★ **REDERI**
- ★ **TRAMPSKIBE**
- ★ **LINESKIBE**
- ★ **TANKSKIBE**

A/S Dampskibsselskabet Svendborg

Dampskibsselskabet af 1912 A/S

# Kan det være livsfarligt at male om bord?

Af J. Bøndergaard-Jacobsen

Det er slet ikke så lige til at male, som mange tror. At male er ikke bare at dyppe en pensel i en malerbøtte og så sjaske den op og ned ad en flade, eller pege på en maskindel med en sprøjtepestol. Det er i virkeligheden et arbejde, der kræver både indsigt og planmæssighed, dersom man skal være i stand til at kunne overvinde de vanskeligheder, der kan være forbundet dermed.

En alvorlig ulykke kan meget let indtræffe, hvis forsigtighedsreglerne tilsidesættes. Det er desværre ikke ualmindeligt at møde folk, der mener at vide alt om et stykke malerarbejde og derfor tror, at de ikke behøver at læse de advarsler, der står på etiketterne, eller de specielle instrukser, der ofte følger med en leverance af malervarer. Naturligvis kan maleren også selv være uden skyld i ulykken, hvis han ikke får fuld og klar besked af fabrikanten. Det er ikke sjældent, at maleren må klare sig bedst muligt uden nogen forklaring eller vejledning, og det er da let bagefter, når ulykken er sket, at skyde en god del af skylden over på ham.

Når et malerarbejde planlægges, må man tage alle faremomenter under overvejelse og give de fornødne instrukser til arbejderne, der skal udføre det. Det kan være nødvendigt ved ganske specielle malerarbejder, at man for sikkerhedens skyld må foretage særlige foranstaltninger, inden arbejdet begynder; det kan således blive nødvendigt at installere et transportabelt ventilationsanlæg for at reducere brand- og sprængfaren, eller blot for at gøre det muligt for arbejderne at opholde sig i det pågældende rum. Disse ventilatorer må naturligvis være af den gnistfrie type, så de udsugede dampe ikke antændes af gnister fra vinger eller motorer.

På et skibsværft indtraf et ulykkestilfælde, hvorved to mænd dræbtes, en tredje mand mistede armen og en fjerde fik tredje grads forbrændinger. Disse mænd var værftsarbejdere, der var sat til at male en bundtank i et tankskib. Tanken var bleven sandblæst for at tørre fladerne, og nu skulle den sprøjtemales. I den anledning blev tanken ventileret ved hjælp af transportable ventilatorer, som skibsværftet havde udlånt til dette brug.

Af rapporten fremgår det ikke klart, om disse ventilatorer har været standsede, medens arbejderne gik til frokost, eller ej.

Efter frokosttid entrede flere arbejdere ned i tanken, men de vendte hurtigt om, idet de klagede over dårlig luft dernede. To mand blev da sendt derned for at undersøge forholdene nærmere, og to andre mænd blev posteret ved mandehullet for at holde øje med de to nede i tanken.

Pludselig hørtes en kraftig eksplosion. Det lykkedes de to mænd, der var nede i tanken, at slippe ud ved egen hjælp, men klæderne var totalt blæst af den ene af dem, og den anden mand kom styrtnende op med

klæderne hængende i brændende laser om sig. Den ene af de to mænd, der havde stået vagt udenfor, havde haft den ene arm stukket ned gennem mandehullet. Armen blev revet af ved albuen. Den anden af vagtmændene fik alvorlige 3. grads forbrændinger.

Første hjælp blev hurtigt ydet af skibets besætning, derefter gik turen til hospitalet. De to mænd, der havde været nede i tanken, døde kort efter ankomsten til hospitalet.

En time senere blev luften i tanken undersøgt af en kemiker. Analysen viste tilstedeværelsen af eksplosive gasarter.

Rederiet havde leveret malingen til værftet med afskrift af de specielle instrukser for påsprøjtningen. Det er ikke opklaret, om disse instrukser er givet videre til arbejderne, før de begyndte på arbejdet; men alt tyder på, at arbejderne ikke har været klar over faren, der var ved at male med netop den maling. Hvis dette er rigtigt, kan man ikke rette nogen bebrejdelse mod arbejderne. Hele skylden må da ligge hos de mennesker, der undlod at give arbejderne fuld og klar besked om faremomentet.

I reglen er det skibets egen besætning, der udfører alt malerarbejde om bord, og det er ikke faguddannede malere, af hvem man kan forlange, at de skal have kendskab til malinger, fortyndere og lignende. Derfor er det påkrævet, at såvel skibets officerer som mandskabet gøres opmærksom på de farer, der er forbundet med at arbejde med disse stoffer.

Ved farerne i denne forbindelse tænkes især på eksplosionsfaren og brandfaren. Da næsten alle skibets rum er små indelukkede rum, vil eksplosionsfaren her altid være særlig stor. Det har da også vist sig, at i de tilfælde, hvor der er indtruffet ulykker ved udførelsen af et malerarbejde om bord, har hverken officerer eller mandskab været ordentlig instrueret.

Vore hjemlige farvefabrikker har derfor i henhold til bekendtgørelse 504 af 9. oktober 1945 og 334 af 29. juni 1943 klassificeret deres malinger i tre grupper: A, B og C, således at gruppe A omfatter malinger med et flammepunkt indtil 21° C, B-gruppen har et flammepunkt indtil 50° C, og i C-gruppen findes alle malinger med et flammepunkt over 50° C. Hyppigt findes endnu en fjerde gruppe D, der omfatter malinger med lavere flammepunkt end 50° C, men som let blander sig med vand og derfor er nemme at slukke, om der skulle gå ild i dem.

Gruppebetegnelsen er mærket på etiketten. Malinger af både gruppe A og B er i stand til at afgive så mange gasarter til et lille indelukket rum som f. eks. det storesrum, hvor malervarerne gemmes, at der her let opstår fare for en eksplosion.

De eksplosive dampe er altid tungere end den atmosfæriske luft og vil derfor søge til de lavest liggende

steder i indelukkede rum. Det er derfor vanskeligt at konstatere deres tilstedeværelse med lugtesansen.

Sker det, at de eksplosive dampe antændes, vil de i reglen ikke alene eksplodere, men de vil også kunne antænde brændbare stoffer, idet den varme, som stikflammen afgiver, er tilstrækkelig stor til at antænde selve malingen, ja, endog træværk, der er i nærheden.

Det er derfor absolut nødvendigt, at man ventilerer kraftigt, når man maler i indelukkede rum, Men man må huske på, at de ventilatorer, der anvendes, altid skal være af den gnistfrie type.

Ventilatorerne skal naturligvis opstilles oppe på dækket i fri luft, men man må alligevel have opmærksomheden henvendt på de udsugede dampe. Husk på, de er stadig tungere end den atmosfæriske luft og kan derfor let trænge gennem åbentstående døre eller køjer ned i andre af skibets rum, hvor de selvsagt ikke er mindre farlige. Man har da blot opnået at flytte dampene fra et rum til et andet, og det var just ikke meningen.

Ikke alene på grund af de eksplosive dampes og den halvtørrede flades store brandfarlighed, men også fordi det ofte er umuligt at opnå en effektiv udsugning af dampene, må ethvert arbejde, der kræver åben ild, såsom smedning, nitning og svejsning, enten udføres før malerarbejdet påbegyndes eller udsættes til malingen er fuldstændig tør, og rummet er blevet udluftet.

Foruden eksplosionsfaren og brandfaren er der en tredje fare ved alt malerarbejde. Det er faren for forgiftning. Forgiftningen kan ske på to måder. Enten kan dampene indåndes, eller farvestofferne kan absorberes gennem huden, dersom man kommer i direkte berøring med malingen.

Det er meget vigtigt at instruere søfolk om, at de øjeblikkeligt må varsko, hvis de føler sig utilpas eller bliver svimle, får hovedpine eller smerter i øjnene, når de maler. Naturligvis kan de nævnte symptomer også have anden årsag end indånding af giftige dampe; men det må da straks undersøges, hvad årsagen er.

Forgiftning fremkaldt ved at farvestofferne absorberet gennem huden er meget sjælden og finder praktisk talt kun sted, hvis der udvises grænseløs ligegyldighed med den personlige renlighed. Det er naturligvis med fare at spise og drikke i de rum, der lige er malet; ligeledes bør man kraftigt advare de folk, der har udført arbejdet, mod at berøre ansigt og læber med fingrene, før de har vasket hænderne. I denne forbindelse skal det lige nævnes, at det kan være meget farligt at



skrå, medens man maler. Den, der skrår, har ofte for vane at tage skråen med fingrene, når han enten tager den ud af munden eller putter den i munden. Faren er overvældende stor, hvis det er malinger fremstillet af blyforbindelser, der arbejdes med.

Alt dette er noget, som den faglærte maler er godt kendt med. Men her er ikke tale om malersvende, men om søfolk, der udfører et malerarbejde. Dersom man undlader at gøre søfolkene opmærksomme på farerne, går de intetanende i lag med arbejdet og kan derfor ikke værgе sig mod disse farer.

Nogle gode råd:

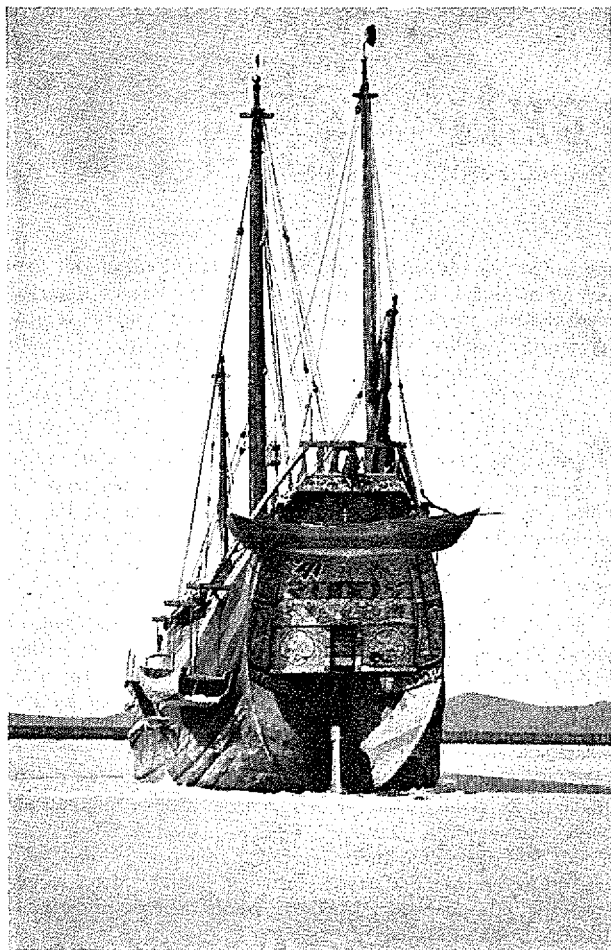
- 1) Sørg altid for god og rigelig ventilation.
- 2) Arbejdes der med sprøjtepistol i indelukkede rum tilrådes det at udstyre arbejderen med en gasmaske — helst en såkaldt friskluftsmaske.
- 3) Hold den elektriske installation i orden — dette gælder også de transportable lamper.
- 4) I de rum, hvor der males, må alt arbejde, der kræver åben ild og tobaksrygning, forbydes.
- 5) Hold orden i rummet under arbejdet. Fjern alle overflødige materialer. Klude, tvist og fejskarn skal samles i tæt tillukkede jernbeholdere. Disse stoffer har meget stor tilbøjelighed til selvantændelse, hvis de er mættede med olie eller maling. Også ståluld, når det er mættet med linolie og lignende, kan selvantænde og brænde.
- 6) Hold alle dåser og spande med maling, fernis, lak, fortyndere m. m. tæt tillukkede, når de ikke lige netop er i brug.
- 7) Stryg eller sprøjt aldrig maling på varme flader, selv om malingen er garanteret varmebestandig; dette gælder nemlig kun den tørre maling.
- 8) Hold altid et passende antal ildslukkere klar til brug.
- 9) Pas på, at adgangen til rummet ikke blokeres af gods.
- 10) Forbyd alle uvedkommende adgang til rummet, så længe malerarbejdet står på.
- 11) Sørg for at holde arbejdstøjet helt og rent, så huden ikke kan komme i berøring med malingen.
- 12) Gem ikke mad eller drikke i rummet. Vask hænderne inden måltiderne.

### 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  
Teli. Minerva 3232  
Telegramadresser:  
Dampflotland, Steam Pacific  
Fjernskriver: no. 2250

AKTIESELSKABET  
DET DANSK-FRANSKE-DAMP-SKIBSELSKAB  
FREDERIKSGADE 17  
KØBENHAVN K



## Still going strong

Selv i atom- og brintbombens tid trives de romantiske kinesiske djunker, som har mange hundrede år bag sig, i bedste velgående. Vi nordboere er tilbøjelige til at betragte Kina som et evigt solbeskinnet land, men sandheden er, at dette gamle kulturrige kan have endog meget strenge vintre. På billedet herover ses en af de mange djunke frosset fast i isen ud for Kina. Læg mærke til det rigt dekorerede agterskib, som burde være gengivet i farver. Kineserne elsker stærke farver, og djunkenes agterskibe er sommetider hele farveorgier.

## Dampskibskonkurrencen

I sidste nummer bragte vi et billede af et af DFDS' gamle hjulskibe ud for Aarhus. Vi har modtaget mange løsninger på vort spørgsmål om skibets navn, men kun to af svarene var rigtige. Skibet var „Christiania“.

De, der gættede rigtigt, var F. Baunsgaard fra Frederiksberg og pens. styrmand C. J. Bræmer fra Helsingør, og vi har besluttet at sende en bogpræmie til dem begge. Herr Baunsgaard har givet det mest fyldestgørende svar, hvorfor vi gengiver det her:

Til „Vikingen“.

Hjuldampskibet er „Christiania“. (Kendingssignal NPMFG). Skibet, der tilhørte DFDS, var bygget 1875

hos B. & W. og et af de første skibe, der blev søsat fra Refshaleøen. Skibet målte (i 1892) 837 brutto- og 525 netto-register-tons, og maskinen var på 250 hk, farten 13,8 knob. Fartøjet var først indregistreret i København senere i Aarhus. I 1904 blev skibet omdannet til pram og 16. juni samme år overdraget til Paul Forostovsky i St. Petersburg, og fik navnet „Refrigerator“, indgik atter under DFDS' flag i 1905 som „Depotskib II“. Petersen & Albeck, København, købte fartøjet 1913, formentlig til ophugning.

I min billedsamling, ca. 600 stk. kun DFDS skibe, mangler jeg et billede af skibet som „Depotskib II“, kan „Vikingen“ skaffe det?

Med højagtelse F. Baunsgaard.

Desværre er vi ikke i stand til at hjælpe m. h. t. det sidste ønske, men lader spørgsmålet gå videre til læserne. Evt. breve angående „Depotskib II“ kan sendes til redaktionen.

## Hvordan navigerede vikingerne?

Ivær C. Weilbach & Co. har udgivet en ny, uhyre interessant bog af kaptajn Carl V. Sølvér med økonomisk støtte fra „Jacob Pades Mindelegat“. Bogens titel er „Væstervejen“ med undertitlen „Om vikingernes sejlads“. Kaptajn Sølvér ved en fantastisk masse om navigationens historie, og man har følelsen af, at alle hans literære arbejder er godt underbyggede. I denne bog forsøger han at forklare, hvordan vikingerne navigerede over de store have uden brug af kompas eller andre navigationshjælpemidler. Sølvér mener ikke selv at kunne løse problemet fyldestgørende, men angiver „kun“ nogle retningslinier og formodninger, som han opfordrer andre til at bygge videre på.

Et meget interessant kapitel i bogen omhandler en oldnordisk pejlskive, som sandsynligvis af nordboerne har været benyttet til at fæstne deres tidsregning og til navigering på det åbne hav inden kompassets opfindelse. Ved udgravninger i „Nonneklostret“ i Unartofjorden på Grønland i 1948 fandt magister C. L. Vebæk et fragment af en sådan pejlskive, og af dette findes et fotografi i bogen. Længere henne i kapitlet bringes billedet af en rekonstruktion af samme pejlskive. Rekonstruktionen er fremstillet af træsnitkunstneren Eiler Petersen, Roskilde, efter skitser af Sølvér. Pejlskiven er skænket søfartsmuseet på Kronborg, og i sin bog beskriver kaptajn Sølvér den meget indgående, ligesom han forklarer, hvordan den må være brugt. Med fundet af pejlskiven er spørgsmålet om, hvordan vikingerne fandt vej over Atlanterhavet, nået et godt stykke nærmere sin løsning.

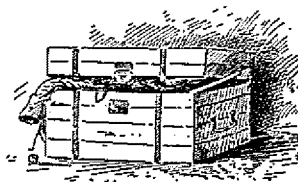
Bogen er spækket med sjældne fotografier og gengivelser af gamle, interessante kort, og efter at have læst den nøje, beundrer man i endnu højere grad sine nordiske forfædre — ikke blot som krigere, men også som navigatører.

—wlg.



# ...fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



## Med anker i flaget

Flere søfarende nationer har anbragt ankre i deres admiralsflag o.l. Så vidt vides, var Lord Howard den første, der anbragte et anker i sit flag. Det skete i 1588 om bord på hans flagsskib.

## „Love me“

Blandt de danske skibe, der fører anker i flaget, er fiskeriministeriets fartøjer. Disse skibe fører kronet splitflag med anker og trefork over kors. Før i tiden førte de samme skibe landbrugsministeriets flag, et kronet splitflag med bogstaverne „L. M.“. Slang-eksperten Kaj Bom fortæller, at da havundersøgelses-skibet „Dana“ i 1928-30 var ude på sin jordomrejse, blev besætningen rundt om på kloden spurgt, hvad „L. M.“ betød. For at undgå vidtløftige forklaringer om skibets tilhørsforhold til noget så landkrabbe-betonet som et landbrugsministerium, svarede folkene, at de to bogstaver var en forkortelse af opfordringen „Love me“! — Da jeg fortalte dr. Anton Bruun denne historie, kvitterede han med en anden:

## L. M. og bulne fingre

Landbrugs- og fiskeriministeriets første undersøgelses-skib hed „Japedus Steenstrup“, og den ledende zoolog dér om bord var dr. C. G. Johs. Petersen. Også dette skib havde initialerne „L. M.“ i flaget, og da man kom ud på fangstfelterne, myldrede fiskerne om bord og bad Johs. Petersen tage sig af deres bulne fingre. Johs. Petersen sagde, at ganske vist var han doktor, men på det zoologiske felt, og han følte sig derfor ikke kompetent til at agere læge. Da han spurgte fiskerne, hvordan de kunne finde på at søge lægekonsultation hos ham, svarede de ved at pege på flagets initialer, som efter deres mening måtte udlægges som en forkortelse af „Læge-Missionen“!

## Gøsens historie

Som bekendt kaldes det lille flag i skibets stævn for en gøs. Da hollænderne i slutningen af det 16. århundrede rejste sig mod Spanien, optog de et fælles hjemstavnsflag, som de satte helt ude på skibets bom. Flaget kaldte de for en „geus“, et navn de også tillagde sig selv. Folkets førere var ved hoffet netop blevet kaldt ved det navn. „Geus“ betyder på hollandsk „fattig“ eller „stakkel“. Efterhånden blev det skik om bord i alle krigsskibe at sætte en sådan gøs forude.

## Dannebrog vejede kun på søen

I begyndelsen af det forrige århundrede måtte der kun flages med Dannebrog til søs samt på Holmen og Kronborg. I 1833 blev det ligefrem ved lov forbudt at flage med det til lands, og først i 1854 blev dette forbud ophævet.

## Flaget på halv

Ved De forresten, at skikken med at sætte flaget på halv opstod på søen? Det skete i det 17. århundrede, og først noget senere forplantede skikken sig også til landjorden.

## Anders And med paraply

Vor engelske kollega, „Syren and Shipping“, fortæller, at Greenock sammen med Manchester er den mest regnfulde by i det britiske rige. I sejskibstiden fandt nogle Greenock-søfolk derfor på at male en figur på stævnen af deres skib, som kunne minde dem om hjemstavnen og dens vejrlig. Figuren

forestillede en and stående på een fod og med en udslået paraply i den anden. På mange andre skibe fra Greenock malede man figuren efter, og så almindelig blev den ude i verdenshavene, at andre søfolk troede, anden med paraplyen var Greenocks officielle våben!

## Det sorte flag

Det sorte flag regnes almindeligvis at være „forbeholdt“ sørovere, men for et par hundrede år siden var det meget almindeligt at hejse et kulsort flag, hvis man havde liget af skibets chef om bord.

## Gud var deres eneste assurandør

En af „Vikingen“s trofaste læsere har sendt redaktionen en gammel bog om en norsk sømands oplevelser. „Livet før Døden“ hedder den. Der er mange interessante enkeltheder i den. Bl. a. fortæller forfatteren, at han i 1865 blev kaptajn om bord på det norske missionsskib „Elieser“. Så stor var den bergenske menigheds tro på Gud, at man nægtede at lade skibet forsikre, idet man mente, at Gud var mægtig nok til at bevare det fra alt ondt. En kendsgerning er det, at både „Elieser“ og et andet norsk missionsskib, „Paulus“, sejlede i næsten 30 år uden uheld. Ved ikke at assurere sparede missionen på den måde 150.000 kroner. Forfatteren fortæller iøvrigt videre, at englænderne på samme tid mistede tre missionsskibe ved forlis, og alle disse var assurerede!

## I zoologisk have

Jernbarken „Star of India“ ex „Euterpe“ (1200 tons) fik en for et skib meget mærkelig skæbne. I 1927 blev den købt af Zoological Society i San Diego, og efter at være blevet restaureret blev den opstillet i den zoologiske have mellem alle dyrene! — Mon den står der endnu?

## Stærk som en love!

Da vi nu har vovet os ind på zoologien, kan jeg fortælle, at en af de ældste og stadig aktive veteraner blandt de maskindrevne skibe er norsk og i alle tilfælde indtil for ganske nylig hed „Løven“ (ex „Gyldenløve“ ex „Lidköping“). Det er på 85 b.r.t. og bygget som dampskib i Stockholm i 1855. I 1940 blev skibet bygget om til motorskib og var for kort tid siden indsat i farten med gods mellem Oslo og Larvik. Nu er skibet blevet solgt til en anden norsk reder, som stadig vil holde det aktivt, så det rimeligvis kan nå at fejre sit 100-års jubilæum næste år.

## Vokseværk

Panama er m. h. t. til indregistreret tonnage det fjerdestørste søfartsland i verden og følger lige efter Norge. Landets samlede tonnage nærmer sig hastigt de 4 millioner tons, hvilket næsten udelukkende skyldes, at mange udenlandske redere lader deres skibe sejle under Panama-flag for på den måde at slippe med mindre udgifter til skatter, hyrer o. s. v. I den forbindelse er det meget interessant at konstatere, at Panamas handelsflåde i 1914 bestod af 3 (tre!) skibe på tilsammen 1166 tons.

## Det var ikke russerne!

Og lige til sidst: Vidste De, at det første kravelbyggede skib blev bygget i Holland, nemlig i 1460?



# RAKETTEN,

## DER HAR FRELST TUSINDER

*Finn Zinklar skriver i nedenstående artikel om redningsraketten's glemte opfinder, Henry Trengrouse. Redaktionen har aldrig tidligere hørt om denne opfinder, hvorfor vi bad fuldmægtig i redningsvæsenet G. Honnens de Lichtenberg om en udtalelse, som vi bringer efter artiklen. Som man vil se, kender man heller ikke i redningsvæsenet Trengrouse's navn. Forfatteren har hentet sine oplysninger fra en artikel i det engelske blad „Everybody“, og hvis nogle af vore læsere er stødt på oplysninger andre steder, vil redaktionen meget gerne høre herom.*

I øjeblikket, hvor stormagterne fører et sandt kapløb for at overgå hinanden i konstruktionen af raketter, der er endnu mere dødbringende end tyskernes V-2 våben og i stand til at udrydde endnu flere mennesker, kan det være velgørende at tænke på, at der engang for mange år siden blev foretaget eksperimenter — ganske vist i en betydelig mindre målestok — med det ene formål for øje at bruge raketten til at frelse menneskeliv.

Det begyndte på en barsk klippekyst nær Lands End en stormfuld julenat i året 1807, mens krigen rasede mellem England og Frankrig. På kysten stod en lille klynge mænd og stirrede tavse udover det brølende hav mod et stort skib, der udkæmpede sin døds kamp i den frådende brænding. Skibet var H.M.S. „Anson“, en fregat med godt 100 mands besætning, der af stormen var blevet drevet ind mod den klippefyldte kyst og nu, efter at have mistet begge sin ankre, gik sin undergang i møde.

Forfærdede, men ude af stand til at hjælpe, da det var umuligt for dem at sætte en båd i vandet, så mændene på kysten, hvordan den ene efter den anden af skibets besætning sprang i havet i det fortvivlede håb at kunne svømme det sidste stykke ind gennem brændingen. Men ikke een eneste nåede frelst i land. Alle ombordværende omkom.

Blandt tilskuerne til dette drama var en ung 35 årig mand, og han svor denne nat, at han ville vie resten af sit liv til den opgave at opfinde en metode, hvorved søfolk kunne blive frelst selv i de tilfælde, hvor det var umuligt for en båd at nå ud til et strandet skib.

Hans navn var Henry Trengrouse, og han var født den 18. marts 1772 i Cornwall i byen Helston, hvor hans far var møbelsnedker ligesom han selv.

Allerede i året 1791 havde en ung søofficer, en løjtnant ved navn John Bell, næsten samtidig med en anden officer, orlogskaptajn George William Manby, gjort en opfindelse, hvorved et reb kunne skydes ud til et skib. Men begge opfinderes ide gik ud på at anvende en ret svær kanon til formålet — altså som ved harpunering. En sådan kanon var imidlertid vanskelig — for ikke at sige umulig — på kort tid at transportere til strandingsstedet, der jo ofte var på de mest utilgængelige steder af kysten.

Med disse kendsgerninger forøge og en formue på

godt 3500 pund sterling, som han havde arvet, påbegyndte Trengrouse sine eksperimenter.

Alene og i største hemmelighed arbejdede han i næsten 10 år på at føre den ide, der efterhånden havde taget form i hans hjerne, ud i livet. Og en skønne dag kunne han lægge sidste hånd på værket — det raketredningsapparat, vi — omend i noget forbedret udgave — bruger den dag i dag, havde set dagens lys.

Apparatet var lige så effektivt, som det var simpelt, og det hele kunne rummes i en lille kasse, der i modsætning til den førnævnte kanon let kunne bringes til selv det mest utilgængelige sted.

I februar 1818 lykkedes det ham at få foretræde for admiral Sir Charles Rowley for hvem han demonstrerede sin opfindelse. Men ville denne gamle søulk akceptere en sådan opfindelse gjort af en ganske almindelig landkrabbe?

Til Trengrouse's lettelse og glæde viste admiralen sig så interesseret, at han straks forelagde opfindelsen for en flådekommission, der efter at have studeret og gennemprøvet den, udsendte en redegørelse, hvori apparatet betegnedes som det hidtil bedste middel til at frelse mennesker fra strandede skibe ved at skabe forbindelse med disse fra kysten.

Og samtidig beordrede admiralitetet apparatet demonstreret på hvert eneste orlogsværft i landet, således at søofficererne kunne studere det der.

Men foruden disse formelle anerkendelser afgav regeringen ordre på 20 raketredningsapparater, der skulle fremstilles af opfinderen selv.

Fremtiden tegnede sig med andre ord usædvanlig lovende for Trengrouse, og alting tydede på, at opfindelsen ville gøre ham til en velhavende mand. Men snart begyndte skuffelserne at melde sig. Regeringen begyndte nemlig ganske simpelt selv at fabrikere apparaterne og for retten hertil betalte man een gang for alle opfinderen siger og skriver — 50 pund sterling!

Ganske vist havde Trengrouse først og fremmest tænkt på at redde menneskeliv, da han i de mange år arbejdede på sin opfindelse, og spørgsmålet om at kunne tjene penge på den havde så afgjort ikke været drivfjederen i hans arbejde.

Skønt han, der nu var en gift mand med en stor børneflokk, således ikke tjente nogen formue, så kom det

dog ikke til at mangle på anerkendelser. Bl. a. modtog han en sølvmedalje fra The Society of Arts, og fra selveste Czar Alexander I af Rusland fik han et håndskrevet brev, hvormed fulgte en kostbar diamantring. Det var altså før, russerne gjorde krav på at være opfindere af alt på denne jord.

Det havde været Trengrouses drøm, at hans apparat ikke blot skulle forefindes ved udsatte kyster, men at hvert eneste større skib skulle medføre det, således at de ombordværende selv kunne skabe forbindelse med land også på kyststrækninger, hvor apparatet ikke fandtes. Denne drøm gik dog ikke i opfyldelse, men overalt på Englands kyster oprettedes i de følgende år raketstationer, takket være hvilke tusinder af menneskeliv er blevet frelst.

Trengrouses apparat er naturligvis i årenes løb blevet forbedret af andre opfindere, men ideen er stadig den samme. Det viste sig ikke mindst, da der på verdensudstillingen i Paris i året 1900 blev udlovet en belønning på 4000 pund sterling til den, der kunne opfinde en bedre metode.

Der indkom 435 forslag, men belønningen blev ikke udbetalt — ikke eet eneste af dem var nemlig bedre end den oprindelige metode.

Finn Zinklar.

## Redningsvæsenets raketter

Og her er så fuldmægtig G. Honnens de Lichtenbergs oplysninger:

Det har ikke været muligt i redningsvæsenets gamle papirer eller skrifter at finde noget om *Henry Trengrouse*, derimod passer oplysningerne om *Bell* og *Manby* godt nok.

Såvel i Det Nørrejske Redningsvæsenes Historie af afd. fuldm. *Eisenreich* som i Tidsskrift for Søvesen, s. 35—1952, hvor medlem af den vedr. oprettelsen af et redningsvæsen i Danmark nedsatte kommission, orlogskaptajn *Ipsen*, omtaler, at kommissionen på sin rejse i 1851 langs vestkysten besøgte de allerede eksisterende redningsstationer *Flyvholm*, *Tuskjær* og *Klitmøller* og afholdt prøver med:

- 1) Manbys Morteer apparat.
- 2) Cartes raketapparat.
- 3) Dennets raketapparat.

hvorved man kom til det resultat, at *Horatio Dennets* 9-pundige raketter „ville være de for vestkysten mest hensigtsmæssige skydeapparater“.

Raketterne modtoges oprindelig fra England, i 1854 forsøgte Tivolis kunstflyværker *Amici*, deraf *Amicisvej* på Frederiksberg, at lave raketter, men kun dobbelt-raketter lykkedes det for ham at frembringe i brugelig stand, og han leverede disse i en årrække. Søartilleriet har siden 1860 leveret redningsvæsenets raketter (enkelte) og senere overtog de efter *Amici* også leverancen af dobbelte raketter.

I England benytter The National Life-boat Institution ikke redningsraketter, dette sorterer under Coast Guard.

## „Nick“ har fået travlt

I maj 1952 påbegyndte Aalborg-Nørresundby Søfarts-Service sit arbejde og antog som kontakmand Jens Nicolajsen. Dette arbejde har haft en forrygende succes. Søfolkene er glade for at komme til Aalborg, fordi „Nick“, som kontakmanden kaldes, altid er parat til at hjælpe dem.

Som „Mike“ i København har „Nick“ en mængde rutinemæssige opgaver med at skaffe de sejlene gæster biograf-, teater og sportsbilletter samt med at arrangere udflugter, sportsskampe og hjælpe søfolkene med indkøb m. m. m. Ligesom sin københavnske kollega har „Nick“ dog også i løbet af de to sidste år haft mere omfattende og usædvanlige jobs. Mange gange har han hjulpet statsløse søfolk med hospitalsophold, med opsporing af familiemedlemmer, indrejsetilladelse til andre lande o. s. v. Han har fornyet kørekort og pas på rekordtid og sendt penge hjem for danske og udenlandske søfolk.

En nat ringede en norsk sømand „Nick“ op ude fra Nordsøen og bad om, at en taxafløver skulle stå parat den næste dag, så han kunne besøge et vigtigt ærinde i København. Flyvemaskinen var klar, og sømanden blev kørt ud til den med „Nick“s nyerhvervede scooter, som de store firmaer i Aalborg-Nørresundby har skil-lingen sammen til.

Heller ikke fru „Nick“ bliver sparet. Det er som regel hende, der må passe telefonen, mens „Nick“ selv er i felten. Tit sker det, at en sømand har sin kone og sit barn om bord på besøg, og så får fru „Nick“ lov at agere „baby-sitter“.

Søfarts-Service udlejer også cykler til søfolkene for en pris af 3 kroner om dagen, og mange — både danske og udenlandske — søfolk har på den måde stiftet bekendtskab med de smukke egne omkring Limfjorden.

Naturligvis sætter søfolkene pris på „Nick“s arbejde, og han har modtaget en mængde beviser på deres taknemmelighed i form af breve og gaver fra skibe under alle flag. Også erhvervsfolkene i Aalborg-Nørresundby forstår at vurdere „Nick“s indsats. De er klar over, at søfolk er gode turister, som ikke har møl i pungen, og derfor støtter de servicearbejdet på enhver måde. Alligevel havde institutionen sidste år et underskud på næsten 2800 kroner, hvorfor man håber på øget støtte i fremtiden.

—wig.

## Sparekassen for København og Omegn Forvaltningsafdelingen

Administration af båndlagte kapitaler,  
legatmidler, pensionsfonds o. l.

Opbevaring af værdipapirer i åbent depot.

Hovedkontoret, Niels Hemmingsøns Gade 24  
Telefon Central 1542

*reguleret energi*



*god økonomi!*

# BILLMAN

*elektrisk  
automatik  
for  
ventilationsanlæg  
i  
skibe*

BILLMAN's potentiometerstyring er overordentlig anvendelig ved regulering af ventilations-, luftkonditionerings-, og opvarmningsanlæg. Giver stor nøjagtighed ved såvel temperatur som fugtighedsregulering. Meget robust og driftssikker og anvendes derfor til lands, til vands og i luften.

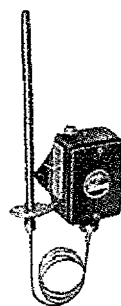
BILLMAN's automatik er bl. a. installeret på  
M/S „Kronprins Olav“,  
M/S „Jens Bang“,  
M/S „H. P. Prlor“,  
M/S „Kongedybet“,  
M/S „Dronning Ingrid“,  
M/S „Umanak“ og  
M/F „Broen“.



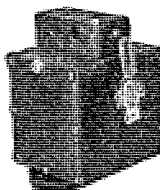
Hygroskop



Motorventil



Termostat



Spjældmotor



**CHR. HJELM BANG** HANDELS- OG INGENIØRFIRMA  
VESTERBROGADE 10 • KØBENHAVN V • TELEFON HILDA 13\*

# Den 9. april

## oplevet fra dansk orlogsskib

Den 5. april 1940 efter to måneders favntag i isen som indefrosset i Nakskov havn, stod det danske opmålingsskib „Hejmdal“ fjorden ud for atter at indtage dets vante position som vagtskib ved den danske mine-spærring i Langelandsbæltet. En tjeneste, det sammen med de veltjente inspektionsskibe „Hvidbjørnen“ og „Ingolf“ samt værkstedsskibet „Henrik Gerner“ havde varetaget uafbrudt siden sikringsstyrkens formering den 1. september 1939, indtil isforholdene tvang de danske og tyske vagtskibe til at søge havn.

Imidlertid var lodsens fra Albuens lodseri blevet kvitteret, og „Hejmdal“ stod ud i Langelandsbæltet. Om bord var interessen stor for at komme ud og se, hvordan minerne havde klaret isskruningerne, der de foregående dage havde været så voldsomme, at flere detonationer i al tydelighed fortalte, at ikke alle minerne kunne stå for isens pres.

Under sejladsen bemærkedes, at det tyske vagtskib „Ulm“ endnu ikke var på station, hvorfor man i „Hejmdal“ antog, at „Ulm“ ikke havde kunnet forcere isbarrieren, og indbyrdes glædede man sig over at have fået vinteren til forbundsfælle.

Det viste sig dog at være en kort glæde; thi pludselig lød skarpe kommandoråb fra broen og maskintelegrafens klemten bekendtgjorde hurtige manøvrer, og i det grå dagslys afslørede en torpedoforment genstand, der i den ene ende var forsynet med en saks beregnet til at overklippe miners forankringswirer — en såkaldt „paravane“ — blev forsigtigt hejst op på fordækket. At tyske minestrygere havde opereret i den danske mine-spærring syntes godtgjort af den fundne paravanes identifikationsmærker: Nazjørnen og Kriegsmarines fabriktionsdata.

En dyster stemning bredte sig om bord efter dette fund, og at noget usædvanligt var i gære bekræftedes, da „Hejmdal“, efter at have afleveret paravanen til marinestationen i Slipshavn, beordredes til at stå nord på i Store Bælt, og som underlagt søværnskommandoen at skulle afgå til patrouilletjeneste i Skagerak. Den gamle statsibryder „Tyr“, der var blevet armeret med 2 45 cm torpedoapparater på dækket, afløste „Hejmdal“ i Langelandsbæltspærringen.

To på dansk søterritorium opankrede ca. 6000 tons store, tyske tankskibe, „Skagerak“ og „Kattegat“, gav ved ankomsten til Skagerak anledning til mange gisninger om bord i „Hejmdal“. Måske de fleste af vore tanker gik til vort broderland, Norge; thi den britiske marines dristige aktion i februar 1940 mod det tyske forsyningsskib „Altmark“ på Jøssingfjorden, hvorved torpedojageren „Cossack“ befriede over 400 fanger fra den britiske handelsflåde, prægede endnu sindene.

Vagterne i „Hejmdal“ udviste yderste agtpågivenhed, som yderligere understregedes om aftenen den 8.

april, da der over radioen indløb en melding fra den norske torpedobåd „Snøgg“ i Skagerak, der til admiralstaben i Norge lakonisk meldte: „Bjerget uniformeret, bevæbnet personel fra sænket tysk handelsskib.“

Ved solnedgang observerede „Hejmdal“s signalstation en flotille tyske „raumboote“, der for høj fart styrede nordøst i, kendingsmærkerne kunne tydelig skelnes, bl. a. „Raumboote R. 17“, der samtidig gav sig til kende over radioen ved på international kaldefrekvens (500 kcs.) at kalde krydseren „Emden“, der ved at besvare R. 17's opkald omend med nedsat sendeenergi gav „Hejmdal“s radiopjelestation lejlighed til ved retningspejlinger at godtgøre, at krydseren var under gang nordpå i Oslofjorden.

At den tyske marine forberedte sømilitære operationer i de norske farvande syntes umiddelbart indlysende.

Først i 1950 blev det bekendtgjort, at „Raumboote R. 17“ mødte sin skæbne i Oslofjorden. En beretning om det norske mineskib „Olav Tryggvason“s heltedige indsats i kampene den 9. april 1940 i forbindelse med søforsvaret af Karl Johansvern udtrykte således:

Den 9. april 1940 kl. 0435 observeredes fra „Olav Tryggvason“ to mindre fartøjer, der søgte at forcere Vealøygabet, men da de ikke besvarede hverken signaler eller varselskud åbnedes fra „Olav Tryggvason“ ild mod det forreste fartøj, der havde kurs mod Sølvkronebryggen. Fartøjet blev skudt i brand og en del af dets besætning sprang i søen, dog nåede både fartøj og besætning ind til bryggen. Imidlertid nåede ilden minelasten et kvarters tid senere, og skibet, der viste sig at være R. 17, sprang i luften med en voldsom eksplosion, der udslettede størstedelen af besætningen i skib og på kaj — og endvidere ødelagde de fleste ruder i Horten.

Det andet fartøj, R. 27, blev ligeledes taget under ild fra både „Olav Tryggvason“ og fra minestrygeren „Rauma“, der tilsammen fik 16 træffere ind i R. 27, der dog koncentrerede sin maskinkanonild mod „Rauma“, som med tab af chef og flere sårede måtte trække sig ud af kampen. R. 27 var dog blevet så hårdt medtaget, at den måtte søge over til Jeløy, hvor den sank.

„Olav Tryggvason“ var efterhånden nået op i læ af øst- og mellemøya, hvad der viste sig at være heldigt; thi efter R. 17's eksplosion begyndte de større tyske enheder „Emden“ og „Lützow“ (5400 og 10000 tons) en indirekte beskydning med svært og mellemsvært skyts, hvad forårsagede store skader i land, hvorimod „Olav Tryggvason“ gik ram forbi.

Noget senere forsøgte torpedobådene „Albatros“ og „Kondor“ at komme ind gennem Vealøygabet, men blev atter slået tilbage, „Albatros“ så svært medtaget, at den måtte sættes på land og forlades af besætningen.

Endelig forsøgte krydseren „Emden“ (armeret med 8 × 15 cm, 3 × 88 mm, 4 × 20 mm kanoner og

4 × 53 cm torpedoapparater) at gå ind gennem Vealøysgabet, men blev under forsøget truffet af en eller to salver fra „Olav Tryggvason“.

Kl. 0740 kom til „Olav Tryggvason“ ordre fra admiralstaben til ildophør og samtlige norske enheder på havnen skulle hejse hvidt flag.

Kampresultatet var på norsk side 35 træffere direkte i skrog og overbygning på „Olav Tryggvason“, minestrygeren „Rauma“ gjort ukampdygtig.

På tysk side var resultatet imidlertid: Raumboote R. 17 skudt i brand og spunget i luften ved Sølvkronebryggen.

Raumboote R. 27 ødelagt og sunket ved Jeløy.

Torpedojageren „Albatros“ stærkt beskadiget og sat på land som vrag.

Krydseren „Emden“ så svært beskadiget, at den måtte gennemgå en længere reparation på værftet i Oslo.

Den norske løve havde ikke glemt at bide fra sig, og en bekræftelse af det kendte motto: *Ships do not fight, but men!* syntes i Norges skæbnetungeste timer trods alt at love godt for fremtiden.

„Dønninger“ fra kampene i Oslofjorden nåede også „Hejmdal“, idet radiostationen opsnappede de følgende meldinger fra tysk marineenhed „Mercur“ til „Rügen Radio“:

Den 9 april 1940 kl 1333 GMT: „Wollen Sie zum Jachter eine Meldung senden: Merkur wünscht dringend Emden“ og kl. 1348 GMT: „Über Rügen an Emden (Kreuzer) an Jachter: Horten 9 Uhr in deutscher hand untenden genommen ohne 3. Kompanie Stop Torpedoboote senden — Hauschel Merkur“

„Hejmdal“ søgte — ikke mindst fordi tyske luftfartøjer i stort antal åbenlyst krænkede dansk luftområde — ind til Hirtshals havn, for at søge telefonisk kontakt (!) med søværnskommandoen i København. Det konstateredes herved, at de tyske militære operationer også gjaldt Danmark gennem de følgende fakta:

Rigstelefon og telegraf til Sjælland afbrudt på ubestemt tid. Oplysninger om igangværende kampe ved den tysk/danske grænse meddeltes gennem jernbanetelegrafer på Hirtshals station.

De planmæssige danske udsendelser over statsradiofonien udeblev, hvad igen bekræftedes over „Hejmdal“s radiostation, da en radiofonistation kl. 0830 på Kalundborgs sendefrekvens (260 kc/s) annoncerede:

„Hier Kalundborg, København — Probetale, det er en Probetale!“. Den pågældende station registreredes af „Hejmdal“s radiopejlestation i misvisende pejling 191 grader, hvad umiddelbart henledte opmærksomheden på „Bremen“. Lydstyrken var også betydelig mindre på „Hejmdal“s position end tilfældet plejede at vise for Kalundborgs vedkommende.

En direkte britisk opfordring på international kaldefrekvens (500 kc/c) til „Hejmdal“ fra Wickradio, om at søge ca. 20 sømil til søs for der at opnå britisk jagerdækning under gang til britisk havn, blev ikke efterkommet; men måske en radiomelding til alle danske og

norske skibe den 9. april 1940 kl. 1401 gmt hidrog til dette resultat. Meldingen, der var affattet på det for disse dage så velkendte sprog, gengives her in extenso:

Bekjendtgoerelse fra den tyske riksregiering — For at avvaerge fiendtlige inngrep blev der i den sidste nat utlagt miner untenfor de vigtigste norske havner på vestkysten, likedan i skaggerrak og i området mellem lindesnes, lodbjerg, flekkeroy og sandnaes hage. Ethvert selvstaendigt forsoek på innfart eller utlob av de sperrede likeledes passiering i det sperrede område i skagerak vil ha en øieblikkelig tilintetgjoerelse som foelge. ved den norske vestkyst er der blit innrettet tyske lodsestationer. at foelge disses anvisninger ved innløp til havnerne sker i skibsfartens egen interesse. passieringen av det sperrede område i skagerrak for den fredelige skibsfart vil senere skaffes og bli bekjenntgjort.“

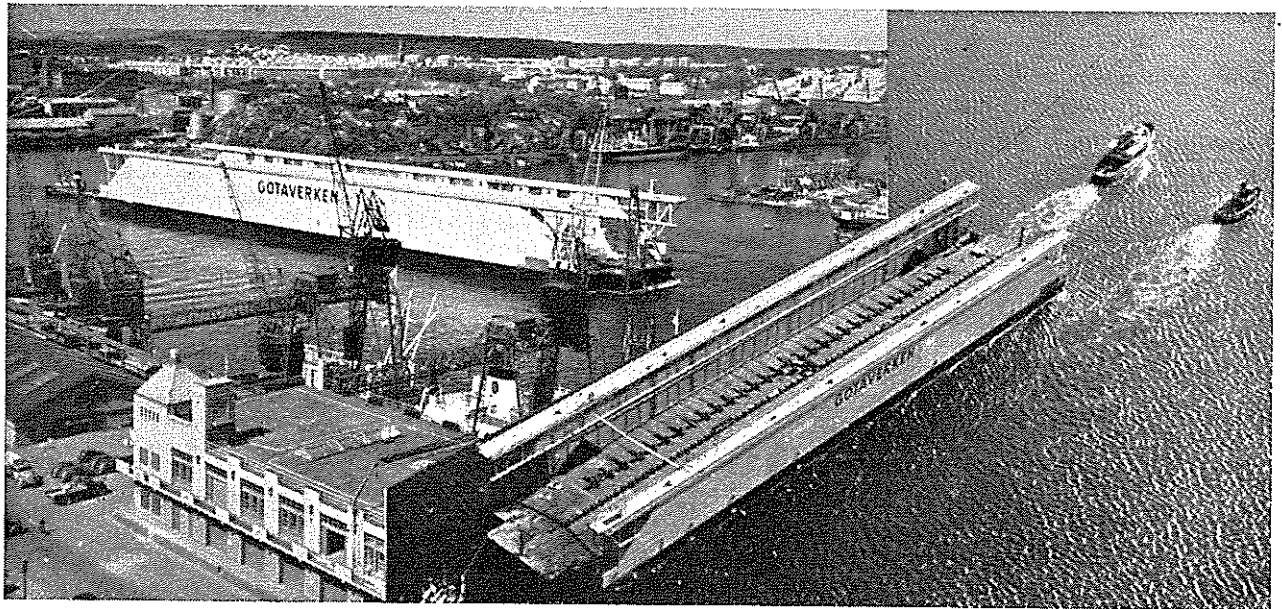
Endnu den 10. april blev der kæmpet i de danske farvande, idet britiske undervandsbåde i forbindelse med Royal Air Force rettede et kraftigt slag mod en tysk konvoj, der skulle understøtte de tyske landgangsoperationer i Oslofjorden. Over „Hejmdal“s radiostation registreredes den 10. april kl. 1219 GMT følgende nødsignal fra det tyske troppetransportskib „Hanau“: „SOS de DHKB (Hanau): Torpedobahn beobachtet 3 Meilen querab Maaseskær“, og kl. 1231 GMT: „Periskop und torpedolaufbahn einen Ubootes wandfrei querab von Maasekær abstand 3 Seemeilen“. Den pludselig afbrudte radioudsendelse fra „Hanau“ fortalte, at den engelske ubåd havde truffet sit mål.

Føreren af en skagenkutter meddelte samme dag til „Hejmdal“, at et tysk lommelagskib i synkende tilstand var blevet sat på land i Aalbækbugten. Det viste sig senere at være den i Oslofjorden observerede „Lützow“. At hele den tyske flådeoperation mod Norge således var et yderst hasarderet foretagende, bekræftedes samme dag ved sænkningen af krydseren „Karlsruhe“ under forsøg på at forcere indløbet til Kristiansand, og ved det totale forlis af den tunge krydser „Bluecher“, der gik ned i Oslofjorden, således at den tyske flådechef, admiral Carls, måtte svømme ind til den norske kyst, hvor hans identitet først afsløredes efter en grundig renselsesproces, idet han var ganske overdækket af olieslam. „Bluecher“ tog med ganske få minutters mellemrum tre miner i det norske minefelt udfor fjorden, hvor det den dag i dag ligger med bunden i vejret som et minde om de dramatiske dage i april 1940.

Hen på eftermiddagen den 9. april 1940 vakte det om bord på „Hejmdal“ almindelig glæde og beundring, da Ø.K.s store motorskib „Australien“, uanfægtet af tyske luft- og sømilitære enheders nærværelse, stød og roligt passerede det af den tyske regering proklamerede spærrede område i Skagerak, og derved åbenlyst beviste de tyske truslers praktiske værdi. — *Stød stod den danske sømand fra besættelsestidens første mørke dag!*

Værnevilljen manglede ikke hos den danske orlogsgast og er ikke „opfundet“ under besættelsen. Både om bord på „Hejmdal“ og på flådens andre enheder var besætningerne meget skuffede over ikke at måtte kæmpe.

*Quartermaster.*



Den store flydedok i Göteborg (til venstre) og på vej over Skagerak (til højre).

## Götaverkens nye flydedok, Skandinaviens største

Götaverkens nye flydedok, som er bygget af det belgiske værft J. Boels & Fils i Tamise, hvorfra det bugseredes den 5. maj, ankom den 12. samme måned til Vinga. Bugseringen fra Belgien blev udført af det kendte hollandske bugsererselskab „L. Smit & Co:s Internationale Sleepdienst“s to fartøjer „Gele Zee“ og „Rote Zee“. Chefen for transporten var „Rote Zee“s fører, kaptajn C. J. Kalkman. På dokken befandt sig under transporten en besætning på 14 mand, for hvilke man havde indrettet beboelse, kabys o. s. v. i den ene dokvæg. Bugseringen gik langs Danmarks vestkyst til Göteborg. Det sidste stykke af vejen afløstes de to hollandske bugserbåde af et par svenske.

Den nye flydedok, som er Skandinaviens største, har en løfteevne af 28.000 tons, hvilket gør det muligt at dokke et tankskib på op til 45.000 tons dødvægt. Götaverken har påtaget sig at bygge tankskibe på ca. 35.000 tons d.w., og ved udbygningen af de største byggebeddinger vil man i fremtiden kunne påtage sig at bygge skibe på helt op til 45.000 tons. Det er disse forhold, der har gjort det nødvendigt at anskaffe den nye flydedok.

Planerne om anskaffelsen af den nye dok er af gammel dato. Oprindeligt tænkte man på at bygge den på eget værft — sådan som man har gjort det med de øvrige dokker. Da værftets beddinger imidlertid har været fuldt optagne i mange år, så man gang på gang har måttet udskyde virkeliggørelsen af planerne, indså man til sidst, at det nu ikke kunne nytte at vente længere. Da man fra Boels fik et tilbud, som bl. a. indebar en kort leveringstid, accepterede man dette. Boels kunne også stille det nødvendige plademateriale til rådighed, hvilket ved bestillingen var en stor fordel.

Den nye dok har en længde af 217,7 meter og en

bredde af 40,5 meter. Den indvendige bredde mellem doksiderne er 30,5 meter.

Dokken er sammensat af 10 pontoner og to doksider. De to endepontoner er T-formede i dækket, mens de mellemliggende har en rektangulær form. Pontonerne er bygget hver for sig, og inden de søsattes, byggede man en begyndelse til doksiden op på dem. Efter søsætningen fuldførtes den til pontonen hørende del af doksiden, og først derefter sammensattes pontonerne, ligesom doksiderne svejsedes sammen. Siderne har en længde af 187 meter, en højde af 15 meter og en tykkelse af 5 meter. Götaverkens navn, som er malet på den dokside, der vender ud mod havnen i Götaelven, ser ganske lille ud på den mægtige dokside, trods det at bogstaverne er  $3\frac{1}{2}$  meter høje.

I modsætning til doksiderne, som hver for sig danner et sammensvejsset hele, er pontonerne kun boltet til hinanden og kan således afmonteres, f. eks. hvis man vil have en af dem op i dokken for eftersyn. De to endesektioners løfteevne er så stor, at man med dem kan dokke værftets 18.000 tons dok, når denne skal til eftersyn.

Den nye dok er bygget efter Götaverkens tegninger, og konstruktionen afviger en hel del fra den sædvanlige. F. eks. har man kunnet spare det sikkerhedsdæk, som de fleste dokker er udrustet med, og som skal hindre, at dokken sænkes for dybt ned. På den nye dok er hele dette dæk, som er både tyngende for konstruktionen og dermed mindsker løfteevnen — og desuden dyrt — erstattet af et system med elektroder, som er placeret på et bestemt niveau, og som automatisk lukker for påfyldningsventilerne, når vandet når til det fastsatte sted. Dette sikkerhedssystem er, såvidt vides, det første af sin art på en flydedok.



## Feriehjemmene „Aggershøj“ og „Brinchly“ har underskud

Styrelsen for de to feriehjem „Aggershøj“ i Marstal og „Brinchly“ ved Roskilde Fjord har udsendt årsberetning og regnskab. Det fremgår heraf, at hjemmene i sommeren 1953 var fuldt belagt. Der deltog 226 sømandsenker og 83 børn mod i 1952 215 enker og 84 børn. Alle deltagerne fik et gratis 13 dages ophold på et af feriehjemmene.

Feriehjemmene har desværre haft et betydeligt underskud, hvorfor man har måttet foretage et mærkbart indhug i kapitalen, der stadig formindskes. Man håber derfor på fortsat og øget støtte af det gavnlige og glædebringende arbejde. En større kreds af kvinder, hvis mænd stadig sejler, vil gøre deres til, at feriehjemmene stadig kan tage imod de mange gæster, idet de har tilbudt at afholde en bazar til fordel for feriehjemmene.



**BALTICA  
FORSIKRING**

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

En anden nyhed er, at krandækket øverst oppe på doksiderne helt er reserveret for de to 12-tonns kraner, der skal arbejde her — een på hver side. Ingen udover kranfolkene må således færdes på krandækket, hvilket har stor sikkerhedsmæssig betydning. De, der har ærinde til skibet i dokken, må i stedet tage vejen via manøvredekke, som er indbygget i doksiden nogle meter under krandækket.

Endnu varer det nogle måneder, før dokken kan tages i brug, idet værftet selv skal foretage de afsluttende installationer. Bl. a. skal værftets egne folk montere de to store kraner.

Sikkerhed til søs

DECCA NAVIGATOR  
DECCA RADAR

DECCA NAVIGATOR AKTIESELSKAB

KRYSTALGADE 15 - KØBENHAVN K.  
TELEFON BYEN 8310



## Farvel til „salmebøgerne“

Moderne søfolk bruger ikke mere „salmebøger“, d. v. s. mursten, når de skurer dæk. Nej, nu går det hele mekanisk med snedige maskiner af udseende som bone-

maskiner. Ovenstående billede er taget under rengøringen om bord på P. & O.-damperen „Arcadia“, hvor de nye maskiner betjenes af indere blandt besætningen.

# La' det øse, la' det pøse, la' det regne...!

Herr Bergsjö er en meget uttaltende herre. Han kommer altid ganske uindbudt. Og så kommer han brasende ind. Først når han har gjort sin entre, banker han på. Han forsøger at ødelægge alt, og hvad han splintrer, tager han for det meste med sig, når han går igen. Desuden er han en meget fugtig herre, som har en vis evne til at sprede forkølelse og andre ubehageligheder, men i den henseende kan man dog holde ham lidt på afstand ved at klæde sig fornuftigt på. — Hvor han træffes? Overalt på havet, men for det meste i rum sø.

Men nu er det vist bedst at forklare, hvem herr Bergsjö egentlig er! „Herr Bergsjö“ er den svenske betegnelse på det, vi herhjemme kalder en „en arrig, gammel gråskæg af en sø“.

Sejlskibstidens søfolk var for det meste helt og aldeles tyranniserede og kujonerede af denne herre, som gjorde dem våde helt ind til den bare krop og i bedste fald skaffede dem ubehagelige og smertende saltvandsbylder. Når en dreng dengang gik til søs, havde han tit vanskeligt ved at skaffe penge blot til den mest elementære søbeklædning. Søstøvler var dyre, og derfor blev de tit erstattet af træsko. Pengene var heller ikke til at købe olietøj for, og så måtte man nøjes med en stortrøje eller en „islander“. De islandske trøjer havde en evne til at sugе vandet, men til gengæld følte de varme, selv når de var våde — og det var de næsten altid, når der var buler på vandet.

Utallige gange har vi hørt og læst om, hvordan sejlskibenes søfolk gik til køjs hver aften med deres våde klæder på. Var det rigtigt slemt, stod vandet som et uroligt hav på dørken i folkelukaf'et, og køjetøjet var tit mere vådt end kolde omslag. Men efterhånden er skibene heldigvis blevet i stand til bedre at holde herr Bergsjö stangen, og lukaf'erne er i vore dage hele fyrstesuiter i sammenligning med de gamle sejlskibes lukaf'ere, som endog ville få beboere af vor tids værste slumlejligheder til at blegne.

Heldigvis har også sømandens beklædning undergået en forvandling til det bedre. Det begyndte vistnok med, at matroserne smurte både jakke og benklæder ind i tjære for at yde beskyttelse mod vind og vand. Senere kom „sydvesten“ til. Man ved ikke bestemt hvornår, men betegnelsen „sydvest“ kendes — ifølge Den Store danske Ordbog — i alle tilfælde fra omkring 1850. Men hvorfor har den praktiske hovedbeklædning mon fået navn efter et verdenshjørne? — Ja, ordbogen mener altså, at navnet skyldes, at sydvesten i særlig grad yder beskyttelse mod Nordsøens sydvestlige vinde, som er meget regnfulde. Navnet er iøvrigt oversat fra engelsk og hollandsk, men fra et skillingsblad fra 1833 har vi hentet følgende citat: „De unge mænd i Helsingør fandt på at anskaffe sig såkaldte skæve kalotter, som altid hang syd- eller nordpå“. Var det ikke netop sådan, at sydvestene blev båret, så skyggen vendte skråt nedad mod venstre skulder, altså mod „sydvest“?

Nå, men efterhånden vandt så olietøjet indpas, og det har i årenes løb tjent søfolk og fiskere på bedste måde. Først nu er det ved at komme på retur, fordi man har fundet på noget nyt og bedre.

Den store danske fabrik „A/S Olskind & Standard“ (De forenede Olietøjsfabrikker) har lanceret en helt ny form for regntøj, nemlig „Imak“, som har mange fordele fremfor olietøjet. Blandt fordelene kan nævnes, at det ikke klæber, er meget stærkt og fuldstændig vandtæt.

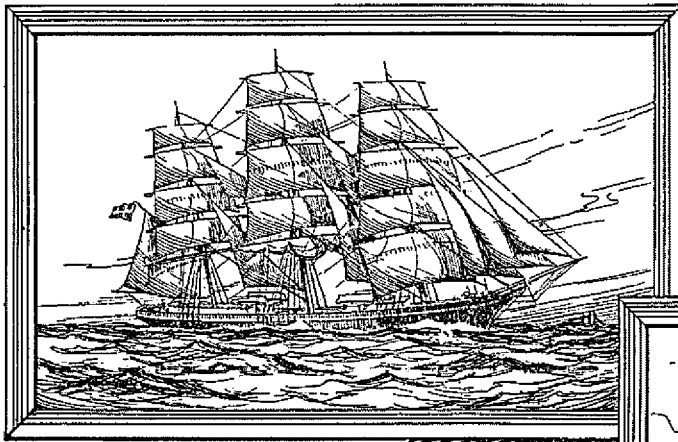
„Vikingen“ har aflagt et besøg på fabrikken, som er grundlagt i 1907, for at høre lidt om „Imak“ og for at se, hvordan det bliver fremstillet. Direktør E. Harsen, som er sejlsportsmand om en hals og har søen som hobby, ved, hvad der skal til for at holde regn og sø ude. Han fortæller, at fabrikken stadig fremstiller det „gammeldags“ olietøj, men i formindsket målestok. Hele maskineriet til fremstilling af olietøj er bibeholdt på fabrikken, for man ved aldrig —! Under en akut situation kan det måske blive vanskeligt at fremstille „Imak“-tøj, og så er det rart hurtigt at kunne sætte en storproduktion af det veltjente olietøj i gang påny.

Iøvrigt er olietøj en ganske glimrende vare, som kan stå for en hel del, og hvis man behandler det pænt, siger direktøren, kan det holde længe. Bl. a. skal man sørge for altid at hænge olietøjet tørt hen efter brugen, så det ikke brænder sammen.

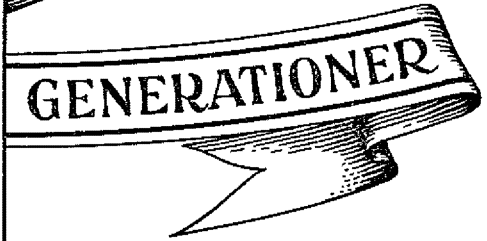
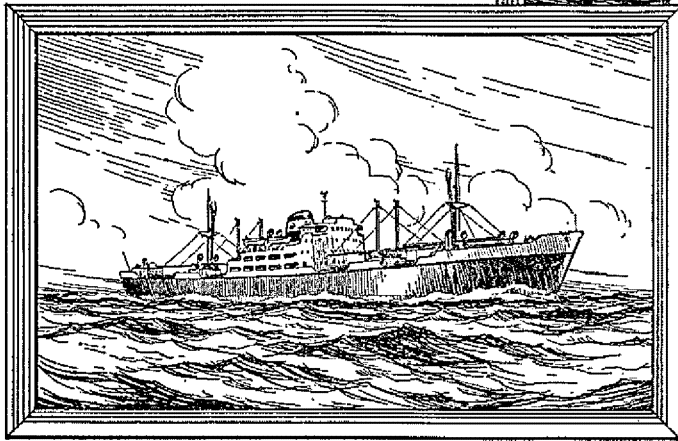
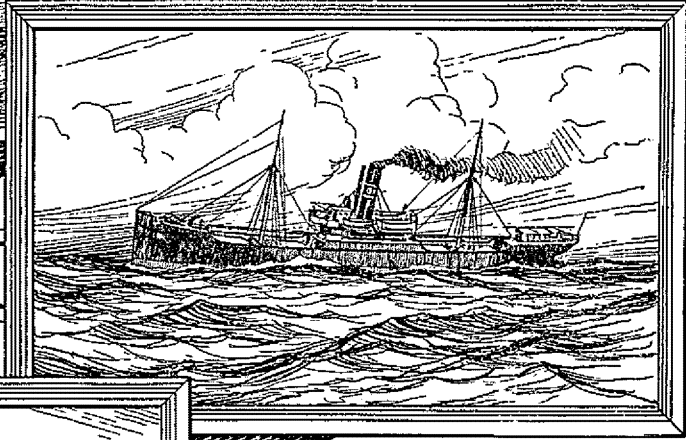
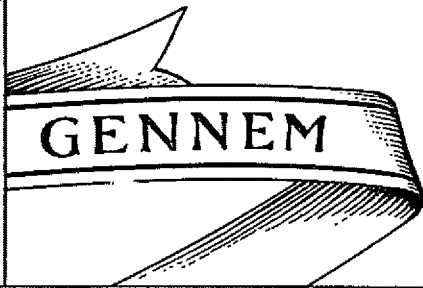
Men tilbage til det nye og spændende: I direktørens kontor står en figur, som har været gennem mere vand end de fleste søfolk. Figuren er iklædt „Imak“-regntøj, og den har i tidens løb ageret mannequin for mange slags regntøj. Da „Imak“ blev lanceret på Fiskerimessen i Frederikshavn i 1951, havde det først været hængt på denne figur et utal af gange. Figuren, der er beklædt med et vandsugende stof, blev med forskellige modeller af „Imak“ sat ind i det ene brusebad efter det andet. Hvert „bad“ varede en halv time, og vandet blev sat mod figuren fra alle mulige vinkler. Kun hvis figuren var absolut tør, blev modellen godkendt. Hver ny model af fabrikkens regntøj bliver gennemprøvet på denne måde.

„Imak“-regntøj fremstilles af tekstiler, der bliver overtrukket med syntetisk gummi. Tekstilerne kommer til fabrikken i vældige ruller, der køres igennem en speciel ovn, efter at de er blevet gennemvædet med den særlige form for syntetisk gummi, som gør færdigvaren absolut vandtæt.

Det vanskeligste ved fremstillingen af „Imak“-regntøj er at „sy“ det, men til dette formål har man på fabrikken konstrueret en svejsemaskine, der svejser sammenføjningerne med højfrekvens. Efter svejsningen er sammenføjningerne om muligt endnu stærkere end selve stoffet, og desuden er der på „strategisk“ vigtige steder indsat nylon-forstærkninger. Hvis en svejsesøm går op, repareres tøjet gratis eller ombyttes med nyt.



H. SCH - P.



# HAR DE OVERALT PAA HAVET FAAET

fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**  
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER



Fabrikken yder med andre ord fuld garanti. Det første år, man fremstillede „Imak“-tøj, afsatte man et bestemt beløb til reklamationer, men ved årets slutning var der kun brugt en tyvendedel af beløbet! Iøvrigt bliver hver eneste produktion strækprøvet samt prøvet for oliebestandighed og slidstyrke.

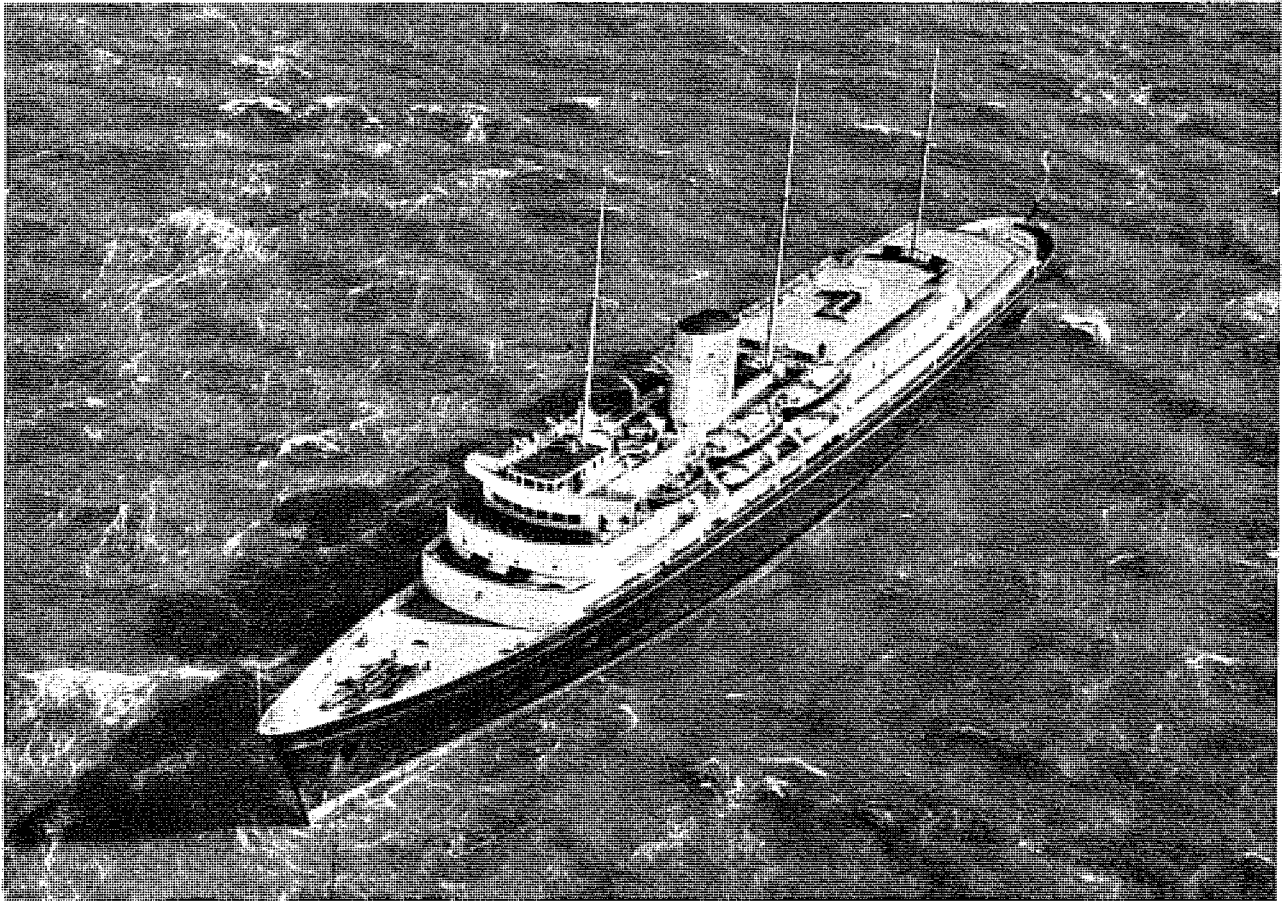
Både herhjemme og i udlandet har søfolk fået øjne op for det danske regntøjs kvalitet. Der er nu en større eksport i gang til Sverige, Finland og Tyskland. Fornylig modtog fabrikken bestilling på nogle partier „Imak“-tøj fra et par store tyske trawlere, der hver for sig ejer store flåder af fiskefartøjer. Tyske fiskere havde i rum sø byttet sig noget regntøj til hos danske kolleger, og de blev så begejstrede for det, at rederierne besluttede at anskaffe „Imak“-tøj til alle deres besætninger. Den model af regntøj, de tyske fiskere vil have, er en såkaldt „trawlsærk“, som især bruges af færøske fiskere. Modellen minder lidt om en „omstændigheds“-kjole, for inde under den skal der være plads til både tykke gensere og store søstøvler. „Trawlsærken“ trækkes på over hovedet og yder sammen med støvler og „sydvest“ en fantastisk beskyttelse. Iøvrigt er fiskerne meget ivrige og aktive medarbejdere

for „Olskind & Standard“. De kommer ofte selv med forslag til forbedringer af de forskellige modeller, og fornylig foreslog de færøske fiskere, at man forlængede den bageste skygge på deres „sydvest“. Forslaget blev naturligvis taget til følge.

„Imak“ er 5-6 gange stærkere end naturgummi i overfladestyrke, og det kræver ikke som olietøjet nogen særlig pasning. Det leveres i flere farver, og da man for nogen tid siden satte en større produktion af særligt sejlsports-regntøj i produktion, valgte man den gule farve, fordi den i ulykkestilfælde er meget let at få øje på fra luften. Måske fiskere og søfolk også skulle forlade de „gamle“ farver for regntøj og gå over til den gule?

„Olskind & Standard“ leverer regntøj til en mængde rederier og maritime statsinstitutioner.

„Imak“-regntøjet er meget let og giver ikke anledning til den følelse af ubehag, som regntøj ellers kan, når man har det på gennem længere tid. Så vi kan altså roligt se på, at herr Bergsjö raser, så længe han ikke laver ravage om bord — og hvis vi altså er søstærke. „Imak“ skal nok holde os tørre som gamle, glemte skibskiks i lufttæt emballage! —wig.



### »Britannia«

Det engelske dronningeskib „Britannia“ blev modtaget med begejstring, da det for kort tid siden bragte Dronning Elizabeth, Hertug Philip og deres børn hjem

til England. Her ses det overdådigt indrettede skib fotograferet fra luften ud for Bembridge Point.

# NYT I NOTER

## Skibssalg

Kaptajn Wegener i Lybeck har købt den danske fragtdamper „Cyril“ på 2200 b.r.t. fra rederiet A. R. & C. R. Andresen, Esbjerg. Skibet blev bygget i 1925 på værftet „Lübecker Maschinenbau-A.G.“, Lübeck.

## Russernes store tonnagebehov

Russerne vil i nærmeste fremtid lade bygge for omtrent 1500 millioner rubel. De har brug for følgende skibstyper.

- 30 fragtskibe (hver på 8-10.000 tons)
- 20 fragtskibe (hver på 5000 tons)
- 5 tankskibe (hver på 15-18.000 tons)
- 1 hvalfangst-motherskib
- 30 hvalfangst-fartøjer
- 2 flydedokke (hver på 1500-3000 tons)
- 20 fiske-køleskibe
- 45 trawlere (hver på 950-1100 hk)
- 15 trawlere (hver på 1900 hk)
- 15 bugserbåde (hver på 1200 hk)
- 10 muddermaskiner
- 10 flydekraner (hver på 150-350 tons)

Leveringen skal ske i løbet af 1955/57. Tre direktører fra Howaldts-værftet i Kiel, der i forvejen har nybygningsordrer fra Rusland, har igen været i Sovjetunionen for at forhandle om ordrer.

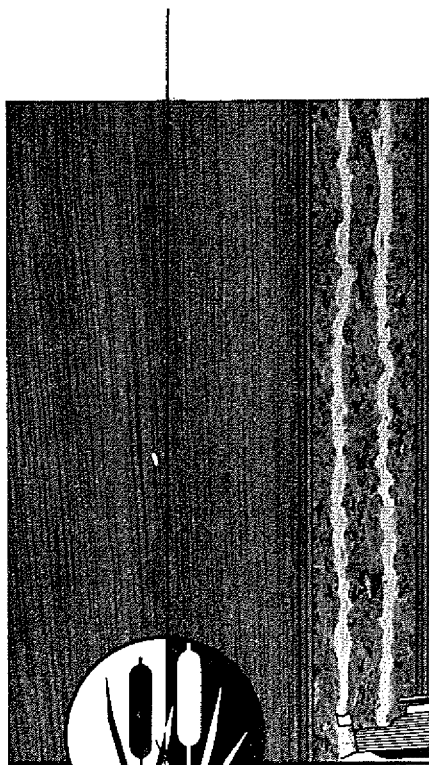
## Verdens handelsflåde over 2 millioner b.r.t.

1953 var et rekordbyggeår for hele verdens skibsbygning, nemlig ca. 3,7 millioner b.r.t. og ca. 5,1 millioner tons d.w. Men der er en tilbagegående tendens verden over i afgivelsen af nye ordrer. Trods dette råder forskellige lande over store ordrer. England ligger således inde med ordrer, der skal afleveres i 1956 og 1957 og endda enkelte i 1958. Derimod afvikler USA alle skibsbygningsordrer i løbet af indeværende år. Det øjeblikkelige nybygningsprogram øger verdens handelsflåde til omtrent 100 millioner b.r.t. Efter krigen blev der bygget ca. 4200 skibe på tilsammen ca. 31,6 millioner b.r.t.

## Dansk stabelafløbning på tysk værft

På Rickmers-Værft i Bremerhaven søsattes fornylig et fragtmotorskib på ca. 5.500 tons dødvægt til D/S „Jutlandia“ A/S, København. Skibet fik navnet „Kirstine Toft“ og har følgende hoveddimensioner: Længde 115,8 m, bredde 15,8 m, sidehøjde 9,5 m og dybtgående 6,4 m. Skibet får installeret en diesel-motor på 3050 hk, som giver det en fart af ca. 14 knob. Med dette skib er det program for bestillinger fra Danmark i Vesttyskland i 1951/52 udtømt. Programmet omfattede omtrent 67.000 tons lasteevne.

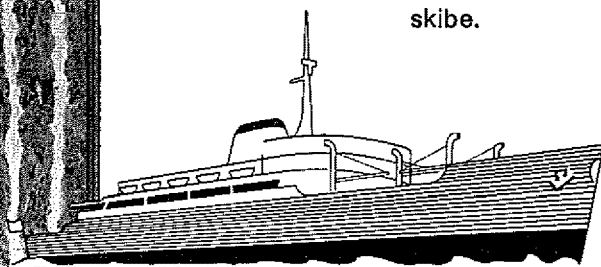
*Nauticus.*



## NOVOPAN "B"-SKOD...

er godkendt af skibsfartsmyndighederne i Danmark, Norge, Sverige, Finland, Island, Holland, Belgien, Frankrig og Italien.

NOVOPAN "B"-skods fremragende brandhæmmende egenskaber i forbindelse med skoddets rimelige pris og monteringslethed har medført en stigende anvendelse til apteringer i en lang række danske og udenlandske skibe.



NOVOPAN TRÆINDUSTRI A/S, PINDSTRUP

# Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

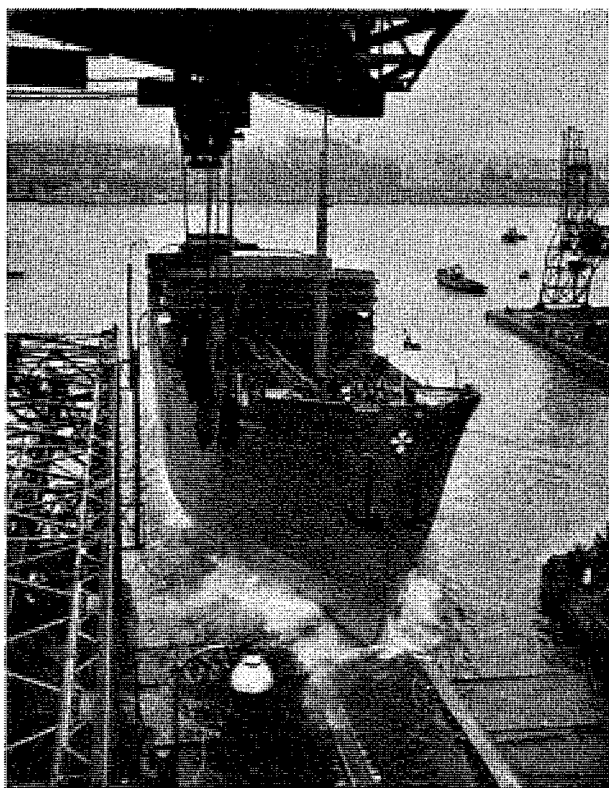
1. juni 1954



## 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  
 C. K. Hansen; A/S D/S Dannebrog  
 Rederiaktieselskabet Dantank  
 Rederiaktieselskabet Atalanta  
 D/S Progress A/S  
 D/S Myren  
 A/S Motortramp  
 A/S D/S. D. F. K.  
 D/S Jutlandia A/S  
 A/S Jens Toft  
 D/S Dania A/S  
 A/S D/S Vendila  
 A/S D/S Heimdal  
 A/S D/S Orient  
 D/S Pacific A/S  
 D/S Heiland  
 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  
 Chr. Berg  
 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 Bugserelskab A/S  
 Rederi-A/S Kosmos  
 I/S D. F. B. & Em. Z. Svitzers Bjergnings-  
 Entreprise  
 D/S Hafnia A/S  
 D/S Nautic

## M/T „Tove Vendila“



„Tove Vendila“ søsættes.

Tirsdag den 4. maj 1954 søsattes m/t „Tove Vendila“ fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's værft. Tankmotorskibet „Tove Vendila“, som er værftets nybygning nr. 721, er kontraheret af A/S Dampskibssel-

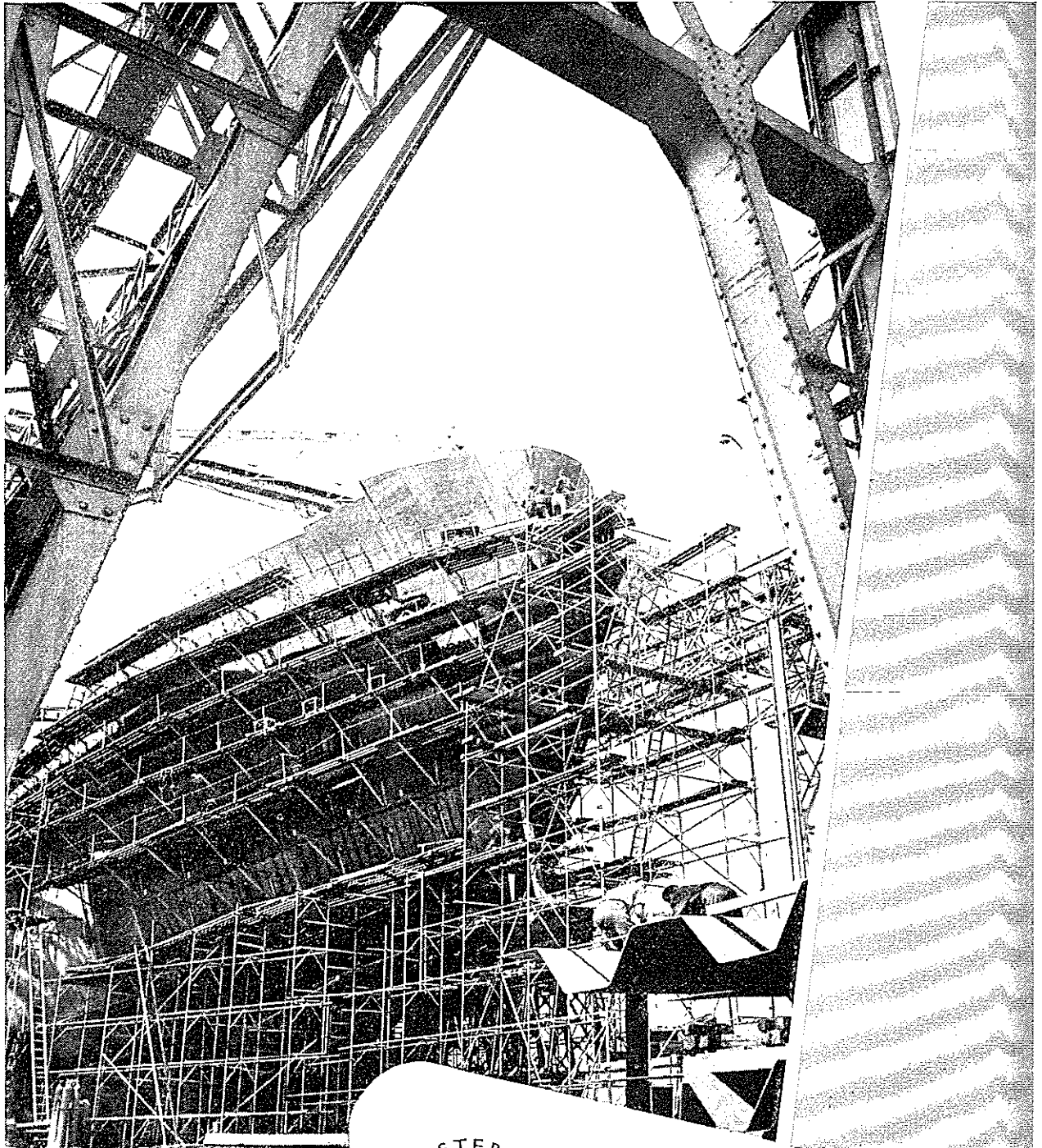
skabet „Vendila“, København.

Skibet bygges til Lloyd's Register of Shipping klasse + 100 A.1. samt efter dansk lov og med følgende hoveddimensioner:

Længde mellem perpendikularerne .....	160,323 m
Bredde moulded .....	21,946 m
Sidehøjde moulded til hoveddæk .....	11,658 m
Dybgang til sommerlastlinie .....	ca. 8,966 m
Dødvægt .....	ca. 18.290 ts
Rumindhold af lasttanke .....	ca. 23.200 m <sup>3</sup>
Fart på lastet prøvetur .....	15 knob

Skibet bygges med poop, bro og bak, „soft nose“ og krydserhæk og er

uden spring over 45 % af længden. Det er delt i 10 tanksektioner, har 2



BURMEISTER &



SKIBSBYGNING  
REPARATIONER

DIESEL MOTORER

med og uden **TURBO-LADNING**

WAIN

# Skibet er malet med *Hempels*



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

AMALIEGADE 8 · KØBENHAVN K · CENTRAL 3842

hovedpumperum samt 1 mindre pumperum forude. 2 langskibsskodder deler sektionerne i 10 centertanke og 2 × 5 sidetanke. Svejsning er anvendt i størst mulig udstrækning, således er klædning, dog med undtagelse af sheerstrake og kimningsrange. Endvidere er dæk, skodder, spanter og bjælker helsvejst. Der er anvendt langskibs spantesystem i såvel center- som sidetanke.

Lastrørssystemet består af en 12" ringledning og 10" sugninger. I lastpumperummene findes ialt 4 vertikale duplex-compound pumper a 500 tons/time og to 40 tons duplex-bilge pumper samt i pumperummet i forlasten en BB bilgepumpe og brændstoffolietransfer-pumpe.

Brændselsoliebeholdningen opbevares i højtanke under forlasten og i højtanke i motorrummets forende samt i dobbeltbunden, hvor der endvidere er tanke for dieselolie, smøreolie og fødevand. Fødevand opbevares endvidere i øverste agterpeaktank. Ferskvand opbevares i hækstanke samt i to 25 tons fv. kasser midtskibs.

Lossegrejerne består af to 5 tons bomme anbragt på lademaster ved agterste pumperum samt en 4 tons bom anbragt på fokkemast. Desuden en 3 tons maskinbom på forkant skorsten samt en 1 tons provianthom på agterkant skorsten. Anker- og varpespil er dampdrevne. Styremaskinen er elektrisk hydraulisk af fabrikat Hastie.

De fire redningsbåde er af aluminium, deraf er to

## A/S DET DANSK-NORSKE DAMPSKIBSSELSKAB

Amaliegade 33 - København K.

forsynet med motor, en midtskibs og en agter. Bådene har alle luftdrevne bådespil.

I broen og de overliggende huse indrettes aptering for reder, kaptajn, dæksofficerer, telegrafist, lods, to drenge, hovmester og hospital samt spisesalon og baderum. I poopcn indrettes aptering for underofficerer, sømænd, motormand og dreng, som alle — med undtagelse af fire drenge — får een-mandskamre. Hus på poopdæk indrettes for maskinofficerer og assistenter samt I og II kok. Endvidere messer for officerer, kabyspersonale samt underofficerer og mandskab. Desuden findes der rygesalon for officerer samt opholdsrum for underofficerer og mandskab. Kabysen indrettes ligeledes i dette hus. Hus på bådedæk agter indrettes for maskinchefen.

Hele apteringen bliver moderne udstyret med polerede og tonmalede skodder, god belysning og gode sanitære forhold svarende til de nyeste regler for opholdsrum. Ventilationen består af HI-PRESS indblæsning med fuldstændig luftkonditionering og almindelig mekanisk udsugning.

M/T „Tove Vendila“ bliver udstyret med fuldt moderne navigationsmidler, radar, radio og radiopejler, gyrokompas og ekkolod.

Hovedmotoren er en B & W direkte omstyrbar, enkeltvirkende, to-takts, ottecylindret krydshovedmotor med trykforstøvning. Cylinderdiameter 740 mm, slaglængde 1600 mm, i stand til at udvikle 9200 i.h.k. svarende til ca. 7380 e.h.k. ved 115 omdrejninger pr. minut. Hovedmotoren indrettes til at forbrænde både diesel- og tung olie.

Hjælpe-motorerne er tre firecylindrede dieselmotorer af B & Ws enkeltvirkende, firetakts trunkmotorer, type 425-MTH-40, hver direkte koblet til en dynamo på 160 kW. Desuden en dampdynamo på 110 kW.

Kedlerne er to oliefyrede vandrørskedler med indirekte fordampning og hver kedel beregnet til en dampproduktion på 10.000 kg/t. Endvidere en udstøds-gaskedel af B & Ws type med en hedeplade på ca. 200 m<sup>2</sup>. Kedlerne er med et arbejdsstryk på 12,5 atm.

*Til søs og til lands  
... altid* **RONSON**

Den originale RONSON LIGHTER er den mest stabile i kvalitet og præcision! En glæde at give... en glæde at få!

For Deres egen skyld:  
- Se altid efter navnet



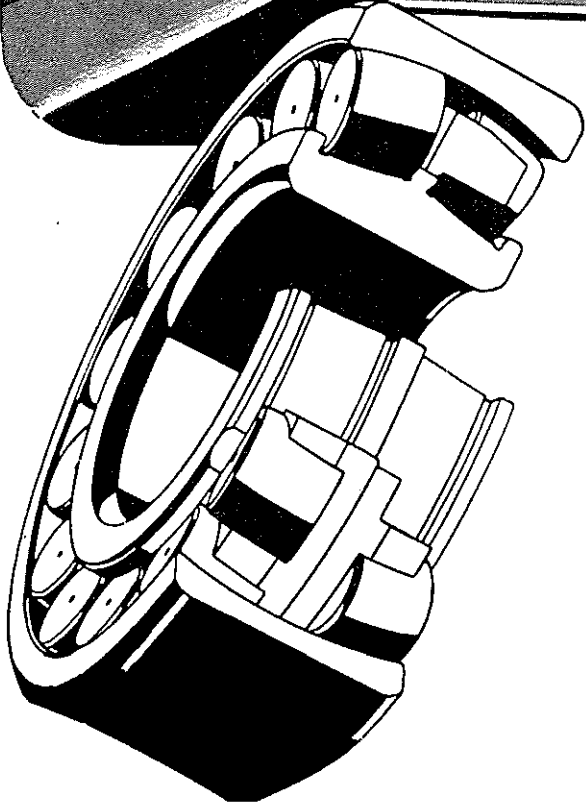
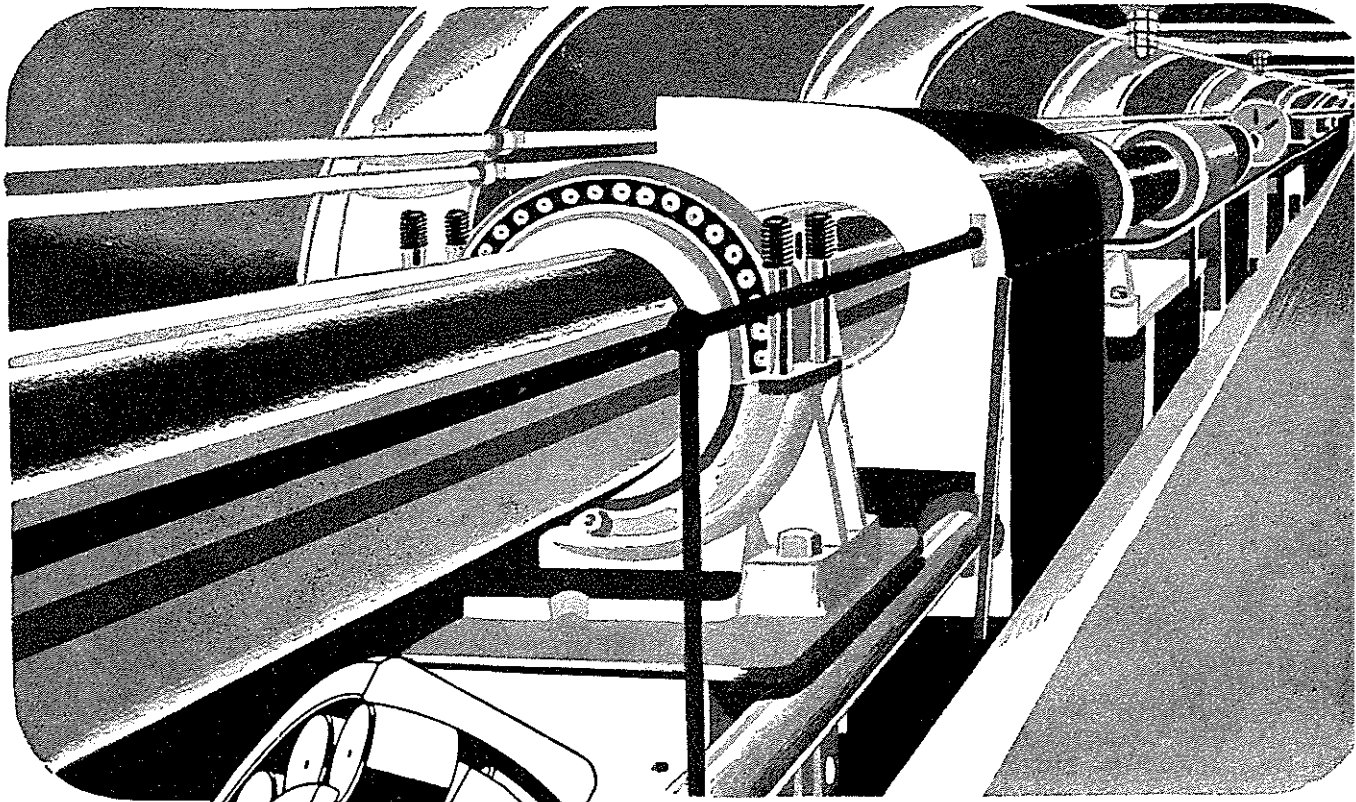


RONSON

WORLD'S GREATEST LIGHTER

Generalagentur: A. Mischou & Co. Eff.  
Føder Skramsgade 8, Kbhvn. K. C. 7035



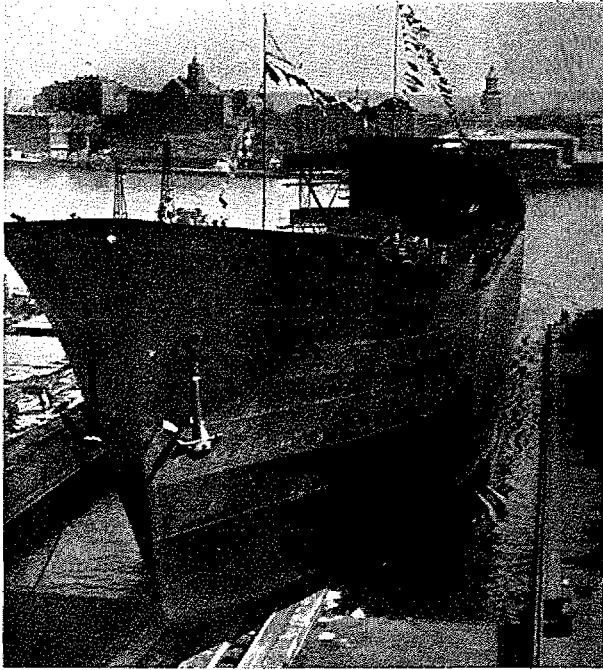


„Flere og flere anvender  
**SKF**-bæreløjer  
og koblinger til skibsmel-  
lemaksler“

**DANSK KUGLELEJE AKTIESELSKAB SKF**

KØBENHAVN K  
Bredgade 31  
Telf. Minerva 3330 . Rigstelefon 416  
Postkonto: 678 . Telegram-Adr.: „Kugleleje“

AARHUS  
Vestergade 9  
Telf. 24844



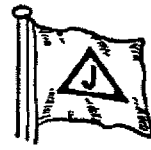
Ved „Vasara“s søsætning. Øverst til højre skibets gudmoder, fru Britta Ersman.

## Et kombineret malm- og tankskib

Ved Götaverken søsattes den 2. april et kombineret malm- og tankskib på 21.500 tons d.w., som er bestilt af Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösund, Stockholm.

Skibet fik ved afløbningen af fru Britta Ersman navnet „Vasara“.

M/S „Vasara“ bygges til Lloyd's Registers højeste klasse med følgende hoveddimensioner:



**Dampskibsselskabet**

**JUTLANDIA**

JENS TOFT

**Ny Toldbodgade 5**

TELF. \*8192

Længde overalt .....	181,7 m
Største bredde på spant .....	22,7 m
Sidehøjde .....	13,5 m
Middeldybgang på sommerfribord ca.	9,5 m

Der findes kun to malmlastrum med en længde på 55 m, 10 m brede og 10 m dybe. De ligger som „centerlastrum“ og ved siderne og under dem ligger tankene til olielasten. Lasttankene har et rumfang på ca. 22.650 m<sup>3</sup>.

Besætningen får rummelige og smukt udstyrede kamre. Også messer og opholdsrum er store og får en moderne aptering af høj klasse.

Skibet får en meget moderne udrustning i form af radar, gyroskopkompass med selvstyrer, radiopejleapparat, ekkolod, SAL-log, Götaverkens lodicorapparat til lastfordeling, centralantemneanlæg med forbindelse til alle kamre og messer o. s. v.

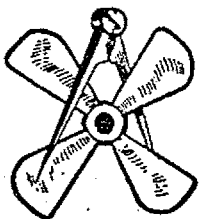
Maskineriet bliver af Götaverkens konstruktion og fremstilling. Hovedmotoren bliver en svejst nicylindret, totakts, enkeltvirkende krydshovedmotor med 680 mm cylinderdiameter og 1500 mm slaglængde. Ved 112 omdrejninger pr. minut udvikler den 8300 i.h.k. og vil give skibet en fart på 14,5 knob.

De to hjælpemotorer er sekscylindrede med en cylinderdiameter på 300 mm og en slaglængde på 450 mm. Ved 350 omdrejninger pr. minut udvikler de 360 e.h.k. og er koblede til 240 kW dynamoer.

„Vasara“ er det 29de skib, som Götaverken har bygget til Grängesbolaget.

**A/S Dampskibsselskabet VENDILA**

KØBENHAVN V. · DAGMARHUS  
TELEFONER: C. 2537 - 2538



### 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

# „McKinney Mærsk“

Torsdag den 13. maj 1954 søsattes ovennævnte tankskib til A. P. Møllers rederier fra Odense Staalskibsværft A/S, Odense.

Skibet blev navngivet af frøken Hulda Mærsk-Møller og afløbningen overværedes af skibsreder A. P. Møller og frue, selskabernes bestyrelsesmedlemmer samt den franske handelsdelegation, hvis chef er Madame Huout, fra det franske økonomiministerium, monsieur Gascuel fra det franske udenrigsministerium, monsieur Rabaud fra landbrugsministeriet, monsieur Mellac fra finansministeriets sekretariat, og den herværende franske handelsattaché monsieur De la Taille, samt repræsentanter for rederi og værft.

Skibet er bygget som helsevejst skib til Lloyd's højeste klasse + 100 A.L., og er på ca. 19.000 tons d.w. — Dimensionerne er som følger:

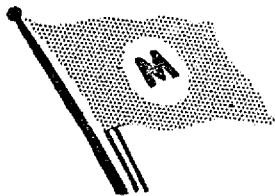
Længde mellem p. p. ....	160,6 m
Bredde .....	21,5 m
Dybde til hoveddæk .....	12,0 m
Dybgang .....	9,3 m

Skibet får ialt 21 tanke, 7 centertanke og 2 × 7 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 cetmandskamre, 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 navigations-instrumenter og udstyr, såsom radar, ekkolod, gyrokompas og selvstyrer, log med elektrisk overføring, radio, radiopejler og radiotelefon. Desuden bliver der installeret fryseanlæg for proviant og Ellehammers brand-skumslukningsanlæg.

Maskinen består af en syvcylindret Burmeister &



**MOORE & Mc CORMACK A/S**

Frugt og Passagerer: Borgergade 16, Tlf. Byen 2708

Rigstelefon 356      Telegr.-Adr.: MOOREMACK

Wain dieselmotor, type 1/774-VTBF-160, der giver skibet en fart af 15¾ knob lastet. Skibet får to Bukh diesel hjælpemotorer og iøvrigt damphjælpemaskineri.

# „Zubair“

Den 26. april søsattes ved Kockums værft i Malmö et 24.000 tons tankskib, som af madame de Boigne fik navnet „Zubair“, og er bestilt af Compagnie Navale des Pétroles, Paris.

Hoveddimensionerne er følgende:

Længde overalt .....	184,7 m
Længde mellem perpendikulærerne ...	173,4 m
Største bredde på spant .....	23,5 m
Sidehøjde .....	13,0 m
Dybgang på fuld last .....	9,7 m

Fremdrivningsmaskineriet, som består af en nicylindret, to takts, enkeltvirkende Kockum-MAN dieselmotor der ved 115 omdrejninger pr. minut udvikler 8100 a.h.k., beregnes at give skibet en fart af 14,76 knob fuldlastet på prøveturen.

„Zubair“ er bygget til højeste klasse i Bureau Veritas som helsevejst, langskibs spantet tankskib med to langskibs skodder og har et tankrumfang på ca. 34.570 m<sup>3</sup>, fordelt på 24 tanke, som er delt i to dele af kofferdamme.

Til pumpning af lastolie findes ialt fire dampdrevne lastoliepumper i et pumperum agten for broen. De har hver en kapacitet på 500 m<sup>3</sup> pr. time.

Dampen til disse pumper samt til spil, ankerspil, varmespiraler i lasttankene og varmeledningen i aPTeringen etc. tages fra to dampkedler med en sammenlagt hedeblade på 550 m<sup>2</sup> og et arbejdstryk på 10,5 kg/m<sup>2</sup>.

Desuden findes en udstødsgaskedel for i søen at kunne nyttiggøre en del af varmen i hovedmotorens udstødsgas.

Foran lastolietankene findes i forskibet et lastrum for tør last på 990 m<sup>3</sup> og en højtank til ballast eller bunkerolie.

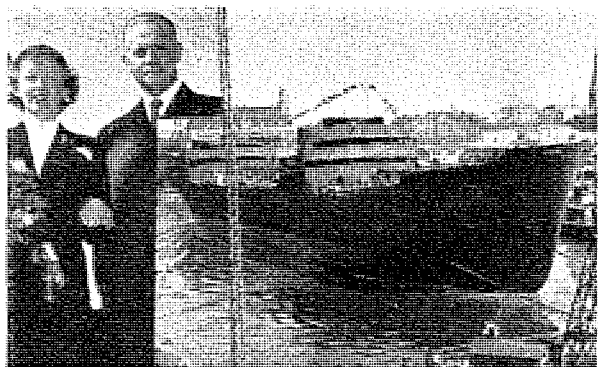
Ialt kan skibet medføre 1500 tons bunkerolie, som med normalt brændselsforbrug svarer til 46 etmåls uafbrudt gang.

MandskabsaPTeringen findes i hytten med eenmandskamre for alle undtagen drengene, som bor to og to. Maskinisterne har deres kamre i et dækshus på hyttedækket og badedække agter og styrmændene deres i dækshuset på brodækket midtskibs. Kaptajnens og redere ns aPTering ligger i et dækshus på badedækket.

Der er indrettet opholdsrum og messer for de forskellige besætningskategorier, ligesom der findes vaskerum med moderne vaskemaskiner.

Hele aPTeringen forsynes med fuldstændig luftkonditionering.

Skibet udrustes helt moderne med bl. a. radar, gyrokompas med selvstyrer, ekkolod, SAL-log og radiopejler foruden radioanlægget.



Ved „Finnanger“s stabelaflobning. Til venstre gudmoderen, fru ing. Norberg og direktør Lundequist.

## M/T Finnanger

Den 12. maj søsatte Kockums i Malmø et 16.000 tons tankskib for Westfal-Larsen & Co. A/S i Bergen. Skibe fik navnet „Finnanger“ og har følgende hoveddimensioner:

Længde mellem p. p. ....	152,4 m
Bredde .....	19,2 m
Dybgående .....	9,1 m

Fremdrivningsmaskineriet, som består af en syv-cylindret, totakts, enkeltvirkende Kockum-MAN diesel, udvikler 6300 a.h.k. ved 115 omdrejninger i minuttet og vil give skibet en fart af  $14\frac{3}{4}$  knob på fuld last.

„Finnanger“ er bygget til Norske Veritas' højeste klasse som helsevejst tankskib af værftets standardtype og har et tankvolumen af 776.700 kubikfod fordelt på 20 tanke, der er opdelt i to fra hinanden adskilte dele ved en kofferdam.

For pumpning af lastolie findes i et midtskibs placeret pumperum tre lastoliepumper med hver en kapacitet af ca. 390 m<sup>3</sup> vand i timen.

Skibet har eenmands-kamre for størstedelen af besætningen og er iøvrigt apteret efter de mest moderne retningslinier, ligesom det er udrustet med alle de nyeste navigationsinstrumenter.

## „Tove Mærsk“

Lørdag den 1. maj 1954 søsattes tankskibet „Tove Mærsk“ til A. P. Møllers rederier fra det belgiske værft Messrs. Jos. Boel & Sons S.A., Tamise.

Skibet bliver bygget til Lloyd's højeste klasse og er på ca. 13.500 tons dødvægt. Det har følgende hoveddimensioner:

Længde mellem p. p. ....	137,2 m
Bredde .....	19,4 m
Dybgående .....	5,6 m

Maskinen leveres af Aktieselskabet Burmeister & Wain, København, og bliver en sekscylindret diesel-motor, type 674-VTF-160, som giver skibet en fart af 14 knob lastet. En del hjælpemaskineri og en række udstyrsgenstande er leveret fra Danmark.

Stabelafløbningen overværedes af skibsreder Mærsk McKinney Møller samt rederiernes tekniske eksperter. Mrs. Carel H. Schock er skibets gudmoder.

## Danmark nummer 10 i Suez-kanalen

Passagen af Suez-kanalen stiger voldsomt og udgør næsten 300 procent siden 1935. Her er en tabel over, hvilke nationers skibe, der flittigst benytter kanalen.

Flag	1935	1950	1953
	i millioner n. r. r.		
britisk	15,74	26,56	31,26
norsk	1,39	11,53	13,93
fransk	1,77	6,33	8,43
Panama		7,91	7,94
Liberia		2,56	5,02
italiensk	6,08	5,35	4,99
hollandsk	2,32	4,51	4,23
amerikansk	0,54	8,32	4,12
svensk	0,38	2,16	3,17
dansk	0,43	1,74	2,41
Honduras		1,13	1,35
græsk	0,44	1,32	1,08
tysk	2,69	0,13	0,85
japansk	0,82		0,51
øvrige	0,21	2,25	3,62
	32,81	81,80	92,91

## Skibe på frimærker

Jack Tar har fra en „ship-lover“ i New Zealand modtaget et brev med forespørgsel om danske frimærker med skibsmotiver. New Zealænderen har en meget stor samling af sådanne mærker, navnlig fra Australien, Syd Afrika, Storbritannien og England. Han vil gerne i kontakt med danske frimærkesamlere, der har samme special-interesse, for evt. at bytte mærker med dem. Hvis nogle af „Vikings“ læsere er interesserede, kan de få adressen ved henvendelse til redaktionen.



KGL. HOFMØBELFABRIKANT  
**G. B. HANSENS ETABL.**

**BREDGADE 32**  
København K.

Central 386 — 11,386 — 11,585

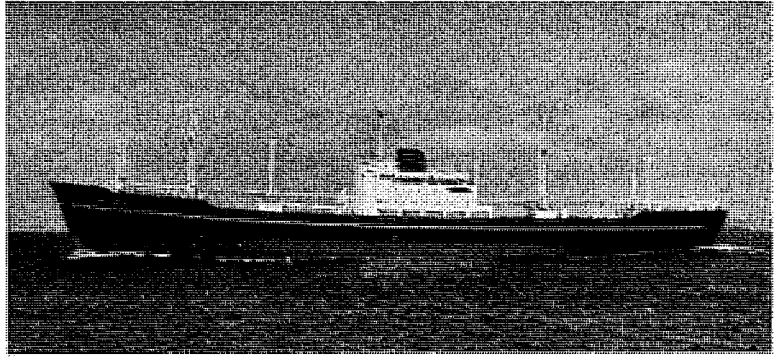
## Leverance fra Götaverken:

### M/s **Ellen Bakke**

Fra Götaverken afleveredes den 4. maj det 10.430 tons dødvægt liniemotorskib „Ellen Bakke“ til D/S A/S Lisbeth, Knut Knudsen, O.A.S., Haugesund.

Til Knutsens rederikoncern har Götaverken tidligere bygget en hel serie liniefartøjer, men denne nybygning adskiller sig fra sine forgængere bl. a. derved, at det er ca. 2000 tons større end disse, og det er desuden bygget som „closed“ shelterdækker. En anden forskel er, at hele beboelsen på nybygningen er lagt midtskibs.

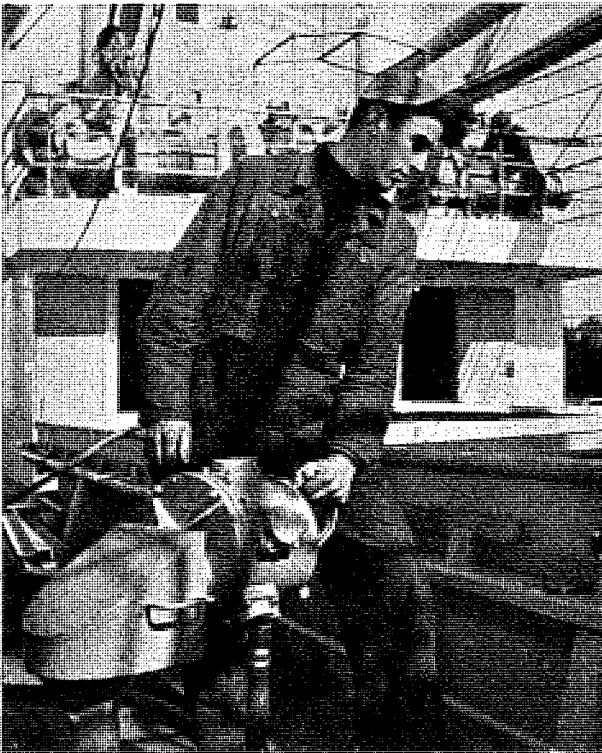
M/S „Ellen Bakke“ er et i alle henseender meget moderne skib. Man har prøvet nye veje og har f. eks. til dette skib bygget en slags mellemdæksluger af stål.



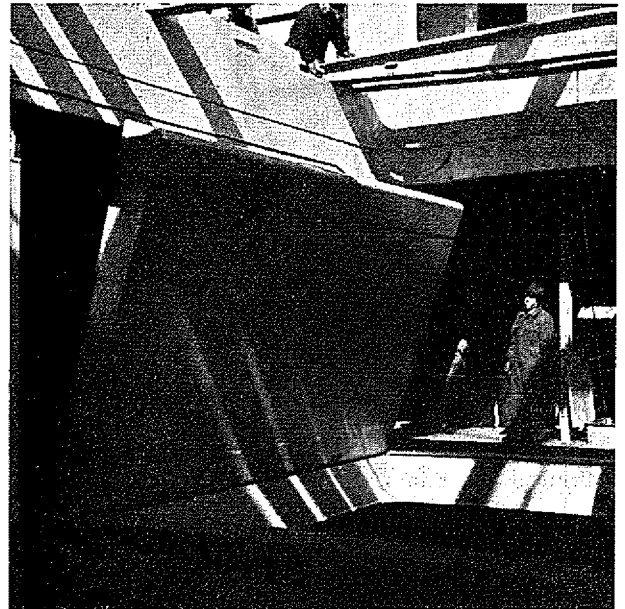
„Ellen Bakke“ på prøvetur.

Denne er let at manøvrere og åbnes og lukkes hurtigere end de sædvanlige luger. Lugen, som skibsreder Knut Knutsen selv har givet ideen til, er udformet af Götaverken og vil blive patenteret. Den er delt i to dele, som igen er delt i to halvdele, der ved kraftige hængsler er fæstnede ved dækket. I lukket tilstand ligger lugen plant med dækket, så at trucks uhindret kan køre hen over den ved lastnings- og løsningsarbejde.

Skibets tekniske data blev iøvrigt bragt i „Vikingen“ nr. 2-1954 i forbindelse med søsætnings-omtalen.



Transportabel trykluftmotor ved hvis hjælp mellemdækslugerne åbnes fra shelterdækket.



En af de fire lugedele på vej op.

D/s **SOLNÆS** A/s

CHR. ANDERSEN

Østerbrogade 6

Telf. Tria 3301 — 3302

Telegram: „SOLNESHIP“

**Send mig et fotografi!**

Malerier af skibe efter fotografi tilbydes.

**Marinemaler Eigil Jacobsen**

Foldbyvej 50, Tårnby pr. Kastrup.

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



## C. K. HANSEN

Grundlagt 1856

★

### Skibsreder og skibsmægler

Agent for regelmæssige linier  
Befragtning · Klarering · Spedition  
Haveri-, assurance- og l. A. T. A. agent  
for passagerer og fragt.

★

15 moderne skibe — 105.000 ts. d. w.

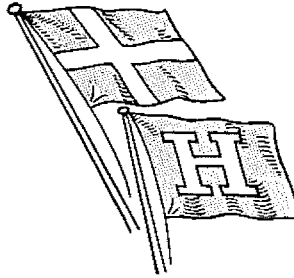
★

Korresponderende reder for:

**DANNEBROG**

AMALIEGADE 35 · KØBENHAVN K

Telefon: Central 72 (18 linier) · Rigs 13 (2 linier)  
Telegramadr.: „HANSEN“ · Telex: Nr. 2501 & 2502



MARTIN CARL  
AKTIESELSKABET  
DAMPSKIBSSELSKABET „HEIMDAL“

Telegr.: MARTINO  
KØBENHAVN Ø. DANMARK



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

## „MYREN“

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
Telegram-Adresse: „Holmsild“  
Amaliegade 36



### 1/5 Em. Z. Svitzers Bjergnings Entreprise

Grundlagt 1833  
KØBENHAVN

## C. CLAUSEN



DAMPSKIBSREDERI 1/5  
HAMMERENSGADE 4 - KØBENHAVN

## Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København

★

Telegr.-Adr. „Mariuson“ Telefon Central 12057

DAMPSKIBSSELSKABET

# TORM

AKTIESELSKAB

Grundlagt 1889

Telefoner: MINERVA 2437 - RIGSTELEFON 203  
HOLMENS KANAL 42 — KØBENHAVN

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB





# VIKINGEN

r. 1,50  
1. juli

Nordlys ved Skagen Fyrskib

Akvarel af GEORGE MAC KAY

1954 - nr.  
31. årgang





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

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

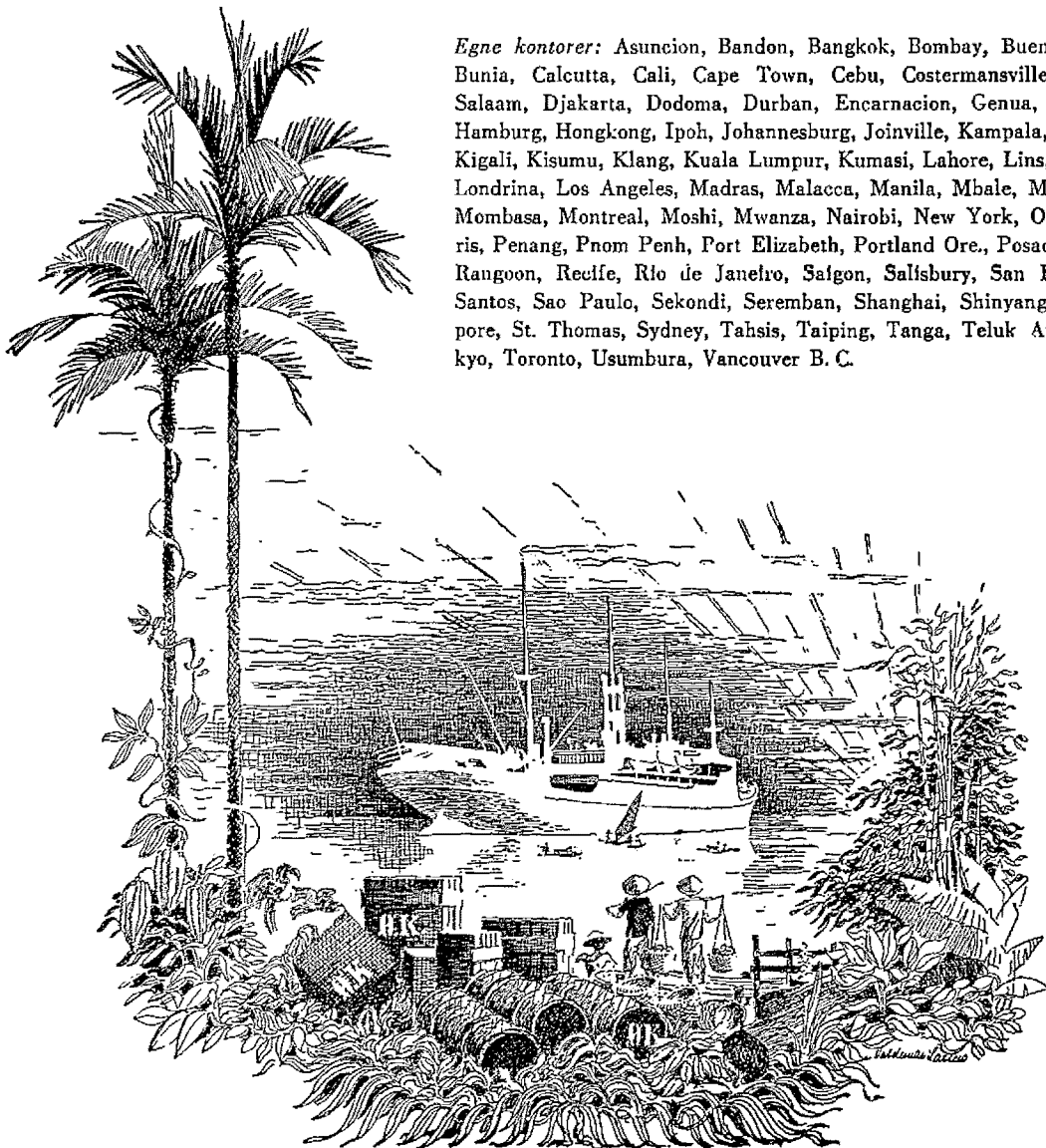
HAMBURG HAVANA HONGKONG IPOH JOHANNESBURG KARACHI KLANG KUALA LUMPUR LONDON MADRAS MALACCA MANILA MONTREAL NEW YORK

# 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.



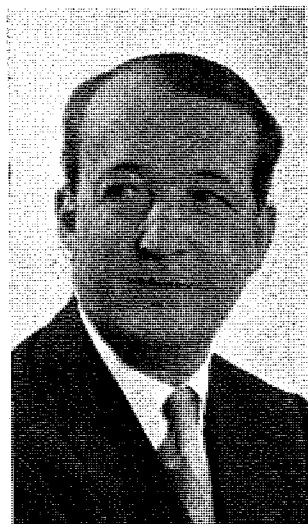
*Egne kontorer:* Asuncion, Bandon, Bangkok, Bombay, Buenos Aires, Bunia, Calcutta, Cali, Cape Town, Cebu, Costermansville, Dar-es-Salaam, Djakarta, Dodoma, Durban, Encarnacion, Genua, Haadyai, Hamburg, Hongkong, Ipoh, Johannesburg, Joinville, Kampala, Karachi, Kigali, Kisumu, Klang, Kuala Lumpur, Kumasi, 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



Doktor Gammeltoft.

## Tuberkolosen næsten udryddet blandt danske søfolk

Dansk Dampskibsrederiforenings lægekonsultant har i al stilhed skiftet chef, idet overlæge E. Winsløw i marts sidste år fratrådte sin stilling på grund af sygdom. Assisterende læge H. O. C.

Gammeltoft konstitueredes samtidig som leder og fik i januar i år den officielle udnævnelse som chef. Som assisterende læge udnævntes doktor E. Nannestad, der et halvt år forinden var blevet antaget som vikar.

De fleste danske søfolk kender efterhånden doktor Gammeltoft, der har haft sit arbejde på lægekonsultant siden 1950, men alligevel vil en nærmere præsentation vist være på sin plads.

„De er jo vant til store forhold fra Deres tjeneste i Royal Air Force,“ siger vi. „Hvordan gik det egentlig til, at De kom ind i det engelske luftvåben som læge?“

„Det gik meget let. I 1944 blev jeg illegalt sejlet til Sverige med et af J. Lauritzens skibe, og fra Stockholm kom jeg med flyvemaskine til England.“

„Men så havde De vel også en tjenestetid ved det danske søværn bag dem?“

„Nej, det havde jeg ikke, for jeg blev kasseret på sessionen herhjemme, men fandt altså nåde for RAF's øjne!“

„De mødte vel mange danske søfolk derovre i England?“

„Ja, bl. a. mødte jeg Birksted, der jo havde været dansk marineflyver og tilmed gjort en rejse som maskinassistent om bord på et dansk skib under krigen. Det var mig som dansk en fornøjelse at se, hvor velrenommeret det norske luftvåben var i England under Birksteds ledelse.“

„Men De er altså selv en rigtig landkrabbe?“

„Ja, nærmest, men jeg har da sejlet en tur med to af A. P. Møllers skibe. Det var i sommeren 1952, da jeg

var nede i den persiske golf for at foretage varmeundersøgelser. Disse undersøgelser blev foretaget på skibsreder A. P. Møllers initiativ og gik ud på at undersøge søfolkenes saltbalance. Søfolk dør tit meget, når de sejler på varmen. Lidelsen giver sig udslag på den måde, at man føler sig utilpas og ugidelig, og hvis galt skal være, kan det ende med hedeslag. Sidste år døde to danske søfolk af varmetilfælde, så nogen helt ufarlig fjende er varmen ikke. Mens jeg var om bord på det pågældende skib, foretog jeg hver dag urinundersøgelser på samtlige besætningsmedlemmer. Jeg kom til det resultat, at søfolk på varmen lider af saltmangel og må have et ekstra tilskud af salt i form af tabletter. Endvidere bør man for at undgå varmetilfælde føre en sund hygiejnisk levevis ombord, hvilket ikke er så vanskeligt i vor tids moderne indrettede skibe.“

„Hvilke sygdomme lider søfolk ellers af?“

„Når søfolk er syge, er det som regel af de samme sygdomme som andre mennesker. De har ingen „erhvervs sygdomme“, og lad mig straks slå fast, at den megen snak om kønssygdommens udbredelse blandt søfolk er den rene overtro. — Tidligere led mange søfarende af lungetuberkulose, men den sygdom er nu næsten helt udryddet på søen, hvilket jeg bedst kan illustrere ved nogle tal: Sidste år tuberkuloseundersøgte vi på lægekonsultant her i København ca. 12.000 søfolk og konstaterede imellem dem kun 12 tilfælde af TB, altså kun en promille!“

„Hvordan med skørbugen, som tidligere var meget udbredt blandt søfolk?“

„Skørbug findes ikke mere i vore skibe, hvilket skyldes den gode kost om bord. Handels- og søfartsministeriets kostreglement, der kræver ca. 4300 kalorier om dagen, er forresten efter min mening uhensigtsmæssig i kaloriemæssig henseende. Med det relativt lette arbejde, søens folk har, er 3000-3500 kalorier om dagen rigeligt. Maden om bord på de skibe, jeg sejlede med, var så rigelig, at jeg på turen tog 5 kg på trods

varmen! Søfolkene får for lidt motion, men her er ikke mindst skibsklubberne til stor gavn, og forresten kan der ikke siges for meget godt om Handelsflådens Velfærdsråd, der er en stor hjælp til sundere levevis om bord.“

„Lægekantoret beskæftiger sig jo også med andet end tuberkuloseundersøgelser?“

„Ja, vi har de regelmæssige ordinære undersøgelser af menige besætningsmedlemmer og officerer til danske skibe. Endvidere har vi undersøgelser af mandskab til udenlandske fortrinsvis skandinaviske skibe. På den måde undersøgte vi sidste år ca. 8300 søfolk her i København. Vi foretog 330 synsprøver, 4200 urinundersøgelser og 3800 koppevaccinationer samt talrige vaccinationer mod tyfus, paratyfus og kolera.

Vi fører kartotekskort over hver enkelt patient, men kender også dem allesammen personligt — endog ved deres eventuelle „nom de guerre“!“

„Hvordan synes De, at søfolkene er som patienter?“

„De er eget nemme at have med at gøre og desuden meget taknemmelige. Tit kommer de, når de er uden hyre, herved frivilligt med deres problemer, og det er af stor betydning, at vi har deres fulde tillid. Vi har jo også de bedst tænkelige hjælpemidler at arbejde med. Der er ikke sparet på noget, og vi kan endog fungere som skadestue for tilskadekomne om bord i skibe i havnen, idet vi kan tage røntgenbilleder og fremkalde dem med det samme.“

For egen regning kan vi tilføje, at den lægeservice, der ydes søfolkene her i Danmark, er af meget høj kvalitet. De patienter, der kommer på lægekantoret, behandles med samme venlighed som patienterne på en eksklusiv klinik. Tonen er hyggelig og omgængelig, og der er ikke nogen løftet pegefingre eller nogen tåbelige forbud. Tobaksrygning er da heller ikke forbudt, og man har indtrykket af, at søfolkene er glade for at komme her.

O. L.

## Mange kokke, der ikke fordærver maden



Hovmester Nilaus Danielsen inspicerer de lækre eksamensresultater.

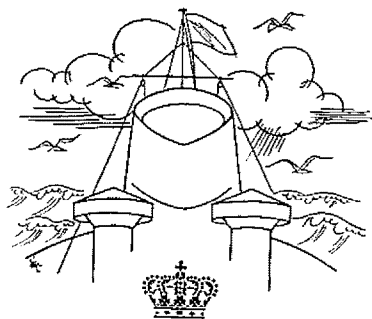
For nogle år siden påbegyndte man på J. Lauritzens Søfartsskole i Kogtved ved Svendborg også at uddanne kokke-elever, og senere foretog man en omlægning, således at hele undervisningen blev udvidet til 1 år, og man samtidig både underviste junior-kokke og senior-kokke.

Det er tanken, at junior-kokkene efter et halvt års forløb rykkes op som senior-kokke og — foruden selv at få en videregående uddannelse — skal de medvirke til at uddanne de nye junior-kokke.

I juni har der været afholdt afslutningsprøver på søfartsskolen, hvor der for første gang dimitteredes en senior-kok, samtidig med at junior-kokkene har aflagt prøven. Censorer ved prøverne var hovmester Nilaus Danielsen, eks „Kamma Dan“, og skibsinspektør Axel Nielsen. Prøverne foregik under ledelse af forstander V. Eisfeldt, og som opgaver var stillet for junior-kokke: en middag bestående af tarteletter med skinke og grøntsager, benløse fugle med grøn salat og ris a la mande, samt bagning af boller og kager, ligesom kokke-eleverne skulle anrette aftensmaden. Menuen skulle laves for samtlige skolens elever. Senior-kokken skulle lave en festmiddag for skolens personale og censorer bestående af svinnekød i carry og champignons med løse ris, vingelé med frugter og råcreme.

Udover rent praktiske kokkefag undervises kokke-eleverne i de samme karakterdannende discipliner og fysisk udviklende fag som skolens øvrige elever får undervisning i: sport, svømning, anstandsøvelser, dans og andre fag, som også vordende kokke kan få brug for i deres kommende gerning som skibskokke og senere som hovmestre.

## MARINE VENTILATION EQUIPMENT



BY APPOINTMENT TO THE ROYAL DANISH COURT

**D ♦ F ♦ J**  
DE FORENEDE JERNSTØBERIER A/S

SALES DEPARTMENT:  
4, HAMBROSGADE, COPENHAGEN V, DENMARK

Telephone: Byen 9606  
Telegrams: DEFOR, COPENHAGEN  
Telex: 2516, Answer back Defor KH.

# Da dampskibene vandt -

„Cunard White Star“ blev oprettet for tyve år siden.

Men det verdensberømte dampskibsselskab har århundreders stolte traditioner at bygge på

Af V. J. BRØNDEGAARD

En dag i 1837 — fire år før Dronning Victorias tronbestigelse — modtog skibsreder Patrick Wallace i London et Brev fra en vis mr. Samuel Cunard i Halifax (Nova Scotia). Mr. Cunard skrev bl. a.: — Jeg tror, at dampskibene kan vinde konkurrencen, hvis de kan gennemføre flere ture hurtigt og uden uheld. Betingelsen er, at der nærmest efter kaptajnen er en ubetinget pålidelig og dygtig cheffingeniør, der kan føre opsyn med det tekniske personale og være ansvarlig for maskinen. Denne må være af bedste materiale for at øge passagerernes sikkerhedsfølelse. Et komplet værksted med alle reservedele må være om bord. Hvis alle disse forhold kombineres, da er slaget vundet og valpladsen dampskibenes.

Men skibsreder Wallace ville — eller turde — ikke medvirke. 25 år senere fik mr. Cunard på Lord Palmerstons anbefaling et baroni af Dronning Victoria som tak for sin maritime indsats. Han havde da selv vundet slaget, og slagmarken var Atlanterhavet mellem England, Kanada og USA.

— — —  
Cunard-familiens medlemmer er lige så britiske som de skibe, der i de sidste hundrede år for deres regning er bygget på skotske værfter. Men de har alle — undtagen een — giftet sig med amerikanske kvinder. I deres selvfølgelige angloamerikanske væremåde kan denne transatlantiske familie kun sammenlignes med Waldorf-Astor millionærerne.

Samuel Cunard nedstammede fra en wallisisk „pilgrim“, Abraham Cunard, der emigrerede til den nye verden i begyndelsen af 1600-tallet og stiftede hjem i Philadelphia. Da de 13 forenede stater 1776 opsagde venskabet med Georg III af England og indledte frihedskrigen, blev Abraham Cunard sin konge og regering tro og flyttede derfor til Halifax i det loyale Ny Skotland (Nova Scotia).

Denne beslutning danner faktisk grundlaget for hele slægtens senere bedrifter. Var gamle Cunard nemlig gået over til amerikanerne, ville Lord Melbournes regering i London næppe have tilladt hans søn Samuel at sejle som kongelig post mellem New Foundland og Bermuda og siden have overdraget ham monopolet som postbefordrer mellem London, Li-

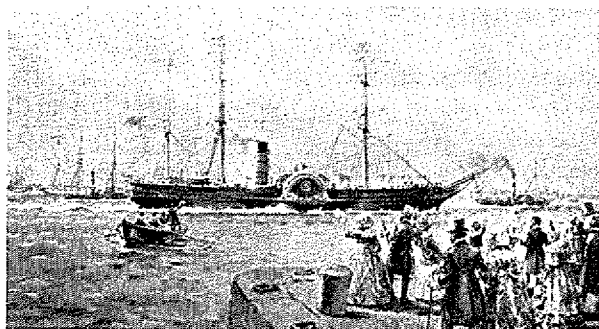
verpool, Halifax og Boston — den skibslinie, der siden blev til den berømte Cunard-linie fra 1840. Hans loyale holdning overfor fædrelandet gav således rige frugter til glæde for begge parter.

Cunard-linien England-Amerika åbnedes den 4. juli 1840 med en træbygget hjuldamper „Britannia“ på 1156 BRT, der skød den da fantastiske fart af 8 knob. „Britannia“ var dog ikke det første af de nye dampskibe, der krydsede Atlanten; skibe som „Royal Williams“, „Great Western“ og „Sirius“ havde allerede flere gange draget deres skumpiskede kølvand fra den gamle til den ny verden og vice versa. Samuel Cunard spekulerede imidlertid på, hvordan en regelmæssig dampskibsroute kunne organiseres punktligt og pålideligt over „dammen“.

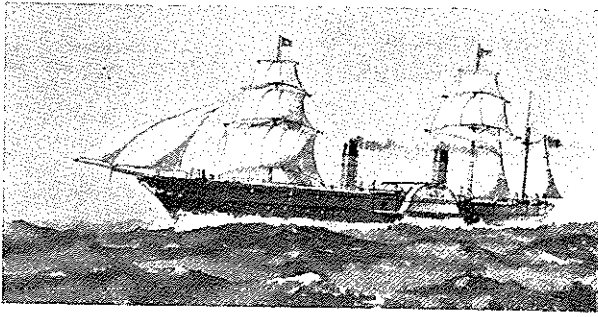
*Regelmæssigt, præcist, pålideligt* — det blev Cunard-liniens tre idealer. Datidens store transatlantiske sejl-skibe kunne vel skyde en anelig fart, som damperne endnu ikke kunne præstere. Men de var jo afhængige af vejrgudernes luner — derfor upræcise og usikre. Alligevel regnede kun de færreste med at dampskibene havde en fremtid. For hvad ville der ikke ske, hvis maskineriet gik itu midt ude på Atlanten eller kedlerne eksploderede?

Cunard blev snart klar over, at een atlantdamper løste ikke problemet. Skulle kravene til regelmæssig, punktlig og pålidelig sejlads indfries, måtte rederiet have flere søsterskibe, der i tilfælde af uundgåelige uheld kunne sættes ind straks. Og derfor har Cunard-linien lige siden dens oprettelse altid bygget sådanne søsterskibe: „Britannia“ og „Arcadia“, „Caledonia“ og „Columbia“, „Hibernia“ og „Cambria“, „Scotia“ og „Gallia“, „Servia“ og „Aurania“, „Umbria“ og „Etruria“, „Campania“ og „Lucania“, „Caronia“ og „Carmania“, „Queen Mary“ og „Queen Elizabeth“ — deres navnkundige forgængere „Lusitania“ og „Mauretania“, „Berengaria“ og „Aquitania“ ikke at forglemme.

Da skib nr. 534 — ved stabelafløbningen 25. september døbt „Queen Mary“ — var under bygning og Cunard allerede havde investeret 1,7 millioner £ i kæmpeskibet, truede den økonomiske verdenskrise i 1931 med at standse arbejdet. Ramsay MacDonnalds nationale koalitionsregering så da, at der var



Hjuldampere „Britannia“ står ud på sin jomfrurejse i 1840 og indleder dermed den første regulære transatlantiske linietrafik. Skibet havde plads til 115 passagerer.



Da Cunards „Persia“ blev søsat i 1856, var det verdens største skib. Det havde plads til 250 passagerer.

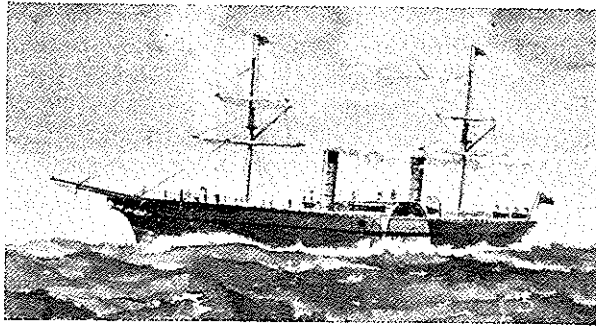
fare for at Cunard-linien kunne falde i fremmede hænder og det britiske merkantile herredømme på Atlanten gå tabt. Regeringen ydede derfor en foreløbig kredit på 2½ million £ til at bygge skibet færdig for samt yderligere 5 millioner £, der skal betales tilbage inden 1975, til bygningen af et søsterskib „Queen Elizabeth“ (85.000 BRT, søsat 1938). Men pengene blev stillet til rådighed på een betingelse: at de største britiske Atlant-linier Cunard og White Star blev sluttet sammen. Dette skete med oprettelsen af Cunard White Star, Ltd., Liverpool, den 1. januar 1934 — altså i år for tyve år siden.

Salig Samuel Cunard i Halifax har nok vendt sig i sin grav, da han hørte disse kæmpetal blive nævnt i forbindelse med hans skibsruter: 5 millioner pund sterling og skibe på over 80.000 tons! Hvert af dem var så lange, at de kunne nå fra den 34. til 38. gade i New York, og fra Southampton til New York brugte de kun tre dage, tyve timer og 42 minutter.

— — —  
 Dette er i store træk udviklingen indenfor den transatlantiske skibsfart og under stikordet „Cunard“. — Da skibsreder Wallace i London ikke gjorde noget ud af hans ide, tog Samuel Cunard først denne op igen til udførelse fem år senere, nemlig da den britiske regering 1838 tilbød ham kontrakt som kgl. postfører over Atlanten. „Great Western“ havde da netop udført en 13½ dages tur fra Bristol til New York og dermed bevist dampmaskinens værdi. Cunard så straks den store chance. Efter først at have samlet alle de penge sammen, der kunne blive ham betroet i USA — ialt 55.000 £ — rejste han til England og skrev kontrakt med regeringen om en 14 dages rute med fire skibe mellem Liverpool Halifax og Boston. Dernæst bestilte han — forøvrigt til de konkurrerende engelske værfters store harme — to dampere på 800 bruttotons og 300 hestekrafts motor hos Robert Napier i Glasgow, og de skulle bygges „absolut solide, enkle og bekvemme uden nogen overflødig luksus“.

Værftøjer Napier tilbød at bygge dem for 30.000 pund pr. styk. Men endnu mens man var ved et sætte kontrakt op, overbeviste han Cunard om, at de ville blive for små og svage. Cunard besluttede så at øge tallene til 960 tons og 375 hk til en pris af 32.000 £ pr. skib. Så sejlede han tilbage til Amerika. Ved Hjemkomsten lå der et brev fra Napier, hvori han endnu engang forbeholdt ham, at skibene var for små og svage.

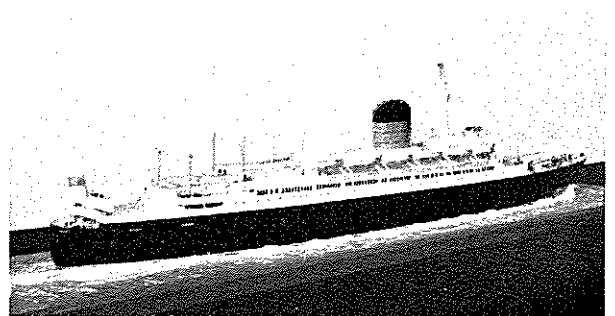
Robert Napier var trods alt en autoritet, der vidste, hvad han udtalte sig om, så Samuel Cunard gik hurtigt ind på hans forslag om at bygge større og kraftigere fartøjer. Men nu kunne Cunards egen kapital ikke længere slå til, selvom han også havde fået samlet 96.000 £ sammen. Napier mente, at mindst 270.000 pund var nødvendige, hvis man een gang for alle skulle vinde i konkurrencen med sejskibene. Og kunne Cunard ikke skaffe pengene, så skulle han, Napier, nok selv være mand for det. I løbet af få dage havde han også ganske rigtigt overtalt Liverpool-rederne George Burns og David McIver, bomuldskongen James Donaldson og to dusin andre kapitalstærke mænd til at støtte Cunards planer. De 270.000 £ blev skaffet tilveje, og selskabet „British and North-American Steampacket Co.“ var en realitet med Samuel Cunard som hovedaktionær.



„Scotia“ var Cunards sidste hjuldamper, bygget i 1862. Tonnagen var 3871 brutto-tons og farten 14½ knob. „Scotia“ brugte 159 tons kul om dagen.

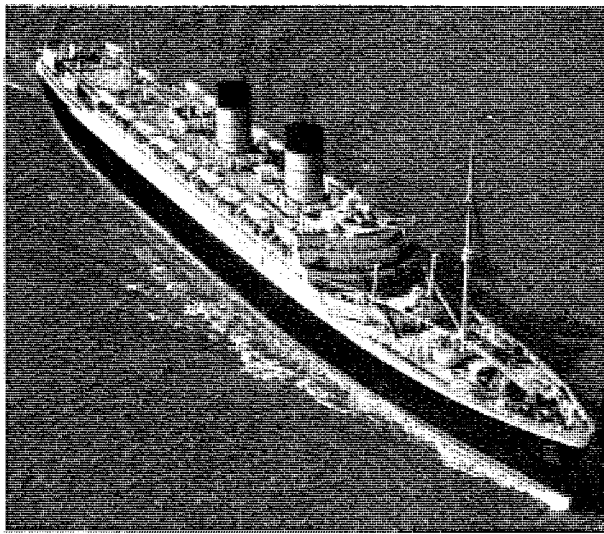
Da „Cunard“ og „White Star“ knapt et hundrede år senere knyttedes sammen med en aktiekapital på 10 millioner pund sterling, havde „Cunard“ 62 pct. og „White Star“ 38 pct.s andel i det nye selskab. I dag sidder der ikke een eneste Cunard-mand i firmaets direktion eller bestyrelse. Til gengæld er Cunard-slægten optaget i den engelske adelskalender med tre ankre over en bølgelinie i våbenskjoldet.

Samuel Cunard blev adlet 1850, og da han seks år efter døde, efterlod han sig en formue på 350.000 £ og hans bedste skib „Scotia“ (6520 tons, 4900 hk) kunne gennemføre rejsen over Atlanten med en gen-



En model af Cunard White Stars nyeste skib, som bliver færdigt i eftersommeren. Det hedder „Saxonia“ er er på 22.000 tons.

nemsnitsfart af 14 knob. „Britannia“ medførte 63 passagerer på sin to ugers jomfrurejse i 1840. I dag rejser 2314 passagerer om bord i „Queen Elizabeth“ den samme strækning på fire dage. Fire Cunard-generationer har i den mellemlyggende tid oplevet at se den første jernbyggede atlantehavsdamper („Persia“), den første stålbyggede („Servia“), den første skrue- og den første turbinedamper. Fra 14 knob var farten øget til 31,69. Og ikke eet eneste Cunard-skib var eksploderet på oceanet. Slaget var vundet, og sejren klar.



Et af selskabet populæreste skibe, RMS „Mauretania“.

Et århundrede efter at grundlæggeren af det anglo-amerikanske skibs-dynasti dør, kaster hans barnebarns datter ny glans over navnet Cunard på begge sider af Atlanten.

Indenfor den britiske kulturhistorie er „Lady Cunard“ simpelthen blevet et begreb. Maud Alice Burke fra New York blev aldrig kaldt andet, for hun kunne simpelthen ikke blive forvekslet. I mellemkrigsårene var hun en af de — måske den mest — feterede og vittige fremtoninger i Londons society. Hendes bolig i den prominente Grosvenor Square var centret for hele datidens åndelige, kunstneriske og videnskabelige verden. Den lille blonde kvinde, der altid var klædt i aller-

sidste modeskrig, besad ikke alene usædvanlig viden om kunst og musik, men ejede også usædvanlige evner som værtinde. Hendes krydrede, men aldrig platte vittigheder er legendariske. Uden sit lyse livssyn ville hun næppe have kunnet udrette halvdelen af det, hun gjorde for at fremme kunsten i England.

Da hun bestilte 10-20 kjoler eller andet på een gang, brugte måske to af dem og forærede resten bort, løb hendes modesalonregninger op i tusinder af


pund. De mange penge, hun rådede over, gav hun generøst ud med begge hænder. Hendes viljestærke entusiasme for klassisk musik var så overbevisende og smittende, at hun faktisk gjorde operaen til en livsnødvendighed for alle, der i datidens London ville gælde for at være *fashionable*.

Da hun 70 år gammel døde i London juli 1948, sørgede hele England over en i sandhed prægnant og national personligheds bortgang. Sin oldfars millioner ødslede hun bort på ting, som *han* aldrig i drømme kunne have støttet. Men een ting lykkedes i hvert fald for hende: For anden gang i eet århundrede blev navnet *Cunard* usletteligt indført i den angloamerikanske slægtsbog, der rummer så mange af hverdagens og krigens helte.

## Det var ikke „Hertuginde“

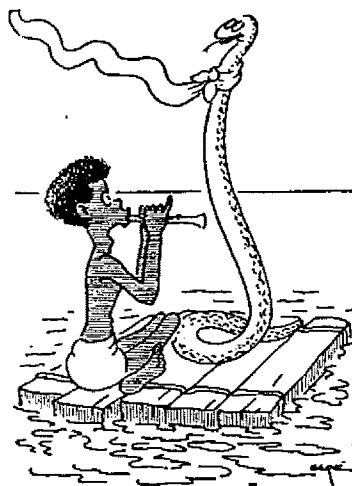
I sidste nummer bragte vi et helsides-billede af et stort sejlskib, og ved en beklagelig fejltagelse døbte vi skibet „Herzogin Cecilie“. Det var imidlertid den franske fuldrigger „Amiral Cécille Amandas“, som var bygget i Rouen i 1902. Det var på 2.695 b. r. t. og

havde en længde af 282,8 feet. Poop'en alene havde en længde af 136 feet, og bakken målte 49 feet. „Amiral Cécille Amandas“ havde iøvrigt ikke mindre end fem søsterskibe.



KGL. HOFMØBELFABRIKANT  
**C. B. HANSENS ETABL.**

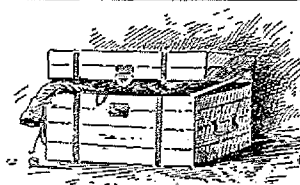
**BREDGADE 32**  
København K.  
Central 386 — 11,386 — 11,585



Efter „Svensk Sjöfarts Tidning“.

# ... fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



## Den eet-benede smugler

Jeg har tidligere fortalt om verdens ældste, stadig bevarede galionsfigur hidrørende fra et handelsskib. Figuren blev udkåret af Grinling Gibbons i 1663 og tilhører captain John Silver i Gravesend. Skibet, som figuren i sin tid prydede, hed „Golden Cherubs“. Engang blev skibets besætning overrasket af en af kongens folk, mens man var i færd med at smugle noget gods i land ved Bude. Skibets kaptajn, der hed Simon Symonds, havde kun eet ben og kunne ikke undslippe. I stedet surrede han sig fast til sin hest og skar derpå halsen over på sig selv. Hesten sprang ud i Bude Bay med den hovedløse smuglerkaptajn, men Symonds hoved blev bisat i muren af Quay Cottage. Sagnet fortæller, at der, hver gang det er halv-måne, bliver banket tre gange på Quay Cottages dør, og at det er den hovedløse smugler, der kommer for at hente sit hoved. Der er et lille gran af sandhed i denne historie, for mange år efter den dramatiske episode ved stranden fandt man virkelig et kranium i den omtalte mur!

## For at narre fjenden

På grund af sine sære konturer kan et tankskib ikke lyve sig fra sin bestilling, selv om man ser det på lang afstand. Da tankskibe var særligt eftertragtet bytte for de tyske u-både under den sidste krig, spekulerede englænderne meget stærkt på at camouflere disse skibe, så de lignede almindelige handelskibe. Det blev nu ikke ved tanken alene, for da man midt under krigen byggede tankskibet „Empire Metal“, forsynede man det med falsk skorsten midtskibs og ledede udstødningen op gennem samson-posterne agter.

## Vidste De det?

Maskineriet i gamle „Mauretania“ optog 79 procent af skibets samlede længde! Hvor langt var skibet da? — Længden mellem perpendikularerne var ca. 232 meter.

## Tidlig „jet“-fremdrivning

Den første damp-redningsbåd var engelsk og hed „Duke of Northumberland“. Den blev bygget i 1889 og blev drevet frem ved hjælp af „jet“. Bådens maskineri drev nemlig en pumpe, der indsugede en ton vand hvert sekund og spydede det ud i løbet af samme tid! Farten var ni knob, men til gengæld var fartøjet meget tungt og kunne dårligt hales på land, hvorfor det altid lå i vandet.

## Grace Darling

Et navn, der er kendt af de fleste søfarende, er Grace Darling. Men hvor mange ved egentlig, hvem denne kvinde var? Her er hendes historie: Om morgenen den 7. september 1858 gik skibet „Forfarshire“, der var på vej til Hull, på grund ved Fane Islands. Kun 63 mand af besætningen reddede sig ned i en båd og op på en klippe. Vejret var forfærdeligt, og fra Longstone fyrtårnet så Grace Darling og hendes far, der var fyrmester, resten af besætningen gå døden i møde på vraget. På fyrtårnet havde man kun en ganske lille jolle, og skønt det var dødsens farligt at begive sig ud på havet i en sådan noddeskal, tøvede hverken den unge pige eller fyrmesteren på at gå til undsætning. Takket være et fantastisk held og en god portion dygtighed nåede de frem til vraget og bragte fire mand og en kvinde tilbage til fyret. Fyrmester Darling og to andre mænd gjorde turen endnu en gang og reddede resten af søfolkene. Alverdens søfolk blev så imponerede over Grace

Darlings mod, at hendes navn har levet i mere end hundrede år. Selv døde Grace kun fire år senere i en alder af knapt 27 år.

## En vældig flåde af redningsbåde

Grace Darling blev ligefrem en skytshelgen for mændene i „Royal National Lifeboat Institution“. Dette store engelske søredningskorps har i dag en flåde af omtrent 160 motor-redningsbåde stationeret rundt om på Britanniens langstrakte kyst.

## „Firlinger“ med samme navn

Slopkistens meget gode ven, dykker Aage Hansen, fortæller, at der på et vist tidspunkt fandtes fire søsterskibe i fire forskellige marinere og alle med samme navn. Den 17. juni 1900 erobrede kaptajnløjtnant Roger Keys nemlig med H.M.S. „Fame“ og H.M.S. „Whiting“ fire destroyere fra kineserne. Priserne blev delt mellem England, Frankrig, Tyskland og Rusland, og alle fire skibe fik navnet „Taku“, da de var erobret under angrebet på Taku-fortet. Først senere omdøbte russerne deres skib til „Lieutenant Burakow“.

## Da en smøg kostede 14 dages kvarterarrest

I 1916 straffedes danske søkadetter med 14 dages kvarterarrest for at ryge på gaden!

## „Springere“ var tabu

I sejskibstiden mente man, at det ville betyde modvind og forsinkelse at dræbe en delfin.

## Om at spytte

Da vi nu er ved overtroen, kan det nævnes, at man risikerer storm ved at spytte til luvert. Da det var knapt med ferskvand om bord, vaskede alle mand sig i det samme vand, og for man lod det gå videre til den næste, spyttede man i posen. Gjorde man det ikke, havde man ansvaret, hvis manden, der kom efter, blev ramt af et uheld!

## En filmstjerne

Et gammelt sejskib, der har drevet det vidt inden for filmen, er „Hispaniola“. Skibet blev bygget i Lancaster i 1887 og hed dengang „Rylands“. For nogle år siden spillede det hovedrollen i Walt Disneys version af „Treasure Islands“, men i fire år har det ligget upåagtet hen i Scarborough. Filmselskabet „Associated British Pictures“ har imidlertid nu fået øje på det og tildelt det hovedrollen i filmatiseringen af den berømte søroman „Moby Dick“, som skal indspilles i Syd-Irland. Selskabet har købt skibet for 3500 pund sterling og gik straks efter købet i gang med at omdanne „Hispaniola“ til hvalfanger-skib af model 1843.

## Afsked på afbetaling

Som bekendt blev drengebørn af Holmens folk i gamle dage indskrevet i marinen som „rugdreng“ fra deres ottende år. Når disse drenge var modne dertil, gennemgik de en uddannelse på Holmen og forpligtede sig til 16 års tjeneste. I 1847 var tjenestetiden dog „kun“ 12 år. Sin afsked kunne man almindeligvis få, hvis man betalte staten den sum tilbage, den havde ofret på ens uddannelse. Kun få havde penge til at betale kontant, men så kunne man klare det ved at afbetale en vis sum pr. måned!

# Danmarks højst tronende fyrmester -

Tekst og Fotos: CARL ØSTEN

Ikke alene med sin højde af 50 m er Skagen fyr let at få øje på, men også fordi det som stående på Jyllands bygnings- og træløse nord-spids troner i ensom majestæt — keglet, slankt og sort-gråt — som bygget af Rendsborg-klinker. (Der er jo den fordel ved dette bygningsmateriale, at det hverken fordrer kalk-hvidtning eller anden påstrykning som så mange andre fyr gør, hvorfor det i vedligeholdelses-omkostninger er billig i drift i denne henseende). Ved dets fod ligger den 2-etagers gule funktionær-bolig, som står i forbindelse med tårnet ved en gang, og det er gennem denne, at tårnets mange besøgende køber sig adgang hertil. Af fyrets hele personel bestående af fyrmester, 1 assistent, 1 fyr-passer og 1 medhjælper er det kun fyrmesteren og fyr-passeren der bor i nævnte bolig. På den udvendige side af tårnet står årstallet for dets fuldførelse: 1858, kronet af Fr. VII's initialer. Tiden for dets bygning var lang, nemlig 6 år. Allerede i 1561 fik Skagen sit første fyr, som sammen med et samtidigt på Anholt var de første her i landet, opførte på foranledning af den søfarts-forstående kong Fr. II. — At Skagens nuværende fyr i sig selv er Danmarks højeste, betyder dog ikke det samme som højeste lampe-højde over hav-niveau, idet Hammeren fyr har en lampe-højde på 91 m, mere end det dobbelte af Skagens, der er på 46 m, og hvilket altså vil sige, at Hammeren fyr står på et meget højt land-punkt.

Ikke mindre end 210 trappe-trin skal man lægge bag sig, før man er kommet op på tårn-omgangen eller observasjons-plattformen, der udad til gærdes af et brysthøjt jern-rækværk. Slidte ses trinene af de mange uden- og indenlandske turister, som gennem tiderne har besteg tårnet for at nyde den vide og storslåede udsigt, ikke mindst ud til „Grenen“'s spids, hvor to have mødes — i en sprøjtende favntags-dyst, når det er storm, hvilket er et betagende og sjældent natur-sceneri for øjet. — Trø nu ikke på den almindelige opfattelse af, at „Grenen“'s denne lange og ind mod land brede spids af sand og uden et eneste græsstrå, lagt til at havet gennem det sidste hundrede år, er vort lands nordligste punkt. For i forhold til dette som findes på 57° 45' bredde, ligger „Grenen“ øst til syd herfor og fyret i mindst sydligere.

Det oppe fra tårnet er „Grenen“ „trukket nærmere“. Ellers er der langt ud til dens yderste spids, der jo venter noget efter vandstanden. I klitterne i det gamle land tæt ud til „Grenen“ ligger den kæmpe-høj-lignende urne, der rummer støvet af havets og sø-lakenes digter, Holger Drachmann. En fornylig opsat søvner omkring den af afhugget tjørn skal forsøge at holde souvenir-jægere ude derfra, der før har haft adgang til at fjerne nogle af mindstens-delene. Fra tårnet

ses endvidere den det tilhørende signal-station, nogle bygnings-rester fra tysker-besættelsens radar-anlæg og en souvenir-kiosk ved hovedvej 10's ende, der slutter helt ude ved Grenen. Mod vest ses Højen fyr og Gamle Skagen, og mod sydvest Skagens industri-by samt mellem denne og fyret dets forgænger, et hvidt, ret smukt arkitektonisk tårn, opført 1747. Men det havde også en hof-bygmester til arkitekt, selveste Thura, blandt hvis mange kendte arbejder især kan nævnes Eremitage Slottet i Dyrehaven og spiret på Vor Frelzers kirke i København. Og i begge have, Kattegat og Skagerak, ses en livlig trafik af øst- eller vestgående dampere samt de mange Skagen-fiskekuttere. Men i dette rundseings-billede savnes det på „Grenen“ liggende store og flotte bade-hotel, af samme navn, der nedbrændte under krigen. — Kigger man ned i fyrmesterens have ved sommertid, forbavses man højlig over, at han kan fremelske så mange farve-stærke blomster af Skagens magre sand-grund.

Fyrmester E. Fiedler-Jensen er vagthavende i tårnet den dag, vi går derop. Han er altså, hvad selve tårn-højden angår, himlen nærmere end sine hjemlige kolleger. Inde i vagtstuen med urværket, der driver den ovenover liggende linse, og hvor der er læ for dagens efterårs-vind, får vi en samtale i gang om hans interessante, fortidige liv på havene. Fiedler-Jensen har været i fyrvæsenets tjeneste siden 1929, og siden 1945 fyrmester ved Skagen fyr. Ind imellem vor konversation besvarer han et eller andet spørgsmål fra de mange forbigående turister, og det endda både på engelsk og fransk, om så skal være.

„Som enhver anden fyrmester begyndte De Deres liv på søen?“

„Ja, i 1912, da jeg som 14-årig var færdig med at gå i skole på Christiansø samt Hjølm, hvor drenge jo ikke kan tænke sig andet end søen som leve-vej. Jeg kom ud med skole-skibet „Georg Stage“ på et 6 måneders togt, der blandt andre steder gik til England. Vi var skam også på Christiansø — min fødeø — hvor



Til venstre fyrmester Fiedler-Jensen og til højre „hans“ høje fyr på Skagen.



jeg blev feteret derved, at jeg blev inviteret af „kommandanten“ til at bo hos ham under besøget. Og hver dag „snajede“ jeg den og gik i parade-tøj, alt til mine kammeraters misundelse. Efter „Georg Stage“ blev jeg forhyret med en norsk bark på langfart, nærmere sagt til USA. I hele 2 år så vi ikke Europa. Så det var jo lidt længe for en ung knægt at være hjemmefra. Da jeg endelig kom hjem, var verdenskrig I lige brudt ud. Så af den grund var det umuligt at få mit ønske opfyldt, nemlig at komme ud med et af de store engelske sejl-skibe. I stedet for blev det med barkentina „Norden“ af Marstal, en gammel Vestindien-farar. Vi afgik med en last træ fra Sverrig til Scarborough, hvortil vi nåede uden uheld. Men da vi skulle afgå derfra, havde tyskerne spærret havne-indløbet med miner, hvorefter de gav sig til at beskyde byen fra deres udenfor liggende krigsskibe. Vi hørte til de fartøjer, der blev ramt, endda i den grad beskadiget, at vi ikke kunne forblive om bord, men måtte bo i land. Endelig efter et par månedes tid var „Norden“ blevet færdig-repareret. Vi blev så slæbt op til Goole for der at indtage en last af kul til Danmark. I Nordsøen var det dårligt vejr. En storm rasede fra nord-øst, så kraftig, at den flængede sejlene, der røg over bord, ligesom den borttog skanseklædningen. Samtidig blev skibet læk, og trods det, at vi pumpede uafbrudt i 2 døgn, kunde vi alligevel ikke holde det læns.

Og da søen også havde skyllet vore 2 redningsbåde, de eneste, med sig, så alt ud til, at vi var fortabte. Vi havde såmænd allerede bedt vort „Fader vor“. Men så ved dagry efter et par skrækelige døgn forløb, og stormen var stilnet noget af, blev vort nød-flag observeret af en engelsk torpedo-jager, som kom os til undsætning og slæbte os ind til Leith. Da var der kun et par dage til jul, som vi havde regnet med at kunne fejre hjemme. På grund af at dokkerne, der var helt optaget af torpedo-både og -jagere, der skulle have deres skader udbedret efter kamp, gik der et stykke tid, før vi kunne komme til. I alt lå vi vel en månedes tid i Leith, inden „Norden“ efter fuldendt reparation var klar til at afgå. Vort bestemmelses-sted var Kerteminde, og her mønstrede hele besætningen, kaptajn og styrmand inklusive, hurtigst muligt af, eftersom barkentina, der var meget gammel, stadig ikke var helt tæt, og derfor ville kræve uafbrudt pumpe-arbejde. Vi skulle ikke ud med den „plimsoller“ igen.“

„Så fortsatte De om bord i et andet skib?“

„Da jeg endnu ikke rigtig kunne tænke mig at sejle med dampere, tog jeg med et sejl-skib igen, „Kiana“, en anden barkentine, men også med hjemsted i Marstal. I februar 1915 afgik vi fra Falkenberg med en last træ til Ayr i England, dog efter at have ventet en tid med at afgå, fordi tyskerne havde erklæret den uindskrænkede ubåds-krig, hvilket betød, at også de neutrale nationers skibe nu kom i fare. Nogle af besætningen på „Kiana“ afmønstrede af denne grund, men vi fik da andre i stedet. Da vi var kommet op under kysten af Skotland — vi gik så langt nordpå som muligt

for at undgå de tyske u-både — blev vi prajet af en engelsk torpedo-båd for i lighed med andre handelsfartøjer at blive indbragt for visitation. Havnen blev Kirkwall, men da vore papirer var i orden, varede det ikke længe, før vi fik lov til at fortsætte rejsen til Ayr. I godt 2 år sejlede jeg med „Kiana“, der i somrene fragtede træ fra Canada til England og i vintrene Antracit-kul fra England til Frankrig, hvorfra vi gik til Lissabon for at tage salt med tilbage. I juni måned vendte jeg så hjem til Danmark for at læse til styrmand og skibsfører på Svendborg Navigationsskole.

„Mærkede De slet ikke spor til de mange krigshændelser?“

„Det kan jeg ikke komme udenom. Så at sige havde vi næsten altid tyske u-både på siden af os på hver rejse i de europæiske farvande og altid med efterfølgende bording af os. Vi var imidlertid heldige, meget heldige endda, eftersom vi undgik både torpedering og sænkning, ja, forsåvidt også mine-sprængning. At vi ikke blev sænket af tyskerne, var sikkert af den årsag, at de altid fik megen og god proviant fra „Kiana“. For næppe var de kommet om bord hos os, før skipper spurgte dem, om de ikke manglede proviant, hvad de jo altid gjorde under sådanne forhold. Det er endda jo håndt mere end een gang, at u-båden, der kom hen til os, lige havde forladt et skib efter at have sænket det. Og det var ikke få af sådanne endnu flydende skibe, vi passerede. Så vi sejlede jo faktisk under een konstant fare. — I slutningen af maj 1917 gik „Kiana“ hjem til Danmark. Da vi nærmede os Skagerak, hørte vi stærk kanon-torden, som hidhørte fra det berømte „Jyllands-slag“, kampen mellem så at sige hele den engelske og tyske flåde den 31. maj, hidtil verdenshistoriens største. Så vi ikke selve slaget, da kunne vi ikke undgå at se dets grufulde følger, de mange omkomne marinere, der flød i vandet omkring os, et syn, jeg helst forsøger at glemme og nødigt taler om. Men De spurgte! Desværre kunne vi som sejl-skib ikke gøre noget.“

„Efter overstået eksamen i Svendborg?“

„Så tog jeg ud som styrmand med skonnerten „Emanuel“ af Svendborg. Med den var jeg kun kort tid, for efterhånden syntes jeg, at jeg havde fået nok af sejl-skibe. Kom så ind i ØK på en 3-årig kontrakt om sejlads i øst-Asien. Jeg gjorde rejsen derud med kompagniets nybygning, „Banka“, der skulle gå i fart med teak-træ på ruten Bangkok-Bombay, den rute, som var H. N. Andersens første. Efter at være kommet gennem den obligate advancements-rang fra III til I styrmand, blev jeg uheldigvis lige før min kontrakts udløb angrebet af malaria. I 2 måneder lå jeg på hospital i Bombay og Bangkok, hvorefter jeg følgende lægernes råd om klima-ændring rejste tilbage til Danmark. Det blev med „Fionia“, der på det tidspunkt var kompagniets flag-skib. Da jeg ikke kunne sejle for ØK mere, måtte jeg finde mig et andet job. Det blev som styrmand i Store Nordiske Telegraf-selskabs kabel-damper „Edouard Suenson“. I de 7 år, jeg var med den, havde jeg en ret rar tilværelse, nemlig 8 måneder i havn og

kun 4 til søs. I 1929, den 1. november, fik jeg så efter ansøgning ansættelse i fyrvæsnets tjeneste.“

„Deres ophold derovre i Øst-Asien forblev vel ikke helt uden interessante oplevelser?“

„Ja, der var jo navnlig en tiger-jagt. Ellers interesserede jeg mig vældigt for de indfødtes kultur og skikke, som ikke er så let at trænge til bunds i. Hele livet i både Siam og Indien er jo omgivet af en vis mystik, der kun kan pirre ens nysgerrighed. Materielt set var vi på „den grønne gren“, eftersom vi i land levede en slags „high-life“, blandt andet derved, at hver officer havde opvartning af sin kineser-boy. Om bord bestod den menige besætning også af kinesere, som der aldrig var noget kludder med, arbejds-villige, pligt-opfyldende og høflige, som hver mand var. Til vore særlige fornøjelser i land hørte ridning på elefanter samt jagt på tigere. En af disse jagter, foruden som altid at være en spændende begivenhed i sig selv, foretog ikke uden en vis nervepirrende dramatik. Vi, en 6-7 mand bestående af kompagniets plantere og så mig selv lå som sædvanlig en nat og sov i vore telte, 2 mand i hvert, medens en indfødt vagts-mand udenfor passede bålet, der skulle holde de vilde dyr på afstand. Så sker der det, at den mand, der var ene mand i sit telt, pludselig vågner ved, at hans jagt-hund, som også var derinde, hyler forfærdeligt op, og i samme nu får han et glimt af en tiger, der springer bort med hunden. Der blev selvfølgelig stort postyr i hele lejren, men der var jo ikke noget at gøre, da det i den mørke nat ville være for farligt at opspore tigreren, som sandsynligvis også var kommet langt væk. Når den havde været så dristig, skyldtes det, at vagtsmanden var faldet i søvn og derved ikke havde holdt bålet vedlige. Til alt held var det ikke manden, den havde angrebet. Han lå i sin „stretcher“ (en slags bære), hvorimod hunden lå på jorden og nærmere telt-indgangen. Planteren fik efter denne uhyggelige oplevelse et nerve-sammenbrud med det resultat, at han måtte vende hjem til Danmark. — Alt i alt betragter jeg ellers mit ophold derude i Østen som den herligste tid i mit liv!“

„Fyrmester-livet her på Skagen har vel også haft sine særlige oplevelser?“

„Ikke mange. I 1946 fandt her en mærkelig grundstødning sted. Det var en stille, klar juli-morgen, hvor jeg, der havde vagt på signalstationen, til min forbauselse ser, at en øst-gående amerikansk liberty-båd på 10.000 tons styrer lige ind på „Grenen“. Kort forinden havde jeg kaldt ham for at få hans navn, hvor han da anmodede om at få lods-hjælp. Straks telegraferer jeg til ham bogstavet U, der betyder: „Stævner mod fare“, men han reagerer ikke herpå. Så morser jeg pr. lys-signal: „Drej hårdt bagbord“, men det hjalp heller ikke. 5 minutter efter stod han hårdt på Skagen rev. Og så var jeg ikke længe om at få givet Svitzer besked herom. Det gav mig en indtægt og ham en stor udgift. Det kan nok være, at skagboerne strømmede herud til det særsyn, som en sådan kolos så nær land var. — Engang i 1933 — jeg var dengang assistent heroppe — blev vore observationer af de forbipasserende skibe i et

tilfælde en bevis-fordel for en af parterne i en påsejlings-sag. Det var en 4/m bark „C. B. Peterssen“ af Göteborg, som, da den rundede Skagen ved natte-tid, blev påsejlet af en engelsk damper, hvis fører hævdede, at barkens lanterner ikke var tændte. Det kunne jeg modbevise ud fra mine iagttagelser. Nævnte bark var ret uheldig. Først hayde den ved sin ankring op herude i Aalbæk-bugten beskadigeet det undersøiske telegraf-kabel, og dernæst, da den ved min mellemkomst skal bugseres herfra og hen til en bedre anker-plads, bliver den påsejlet. Da den så efter fuldført reparation i Göteborg går ud på en ny rejse, lider den under uvejr så stort et havari, i Biscayen, at den må gå ind til Lissabon for reparation, hvorefter den på sin videre rejse forliser med mand og mus.

Udover disse maritime hændelser var det en oplevelse, hver gang vi havde besøg af kong Christian og dronning Alexandrine, når majestæterne boede på Klitgaarden. Det var navnlig, selvom de flere gange har været oppe i tårnet, signalstationen, som fik æren af deres besøg. Når et skib, der særligt havde deres interesse, for eksempel et af vore orlogs-fartøjer, om bord i hvilke enten var kronprinsen eller prins Knud, var i nærheden af Skagen, skulle vi ringe ud til Klitgaarden herom, for at majestæterne kunne nå at få det at se eller sætte sig i forbindelse med det. — Kong Christians første besøg her efter krigen var i 1946. Til ære herfor havde jeg ladet hejse signalstationens 3 rækker flag, hvoraf den enes flag i signal-kode dannede ordet „velkommen“. Medens dronningen kom op til os, måtte kongen på grund af sin sygdom forblive i automobilen. Jeg blev så kaldt ned dertil, fordi kongen ville hilse på mig, og bevæget sagde han til mig: „Jeg kan jo desværre ikke som førhen gå op til stationen, men De skal have tak, fordi De har pyntet så pænt for mig.“ Det blev kongens sidste besøg på Skagen, som han jo holdt af, inden sin død. Herefter besøgte dronningen med sin kendte trofasthed os hver gang, hun var på Skagen. Hun var altid interesseret i at kigge i den store prisme-kikkert. Desværre er også hun borte. Min kone og jeg har dog et smukt, synligt minde om hende, en dug, på hvilken hun har skrevet sit navn, tilligemed at hendes søster, eks-kronprinsesse Cecilie, prins Knud og prinsesse Caroline Mathilde også skrev deres derpå. Sidste gang, vi så dronningen, var under den store „main-brace“-øvelse i september 1952, da hun ledsaget af prins Knud var her for på nært hold at følge gangen deri. Dens øverste ledelse havde nemlig hovedkvarter i min dagligstue.“

„Hvor stor en radius har fyrets lys-styrke?“

„Dets 600.000 Hefner-lys kan i sigtbart vejr ses af skibene i en afstand af 21 sømil, da denne afstand er den samme som horisontal-grænsen. Men er man på et højt punkt udenfor denne, kan det ses meget længere, for eksempel fra et højt punkt „Blåkulla“ i nærheden af Göteborg, der ligger i en afstand af 135 km herfra. Engang blev vi ringet op kl. 2 om natten fra „Kronprins Olav“ (Rutebåden mellem Oslo og København), fordi man om bord i en afstand af 60 sømil fra os

kunne se vore blink — der består af et lyn hvert 4. sekund. Dette fænomen havde sin naturlige forklaring deri, at der skete en brydning af disse i atmosfæren. — Det er foresten ikke længere siden end 1948, at elektricitet afløste petroleums-glødelamper som lys-kilde.“

„Hvorfor ligger signalstationen adskilt fra fyret?“

„Fordi man fra den, der ligger den nordlige kyst nærmere end fyret, har lettere ved at aflæse skibenes flag-signaler. Der er selvfølgelig vagt på stationen døgnet rundt. Den skal iøvrigt nedlægges, og måske også fyrmester-stillingen.“

„Hvad behager? Med hvilken begrundelse for hver?“

„Den seneste tids tekniske udvikling. Skibene er i den grad blevet forsynet med enten radio-telefon eller -telegraf, at stationen nu kun modtager ca. 10 signal-telegrammer pr. måned imod ca. 700 for sidste verdenskrig. Hvad fyret angår, da er det blevet så meget automatiseret, at konstant vagt ikke længere er nødvendig,

**A/S J. FREYTAG, Sejlmager**

**53 Nyhavn 53 - Tlf. Palæ 3943**

## Svitzer nu også på Grønland

I begyndelsen af juni kunne Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise præsentere sit bjergnings-skib „Sigyn“ i helt ny skikkelse. Skibet, der er bygget som dampskib i Motala i 1916, har fået forlænget skroget med seks meter hos Nordhavns Værftet. Svitzers egne værksteder har udført den nye aluminiums-overbygning samt alle maskin- og andre installationer. Der er bl. a. blevet foretaget en hensigtsmæssig og meget smuk ombygning af lukaf'er og messer. Med henblik på eventuel senere stationering i Middelhavet eller Rødehavet er apteringen indrettet for ialt 19 mand. Apteringsarbejdet er udført af Fa. N. P. Nielsen & Søn.

Ved ombygningen har „Sigyn“ fået installeret to enkeltvirkende, 4-takts, 6-cylindrede Ruston & Hornsby dieselmotorer, der tilsammen yder ca. 1000 hestekræfter og giver skibet en fart af 12 knob. Også til drift af hjælpemaskineriet er der blevet indbygget dieselmotorer, tre ialt og af samme mærke som hovedmotorerne. De mest moderne navigationsmidler er blevet in-

**A/S MONTANA**

Telefon 9246

**Kul, Koks, Cinders**

hvorfor der heller ikke bliver brug for hele det personale, som er her nu. Antagelig vil fyrmester-stillingen her, ja, vel også ved flere fyr, blive nedlagt.“

„Er De efter de mange års ophold her på Skagen bleven så megen Skagen-entusiast, at De vil forblive her i Deres otium?“

„Det tror jeg ikke. Jeg har efterhånden fået vind og sand nok. Derimod tænker jeg stærkt på den idylliske Mariager med sine blide fjord-omgivelser. Ellers skulle stedet for mig være Ceylon, der for mig blev paradiset her på jorden, hvor jeg ville bo oppe i bjergene, i Candy, også kaldet „paradisets have“!“



stalleret: Radiopejler og radioanlæg for såvel telefoni som telegrafi, leveret af M. P. Pedersen. Decca Marine Radar er leveret af A/S Decca Navigator. Hughes ekkolod leveret af A/S Dansk Radio. Clear view screen leveret af Disa.

Straks efter forevisningen afgik „Sigyn“ til sin nye station i Færingehavn på Grønland, hvor det skal arbejde indtil efteråret. På turen op havde skibet gamle „Godthåb“ på slæb til Thorshavn.

# Danmarks handelsflåde

Dansk Dampskibsrederiforening har med højesteretssagfører J. E. Gelting som dirigent afholdt sin ordentlige generalforsamling.

I sin beretning om det forløbne år udtalte formanden, direktør L. O. Normann, bl. a. følgende:

Rederiforeningen vil om kort tid udsende skibsfartsberetningen for 1953 med en udførlig redegørelse for dansk skibsfarts vilkår og virke i dette år, og jeg skal derfor ved denne lejlighed indskrænke mig til at op-ridse visse karakteriserende hovedtræk i udviklingen siden sidste års generalforsamling samt fremhæve nogle af de spørgsmål for skibsfarten, der i dag har særlig aktualitet.

Som det blev nævnt ved aflæggelsen af beretningen i fjor, lå fragterne allerede da væsentligt under, hvad tilfældet havde været ved begyndelsen af 1952, og nedgangen er siden blevet fortsat. Medens perioden 1945-1952 kendetegnes ved en stadig stigning i landets fragt-indtægter, viser det nu forløbne år en ikke uvæsentlig tilbagegang i den samlede bruttoopsejling og dette til trods for, at stigningen i handelsflådens tonnage har været den største i noget efterkrigsår. Oplægningerne, som vi bortset fra korte perioder har været forskånet for siden kriseårene i 1930'erne, har på intet tidspunkt i 1953 været under 50.000 tdw og har ved begyndelsen af indeværende måned sat ny rekord med henved 100.000 tdw.

Hovedgrunden til denne ugunstige udvikling må søges i det misforhold, der efterhånden er opstået mellem de vigende indtjeningsmuligheder og det stadigt stigende omkostningsniveau, som dansk skibsfart må arbejde under.

Ser vi på indtjeningsmulighederne, er forholdet, at verdenshandelen, der danner grundlaget for de internationale søtransporter, i det forløbne år har været præget af stagnation. Køberne har været tilbageholdende i forventning om prisfald, og der er utvivlsomt blevet tæret en del på de store beredskabslagre, der blev opbygget i de foregående år under indflydelse af krigsfrygten. Samtidig har der fundet en væsentlig forøgelse sted i verdenstonnagens størrelse og effektivitet. Der regnes at være tilgæet verdenshandelsflåden nybyggede skibe på tilsammen 4,8 mill. brt, medens afgangene ved forlis og ophugning af ældre skibe kun har været ca. 1,5 mill. brt, således at nettotilvæksten har udgjort ca. 3,3 mill. brt. Særlig Japans og Tysklands handelsflåder er under meget hurtig ekspansion, hvilket forøvrigt var, hvad man måtte forvente. Samtidig er der dukket et antal nye søfartsnationer op, der i løbet af forbløfende kort tid har forstået at skabe sig en betydelig handelsflåde. For nogle af disse landes vedkommende er der ikke tale om national skibsfart i egentlig forstand, men deres lave omkostningsniveau, herunder ikke mindst den minimale beskatning, har tiltrukket udenlandsk kapital og medført, at en række skibe er blevet indregistreret un-

der de pågældende landes flag. Dette gælder navnlig lande som Panama, Liberia og Honduras. Panamas handelsflåde er siden 1939 femdoblet, og Liberia, der indtil for få år siden kun havde et par småskibe, har i dag en tonnage, der er lige så stor som Danmarks. For en række af andre lande har tildels nationale ambitioner været bestemmende for anskaffelsen af en handelsflåde. Dette gælder bl. a. en række af de sydamerikanske og asiatiske stater. Desværre søges denne opbygning af national skibsfart støttet ved en udpræget protektionisme, der giver sig udslag i flagdiskrimination.

Under disse forhold kan det ikke overraske, at konkurrencen om lasterne på verdensfragtmarkedet er blevet stærkt skærpet, og fragtraterne har da også gennem hele det forløbne år ligget på et meget lavt niveau. Til illustration heraf kan nævnes, at det britiske månedlige fragtrateindeks for 1953 viser et gennemsnit på 77,5 mod for 1952: 100, og for 1951: 157,1.

På baggrund af de skærpede konkurrencevilkår og formindskede indtjeningsmuligheder må det være indlysende, at man indenfor det danske rederierhverv med stor bekymring ser på den fortsatte vækst, der finder sted med hensyn til udgifterne til skibenes drift og vedligeholdelse. Det var uundgåeligt, at dette spørgsmål kom stærkt i forgrunden under de i begyndelsen af indeværende år førte overenskomstforhandlinger. Fra rederiernes side mente man med fuld føje at kunne henvise til, at der under forhandlingerne i begyndelsen af 1952 blev givet mandskabsorganisationerne meget betydelige lønmæssige forbedringer og andre kostbare indrømmelser under hensyn til de relativt gunstige indtjeningsmuligheder, der havde præget året 1951, og man havde derfor ventet, at der under de nuværende forhold ville blive vist resignation med hensyn til yderligere krav. Vi kender alle resultatet af forhandlingerne om de nye overenskomster, og det er utvivlsomt, at den stedfundne stigning i lønniveauet vil bidrage til at forøge dansk skibsfarts vanskeligheder fremover. Udover den direkte stigning i hyrekontoen vil den generelle stigning i alle lønninger på en lang række områder virke ind på skibsfartens driftsbudget. Dette gælder således bl. a. med hensyn til de danske værftspriser på nybygninger og reparationer, losse- og lasteudgifter i danske havne, anskaffelsen af fornødenheder af alle arter m. m. Det er blevet gentaget igen og igen, at for eksporterhvervene, hvortil skibsfarten hører, består der ingen mulighed for at lægge stigningen i omkostningerne over på aftagerne og forbrugerne, og dansk skibsfart vil derfor med sit i forvejen høje omkostningsniveau nu blive yderligere svækket i sine muligheder for at hævde sig på verdensmarkedet, hvor der kun spørges efter det billigste tilbud, uanset fra hvilken side det fremsættes.

Med de voksende driftsudgifter, både om bord og i land, og med et fragtmarked som det nuværende er

dansk skibsfarts indtjeningsmuligheder stærkt begrænsede. Når det har været muligt i årene efter krigen at udbygge og forny flåden, er det takket være de da herskende mere moderate prisniveau og en række af gode år. Vi må se i øjnene, at en del af de skibe, der i de forløbne år har været med til at indsejle gode fragter, er blevet urentable under dansk flag, og det må stå enhver klart, at det i øjeblikket rådende marked i det store og hele ikke levner mulighed for forrentning og afskrivning på nye skibe anskaffet til dagens priser. Når skibsfarten skal komme igennem nedgangstiderne, må det være på grundlag af de i tide foretagne store afskrivninger og den systematiske foretagne konsolidering, der har fundet sted.

Det må håbes, at de ansvarlige myndigheder ved udformningen af den økonomiske politik, herunder ikke mindst skattepolitikken, vil have for øje, at en fortsat fornyelse og modernisering af handelsflådens tonnage, når dette er økonomisk muligt for rederierne, er en af de vigtigste forudsætninger for opretholdelsen af handelsflådens indsejling og konkurrenceevne på det internationale marked og samtidig en forudsætning for, at skibsfarten stadig kan forblive en betydelig beskæftigelsesfaktor indenfor dansk samfundsøkonomi. I denne forbindelse finder jeg grund til at fremhæve, at det af finansministeren i folketinget den 11. maj fremsatte skattelovsforslags afsnit om skat af kapitalvinding ved salg af skibe ville få meget skadelige følger for dansk skibsfart og dennes eksistensmuligheder. Rederibedrif-

## Sparekassen for Kjøbenhavn og Omegn Forvaltningsafdelingen

Administration af båndlagte kapitaler,

løgatmidler, pensionsfonds o. l.

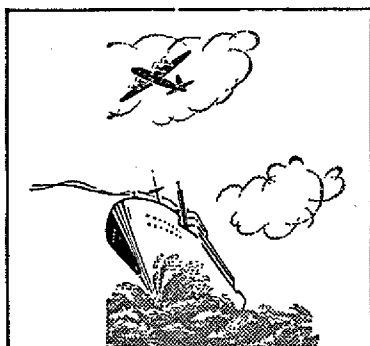
Opbevaring af værdipapirer i åbent depot.

**Hovedkontoret, Niels Hemmingsensgade 24**  
Telefon Central 1542

ten må ses som kontinuerlig, og det er en bydende nødvendighed for overhovedet at kunne forny og udvide flåden, ubeskåret at kunne opnå den højest mulige salgsværdi for brugte skibe; hemmes den i dette eller vil staten som parthaver deltage i et problematisk provenu, ødelægges muligheden for til stadighed at kunne forny den danske handelsflåde. Der må derfor på det alvorligste tages afstand fra en sådan kortsynet skattepolitik.

Udenfor landets grænser giver den stadig tiltagende flagdiskrimination sig udslag i, at en lang række lande ved protektionistiske foranstaltninger søger at støtte deres nationale skibsfart, særligt igennem de såkaldte 50 % fragtklausuler, der som en ny praksis i løbet af de seneste år er blevet inkluderet i handelsaftalerne med andre lande, hvorved det stipuleres, at transporten af varerne skal deles imellem det købende og det sælgende lands flag. De mange internationale bestræbelser, der er gjort for at bremse denne flagdiskrimination, har hidtil kun båret ringe frugt, og i de sydamerikanske og asiatiske lande henvises ofte til, at Amerika igennem de til hjælpeprogrammerne knyttede 50 % regler er gået i spidsen på dette område. Den i juli 1953 af præsident Eisenhower nedsatte Randall-kommission, der fik til opgave at undersøge og fremkomme med en indstilling angående de fremtidige retningslinier for USAs økonomiske politik overfor udlandet, har da også i sin betænkning, der blev offentliggjort i marts måned i år, fremsat en lang række rekommandationer med hensyn til en liberalisering af denne politik, og fra skibsfartens side har man med interesse bemærket, at en anbefaling netop går ud på, at 50 % fragtklausulerne burde opheves. Beklageligvis nok har forskellige kredse i Amerika, derunder særlig den amerikanske skibsfart, vendt sig skarpt imod Randall-kommissionens rekommandationer, og det er i øjeblikket tvivlsomt, hvorvidt kommissionens forslag vil blive fulgt. Uden støtte fra USA som verdens førende økonomiske og politiske stormagt må det indrømmes, at udsigterne til i nær fremtid at komme flagdiskriminationen til livs er ringe.

For godt og gavnligt samarbejde med centraladministrationens embedsmænd, med landets andre erhvervsorganisationer og med rederorganisationerne særlig i Norden, vil jeg til slut gerne have lov til at udtale min og Dansk Dampskibsrederiforenings tak.



*rejs  
uden  
ubehag...*

*med*

**NEPTUSAN**



Rør à 10 tabletter kr. 2,70

Fås på apotekerne uden recept

**A/S ALFRED BENZON**

# Alt om nordens skibsbygning og skibsfart

Så er det femte af „Vikingen“s årshæfter udkomet. Hæftet, der er på over 100 sider, indeholder en mængde interessant stof om skibsbygning og skibsfart i hele verden og i særdeleshed i Skandinavien.

Ligesom de forrige år bringer årshæftet fotografier, tegninger og tekniske data vedrørende alle nye danske skibe og alle skibe, der er leveret fra Danmarks skibsværfter i 1953.

Hæftet indledes med en artikel fra Dansk Dampskibsrederiforening om Danmarks handelsflåde med interessante tabeller.

Vekselstrømmen er ved at vinde indpas om bord i skibene, og i en meget instruktiv og fyldig artikel med mange illustrationer fortæller ingeniør H. Arnemo fra det store svenske verdensfirma ASEA om „Vekselstrøms-elektrificering af hjælpekraften om bord i tankskibe“.

Direktør H. P. Christensen skriver om dansk skibsbygning i 1953. Direktør Gösta Kaudern og direktør, dr. C. N. R. Aamundsen fortæller om sidste års svenske og norske skibsbygning. Flere svenske skibsværfter har sat personlige rekorder i 1953, og de norske værfter er blevet en faktor, de store skibsbygningslande må regne med. De norske værfter leverede i 1953 en større samlet tonnage end de danske!

Det højaktuelle emne „turbotrykladere“ behandles af civilingeniør K. Heimann fra Nordisk Brown Boveri.

Der bringes også artikler om, hvem der bygger og ordrer de vældige tankskibe, og om verdensskibsbygningen i det hele taget.

Også i år er hæftet spækket med store, aktuelle billeder og tegninger vedrørende skibsbygning og søfart. Flere af billederne er trykt i farver. Af hensyn til årshæftets mange udenlandske læsere er en del af stoffet ligesom de tidligere år trykt på engelsk.

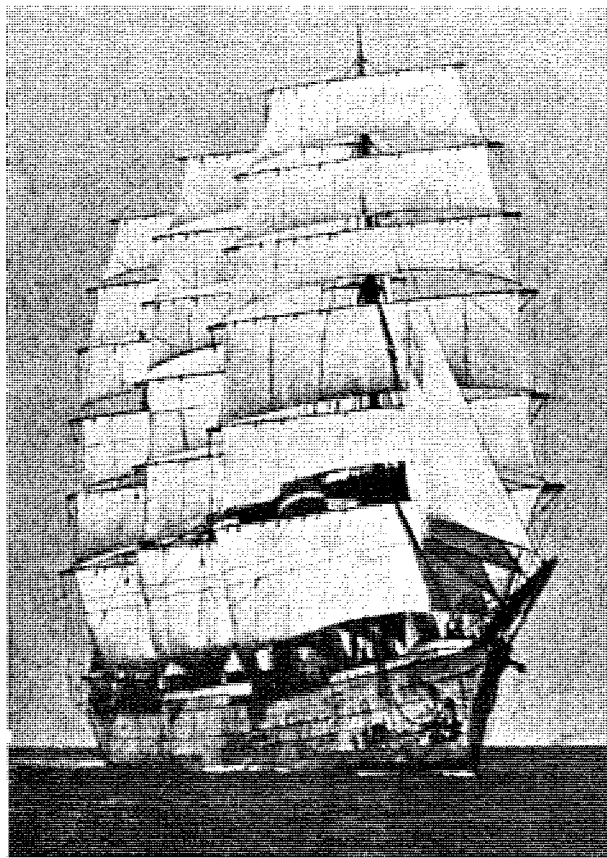
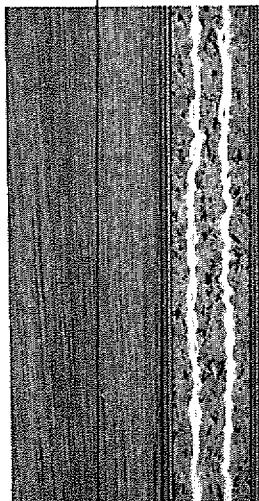
Prisen for det store, smukke hefte er i år kr. 4. Da der vil blive rift om oplaget, tilrådes det vore læsere at sikre sig et eksemplar af hæftet snarest muligt. Hæftet kan købes hos Deres bog- eller bladhandler eller direkte hos „Vikingen“s Forlag.

Redaktionen.

## NOVOPAN "B"-SKOD...

er godkendt af skibsfartsmyndighederne i Danmark, Norge, Sverige, Island, Holland, Belgien, Frankrig og Italien.

NOVOPAN "B"-skods fremragende brandhæmmende egenskaber i forbindelse med skoddets rimelige pris og monteringslethed har medført en stigende anvendelse til aptering i en lang række danske og udenlandske skibe.



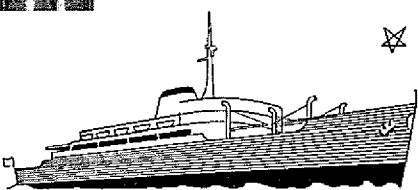
### Kender De det?

Så kalder vi igen på sejskibs-eksperterne og spørger, om de kan genkende dette skib. Redaktionen hører meget gerne fra læserne og udsætter som sædvanlig en præmie på tre bøger, om hvilken der vil blive trukket lod blandt indsenderne af de rigtige svar. Løsningen må være indsendt inden den 20. juli.

#### BASSE & CO.

D/S Hotland A/S - D/S Pacific A/S  
A. H. Basse Rederi A/S  
Rederiet Bien A/S

Amaliegade 33, København  
Telef. Minerva 3232  
Telegramadresser:  
Damphotland, Steam Pacific  
Fjernskriver: no. 2250



NOVOPAN TRÆINDUSTRI A/S, PINDSTRUP

## Om raketapparatets opfinder

Vi har modtaget:

I tilslutning til hr. Finn Zinklars artikel om Henry Trengrouse og raketapparatet i Deres ærede blads juni nummer, kan jeg meddele følgende:

Ved giftermål har jeg været nær tilknyttet familien Trengrouse, idet min tidligere hustru var en niece til den nulevende, direkte efterkommer af Henry Trengrouse — nemlig Arthur Trengrouse, Cobham, Surrey.

Arthur Trengrouses fader var sønnesøn af raketens og redningsstolens opfinder. Han flyttede i sidste halvdel af forrige århundrede fra Cornwall til London, hvor han var medstifter af det store kødimportfirma „Trengrouse & Nathan“, hvis hovedkontor er beliggende på Hay's Wharf, i nærheden af, hvor de danske eksportbåde dokker i Pool of London.

Mr. Arthur Trengrouse, som nu er over 75 år gammel og som indtil fornylig var seniorchef i firmaet, har ofte vist mig Henry Trengrouses forskellige diplomer og anerkendelser for opfindelsen af redningsstolen — Breeches-Buoy, som den hedder på engelsk, og som direkte oversat vel må kaldes bukseredningskransen, idet personen, der benytter redningsstolen, stikker benene igennem en sejldugspose, som minder om et par bukser: eks. riding-breeches = ridebukser.

# RUSTFRIT STÅL



AKTIESELSKABET  
**ALUMETA**

TREKRONERGADE 92, KØBVN. VALBY, VA 8800

LONDON

**WORLD WIDE BUNKERING SERVICE**

Henry Trengrouse gjorde meget for at udbrede anvendelsen af raketten og redningsstolen, som jo var særlig velegnet ved Cornwalls farlige klippekyster, hvor redningsbåde er til liden nytte, men udover nogle enkelte konstruktioner havde han ikke meget med selve fremstillingen af apparaterne at gøre, hvilket kan tjene som forklaring, men ikke som undskyldning, for, at det danske redningsvæsen ikke kender ham. Hans apparater er blevet efterlignet og naturligvis er der foretaget mindre forandringer af de fabrikanter og håndværkere, som har givet apparaterne deres egne navne — patentlovgivningen stod jo dengang ikke på noget højt stade — men selve princippet i vore moderne apparater er umiskendeligt og stadig Henry Trengrouses, og i England anses han derfor også stadig som redningsraketens og redningsstolens opfinder — og hædres som sådan, hvilket fremgår af „The Records of H.M. Coast-Guards in the Duchy of Cornwall“.

Sluttelig kan jeg oplyse, at „The Admiralty Librarian“, Admiralty Buildings, Parliament St., London W.C.I. sikkert med glæde giver søhistoriske og maritime oplysninger om begivenheder, der har tilknytning til U.K., hvoriblandt Henry Trengrouses „vicissitudes“ ikke er af de mindst interessante.

Med venlig hilsen  
J. C. Krumbach,  
Lancing, Sussex

# Ombord på „Britannia“

Først da „Britannia“ var kommet hjem med den engelske dronning, hendes gemal og deres børn, blev der givet tilladelse til at tage billeder om bord på selve skibet. I det hele taget har dronninge-yachten været omgivet af dyb hemmelighedsfuldhed, dog er det ikke længere nogen hemmelighed, at prisen for „Britannia“ beløb sig til over 2 millioner £.

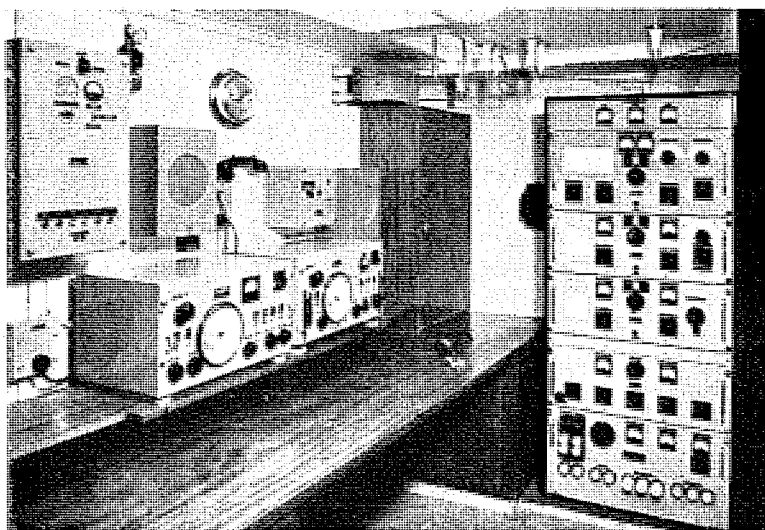
Som bekendt er „Britannia“ bygget på en sådan måde, at det under en krig kan indrettes som hospitalskib. Men det kan man ikke se til daglig. Alt om bord vidner om en fin smag og en fuldendt elegance. Billederne på denne side giver et lille indtryk af, hvor overdådigt skibet er udrustet.

Englænderne elsker jo traditioner, og derfor er det ret naturligt, at det nye dronninge-skib har flere minder om bord om afdøde engelske konger. På det øverste billede ses et meget smukt kompashus. Det stammer fra George III's kongeskib „Royal George“ og er fra 1817. Kompashuset rummer dog i dag et moderne gyrokompas. Skibsklokken er en gave fra Trinity House.

Det nederste billede viser en af de kongelige saloner om bord på „Britannia“. Alle salonerne er smykket med kostbare malerier, hvoraf de fleste er „mariner“. I Hertugen af Edinburghs private salon findes indsat i en niche en model af den fregat, han havde kommandoen over i Middelhavet for nogle år siden.



Radioudstyr til skibe i alle størrelser



INGENIØRFIRMAET

**M. P. PEDERSEN**

LILLE STRANDSTRÆDE 14 . KØBENHAVN . C. 9513

grundlagt 1915

**SIKKERHED TIL SØS**

*Mere end 3000 skibe bruger*

**DECCA RADAR**



*Mere end 2000 skibe bruger*

**DECCA NAVIGATOR**

**DECCA NAVIGATOR AKTIESELSKAB, DANMARK**

KRYSTALGADE 15, KØBENHAVN K

TELEGR.-ADR. DECNAVIGATOR . TLF. BYEN 8310



# Alle tiders største sømandsbedrift

ENDNU i vore dage findes der erfarne søfolk, der sætter sejl over damp, og som for alvor hævder, at et sejlskib, bygget og rigget efter de mest moderne principer, vil kunne fravriste damperen Atlantens blå bånd. Meget blæk har været spildt på striden mellem sejl og damp, og man har ofte villet drage sammenligning mellem de to som mellem hesten og bilen. Dette er fuldstændig fejlagtigt, for det betyder at ville sætte et dyr op mod en maskine. Sejlet og dampmaskinen, motoren etc. er nemlig begge maskiner, og så underligt det lyder, er sejlet en fuldkomnere maskine end de rent mekaniske, idet det nemlig er både bedre egnet til at tilpasse sig forholdene og langt mere pålideligt.

En fuldbefaren sømand, der tillige er skibskonstruktør og teoretiker, forsikrer, at det var højden af masterne, som satte en grænse for sejlskibenes størrelse, hvilket igen begrænsede deres fart og således måtte give efter for dampen. „Men,“ hævder han „i vore dage vil der intet være til hinder for at bygge et sejlskib stort nok til at præstere 30 knob eller mere og derved igen være i stand til at konkurrere med damperen om Atlantens blå bånd.“

Denne gamle og erfarne navigatør støtter sin påstand om sejlets overlegenhed på den kendsgerning, at mennesket i årtusinder har arbejdet med træ og fiber og stadig forbedret det, medens metal-maskinerne endnu knapt har trådt sine børnesko, og han forsikrer, at sejlføring, rigning og især måden at anbringe masten på har undergået en enorm udvikling i de sidste halvhundredre år.

Som et talende bevis på sin påstandes rigtighed henvises til, at Atlanten har været krydset talrige gange af en enlig mand ved roret i en sejlbad, hvorimod det kun er lykkedes en eneste at fuldføre denne farlige og krævende sejlads under damp, nemlig den franske sømand Marin-Marie, som i 1936 krydsede Atlanten i en lille motorbad.

Historien synes at give ret heri, for man kender til en lang række af sejlads i åben bad over verdenshavet, ligefra kaptajn Blighs eventyrlige 4.000 sømil lange sejlads i 1789 efter det ofte skildrede mytteri på „Bounty“, danskeren Alfred Johansens kolossale bedrift med at sejle en 16 fods jolle „Centennial“ fra Amerika til England alene i 1776, og til Alain Gerbaults gentagne solo-verdensomsejlinger. Mange har også hørt om kaptajn Slocums bedrifter med sluppen „Spray“, hvori han foretog flere togter over de syv have alene om bord, men her skal fortælles om nogle sejlads, der ikke er almindelig kendte.

Klipperen „Hornet“ stak ud fra New York i januar 1866 og rundede Kap Horn på vej til Kina. Om morgenen den 2. maj, da skibet befandt sig på 112 grader vestlig længde og 2 grader nordlig bredde, blev der meldt ild i lasten. Kaptajn Josiah Mitchell gjorde straks livbåden og to mindre både klare og purrede

mandskabet ud. „Hornet“ sank kl. 5 om morgenen den 5. maj, men bådene holdt sig endnu i nogen tid nær stedet i det håb, at mandskabet skulle blive observeret af et forbisejlende fartøj og blive undsat. Da der ikke viste sig hverken sejl eller røgsøjle, lod Mitchell bådene binde sammen og satte kursen mod Skilpaddeøerne, der ligger tusind sømil fra det sted, hvor „Hornet“ sank. Styrmanden, som var i en af de mindre både, foreslog Acapulca på Mexicos vestkyst, et sted, der lå i omtrentlig samme afstand som Galapagosøerne, men begge mål blev allerede dagen derpå opgivet af Mitchell, som indså, at den kurs ville føre dem ind i mindst 8 døgn dødvande og derefter stik mod passaten. Af den grund valgte han at styre nord med et par streger mod vest. Men allerede dagen efter rettede han kurs til øst-nord-øst i håb om at nå Clipperton Island, der ligger under 10 grader n. b. og 110 grader v. l.

Bådene medførte proviant for 10 dage, og indtil den 14. maj befandt de sig i dødvande. Det regnede og tordnede næsten uafbrudt, og de havde blot tilbagelagt 400 sømil. Den 19. maj erklærede Mitchell, at livbåden ikke længere kunne have begge de mindre både på slæb, og at en af disse måtte sejle for egen regning. Styrmanden meldte sig så frivilligt, og i hans båd gik otte andre mænd. Ved solnedgang var denne båd ude af sigte. Den 21. maj kom de ind i passaten. Nu og da fangedes en fisk, og en regnbyge gav folkene frisk vandforsyning. Men ellers så det ikke lystigt ud, for det åbne hav lå udstrakt for dem uden tegn til land eller et sejl. Den 24. maj så dagsrationen sådan ud: Fem hermetiske østers pr. mand, tre teskefulde citronsaft, en skefuld vand og en lille beskøjt. Den 30. maj var provianten svundet ind til en dåse østers, 1 kg rosiner, en kande suppe, en kvart skinke og nogle tvebakker. Det skulle slå til for 15 mand under 650 sømils sejlads. Og endda havde man forregnet sig, for det viste sig, at der endnu forestod dem en tur på 2.200 sømil. Det nærmeste land var på det tidspunkt Revil-lagigedo-øerne. Den 3. juni skrev kaptajnen i loggen: „Intet tilbage undtagen en stump skinke og en slurk vand. Men solen skinner, og Gud er god.“

## *En dansk adelsmand ved en åre.*

I livbåden sad en landflygtig dansk adelsmand ved en af årerne. Han arbejdede både for livet og hyren, man kaptajn Mitchell gav ham ord for at være en af de bedste mænd blandt besætningen, een, hvis udholdenhed uden at knurre bidrog til alles endelige frelse.

Den 9. juni var der kun sværen af skinken tilbage samt en smule vand. Og med den forsyning styrede båden mod Hawaii, som lå tusinde kvartmil bort. Om aftenen den 14. juni sås en prægtig regnbue. Kaptajnen hilste synet med et jubelråb og trøstede sine folk. „Hold modet oppe, folkens, for nu må frelsen være nær!“

Den følgende dag øjnede land. Det var Sandwich-øerne, som Hawaii-gruppen kaldtes på de tider. Men netop da var båden ved at kæntrue, og kun ved et mirakel frelstes de skibbrudne. Et par kanaker havde fået øje på båden inde fra land. De svømmede ud, overtog styringen og lodsede fartøjet gennem en smal sejlrende over den på dette sted 35 miles lange brænding. Som ved et tilfælde landede båden på det eneste tilgængelige sted på den del af kysten, idet denne ellers overalt gik ned til havet med stejle fjeldvægge ludende ud over 40 favne vand.

*En landkrabbe præsterer verdens største sømandsbedrift.*

Man siger, at øvelse gør mesteren, men det passer ikke altid, og hvor det gælder om at øve det usædvanlige, for ikke at sige enestående, der betyder hverken praksis eller studium noget, hvor der ikke findes en medfødt evne. Det samme medfødte anlæg, som driver det til at føre penselen med mesterhånd eller behandle klaviaturet med overlegen virtuositet, gælder også for rorpindens vedkommende. Amerikaneren Voss købte en 50 år gammel kano — en udhulet træstamme — af en indianer i Vancouver, fik i tilgift den oprindelige ejermands hjerneskal, overbyggede fartøjet med dæk og riggede en stumpet mast op og foretog så en verdensomsejling med det skrøbelige fartøj, som han havde døbt „Tilikum“ Det var Voss' plan at ville levere et praktisk bevis på sø-ankerets evne til at holde selv det mindste fartøj op mod de største søer, og det lykkes ham, hvor meget så end golde teoretikere ivrede mod drivankerets betydning i hårdt vejr.

Men større end selv kaptajn Slocum og skipper Voss var den liflandske landmand Frederik Rebell. Den bedrift, han øvede, må med en vis ret kaldes den kækkeste sømandsdåd i søfartens historie. Rebell var udvandret til Australien og havde arbejdet sig over som fyrbøder. Det var indtil da hans eneste kendskab til det, man forstår ved sømandsskab. I Australien ernærede han sig skiftevis som landmand og som tømrer, og det kan ikke siges, at han havde stort held med nogen af delene. Rent galt blev det imidlertid, da hans kone løb væk med en flot lokomotivfører, og han selv stod tilbage uden arbejde. Så kom depressionen, og han var en tid henvist til arbejdsløshedsunderstøttelse. Al den modgang betog ham lysten til at forblive i Australien, og da den amerikanske konsul i Sydney nægtede at give ham visum til USA, mente han, at målet var fuldt. For han ville til Amerika med det gode eller det onde, og da han ikke kunne betale siksbilletten eller få visum, foretog han sig noget desperat. For sine sidste sparepenge købte han en lille havnebåd i Sydney og satte sig så hver dag hen på det kommunale bibliotek for at studere navigation. Han tegnede en mængde søkort efter et gammelt atlas i biblioteket, forfærdigede en sextant af en nedstryger, købte en spejder-kikkert og lavede sig et spejl af en rustfri bordkniv, som han sleb til. Som patent-log omdannede han et gammelt vækkeur, og sluttelig anskaffede han sig en

lærebog i navigation for at studere sømandsskab undervejs. Hele udrustningen, provianten iberegnet, stod ham i tyve £, og det mente han at kunne klare sig med et år. Og så stak han i søen.

Da han rundede Tasmanien, begyndte genvordigheden. Først lakkede båden i kølen, så han måtte øse dag og nat og så at sige ikke fik blund i øjnene en hel uge, og neglene på hans fingre og tæer næsten skrællede af. Det fik ham til at springe i søen, dykke ned og trods hajer at få lækken i kølen tætnet, så fartøjet kunne fortsættes. Med den noget grove navigation, han kunne stille op, kom han helt ud af kurs til New Zealand, og den fejlregning drev ham til at studere navigation efter systemet med sextanten. Sluttelig rustede hans instrumenter, hans ur ville ikke gå, og stormene blev stedse voldsommere. I den fortvivlede tilstand fandt han tilbage til bønnen, som han forlængst havde lagt på hylden, og da vinden virkelig løjede af, og hans lille fartøj holdt sig bravt i søen, fik han modet og troen tilbage. I ugevis lå han under det lille lærredsskur, han havde rigget op på dækket, og stirrede efter de øer, der var afmærket på hans søkort. Af og til kastede han anker ved en eller anden venlig ø for at få drikkevand og lidt ny proviant, og således nåede han langt om længe San Pedro lidt syd for Los Angeles. Her skulle man have troet, at han var blevet vel modtaget og hædret for den enestående sømandsbedrift. Men nej — i stedet for virak blev han arresteret, fordi han kun havde et hjemmelavet pas, og sluttelig deporteret til Letland.

Et årstid efter blev han antruffet af den kendte sejl sportsmand Richard Hughes. Den uforknytte Fred Rebell var atter på vej til stillehavet, dennegang i en baltisk fiskerbåd, som han egenhændig havde forsynet med en køl af armeret beton. Rebell — hans navn er jo som et symbol, hvis man staver det uden det dobbelte „l“ — ville ikke mere leve på landjorden. Havet kaldte på ham, og der fandt han sit rette hjem. Og som en anden Alain Gerbault fortsatte han at pløje det for kun at søge havn, når provianten slap op. „Havet,“ erklærede denne evindelig omflakkende søulv, „er det eneste sted på kloden, hvor selv den hæsligste søstads ikke kan skyde en forstad ud. Et skib efterlader sig intet spor. Tusinder af skibsskøle kan pløje vandet uden at berøve havet dets evige uberørthed. Og når lige undtages ørkenen og de polare sneregioner er der næppe en egn på jorden, hvor mennesket ikke har sat sit mærke, hvorimod verdenshavet den dag i dag ligger hen, som om mennesket aldrig var skabt.

*H. Trolle-Steenstrup.*

**A/s Dampskibsselskabet VENDILA**

KØBENHAVN V. · DAGMARHUS  
TELEFONER: C. 2537 - 2538

# „Flyvefisken“

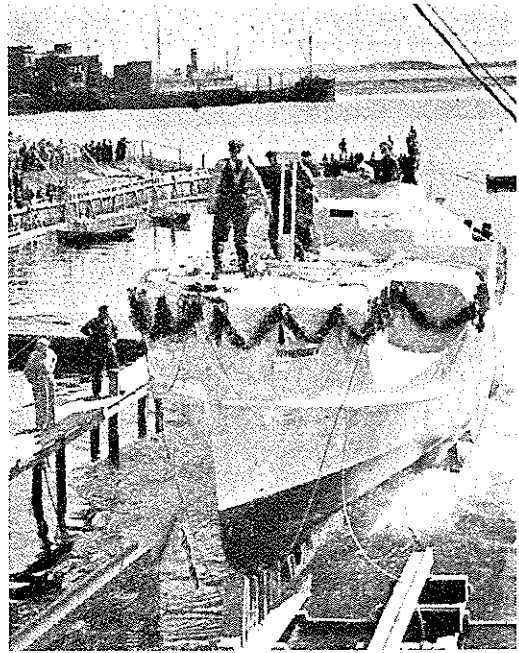
I slutningen af maj søsattes en motortorpedobåd fra Frederikssund Skibsværft. Fartøjet, der fik navnet „Flyvefisken“, er det første af en serie på seks motortorpedebåde, som skal bygges i Danmark. Tre af dem bygges i Frederikssund og tre på Orlogsværftet.

Fartøjerne bygges for amerikanske penge som et led i våbenhjælpen på „off shore“ basis. Endnu ved man ikke, hvilke lande de resterende fem både tilfalder, men naturligvis håber man i det danske søværn at blive tilsmilet af lykken endnu nogle gange. „Flyvefisken“ blev først på søsætningsdagen overdraget den danske marine af den amerikanske ambassadør Coe.

Efterhånden som de tre skrog bliver færdigbyggede i Frederikssund, bugseres de til Orlogsværftet, der tager sig af udrustningen og bl. a. installerer de kraftige diesel-motorer.

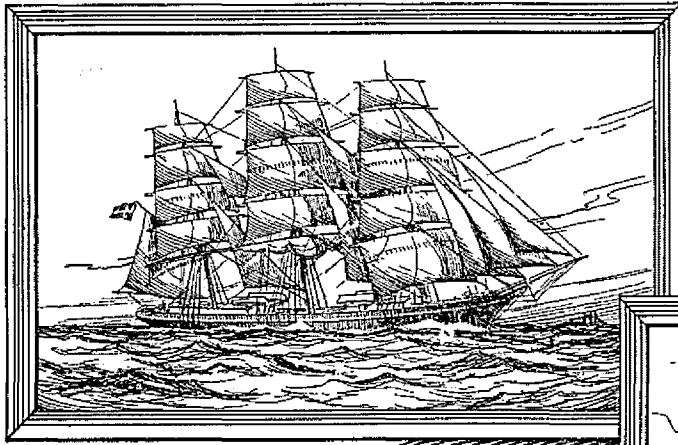
Motortorpedobådene er bygget med de tyske, hvoraf Danmark har ti, som forbillede. Men naturligvis er udstyret ført helt up-to-date, ligesom der er foretaget adskillige andre små ændringer, der skal gøre bådene fuldt tidssvarende.

På det øverste billede ses „Flyvefisken“ glide i van-

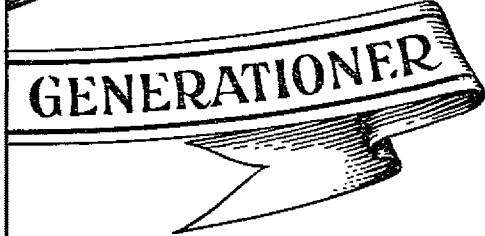
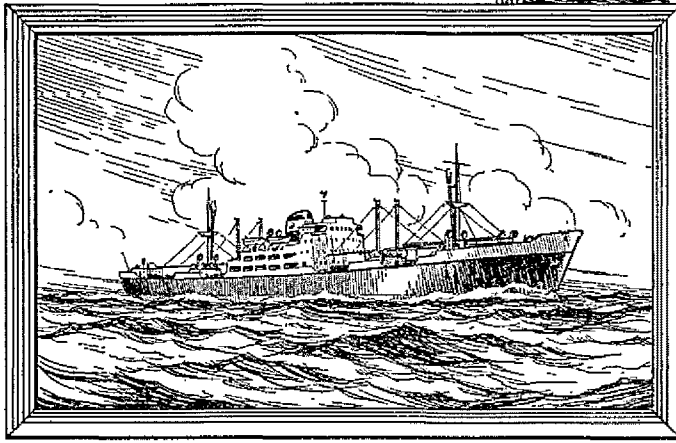
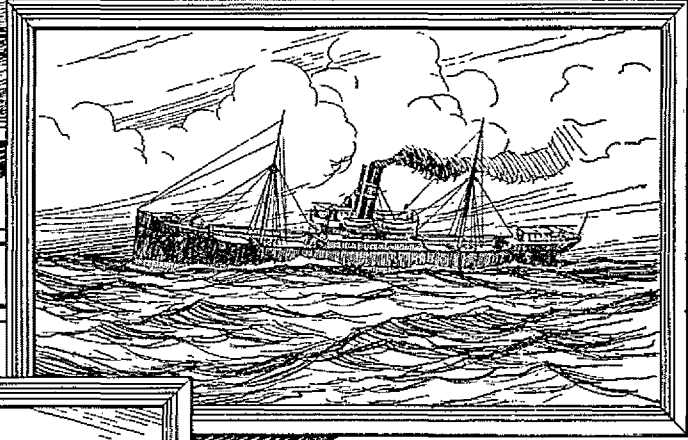
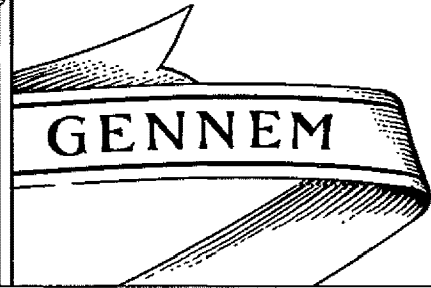


det i det strålende sommervejr. På det nederste billede ses fra venstre kontorchef Lindgreen fra forsvarsministeriet, viceadmiral Vedel, den amerikanske general Thomas C. Dancy, ambassadør Coe, fiskeriminister Chr. Christiansen og direktør H. P. Christensen.





H. 5GH - P.



HAR DE  
OVERALT PAA HAVET  
FAAET

*fra* **JESPER CHRISTENSEN & Co**  
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER



## Dansk opfindelse vil nedsætte antallet af brandkatastrofer til søs

Skibsfartens historie er rig på beretninger om frygtelige skibsbrande. Mange af disse brande har fået lov at udvikle sig til katastrofer, fordi man ikke har opdaget dem i tide. Skønt man på alle mulige måder sikrer skibene mod brandfaren, er den stadig til stede, og derfor har brandalarm-anlæggene deres meget store betydning om bord.

For halvandet års tid siden dukkede et nyt dansk brandalarm-anlæg frem, som har alle chancer for at blive en verdens-artikel. Det drejer sig om „Pyros“-brandalarmen, som allerede i flere tilfælde har vist sin betydning i praksis. Den har så mange fordele, at den er værd at beskrive.

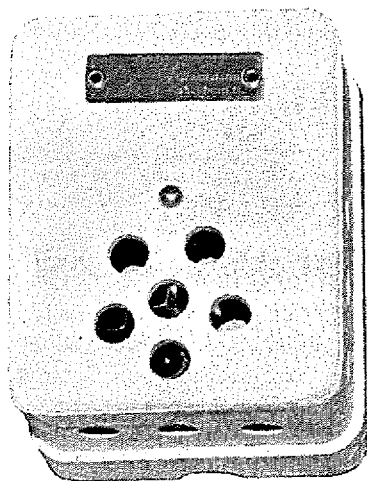
„Pyros“ Brandmelder kan indstilles til enhver varmegrad mellem 30 og 110 grader Celsius og alarmerer, så snart lufttemperaturen når op til den fastsatte varmegrad, eller hvis apparatet opvarmes dertil af strålevarme. Så fintmærkende er anlægget, at det kan virke, bare man holder en brændende cigaret hen under det!

Anlægget er ca.  $\frac{1}{3}$  billigere end andre eksisterende alarm-anlæg. Det kan tåle direkte ild, og da det er fremstillet af rustbestandige dele, er det upåvirkeligt over for fugt. Det er også helt upåvirkeligt af et skibs rystelser i søen og maskinens vibrationer.

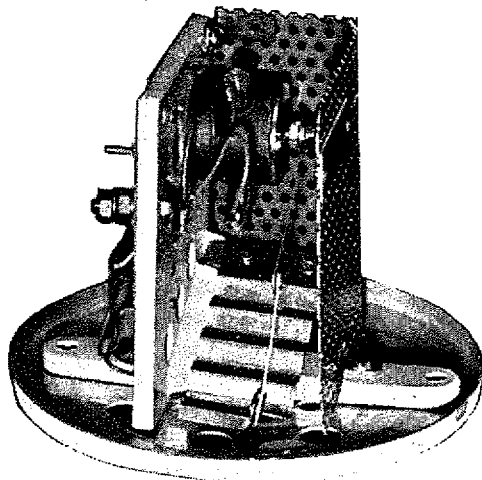
„Pyros“-brandalarmen melder på  $\frac{1}{10}$  af den tid, andre alarmer behøver. Den virker ved varmeudvidelse af en metal-lamel og har ikke smeltesikringer e. l. Man skal derfor ikke foretage udskiftninger af nogen del i anlægget, når det har alarmeret. Når temperaturen igen falder under den fastsatte varmegrad, ophører alarmen. Metal-lamellen får igen sin normale form, og anlægget er atter parat til at alarmerer.

„Pyros“ Brandalarm, der allerede er installeret i flere skibe, består af et antal brandmeldere og et centralapparat eller af enkelte meldere tilsluttet alarmklokke med tørelement. På Ø.K.s „Falstria“ f. eks. er der installeret 30 grupper med 250 meldere.

Centralapparatet anbringes i et opholdsrum eller lignende. Det tilsluttes lysnettet, men har, på grund af sin særlige konstruktion, intet strømforbrug undtagen



Melder til skodanbringelse.



Melder til loftanbringelse.

ved alarmering. Derfor er der ingen daglige omkostninger ved at have dette anlæg installeret. Skulle strømforsyningen af en eller anden grund svigte, er anlægget ikke derfor ude af virksomhed, idet apparatet automatisk skifter over på strømforsyning fra tørelement. Når alt er normalt, viser centralapparatet grønt lys, men når det skifter over til strømforsyning fra elementerne, tændes en rød advarselsslampe.

Brandmeldere anbringes med en indbyrdes afstand, der veksler efter behov og omstændigheder, men den normale afstand er ca. 10 meter i de rum, der skal sikres. Når en brand er brudt ud, sættes brandmeldere i funktion af temperaturstigningen, og alarmsignalet lyder fra centralapparatets sirene eller alarmklokke. Samtidig viser en faldklap på apparatet, fra hvilken gruppe brandmeldere alarmen stammer. Det røde lys vedvarer, indtil det pågældende rum er undersøgt, faren drevet over, og melderer bragt tilbage i normalstilling. Centralapparatet kan tilsluttes een eller flere alarmklokker, anbragt efter behov. Alarmsignalet lyder, så længe overvarmen ved brandmelderen er til stede. Normalt lyder alarmsignalet til at begynde med kun på bro og i samtlige officersmesser og -kamre, men finder man det nødvendigt, kan alarmen bringes til at lyde også hos passagererne, hvilket sker ved manuel indstilling.

„Pyros“ Brandalarm er usædvanlig hårdfør. Da man for ca. 18 måneder siden konstruerede de første anlæg, anbragte man som prøve et på Vedbæk havnefy. Det blev placeret således, at det var udsat for vind, regn og direkte oversprøjtninger fra søen, og sidste vinter var det helt indkapslet i is, ligesom der hængte store istapper ned fra det. Ikke desto mindre er anlægget i dag i stand til at virke ligeså hurtigt og effektivt som dengang, da det blev opsat!

Skulle anlægget trods alt blive beskadiget, f. eks. ved hel eller delvis afbrydelse af kablerne, vil alarmsignalet lyde. Under mindre forhold, hvor kun et lille antal

brandmeldere behøves, bruges ikke centralapparat, men brandmelderne tilsluttes alarmklokke med tør-element.

De enkelte brandmeldere, der er meget smukt udførte, kan anbringes meget diskret i lofter eller skotter og ødelægger ikke en ellers smuk arkitektur. Iøvrigt er det helt upåvirkeligt af støv, spindelvæv o. lign.

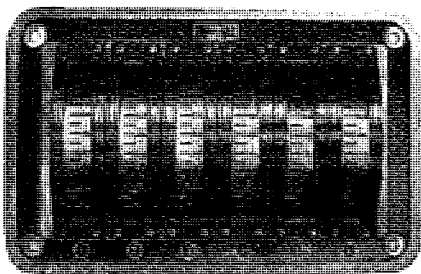
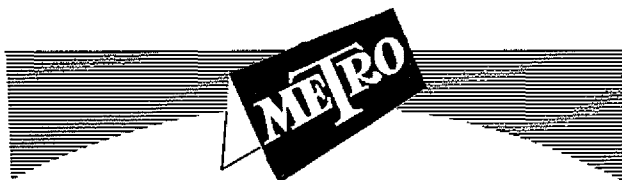
Naturligvis har „Pyros“ Brandalarm også fundet anvendelse mange steder i land, f. eks. på fabrikker, hoteller og herregårde, og i flere tilfælde har den vist sin berettigelse i praksis, nemlig ved at melde brande, som ellers kunne have fået et meget stort omfang. Derfor er eksport af denne danske opfindelse allerede kommet i gang; f. eks. har man sendt anlæg så langt bort som til Singapore. Fornylig havde man en større forsendelse til Ægypten, hvor telegraf- og telefon-væsenet har fået øjnene op for det danske produkts uovertruffenhed. Selvfølgelig eksporterer man også til de nordiske lande, og til de 22 danske vejrstationer på Grønland har man ligeledes leveret anlæg. „Pyros“ Brandalarm virker nemlig lige godt under tropiske og arktiske vejrforhold.

Oprindeligt var „Pyros“-anlægget kun tænkt som anvendeligt til brandalarmering, men da det faktisk kan indstilles til at melde for alle temperaturforandringer, har det fundet mange andre anvendelsesmuligheder. F. eks. kan det bruges alle steder i et skib eller i lokaler på land, hvor man har brug for en bestemt konstant temperatur, og melde for enhver stigning eller ethvert

**Vi holder os til**



**ESBJERG TOV**



**MEKANISKE KVIKSØLVSPROFILTERMOMETRE**

for store og smaa Dieselmotorer

Illustrationen viser et Profiltermometer til smaa Dieselmotorer

★  
Leveres i samme Størrelser  
som Manometre

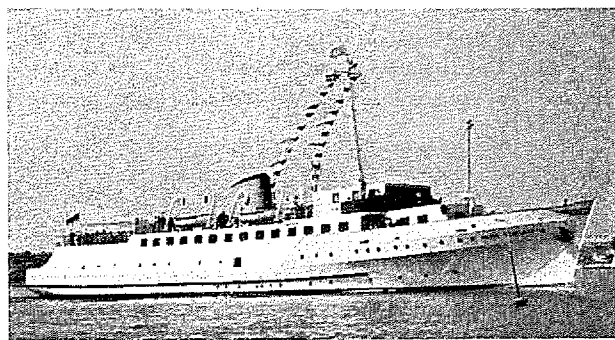
AKTIESELSKABET

**METRO**  
AARHUS - TELEFON 2504

fald i temperaturen. Dette har meget stor betydning i kølerum og laster.

Det turde være overflødigt at bemærke, at anlægget er godkendt af Statens Skibstilsyn, men det er det altså, og i den kommende tid vil det vise sig på alle verdens have og her medvirke til større sikkerhed og tryghed for såvel passagerer som søfolk.

O. L.



**Nyt skib på Øresund 1954**

Det initiativrige rederi Skandinavisk Linietafik, som bl. a. har gjort sig bemærket ved at indsætte en automobilfærge på Storebælt, har fået nyt flagskib på Øre und. Selskabet har chartret det tyske „Hanne Scarlet“ og sat det ind i farten mellem Tuborg Havn og Landskrona. Skibet sejler syv dobbeltture hver dag og kan medbringe 35 biler og 500 passagerer.

# Ballade på „Bisley“

At kaptajn R. BARRY O'BRIEN

JEG gjorde tjeneste som 2. styrmand om bord på den engelske fragtdamper „Bisley“, hvor jeg oplevede de spændende begivenheder, som gengives i denne skildring. Vi var chartret af et fransk selskab for en rejse ned til La Plata og tilbage til Frankrig.

Foruden kaptajnen bestod „Bisley“s befalingsmands-personel af tre styrmænd, fire maskinmestre og to styrmandsaspiranter, som alle spiste i salonen. Da vi kom til Le Havre, hvor vi lastede, placerede det franske firma en af sine egne funktionærer om bord som styrmand.

Besætningen, som forhyredes i Rotterdam, var på tyve mand med repræsentanter for otte eller ni nationer, bl. a. var der et par grækere, en mulat og en armenier.

Når man ser bort fra en mand ved navn Swartz, var der ikke noget hverken frastødende eller direkte tiltalende ved besætningen, som virkede ret ordinær. En lignende besætning fandtes sikkert på adskillige andre fragtdampskibe

Med Swartz var det imidlertid anderledes. Der var noget ved ham, som øjeblikkelig gjorde et ubehageligt indtryk. Han var en ret lille, undersætsig type på omkring de fyrre med flad næse og fremskudt hage — en type, som man bestemte ikke skulle gøre sig særligt besvær med at opsøge! Første gang, jeg så ham, stemplede jeg ham i mit stille sind som en „krudttønde“ og var klar over, at vi ville få besvær med ham.

Vor første lossehavn var Santos i Brasilien. Medens vi lossede dér, opdagede vi, at der var blevet stjålet en kasse med schweiziske ure. Endvidere var en del spiritus forsvundet. Først mistænkte vi havnearbejderne, men da vor egen besætning, da vi dagen efter forlod Santos for at gå til Montevideo og Buenos Aires, blev slemt beruset, vidste vi, hvor synderne var at finde. Kaptajnen tog mig og 1. styrmanden med sig for at gennemlede besætningens beboelse. Forude fandt vi en masse tomme champagne-flasker. To halvt tømte flasker stod på bordet ved siden af mandskabets tallerkner. Denne opdagelse gjorde kaptajnen vred, men uden at sige noget gav han sig til at se køjerne efter.

I en af de første køjer fandt han et af de stjalne ure. Han stoppede det ned i lommen og skulle netop til at undersøge den næste køje, da Swartz pludselig viste sig og stillede sig i vejen for kaptajnen.

„Hvem fanden har inviteret Dem herude?“ spurgte fyren rasende. „Se at komme væk, såfremt De ikke ønsker at blive *smidt* ud!“

„Jaså, det er altså Deres påfund det her,“ svarede skipperen og så manden i øjnene. „Der er streng straf

for at stjele fra lasten, kan jeg fortælle Dem. Og jeg skal nok sørge for, at De får en sådan straf!“

Kaptajnen havde næppe sagt dette, før en tom flaske susede gennem luften og knustes mod en støtte et par fod fra hans hoved. I næste øjeblik ilede en del af besætningen til. Skipperen snublede og faldt, men rejste sig kvikt og trak sig tilbage mod døren. Nogen slog mig i ansigtet. Jeg svarede med en lige højre, og en mand foran mig gik straks i dørken. Svingende en tom flaske, som han tog til sig, holdt 1. styrmanden stand mod de fulde søfolk og fik samtidig lempet kaptajnen ud på dækket.

„Lad os gå tilbage til broen,“ hviskede han. „Her er overmagten for stor, kaptajn.“

Hånlige tilråb haglede ned over os, da vi trak os agterud. En eller anden kastede en tom flaske, som knustes mod dækket uden at forvolde nogen skade. Kaptajnens øjne gnistrede af vrede.

„Det her er mytteri,“ mumlede han. „Det skal de få en straf, som kan mærkes, for!“

En time senere rapporterede maskinchefen, at fyrbøderne nægtede at fortsætte arbejdet. De var solidariske med den øvrige besætning! Uden at sige et ord til den vagthavende maskinmester havde de ganske simpelt forladt fyrrummet.

Som følge heraf bestemtes det efter en hastig rådslagning på broen, at kaptajnen og den franske styrmand skulle dele vagterne mellem sig på broen, medens vi andre tre styrmænd med assistance af bådsmanden, tømmermanden og donkeymanden skulle holde ild under kedlerne. De to aspiranter skulle skiftes ved roret.

Før mørket faldt på, lagde vi en spuleslange parat på øverste dæk, eftersom et natligt overfald ikke var usandsynligt. Vi blev enige om, at et enkelt signal med skibets siren skulle være tegn for maskinfolkene til at sætte spulepumperne i gang, medens de af os, som var ledige, skulle skynde os op på dækket. Medens vi var i gang med vore forberedelser, kom besætningen så langt agterud som til luge nr. 2 — kaptajnen havde advaret dem mod at vove sig længere.

„Vi er rede til at genoptage arbejdet,“ råbte Swartz. „Men kun på den betingelse, at De giver os skriftligt bevis på, at De er overbevist om, at det, De fandt forude, ikke hører til lasten, kaptajn!“

„Pokker ta' mig,“ udbød kaptajnen. „Hvad den sag angår, påtænker jeg ikke at lade jer genoptage arbejdet under nogen som helst omstændigheder!“

Jeg havde den første vagt i fyrrummet den aften. Alt var roligt, da jeg kom på dækket ved midnatstid. Om styrbord skimtedes lige den brasilianske kyst i

måneskinnet. Den franske styrmand gik frem og tilbage på broen, og jeg gik op og talte en stund med ham, før jeg gik til mit kammer. Han fortalte mig, at kaptajnen havde besluttet at fortsætte til Montevideo og havde afvist hans forslag om at vende tilbage til Santos for at få besætningen arresteret dér.

„Kun håber jeg, at hans selvbevidsthed ikke resulterer i blodsudgydelser,“ sagde franskmænden.

Jeg forlod ham og hans dystre tanker og gik ned og tog mig et bad. Så lagde jeg mig og faldt snart i søvn.

Et skingrende signal fra sirenen vækkede mig omkring klokken to om natten. Jeg hastede op på broen, hvor kaptajnen allerede befandt sig. Snart kom også 1. styrmanden, tømmermanden og den kadet, som havde frivagt.

„Der er noget i luften,“ sagde skipperen roligt. „Hold nu øjnene rigtigt aabne!“

På fordækket sneg nogle skikkelser sig forsigtigt omkring. Snart efter begyndte besætningen at kravle agterud og holdt sig forsigtigt i skyggen af lønningen.

Vi lod os glide ned på øverste dæk, bemandede spuleslangen og ventede. Jeg holdt strålerøret, medens kadetten regulerede hanen. Så rasede hoben på fordækket pludselig imod os med et sandt krigshyl.

Kadetten åbnede for vandet, og med et brus slog en lang og kraftig, kold vandstråle ud af strålerøret og slog effektivt mod massen af søfolk. Fnysende og spyttende og næsten slået omkuld trak folkene sig tilbage.

Midt i det hele hørtes pludselig Swartz' røst:

„Kom, så slukker vi under fyret!“

I næste øjeblik fløj mængden mod fyrrummet og overlod dækket i vor besiddelse. Kaptajnen begyndte at le voldsomt.

„Dernede får de det hedt,“ skoggerlo han. „Men kom, så følger vi efter dem.“

Den franske styrmand blev ladet tilbage på broen, medens vi krøb ned ad lejderne til fyrrummet. Kaptajnen førte an. Da vi nåede til nederste platform, brød et sandt helvede ud i fyrrummet. Så hørte man maskinchefens røst skære gennem larmen:

„Smag på det her, din elendige mytterist! Og på den her, og den her!“

Jeg hørte slag blive uddelt med en kulskovl, og bagefter lød råb af smerte. Oprørerne fik tydeligvis en meget hed velkomst. To af dem lå udstrakt i fyrrummet og blødte fra store sår i hovedet. Med jernstænger arbejdede mulatten og en af grækerne på at skrabe kullene ud af fyret, men rummet var så trangt, at de ikke kunne få tilstrækkeligt albuerum til at fuldføre deres hensigter.

Som rasende kæmpede maskinfolkene og de usædvanlige fyrbødere fra dækket. Skønt underlegne i antal lykkedes det dem at drive mytteristerne op i et hjørne. Vor uventede ankomst gjorde situationen endnu mere ubehagelig for besætningen, og da oprørerne så dette, opgav de pludselig kampen og styrtede mod lejderne.

For de fleste af dem lykkedes det at nå op på dækket, men Swartz og tre andre blev fanget og lagt i jern. De låstes inde i maskinens værktøjsrum. En af

## DE FORENEDE KULIMPORTØRER

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.

maskinmestrene fik vagten som fangevogter, mens den anden skulle passe kedlerne. Resten af os skyndte os op på dækket, — og her var alt roligt.

Kamphanerne var flyttet forud og havde barrikaderet sig i deres beboelse. For at være dobbelt sikre for dem låste vi dørene til skansen udvendig fra med hængelåse, og nogen modstand var ikke at spore.

Sekstogtredivetimer senere dampede vi med signalet „Mytterier om bord“ hejst ind på Maldonado Bay, hvor kanonbåden „Amethyst“ — en forgænger for det orlogsskib, som vandt berømmelse på Yangtse-Kiang — lå. En båd sattes straks i vandet fra krigsskibet, og få minutter senere kom en løjtnant og nogle marinere om bord. Oprørerne arresteredes, hvorpå vi fortsatte til Montevideo med bevæbnet vagt på dækket. I Montevideo overgaves fangerne til politiet i land, men senere førtes de om bord igen, hvorefter de blev taget i forhør.

Under krydsforhøret meddelte en af mytteristerne, at hensigten med at forsøge at slukke under kedlerne havde været at stoppe skibet og derpå forlade det i bådene. Det faktum, at vi ikke havde trådløs om bord og befandt os forholdsvis nær ved land, havde sikkert fremkaldt denne vanvittige plan.

Swartz dømtes til to års strafarbejde, og de øvrige folk fik straffe af varierende længde, dog ikke overstigende tolv måneder. Fyrbøderne, som af Swartz var blevet tvungne til strejke, slap med tre måneder hver. Alle dømtes til at have fortabt deres hyre, og under bevogtning sendtes de hjem til England for dér at afsone deres straffe.

Balladen om bord havde dog også en ganske behagelig side, i det mindste for os agter. Assurandørerne gav nemlig hver af os en meget velkommen check for at have ført skibet velbeholdent i havn under vanskelige og farlige forhold.

## Hallgren Kompasser

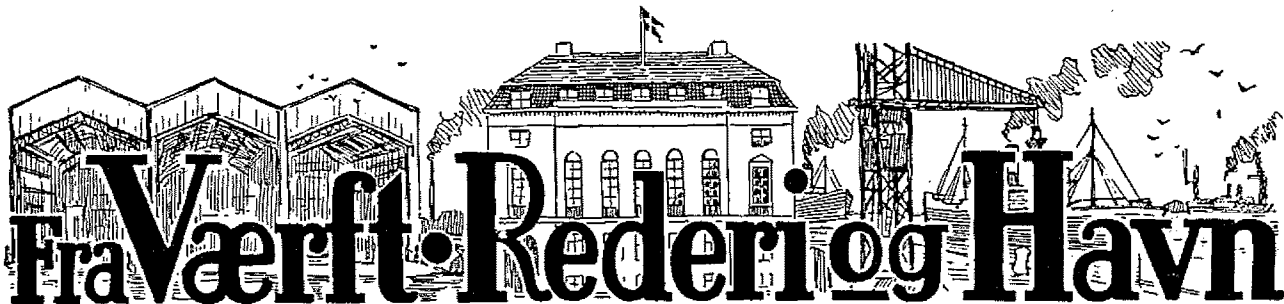
Optisk og nautisk Instrumentmagermester

**HALLGRENS EFTF.**

v/ LERDRUP OLSEN

St. Regnegade 2, København K  
BY 1973





# Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. juli 1954



## 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  
C. K. Hansen: A/S D/S Dannebrog  
Rederiaktieselskabet Dantank  
Rederiaktieselskabet Atalanta  
D/S Progress A/S  
D/S Myren  
A/S Motortramp  
A/S D/S. D. F. K.  
D/S Jutlandia A/S  
A/S Jens Toft  
D/S Dania A/S  
A/S D/S Vendila  
A/S D/S Heimdal  
A/S D/S Orient  
D/S Pacific A/S  
D/S Hetland  
A. 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  
Chr. Berg  
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 Bugselskab A/S  
Rederi-A/S Kosmos  
I/S D. F. B. & Em. Z. Svitzers Bjergnings-  
Entreprise  
D/S Hafnia A/S  
D/S Nautic

## M/S „INGER SKOU“

Rederiet Ove Skou's sidste ny-erhvervelse, M/S „Inger Skou“, har været på prøvetur.

M/S „Inger Skou“, der er bygget af A/S Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri, blev køllagt i marts måned 1953 og løb af stabelen den 21. januar d. å., og byggeperioden har således været 14 måneder.

Nybygningen er af „Benny Skou“ typen, og foruden søsterskib til M/S „Benny Skou“ er M/S „Inger Skou“ således også søsterskib til M/S „Jytte Skou“, M/S „Kirsten Skou“ og M/S „Mette Skou“ — M/S „Inger Skou“ er hermed det femte skib, som rederiet Ove Skou modtager af denne type, og hvoraf yderligere fire er i ordre.

M/S „Inger Skou“ er bygget som åben shelterdecker til Lloyd's højeste klasse med to gennemgående dæk og lang bak. Skibet er rigget med 3 bipodmaster og 2 samsonposter, og de 5 store luger betjenes af 12 femtons bomme samt 2 sværvægtbomme. Højtanke på forkant af maskinskoddet samt vingetankene agter er indrettet til transport af vegetabilsk olie, ligesom samtlige lastrum er mekanisk ventileret for transport af let fordær-

velige varer og udstyret til transport af bomuld.

Apteringen er indrettet midtskibs til rederiets sædvanlige høje standard med ryge- og spisesaloner samt 6 luk-søse enkelt- og 3 dobbeltkamre, hvert med separat bad, for ialt 12 første klasses passagerer. Ligeledes bor kaptajnen og samtlige officerer midtskibs. Alle mandskabskamrene er enkeltkamre med særskilte messer for såvel matroser som motormænd og restaurationspersonale. Endelig findes der en fælles rygesalon for mandskabet.

Hovedmaskineriet består af en ottecyllindret, totakts, enkeltvirkende B & W motor på 8700 hk, der forventes at give det lastede skib en gennemsnitsfart på godt 17 mil, medens M/S „Inger Skou“ let-lastet be-regnes at ville gøre ca. 18 mil.

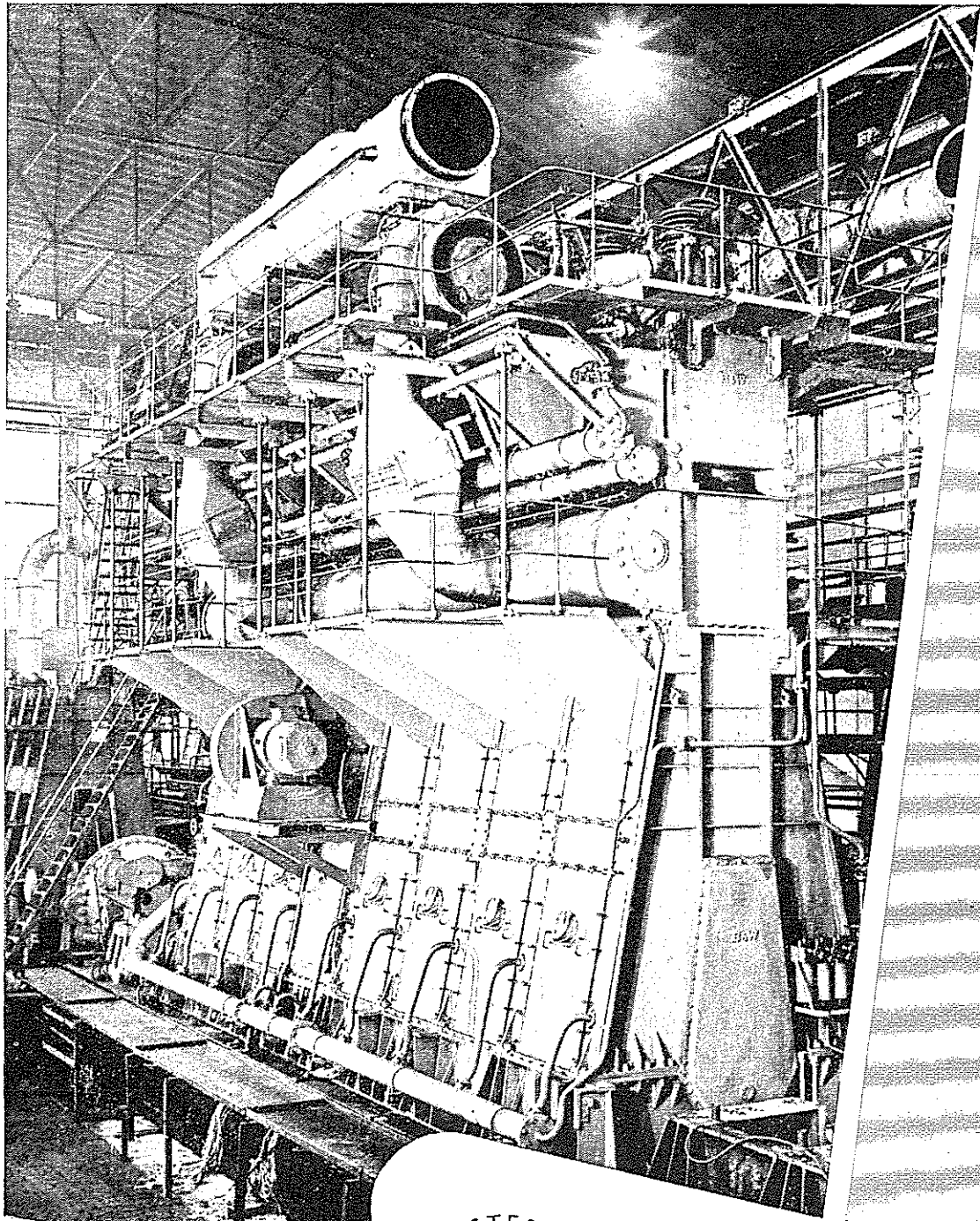
Samtlige navigationsinstrumenter er naturligvis de mest moderne. Dette gælder såvel radiostation som radar, gyroanlæg, ekkolod, pejler etc.

Nybygningen, der på jomfrurej-sen gik fra København til Nordafrika for at indtage last, føres af kap-tajn J. O. Ørum, medens maskinme-ster V. G. Pedersen er M/S „Inger Skou“'s maskinchef.

Husk, at medlemmer af selskabet

### „Handels- og Søfartsmuseets Venner“

har gratis adgang til museets righoldige samlinger og vederlags-frit modtager dets smukke og interessante, historiske årbog. Minimumskontingent kr. 10 om året. Indmeldelse modtages på Kronborg eller på „Vikingen“'s ekspedition, Christiansborggade 1, tlf. Byen 8040.



**BURMEISTER &**



**SKIBSBYGNING  
REPARATIONER  
DIESEL MOTORER**

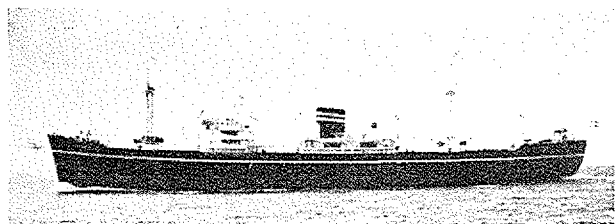
med og uden **TURBO-LADNING**

**WAIN**

## M/s **Tiber**

Den 20. maj afleveredes fra Kockums Mekaniska Verkstads AB i Malmö lastmotorskibet „Tiber“ på 10.300 tons dw til Wilh. Wilhelmsens rederi, Oslo.

„Tiber“, som søsattes den 29. januar, er det tiende



M/S „Tiber“.

skib, værftet har bygget til dette rederi siden krigen. Det har følgende hoveddimensioner:

Længde overalt .....	152,1 m
Længde mellem perpendicularerne ....	143,3 m
Største bredde på spant .....	19,5 m
Sidchøjde til shelterdæk .....	13,1 m
Sidehøjde til hoveddæk .....	9,6 m
Dybgang på fuld last .....	8,4 m

Lastrumskapaciteten er 19.275 m<sup>3</sup> grain og kølelastens 805 m<sup>3</sup> grain.

Fremdrivningsmaskineriet, som består af en ticylindret, enkeltvirkende, totakts Kockum-MAN dieselmotor, der yder 9.000 ehk ved 115 omdrejninger pr. minut, gav skibet en fart på 17,6 knob på prøveturen. Motoren er indrettet til drift med tung olie.

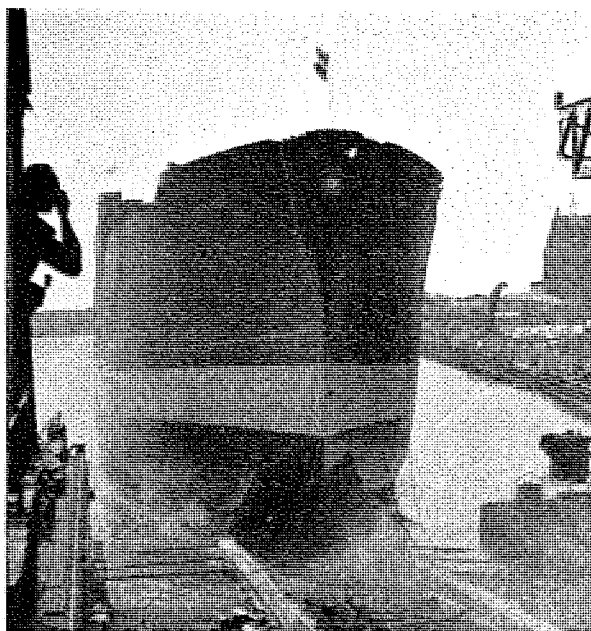
„Tiber“ er bygget til højeste klasse i Lloyd's Register som shelterdækker af Wilhelmsens sædvanlige type med to dækshuse. Ligesom det tidligere leverede søsterskib er „Tiber“ forstærket med langskibs spanter i bund og dæk.

Lastrummene omfatter 5 underrum og seks rum i mellemdækket. Underste mellemdæk er forude indrettet som kølelastrum, forsynet med den såkaldte vertikalgarnering, der giver en noget større kubik end den horisontale garnering.

Lugerne nr. 1, 3, 4 og 5 på vejrdækket har stål-lugedæksler af von Tells type. Ved luge nr. 2 findes en sværbom med 60 tons løfteevne.

Apteringen er i den traditionelle stil med plads til 12 passagerer i dobbeltkamre.

AKTIESELSKABET  
**DET DANSK-FRANSKE-DAMPKIBSSELSKAB**  
FREDERIKSGADE 17  
KØBENHAVN K



„Brasilien“s søsætning.

## Nyt motorskib til DFDS

Tirsdag den 25. maj løb det første af de to søsterskibe, som Det Forenede Dampskibs-Selskab har under bygning på Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri til fart på Sydamerika, af stabelen.

Det nye skib fik af fru kammerherreinde Vest navnet „Brasilien“. Kølen blev lagt den 17. december 1953, og det ventes færdigbygget omkring august måned i år. Søsterskibet, der løber af stabelen til oktober, ventes færdig til februar 1955.

M/S „Brasilien“ har følgende dimensioner:

Længde overalt .....	138,7 m
Længde mellem p. p. ....	126,5 m
Bredde .....	17,8 m
Dybgang .....	7,6 m
Lastevne (dw) .....	9.100 tons

Skibet har 5 store luger, der betjenes af 16 elektriske spil, og for transport af tungt gods findes bomme, der kan tage vægte indtil 50 tons.

Til fremdrivning installeres en hovedmotor af B & W type 862-VFT-115 på ca. 6.000 ihk, der vil give skibet en fart af ca. 15 knob.

Der bliver en passager-aptering indrettet for 12 passagerer fordelt i 8 enekamre og to tomandskamre, og samtlige kamre får eget bad og toilet.

## Statsrederi i Ægypten

Den ægyptiske handelsminister, dr. Hassan Marey, meddelte forleden, at den ægyptiske stat forhandler med franske og saudi-arabiske finansmænd om oprettelsen af et rederi for olietrafikken på Ægypten. Aktiekapitalen i det nye rederi opgives at skulle være på £ 1.300.000.

# En ny type fenders

*Beskyt*

SKIBENE

KAJERNE

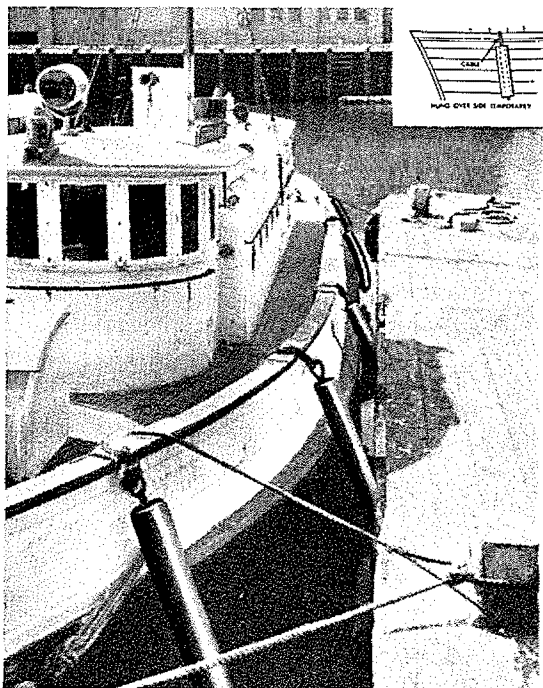
RAMPERNE og

andre havneinstallationer

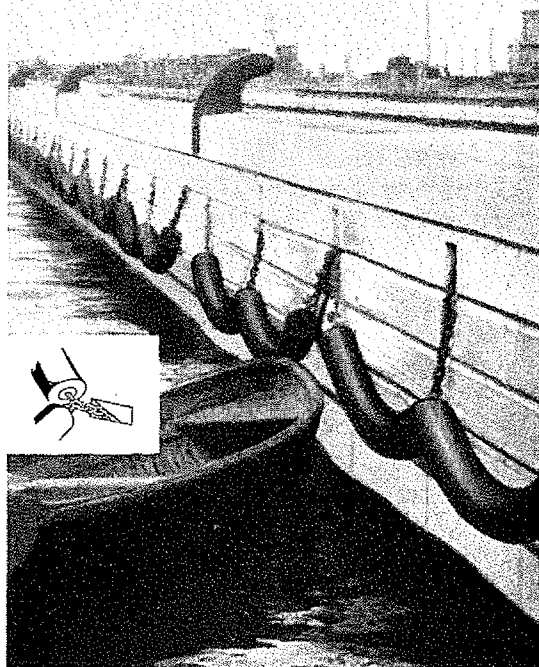
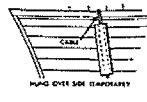
med

**GOODYEARS**

**gummi DOCK FENDERS**



Fenders på slæbebåd. Efter 16 års brug



Installation i Colombo, Ceylon, i 1935

Alle steder, hvor stød og tryk må absorberes, er Goodyears Dock Fenders yderst effektive. Det kan som eksempel nævnes, at det kræves 50 tons tryk for at sammenpresse blot een fods længde af 7" cylindrisk fender til  $\frac{1}{3}$  af sin oprindelige diameter.

Disse fenders fremstilles af en speciel gummi-substans — overordentlig slidstærk og modstandsdygtig overfor påvirkninger af vejrlig, saltvand etc.

De leveres cylindriske, firkantede eller D-formede i forskellige dimensioner, alt efter hvortil de skal anvendes.

*Forlang nærmere oplysninger fra*

**GOOD YEAR**

AARHUSGADE 88

KØBENHAVN Ø.

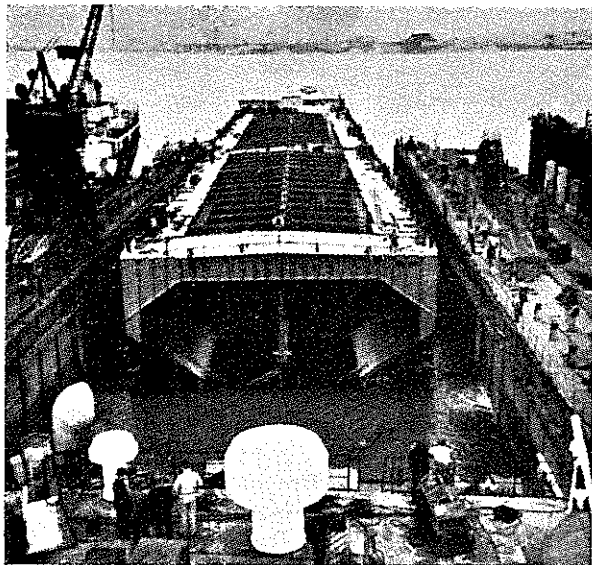
## Fra troppetransportskib til selvlosser

Marine Angel blev bygget i 1945 som et C4-S-B2 klasse troppetransportskib. Efter 23 måneders tjeneste blev det lagt op i reserven. I 1951 blev det solgt til et amerikansk selskab, der nu har ladet det ombygge til selvlosser.

De selvlossende skibe er konstrueret til at føre visse laster som f. eks. kul, kalksten, koks, sand og ral til mindre havne, hvor der i land ikke findes lossemidler installeret. I malmfarten, hvor der også beskæftiges standardiserede skibe, og hvor der transporteres store kvantiteter, er det derimod mere økonomisk at have lossemidlerne i land end ombord, hvor de ville formindske lasteevnen og rumfanget alt for meget.

Længden af det ombyggede skib var begrænset af størrelsen af svajebasinerne i havnene. Den måtte ikke overstige 192 m, og for at få en økonomisk dødvægt var det derfor nødvendigt at gøre agterskibet fyldigere. Det muliggjorde også en forbindelse til et fyldigere forskib. Udfyldning af linierne var en meget bekostelig operation, som kun lod sig udføre ud for maskinrummet, hvor udtagningen af hoved- og hjælpemaskineri og geninstallationen ville blive endnu dyrere. Det oprindelige skib blev derfor skåret over lige foran forreste maskinrumsskod, og det nye forskib konstrueret til at passe med det ændrede agterskib.

Skroget blev gjort fyldigere ved at fjerne dele af



Det nye forskib hales ind i dokken for at samles med agterskibet.

den oprindelige klædning langs en skæringslinie mellem de gamle og de nye linier fra overskæringslinien til agterstævnen. Nye spanter blev svejst til den eksisterende klædning og en ny yderklædning sat udenpå. Rummet mellem de to klædninger blev ballasttank.

Et nyt forskib blev bygget af Ingalls Shipbuilding Corporation i Pascagoula, Mississipp, udført til baks dækket. Efter søsætningen blev denne del bugseret til Baltimore og forbundet til agterskibet. Det nye skib blev derefter bugseret til Manitowoc, Wisconsin, hvor skorsten og overbygninger blev anbragt sammen med selvlosseapparaterne.

Hoveddimensionerne er følgende:

Længde overalt .....	194,3 m
Længde mellem perpendicularerne ...	188,6 m
Største bredde på spant .....	21,7 m
Sidehøjde til spardæk .....	11,7 m
Dybgang .....	7,8 m
Dødvægt kapacitet .....	17.700 tons...

„McKee Sons“, som skibet hedder i sin nye skikkelse, er indrettet i overensstemmelse med de standardiserede Great Lakes selvlossere, som det vil ses af tegningen. Det er et skib med et dæk, maskineriet agter, hældende forstævn og krydserhæk. Skroget er delt i 11 rum: fortank, forreste maskinrum, seks lastrum, maskinrum, agterlast og agtertank. Slidskeskodderne er ikke vandtætte. Vingeballasttankene fra spant 16 til 219 er delt i ni vandtætte afdelinger. Transporttunnellen er et fortløbende rum fra spant 38 til spant 164.

Byggemåden følger den almindelige praksis for Great Lakes med mindre afvigelser af hensyn til den oprindelige del af skibet. Den langskibs styrke er i overensstemmelse med American Bureau of Shipping. Som det vil ses af middelspanttegningen bliver der midtskibs en passagetunnel i hele lastens længde. Bunden i lasten har også tværskibs skrå slidske, så der i hver side dannes 61 tragte, hvorigennem lasten føres ned til lemme

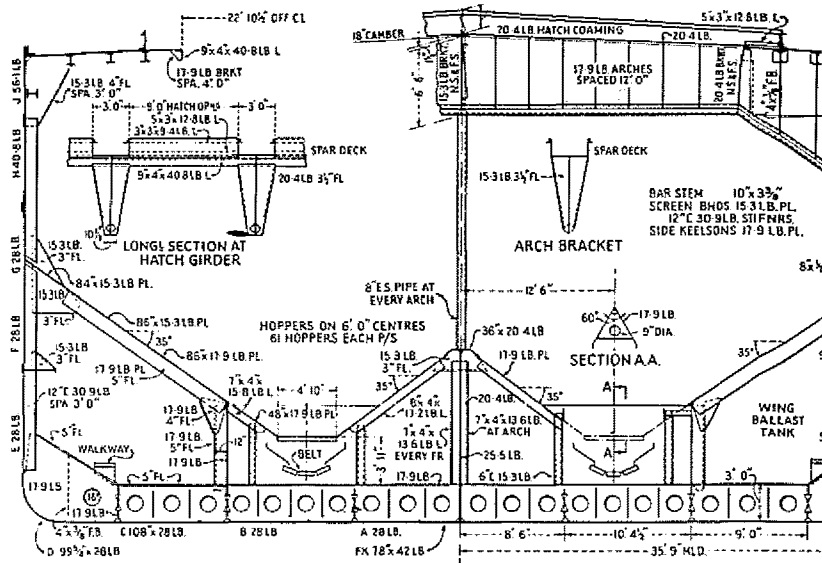


Skroget bugseres gennem Chicago.

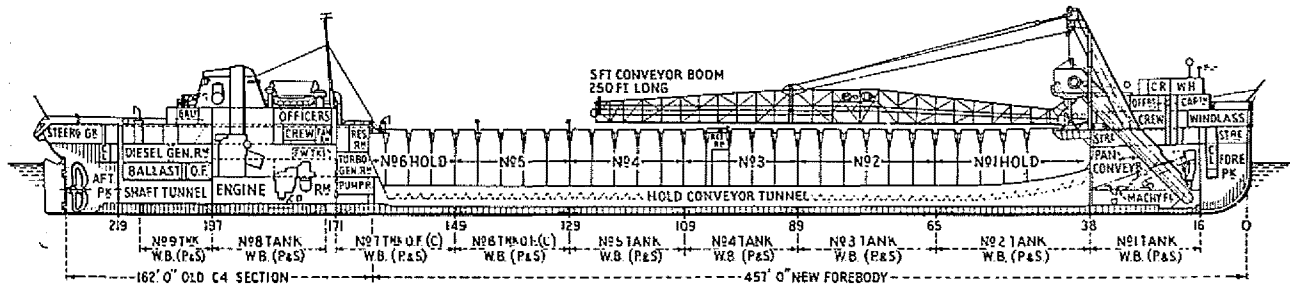
lige over transportbåndene, som løber gennem hele lastens længde. Lemmene bevæges hydraulisk. Hver lem er i to dele. Når den agterste del åbnes, vil den forreste gå ned i en vinkel, der leder ned på transportøren. Lasten føres for- efter til et rum, hvorfra den med en kopelevator føres højt over dækket til en beholder, som leder den ned på et andet transportbånd, der er anbragt på en bom, som kan svinges ud over skibssiden og derved bringe lasten i land.

Hovedmaskineriet er en compound turbine med dobbelt reduktionsgear. Den yder 9000 a.h.k., og skruen går 140 omdrejninger pr. minut.

Til drift af selvlosseinstallationen findes to 750 kW, 440 volts vekselstrøms, trefaset, 60 pr. turbogenerator.



Middelspart af McKee Sons.

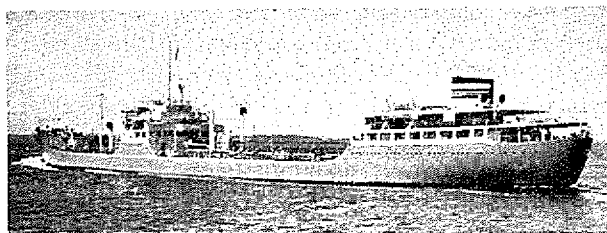


Profil af McKee Sons efter ombygningen.

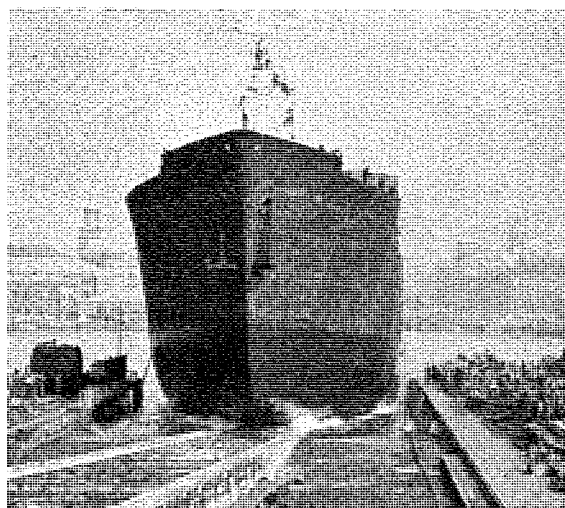
## Stabelafløbning og prøvetur fra Götaverken

Den 25. maj søsattes fra Götaverken et tankmotor-skib på 17.400 tons dw, som er bestilt af A/S Borgestad, Borgestad, Norge.

Skibet fik af fru Ingeborg Knudsen navnet „Gunnar Knudsen“ efter rederiets grundlægger, afdøde statsminister Gunnar Knudsen.



M/T „Norjold“.



„Gunnar Knudsen“ søsattes.

Det er et søsterskib til de mange tankskibe af denne størrelse, som værftet har bygget i den senere tid. Det er bygget til Det norske Veritas højeste klasse og har hoveddimensionerne:

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

Lasttankene har et rumfang på 23.400 m<sup>3</sup>. Der er i hver af de to pumperum to pumper med en kapacitet på 400 tons i timen hver.

Hovedmotoren er en svejst nicylindret, totakts, enkeltvirkende dieselmotor af Götaverkens konstruktion og fremstilling. Cylinderdiametere er 680 mm og slaglængden 1500 mm. Ved 112 omdrejninger pr. minut udvikler den 8300 ihk. Ligesom hovedmotoren er også

hjælpemotorerne af Götaverkens konstruktion og fremstilling.

Skibet beregnes at gøre 15 knob på prøveturen.

Den 3. juni afleveredes motortankskibet „Norfold“, som Götaverken har bygget til Hvalfanger A/S Vestfold, Sandefjord.

„Norfold“, der er klasset til Lloyd's Registers højeste klasse, er af samme type og størrelse som „Gunnar Knudsen“.

Den beregnede fart, 15 knob, blev overskredet på prøveturen.

## Norske nybygninger

I løbet af 14 dage har Frederiksstad Mek. Verksted afleveret et 7000 tons dampskib, S/S „Magnus Støve“, til Lorentzen & Co., Oslo, og søsat en 13.500 tons dødvægt motortanker. Tankskibet, der har navnet „Horn-fighter“, byggedes til Johan Horns Rederi A/S, ved Jacob Kjøde A/S, Bergen. Som hovedmaskineri installeres en FMV/GV diesel-motor på 4.500 b.h.k.

## Prøvetur <sup>M/s</sup> Susan Mærsk

Søndag den 13. juni 1954 gik dette skib på prøve-tur fra A/S Nakskov Skibsværft. M/S „Susan Mærsk“, værftets nybygning nr. 135, er 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.I. som åben shelterdecker med bak og hytte samt huse midtskibs og agter.

Dets hoveddata er:

Længde mellem perpendikulererne ...	138,7 m
Største bredde på spant .....	19,5 m
Sidehøjde til øverste dæk .....	12,6 m
Sidehøjde til andet dæk .....	9,5 m
Dybgang .....	ca. 8,3 m
Tilsvarende dødvægt .....	ca. 9.700 tons

Skibet er et enkeltkruet motorskib med 2 gennemgående dæk, fremfaldende stævn, „soft nose“ og krydserhæk. Maskineriet er anbragt midtskibs.

Udrustningen er på alle måder den mest moderne i henhold til rederiets krav og værftets praksis. Spil samt ankerspillet er alle clektrisk drevne og ligesom den elektriske styremaskine af Thomas B. Thriges fabrikat.

De fire redningsbåde betjenes af 4 sæt Gravity-davidder af Welin's fabrikat.

M/S „Susan Mærsk“ er udstyret med fuldt moderne navigationsmidler, radar, radio og radiopejler, gyrokompas, selvstyrer og ekkolod. Særlige lastrum er indrettet for kølelast, medens der er tanke for vegetabiliske olier.

I huset midtskibs er indrettet plads for et mindre antal passagerer. Kamrene har separat bad og wc. Endvidere findes midtskibs aptering for dæks- og maskin-officerer og restaurationspersonale.

Skibet er malet med *Hempel's*

HEMPEL'S  
DANSKE LÆPNER  
KØBENHAVN

J. C. Hempel's Skibsfarve-Fabrik  
AMALIEGADE 8 · KØBENHAVN K · CENTRAL 3842

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

Både officerer og besætning har foruden messe særlige opholdssaloner.

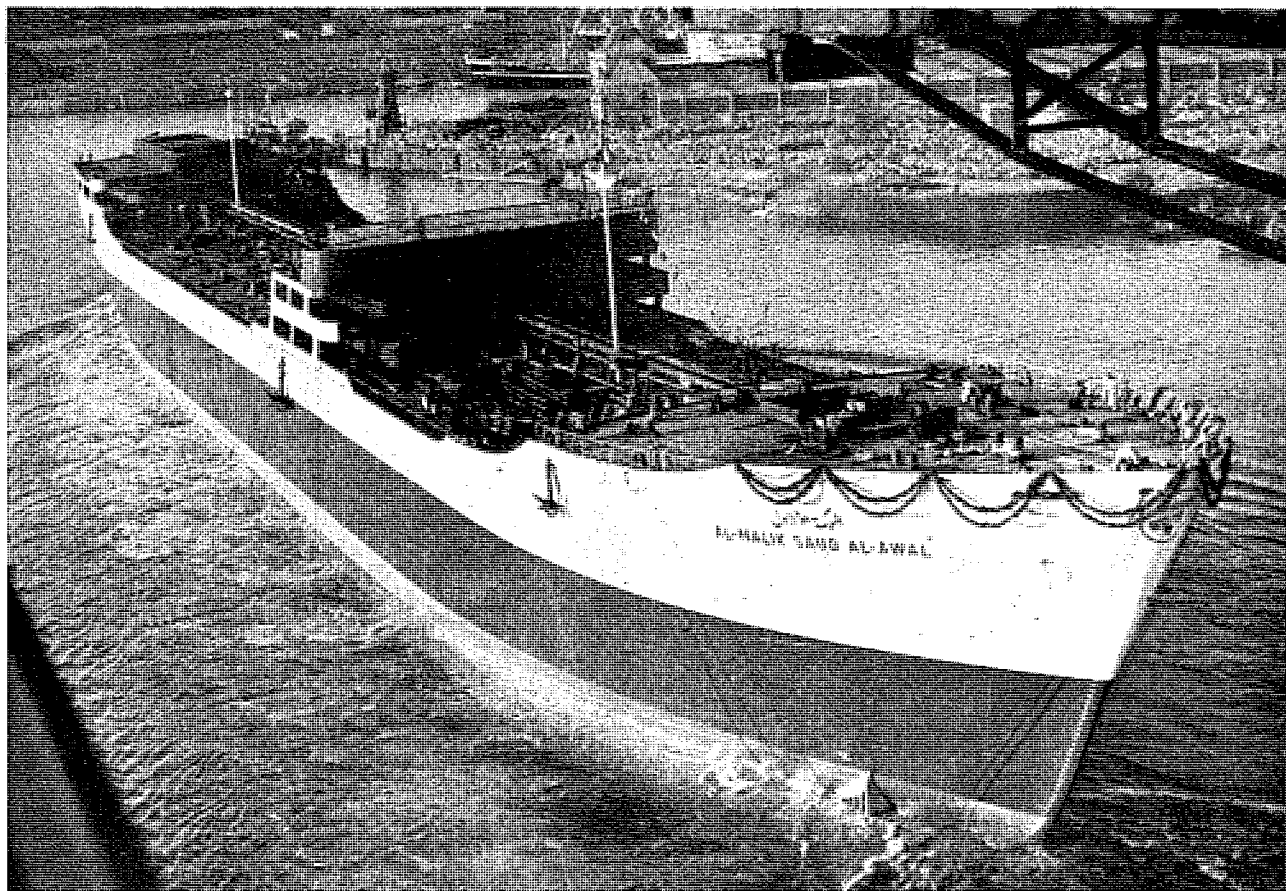
Apteringen har højtryksopvarmning og -ventilations-system.

Hovedmotoren er af B & W's nyeste type, totakts, enkeltvirkende, nicylindret med turbocharge. Cylinderdiameter 740 mm. Slaglængde 1600 mm. Motoren er i stand til normalt at udvikle ca. 12.500 ihk.

Som hjælpemotorer er installeret tre sekscylindrede B & W firetakts trunkmotorer med trykforstøvning, hver direkte koblet til en dynamo.

## Der er gang i Japans skibsbygning

Ved udgangen af maj måned havde japanske værfter siden oktober 1953 modtaget ordrer på 266 nye skibe på tilsammen 1.767.000 brt. En stor del af skibene bygges for udenlandske redere, og blandt bestillerne er Indonesien, Thailand, Tyrkiet, Liberia og Sovjetunionen. Russerne har bestilt 22 fragtskibe på tilsammen 24.110 brt. Tonnagemæssigt set er Liberia den største af kunderne, idet man herfra har ordrer på 5 tankskibe på tilsammen 96.000 tons.



## Endnu en jætte-tanker

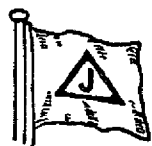
Fra Howaldtswerke i Hamborg er blevet søsat verdens hidtil største tankskib. Skibet, der er på 47.000 tons dødvægt, døbtes af fyrstinde Ann-Mari v. Bismarck, som til dåbshandlingen brugte helligt vand fra brønden Zem Zem ved Mekka. Navnet er „Al-Malik

Saud Al-Awal“, hvilket betyder „Kong Saud I af Saudi-Arabien“. Afløbningen blev overværet af ca. 25.000 mennesker. Skibet skal sejle for skibsreder Onassis fra Grækenland, men under Saudi-Arabiens flag.

## En gammel dame

I sidste nummer omtalte Jack Tar, at den norske damper „Løve“ næste år fylder 100 år. Det er der i det mindste endnu eet dampskib, der også gør, nemlig det

finske S/S „Finland“. Dette skib, der ved søsætningen hed noget helt andet, som ikke huskes af ret mange, byggedes i Hull i 1855 for engelske redere. Først i 1876 solgtes det til en reder i Åbo. To år senere førte det iøvrigt Amerikas præsident fra Åbo til Helsingfors og derfra videre til Petersborg. Omkring århundredskiftet kom det for en tid under svensk flag. Skibets nuværende maskine, der er på 240 ihk, er fra 1882. S/S „Finland“ er på 284 tons brutto.



**Dampskibsselskabet**

**JUTLANDIA**

JENS TOFT

**Ny Toldbodgade 5**

TELF. \*8192

### *Newfoundland-overtro*

De siges, at der stadig er gamle søfolk på Newfoundland, der tror, at den letteste måde at finde en druknet på, er at kaste en skive brød over bord med et tændt lys på. Brodet vil, tror de, hurtigt drive hen til den druknede og forblive der!

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.





## 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.

★

15 moderne skibe — 105.000 ts. d. w.

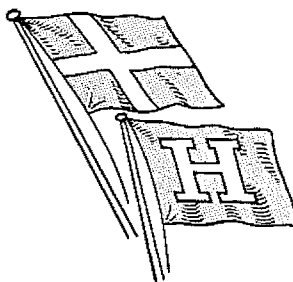
★

Korresponderende reder for:

**DANNEBROG**

AMALIEGADE 35 · KØBENHAVN K

Telefon: Central 72 (18 linier) · Rigs 13 (2 linier)  
Telegramodr.: „HANSEN“ · Telex: Nr. 2501 & 2502



MARTIN CARL  
AKTIESELSKABET  
DAMPSKIBSSELSKABET „HEIMDAL“

Telegr.: MARTINO  
KØBENHAVN Ø, DANMARK



DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

## “MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
HOLM & WONSILD  
Telegram-Adresse: “Holmsild”  
Amaliegade 36



### A/s Em. Z. Svitzers Bjergnings Entreprise

Grundlagt 1833  
KØBENHAVN

## C. CLAUSEN



DAMPKIBSREDERI A/S  
HAMMERENSGADE 4 · KØBENHAVN

## Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København

★

Telegr.-Adr. „Mariuson“ Telefon Central 12057



## CHR. ANDRESEN

Aktieselskabet

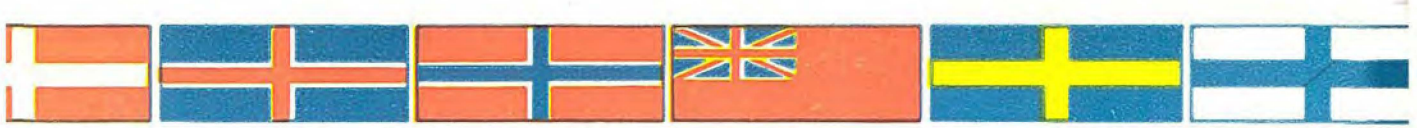
Dampskibsselskabet „Dania“

Amaliegade 33 - Telef. 11598 - 11568

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB





# VIKINGEN

1,50  
august

Bugserbåden „Sct. Knud“ af Odense  
Maleri af C. ØSTERGAARD

1954 - nr.  
31. årgang



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

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

HARBIN HAVANA HONGKONG IPOH JOHANNESBURG KARACHI KLANG KUALA LUMPUR KUNMIN MADRAS MALACCA MANILA MONTREAL NEW YORK

# AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI KØBENHAVN

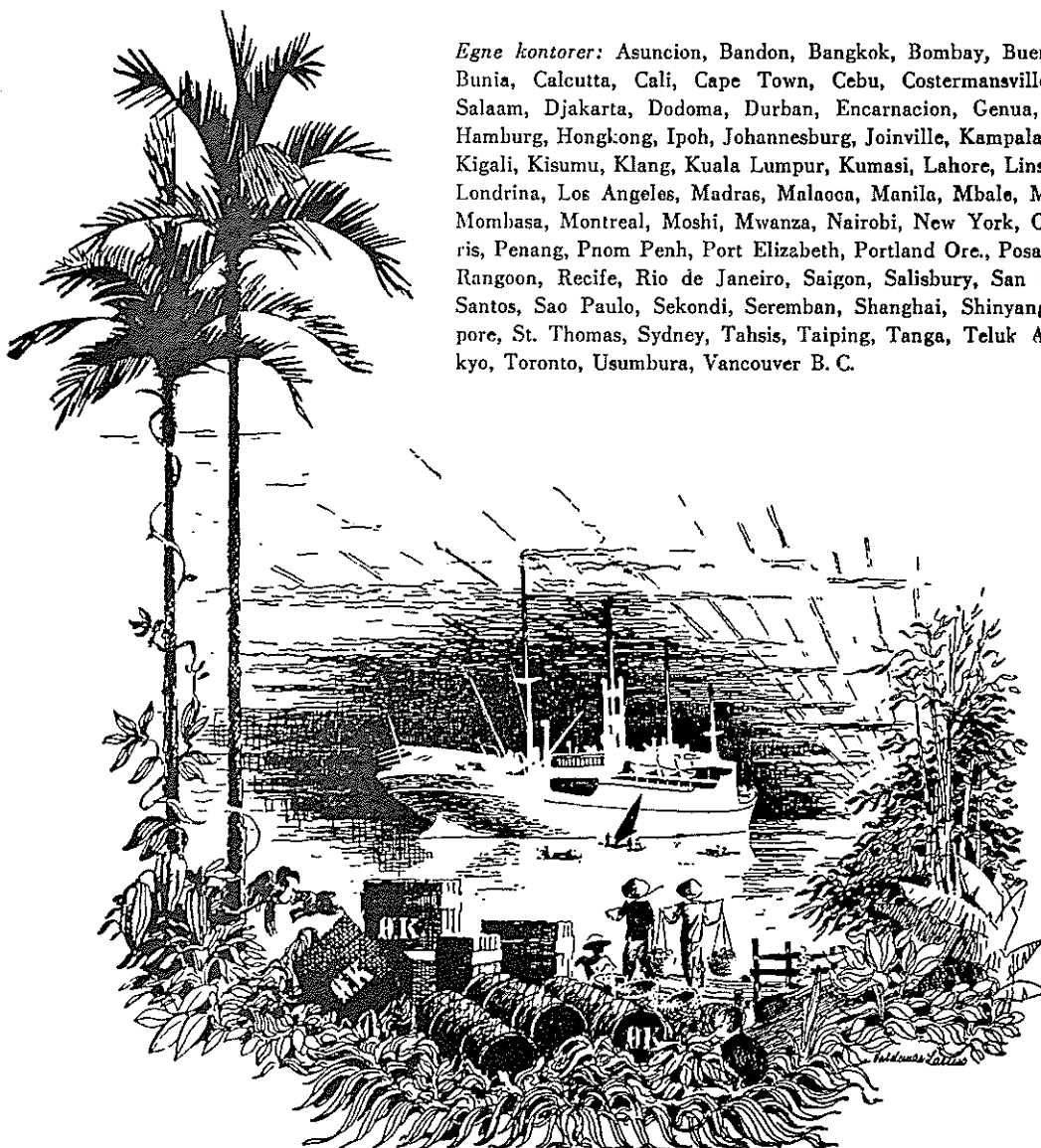
IMPORT til Europa af oversøiske produkter

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

## Hvad laver klasseeksperten?

Den jubilerende Lloyd's-mand Sv. Sandersen fortæller om sit arbejde

Af OTTO LUDWIG

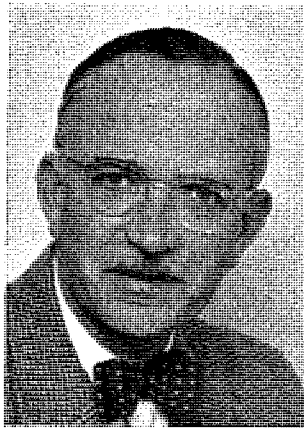
Den 19. august kan skibsinspektør Sv. Sandersen fejre 25 års jubilæum i „Lloyd's Register of Shipping“s danske afdeling. Man skal være heldig for at træffe Sandersen i København, for næsten uafbrudt er han på rejse i embeds medfør. Men det lykkes os alligevel at få fat i ham og få ham til at fortælle lidt om sig selv og sit arbejde.

„Det skyldes ikke et tilfælde, at jeg valgte noget, der har med skibe at gøre,“ siger skibsinspektøren. „Min far var driftsleder på Kjøbenhavns Flydedok, min bedstefar var skibsbygger og havde sit eget værft i Troense, og min bror er ligeledes skibsbygger og har et værft i København.

Som dreng tilbragte jeg alle mine sommerferier i Troense og overværede bygningen af mange skonnerter og lystfartøjer. Bedstefars værft lå lige over for Grasten på Thurø, og her er farvandet meget smalt. Når skibene skulle løbe i vandet, var jeg derfor, sammen med alle drengene fra Troense, med til noget meget mærkeligt: Vi stillede os i afløbningsøjeblikket allesammen op på agterdækket, og snart efter løb agterskibet på grund i den bløde bund på Thurø-siden, hvorefter vi alle løb forefter for at løfte agterskibet. Skibet kunne nu let hales af grunden og bugseres over til værftet igen.

### *Professoren var skeptisk*

Mange mennesker, jeg har fortalt den historie til, nægter at tro på den. Således fortalte jeg den engang til min lærer, professor dr. Hillhouse i Glasgow, der modtog den med følgende ord: „Det minder mig om en anden historie: Et skib lastet med sand gik på en klippe og stod hårdt. I løbet af natten sivede noget af sandet ud gennem en lækage i skroget og faldt ned på klippen. Og nu stod altså skibet på sand og kunne let



*Sv. Sandersen*

trækkes af!“ — Professoren var altså meget skeptisk.

Ved en anden lejlighed var jeg med min far på besøg hos en anden skibsbygger, der havde et værft ved Blåby på Thurø. En skonnert stod færdig på beddingen og skulle søsættes næste dag. Vi var imponerede af det smukke arbejde og blev vist rundt af skibsbyggeren. Da vi kom ned i lastrummet, mærkede vi ligesom et ryk gå gennem skibet, og mester sagde: „Nu gli'er hun s'gu!“ Og det gjorde hun. En dag for tidligt!

Efter at have taget studentereksamen kom jeg to år i lære. Først hos Flydedokken og derefter hos Titan. Eet år var jeg på Polyteknisk Læreanstalt, men så blev der for første gang åbnet for udlændinge på universitet i Glasgow. Sammen med tre andre danskere fik jeg adgang til universitetet og studerede her i tre år på den skibstekniske afdeling, der sammen med Newcastle's tilsvarende var langt den bedste af sin art. Allerede dengang havde universitetet i Glasgow sin egen prøvetank. Nu er vor egen læreanstalts skibstekniske afdeling blevet betydelig udvidet, så man ikke behøver at rejse til udlandet for at lære.

Undervisningen i Glasgow var lagt an på den måde, at man kun studerede syv måneder hvert år. De øvrige fem måneder arbejdede man ude i praksis. Hvert år tog jeg derfor hjem for at arbejde på Søndre Værft i København. Efter min eksamen fra Glasgow fik jeg fast ansættelse på værftet som beregner. Jeg havde her med kalkulation af priser for skibs-reparationer at gøre. Da Søndre værft blev overtaget af B & W, blev jeg driftsingeniør; men så lukkede værftet helt, og jeg flyttedes ud på beregnerkontoret på Refshaleøen.

I 1929 fik jeg imidlertid en henvendelse fra Sonne hos Lloyd's, der opfordrede mig til at søge stillingen

som skibsinspektør hos denne institution. Vi var to, der blev ansat på samme dag. Den anden var ingeniør W. D. Lydersen, som også stadig er hos Lloyd's og altså jubilerer sammen med mig.“

### *Når en nybygning klasses*

„Det er et hektisk liv at være skibsinspektør?“

„Ja, jeg har rejst meget og gør det stadig. Man kan risikere at blive kaldt ud på alle tider af døgnet. I modsætning til de fleste andre lande har vi her i Danmark kun eet Lloyd's-kontor, hvilket skyldes, at værfterne ligger så spredt. Der er kun eet værft hvert sted, mens man f. eks. i Sverige har flere skibsværfter i nogle byer. Derfor kan det ikke betale sig at etablere underkontorer ude i landet, som vi så har delt i distrikter. For øjeblikket har jeg Jylland og Sydfyn som distrikt, og samtidig har jeg alle de store lystfartøjer, som klasses her i landet.“

„Hvad laver en skibsinspektør, der er ansat hos et klassifikations-selskab?“

„Når et nyt skib skal bygges, indsendes først alle hovedtegninger til godkendelse hos selskabet og returneres derefter til værftet med eventuelle rettelser. For skibe, der bygges af stål, skal alt materiale bestilles ved et af selskabet godkendt stålværk. Materialet bliver her eftersat, prøvet og stemplet af selskabets repræsentant på stedet, hvorefter denne udsteder de nødvendige certifikater. Under skibets bygning tilses selskabets skibsinspektør nybygningen fra køllægningen til prøvetur. Han kontrollerer, at det rigtige materiale anvendes, at arbejdets udførelse er førsteklasses og at konstruktionerne er i overensstemmelse med de godkendte tegnninger og selskabets regler. Skibsinspektørens arbejde under skibets bygning består også i, at alle tanke trykprøves, naglerne hammerprøves, røntgenbilleder af elektrosvejsninger undersøges og alle øvrige kontrolforanstaltninger foretages.

På prøveturen bliver maskineriet prøvet af selskabets maskininspektør, og skibsinspektøren foretager prøver med ankergrejer, styremaskiner o. s. v. Senere udsteder selskabet et klassecertifikat, der overfor andre landes søfartsmyndigheder garanterer, at skibet tilfredsstillende klassifikations-selskabets og den internationale fribordskonventions krav til styrke, tæthed, styreevne o. s. v. o. s. v.“

„Det bliver til mange besøg på hver enkelt nybygning, inden klasse-certifikatet kan udstedes?“

„Ja, det drejer sig om mellem 30 og 60 besøg for skibet alene. Dertil kommer besøgene af maskininspektøren.“

### *De periodiske tilsyn*

„Men De har jo ikke mistet kontakten med et skib, når det har forladt værftet?“

„Nej, et skib er gennem hele sin levetid underkastet selskabets tilsyn for at forblive i klassen. Om trent årligt foretages der af selskabets inspektører min-

dre syn i dok, og hvert 4.-5. år gennemgår skibet et hovedeftersyn med undersøgelse af samtlige rum, prøvning af tanke o. s. v. o. s. v. De af inspektørerne stillede fordringer til fornyelser og reparationer skal udføres og indrapporteres til selskabet, for at klassen kan opretholdes. Ved indtrufne havarier er skibet officielt ude af klasse, indtil klassifikations-selskabets inspektør har besigtiget skaden og sørget for reparationer.“

„Men hvis skibet nu ved udløbet af den 4-5 årige periode befinder sig helt ovre på den anden side kloben?“

„De store klassifikations-selskaber har inspektører verden over. Der findes næppe den havn, som ikke sorterer under en inspektørs distrikt. Derfor sker det også meget tit, at de danske inspektører besigtiger udenlandske skibe. Det drejer sig om flere hundrede skibe hvert år. I realiteten behandles et skib ved syn på samme måde hele verden over. Denne ensartethed stiller store krav til organisationen, og iøvrigt stilles der også store krav til en inspektørs dygtighed og moral.“

„Hvordan modtages De rundt om på skibene?“

„Man har — i alle tilfælde på skandinaviske skibe — det indtryk, at klasseeksperterne i det store og hele altid er velkomne. Søens folk er klar over, at klasningen er en garanti for, at de selv får den nødvendige sikkerhed. Man kan komme ud for, at især udenlandske skippere, der er medejere af deres skibe, giver det indtryk, at inspektørerne kun er tålt som et nødvendigt onde. Men i det store og hele er skibenes udrustning i vore dage så omfattende, at rederierne selv er nødt til at holde en teknisk uddannet inspektion. Derfor må skibene og deres maskinerier nødvendigvis være vedligeholdt, således at klasseeksperternes tilsyn for en stor del består i ren kontrol. Rederiernes skibs- og maskininspektioner er tit selv klar over, når noget skal foretages om bord.

Reglerne kan måske i mange tilfælde synes at være temmelig fordringsfulde, men man er nødsaget til at have dem. Skulle man imidlertid gå 100 procent ind for deres gennemførelse, ville det blive næsten uoverkommeligt. Derfor kræves der en god portion konduite af en inspektør. Han må være klar over, hvor stort et ansvar han bør påtage sig.“

### *Hvad koster det?*

„Ansvar? Ja, men er klassifikations-selskabet da økonomisk ansvarlig, hvis der sker noget?“

„Nej, inspektøren er kun ansvarlig over for sit selskab, og det kræves derfor af ham, at han gør sit bedste for at bringe de strenge regler til gennemførelse. Økonomisk ansvarlige er selskaberne dog ikke. Dertil er klassegebyrerne for små.“

„Ja, men hvad koster det da at få klasset et skib?“

„En tankbåd på 12.000-13.000 tons koster — skal vi sige 14-15 millioner kroner. For denne båd vil klassegebyrer for tilsyn med både skib og maskineri under bygning samt med maskineriet under installationen andrage ca. 45-50.000 kroner incl. rejseomkostninger —

altså et forsvindende lille beløb i forhold til byggesummen.

Når den samme båd er ca. 12 år gammel, vil klassegebyrerne for klasning af både skib og maskine andrage et beløb på omkring 5000 kroner incl. rejseomkostninger. Og da selve reparationen meget nemt kan komme op på omkring 2-300.000 kroner, så er det jo igen et ubetydeligt beløb for et meget betydningsfuldt stykke arbejde.“

„Er der sket en udvikling inden for klasningen af skibe i den tid, De har været beskæftiget hos Lloyd's?“

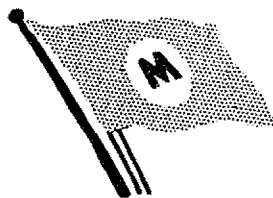
„Fra hovedkontorets side udføres et meget stort stykke research-arbejde i samarbejde med skibsbyggere, redere og assurandører. Reglerne er derfor i stadig bevægelse og forandres hele tiden, efterhånden som man finder frem til noget nyt, der i endnu højere grad kan sikre skibe, besætninger og passagerer. Den bog, der indeholder selskabets regler, er blevet dobbelt så tyk, siden jeg blev ansat hos Lloyd's, og man må derfor hele tiden være vågen.“

#### *En klasseekspert er svær at narre!*

„Er der aldrig nogen, som har forsøgt at narre Dem?“

„Joh! F. eks. kom jeg engang om bord på et udenlandsk skib, en åben shelterdækker, for at foretage friboards-besigtigelse. Ved eftersyn af mellemdækket fandt jeg, at der i to hjørner tilsyneladende ganske umotiveret var henslængt nogle lugeplanker. En klasseekspert bliver med årene mistænksom over for alt, der bærer tilfældighedens præg. Derfor lod jeg plankerne fjerne, og det viste sig, at der under dem var brændt et hul i dækket i hver side. Styrmanden blev meget forbavset og hævdede, at man under det sidste værftsbesøg havde glemte at dække hullerne til. Nå, men jeg beordrede dem altså lukkede og sagde, at der ville blive foretaget eftersyn ved næste anløb af havnen. Under frokosten fik han ved en samtale med kaptajnen det samme pålæg, og med et smil sagde han, altså styrmanden: „Ja, den idiot til styrmanden. Jeg sagde til ham, at den gik ikke med de huller, men han svarede, at det nok skulle gå!“ Det viste sig altså, at styrmanden selv havde ladet hullerne lave, så vandet kunne rende direkte igennem dem til rendestenene, hvilket var lettere end at rensere dem til de autoriserede spygatter! Men, som styrmanden havde sagt til sig selv, den gik ikke!“

„Hvordan gik det under krigen?“



## **MOORE & Mc CORMACK A/s**

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

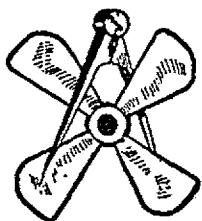
„Vi dannede et dansk selskab med Lloyd's danske komite som ledelse, for at tyskerne ikke skulle sige, at det var engelsk. På den måde kunne de ikke beslægtlægge selskabet. På kontoret i København samlede vi imidlertid hele korrespondancen i store kasser, og da krigen var forbi, blev disse kasser sendt over til hovedkontoret i London, så man her kunne arbejde videre med sagerne. Iøvrigt var der under krigen sket en vældig udvikling også på vort felt, og derfor blev det danske personale på skift sendt tre måneder til London for at kunne følge udviklingen op.“

„På hvor mange skibe har De i tidens løb foretaget syn?“

„Uha, det var vel nok et spørgsmål! Det ville være helt uoverkommeligt at regne ud, hvis man skulle medregne de skibe, hvorpå jeg har foretaget de periodiske syn. Men skal jeg kun regne nybygningerne med, vil jeg skyde på et tal mellem 100 og 130. Så mange skibe har jeg altså fulgt fra køllægningen til prøvetur og endnu længere.“

„Og så er De endda ikke blevet ked af skibe! Selv i fritiden søger De jo søen?“

„De tænker velsagtens på min hobby, sejlsporten? Ja, jeg har sejlet, lige fra jeg var dreng. Nu har jeg en 30 kvm. Utzon-spidsgatter og har med den lige været tre uger i den svenske skærgård, og iøvrigt er jeg bestyrelsesmedlem i „Københavns Amatør Sejlsklub“, hvor jeg har det brydsomme hverv som kasserer. Det er naturligvis min tilknytning til sejlsporten, der har gjort, at jeg inden for mit job også har specialiseret mig i klasning af lystfartøjer. Sejlsporten er en herlig idræt, og på søen kan jeg rigtigt slappe af og koble hverdagen fra,“ slutter jubilaren.



## **KØBENHAVNS MASKINSKOLE**

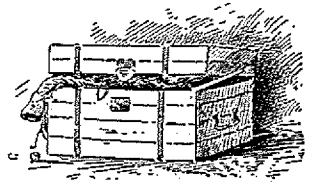
Kursus til Maskinisteksaminerne - Elektroinstallatørprøven for Maskinister - Motorpasserprøven - Maskinpasserprøven - Kedelpasserprøven, Elektroinstallatørprøven af 1952.

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

**JAGTVEJ 163 . KØBENHAVN**  
Daglig Kl. 9-15 og 18-20 (Lørdag Kl. 9-14), Telf. Ryvang 1863

# ...fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



## *Hvor man ikke kan bunde*

Østersoen er på sit dybeste sted „kun“ 459 meter. Denne dybde findes nord for Gotland. Kun tre andre steder i Østersoen er der dybder på over 200 meter.

## *Skibsdrengens navn på søkortet*

I den nordlige del af New Zealand ligger en pynt kaldet Young Nick's Head. Da Cook i 1769 var på opdagelse i Stillehavet, udlovede han ved en bestemt lejlighed en gallon (ca. 4,5 liter) rom til den af besætningen, der først så land. En skibsdreng ved navn Nicholas Young var den heldige, der havde øjnene åbne på det rette tidspunkt, og foruden præmien fik han den ære at se sit navn udødeliggjort på søkortet.

## *Cape Kidnappers*

Cook var for resten meget opfindsom, når han skulle give nyopdagede steder navne. En anden pynt i det nordlige New Zealand hedder således Cape Kidnappers. Dette navn skyldes, at de indfødte her prøvede at kidnappe en af den store navigatørs skibsdrenge. Poverty Bay fik sit navn, fordi Cook ikke kunne skaffe sig nogen proviant her. En anden af New Zealands bugter hedder til gengæld Bay of Plenty, og det navn fik den, fordi Cook her fandt en overflodighed af mad og vand. Christmas Island døbte han som bekendt sådan, fordi han fik øje på den juledag. Society Islands (Selskabsøerne) døbttes sådan til ære for Royal Society, der bekostede en del af hans ekspeditioner. Sandwich-øerne opkaldte Cook efter First Lord of Admiralty, Jarlen af Sandwich.

## *Gid pokker havde ham!*

Talrige engelske søofficerer har fået deres navne på søkortene — også i nyere tid. I begyndelsen af dette århundrede blev en ung britisk søofficer af sin chef beordret til at foretage nogle opmålinger på en af øerne i Ægæer-havet. Den unge officers navn huskes ikke mere, men hans chef hed Corry. På den omtalte ø lå imidlertid tre høje, der ikke dengang havde navne. Men den unge officer var ikke rådvild og døbte dem i rækkefølgen fra venstre til højre „Yorroc“, „Eb“ og „Denmad“. Disse navne lyder tilforfældeligt tyrkiske og findes den dag i dag på engelske admiralitetskort over dette farvand. Men prøv at stave navnene bagfra. Så kommer der til at stå: „Corry be damned“, hvilket bedst kan oversættes til „gid pokker havde Corry“.

## *Vidste De det?*

Ordet „admiral“ kommer af det arabiske amir-al-bar, der betyder „havets behersker“. Denne betegnelse på en flådefører kom fra slutningen af det 15. århundrede i brug i Middelhavs-marinerne og benyttedes herhjemme fra begyndelsen af det 16. århundrede.

## *På akkord?*

På hangarskibet „Monteroy“, der ikke er et af de største af sin slags, uddannes piloter til den amerikanske flådes luftvåben. Forleden satte man her ombord en bemærkelsesværdig rekord. I løbet af 7 timer og 40 minutter landede nemlig 508 maskiner på skibets dæk, samtidig med at man om bord havde travlt med de sædvanlige benzinpåfyldninger, reparationer o. s. v. Gennemsnitlig landede der altså 67 fly i timen!

## *Afholds-grog*

Vandet fra Gibraltars regnvands-tanke solgtes før i tiden til mange sejlskibe og kaldtes aldrig andet en „government-grog“!

## *I en snæver vending*

Mens vi er ved de våde varer: Under kampen ved Helgoland i 1864 blev ølkrusene borte om bord på fregatten „Jylland“. Man ved det ikke, men måske kunne tørsten virkelig have afstedkommet et nederlag for flåden. Dog, tørst skaber opfindsomhed, og mandskabet bad om tilladelse til at drikke på omgang af hornblåserens ellers så forhadte instrument. Tilladelsen blev givet, og bagefter sagdes det, at hornets toner var noget „ollede“!

## *Det troede De vist ikke!*

Hvis marinen før i tiden havde haft lige så dygtige læger som i dag, var Tordenskjold sikkert ikke blevet søofficer. Af beretninger fra hans tid har lægerne nemlig fundet ud af, at sohelten var nærsynet!

## *Sohelte til hest*

Under krigen 1807-14 viste en stor, svært armeret engelsk chalup sig ud for Faxe Ladeplads. Den sejlede tæt under land og lod sig ikke anfægte af ilden fra kystmilitsens gamle jagtbosser og musketter. Heller ikke ilden fra de engelske falkonetter gjorde synderlig skade, fordi danskerne havde let ved at søge dækning. Hele bataljen havde kun til følge, at en græssende ko blev dræbt! Da det blev mørkt, opdagede man imidlertid, at englænderen stod på grund ud for Bøgeskov på et rev. En afdeling af det sjællandske rytteri havde hele dagen opholdt sig i nærheden uden af foretage sig noget, men mens kystmilitsens folk nu stod og diskuterede, hvad man skulle gøre, sprang rytteri-afdelingen i fuld galop ud i vandet. Skibet blev omringet, og rytterne svang deres klinger mod englænderne, bordede skibet og fik fjenden til at overgive sig. Skibet blev siden taget som prise og englænderne som fanger.

## *Hvor er I henne, I store og små?*

I 1910 havde Marstal en flåde på 410 sejlskibe!

## *Vikingerne kunne også*

Da man gravede Oseberg-skibet frem, fandt man samtidig en mængde tovværk. Der var både solide trosser af bast og smækre liner af hamp. Dette tovværk viste, at vikingerne foruden råhåndsknob, halvstik og andre simple knob også kendte til mere udviklede. På noget af tovværket var der endog øjensplejsninger.

## *Det er da en sjat!*

Til førstegangs-udrustningen af en moderne hvalfangst-ekspedition bestående af eet moderskib og 6 fangstbåde kræves der tovværk med en samlet længde af ca. 90 km. Desuden medgår der 15 tons wire. Til fremstillingen af tovværk og wire medgår der ialt ca. 19.000 km garn og ståltråd. Tønsberg Reperbane leverede engang til en hvalfangst-udrustning tovværk og wire med en samlet længde af ca. 166 km. Vægten var 148 tons, og der var anvendt ca. 37.000 km garn og ståltråd. Til sammenligning kan anføres, at jordens omkreds ved Ækvator er ca. 40.000 km.

## *Da man brugte torpedo-net*

Det engelske lineskib H.M.S. „Duncan“, der var bygget i 1901 og havde en besætning på 750 mand, var det sidste krigsskib, som førte torpedo-net. Så sent som under den første verdenskrig fik det et sådant tilrigget i Gibraltar før et togt til Dardanellerne.



# Cyklon

Af

R. Barry O'Brien

Illustration: OSCAR KNUDSEN

Vor tids vejrforudsigelser er så nøjagtige og tilforladelige, at de særligt farlige storme, som går under navnet tyfoner på det Kinesiske Hav, orkaner i Vestindien og cykloner på det Indiske Ocean, har mistet meget af den skræk, de tidligere indgød på det åbne hav.

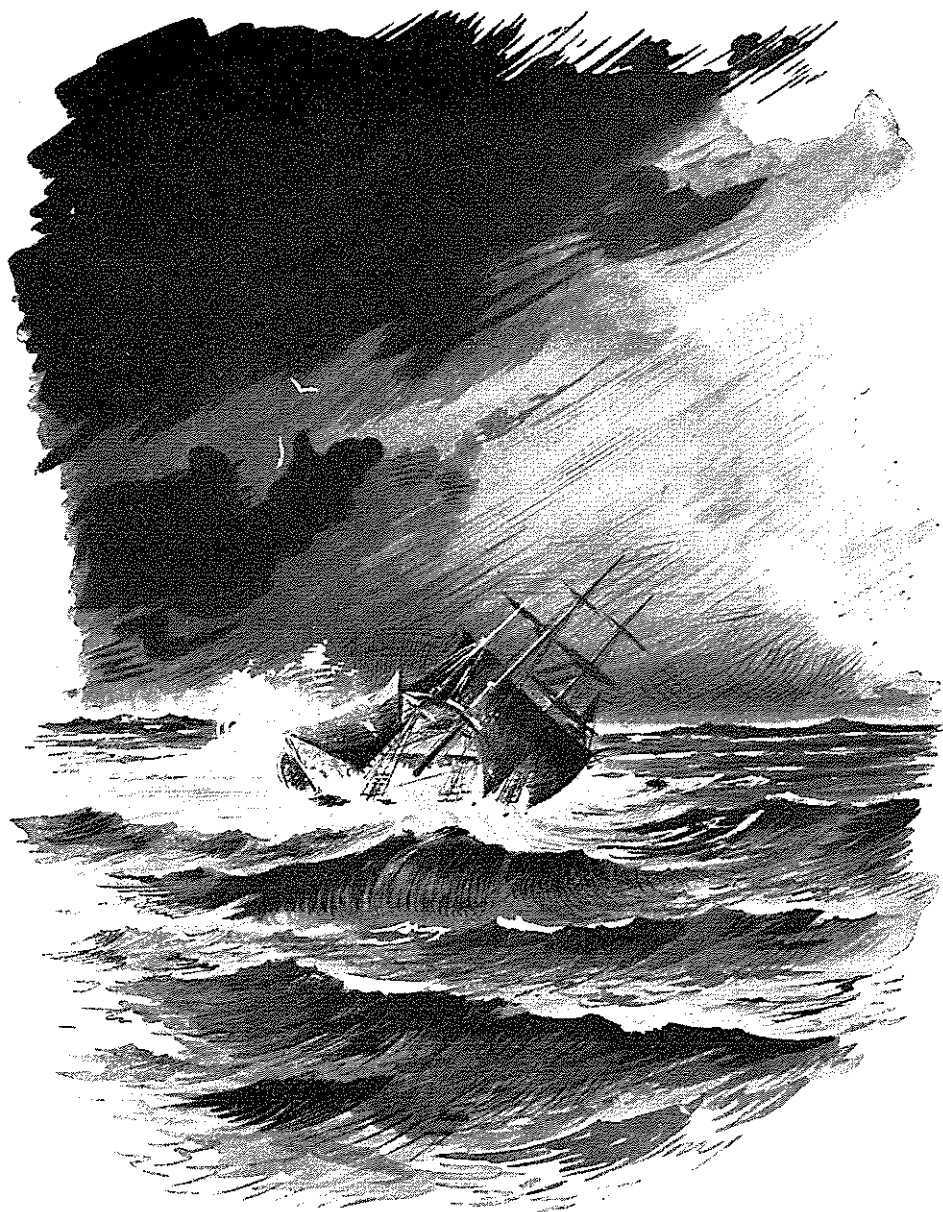
I dag kan et hvilket som helst nogenlunde kraftigt maskindrevet skib i almindelighed holde sig uden for disse stormes centrum, hvor vinden blæser kraftigst og skifter retning hurtigst, og hvor søerne er mest farlige, ved at give agt på de stormvarsler, som sendes ud pr. radio, og ved at holde sig i kontakt med andre skibe i nærheden.

Stormvarslerne, som ved behov sendes ud med korte mellemrum fra radiostationerne i land, giver skibsføreren alle de oplysninger, han behøver for at kunne holde fartøjet borte fra stormens direkte bane. De meddeler ham uvejrs-centrets antagelige position, dets kraft og tilnærmelsesvise diameter, dets sandsynlige bane og eventuelle tilbagevendende.

Disse meddelelser suppleret med rapporter fra andre skibsførere samt eget kendskab til uvejrets position sætter en skipper i stand til på søkortet at afmærke det sig nærmende stormvejrs nogenlunde rigtige kurs og siden træffe de forholdsregler, hans egen dømmekraft finder det nødvendigt.

Helt anderledes var det på sejskibenes tid, da en skibsfører kun havde barometeret, vinden og skyerne at stole på, når det gjaldt om at forudsige, om en af disse hvirvelstorme nærmede sig. En del sejskibs-kaptajner besad kun rudimentære kundskaber om stormenes bane o. s. v., men der fandtes andre skippere, der vidste ikke så lidt om disse ting, og som handlede både dygtigt og djærvt, når de kraftige uvejre kastede sig over deres skibe.

Det berettes, at kaptajn Brebner på den berømte



„Loch Tay“ lå med den ene lonning under vand.

„Sir Lancelot“ en gang førte sit skib tværs over banen af en oprækkende cyklon i nærheden af Mauritius for at komme ind i dens højre, sejlbare halvcirkel. „Sir Lancelot“ havde drejet bi i en hastigt voksende sydøstlig storm. Brebner kom til den slutning, at fartøjet befandt sig i den venstre, farlige halvcirkel af den sig nærmende cyklon, og at stormcentret var nordost for ham og antagelig gik i sydvestlig retning. Djærvt lod han sit skib sejle for vinden, lod sætte flere sejl og holdt den højst mulige fart, til barometeret begyndte at stige og vinden slog om til vestlig. Så drejede han skibet bi igen.

Skipperen på den ligeså kendte „Sobraon“ var også en dygtig iagttager af uvejrenes baner. I 1889 mødte skibet den værste storm i hele sin karriere. Det skete nordost for Crozet-øerne. Barometeret faldt til 27.75”, og kaptajnen drog den slutning, at en cyklon nærmede sig, og at „Sobraon“ befandt sig netop på dens vej.

Han lod skibet lænse for livet og holdt på, til vejret bedredes og barometeret begyndte at stige.

Skibet måtte udstå et vældigt pres. En redningsbåd løftedes ud af davidderne og fejedes over bord, og det meste af bagbords lønning brækkede ned. Poop-sky-light'et trykkes ind, og kaskader af vand strømmede ned i salonen. I tre dage måtte de skrækslagne passagerer holde ud under dæk med alt køjetøj og personlige ejendele flydende omkring mellem benene. Men skibet klarede sig i alle tilfælde!

Vist var stormene udfor Kap det gode Håb og Leeuwin meget skræppe, men mellem Crozet-øerne og St. Paul Island kunne de være betydeligt værre, hvis en tropisk cyklon, der gik en smule længere sydpå end sædvanligt, blandede sig med de fremherskende vestlige vinde.

Det var i dette område, at den velkendte skotske clipper „Loch Tay“ med nød og næppe undgik at blive vrag.

Den 12. maj 1898 afsejlede „Loch Tay“, en lille tremastet bark på 1.191 tons, fra Glasgow bestemt for Adelaide og Melbourne. Fører var kaptajn T. C. Martin. Ækvator krydsedes 27 dage senere, og den 30. juni rundede barken Kap det gode Håb efter 49 dages sejlads fra Clyden.

Vejret holdt sig smukt med lette, vestlige vinde helt til den 9. juli, da det pludselig begyndte at blæse kraftigt fra nord. Barometeret faldt hastigt. Dette kunne imidlertid ikke betegnes som noget usædvanligt, for det var vinter på den sydlige halvkugle, og man måtte forvente kraftig vind.

Så småt gik vinden vestlig og aftog. Sejl, der var beslået, rebedes ud igen, og „Loch Tay“ fortsatte for en laber, vestlig brise indtil om morgenen den 11. juli, da det pludselig begyndte at blæse kraftigt nord fra med heftige byger af regn og sne. Hele besætningen beordredes til at beslå sejl, og folkene fik arbejde nok med at holde takten med den hurtigt voksende vindstyrke.

„Loch Tay“s position var nu  $41^{\circ}$  sydlig bredde og  $63^{\circ}$  østlig længde. Ved middagstid blæste det en fuld storm, og barometeret var faldet til 29.00". Drejet bi for bagbords halse og kun med underste mærsejl sat klarede barken sig fint, og kaptajn Martin mente ikke, der var noget at være urolig over, skønt vindens lunefulde svingninger forvirrede ham lidt.

Lidt efter kl. 16 drejede vinden vestlig igen og flovede noget. Barometeret steg til 29.30", og himlen begyndte at klare op. Den gamle, erfarne søbjørn modstod imidlertid fristelsen at sætte flere sejl, og hele natten sejlede barken for sine underste mærsejl alene, mens søfolkene kastede funderende blikke agterud.

Vinden forblev svag og utilregnelig. Det ene øjeblik kunne den næsten dø bort for i næste sekund pludselig at tiltage med en underlig sukken. Tidligt på morgenen den 12. lynede det en del i nordost. Dagingens grønlig skær lovede intet godt.

I løbet af formiddagen begyndte mængder af truende skyer at tårne sig op i nordost, og lige efter mid-

dag tog det til at blæse fra nord for tredje gang. En forskydning til nordvest kunne så småt forventes, men i stedet slog vinden om til nordost og tiltog endnu mere.

Kl. 20 var barometeret faldet til 28.60", og vinden blæste med en orkans styrke. Hele skyer af regn, hagl og skum fejede over barken uden ophør og gjorde det umuligt at se ret langt. Søerne, som nu væltede om bord, kunne ikke længere ignoreres. Det var vældige bølger med en voldsom, ødelæggende kraft, og hver gang de skyllede over stordækket, frygtede besætningen, at lugerne skulle ryge. En kæmpesø trykkede forkanten af poop'en ind og satte salon og kahytter under vand. Stewarden var lige ved at drukne i sit kammer, og mængder af vand trængte ind i proviantrummet. En anden sø brød ind midtskibs og ødelagde en redningsbåd, og en tredje gjorde rent bord i skansen.

Omkring kl. 21.30 blæste stormastens underste mærsejl ud. Det blev revet i stumper med et smæld, som imidlertid næppe hørtes i den brølende storm. Kaptajnen beordrede styrmanden til at lade olieposer hænge ud over siden til luvart, og ordren blev med stort besvær udført.

Ved midnat var barometeret faldet til 28.30" og viste fortsat faldende tendens. Vinden havde ikke ændret sig en streg, noget som utvivlsomt beviste, at skibet befandt sig i eller i nærheden af stormens bane. Reglerne angav, at man i en sådan situation skulle sejle med vinden på bagbords låring for at komme væk fra uvejrets centrum. Men hvordan skulle barken kunne gøre det, når den i bølgedalen næsten lå med den ene lønning under vand og med søerne bestandigt spulende over dækket? At beordre folkene ned på stordækket for at forsøge at få formærsejlet sat, ville være det samme som at sende dem i døden. Nej, kaptajnen besluttede, at skibet skulle tage kampen op med elementerne på stedet, hvordan det så end ville gå.

Vinden fortsatte med at hyle til omkring kl. 1.30 om natten den 13., da den så pludselig aftog til let brise. Barken rettede sig op igen og begyndte at rulle voldsomt i de heftige søer, som syntes at komme fra alle kanter på een gang og opbyggede vældige mure af vand. Dette var uden tvivl cyklonens centrum, omkring hvilken den med solen blæsende vind dannede en spiral. Den oprørte sø var farlig, men ikke i den grad, som folkene troede det. „Loch Tay“ var sjældent i fare for at blive slået til pindebrænde af den, men barken risikerede dog hele tiden at miste masterne på grund af den voldsomme rullen. Barometeret stod nu fast på 28.20".

Den lette vind varede ca. en time og gav folkene lejlighed til at skalke lugerne igen, hale i braserne og få et par stængestagssejl op. Så blæste det pludselig op igen — fra vest. I løbet af få minutter blæste det fuld orkan som tidligere. „Loch Tay“ pressesedes atter ned mellem søerne og lå med den ene lønning under vand.

Søen var endda værre nu end under stormens første halvdel. Søerne spulede over det kæmpende skib fra to hovedretninger, vest og nordost, og ikke engang poop'en undslap dem. Bestiklukaf'et trykkes ind og tømtes

for sit indhold, og skipperen mistede de fleste af sine søkort, nautiske instrumenter og bøger. Presenningen over storlugen blev revet bort, som var den blevet skåret op med en kniv, og de to stængestagsejl blæste bort. Nogle af folkene surrede sig fast til gelænderet på poop'en, mens andre søgte tilflugt i den ødelagte salon. Den almindelige forvirring steg yderligere, ved at nogle kasser med patent-blus, der var stuvet i bestik-lukafet, pludselig antændtes, og skibet syntes at stå i flammer! Blussene brændte dog uden at afstedkomme nogen skade. Det eneste opmuntrende ved situationen var den kendsgerning, at barometeret steg. Kl. 4 om morgenen viste det 28.40", og kl. 8 var det steget til 28.80".

Ved middagstid var stormen aftaget i styrke, og skibet krævede ikke mere så voldsomt. Kaptajnen overdrog kommandoen til styrmanden og gik ned for med stewardens hjælp at bedømme besætningens læsioner. En af søfolkene havde brækket det ene ben, en anden havde fået to ribben brækket. En af eleverne havde fået albuen af led, og adskillige af besætningen havde pådraget sig slemme skrammer og sår.

Vejret bedredes fortsat i løbet af eftermiddagen, og kl. 16 genoptog den lille, prægtige bark sin kurs og sejlede tappert for vinden med de flest mulige sejl sat. Kaptajn Martin havde god grund til at presse sit skib op til højeste fart. Han vidste, at heftige storme ofte følges af sekundære uvejr, og han havde ikke lyst til at afvente ankomsten af et sådant.

Den følgende morgen passerede „Loch Tay“ en

## Moderne UNIFORMSHUER

*Guld- og Sølvgaloner  
Guld- og Sølvbroderede Kramse  
Emaillflag · Emaillemblemer  
Uniformsknapper*



*Danmarks ældste Guldtrækkeri*

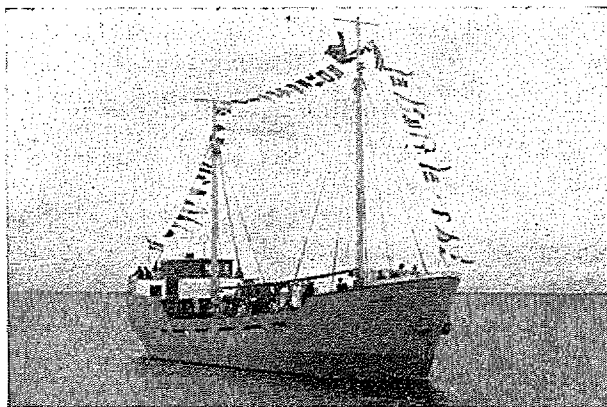
mængde vragestumper, riste, lugedele, lejdere, et splintret skylight, en redningsbåd med kølen i vejret og en mængde flydende gods, som tydeligt viste, at i det mindste eet skib var gået ned i stormen.

Efter at uvejret var overstået, havde „Loch Tay“ fint vejr med lette, vestlige vinde. Den 28. juli om natten ankrede barken ud for Semaphore, Adelaide, og trods mødet med cyklonen havde den fuldført rejsen på 78 dage.

## A/S H. C. CHRISTENSENS STAALSKIBSVÆRFT

AF 1949

Nybygning  
Specialitet:  
Skibe indtil  
500 br. reg. ts.



Nybygn. nr. 50 m/s Caroline - 240 ts. dw. lastmotorskib

Reparation  
Bedding til  
200' længde  
ca. 500 ts.  
egenvægt

**Maskinarbejde, jernkonstruktioner, beholdere**

**MARSTAL**

Telefon MARSTAL 333

Telegram-adr.: STAALSKIBSVÆRFT

# Handels- og Søfartsmuseets årbog

*bør ejes og læses af enhver dansker*

Hvert år glæder man sig til at studere Handels- og Søfartsmuseets årbog, og man bliver aldrig skuffet. Heller ikke i år. Ligesom de tidligere udgaver er årbogen for 1954 redigeret af Knud Klem og Louis E. Grandjean, der har forstået at udvælge et afvekslende og meget interessant stof.

Årbogen indeholder fem værdifulde afhandlinger. Den første er skrevet af Johannes Balle og bærer titlen „Fra de gamle Grønlandsfareres tid“. Johannes Balle er orlogskaptajn og selv gammel Grønlands-farer. Det er dog ikke orlogskaptajnens egne oplevelser, der behandles i afhandlingen. Forfatteren har dykket ned i nogle gamle rapporter og har fremdraget flere interessante enkeltheder om livet om bord i sejskibene, der besøgte trafikken på Grønland for ca. 150 år siden. En af beretningerne beskriver fregatten „Maria Lovisa“s rejse til og forlis på Grønland i året 1800. Den uheldige rejse, der varede omtrent fire måneder, stillede besætningen på en meget hård prøve, og man får unægtelig endnu større respekt for de søfolk, der for så længe siden holdt forbindelsen vedlig med det fjerne stykke Danmark. En anden af rapporterne omhandler briggen „Giertrud Cathrine“s kamp mod og forlis i stormen. Der er både spænding og dramatik i denne afhandling, og man glæder sig over de fremskridt, der siden da er sket inden for Grønlands-farten.

Museumsinspektør Sigurd Schoubye møder med en afhandling om „Skibsmotiver på hollandske vægfliser“ med særligt henblik på frisisk-nordisk handels- og søfartshistorie i det 18. århundrede. Mange af de gamle vægfliser var jo hele kunstværker udført på grundlag af ældre mestres kobberstik. Sigurd Schoubye skriver, at fliserne med deres mangfoldighed af skibstyper er et stykke levende søfartshistorie, og det tør nok siges. Artiklen er spækket med illustrationer af festlige og interessante fliser. Der ligger utvivlsomt et meget grundigt studium til grundlag for denne afhandling, som vil glæde mange, selv om læseren måske ikke ellers interesserer sig for skibsfartshistorie.

Skibskonstruktør Otto Benzon har skrevet årbogens tredje afhandling. Den handler om skibsbygmester E. C. Benzon fra Nykøbing på Falster, forfatterens bedstefar. E. C. Benzon var en foregangsmand i dansk skibsbygning, og flere af hans skibe sejler den dag i dag som en pryd for den nordiske træskibs-flåde. Mange af mester Benzons fartøjer er således kendt også af nuliden. Derimod ved man ikke ret meget om mesteren selv, eller man har i alle tilfælde ikke vidst det indtil nu. Denne brist råder Otto Benzon bod på i sin både underholdende og historisk værdifulde artikel, der er illustreret med fotografier og tegninger af E. C. Benzons skibe. Der bringes også et par linietegninger og spantekrids til nogle både, og disse konstruktionstegninger vækker stadig respekt hos skibsbyggere. Artiklen slutter

med en meget værdifuld liste over de skibe og lystfartøjer, mester Benzon byggede på det nu nedlagte værft i Nykøbing.

Bogens fjerde afhandling er også et stykke slægts-historie. Louis E. Grandjean skriver om H. P. Priors forhold til Tietgen. Ganske vist har årbogen (i 1944) tidligere bragt en meget fyldig biografi over H. P. Prior, men det er lykkedes Grandjean at finde flere enkeltheder frem, som kan belyse Priors liv og virke, ligesom han prøver at udrydde visse „historiske“ misforståelser. Louis E. Grandjeans artikel er derfor et meget værdifuldt supplement til alt det øvrige, slægts- og søfartshistorikere har fortalt om Prior.

Direktør Knud Klem er en meget travl og arbejdssom museumsmand, og netop i år har han jo fejret 25 års jubilæum ved museet på Kronborg. Alligevel har han haft tid til at skrive en usædvanlig fyldstgørende artikel om Asiatisk Kompagnis fregat „Disco“. Artiklen fylder med noter og tabeller 43 sider, men man har efter læsningen ikke indtrykket af at være blevet stopfodret. Klems artikel, der vrimler med saglige og yderst interessante oplysninger, er skrevet i et frisk og underholdende sprog, og også bag denne artikels tilblivelse ligger der et grundigt og meget stort studium. Man følger fregatten „Disco“ gennem hele dens bevægede karriere og føler sig under læsningen ligefrem som medlem af skibets besætning. Artiklen er ligesom årbogens øvrige rigt illustreret.

Foruden de fem nævnte afhandlinger bringer årbogen meddelelser fra museet og dets venneskab, og man får indtrykket af, at der har været fremgang for dem begge i det sidste år.

Årbogen 1954 fortjener at indlemmes i enhver søhistorisk bogsamling, og det kan anbefales enhver at indmelde sig i „Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner“. Minimumskontingentet er kr. 10 om året, og foruden gratis adgang til museets samlinger og årbogen gratis tilsendt har man som medlem mange andre fordele. Men årbogen alene er mere end de ti kroner værd!

O. L.

A/S MONTANA

Telefon 9246

**Kul, Koks, Cinders**

# Bergens Sjøfartsmuseum

— Norges største

Af CARL ØSTEN



Af norske marine-museer findes der et i Horten, hovedsagelig orlogsmarine-præget, et i Oslo (på Bygdø) og så et i Bergen, som er det mest indholdsrige, hvad ikke er overraskende, om man tænker på, at Bergen engang var den største handels- og søfarts-by i Danmark-Norge. Derimod er Bergen-musæet, hvad rum-forhold angår, ikke særlig stort, idet det må nøjes med en del af fjerde-etagen i den forhenværende universitets-bygning, som nu afgiver plads for museums-samlinger af forskellig art.

Ved indgangen „hilses“ „Vikingen“ velkommen af en gallions-figur, en fisker-skikkelse, der i sin venstre hånd holder en fiske-snøre og i sin højre en torsk, hvilken figur må siges at henhøre under unica. Lige inden for døren til det rum, som museet råder over, ses 2 minde-tavler. Den ene af dem, en kobber-tavle, er viet mindet om de norske søfolk, der satte livet til under verdenskrig I, ialt 1178, som fordeler sig på 832 forliste skibe med en samlet brutto-tonnage på ca. 1.242.000 tons. Tillige oplyser tavlen om hvert skibs navn, deplacement, ladnings-art og navnet på stedet, hvor det blev opbragt af krigsskibe eller sænket. Endvidere nævnes navnene på de omkomne for hvert skib.

Den anden ved døren ophængte tavle, som er af sølv, bærer følgende tekst (her oversat): „En sømandsdåd udført af besætningen på R/S (= rednings-skøjte) „Christian Børs“ ved bordingen af S/S „Stavangerfjord“ tilhørende den norske Amerika-Linje for at skaffe lods om bord under den orkanagtige storm natten den 26. januar 1920.“ Som illustration hertil ses „Stavangerfjord“ i høj sø med det lille rednings-fartøj på siden, hvorefter følger navnene på dettes 4 besætnings-medlemmer.

Ovenstående kan vi selv finde ud af eller læse os til. Andre ting derimod kræver lidt forklaring eller historiske data. Og hertil får vi en

god hjælp af kustoden, en herlig sø-ulk, der, hvad alder angår, godt kan hamle op med flere af museets gamle modeller. Han er den 77-årige Jørgen Garmann, som fortæller os, at han har været til søs siden sit 14. år og gennem en år-række sø-kaptajn. Og ved at høre, at vi er fra Danmark, siger han: „Mine forfædre stammer derfra. Familien kom her til Bergen under Chr. IV.“

På gulvet ligger et par sælsomme anker-typer, en norsk „krabbe“ og et tyrkisk entre-dræg. Den norske „krabbe“ består af træ og er et almindeligt dræg med læg og 4 arme. På læggen øverste ende er der af hensyn til at give dræget tyngde anbragt en stor, kileformet sten, som fastholdes til læggen af 4 træ-ringe. Dette gammeldags dræg bruges den dag i dag i nord-Norge af mindre fartøjer og både, for eksempel under lakse-fiskeri. Til det tyrkiske entre-dræg, der har forlængbar løkke og stang-ketting, er knyttet følgende tekst: „Erobreret af skipper Tom Jørgensen i 1724, da et angreb på hans skib af et barbarisk sørover-fartøj blev afværget. Til erindring om Guds frelse har nævnte skipper af Bergen 1724 foræret et tyrkisk entre-dræg, som ved Guds forsyn frelste ham og medfærende fra et barbarisk slaveri, idet samme taget som prise nu følger huset. (Skænket til museet af „Christopher Frimanns stiftelse“ i København 1777).“ — Desuden er her som en såre sjælden ting et anker til et vikingskib. Det, som er fra ca. år 800 og fundet i nord-Norge, sekunderer nogle nærtstående modeller af de vikinge-skibe, der findes i norske og danske samlinger, hvortil kommer de veritable rester af endnu et vikinge-skib, „Kvalsund-skibet“, som blev fundet 1920 i Sunnmøre.



Norsk „krabbe“-anker bestående af en træ-omsluttet sten.

Nævnes skal herefter i flæng.

En sølv-pokal skæn-

ket af USAs præsident til skibsfører Jens Christian Kahr, fordi han reddede besætningen fra den amerikanske bark „Oasic“ i 1887.

En glas-beholder med en i sprit konserveret pæleorm og en ved siden af glasset anbragt klods af fyrretræ, hvis huller viser, hvad en sådan orm kan ødelægge på 4 måneder. Resultatet stammer fra et i 1922 gjort forsøg.

En tyrkisk orden ( i montre) med certificat fra 1885. Den blev tildelt en bergensk skibsfører, fordi han havde passeret Bosphorus og Konstantinopel 150 gange!

Og dernæst følgende modeller af skibe:

„Eidvoldsbåden“, en „venge-båd“ (venge = kahyt agter), der er blevet kaldt således, fordi den i 1814 førte Bergens repræsentanter, der skulle deltage i den lovgivende forsamling på Eidsvold, fra Bergen til Lærdal, hvorfra de fortsatte rejsen over land.

Sluppen „Restaurationen“ (Navnet dog ingen forbindelse med restaurant). Ved fra 1825 at befordre emigranter til New York blev den Norges første passager-båd over Atlanten.

Jagten „Skjoldmøen“. Den, som var på 51 brutto-ton, blev berømt for sin i 1863 gjorde direkte rejse fra Bergen og til Chicago med kaptajn Wesenberg som fører.

„Charlotte Dundas“, der anses for at være det første dampskib, som på sin tid var kommet ud over forsøgsstadiet. Det, som var 56 feet langt og bygget i Skotland, benyttedes oprindeligt som bugser-båd på Forth- og Clyde-kanalen, men måtte ophøre hermed, fordi man ængstede sig for, at suget fra dets skruer kunne beskadige kanal-brederne. Modellen viser et snurrigt monstrum med meget høj skorsten samt rat og dobbelt-ror i begge ender.

„Comet“. Dette kombinerede damp- og sejl-skib er næsten et endnu mærkeligere syn end foran nævnte. Også det blev bygget i Skotland i 1811 og havde en længde på 43 feet. Kun eet sejl havde det, og det var anbragt på den høje skorsten! Maskinen var kun på 4 hk, men til gengæld så meget mere støjende, hvilket engang fik et par passagerer til at gå fra borde på førstkommande anløbs-plads, idet de var af den formening, at rejsen med et sådant damp-skib måtte ende galt. „Comet“, der benyttedes i passager-farten på Glasgow, forliste efter kun 9 års virke.

„Savannah“. Også et kombineret damp- og sejl-skib (modellen antagelig en kopi) begyndte i 1818 sin tilværelse som rent sejl-skib i New York og havde en

længde på 100 feet. Efter at være blevet forsynet med maskine det følgende år stod „Savannah“ ud på en rejse til Europa, og i løbet af 19 dage var det nået til Cork i Irland. Denne tur over Atlanten var en begivenhed af rang, eftersom det var første gang, at det krydsedes af et damp-skib. Undervejs, når det var rusk-vejr, gik det for sejlene alene, for at skovl-hjulene ikke skulle lide havari. Men i så tilfælde havde kaptajnen det lettere, eftersom han tillige var maskinmester. Efter anløbet af Liverpool afgik skibet til forskellige Østersøbyer, hvor det nymodens skib overalt vakte enorm opsigt. Imidlertid havde man fået erfaring for, at maskinen var for dyr i drift, hvorfor den blev udtaget efter hjemkomsten til New York. I den følgende tid gik „Savannah“ i fart mellem byen af samme navn og New

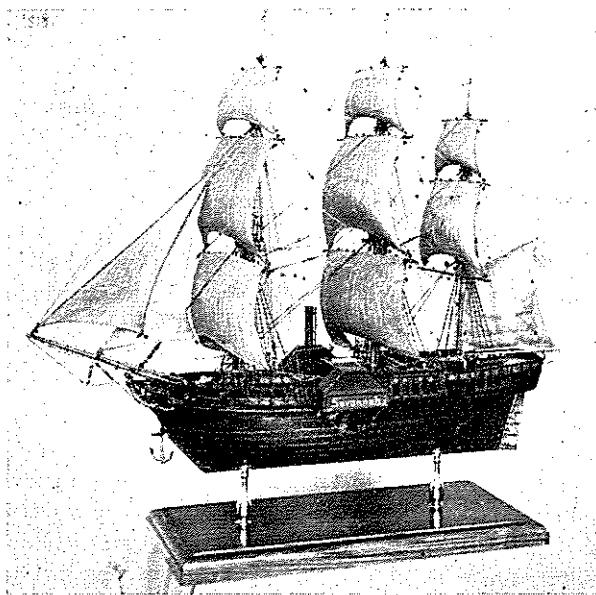
York, i hvis nærhed det forliste i 1821. Dets levetid blev altså langt kortere end det førnævnte „Comet“s.

„Constitutionen“. Norges første dampskib, var på ca. 160 brutto-ton og bygget i England 1826. Dets maskine på ca. 80 nominerede hk kunne give det en fart af 7½ knob. Til at begynde med gik det i fart mellem Oslo og Kristianssand, senere også til Bergen, men kun om sommeren, og her til tog det i tid 5 dage fra Oslo. Såvel „Constitutionen“ som damperen „Prins Carl“, der fra 1831 satte i rute-fart mellem Frederiksvern, Göteborg og København, ejedes af den norske stat og førtes af orlogs-officerer. Norges første damper i privat eje hed „Oscar“ og var desuden den første, som havde hjemsted i Bergen. Men, da den havde en altfor svag maskine, blev den uøkonomisk i brug, hvorfor den allerede et par år efter gik over på andre hænder.

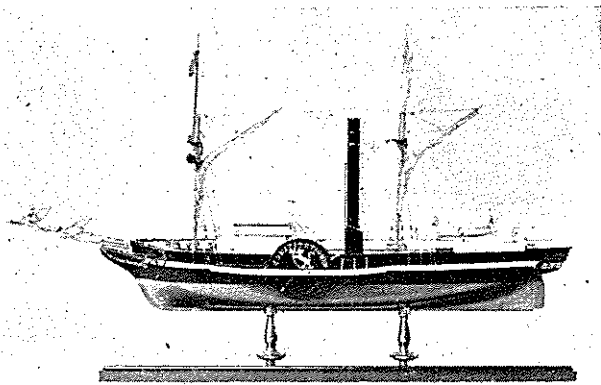
„Hebe“. En fuldrigger (model rekonstrueret), som byggedes i Bergen 1856 af en skibs-bygger med det mærkelige navn Annanias Dekke. På grund af sin hurtighed, 12-13 knob, var den på sin tid Bergens mest berømte skib. Den benyttedes i sin første tid som emigrant-skib på USA. „Hebe“ ses også andetsteds i museet, i en montre, hvor den sammen med andre skibe er under kølhaling på det gamle Bergen-værft „Nyhavn“. (Hele denne kølhalings-fremstilling minder meget om de tilsvarende modeller, som findes i Hamburg, jvfr. omtalen heraf i tidligere nummer af „Vikingen“).

„Norge“. En anden emigrant-fuldrigger bygget i Laksevaag år 1855, altså for en gangs skyld også på hjemme-værft. I hurtighed lå den kun et par knob bag efter nævnte „Hebe“.

„Kong Sverre“. Denne damper bygget i England



„Savannah“. Kombineret damp- og sejl-skib.



„Constitutionen“. Norges første dampskib.

1873 tilhørte den norske Amerika-linje, der oprettedes i 1871. En tid havde dette selskab ikke mindre end 5 dampere i rute-fart på USA.

„Skibladner“. Topsejlskonnert fra før dampskibenes tid. Også den hørte til havenes hurtige svaner og benyttedes i frugt-farten mellem Middelhavsbyer og Rusland.

En „Norlands-jagt“ med råsejl viser et ret bredt og klodset skrog. Disse jagter fra omkring år 1860 gjorde kun 2 årlige rejser, nemlig om sommeren fra nord-Norge til Bergen, hvortil de fragtede fisk, tran og rogn, i modsat retning stykgods. Tillige tog de passagerer med.

Medens vi på Rosenborg Slot har et skib af elfenben, så har man her i Bergen-museet et af glas helt igennem, en fregat, der er noget af et unicum, og som italiensk arbejde sandsynligvis lavet i glas-mager-kunstens by par excellence, Venezia. Fra flag-spillet i dens agter-stavn vajer Dannebrog, på hvilket ses kong Chr. VII's initialer. Da hverken navn på fregatten eller årstal for dens tilblivelse kendes, repræsenterer modellen sandsynligvis ikke noget bestemt skib.

Hansa-kogge. Fra 1500-tallet. Såvel dens skanse som bak-klædning (agter-kastel) er smykket med Hanse-stædernes våben og oppe i mærsen på både fokke- og stor-mast er der lavet tønder, i hvis bund ligger sten — den tids ammunition i tilfælde af strid. Modellen er ikke alene en af dette museums mest interessante objekter, men tillige en sjælden museums-genstand i det hele taget.

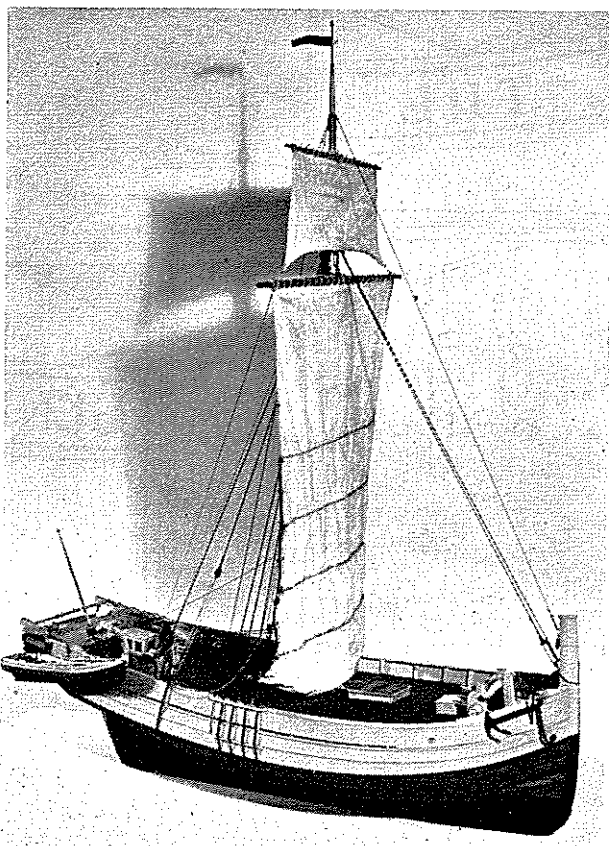
I en stor montre står en halv snes modeller (rekonstrerede) af mindre norske fartøjer såsom fragt-, fiske- og kirke-både, hvilke sidste hovedsagelig anvendtes for befordringen af kirke-gængere i det daværende Lofoten. Næsten alle fartøjerne fører råsejl, kun „Mövings-båden“ har gaffel-sejl og mesan. Laste-evnen for nogle af disse fiske-både kunne være op til 100 tons, det vil sige, at man dengang beregnede den på en helt anden måde, nemlig efter antal tønder fisk, for eksempel 50 tønder, eller efter styk-antal torsk, for eksempel 1200, redskaber inklusive. I almindelighed bestod besætningen af 7-8 mand på de større af disse både. Hurtigst sejlede af de nævnte både var „Norlands-Femböringen“, der førte råsejl. Disse både, der hovedsagelig

drev torske-fiskeri om vinteren, havde da kahyt henne agter, men ingen om sommeren.

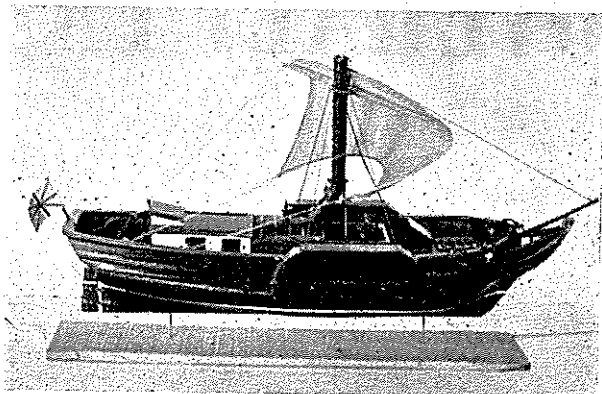
Denne samling udmærkede modeller svarende til brugs-fartøjerne gennem 1800-tallet er fremstillede efter nøjagtige tegninger, som skyldes afdøde konservator Bernhard Færöyvik's opmålinger af gamle, norske bådtyper.

En af dem, den åbne, såkaldte „Nordland-båd“, der med sine rå-sejl mindede om vikinge-skibene, var i brug til omkring midten af 1800-tallet.

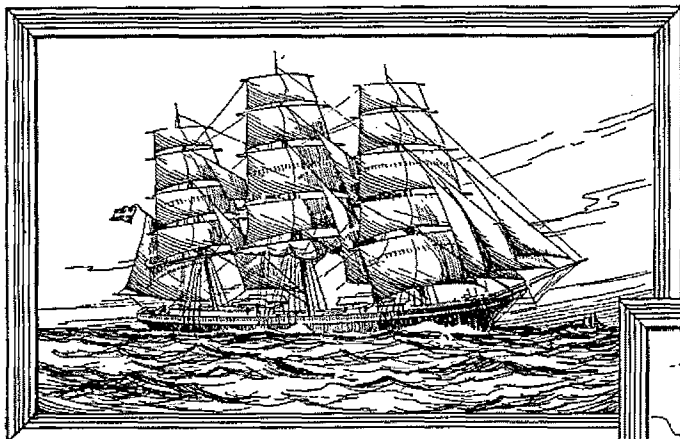
I 1857 tillod den nye „Lofoten-lov“ fiskerne at drive fiskeri hvorsomhelst. Hidtil havde de kun måttet fiske fra et bestemt sted. Som følge af det udvidede område udkrævedes større og stærkere både, hvorfor nævnte „Nordland-båd“ blev bygget både længere og højere. Men



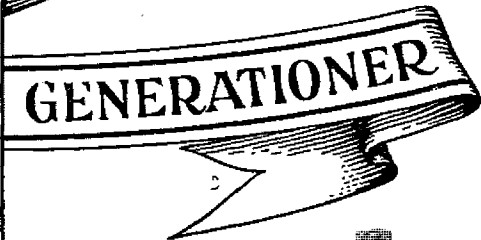
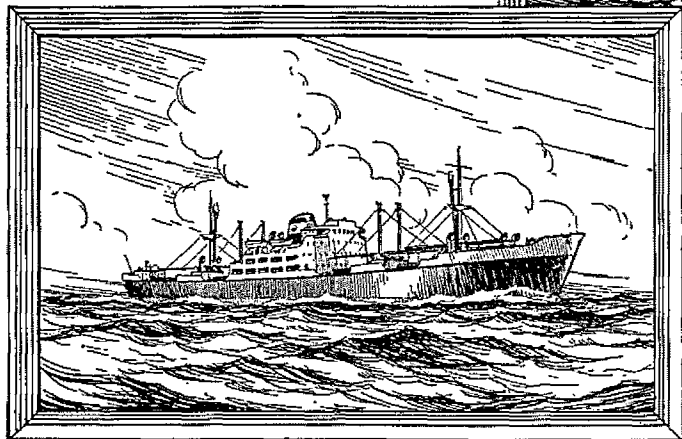
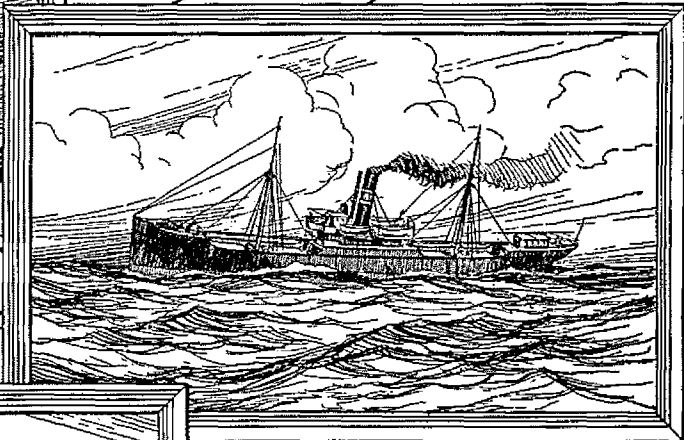
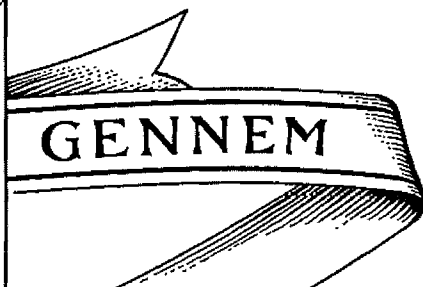
„Nordland-jagt“ fra 1880.



„Comet“ fra 1812.



H. SGH - P.



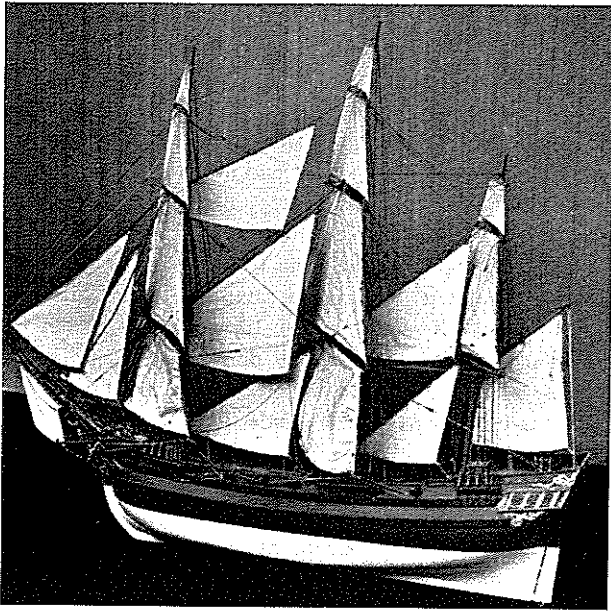
**HAR DE  
OVERALT PAA HAVET  
FAAET**



*fra* **JESPER CHRISTENSEN & Co**  
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER





Defensions-fregatten „Anna Magdalene“. Bygget i Bergen 1783.

da det i mange tilfælde var nødvendigt at ro denne type, som nu var blevet for tung hertil, måtte fiskerne gå over til anvendelse af de typer, som egnede sig bedre for fangst af torsk i Lofoten.

Begyndelsen til den videre udvikling af båd-typer i nord-Norge blev da den såkaldte „Hardanger-båd“ med fore-and-aft-sejl, der på den tid byggedes overalt i vest-Norge. Ikke alene denne, men også dens aflægger, „Lister-båden“, der begge besad de bedste egenskaber blandt vest- og øst-Norges både, købtes af nord-Norges fiskere. Fore-and-aft-sejlbådene blev til at begynde med kun brugt ved silde-fiskeri, ved hvilket man snart blev klar over deres gode egenskaber, enten man så sejlede med dem i snævert farvand eller i modvind. De gamle „Nordland-både“ havde ganske vist også været velsejlende, men kun med gunstig vind.

Der var dog blandt fiskerne, selv om regeringens fiskeri-inspektorat havde anerkendt de nye typer, stærk skepsis overfor fore-and-aft-sejlerne. En af indvendingerne var, at skrogets form hindrede besætningen i at redde sig op på bunden, om båden kuldsejlede, en foreteelse, man ofte kom ud for med „Nordland-bådene“.

Så sent som i 1894 var der endnu lige så mange både med rå-sejl som med fore-and-aft-sejl på Lofotens fiske-pladser. Men fra nu af blev de gamle rå-sejlere omskiftet med fiskenet-både, når undtages den lille 8-årrede „Nordland-båd“, der stadig anvendtes for fiskeri med lange liner.

Da så England gik fra sejl og over til motor-kraft, blev mange af de gamle kuttere solgt til Norge for meget lave priser. Herved opstod nye typer i den norske fisker-flåde, hvor nu en mængde både i forhold til før i tiden var forsynede med dæk.

Omkring 1920 var den norske fisker-flåde for en stor del blevet motoriseret. Installationen af motor rejste imidlertid nye problemer indenfor skibsbygnings-metoderne. I begyndelsen installerede man blot motoren

uden nogen som helst ændring af skroget, men snart indså man, at der måtte tages hensyn til motorens tyngde samt det pres, som skruen lagde på bådens agter-stævn.

Også en norsk-bygget defensions-fregat, „Anna Magdalene“, er her en model af. Andetsteds i museet skildrer et maleri, omend pauvert, dens stabel-afløbning 13. august 1783. Som det vist hidtil største i Bergen byggede fartøj tiltrak dets stabel-afløbning sig stor opmærksomhed. For det forsamlede by-styre og en stor tilskuer-skare holdt en præst en prædiken med udgang i et bibelsk ordsprog, i hvilken han indflettede skibets navn. Under saluteringsen, da skibet gled i vandet, skete der desværre den ulykke, at der gik ild i en på dækket stående krudt-fjerding, hvorved en del personer såredes alvorligt, ligesom selve skibet også led nogen molest. Den senere kendte digter, Peter Andreas Heiberg, der på den tid opholdt sig i Bergen som 25-årig handels-kontorist, digtede i dagens anledning et ode på ikke mindre end 25 vers a 12 linjer. Det tryktes for salg, og et eksemplar findes i en af museets montrer. Rimende let, magtfuldt, mandigt besyngende, omend med hin tids svulstighed, hylder han skibene, havet og sømanden, og i sidste vers også kong Chr. VII, hvad han nok ville have undladt, om han havde vidst, at han for sine skriverier blev udvist fra Danmark 16 år efter. Første gang, man stod ved hans grav på Montmartre kirkegården i Paris, anede man lige så lidet, at man engang i Bergen skulle træffe på et af hans værker, som ovenikøbet var maritimt præget.

„Anna Magdalene“, der var på 110½ commercelæster, måtte altså i tilfælde af krig forrette tjeneste som orlogsmænd. Til gengæld fik disse armerede handels-fartøjers byg-herrer et vist stats-byggetilskud samt



Musæet ejer også denne morsomme tallerken, vel en del af et helt spise-stel, der har tilhørt Lars Kielland Smith, fører af det på den viste skib „De Snow Allida & Maria“ fra Bergen. Man bemærker, at sejlene er ved at blive bjergede fra stor-masten, og at Dannebrog med Fr. V's initialer vaajer agter.

privilegium på fragning af særligt pengegivende laster, for eksempel salt fra Middelhavs-landene. Ifølge forordning af 1776 skulle tegninger af defensions-skibene approberes af konstruktions-kommissionen i København. Tegningen såvel som approbationen af dette skib har museet også. De 2 Bergen-købmænd, som byggede „Anna Magdalene“, havde et par år forinden efter til-ladelse fra kommandanten på Bergenshus fæstning ladet bygge et skibs-værft. — Iøvrigt fik „Anna Magdalene“, „Bergens stolteste fregat“, ikke nogen lang tilværelse. Da hun ikke findes i skibs-listerne for 1793, anses hun for forlist i dette år.

Af nogle få orlogs-skibe er her også modeller, blandt hvilke lige skal omtales den engelske fregat „Royal George“, hvis model er lavet i Spanien. På hver af sine 3 dæk har den ca. 30 kanoner. Endvidere et par hol-landske koffardi-fregatter fra sidste halvdel af 1700-tallet samt den ældste model, et dansk orlogsskib fra midten af 1600-tallet, hvilken er en gave til museet fra A/S Helsingør Jernskibs- og Maskin-Byggeri ved direk-tør K. Zimmer.

Efter at have vandret gennem flere århundreders skibs-bygningskunst slutter vi rundgangen ved den yng-ste skibs-model, der forestiller M/S „Berganger“, som med sit displacement på 8610 tons er bygget på Kockums værft i Malmö i 1950. Sidst, men ikke mindst, kan man med rette sige i dette tilfælde, for modellen er museets største. „Berganger“ tilhører iøvrigt West-fal-Larsens Rederi A/S i Bergen.

Foran et af vinduerne vises i transparent på glas den udvikling, som sejskibene har gennemgået i små 4000 år, lige fra et ægyptisk fartøj fra ca. år 1600 før Kristus og over vikinge-skibene, Columbus „Santa Maria“ (1492), højbordet Middelhavs-fartøj (1500) indtil en 4/m. norsk stålbark, „Lingard“, fra 1893. Alt i alt et udmærket billedmæssigt udviklings-materiale.

Som andre museer har også dette museum en del gamle dokumenter, der vedrører søen, dens skibe eller folk. En montre gemmer således papirer, som har rela-tion til Øresunds-tolden, samt kong Frederik IVs „Ar-ticler for Skipper-Lauget udi Bergen“.

Minder fra luftens verden tæller også med i gedie-genheden. Herimellem et stykke af hylstret fra luft-skibet „Norge“, der forliste i polar-regionen i 1925 un-der Roald Ammundsens ekspedition fra Svalbard over Nordpolen til Alaska. Hans og hans fællers navne står på det nævnte hylster-stykke. Endvidere det norske flag, som var anbragt på det aeroplan, med hvilket nord-manden Trygve Gran den 30. juli 1914 udførte den første flyvning over Nordsøen — fra Skotland til Norge.

I et hjørne af museums-rummet står en optisk kystsignalerings-mast, der består af en galge med 2 deri anbragte tvær-stænger, på hvilke hænger bevæge-lige plader af træ, hvori der af hensyn til vind-pres er boret huller. Sådanne master benyttedes for indtil 25-30 år siden, da vejrmeldingerne i Norge blev bedre for-midlet ved radioens hjælp. Meddelelses-systemet var Morses. Enkelte steder kan de endnu ses i brug.

Nogen større samling af nautiske instrumenter har

museet ikke, men til gengæld findes der blandt disse et meget gammelt kinesisk kompas i en lille rund æske, en morsom snurrighed. — Og udover sejskibenes „hun“ er der i hele samlingen kun et kvindeligt islæt til — en gallions-figur i form af en kvinde-skikkelse, som i sin venstre hånd holder en kurv med blomster, en fremstilling, som vist må betragtes som sjælden blandt frønder!

Til sidst, men ikke af mindst betydning og historisk værdi skal omtales de mange, mange, dejlige billeder, hovedsagelig olie-malerier, der tilsammen, som om de var mønstret i et tapet, næsten dækker væggene. Uden at være gjorte af de store maler-kunstens mcstrc på det maritime område såsom de Velde den Yngre, van Goy-en, Eckersberg med flere, kommer de med deres lyse og dejlige farver ligefrem sejlene ind i ens hjerte! Desværre har de her for lidt plads til at „sejle“ på. Med noget mere mellemrum mellem hver enkelt ville de komme bedre til deres ret! Alle er de fra Bergen, og med deres enten danske eller svenske flag viser de Nor-ges snævre samhørighed med disse broder-lande på deres tid. Navne på dem såsom „Ludvig Holberg“ (Bergens store søn), „Thorvaldsen“, „Henrik Ibsen“, „Prins Carl“ o. s. v. vidner tillige om den tids smag med hensyn til at opkalde skibe efter berømte eller kongelige personer. „Gjøa“, Roald Ammundsens kendte skib, er også med i dette galleri, der, om skibene selv kunne fortælle, ville kunne fylde en hel årgang af „Vi-kingen“ eller mere.

På et maleri, der gengiver en hel del små-fartøjer under indsejling til Bergen i 1866, og der alle har rå-sejl, ses som noget bemærkelsesværdigt nogle sorte kvadrater øverst oppe på sejlene, en forekomst, der giver anledning til at stille spørgsmålet hvorfor, og også her har herr Garmann svar på rede hånd. „Det er sørge-mærker, der, som skik og brug dengang var, sat-tes på sejlene ved en persons død, i dette tilfælde den kort forinden afdøde og kendte Nordland-præst, Peder Das.“

Kort efter bliver kustoden „fanget ind“ af en anden gæst, der spørger, om museet ikke har et billede af „Charles Dickens“ (et sejskib bygget i Bergen 1870), for det havde nemlig hans farfar ført! Museet havde det! Sådanne forespørgsler er ret almindelige her, og som regel er dets sekretær eller kustode altid i stand til at hjælpe den spørgende. For har man ikke i selve mu-seet hverken model eller billede af et bestemt skib, da findes det højst sandsynligt i det store arkiv inde på det tilstødende kontor, der ialt rummer en samling på ca. 1200 maritime billeder, norske såvel som uden-landske.

Museets midlertidige direktør, sekretær fru Fægri, var desværre ikke til stede den dag, da vi havde for-nøjelsen af at besøge det udmærkede museum, hvis en-kelte genstande som regel har langt mere oplysende tekst end mangt et andet museum — takket være dets første direktør, kaptajn Brekkhus.

Som for andre museers vedkommende er en mæng-de af objekterne i „Bergens Sjøfartsmuseum“ gaver fra

Fortsættes side 24

# Nu skal der gøres noget effektivt mod skibsbrandene!

**Direktor Aage H. Larsen om oprettelse af brandskoler,  
brandpatruljer m. m.**

„Der opstår stadig mange og store brande om bord i skibe. Man har gjort alt muligt for at brandsikre skibene ved at kræve installeret brandsikre skodder o. s. v. Og alligevel brænder det ene skib efter det andet ganske uantastet. Et af de mest friske og uhyggeligste eksempler herpå er branden om bord på det engelske „Empress of Canada“, der blev totalt vrag.“

Ovenstående udtalelse er fremsat af direktør i Statens Skibstilsyn, herr Aage H. Larsen, i en samtale med „Vikingen“. Direktøren fortsætter:

„Og hvad kan man så gøre? Skibstilsynene i de forskellige lande vil naturligvis meget gerne undersøge, hvad der ligger til grund for skibsbrandene. Hvorfor kan brandene ikke bekæmpes? Dette er et andet spørgsmål, vi gerne vil have opklaret. Efter hver brand afholdes der store søforhør, men der kommer sjældent ret meget ud af dem, hvilket bl. a. skyldes, at alle sager først behandles helt op til et halvt år efter ulykken, hvor man ikke mere husker ret meget om dem.“

Vi i Statens Skibstilsyn vil med i undersøgelserne på et langt tidligere tidspunkt. I England f. eks. ned-sættes straks en undersøgelses-komite, mens sagen er frisk. Denne kommission kan komme om bord i det brandhærgede skib hurtigst muligt, og vi vil gerne have de samme muligheder herhjemme.

Men en hel del af besætningerne er slet ikke brand-mind'ede. Vanskeligheden er, at der på skolerne, d. v. s. navigationsskoler, maskinskoler og søfartsskoler, slet ikke er plads og tid til at putte meget mere ind i undervisningen. Imidlertid er oprettelsen af en brand- og havariskole for marinen blevet vedtaget. Det er meningen, at denne skole skal i gang til næste år. Skolen er først og fremmest beregnet på undervisning af marinens personel, men der arbejdes på, at også handels-flådens officerer kan komme ind på skolen for at oplæres til brand-ledere, så de er i stand til at lære fra sig ude omkring på skibene.

For hvert enkelt handelsskib må der udarbejdes brandruller, og der må indføres brandpatruljer, til hvilke kravene må være meget store. Dansk mentalitet er jo noget for sig. Mandskaberne er ikke tilstrækkeligt interesserede i at få skabt virkelig brandsikring. Vi her fra skibstilsynet mærker det gang på gang, når vi er ude på skibene, og vi forstår det ikke. „Det gælder dog også jeres egne liv!“ plejer vi at sige, når det går lidt trevent med brand-mønstringer og -øvelser. Men meget tit får vi det svar, at „alt dette hurlumhej går ud over frivagten!“ Sker der så et eller andet, får vi skylden!“

Efter at have tænkt sig om et øjeblik, fortsætter hr. Aage H. Larsen: „Brandpatruljerne må være virkelig effektive, og vi er i denne forbindelse inde på indførelse af kontrol-ure, der skal trækkes op rundt om i skibet under patruljeringen. Det er ikke nok, at patruljerne bare render igennem gangene. De skal se efter alt, og de må fjerne alt brandfarligt som f. eks. tvist. Allerede på et tidligt tidspunkt vil man ved hjælp af effektive patruljer have mulighed for at opdage og bekæmpe en brand. Patruljerne skal give alarm, og hver mand om bord skal have sin plads. Hvis der ikke er ild netop dér, hvor en mand efter brandrullen skal være, må han melde sig på kommando-stationen, hvorfra han så kan dirigeres rundt.“

Det tager selvfølgelig sin tid at gøre besætningerne brand-mind'ede. Vore folk er heller ikke brandmænd og må derfor have et kursus. Vi tør imidlertid ikke vente på søværnets brandskole, som iøvrigt heller ikke kan tage ret mange elever udover marinens eget personel. Derfor påbegynder vi efter sommerferien vor egen brandskole, så brandpatruljer om bord i skibene kan organiseres, og senere må officererne uddannes.“

„Herr direktør, hvad er efter Deres mening den hyppigste forseelse fra besætningens side, når en brand er brudt ud om bord?“

„Det er den samme forseelse, der går igen gang på gang: Man lukker ikke en brand inde, men løber rundt for at få fat på styrmanden. Ved forsøg har det vist sig, at bål i en kahyt slukker af sig selv, hvis døre, ventiler, køjer o. s. v. er lukkede.“

„Hvad med de brandhæmmende malinger?“

„Det er vist en udbredt misforståelse, at de såkaldte brandhæmmende malinger ikke kan brænde. De brænder nemlig trods alt, når man når til et vist tidspunkt under branden. Derimod må der aldrig bruges maling, som er direkte brandfarlig, og enhver lak og maling, der skal bruges om bord, skal godkendes af skibstilsynet. Disse farver og lakker prøves på Statsprøveanstalten, men desværre kan vi jo ikke vide, hvad man om bord i skibene smører på, når et skib er afleveret og kommet ud i rum sø,“ slutter direktøren. —*wig.*

AKTIESELSKABET  
**DET DANSK-FRANSKE-DAMPSKIBSSELSKAB**  
FREDERIKSGADE 17  
KØBENHAVN K

**Sparekassen for Kjøbenhavn og Omegn**  
Forvaltningsafdelingen

Administration af båndlagte kapitaler,

legatmidler, pensionsfonds o. l.

Opbevaring af værdipapirer i åbent depot.

**Hovedkontoret, Niels Hemmingsensgade 24**  
Telefon Central 1542



## ISOFLEX

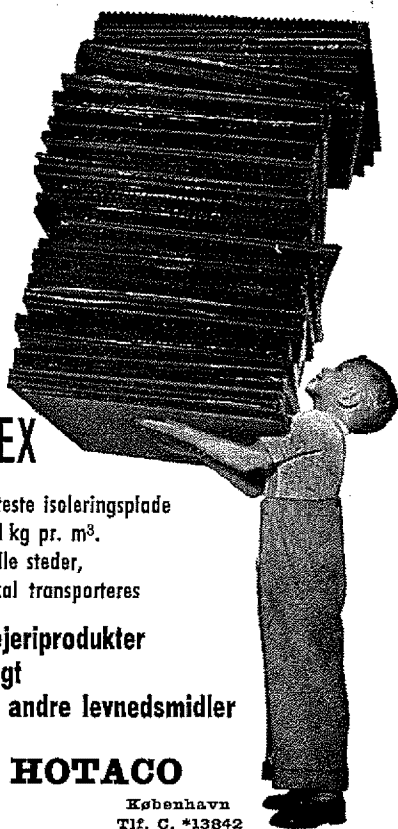
verdens letteste isoleringsplade  
vejer kun 11 kg pr. m<sup>2</sup>.  
Brug den alle steder,  
hvor der skal transporteres

**mejeriprodukter  
frugt  
og andre levnedsmidler**

**A/S HOTACO**

Holbæk  
Tlf. \*1213

København  
Tlf. C. \*13842



# SVÆRMETALLER



AKTIESELSKABET

## ALUMETA

TREKRONERGADE 92, KBHVN. VALBY, VA 8800

### KONSTRUKTIONSPLADER

fra 5—50 mm:

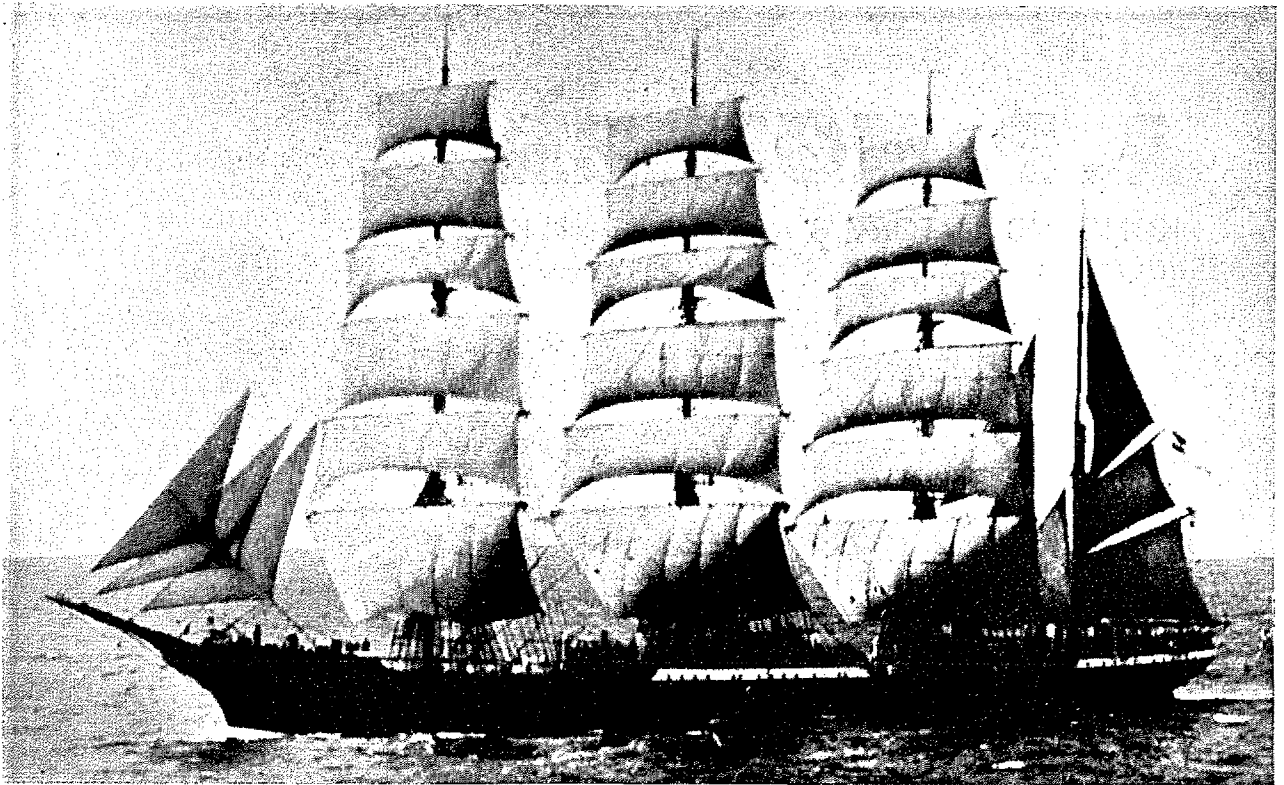
- a) Kvalitet st. 00, st. 37 og st. 42 med egenskaber efter DS 12010.
- b) Skibsplader efter klassifikationsselskabernes fordringer.
- c) Plader for smeltesvejste trykbeholdere efter DS 320.

### KEDELPLADER

fra 8—35 mm:

- a) Kedelplader efter klassifikationsselskabernes fordringer.
- b) Kedelplader til smeltesvejste dampkedler efter DS 320.





### **En ny konkurrence**

Vi bringer her endnu et billede af et gammelt sejskib, som vi gerne vil have navnet på. Denne gang er opgaven ikke så vanskelig, og vi venter mange svar.

Blandt de rigtige trækkes der som sædvanlig lod om tre bøger. Men svaret må være os i hænde senest den 20. august.

### **Det var „Richelieu“**

Der var kun tre af „Vikings“ læsere, der gættede rigtigt i vor lille sejskibskonkurrence i juli-nummeret. De dygtige fjernkendere var Folke Olsson fra Viken i Sverige, herr H. Haug i Randers og korporal (!) Henning Olesen fra Flyvestation Karup. Alle tre genkendte barken på billedet som „Richelieu“, og vi har efter lodtrækning tildelt herr Haug bogpræmien.

Korporal Olsen, der til daglig går mellem hypermoderne jet-fly, er pudsigt nok den, der giver det mest fyldestgørende svar vedrørende det stolte sejskib, hvorfor vi gengiver hans brev her:

„Det i „Vikings“ afbildede sejskib forestiller 4-mastet fransk bark „Richelieu“ eks tysk „Pola“. Skibet var bygget hos Blohm & Voss i Hamborg 1916 for Laeiz. Efter den første verdenskrig afhændedes det til Frankrig, der brugte det som skoleskib. „Société des Navires Ecoles“ havde chartret det for een (!) franc om året. I 1925 blev skibet lagt op i Brest efter en rejse fra Australien (102 dage) og lå der i mere end et år. Her blev det moderniseret og repareret. Derefter sattes sejl for Baltimore via Madeira, hvortil det nåede efter en rejse på 39 dage. „Richelieu“ skulle derefter sejle 3000 tons pitch-pine til Orienten, men under arbejdet med lastningen skete der en eksplosion om bord, hvorved 2 negre blev dræbt og 30 andre mennesker såret. Skibet begyndte straks at synke. Dækket var raseret, og skibet kom aldrig ud på havene igen.“

### **Ny formand i „Søfartens fremme“**

Den 9. juli er kommandør H. G. Bildsøe fratruddet som formand for Foreningen til søfartens fremme og er tillige udtrædt af foreningens bestyrelse. Kommandør Bildsøe, der har haft sæde i bestyrelsen siden 1942, har været kasserer i tiden 1945-1950, hvilket år han valgtes til formand.

Bestyrelsen har ved kommandørens fratreden valgt kontreadmiral E. M. Dahl til formand.

**DAMPSKIBSSELSKABET**

**TORM**

**AKTIESELSKAB**

Grundlagt 1889

Telefoner: MINERVA 2437 - RIGSTELEFON 203

HOLMENS KANAL 42 - KØBENHAVN

# **A. P. MØLLER**

KONGENS NYTORV 8 - KØBENHAVN K.

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

- ★ **REDERI**
- ★ **TRAMPSKIBE**
- ★ **LINESKIBE**
- ★ **TANKSKIBE**

A/S Dampskibsselskabet Svendborg  
Dampskibsselskabet af 1912 A/S

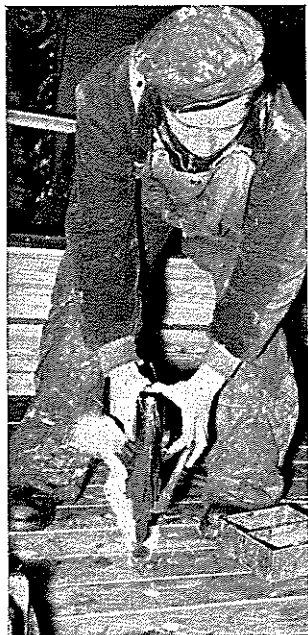
# Ny lovende kalfatrings-metode

Der er et gammelt maritimt ordsprog, som siger: „Beg og tjære er bådsmænds ære“. Denne sætning er efterhånden ved at miste noget af sin gyldighed, for i fremtiden vil bådsmænd og søfolk i det hele taget få mindre og mindre med beg og tjære at gøre i deres daglige arbejde — også når det gælder kalfatring. En norsk ingeniør Alf H. Haraldsen, har gjort en opfindelse, der vil gøre den gamle kalfatrings-metode overflødig. Opfindelsen, der er patenteret verden over, er indregistreret under navnet „Perma-Calk“.

Forleden havde vi på redaktionen besøg af hr. Haraldsen, der fortalte om sin opfindelse:

„I 1950 var jeg i USA med nogle tunfisker-motorbåde, som jeg havde bygget for amerikansk regning. Jeg kom i juni måned, og klimaet var meget vanskeligt. Luften var mættet med fugtighed, og det var bagende varmt. Vi havde derfor store vanskeligheder med kalfatringen. Begen kom op og svinede dækket til. Vi måtte

ustandselig skrabe og omkalfatre. Det var ikke bare på de både, jeg leverede, man havde sådanne vanskeligheder. Miseren gav så skridtet til, at jeg efter hjemkomsten til Norge begyndte at eksperimentere med en ny kalfatringsmetode, som til at begynde med udelukkende var en hobby.



Dækket „svejses“ med speciel pistol og særlige gummibolte.

ustandselig skrabe og omkalfatre. Det var ikke bare på de både, jeg leverede, man havde sådanne vanskeligheder. Miseren gav så skridtet til, at jeg efter hjemkomsten til Norge begyndte at eksperimentere med en ny kalfatringsmetode, som til at begynde med udelukkende var en hobby.



Dette billede viser en skibsgang med dæk kalfatret efter den ny metode. Plankerne indpresset efter en radius på 27 meter. I nævnte tilfælde er benyttet oregonpine-planker 5×3 tommer, længden over 35 fod. Lægningen voldte intet besvær, og man kunne således udnytte træmaterialerne fuldt ud.



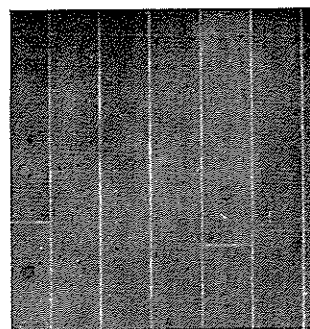
Planker med gummilister imellem presses sammen og ned mod dækket på samme tid.

Min ide var at bruge gummi i stedet for værk og beg. Først brugte jeg almindeligt gummi, men da jeg opdagede, at jeg kom løsningen nærmere, satte jeg mig i forbindelse med flere gummi-fabrikker, som naturligvis var meget interesserede. På fabrikernes laboratorier fandt man efterhånden frem til det materiale, der nu er lanceret. Der bruges nu syntetisk, vulkaniseret gummi, hvori der er en overvejende del nyopren, som gør sit til, at gummi beholder sin elasticitet under alle mulige vejrforhold og under alle temperaturer.

Resultatet var nået allerede i vinteren 1950 og blev prøvet også i praksis. Først anvendte jeg metoden på de fartøjer, jeg selv leverede, men også flere redere og skibsinspektører så på min opfindelse og var uhyre interesserede, så jeg hurtigt blev klar over, at der lå et stort marked for „Perma-Calk“.

Gummi-listerne lægges ned mellem dæksplankerne på en særlig måde ved hjælp af special-værktøj. Det sker på en sådan måde, at der indspares arbejdstid i forhold til den gamle metode. Og anvendelsen af min opfindelse er derfor ikke dyrere end kalfatring med værk og beg.

Man har i høj grad haft vanskeligheder med kalfatringen om bord i handelsskibene, der jo sejler under alle himmelstrøg og i skiftende klimaer. Men „Perma-Calk“ er solbestandigt og tåler store temperatur-svingninger. Det er allerede lagt på flere handelsskibe, deriblandt en del tankskibe, som jo netop sejler på de varme zoner. Listerne, der anvendes, er også modstandsdygtige over for moderate syrer og baser, og olie på dækket generer dem derfor ikke. Også flere norske skibsværfter er gået ind for metoden, ligesom den med



Brudstykke af et færdigt dæk. Det tager sig smukt ud.

held er blevet prøvet i Sverige, Tyskland, Holland og Belgien. Og netop i disse dage har man som en prøve kalfatret med „Perma-Calk“ på en nybygning hos Burmeister & Wain.

Kalfatringen efter den nye metode kan foretages af almindelige skibstømrere. Det specielle værktøj, der bruges, er handigt og let at have med at gøre. Værktøjet tillader lægning af 8-12 dæksplanker ad gangen. Værktøjet presser både plankerne sammen og ned mod dækket. Når plankerne er lagt og kalfatringen foretaget, slibes dækket.

Plankernes arbejden og luftens fugtighed forhindres af gummi-listerne i at påvirke træet. Og den blanding, der er brugt til listerne, binder ikke vandets „film“, hvilket også har stor betydning, fordi dækket på den måde bliver næsten skridsikkert i fugtigt vejr, eller når søerne skyller ind over dækket.“

— — —

Alf Haraldsen venter sig selvsagt meget af sin opfindelse, og „Vikings“ redaktion, der har haft lejlighed til at se en prøve af et dæk kalfatret efter den ny metode, tør også spå opfindelsen en stor fremtid. Det kan være en dyr spøg at være opfinder i vore dage, men hr. Haraldsen har her fået en ide, der vil blive modtaget med begejstring af hele den søfarende verden. Kalfatringen med „Perma-Calk“ har jo den fordel, at den er både bedre og billigere end den gamle metode, og så tager den sig ualmindelig pæn ud. Man kan skure dækket på den mest hårdhændede måde, f. eks. med sand og mursten, uden at det generer „Perma-Calk“, der iøvrigt herhjemme lanceres af A/S International Shipping Service.

—wig.

## Nye skibsmaskinister

Direktøren for maskinistundervisningen meddeler, at der til de i juni-juli 1954 afholdte eksaminer for skibsmaskinister er opnået følgende resultater:

Til motorpasserprøven mødte 23 eksaminander, hvoraf 21 bestod.

Til den almindelige maskinisteksamen mødte 86 eksaminander, hvoraf 78 bestod.

1 elev, Bent Jensen, København, blev tildelt en bogpræmie fra maskinmestrenes forening for at have bestået den almindelige maskinisteksamen med højeste pointstal.

Til den udvidede maskinisteksamen mødte 71 eksaminander, hvoraf 66 bestod.

D/s **SOLNÆS** A/s

CHR. ANDERSEN

Østerbrogade 6

Telf. Trix 3301 — 3302

Telegram: „SOLNESHIP“

En præmie på 200 kr. og et diplom fra maskinmestrenes forening blev tildelt eksaminand til den udvidede maskinisteksamen Mogens Sigurd Hansen, Aarhus, for at have bestået denne eksamen med udmærket resultat.

I. C. Hempels legatfond havde endvidere til sidstnævnte eksamen udsat to præmier, bestående af værdifuldt måleværktøj i særlig forarbejdede trækasser. Efter legatfondens bestemmelse har det ved tildelingen været afgørende, at de pågældende har passet studierne uden forsømmelse samt udvist godt kammeratskab og iøvrigt opnået godt eksamensresultat. Værktøjsskasserne tilfaldt: Peter Henning Hansen, Københavns maskinskole, Leo Balle Dyreborg, Odense maskinistskole.

Foreningen til søfartens fremme havde ved denne eksamen udsat en præmie af varig værdi, en sølvgenstand, til en elev med mindste-karakteren 6 til den almindelige og den udvidede maskinisteksamen. Denne præmie tilfaldt Poul Erik Villesen Pedersen, Aarhus maskinistskole.

## Protest mod Onassis

Dansk Dampskibsrederiforening har offentliggjort følgende udtalelse:

En overenskomst er indgået mellem regeringen for Saudi Arabien og skibsreder A. N. Onassis vedrørende dannelsen af et selskab, der skal eje tankskibe med et samlet minimum af 500.000 tons dødvægt, som sættes under Saudi Arabisk flag og gives forret på transport af Saudi Arabisk olie såvel fra den persiske bugt som fra udskibningspladsen for rørledningen til det østlige Middelhav, idet de olieselskaber, som har koncession i Saudi Arabien, samt købere af sådan olie kun får forret for tankskibe, som ejedes af dem og var regelmæssigt beskæftiget med transport af Saudi Arabisk olie før den 31. december 1953.

Det rapporteres, at hr. Onassis har ret til at forøge sin flåde under Saudi Arabisk flag udover det fastsatte minimum af 500.000 tons dødvægt uden nogen særlig begrænsning, og det må derfor befrygtes, at denne reder gradvis vil praktisere et monopol på transporten af den meget vigtige Saudi Arabiske olie.

Indtil nu har der været fri konkurrence imellem skibe af alle nationaliteter om transporten, men ovennævnte overenskomst vil efterhånden føre til udelukkelse af al anden tonnage end den, der fører Saudi Arabisk flag. Overenskomsten må således betragtes som et overordentlig alvorligt tilfælde af flagdiskrimination.

Dansk Dampskibsrederiforening ser på denne udvikling med stor bekymring og udtrykker håbet om, at de interesserede parter i sidste ende vil indse, at en sådan overenskomst er imod al normal skibsfarts praksis og i det lange løb vil virke til skade for alle parter, fordi den er skadelig for den verden, vi alle lever i.

Har De læst „Sejl og Motor“



# De forhistoriske indianeres geniale og enkle tømmerflåde-ror

„Kon-Tiki“-ekspeditionens leder Thor Heyerdahl har fornylig gjort sensationelle fund på Galapagos-Øerne samt ført det afgørende bevis for sin teoris rigtighed.

**K**ON-TIKI — den aztekiske solguds navn, der indtil for et par år siden kun kendtes af nogle få arkæologer og religionshistorikere, er i dag for mange millioner mennesker blevet stikordet for en legendarisk dristig bedrift.

Bogen om Kon-Tiki-ekspeditionen er hidtil udkomet på 28 sprog og i næsten 3 millioner eksemplarer. Henvend 20 millioner har set Kon-Tiki-filmen og en kvart million har i Oslo andægtigt betragtet den tømmerflåde, der her er udstillet side om side med tusindårige vikingebåde, og som bar de seks nordmænd og svenskere på deres eventyrlige drift tværs over Stillehavet.

Som bekendt lykkedes det dem med deres i alle enkeltheder imiterede fartøj fra inkatidens indianerflåder — sammensnørede træstammer og håndvævede sejl — at nå fra Sydamerika til en ø i Sydhavet i løbet af 101 Døgn. Hermed førte de et praktisk bevis for en teori, som ekspeditionens leder *Thor Heyerdahl* fra Oslo i mange år havde forsvaret, nemlig at den polynesiske kultur stammer fra det sydamerikanske kontinent. Alle videnskabsmænd havde betegnet hans teori som „teknisk umulig“. Kon-Tiki's rejse viste ikke alene det modsatte — hvad der er nok så vigtigt: den beviste, at der endnu findes nordiske mænd med vikingeblood i åreerne, — mænd, der ikke er bange for med livet som indsats at bevise deres påstande.

Og verden lyttede med undren og ærefrygt til deres enkle skildring af rejsen. Med et oplag på 3 millioner blev bogen om Kon-Tiki-farten til bestseller. Fra den og filmen husker vi fotos af en solbrændt, blondskægget kæmpe siddende ved tømmerflådens styreåre og med harpunen i kamp med hajerne: ekspeditionslederen Thor Heyerdahl. I dag færdes han glatbarberet og elegant i den norske hovedstad; det mørkblonde hår er omhyggeligt redt i skilning, intet forråder de udståede strabadser og savn under opdagelsesfærden — snarere ligner han en aristokratisk sportsmand eller en velhavende privatdocent.

Men allerede efter en kort samtale bliver man klar over, at man her står overfor en klarhjernnet tænker og næsten fantastisk beslutsom forsker. Hans videnskabelige løbebane begyndte faktisk allerede i drengeårene. Faderen var ølbrygger og havde egentlig ingen interesse for kunst og videnskab. Men han understøttede dog sin drengs forskellige hobbies. Den syvårige Thor havde således indrettet et helt zoologisk museum i sit lille værelse: udstoppede egern, flagermus, krokodiller, præparerede insekter og levende slanger og fisk. Sammen med en flok ligesindede skolekammerater foretog han „forskningsrejser“ gennem skovene, hvorunder der blev

nedlagt salamandre og snoge, — i drengenes fantasi naturligvis „krokodiller“ og „slanger“. Om aftenen læste hans mor dyrefortællinger og store opdagelsesrejsendes beretninger højt for ham. Som gymnasiast samlede han sig et bibliotek af zoologiske og antropologiske værker. Zoologi blev da også hans hovedfag ved universitetsstudierne, som han afsluttede 1936 for at deltage i sin første store forskningsekspedition til Marquesas-øerne i Sydhavet.

Her var det, at han foruden at drive zoologiske studier også begyndte at interessere sig for de indfødtes kultur. Han opdagede ruiner, hvis oprindelse var ukendt, og i lerskår og værktøj vidnesbyrd om en højere kultur af ukendt herkomst. Så studerede han landkortet, og hver dag mærkede han de vinde, der stadig strøg hen over øerne fra det sydamerikanske fastland. Ud fra disse to omstændigheder begyndte han så at udforme sin teori, om den polynesiske kulturs herkomst, — en teori, der stod i skarp modsætning til alle hidtil kendte antropologiske teorier.

Den første bekræftelse gav serologerne (serumforskerne) ham: polynesernes blodtype tilhører samme gruppe som peruanernes, men er helt afvigende fra indonesiers og asiaters!

Man skrev da 1938. I de følgende ti år studerede Heyerdahl alle eksisterende bøger om dette emne, afprøvede deres resultater og blev herunder stadig mere bestyrket i sin første antagelse, nemlig at den polynesiske befolkning måtte nedstamme fra Sydamerikas indianere. „Vrøvl,“ erklærede antropologerne, „hvordan skulle der vel være kommet folk tværs over Stillehavet uden kompas, i datidens primitive fartøjer, uden frisk vand og føde på en sådan månedslang rejse...?“

Disse argumenter kunne kun gendrives med praktiske beviser. Man måtte rekonstruere den præhistoriske folkevandring over oceanet — med de samme primitive hjælpemidler, samme værktøj og samme materiale som dengang stod til rådighed.

Således opstod da ideen til Kon-Tiki-flåden, der siden under en tre måneders eventyrlig drift uden ror førte en håndfuld ensomme mænd med de konstante *trade winds* flere tusinde sømil, indtil den blev slået itu på de polynesiske klippeskær og besætningen reddet og fejret som videnskabens pionerer og helte.

Men resultaterne af deres færd anerkendes stadig ikke af modstanderne. Som et yderligere og afgørende bevis manglede en landing med en sådan flåde på en af de klipperevsfyldte øbredder. Thi datidens folk må undervejs have indtaget friske forsyninger; kødkonserver og vitaminpiller kendtes jo ikke.

Darwin anede sikkert ikke noget om, at Galapagos-

øerne halvvejs mellem Sydamerika og Polynesien må have været beboet i en fjern fortid; efter sit besøg dør 1864 fastslår han nemlig, at dyrene var påfaldende tamme og slet ikke menneskesky. I mange årtier har antropologer og arkæologer citeret hinanden, at før europæiske søfarende nåede dertil, havde intet menneske betrådt øerne — ingen gjorde sig den ulejlighed at studere forholdene dør nøjere. Zoologer, botanikere og geologer bragte vel rigt bytte med hjem, men ingen bekymrede sig om den antropologiske udforskning. „Indianerne var ikke søfarende folk og kunne derfor ikke nå derover,“ sagde man bare og slog sig til tåls med denne fejlslutning.

Men Heyerdahl, der under Kon-Tiki-færden var blevet overbevist om de indianske fartøjers sødygtighed, anså det tværtimod for usandsynligt, at fortidens søfarende i det hele taget kunne undgå at træffe Galapagos-øerne under deres ekspeditioner i det polynesiske øhav.

Sammen med et par fremragende unge arkæologer — amerikaneren Eric Reed og nordmanden Arne Skjældvold, der hjemme havde opdaget talrige vikinge-relikvier — tog han til Galapagos-øerne. I jungledybte begyndte de en systematisk søgen efter præhistoriske bopladser, og i løbet af nogle uger havde de opdaget sikre spor på tre af øerne og hundreder af potteskår, flinteredskaber, pilespidser o. a. tegn på en stenalderkultur; desuden fandt de en terrakotta-fløjte, forskellige figurer, tudser af brændt sort ler o. a. Disse fund er sensationelle og kuldkaster alle hidtidige teorier.

Skattene befinder sig nu i American Museum for National History, hvor de er blevet undersøgt og klassificeret af eksperter. Potteskårene ligner i form, farve, materiale og dekoration ganske de sydamerikanske indianeres; mange af skårene stammer fra inkatiden, andre er åbenbart ældre. De sorte keramik-frøer er praktisk talt identiske med lignende fund fra Chimu-egnen ved Perus kyst, og mange skår har kunnet dateres tilbage til Eucadors „Monteno-periode“ (ca. 5. årh. e. Kr.).

Dette nye bevis for Kon-Tiki-teoriens rigtighed godtgør, at Galapagos-øerne har været beboet i lange tider og til forskellig tid er blevet besøgt af Perus og Eucadors indianere, der her har kunnet gøre rige fangster af fisk, vandskildpadder, pelikaner og flamingoer.

Hermed var et af modstandernes bedste argumenter tilintetgjort. Men eet spørgsmål var endnu ubesvaret: De kun lejlighedsvis besøgt på Galapagos-øerne forudsatte en skibstrafik i to retninger — altså også mod vind og strøm. Men hidtil havde man ikke haft vidnesbyrd om, at man da allerede brugte fartøjer med navigationsmuligheder, så de også kunne „krydse“ op mod den evige passatvind fra fastlandet. Kon-Tiki-flåden blev jo som bekendt kun drevet af passaten, og da den nåede land, lykkedes det ikke at styre udenom de skarpe klipper og i havn.

For at løse hemmeligheden omkring de præhistoriske tømmerflåders rorkonstruktion lod Heyerdahl bygge

en mindre model af „Kon-Tiki“ og med denne at rekonstruere landingen. På gamle indianske tegninger er der antydning nogle løse brædder ombord, og ved at manipulere med sådanne lykkedes det ham pludseligt at løse gåden. Seks planker (6×1 fod og ½ tomme tykke) stak han lodret ned gennem flådens tømmermellemrum — og det mest geniale, primitive og samtidig fuldkomne styresæt var skabt! Der krævedes ganske vist hele tiden fire rorsfolk, der samtidig sænkede og løftede brædderne — men så kunne de også alt efter disses antal og placering i vandet ændre fartretningen. Hvor ethvert andet ror ville glippe, virkede denne metode perfekt. Idéen er så enkel og så ufcjllbarlig, at Heyerdahl har besluttet at benytte den til konstruktionen af redningsflåder, der ikke som hidtil hjælpeløst er prisgivet vind og hav.

Der er hermed ført bevis for, at de primitive flåder har kunnet sejle både med og mod vinden, overvinde den værste brænding og styre ind mellem klippeskærene til land. I nær fremtid vil Heyerdahl i et tillæg til Kon-Tiki-bogen gøre rede for sine erfaringer på Galapagos-ekspeditionen, hvorfra han nylig er vendt hjem. Men om polynesiernes sydamerikanske herkomst kan der ikke længere herske tvivl. B.

---

## Bergens Sjøfartsmuseum

Fortsat fra side 16

---

private, ligesom dets kapital-fonds hovedsagelig er skabt af bidrag fra rederier. Det Bergenske Dampskibsselskab skænkede således i 1952 100.000 kr. til museet, hvilket betød et langt skridt henimod realiseringen af planerne om opførelsen af egen bygning til samlingen. Til dette formål råder foreningen Bergens Sjøfartsmuseum over et fond på næsten en halv million kroner.

Som noget ekstraordinært vedrørende kontant-bidrag og gaver til museet er det tilsvarende beløb fra- drag i skat, hvilket indenfor en vis begrænsning ifølge skatte-loven indrømmes givnerne, et forhold, som er sanktioneret af skatte-ligningsrådet i Bergen på foranledning af ansøgning herom fra museet. Denne forstående imødekommenhed fra offentligt sted kan ikke andet end få en animerende indflydelse på såvel givnerne antal som deres gavers størrelse.

Af museumsforeningens medlems-antal er de 68 livs- varige, og antallet af besøgende, som museet har glæden af at se indenfor sine mure, ligger årligt på 20-25.000. Et lille, men smukt og indhold-gediegent årshefte er museets hilsen udad til.

„Bergens Sjøfartsmuseum“ er som nævnt ikke ret stort, hverken hvad rummets kubikmeter eller genstan- denes antal angår, men har til gengæld ikke så få ting, der gør det højst seværdigt også for ikke-bergensere. Gak derfor roligt did, om De kommer til Bergen!

P. S. De ovenstående illustrationer er velvilligst stillet til rådighed af „Bergens Sjøfartsmuseum“.



Illustration fra bogen.

## „Rundt Kap Horn“

Vi har tidligere omtalt Günther T. Schultz smukke og interessante bog „Unter Segeln Rund Kap Hoorn“. Bogen beskriver livet om bord i de store sejlskibe både i tekst og billeder, sådan som det tager sig ud for søfolkene selv. Det dejlige værk, der udkom på Hans Dulk Verlag i Hamburg, er nu blevet optrykt i et nyt oplag. Og denne gang er der foruden tysk og engelsk tekst også en dansk. Oversættelsen er udført af „Vikingen“s medarbejder Carl Østen. Desværre er et par af de danske tekster blevet byttet om, så de står under de forkerte billeder, men sejlskibs-kyndige læsere finder sikkert selv hurtigt ud af at placere dem rigtigt.

„Rundt Kap Horn“s danske udgave vil kunne bestilles hos de fleste danske boghandlere, og den fortjener at blive set af alle skibsinteresserede danske.

Hans Dulks forlag har isøvrigt solgt bogen til det engelske forlag Hodder & Stoughton i London, der vil udsende den med engelsk tekst alene. Og så bør det også nævnes, at Hans Dulk for øjeblikket er ved at lægge sidste hånd på den tyske udgave af Hakon Mielches bog om „Galathea“-ekspeditionen.

Prisen er kr. 50,-.

A/S Dampskibsselskabet VENDILA

KØBENHAVN V. ·· DAGMARHUS  
TELEFONER: C. 2537 - 2538

## Finansministeren vil tørlægge Øresund!

Som det sikkert vil være læserne bekendt, har finansminister Kampmann i sinde at forbyde handel af ufortoldet tobak, vin, øl, spiritus o. l. på Øresunds-bådene. Først og fremmest begrundede han sin rigoristiske beslutning med, at der efter hans mening finder mange og store smuglerier sted fra disse både. Denne påstand har han senere måttet dementere. Endvidere henviste ministeren til det overdrevne drikkeri, som skulle finde sted på Sundet. Men også denne påstand har han måttet bide i sig igen.

Finansminister Kampmann henholder sig til en paragraf i toldloven. Det drejer sig om paragraf 47, der siger: „Finansministeren er bemyndiget til, når forholdene måtte gøre det ønskeligt, at fastsætte særlige regler for ind- og udførsel af spiritus, vin og spirituose vædsker, pelsværk eller andre særlig højt beskattede varer“.

Ovenstående paragraf kan da enhver forstå, for den er — i modsætning til mange andre af statens snørklede forordninger — skrevet i et klart sprog. Men finansministeren forstår den altså ikke, eller også vil han ikke forstå den. I den omtalte paragraf står der nemlig, at ministeren har lov til at fastsætte særlige regler, hvilket da ikke er ensbetydende med, at han skal forbyde.

Finansministeren har jo på forhånd fuld kontrol over forbruget på Øresunds-bådene, idet hver passager jo kun har lov til at tage et ganske bestemt kvantum tobak i land, og spiritus, vin og øl må ikke tages i land her, men skal nydes om bord. Kendsgerningerne viser, at der ikke på langt nær købes de tilladte kvanta af passagererne, men hvis ministeren alligevel mener, at det er alt rigeligt, kan han jo begrænse, således som der er lovhjemmel for det.

Hvis finansministeren rent administrativt, altså uden at spørge mændene på tinge, kan han gøre det, han her vil, er der næsten ingen grænser for hans magt. Så er han jo en lille diktator! Og hvad mon det næste så bliver?

Men rent bortset fra alt det, så havde man ikke ventet en sådan fremgangsmåde af en socialdemokratisk minister, som jo dog skulle være en repræsentant for den jævne danske befolkning. For mens de bedre bemidlede stadig kan nyde godt af de ufortoldede varer på lange og dyre rejser til det fjernere udland, må den lille mand, hvis eneste udlandstur som regel bliver Malmø-, Landskrona eller Helsingborg-turen, købe de samme varer til meget høje priser. Højst udemokratisk!

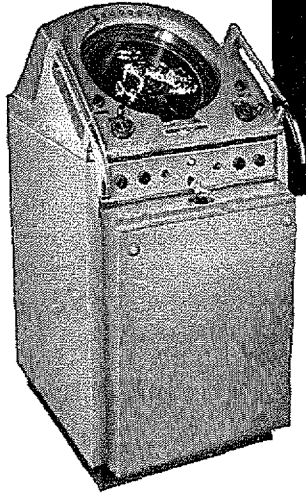
Hvis altså minister Kampmann får heldet med sig, kan han snart efter forbyde danske søfolk at købe ufortoldede varer i ethvert farvand verden over, således at endnu en af søfolkernes få fordele bliver taget fra dem!

**BASSE & CO.**

D/S Hotland A/S - D/S Pacific A/S  
A. H. Basse Rederi A/S  
Rederiet Bien A/S

Amaliegade 33, København  
Telf. Minerva ★ 3232  
Telegramadresser:  
Damptheland, Steampacific  
Fjernskriver: no. 2250

*Always*  
**ON  
WATCH!**

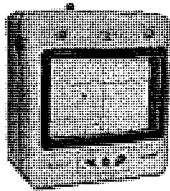


## **MARINERS PATHFINDER\* RADAR**

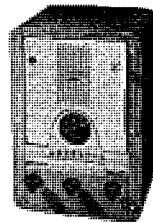
Made by the world's largest manufacturers of Marine Radar,  
tested at sea, from the North Atlantic to the South Pacific—

Raytheon Radar is 'every ship operator's answer to safe navigation!

Mariner Pathfinder\* Radar saves hours in sailing time  
and increases efficiency, pays for itself several times over.



**See beneath your ship!** Raytheon Fathometer\* Echo Depth Sounder. Fishing vessels, harbor craft, pleasure boats . . . All size ships from ocean liners to pleasure craft use this sea-searching device. Finds schools of fish more efficiently, speeds salvage and harbor operations, adds safety to sailing. Economical — pays for itself!



**Talk — anywhere, any-time!** Raytheon Marine Radio Telephones come in models to meet every boating need. Light weight, compact, easily installed. They are tops for safety and convenience.

Write us for full details on the many Raytheon Marine Services.

**RAYTHEON — Excellence in Electronics . . . in any language.**

**Raytheon Manufacturing Company**

INTERNATIONAL DIVISION  
589-5th Avenue, New York 17, N. Y., U. S. A.



# Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. august 1954



## 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  
 C. K. Hansen: A/S D/S Dannebrog  
 Rederiaktieselskabet Dantank  
 Rederiaktieselskabet Atalanta  
 D/S Progress A/S  
 D/S Myren  
 A/S Motortramp  
 A/S D/S. D. F. K.  
 D/S Jutlandia A/S  
 A/S Jens Toft  
 D/S Dania A/S  
 A/S D/S Vendila  
 A/S D/S Heimdal  
 A/S D/S Orient  
 D/S Pacific A/S  
 D/S Hetland  
 A. 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  
 Chr. Berg  
 A. E. Sørensen (D/S Concordia)  
 A/S Tankskibsrederiet  
 Chr. Andersen  
 A/S De Danske Sukkerfabrikker  
 D/S Activ A/S  
 Hans Svenningsen  
 Det Store Nordiske Telegrafskib A/S  
 Danish American Gulf Oil Transport  
 Company A/S  
 Aabenraa Rederi A/S  
 Det Forenede Bugsererselskab A/S  
 Rederi-A/S Kosmos  
 I/S D. F. B. & Em. Z. Svitzers Bjergnings-  
 Entreprise  
 D/S Hafnia A/S  
 D/S Nautic

## M/s „SUSANNE SKOU“

Onsdag den 7. juli 1954 søsattes fra Aktieselskabet Burmeister & Wains Skibsværft på Refshaleøen fragtmotorskibet „Susanne Skou“, nybygning nr. 720, kontraheret af et interessentskab bestående af Dampskibsselskabet Ove Skou A/S og

Dampskibsselskabet af 1937 A/S, begge af København.

Skibet er bygget til Lloyd's Register of Shipping's højeste klasse + 100 A.1 som åben shelterdækker med bak.

Hoveddata for M/S „Susanne Skou“ er:

Længde mellem perpendikulærerne .....	121,92 m
Bredde på spant .....	17,22 m
Dybde til øverste dæk .....	10,82 m
Dybde til 2. dæk .....	8,23 m
Dybgang .....	7,47 m
Tilsvarende dødvægt .....	6950 tons
Lastrummenes kapacitet inkl. højtanke .....	ca. 430.000 cb. ft. bales

Skibet får et moderne udseende med krydserhæk og fremfaldende stævn og forsynes med to bipodmaster, bipodlademast og en strømminiet skorsten.

Maskinrummet er midtskibs, og der er 3 lastrum foran og 2 lastrum agten for dette. Den agterste del af last 3 udgøres af 2 højtanke til transport af vegetabilisk olie. Ventilationen er en kombination af mekanisk og naturlig ventilation.

Der er ialt 5 luger, der betjenes af fjorten 5-tonns lossebomme. Desuden er der to sværvægtsbomme for 25-tonns over henholdsvis 2- og 4-luger.

Alle bomme betjenes af elektriske lossespil, der ligesom styremaskinen og ankerspillet er af Thomas B. Thriges fabrikat.

Skibet forsynes med to 8,84 m redningsbåde anbragt midtskibs samt en 5,5 m motorredningsbåd og en 5,0 m jolle agter.

I huset midtskibs arrangeres avertering for 10 passagerer anbragt i 2 dobbelt- og 6 enkeltkamre. På bådedækket desuden et dobbeltkammer for rederen. For officerer og mandskab bliver overalt enkeltkamre, idet dog skibsdrengene får dobbeltkamre.

De mest moderne navigationsmidler: radiopejler, radar, elektrisk log, radio med kortbølgesender etc. bliver installeret.

Hovedmaskineriet består af en B & W enkeltvirkende, direkte omstyrbar, totakts, sekscylindret krydshovedmotor med trykforstøvning og udstødsturboladning. Cylinderdiameter 740 m, slaglængde 1600 mm, i stand til at udvikle 8300 ihk, svarende til 7500 ehk ved 115 omdrejninger pr. minut.

Hjælpemaskineriet består af tre B & W femcylindrede, firetakts dieselmotorer med trykforstøvning, hver direkte koblet til en dynamo på 200 kw ved 220 volt og 500 omdr./min.

## Milton Araujo

Kockums værft i Malmö havde den 7. juli sin sjette søsætning dette år. Det var atter et turbinetankskib, værftets femte og hidtil største med dette maskineri. Skibet fik af fru Christine Naess navnet „Milton Araujo“.

Skibet bygges til Norness Shipping Company Inc., Panama City. Bag om dette rederi står den i New York bosatte norske skibsreder Erling Naess, som under krigen var chef for Notraship i New York og spillede en fremtrædende rolle indenfor norsk søfart.

„Milton Araujo“ har følgende hoveddimensioner:

Længde mellem perpendikulærene ...	173,74 m
Største bredde på spant .....	23,47 m
Sidehøjde .....	13,03 m
Dybgang på sommerfribord .....	9,86 m
Dødvægt .....	24.500 tons
Rumfang af lasttanke .....	34.200 m <sup>3</sup>

Maskineriet skal bestå af et Kockum-de Laval turbinemaskineri på 9,200 ahk, som vil give skibet en fart på 15,5 knob på fuld last ved 108 omdrejninger pr. minut på propelleren.

Apteringen bliver af samme høje klasse som alle af Kockums leverede tankskibe. Udrustningen bliver også af højeste klasse med alle moderne navigationsmidler.



Øverst ses Danmarks hidtil yngste gudmoder, lille frøken Susanne Skou. Nederst ses nybygningen i afløbningsøjeblikket.

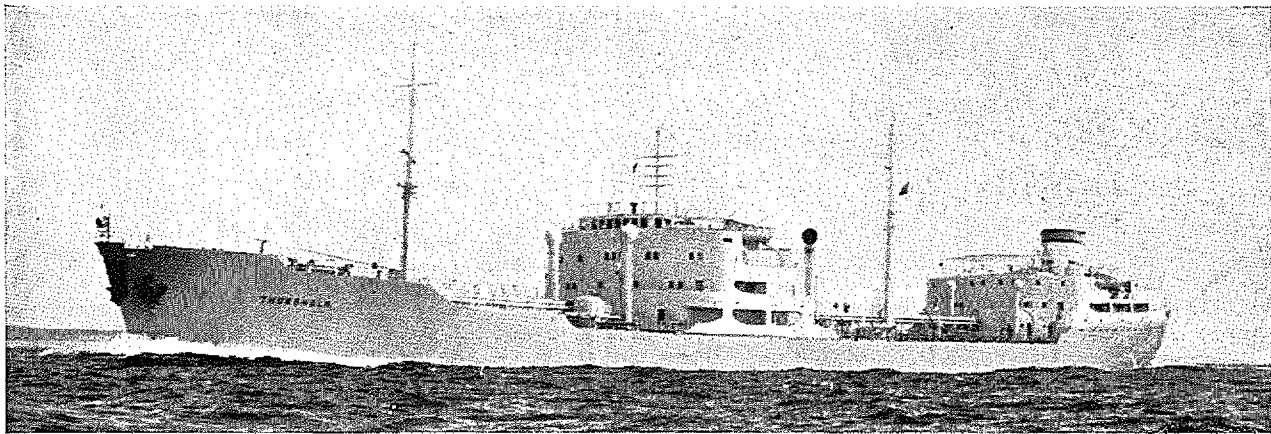
Dieselmotorcyklindrene har en diameter af 245 mm og en slaglængde på 400 mm. Ydelsen pr. motor er 300 ehk.

Samtlige større pumper er vertikale og direkte koblet til hver sin elektromotor med elastisk kobling. Der findes to pumper med en kapacitet på hver 200 m<sup>3</sup> i timen for cirkulation af køle- og smøroleje, tre centrifugalpumper a 240 m<sup>3</sup>/time for cirkulation af fersk og salt kølevand for hovedmotoren og to med en kapacitet af 30 m<sup>3</sup> for hjælpemotorerne.

Starteluft leveres af to elektrisk drevne luftkompressorer med en kapacitet af 210 m<sup>3</sup> indsuget luft pr. time hver, tryk 25 atm., og der findes en starteluftbeholder. Der leveres en kedel med et arbejdsstryk af 7 atm. og en hedeflade på 23 m<sup>2</sup> samt en udstødsgasfyret kedel på 100 m<sup>2</sup>.

# Skibet er malet med *Hempels*

*J. C. Hempels Skibsfarve-Fabrik*  
AMALIEGADE 8 · KØBENHAVN K · CENTRAL 3842



M/T „Thorsholm“ på prøveturen.

## M/T **Thorsholm**

Fra Uddevallavarvet blev den 30. juni afleveret motortankskibet „Thorsholm“ på 18.840 tons dw til Skips A/S „Thorsholm“, Sandefjord, Norge.

M/T „Thorsholm“ har følgende hoveddimensioner:

Længde overalt .....	173,0 m
Længde mellem perpendikulærerne ...	161,5 m
Største bredde på spant .....	21,3 m
Sidehøjde .....	12,1 m
Dybgang på sommerfribord .....	9,2 m
Rumfang i lasttanke .....	24.900 m <sup>3</sup>

Fremdrivningsmaskineriet består af en ottecylindret, totakts, enkeltvirkende dieselmotor af Götaverkens type og Uddevallavarvets tilvirkning. Cylinderdiametere er 760 mm og slaglængden 1500 mm. Ved 112 omdrejninger pr. minut yder den 9.150 ihk og giver skibet en fart på 15 knob lastet.

Hjælpemaskineriet består af to firetakts, sekscylindrede dieselmotorer, hver på 360 ehk ved 350 omdrejninger pr. minut. Hver motor er koblet til en vekslestrømsgenerator på 300 kva. Desuden findes en dampdreven generator på 140 kva samt en havnegenerator på 50 kva. Generatorerne er indrettet for paralleldrift for 230 v, trefaset, 50 per.

For at formindske vedligeholdelsesomkostningerne og for at få så driftssikre motorer som muligt er der så godt som udelukkende anvendt kortslutningsmotorer af den sædvanlige type, idet de største dog er af en speciel type for at nedbringe startstrømmen.

I to hovedpumperum findes fire 500 tons lastoliepumper. Desuden er der i hvert pumperum en 100 tons pumpe til efterlænsning.

Foran for lasttankene findes et lastrum for tør last på 1230 m<sup>3</sup> grain samt et mindre pumperum med en lænsepumpe og en brændolietransportpumpe.

Den nautiske udrustning er af højeste klasse og omfatter bl. a. gyroskopkompass med automatisk styring, radar og ekkolod.

For at få bedre udsigt findes i styrehuset foruden en klarsigtsrude et elektrisk opvarmet vindue.

Apteringen er udført efter rederiets ønsker med rummelige og lyse enmandskamre for både mandskab og officerer. Mandskabsmessen og gangene i apteringen agter er på væggene forsynet med plasticplader, som er flammesikre og ikke behøver vedligeholdelse. Spise-salonen midtskibs har paneler af ask, møbler af teak og egetræsparket på dørken. Kaptajnens salon har paneler og møbler af teak og egetræsparket. Kaptajnens sovekammer, rederens salon og sovekammer samt maskinchefens opholdsrum har plasticpeter. Møblerne er her også af teak, dog hos maskinchefen af Hondurasmahogni.

Maskinvaskeri findes både agter og midtskibs med tilhørende tørrerum, opvarmet rulle og strygemaskine. Badstue for mandskabet er installeret foran for maskinkappen.

Proviantkøleanlægget er forøget, så også tør proviant har en temperatur på + 12°, hvilket medfører bedre opbevaringsforhold for kartofler end tidligere. Alt i kabyssen er af høj kvalitet og der findes alle moderne hjælpemidler som køkkenassistent, dampkoger, kartoffelskrællemaskine etc.

**Deres**

**bankforretninger**

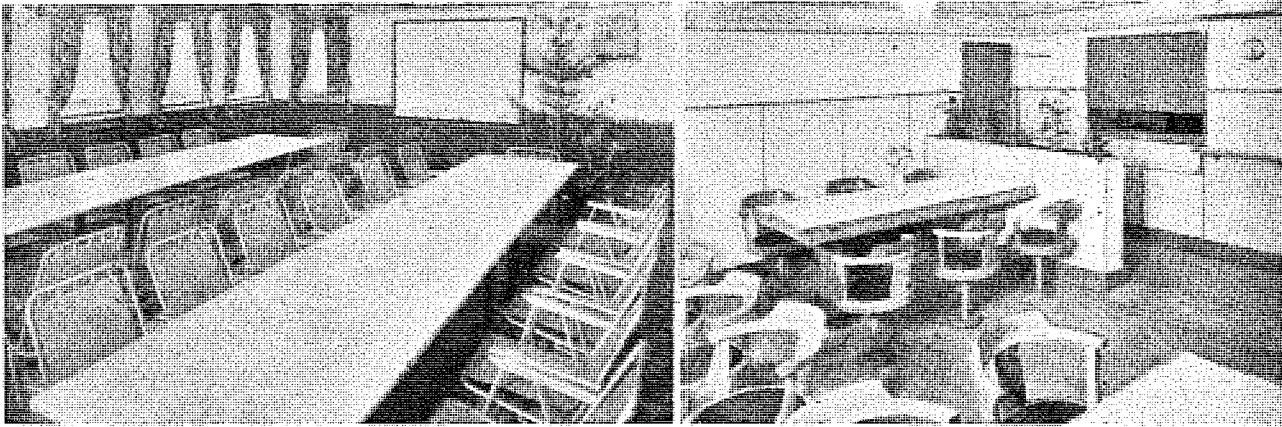


ordnes hurtigt og sikkert af vort hovedkontor, Holmens Kanal 2, Central 8600

34 afdelinger i København og omegn

52 filialer og kontorer i provinsen

HANDELSBANKEN



Til venstre: Opholdsrum. Til højre: Mandkabsmesse.

## Et kombineret malm- og tankskib

I de sidste ti år er der bygget flere kombinerede malm- og tankskibe, men det største og mest interessante er „Vittangi“, som er bygget til Grängesberg-Oxelösund af Kockums Mek. Verk. A-B, Malmö, som har tre lignende skibe i ordre, hvoraf to skal have dieselmotorer og det tredje de Laval damp-turbiner.

Skibet har følgende hoveddimensioner:

Længde overalt .....	181,6 m
Længde mellem perpendikulærene ...	170,7 m
Største bredde på spant .....	22,7 m
Sidehøjde .....	13,5 m
Dybgang lastet .....	9,5 m
Tilsvarende dødvægt .....	21.070 tons
Rumfang af malmlastrum .....	10.715 m <sup>3</sup>
Rumfang af lastolietanke .....	22.150 m <sup>3</sup>

Det er bygget til højeste klasse i Lloyd's Register som tankskib for sidetankene, når der ikke føres malm

i centerlastrummet. Arrangementet er det sædvanlige for skibe af denne type med maskineriet agter, medens overbygningerne består af hytte, bro og bak.

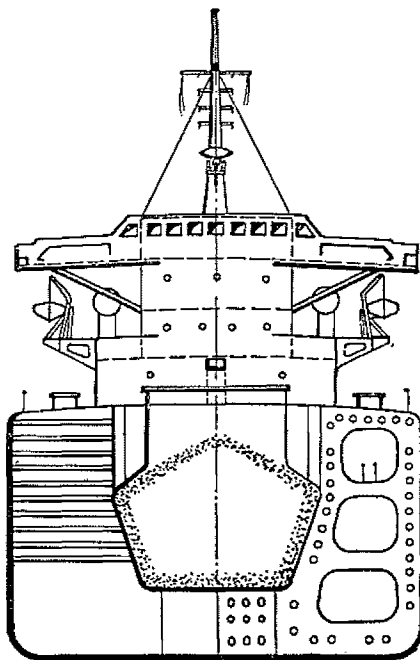
Malmlasten føres i to midtskibs tanke, adskilt af et pumperum under broen. Et særligt maskineri er konstrueret til betjening af lastlugerne, bestående af et hydraulisk apparat med et arbejdstryk på 40 kg/cm<sup>2</sup>. Ved hjælp af dette kan de 11 luger åbnes på 12 minutter eller et par på 2 minutter. Siderne af malmlasten er som vist på sektionen konstrueret, så man undgår trimning ved lastning og losning. Når skibet ikke fører malmlast, kan sidetankene benyttes til olie eller vandballast.

Apteringen for officerer og mandskab er af høj klasse, og når man undtager drengene, har alle enkeltmandskamre.

Fremdrivningsmaskineriet består af en otte-cylindret, totakts, enkeltvirkende Kockum-MAN dieselmotor med cylinderdiameter 780 mm og slaglængde 1400 mm. Den yder ved 115 omdrejninger pr. minut 7200 ahk. Olieforbruget er 160 g pr. ahk.

### Efterlysning

For „Vikingen“ nr. 3-1947, „Jul på Havet“ 1946 og 1947 betales henholdsvis kr. 2 og 5 pr. stk. ved henvendelse til ekspeditionen.



Gennemsnit af „Vittangi“.

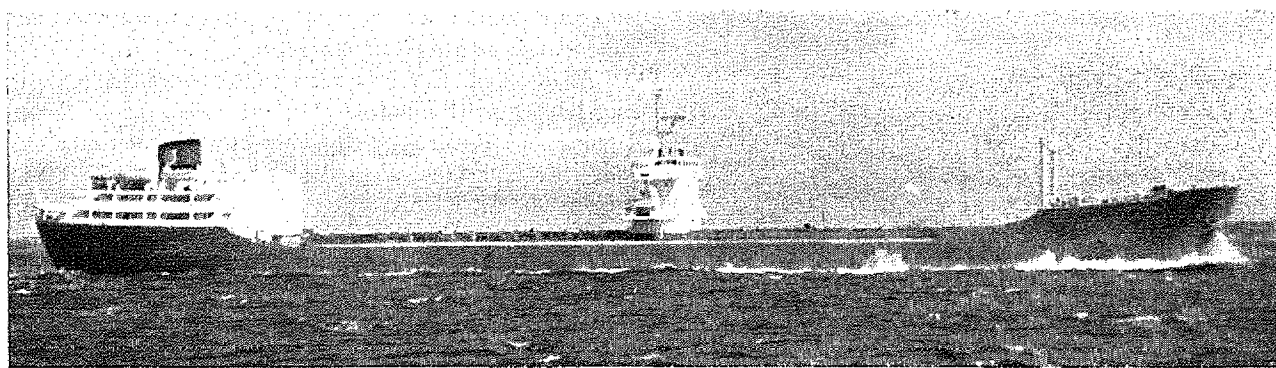


KGL. HOFMØBELFABRIKANT  
**C. B. HANSENS ETABL.**

**BREDGADE 32**  
København K.

Central 386 — 11,386 — 11,585





M/S „Vasara“ på protturen.

## Aflevering af <sup>M</sup>/<sub>S</sub> Vasara

Fra Götaverken afleveredes den 24. juni m/s „Vasara“, et kombineret malm- og tankskib på 21.750 tons dw, til Trafikaktiebolaget Grängesberg, Oxelösund.

Götaverken har tidligere bygget flere kombinerede malm- og tankskibe til Grängesbergbolaget. Det første var m/s „Rautus“, som blev leveret i 1944 og vakte stor interesse i søfartskredse og siden har fået efterfølgere også i andre landes handelsflåder. Det største

malmtankskib, som værftet har bygget til samme rederi var „Tarfala“, som blev leveret for et år siden og havde en lasteevne på 25.930 tons dw. Ialt har værftet nu bygget 29 skibe til Grängesbergbolaget.

Prøvetursfarten var 14,5 knob.

Vi har nærmere omtalt „Vasara“ i Vikingen nr. 6 1954.



M/T „C. T. Gogstad“ glider i vandet.

## <sup>M</sup>/<sub>T</sub> C. T. Gogstad

Öresundsvarvet søsatte den 22. juni tankmotorskibet „C. T. Gogstad“ til D/S A/S Laly (C. T. Gogstad og Co.), Oslo. Skibet blev navngivet af fru skibsreder K. Gogstad.

Skibet er bygget til højeste klasse i Det norske Veritas med hoveddimensionerne:

Længde overalt .....	169,77 m
Længde mellem perpendicularererne ...	160,02 m
Største bredde på spant .....	21,87 m
Sidehøjde .....	11,74 m
Dybgang på sommerfribord .....	8,99 m
Rumfang af lasttanke .....	25.170 m <sup>3</sup>

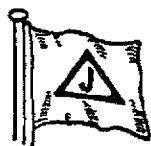
Skibet er det andet i den serie tankskibe på ca. 18.500 tons dw, som bygges af værftet. Det er helsvejst og bygget med langskibs spanter og korrugerede langskibs og tværskibs skodder i tankene. Der findes 9 midtskibs og 10 sidetanke.

Til pumpning af lastolie findes i to pumperum ialt fire dampdrevne stempelpumper med en sammenlagt kapacitet svarende til 1600 tons vand i timen. Alle tilslutninger til land er samlet ved det agterste pumperum. Man kan få seks landtilslutninger både om styrbord og om bagbord, og rørsystemet er således udført, at seks forskellige slags olier kan fyldes samtidig.

Apteringen er udført efter rederiets ønsker med rummelige kamre, messer og opholdsrum, og mandskabet har for største delen enmandskamre.

Fremdrivningsmaskineriet skal bestå af en ottecy-lindret dieselmotor af Götaverkens fabrikat med cylinderdiameter på 760 mm og slaglængde på 1500 mm. Den yder ved 112 omdrejninger pr. minut 9.150 ihk. Den er bygget til drift med kedelolie. Separatorerne er af den selvrensende type. Skibets fart på fuld last bliver ca. 15 knob.

Til drift af hjælpemotorer og belysning i maskinrummet anvendes 220 volt jævnstrøm. Den øvrige belysning har 110 volts spænding. Til fremstilling af strøm findes to 165 kw generatorer og en dampdrevnen generator på 110 kw.



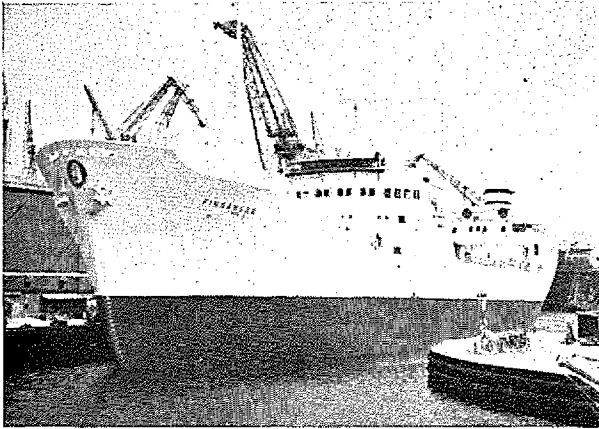
Dampskibsselskabet

JUTLANDIA

JENS TOFT

Ny Toldbodgade 5

TELF. \*8192



„Finnanger“ efter proteturen.

## M/T **Finnanger**

Den 9. juli afleverede Kockums værft i Malmö tankmotorskibet „Finnanger“ til Westfal-Larsen og Co. A/S, Bergen.

Skibet, der er af værftets 16.000 tons type, er bygget helsejst til Det norske Veritas højeste klasse og har ti midtskibs og ti sidetanke, som ved kofferdamme er delt i to dele.

Foruden lastolietankene, der har et rumfang på 22.000 m<sup>3</sup>, findes et tørlastrum på 700 m<sup>3</sup>.

Hoveddimensionerne er følgende:

Længde overalt .....	162,5 m
Længde mellem perpendikulærerne ...	152,4 m
Største bredde på spant .....	19,2 m
Sidehøjde .....	11,7 m
Dybgang på sommerfribord .....	9,1 m
Dødvægtbæreevne .....	15.610 tons

Fremdrivningsmaskineriet, som består af en syvcylindret, totakts, enkeltvirkende Kockum-MAN dieselmotor med 6.300 ahk ved 115 omdrejninger pr. minut, gav skibet en fart på 14,75 knob fuldlastet på prøveturen.

Til drift af hjælpemaskineriet, til ventilation og belysning i apteringen og til radio og navigationsinstrumenterne findes i maskinrummet tre dieseldrevne vekselstrømsgeneratorer, hver på 220 kva samt en dampdrevne generator på 150 kva.

Apteringen er af høj standard og udrustningen helt moderne.

## M/T **Atlantic Earl**

Ved Kockums værft i Malmö søsattes den 23. juni et 17.000 tons turbinetankskib til Atlantic Oil Carries Ltd. Bag dette rederi står den græske skibsreder Stavros G. Livanos, hvis frue gav skibet navnet „Atlantic Earl“.

Skibsreder Livanos er måske ikke så kendt som de andre græske storredere Onassis og Niarchos. Han

er i nær familie med dem og spiller en fremtrædende rolle blandt de græske tankredere.

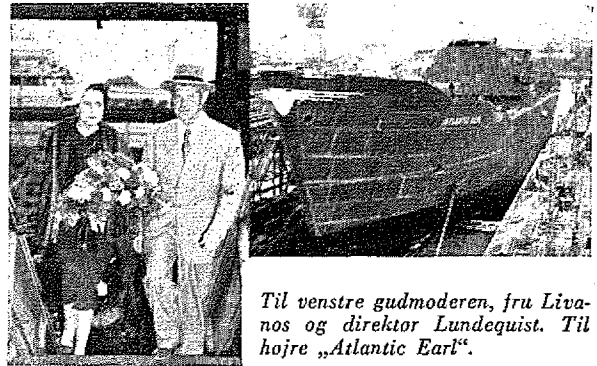
Atlantic Oil Carries Ltd. er et stort rederi, som i dag har et halvt hundrede tankskibe, hvoraf de fleste er moderne. Rederiets nybygningsprogram omfatter en halv snes tankskibe, af hvilke de største er tre 30.000-tonnere, bestilt i USA.

Livanos er selv en gammel praktiker i faget og har i sine unge dage gjort tjeneste som skipper og maskinchef i rederiet, inden han overtog ledelsen.

„Atlantic Earl“ har følgende hoveddimensioner:

Længde overalt .....	162,53 m
Længde mellem perpendikulærerne ...	152,40 m
Største bredde på spant .....	20,27 m
Sidehøjde .....	11,84 m

Skibet bygges til højeste klasse i Lloyd's Register som helsejst langskibs spantet tankskib med korrugerede langskibs og tværskibs skodder med anvendelse af de nyeste erfaringer vedrørende konstruktion og materialekvaliteter.



Til venstre gudmoderen, fru Livanos og direktør Lundequist. Til højre „Atlantic Earl“.

Det samlede tankrumfang er 22.760 m<sup>3</sup>.

Fremdrivningsmaskineriet skal bestå af en de Laval turbine med en maksimumshestekraft på 8.100 ved 104 omdrejninger pr. minut, hvilket vil give skibet en fart på 15,5 knob på fuld last.

Det har tidligere i almindelighed været sagt, at overgangen til turbinemaskineri på tankskibe har været motiveret med, at tankskibene bliver større og større, og motormaskineriet derfor mindre egnet. Dette gælder ikke for „Atlantic Earl“, som er af almindelig størrelse. Det er efter rederens særlige ønske, skibet har fået tur-

Til søs og til lands  
... altid **RONSON**



Den originale RONSON LIGHTER er den mest fremragende i kvalitet og præcision!  
En glæde at give... en glæde at få!

For Deres egen skyld:  
- Se altid efter navnet

RONSON

WORLD'S GREATEST LIGHTER

Generalagentur: A. Mischou & Co.s Eff. Peder Skramsgade 8, Kbhvn. K. C. 7035

binemaskineri, og da Kockums tidligere er gået ind for denne maskintype, har det ikke voldt nogen vanskelighed at opfylde ønsket.

Damp til hovedturbinen og hjælpemaskineriet m. m. leveres af to oliefyrede vandrørskedler af Foster Wheelers type og fabrikat. Kedlerne er dog gjort færdige og monteret i Kockums nye kedelværksted. Kedeltrykket er ligesom ved Kockums tidligere turbineskibe 32 kg/cm<sup>2</sup>.

Apteringen for mandskabet er som almindeligt med eenmandskamre for alle voksne og med messer og opholdsrum for de forskellige besætningskategorier. Foruden vaskerum findes også en finsk badstue. Hele apteringen skal ventileres med vifter og ventilationskanaler og være af højeste standard.

Skibet skal isøvrigt udrustes fuldt moderne med hensyn til navigationsinstrumenter etc.

## Sigmund Rover brandsprøjte, drevet af en gasturbine

Den nyeste type gasturbine, fremstillet af Rover Gas Turbines Ltd. er en videre udvikling af en, der blev bygget for nogle år siden. Den er på 60 hk og vejer 52 kg og er særlig konstrueret til industrielle formål, herunder også til brandsprøjte eller lænsepumpe i skibe. Den er med een aksel, men en maskine med to

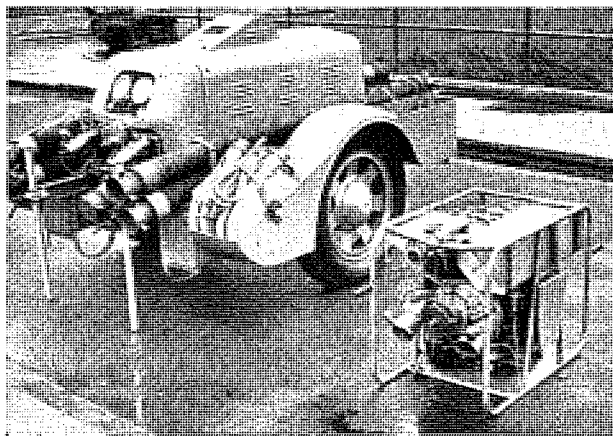
på 46.000. Maksimumstemperaturen er 760° og kompressionsforholdet 2,9 : 1 og den samlede termiske virkningsgrad 9,5 % med et brændselsforbrug på 0,65 kg pr. bhk-time. Turbinen kan drives med benzin, petroleum, gasolie eller andet destillationsprodukt.

Sigmund Pumps Ltd., Team Vally, Gateshead, har benyttet denne gasturbine til bygning af et pumpe- eller sprøjteaggregat, som udmærker sig ved at være let — den samlede vægt er 95 kg — være af ringe omfang, let og hurtigt at starte, hurtigt ansugende og til enhver tid pålideligt.

Selve pumpen er en enkeltrins centrifugalpumpe med en kapacitet på 250 l/minut med en trykhøjde på 70 m ved en sugehøjde på 3 m gennem en 4" slange og en bruser. Afgangen kan være 2 × 2 1/2" slanger.

Pumpen drives gennem et gearhjul, der løber i et dobbelt rulleleje, smurt med trykolie fra turbinen og trykket ind i lejerne gennem den hule aksel, hvorefter det gennem gearkassen løber ned i turbinens oliesump. Gearkassen er en del af den pumpede vædskes rum og bliver på denne måde afkølet. En aftapningspatron gør det muligt at aflappe kølevandet, hvis det er nødvendigt.

Ansugning sker ved en luftejektor, som tager luft fra turbinens trykluftbeholder. Den betjenes med et enkelt håndtag og er konstrueret til at løfte vand 7,3 m ved atmosfærens tryk.



En Sigmund Rover pumpe ved siden af en standard benzinpumpe med samme kapacitet.

aksler og med varmeudligner er under konstruktion til brug i både.

Den nye turbine har 21 dyser og startes med hånden, idet maskinen tørnes gennem et gear og kædetræk med omsætningsforholdet 100 : 1. Den har 60 bhk, idet kompressorens aksel har et maksimumsomedrejningstal

## Aflevering af $M/s$ Arabert

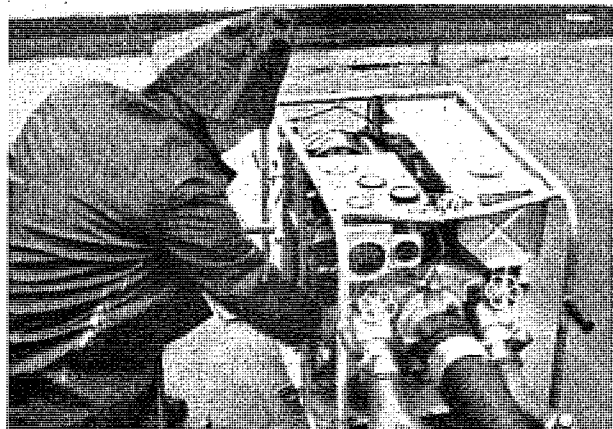
Öresundsvarvet Aktiebolag i Landskrona afleverede den 15. juni lastmotorskibet „Arabert“ på 4.000 tons dw til Aktiebolaget Arafart, Stockholm.

„Arabert“ er bygget til højeste klasse i Lloyd's Register med isforstærkning som enkeltdekker med løftet agterdæk og med maskinen og hele apteringen agter, hvorved den bedste del af skroget udnyttes til lastrum.

Skibet repræsenterer en hel ny type skibe bestemt til malm- og kultransport og er resultatet af et nøje samarbejde mellem værft og rederi, hvorved begge parter erfaringer er udnyttet.

På prøveturen opnåedes en fart på 13,73 knob.

I anledning af stabelafløbningen bragte Vikingen en udførlig omtale af skibet med dimensionerne m. m. i nr. 5 d. å..



Sigmund Rover pumpe i arbejde.

# Bygning af kæmpetankskibe i Sverige og Norge

Stabelafløbningen af dobbeltskruetankskibet „Bergeboss“ fra Eriksberg Mek. Verk. AB i Göteborg var noget af en begivenhed, da det var det hidtil største skib bygget i Skandinavien og det største skib i den skandinaviske handelsflåde. Det nye tankskib bygges til Sig. Bergesen d. y. og Co. og skal på prøvetur i en nær fremtid. „Bergeboss“ er chartret for 7 år af Texas Co. af New York.

Et søsterskib er under bygning til det samme rederi, også dobbeltskruet, og det vil blive fulgt af et skib med samme dimensioner, men enkelskruet. Det vil blive en ticylindret trykladet Eriksberg-B & W totakts dieselmotor på 12.500 bhk. Prøvetursfarten for dette skib vil være 16 knob. Desuden har Eriksberg tre andre tankskibe i ordre på ca. 34.000 tons dw også med den ticylindrede maskine, og en med en ottecylindret dieselmotor.

„Bergeboss“ er foruden ved sin størrelse og sin store maskinkraft også interessant på flere andre områder, således er dens totale pumpekapacitet 3000 tons i timen.

„Bergeboss“ er et helsvejst skib bygget til højeste klasse i Det norske Veritas med to langskibs skodder og langskibs spanter. De langskibs og tværskibs skodder er korrugerede horisontalt efter Eriksberg systemet.

Hoveddimensionerne er følgende:

Længde overalt .....	200,9 m
Længde mellem perpendikulærerne ...	190,5 m
Største bredde på spant .....	26,2 m
Sidehøjde .....	14,0 m
Dybgang på sommerfribord .....	10,4 m
Tilsvarende dødvægtskapacitet .....	32.250 tons

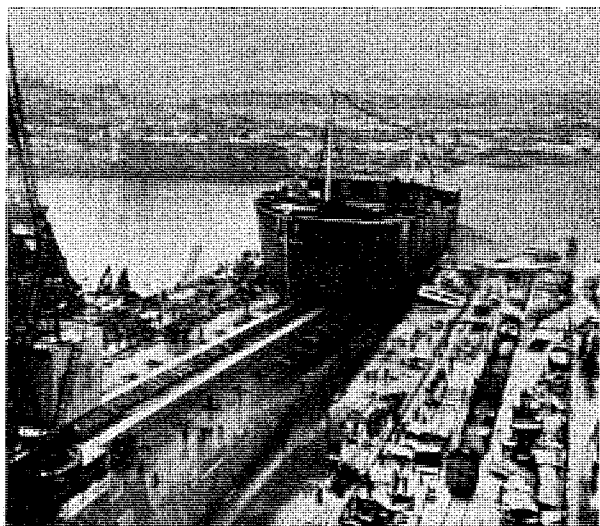
Skodderne deler skroget i 11 midtskibs og 2 × 11 sidetanke.

På den øverste bro findes aptering for kaptajnen og rederen, og nedenunder for dæksofficererne. Maskinofficererne bor på bådedækket og mandskabet i hytten.

Fremdrivningsmaskineriet består af to sekscylindrede totakts Eriksberg-B & W dieselmotorer med en cylinderdiameter på 740 mm og en slaglængde på 1600 mm. Ved 115 omdrejninger pr. minut yder de tilsammen 13.800 ihk eller 12.000 bhk. De er af standardtypen med ferskvandskølede cylindre og oliekoølede stempler.

Hjælpemaskineriet består af to femcylindrede Eriksberg-B & W firetakts dieselmotorer med cylinderdiameter 330 mm og slaglængde 480 mm med en ydelse på 490 bhk ved 400 omdrejninger pr. minut. Desuden findes en 75 kw dampdrevne generator.

Støbejerns varmeslanger er installeret i alle lastolietanke. Varmebladen er ca. 0,05 m<sup>2</sup> pr. ton i de midtskibs tanke og 0,04 m<sup>2</sup> pr. ton i sidetankene.



„Bergeboss“ tager vandet fra Eriksberg Mek. Verk., Göteborg.

Ventilationssystemet for lastolietankene har sikkerhedsventiler for hver tank. Udsugningen fra ventilationssystemet føres gennem sikkerhedsnet på toppen af hver mast. En transportabel gasudsuger af Rotterdam Dry Dock typen findes for udsugning af gas fra lastolieledningerne ligesom seks mindre ejektorer til hver afgangsledning fra tanke, last og pumperum.

Svejsningen er foregået i Eriksbergs nye svejseværksted, hvor det har været muligt at svejse store stykker sammen. Det største vejede 67 tons.

Eriksberg har siden 1928 bygget 60 tankskibe før „Bergeboss“, som kommer til at koste 33.000.000 norske kroner.

Fra Rosenbergs Mek. Verk søsattes den 17. juni et 32.800 tons tankskib til det samme rederi. Det fik navnet „Bergeland“ og er det første af en serie på syv, som rederiet har bestilt på dette værft.

**VIRGINIA ROSE**  
READY RUBBED  
MATURED VIRGINIA

I den fikse pose  
- en herlig shagtabak



**C. K. HANSEN**  
Grundlagt 1856

★

**Skibsreder og skibsmægler**

Agent for regelmæssige linier  
Befragtning - Klarering - Spedition  
Haveti-, assurance- og I. A. T. A. agent  
for passagerer og fragt.

★

15 moderne skibe — 105.000 ts. d. w.

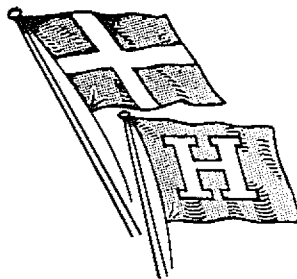
★

Korresponderende reder for:

**DANNEBROG**

AMALIEGADE 35 • KØBENHAVN K

Telefon: Central 72 (18 linier) • Rigs 13 (2 linier)  
Telegramadr.: „HANSEN“ • Telex: Nr. 2501 & 2502



MARTIN CARL  
AKTIESELSKABET  
DAMPKIBSSELSKABET „HEIMDAL“

Telegr.: MARTINO  
KØBENHAVN Ø. DANMARK



DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

**“MYREN”**

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**

Telegram-Adresse: “Holmsild”  
Amaliegade 36



**$\frac{1}{3}$  Em. Z. Svitzers Bjergrnings Entreprise**

Grundlagt 1833  
KØBENHAVN



**DAMPKIBSREDERI  $\frac{1}{3}$**   
HAMMERENSGADE 4 - KØBENHAVN

**Marius Nielsen & Søn**

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København

★

Telegr.-Adr. „Mariuson“ Telefon Central 12057

Sikkerhed til søs

DECCA NAVIGATOR

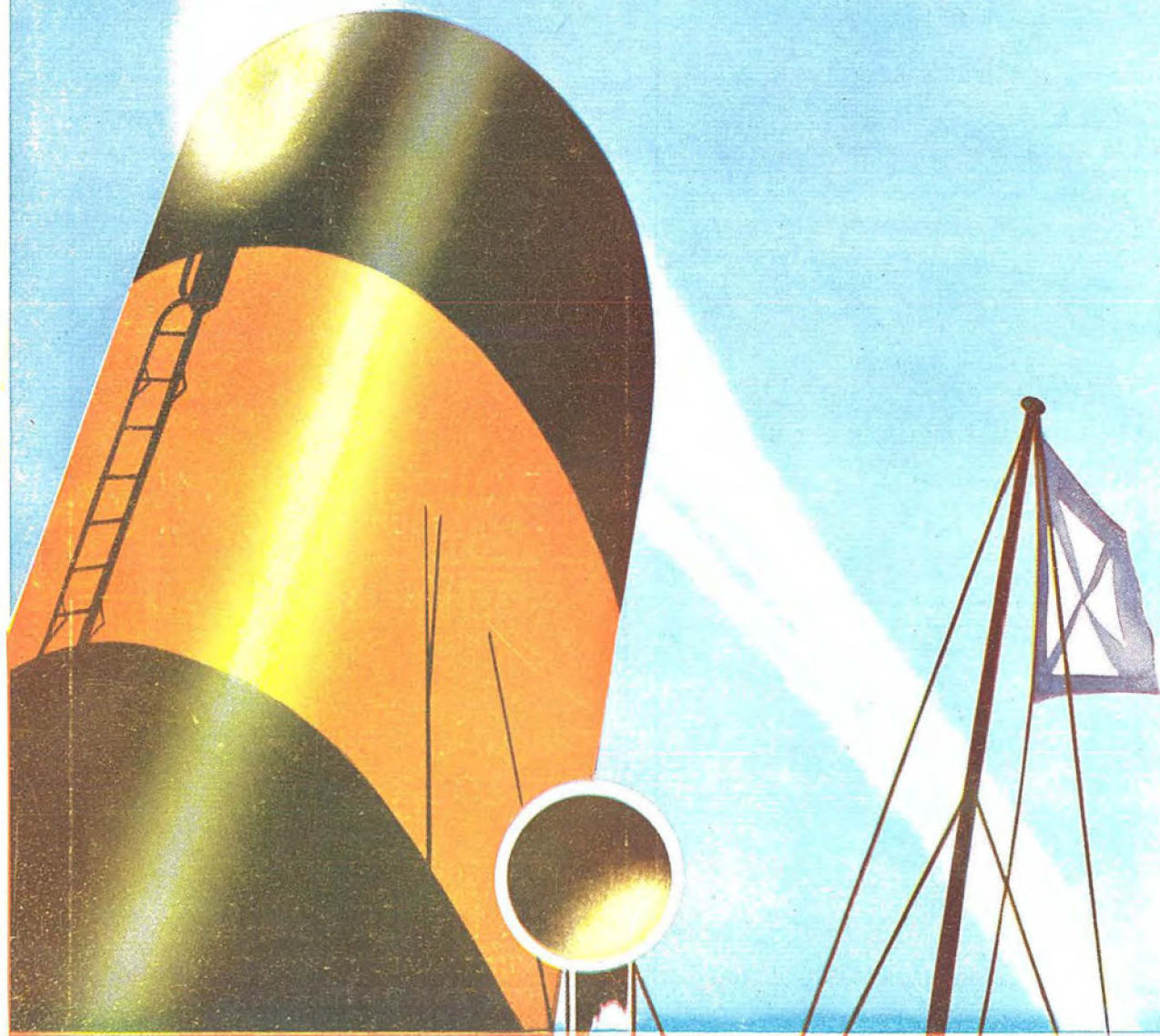
DECCA RADAR

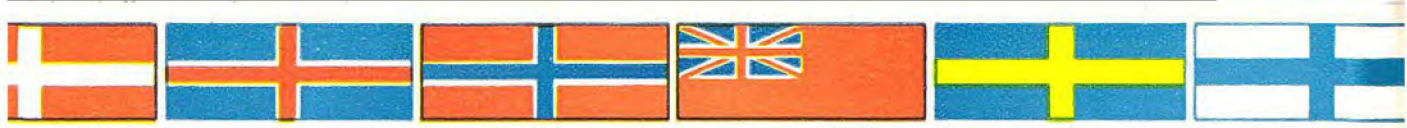
**DECCA NAVIGATOR AKTIESELSKAB**

KRYSTALGADE 15 - KØBENHAVN K.  
TELEFON BYEN 8310

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB





# VIKINGEN

1,50  
tember

M/S „Songkhla“ bugseres til kaj i frihavnen  
Efter fotografi

1954 - nr. 9  
31. årgang



*Inde i bladet bl. a.:*

**New Yorks bugserbåde**

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

HAMBURG HAVANA HONGKONG IPOH JOHANNESBURG KARACHI KLANG KUALA LUMPUR LONDON MADRAS MALACCA MANILA MONTREAL NEW YORK  
SAN FRANCISCO SANTOS SEATTLE SEREMBAN SHANGHAI SINGAPORE SYDNEY TABAGO TELUK ANSON TIENTSIN TOKYO TSINGTAO VANCOUVER B. C.

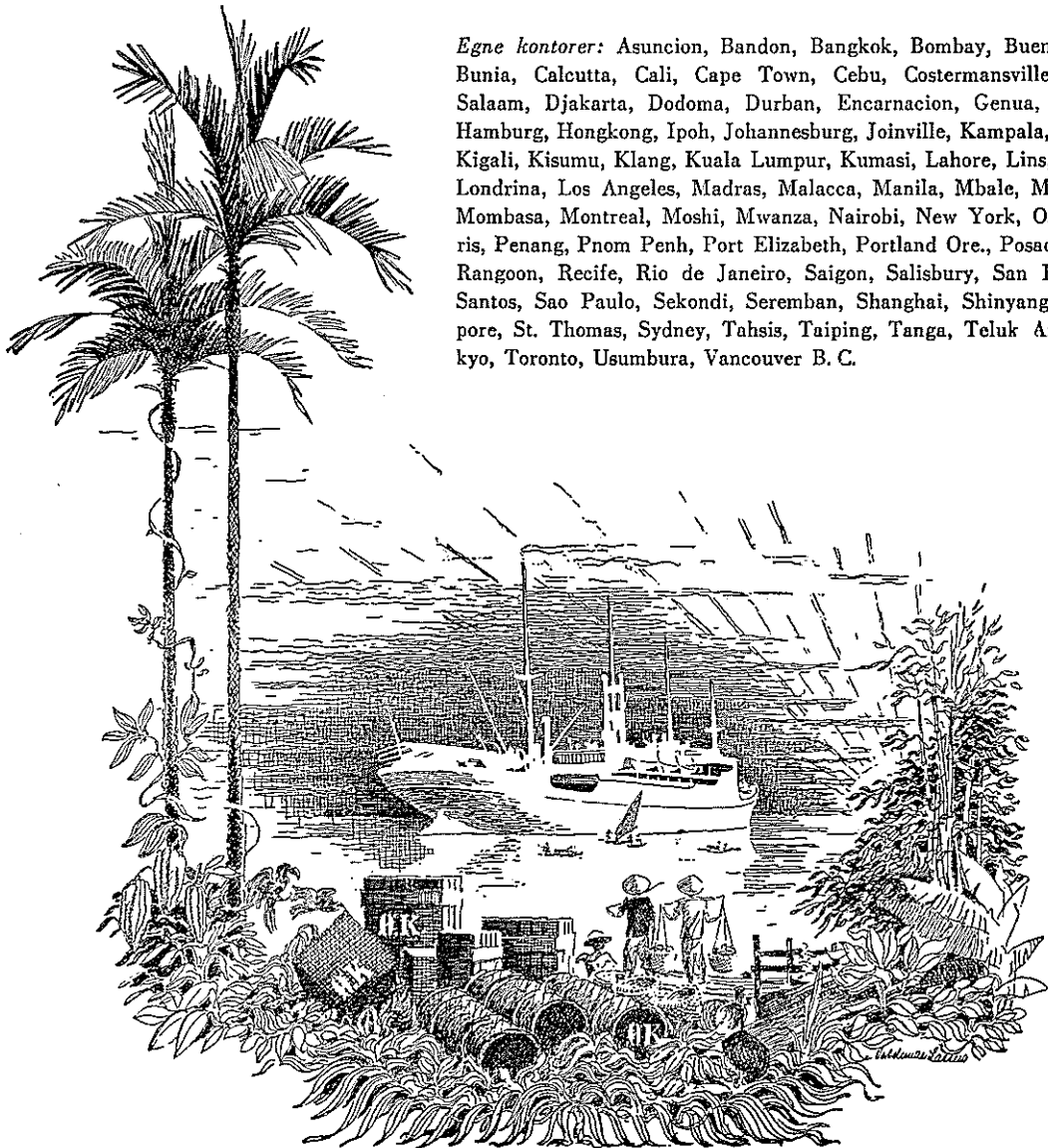
HAMBURG HAVANA HONGKONG IPOH JOHANNESBURG KARACHI KLANG KUALA LUMPUR LONDON MADRAS MALACCA MANILA MONTREAL NEW YORK

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, Prael, 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 ILLUSTREREREDE MAGASIN

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

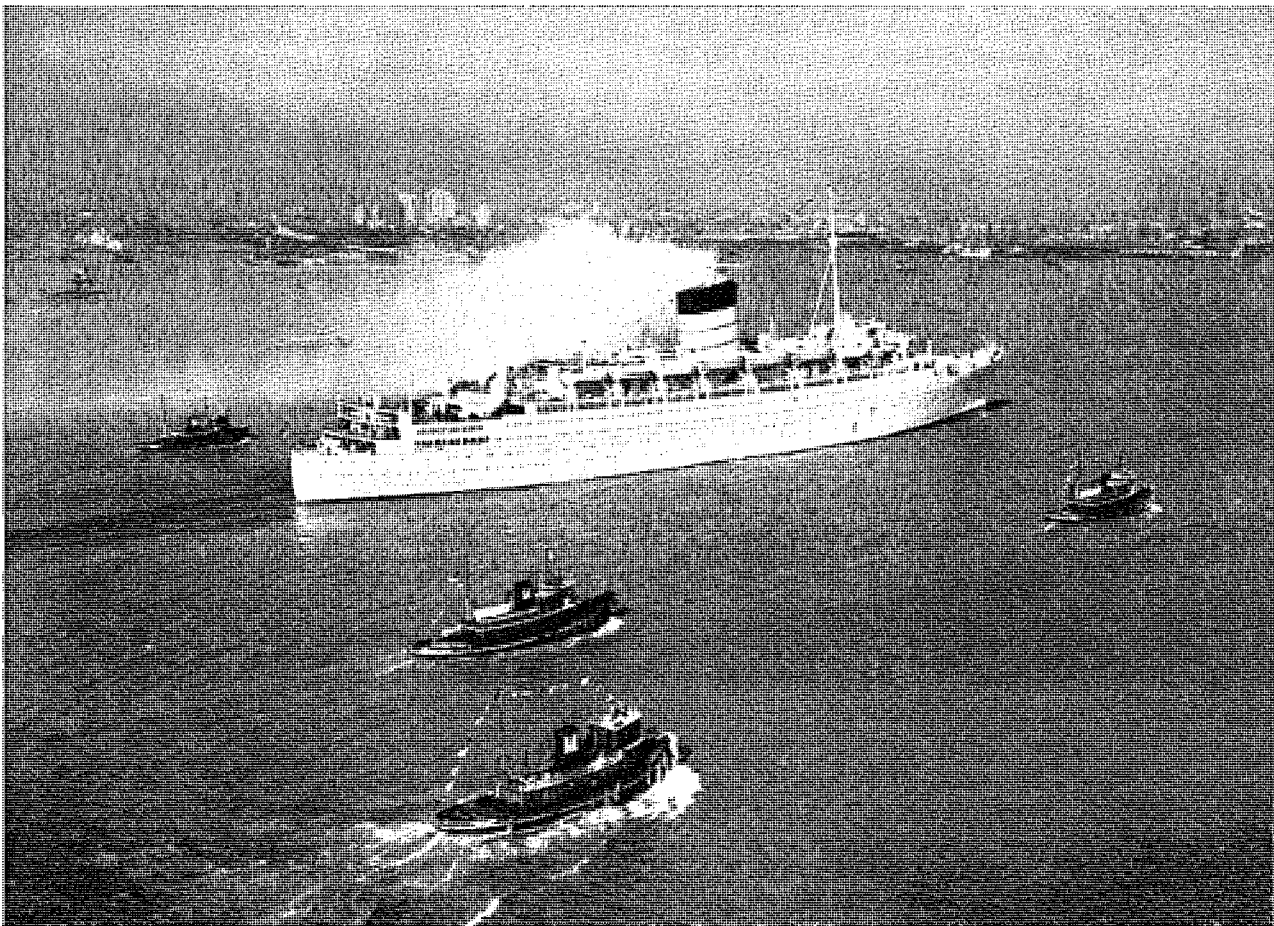
## Hundrede gange „M“

Historien om 50 „Moran“-bugserbåde

I New Yorks havn, der råder over 1.822 moler og kajer, arbejder til stadighed ca. 600 bugserbåde. Halvdelen af fartøjerne ejes af jernbaner og store fabrikskoncerner og arbejder kun for disse. Resten ejes af forskellige bugser-selskaber, som hvert år bugserer 14.000 skibe til kaj i havnen og naturligvis også hjælper dem ud igen.

I oktober 1938 skete der noget ganske fantastisk i New York. Kæmpe-havnen var på dette tidspunkt næ-

sten helt lammet af en bugserbåds-strejke. Og nu ankom „Queen Mary“ til den fastsatte tid med flere tusinde passagerer om bord, hvoraf mange var travle forretnings-folk, som skulle i land hurtigst muligt med deres omfangsrige baggage. Men ikke een af de mange bugserbåde kom til assistance. Mens „Queen Mary“ ganske langsomt sejlede ind i havnen, stod skibets fører, kaptajn R. B. Irving, på broen og funderede over problemet. Skulle han kaste anker eller fortsætte alene? Kap-



„Moran“-bådene assisterer ved alle de kendte linerers anløb af New York. Her hilser Cunard White Stars „Caronia“ velkommen efter jomfru-rejsen. Bag skibet affyrer en sprøjtebåd som en særlig velkomst alle sine vand-kanoner på een gang.

tajnen kastede et blik ned på vandet og fandt ud af, at der om et øjeblik ville være „slack water“, hvilket er den fem minutters pause mellem flod og ebbe. Sommetider lyver dette „slack water“, for mens overfladen kan være helt rolig, kan der løbe en voldsom understrøm.

Men kaptajn Irving var en modig mand og besluttede at lægge skibet til kaj uden bugser-hjælp. Han var klar over, at en enkelt fejlmanøvre kunne få alvorlige følger. Ved en eventuel kollision ville „Queen Mary“s stærke maskineri være i stand til fuldstændigt at knuse alt, hvad der kom i vejen. Irving var imidlertid også en dygtig sømand, og få minutter senere svingede han sit gigantskib til kaj med et ganske let bump.

Den dag i dag taler New Yorks bugser-folk om Irvings strålende manøvre, og de er klar over, at den ikke kan gentages for ofte og ikke af hvem som helst. Det bliver forhåbentlig heller ikke nødvendigt.

### *Mudderpramme og linere*

Når man taler om New Yorks bugserbåde, tænker man som oftest på bådene med det store, hvide „M“ på hver side af skorstenen. „M“ står her for „Moran“. I alt har USA ca. 2000 bugser-selskaber, men „Moran Towing & Transportation Company“ er langt det største. Hvert år indsejler samtlige amerikanske bugser-selskaber 188 millioner dollars, og „Moran“ alene indsejlede de 10 millioner. Det er tre gange mere, end den nærmeste konkurrent kan præstere!

„Moran“ ejer ca. 50 bugserbåde til en samlet værdi af ca. 13 millioner dollars. Selskabets historie går 92 år tilbage i tiden, da mr. Michael Moran besluttede at prøve lykken i New Yorks havn. Konkurrencen var hård dengang, og man hyldede princippet: „Den, der kommer først til mølle, får først malet“. Der var ligefrem kamp mellem selskaberne om at komme først, når et sejskib blev rapporteret uden for havnen, og mange gange lå bugserbådene i dagevis og ventede for ikke at gå glip af nogen chance. Michael Moran, der var irsk af fødsel, så det uholdbare i situationen og gjorde det første skridt til en overenskomst mellem selskaberne i New York. Konkurrencen blev på den måde mere fair, og Moran kunne nu bedre opbygge en flåde af bugserbåde.

„Moran“ har flere gange skabt bugserbåds-historie. Selskabets både opererer ikke i New York alene, men kommer langt omkring. I 1907 dampede bugserbåden „Catherine Moran“ således hele vejen rundt Kap Horn til La Boca i Panama for at hjælpe med ved bygningen af Panama-kanalen, og under den sidste verdenskrig kunne man se selskabets skibe operere langt ude på den stormpiskede Nordatlant.

Selskabets hovedkontor er beliggende på 25. etage på Battery Place, hvorfra der er en glimrende udsigt over havnen. Fra hovedkontoret dirigeres de ca. 25 bugserbåde, som „Moran“ har i arbejde i New York. Man står i trådløs forbindelse med alle fartøjerne, også dem, der opererer langt fra havnen. På den måde kan man hurtigt dirigere hvert enkelt fartøj fra sted til sted. Allerede når et skib befinder sig ud for Ambrose-fyr-

skibet, får hovedkontoret en melding og træffer de første foranstaltninger til dokning.

„Moran“ bugserer alle de største linere, som kommer til New York, og som regel er det bestemte både, der assisterer de forskellige kendte linere. Men ind imellem alle disse fornemme jobs har de samme både andre og mindre, men ligeså betydningsfulde opgaver. Flere store mudder-maskiner er i konstant arbejde med at mudre havnen op, så „Liberté“, „United States“, de to „Queen“s og andre kæmpe-dampere kan komme ind. Alt det opgravede mudder må fjernes hurtigst muligt, og „Moran“-både piler stadig frem og tilbage med fuldt lastede eller netop tømte mudder-pramme. Selv i hårdt vejr står dette arbejde på. Nu og da må man på grund af tåge lukke havnen helt for trafik, men opmudringsarbejdet og transporten af pramme fortsættes alligevel.

Efter lang tids tåge får „Moran“ for alvor travlt. Skibene ligger klumpet sammen og skal nu pludselig allesammen assisteres, og det gælder så om at udarbejde en plan, så arbejdet kan udføres med det mindst mulige spild af tid. Og under alt dette må man tage hensyn til vind og tidevand. F. eks. skal de store, dybt lastede tankskibe helst bugseres ind under flod.

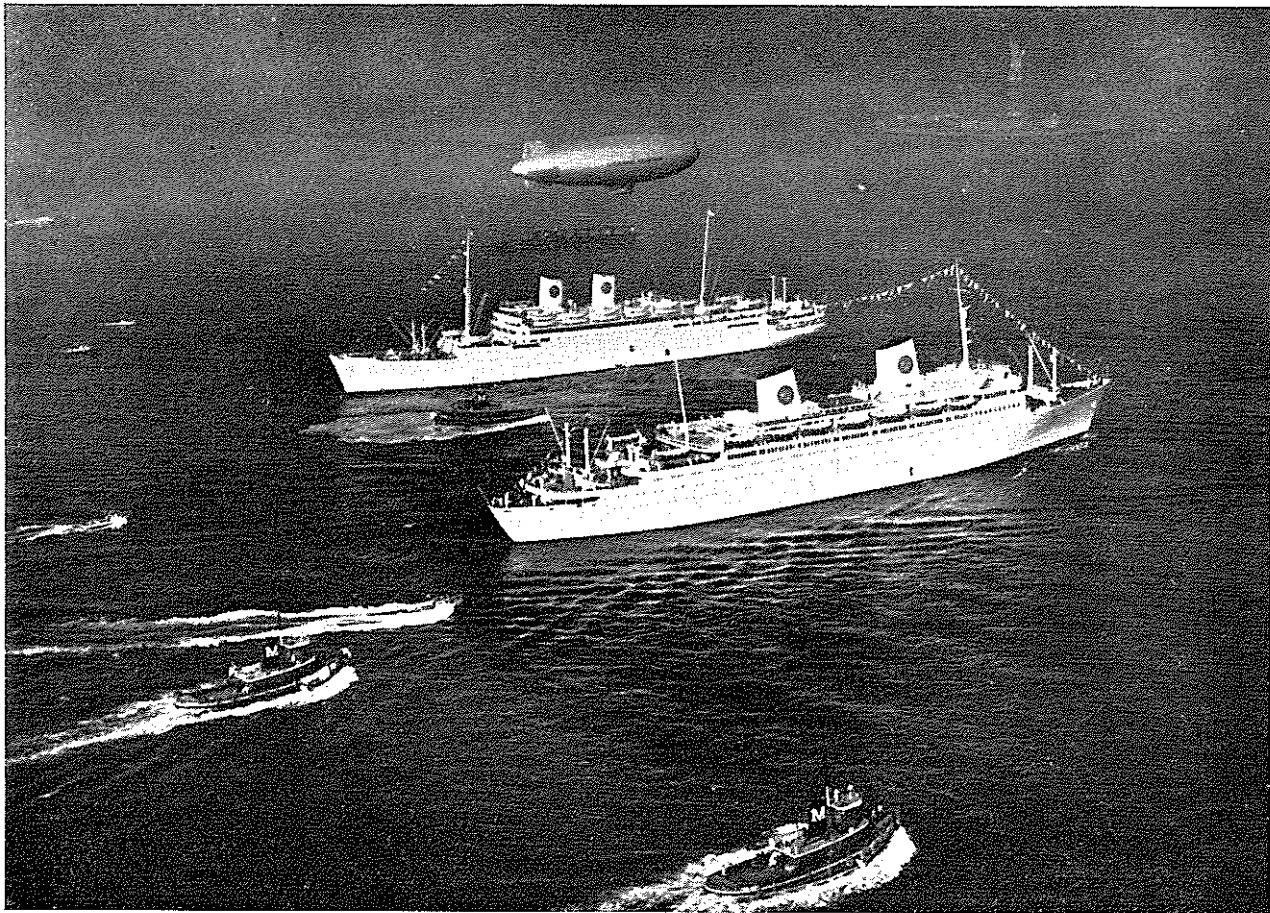
Linerne bordes af „Moran“-lodserne ud for selskabets hovedkontor. Her afløses Sandy Hook-lodserne, som har ført skibene gennem „the Narrows“. Fra linerens bro dirigerer „Moran“-lodsen både det store skib og bugserbådene for og agter. Bugserbådene forude dirigerer han ved hjælp af en fløjte, hvis toner gentages af en mand i stævnen. Bugserbådene agter dirigerer han ved hjælp af skibets sirene.

I 1937 startede „Moran“ et moderniserings-program, der gik ud på at gøre alle selskabets både dieseldrevne. General Motors gik i gang med at udruste fartøjerne med diesel-motorer eller diesel-elektrisk maskineri, og i dag er kun en halv snes af selskabets både stadig dampdrevne. I de sidste år har „Moran“ således fået omkring ti nye fartøjer af Grace Moran-klassen. Hvert af disse fartøjer har en maskinkraft på 1750 heste-kræfter.

I vore dage klarer „Moran“s kraftige bugserbåde den franske luksus-liner „Liberté“ med seks bugserbåde, og hvis tidevandet ikke er ret kraftigt, er fem både tilstrækkeligt. Før krigen, da „Liberté“ var tysk og hed „Europa“, kunne dets anløb af New York ikke finde sted, uden at ti bugserbåde hjalp til. Ja, sommetider havde det prægtige skib hele tolv små bugserbåde vimsende og prustende omkring sig.

### *„Ile de France“ i orkan*

Når „Liberté“ kommer til New York, er kaptajn Anton Huseby fra „Moran“ altid på pletten. Han er attacheret „Cie. Generale Transatlantique“, men har naturligvis ind imellem forskellige andre bugser-jobs. Huseby assisterede også „Normandie“ ved dets første ankomst til New York, og i de fem år, „Normandie“ anløb havnen, assisterede Huseby, der er norsk-født, ca. 200 gange.



*Et historisk møde, hvor „Moran“ også var med. Billedet viser mødet mellem Svenska Amerika Liniens to smukke linere, „Kungsholm“ (forrest) og „Gripsholm“. Det var på førstnævntes jomfrurejse, og mødet fandt sted den 3. december 1953. Luftskibet, der sammen med bugserbådene følger „Kungsholm“ på vej til kajen, tilhører den amerikanske flåde. Øverst i højre hjørne skimtes statuen af frihedsgudinden.*

Kun een eneste gang i sin 39 år lange karriere hos „Moran“ har kaptajn Huseby været betænkelig under arbejdet. Det var i 1938, da en voldsom orkan af nord-ost susede gennem havnen. Midt under uvejret ankom „Ile de France“. Det store skib måtte ind. Det ville være alt for risikabelt at lade det ride stormen af til ankers. Otte bugserbåde gik til assistance og kæmpede en hård kamp mod naturmagterne. Under meget farefulde omstændigheder fik man endelig giganten fortøjet ved Pier 88. Altsammen ser meget let ud på papiret, og for folk i land syntes arbejdet heller ikke videre besværligt. Men da „Ile de France“ endelig var blevet bragt til ro, tørrede Huseby og hans kolleger adskillige sveddråber af panden.

De nye Grace Moran-både har en længde af 106 feet, smukke linier og hyggelige lukker. De første fem blev bygget i Texas og resten hos Jakobsons skibsværft på Long Island. De er først og fremmest beregnet for arbejde i havnen, men er så sødygtige, at de også nu og da bliver anvendt til opgaver langs østkysten.

„Moran“s fartøjer opererer iøvrigt også på Amerikas indenlandske vandveje, f. eks. på New York State Barge Canal og på de store søer. Som bekendt er søerne kun åbne for trafik på visse tider af året, og når sæsonen åbner, sejler sytten af „Moran“s både ind i

landet. Men før dette sker, bliver den øverste del af hver enkelt båds styrehus løftet af, så fartøjerne kan gå under de mange broer på kanalerne.

#### *Dramatik på de store søer*

Også på kanalerne og søerne kan bugserbåds-folkene nu og da opleve spændende ting. For et par år siden sprang en stor benzin-tank således læk ved Cleveland. Politi, brandvæsen og Coast Guard-fartøjer var mødt op, men stod magtesløse, idet man ikke så nogen mulighed for at skille sig af med den udstømmende benzin. Bare en enkelt gnist var imidlertid nok til at afstedkomme en katastrofe. Derfor var gode råd dyre.

Men netop nu kom bugserbåden „Anne Moran“ slæbende ned ad floden med en tom olielægte. I en fart kontaktede man pr. telefon „Moran“s hovedkontor i New York, og kontoret gav tilladelse til at sætte bugserbåd og lægte ind, hvis besætningen var villig til det. „Anne Moran“s fører, kaptajn McConnell, satte i en fart sine folk ind i situationen, og alle var villige til at medvirke. Koldt og roligt gik de i gang med at laste benzinen over i lægteren. Det drejede sig om ikke mindre end 90.000 liter. Den eksplosionsfarlige last blev i ro og mag sejlet bort, og kun meget få mennesker vidste noget om den alvorlige fare, byen havde svævet i.

Når isen om vinteren begynder at binde floder og søer, står bugserbådene atter mod New York for at arbejde her. De får atter den øverste del af styrehuset påmonteret, og om nødvendigt gennemgår de eftersyn og reparation på „Moran“s eget værft på Staten Island.

Om vinteren er arbejdet iøvrigt særlig vanskeligt i New York. Sommetider må „Moran“s bugserbåde derfor fungere som isbrydere. Til daglig løber strømmen under tidevandet med en fart af tre eller fire knob, men når isen om foråret bryder op på floderne, og vandet strømmer ud i havnen, kan strømmen nå en hastighed af fem eller seks knob.

En meget vigtig del af „Moran“s arbejde ligger på de store have. En af de mest interessante langdistance-bugseringer, „Moran“ har udført, fandt sted i 1947, da to store gravemaskiner blev bugseret fra Tampa i Florida til Banka i hollandsk Ostindien. Gravemaskinerne blev bugseret hver for sig over en samlet distance af 25.406 sømil. Man får et begreb om, hvor forskelligt forholdene kan falde ud, når man hører, at der under den ene bugsering blev tilbagelagt 12.410 sømil og under den anden 12.996, skønt start og mål var det samme for begge maskiner.

De maskiner, der blev bugseret til Ostindien, havde hver en skrog-længde af 75 meter og en største længde af 144 meter. Deplacementet var for hver 4150 tons. Under den lange rejse var hver af maskinerne hos Lloyd's forsikret for 2.700.000 dollars. Man havde beregnet hver af rejserne til at vare 90 dage, men den første fuldførtes på 89 og den anden på 84 dage.

Et andet interessant arbejde, „Moran“ har haft med at gøre, var bugseringen af det flydende elektricitetsværk „Seapower“, der gik fra San Juan i Puerto Rico til Rio de Janeiro i Brasilien.

„Seapower“, der er i stand til at yde 30.000 kW, var under den første verdenskrig blevet slæbt til Antwerpen i Belgien for at levere strøm her. Det mægtige maskineri ankom juleaften 1944, midt under et fantastisk bombardement. Efter krigen blev „Seapower“ af bugserbåde fra den amerikanske hær (!) slæbt til San Juan. — Og nu ville man altså have maskineriet til Rio.

Man var nået hen på efteråret, og hos „Moran“ påpegede man, at netop september og oktober er rig på orkaner over den strækning, som skulle tilbagelægges. Men da kunden holdt fast på sin beslutning om at få „Seapower“ frem med det samme, påtog „Moran“ sig uden videre diskussion opgaven. Rejsen blev påbegyndt den 22. september og afsluttet den 27. oktober, på to dage mindre end beregnet.

#### *Chefen er admiral*

Naturligvis var „Moran“ også med under krigen. Den amerikanske flåde chartrede det meste af selskabets flåde, men den blev sammen med flere andre både stillet under „Moran“s administration. Selskabets nuværende chef, Edmond J. Moran, er iøvrigt selv kontre-admiral og fuldblods sømand. Under krigen ledede han

f. eks. personlig de omfattende bugseringer omkring D-dag.

En af de interessanteste krigs-opgaver var bugseringen af 36 store landgangs-skibe tværs over Atlanten. De allierede var klar over, at opgaven var meget vanskelig at løse, og var vist godt tilfredse, hvis bare halvdelen af fartøjerne nåede frem. Men kun to gik tabt på den lange rejse!

De fleste af „Moran“s krigs-bugseringer foregik i samarbejde med canadierne fra basen på Bermuda. Og selskabet har stadig mange opgaver for staten. Næsten alle hærens og flådens ocean-bugseringer bliver af Coast Guard overdraget „Moran“.

Sommetider må „Moran“-både sejle helt op til tusind sømil for at komme en havarist til hjælp, og man har aldrig overhørt en bøn om hjælp. På et enkelt år udførte selskabets fartøjer omtrent 400 ocean-bugseringer. 124 af dem strakte sig over 500 sømil og 53 gik over 1000 sømil. I løbet af det samme år udsejlede „Moran“s ocean-bugserbåde 230.723 sømil.

Admiral Moran følger hver dag sin lille flådes bevægelser på søkortet og arbejder selv med på kontoret. Han er stolt af sine lods-papirer, og så stor er hans interesse for arbejdet, at han tilbringer mange af sine sommerferier til søs om bord på selskabets søgående fartøjer. Sommetider tager han endog selv kommandoen om bord for et stykke tid.

„Moran Towing & Transportation Company“ nyder en fantastisk popularitet blandt New Yorks befolkning og blandt alle søfolk, der anløber kæmpe-havnen, og da Edmond Moran selv er sømand, ser han med forståelse på sejlspørens mange udøvere. Selskabet udgiver et lille hus-blad, „Tow Line“, hvori man således sidste år kunne læse følgende henvendelse til bugserbåds-kaptajnerne:

„Nu er sejlspørens sæsonen atter i fuld gang på Long Island Sound og i omliggende farvande. Mange sejlspørsfolk på disse breddegrader er gamle og gode venner af vort selskab. Det er direktionens ønske, at bugserbådene giver kapsejlad-fartøjer plads, når sikkerheden og andre forhold gør det muligt. Et par minutter kan for disse fartøjer ofte betyde forskellen mellem et tabt og et vundet løb.“

Intet under, at „Moran“ også er populær blandt sejlerne. Opfordringen blev som et eksempel til efterfølgelse aftrykt i en mængde sejlspørs-blade verden over. Også i det danske „Sejl og Motor“.

Hvert år afholdes et stort race for bugserbåde i New Yorks havn, og her deltager så mange som muligt af „Moran“s fartøjer. Men det er også den eneste gang om året, man giver sig tid til at feste. Resten af tiden er præget af hårdt og alvorligt arbejde.

AKTIESELSKABET  
**DET DANSK-FRANSKE-DAMPSKIBSSELSKAB**  
FREDERIKSGADE 17  
KØBENHAVN K

# „Vindhunden“, en velkommen gave fra U. S. A.

## Søværnet får 21 nye enheder i løbet af et år

Den danske orlogsflåde vokser stadig. Den 20. august ankom en af flådens nye enheder til København. Skibet var mineudlægnings-fartøjet „Vindhunden“, der som en gave og et led i våbenhjælp-programmet er leveret Danmark af USA.

„Vindhunden“ er søværnets hidtil største mineudlægnings-fartøj og næsten dobbelt så stort som det næststørste, „Lindormen“. Det er på 1200 deplacements-ton og har plads til ca. 150 miner. Dets dybgående er kun 2,9 meter, hvilket gør det muligt for fartøjet at operere tæt inde under kysten. Skibets længde er 63,1 meter og bredden 10,7 meter.

„Vindhunden“ er et tidligere landgangs-fartøj og deltog i den sidste krig på amerikansk side. Det var med til invasionen i Normandiet, og hvis man kikker nærmere efter, kan man her og der se, at der er foretaget reparationer af skud-huller. Skibet blev bygget i Charleston i 1944.

Det nye skib er ført til Danmark af en dansk besætning på 65 mand. Skibets fører på rejsen var orlogskaptajn Westergaard, der vil være kendt bl. a. for sin indsats ved at finde og hjembringe danske koffardi- og orlogsskibe fra Tyskland umiddelbart efter besættelsen. Hele besætningen blev for omtrent fire måneder siden fløjet over Atlanten af SAS, og maskinens fører, Thor-kild Petersen, der selv er gammel befalingsmand i søværnet, sørgede for, at luftturen blev en virkelig oplevelse. Også opholdet i USA vil besætningen mindes længe, selvom det absolut ikke blev nogen hvile-ferie. De unge orlogsgaster måtte medvirke i arbejdet med at gøre skibet „ship shape“ og arbejdede sommetider 20



„Vindhunden“ lægger til ved Langelinie.

timer i døgnet. Iøvrigt har „Vindhunden“s befalingsmænd ikke lovord nok til overs for gasterne, der helt igennem opførte sig, som det sømmer sig danske orlogsgaster. Under hele turen blev der ikke idømt een eneste straf.

„Vindhunden“ er udrustet med to 1500 hk dieselmotorer, der giver det en fart af 12-13 knob, men på vejen over Atlanten havde skibet vind og strøm agterind og sejlede derfor med en fart af over 15 knob. Armeringen består af otte 40 mm og seks 20 mm kanoner. Skibet er endvidere udrustet med radar, loran, ekkolod, gyrokompass, elektrisk log, elektrisk kabys og kølerum.



Ved receptionen om bord var modt mange kendte personligheder. Her ses fra venstre: Skibsreder A. Kampen, Direktør J. M. Barfoed. Underdirektor Otzen, Orlogsværftet. Direktør Mazanti Andersen. Skibsreder E. Hahn-Petersen. Chefen for søværnstaben, kontreadmiral Nyholm. Chefen for „Vindhunden“, orlogskaptajn I. Westergaard. Skibsreder, konsul Knud Lauritzen. Kontreadmiral Dahl. Kommandør Pontoppidan. Direktør, civilingeniør H. P. Christensen. Captain Dutton, USN (MAAG Denmark). Viceadmiral Vedel. Stabslæge Brun-Pedersen.



Ved hjemkomsten hilstes „Vindhunden“s besætning velkommen af familie og pårørende. Her modtager fru orlogskaptajn Westergaard sin mand med smil og blomster.

Dagen efter ankomsten til København fejrede søværnet overtagelsen ved en lille reception om bord. I receptionen deltog ikke mindre end fire admiraler, nemlig viceadmiral Vedel og kontreadmiralerne Nyholm, Lundsteen og Dahl. Fra amerikansk side deltog også en hel del gæster, bl. a. colonel G. C. McBride, captain William T. Dutton og marine-attachéen, captain George L. Heap. Fra forsvarsministeriet var bl. a. mødt afdelingschef, generalmajor K. H. Lindhardt. Desuden var dansk skibsfart repræsenteret ved flere redere, bl. a. ved konsul Knud Lauritzen, direktørerne Kørbing og Normann, underdirektør H. G. Garde, direktør Hakon Christensen fra ØK, skibsreder Mazanti Andersen, skibsreder Kampen, direktør H. P. Christensen fra Helsingør Skibsværft, skibsreder Hahn-Petersen og direktør J. M. Barfoed fra B & W.

Fra dansk side blev der takket af viceadmiralen for gaven, og colonel McBride holdt en lille svartale.

I løbet af eet år vil det danske søværn blive forøget med 21 skibe og på den måde vokse til 85 enheder. 18 skibe leveres ligesom „Vindhunden“ som et led i våbenhjælp-programmet, og 3 ubåde bygges for dansk regning. I begyndelsen af september i år vil der til Køben-

## KNUD E. HANSEN

Consulting Naval Architects  
Marine Engineers

Bredgade 37 - Copenhagen  
Telegr.: DESIGN - Tel.: Minerva 718

havn ankomme et søsterskib til „Vindhunden“. Dette skibe har navnet „Beskytteren“. På næsten samme tid løber på et værft i Taranto i Italien den første af fire 700 tons korvetter i vandet. Disse korvetter adskiller sig en del fra de fartøjer, som tidligere har sejlet under benævnelsen „korvetter“, og med dem indføres en hel ny type orlogsskibe. Disse korvetter, der er beregnet til operationer i indre danske farvande, bygges også for



„Vindhunden“s chef, viceadmiralen og colonel McBride diskuterer det nye skibs indretning.

amerikansk regning, og de første ventes til Danmark i slutningen af 1954. For øjeblikket er en serie motor-torpedobåde under bygning på private danske værfter, og den første af dem er allerede overdraget det danske søværn. I USA er seks minestrygnings-fartøjer under bygning for amerikansk regning som en gave til Danmark.

„Vindhunden“s rejse fra New York, hvor der efter ombygningen blev foretaget forskellige prøveture, gik via Bermuda, Azorerne og Lissabon.

Det almindelige indtryk var dette, at kønt er „Vindhunden“ ikke, men det skal nok vise sig at være meget effektivt, og det danske søværns ledelse er meget glad for skibet, der har plads til dobbelt så mange miner som „Lindormen“.

X-math.

### DE FORENEDE KULIMPORTØRER

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211  
KØBENHAVN K.

### BASSE & CO.

Amaliegade 33, København  
Telf. Minerva 3232

D/S Hotland A/S - D/S Pacific A/S  
A. H. Basse Rederi A/S  
Rederiet Bion A/S

Telegramadresser:  
Damphetland, Steampacific  
Fjernskriver: no. 2250

# „SØADVOKATEN“

Af K. SCHWALBE

KIRCHENPAUVERHAVEN sydede af travlhed, da vi sejlede ud med en dampbåd fra Hafenstrasse til vort nye skib, skonnerten „Mærdor“ af Fanø. Her lå en mægtig sejlskibsflåde af gamle kendinge såsom „Potosi“ — „Pisagua“ — „Pestalozzi“ — „Perim“ og „Posen“, alle af Laiz, endvidere nogle af Bordes franske skibe, enkelte skandinaviske. Fælles for dem alle var, at de blev klargjorte til forestående togter til Amerika, Australien og Østen.

Vi var 7 mand, der mødtes ved en landingstrappe om morgenen kl. 8,00. Der manglede dog en mand, eller rettere sagt drengen. Hvem det var, vidste vi ikke; men ikke langt fra kajen holdt en landauer med en statelig dame på bagsædet; ved siden af stod en yngre gut, som kunne se ud til at være hendes søn. Han havde anbragt en stor køjesæk og to rejsekufferter ved kajkanten. Vi gættede på, at det muligvis var vor skibsdreng! Lidt efter kom han, ledsaget af sin moder, over til os og spurgte høfligt, om vi hørte til besætningen på den danske skonnert „Mærdor“. Hertil svarede vi ja, og vi erfarede da, at hendes søn, Herman v. Behrmann, var begyndt at studere jura, men det var pludselig gået op for ham, at sølivet var bedre! Moderen, friherreinde v. Behrmann, bad os om at være gode mod drengen og lære ham så meget om søen, som tiden tillod det.

De var fra Nürnberg, og jeg tvivler på, at Hermann nogensinde i virkeligheden havde set et skib før; han var selvfølgelig en smule affekteret, men ellers høflig og velopdragen.

Ved afskeden med moderen havde de begge tårer i øjnene, men moderen trøstede ham med, at han var i gode hænder og danskerne gode mennesker. Vi fik overrakt en flaske fransk cognac, og hun ønskede os lykke på rejsen. —

Vi nåede ud til „Mærdor“, der lå fortøjet mellem to pæle. Ved landgangen blev vi modtaget af kaptajn Mørck og styrmanden. Den sidste fortalte os, at skibet netop var solgt til et rederi i Antwerpen og skulle hedde „Brabo“, dog skulle den danske besætning bibeholdes. — Kokken, der hed Viggo Rasmussen, var fra København, og vi havde tidligere sejlet sammen i Amerikadampere „C. F. Tietgen“, så her var altså et kendt ansigt.

Vi blev hurtigt installeret

i vort lukaf og fik at vide, at vi, minus en mand, kunne gå i land igen, da vi skulle sejle næste dag. Vor rejse gik til Cadiz i Spanien; her skulle vi laste salt til de store svineslagterier i Pelotas, Brazilien.

Jeg fulgtes med Hermann i land, idet jeg havde lovet ham at gå med op til hotel „Europa“, hvor hans moder midlertidigt boede. Hun bad mig pænt om at se efter sønnen; med at passe på ham mente hun, at han ikke gik på kaféer, dårlige huse eller lod sig tåtovere. Jeg, der havde fået lidt sympati for drengen, lovede fru Behrmann, at så længe jeg var sammen med ham, skulle der ikke ske ham noget.

Næste dag, da vi tørnede til, var der allerede slæbebåd på siden, og kort efter stod vi Elben ud med det belgiske flag på mastetoppen. Der blev kippet for skipperens og styrmandens fruer, da vi passerede et bestemt sted på højre flodbred. — —

Hermann havde allerede af kokken fået sit øgenavn i kraft af den store næse, han havde. Kokken kaldte ham for „grosser nase“. — —

Da vi havde ladet slæberen gå og var vel klar af land, viste det sig, at vinden var gunstig for at stå „Kanalen“ igennem. Det luftede lidt fra nordost, og da vi var i ballast, skød vi en fart af 5—6 knob. Denne vind holdt sig til et sted i midten af Biscaya-bugten; her fik vi så vestenvind, der førte os resten af vejen til Cadiz.

Over Biscaya fik Hermann sin dåb; han var til tider lidt bleg, men ellers må jeg sige, han klarede sig godt, var interesseret i alt vedrørende rig, sejl og styring; jeg tror ærligt talt, at han havde stoffet i sig! —

Han fik besked af styrmanden om, at hans to faste



Moderen bad os om at være gode ved drengen.

job hver morgen var: det ene at tømme „sømandens hvile“, men til læ side, det andet at muge ud hos vore to grise, vi havde købt i Hamburg. Den ene skulle slagtes i søen og den anden til jul, som sikkert blev ved land i Rio Grande. — Hermann blev så fortrolig med disse to grise, at de, når de havde „udgangstil-ladelse“, fulgte ham overalt, — ja, man kunne endda mærke på skipperens puddelhund, at den var jaloux, når grisene var ude. Vi havde givet grisene navne, henholdsvis „Kaiser Wilhelm“ og „Bismarck“! Dette, fandt Hermann, var ikke i sin orden, — og, som han udtrykte sig, „set fra et juridisk standpunkt så er det en slags fornærmelse mod statsoverhoveder.“ „Gu' er det ej,“ svarede vi, „det er snarere en fornærmelse mod grisene.“

Fem—seks dage efter vor afgang fra Hamburg løb vi ind til Cadiz. Ikke så snart var ankeret i bund, før vor gamle ven Antonio med sin „bomboat“ stuvende fuld af appelsiner, vindruer, figner og malagavin var på siden for at handle eller „change på change“, som det internationalt hedder. Antonio talte en del dansk, men det var ikke så løjerligt, da der som regel altid lå flere danske skibe i Cadiz.

Hermann ville så gerne købe lidt vindruer og appelsiner, men det kneb med kontanterne. Kokken kom ham til hjælp og sagde, at han skulle nok ordne dette. Lidt efter kom han ud af kabyssen med 4 pakker Rotterdam-tobak. Det bliver altså „change på change“. Kokken rækker de 4 pakker „tobak“ ned til Antonio og modtager en stor kurv fuld af vindruer, appelsiner, figner og endvidere 2 flasker malaga; men dem fik Hermann ikke. Tobakken er meget værd i Spanien, da der var statsmonopol, når det altså er tobak; men det, kokken byttede væk, var ikke tobak. I hast havde han tømt pakkerne for tobak, fyldt værk i med lidt tobak ovenpå og derefter klistret dem til igen. Gamle Antonio opdagede ikke noget straks, men 8 måneder senere kom kokken og jeg tilbage til Cadiz, mørke af sydens sol, med andet tøj på og på et helt andet skib, et italiensk sejlskib. — Vi havde netop ladet ankeret gå og svajet rundt, så var Antonio der, og ikke så snart havde han vendt ansigtet mod os ved lønningen, før han pegede på kokken og udbød: „Oh, du danska, you mucho malo, no more change tobacco med you!“ Kokken og jeg, der skulle afmønstres her, lovede Antonio, at han nok skulle få kompensation for tobakken; vi gav ham 15 pesetos, og det mente han, var „extra-vagant“. —

Ca. 10 dage efter vor ankomst til Cadiz havde vi saltlasten inde, omkring 150 tons. Vor skipper var i land blevet enig med skipperne fra Rønne-skonnerten „Johannes“ samt Bremer-skonnerten „Esther“ om at holde kapsejladts fra Spanien til Rio Grande, hvortil vi alle skulle. Vi forude holdt selvfølgelig på kaptajn Mørck, ikke alene fordi han hørte til os, men også fordi han havde sejlet på denne rute i 25 år og var en dreven sømand.

Alle 3 skonnerter forlod Cadiz samme dag med

nogle få timers mellemrum. De første 3 dage havde vi de 2 andre i syne. „Johannes“ holdt vestpå og „Esther“ ned langs Afrikas østkyst. Vi valgte den gyldne mellemvej. Der var ikke megen vind, men vi håbede at få Passaten snart! — —

Hver morgen kom „Kaiser Wilhelm“ og „Bismarck“ under frokosten hen til lukafdøren og sagde „god morgen“ i form af „øf-øf“. De fik som regel en sjat kaffe lige i trynen, men de syntes at kunne lide det, for de blev helt kåde, snøftede og dansede rundt for os; og de kom også tilbage hver morgen på klokkeslettet.

10—12 dage ud fra Cadiz kom nordosten en morgen. Det havde været stille halvandet døgn; men nu kom der fart i „portugiser man of war'ene“; en fin krusning på havoverfladen fortalte os om, at Passaten var nået. „Brabo“ var et dejligt, lille håndterligt skib, og jeg tror, at 3 mand kunne betjene det.

Passaten holdt sig i 11—12 dage, da det så indtraf med vindstille igen. Nogle småfugle havde lejret sig i riggen; det kunne tyde på, at vi var i nærheden af „Kap Verdeørne“.

Hermann læste meget på frivagten. Han havde fået en mængde bøger med hjemmefra; nogle var juridiske lærebøger, andre klassikere som Schopenhauer, Heine o. s. v. Han havde efterhånden lært en del danske ord, også nogle, der ikke så godt lader sig gengive på tryk; men som han sagde om disse, de lyder meget morsommere. — Han kom til mig for at lære lidt sømandsarbejde, men jeg forklarede ham, at han først og fremmest skulle vide alt om skibet, dets indretning, manøvrering og vedligeholdelse, men, fortalte jeg ham, så snart vi er ude af sydostpassaten og kommer ind i de vindstille bæltter, bliver der lejlighed til sømandsarbejde! —

En dag var Hermann ved at komme galt afsted. Der var springere for boven, og han tryglede styrmanden om at få lov til at harpunere en. Han gik ned i bådsmandsstol på styrbords bov. Springerne fo'r forbi boven i kåd leg, drejede af og kom igen. Man kunne se på Hermann, at det ligefrem gibbede i ham, og han var så ivrig, at hver gang han stødte harpunen ud, var det en brøkdæl — for sent. Endelig fik han held med sig, men han havde begået den fejl at have klapløberen til harpunen på forkant. Resultatet blev, at springeren med harpunen i sig vendte og gik under kølen, og med farten af skibet gennem vandet vil det sige, at Hermann blev snøret inde. Løberen med dens tunge vægt gik fra boven henover maven på Hermann og videre under kølen. Vi løb til og fik ham befriet, men det kostede os både springer og harpun. Da vi fik ham op på dækket, tog han sig til maven, var bleg og kastede op. Han lignede mest af alt en landet albatros! — Det viste sig senere, at han ikke havde taget skade, og han var snart sig selv igen.

En morgen kl. 7,15 kom han hulkende ind i lukafet for at purre ud. Vi spurgte ham, hvad der var los. Han fortalte da, at „Bismarck“ havde måttet lade livet.



„Kokken slagtede den kl. 6,00 imorges, nu hænger den i galgen og får ikke mere kaffe i trynen!“ — De nærmeste dage fik vi svinesteg, sylte, lever og blodpølse; det var herligt, men „Bismarck“ hævnede sig; den var fuld af bylder, og flere af besætningen blev angrebet af det samme. Jeg selv fik beri-beri, og havde det ikke været for kaptajn Mørck, så er det ikke sikkert, jeg havde klaret den. Han lavede den mest modbydelige drik af tørrede grøntsager, kartofler og levertran, den var svær at få ned, men den hjalp.

Vor sydostpassat var ikke langvarig — fem døgn — og vi lå og rullede rundt i „the Doldrums“. Det er et enerverende bælte, varmt som bare pokker, ikke et vindpust. Tiden gik med lapsalving, sejlreparation og ellers vedligeholdelse. —

Hermann havde efterhånden udviklet sig til en habil sømand, han var mere selvstændig; men nu var han også blevet døbt, da vi passerede linien. Da han fik sine harske tranpiller efter dåben, udbrød han: „Fy for Satan!“

Jeg har kun hørt ham blive skældt ud een gang. Det var en aften, vi sejlede bidevind op, Hermann var til rors, men var så fordybet i skipperens gramophon, der i øjeblikket liredede kendte tyske toner af som „Böhmerwald“ og „Hamburg ist ein schöne Städtchen, siehst du wohl.“

Hermann fik bak i sejlene, og „Brabo“ gik over stag; han fik en vals, og så var alting glemt. —

Vi havde til stadighed holdt øje med vore to konkurrenter, „Johannes“ og „Esther“, men ikke set noget til dem endnu.

De eneste skibe, vi mødte, var en norsk skonnert „Remittent“ og en 4-mastet bark.

Vi var efterhånden kommet ind i sejlruten Europa—Sydamerika, for en dag så vi hele 4 dampere, en af dem på nært hold, det var „Nestor“ af „Blue Funnel-Linie“.

Endelig en morgen, ca. 2 mdr. efter vor afrejse fra Hamburg, fik vi Braziliækysten forude; det var indsejlingen til Rio Grande. Der var 2 skibe i munden, det ene var en grønmalet skonnert, og det viste sig senere, at det var „Esther“. Den anden var en stor søgående slæbebåd „Wato“, der straks stævnedede over imod os. Vi spurgte „Wato“s skipper, hvorfor han ikke tog „Esther“ ind over barren først. Her til svarede han os, at den kunne vente, fordi dens skipper havde afslået al hjælp og ville prøve på at forcere barren ved egen hjælp; nu sad den uhjælpelig fast og måtte afvente højvande. „Johannes“, fortalte han endvidere, lå fortojet inde ved kajen og var ankommet for 2 dage siden. „Brabo“ blev så nr. 2 i kapsejladsen.

Der var kun små 3 uger til jul, og dagene gik dels med at få lasten ud og dels med at sejle eller ro op med skibsjollen til slagterierne for at hente lever. Dette produkt blev kasseret, og vi kunne få al den lever, vi ønskede. Intet under, at vore 3 måltider daglig bestod af stegt lever! —

3. Juledag afmønstrede Viggo Rasmussen og jeg fra skibet. Vi tog afsked med „grosser nase“, og jeg ventede ikke at se ham mere!

— — —

Vi kikkede lidt på hinanden,  
og pludselig gik det op for mig,  
at det var Hermann v. Behrmann.



**Vi holder  
os til**



**ESBJERG TOV**

En kold januardag i 1917 var jeg på vej med et skib fra Antafogasta til Europa. Vejret var bidende koldt, men hele Nordatlanten havde ligget som et spejl, end ikke med en krusning på overfladen i de 22 dage, vi havde været undervejs fra Sct. Thomas til, hvor vi befandt os nu. Vi havde den dag tidligt på morgenen haft forbindelse med en engelsk hjælpe-krydser, der pålagde os at være på vagt over for u-bådene; særligt en, der som modtræk mod Churchills Q-skibe var kamoufleret som en britisk fisketrawler. Nogle timer senere var vi om styrbord så optaget af 2 hvaler, der boltrede sig ikke langt fra skibet, at vi ikke så en tysk u-båd dukke op om bagbord kun ca. 30 meter fra os, før vi blev præjet og fik ordre til at sætte et fartøj i vandet og komme over med skibspapirerne. Skipperen gik selv med, og jeg var ved en af årerne. Vi roede over til U. 82, såvidt jeg husker nummeret. Vor skipper entrede ombord og forsvandt ned om læ med u-bådschefen. De marinere, der opholdt sig på dækket, så ikke ud til at have været i forbindelse med land i lang tid; de havde alle ugegammelt skæg. Lidt efter kom en yngre officer agter fra; han standsede op lige ud for, hvor vi lå forstøjet. Jeg syntes, han så mig så bekendt ud; men det var jo ikke så løjerligt, jeg havde jo været med flere tyske skibe i sin tid.

Vi kikkede lidt på hinanden, og pludselig gik det op for mig, at det var Hermann v. Behrmann. Jeg

sagde til ham på dansk: „Er det ikke Hermann?“ og fortalte samtidig mit navn. Han kaldte mig op på dækket til alles forundring; vi gik ned i læ, og han serverede et af de gode glas „kümmel“. Der blev gensidig glæde, han omfavnede mig og sagde: „Knud, kan du huske „Kaiser W.“ og „Bismarck“, det var gode kammerater! Iøvrigt kan jeg fortælle dig, at jeg tog hele navigatørexamen med bedste karakter og selv har ført et af Woermann-Liniens skibe, indtil krigen brød ud, så måtte jeg i marinen, og her ombord er jeg „zweiteroffizier“.“

Han spurgte mig, hvor jeg havde været i de mange år, og jeg fortalte ham, at jeg nogle år var i Australien og ellers havde faret omkring fra sted til sted. — Vi kunne høre, der var røre på dækket, så vi måtte afbryde, og da vi kom op, var vor skipper ved at gå i fartøjet. Vi skulle skynde os tilbage, da u-bådens registreringsapparater havde opfanget signaler fra skruerne på et hurtiggående fartøj. Det var heller ikke for tidligt. Der viste sig svære røgskyer i horisonten. Vi satte fra, men Hermann fik tid til at råbe: „Skriv til mig til Wilhelmshafen!“ Lidt efter var u-båden under vandet og væk. Jageren var snart på siden og beordrede os ind til Stornoway for undersøgelse.

Jeg har hørt fra Hermann siden; i slutningen af 20'erne var han fører af en af de store Bremen-linere.

Hermann v. Behrmann, en af de mange, som foretrak danske skibe frem for de tyske og fik starten til sin karriere under en dansk kaptajn!

NEW YORK

**WORLD WIDE BUNKERING SERVICE**

# Et par skonnert-forlis

I dette nummer fortæller lods Gruelund om nogle seilskibs-skæbner fra Amerika. I de følgende numre vil der komme flere artikler om dette interessante emne.

5-mastet skonnert „Nancy“ af Philadelphia var bygget af Foundation Shipbuilding Co. i Portland Oregon 1918. Den målte 2117 brutto-ton. På en rejse fra Norfolk-Bangor (Main) grundstødte skibet den 7. juli 1925 i Vineyard Sound, men kom senere flot. Det samme gentog sig senere på året, den 12. december, men igen fik „Nancy“ vand under kølen.

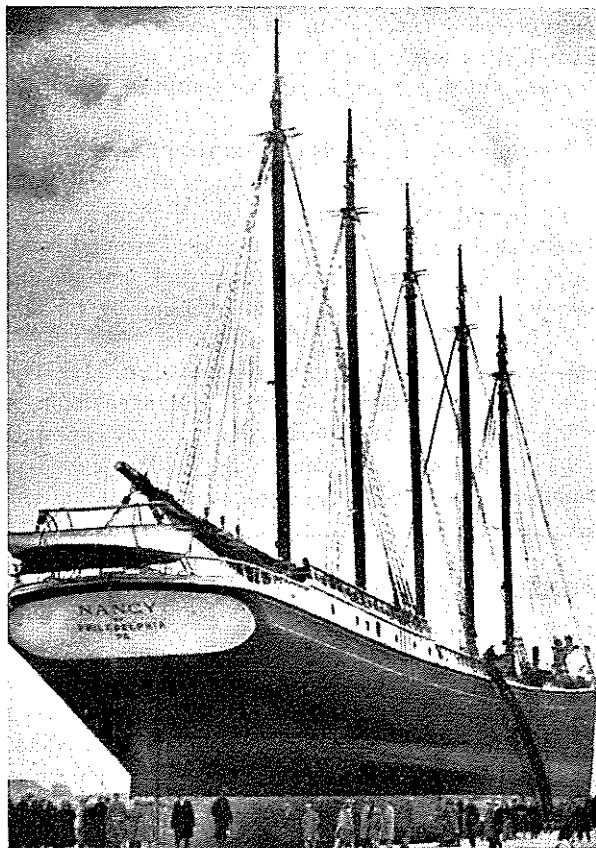
Den 19. februar 1927 lå skibet til ankers ud for Boston Light for at ride en ventet storm af. Næste dag, da en snestorm strejfede „Nancy“, lod man det tredie anker falde. Vindstyrken tiltog, så det blæste med en hastighed af 50 sømil i timen. Først drev skibet med sine ankre, og til sidst bristede kæderne. „Nancy“ drev nu ned mod det frygtede Harding Ledge, men kaptajnen prøvede ved en dristig manøvre at sætte et par stagejyl og nåede derved at få så megen kontrol over skibet, at det kom klar af disse savtakkede rocks. Men snart efter lurede i det fjerne i snestormen og snetykningen Nantasket Beach. „Nancy“ strandede her i 100 yards afstand fra kysten. Den lokale redningsstation opdagede strandingen. Redningsbåden blev søsat gennem brændingen og nåede skibets læs side. Mens redningsfolkene holdt båden fast, reddedes hele besætningen. En af folkene havde i sin hånd en isdækket kat. 20 minutter senere kunne man landsætte samtlige nødstedte.

„Nancy“ blev ikke straks søernes bytte. Den stod højt og tørt på strandings-stedet, som fotografiet viser. Folk kom langvejs fra for at se dette store skib. Der blev taget en lille entre af folk, som ønskede at gå om bord.

Gentagne gange ved højvande blev det forsøgt at få skibet flot, men det mislykkedes. Eftersom årene gik, stod „Nancy“ helt fast på Nantasket Beach. En dag med ualmindeligt stærkt højvande lykkedes det af få kolossen et lille tykke ud mod søen, men så grundstødte den igen, og ved næste storm satte søen og højvandet den ti fod længere ind i sandet, end den hidtil havde stået. Til sidst blev 5-masteren solgt til et stenbrud i Quincy, hvor man brugte masterne til lossebomme. Træet fra skroget blev givet til stedets indbyggere, som brugte det til brændsel.

Under en vinterstorm i 1940 vaskedes „Nancy“'s køl ud af sandet på Nantasket Beach. I den samme storm forliste lægteren „G. G. No. 238“ ud for Higland Light på Cape Cod og tog otte mand med sig i dybet.

„Nancy“ var iøvrigt et søsterskib til den danske 5-mastede skonnert „Marienburg“.



Folk valfartede til strandingsstedet for at se „Nancy“ på land.

(Main) var bygget i 1890 af Ellis & Son i Tottenville og målte 318 tons. Skibet blev den 11. februar 1907 oversejlet og måtte forlades efter kollisionen med hjuldamperen „Larchmont“ af New York (1606 brt). Kollisionen skete i nærheden af Block Island. „Harry Knowlton“'s besætning reddede sig i skibets egen båd. Efter en meget anstrengende roning nåede man frem til redningstationen ved Wekahaug. Fra „Larchmont“, som sank, druknede mere end 200 personer.

5-mastet skonnert „Washington B. Thomas“ var en meget uheldig skonnert. Kun 60 dage efter søsætningen totalforliste den. Skibet var bygget i 1903 i Thomston, Maine, af Washburn & Bros., der fra 1887 til 1904 byggede 22 store skonnerter. Skibet målte 2668 brutto tons. Byggesummen var 95.000 dollars. Dets fører og største parthaver var deep-water-skipperen kaptajn W. J. Lermond. Han havde i mange år ført Washburn & Bros.' store træ-fuldrigger „Joseph B. Thomas“, som nu var solgt til San Francisco-redere.

Da der dengang var mange penge at tjene med de store skonnerter, satte Lermond sine sidste penge i en sådan. Han tabte på den måde alt og blev meget fattig. Kaptajn Lermond tog til søs med sin nye skonnert med 4000 tons kul fra Newport News. Straks efter at være kommet ud i rum sø fik man dårligt vejr, der blev så slemt, at Lermond besluttede at søge læ under Stratton Island (Main), 4 sømil fra Orchard Head. Det var den 17. juni 1903. En østlig storm var da på sit højeste.

— — —

3-mastet skonnert „Harry Knowlton“ af Eastport

Den store skonnert, der nu lå til ankers i det smalle farvand, drev for begge ankre på tamp og landede på klipperne, hvor søerne straks begyndte at sønderdele den.

Besætningens eneste chance for redning var, at masterne ville holde, for alle var nødsaget til at søge deres tilflugt her på grund af den høje sø. Kullene begyndte allerede at skylle ud af skibet. Kaptajn Lermond havde netop på denne rejse sin hustru med. Under det her beskrevne sad fruene inde i det ene dækshus og var ikke til at formå at entre rigningen for frelse. Pludselig, mens hun sad der, og kaptajnen endnu en gang ville forsøge at lokke hende med op i rigningen, kom en voldsom sø, der knuste hele dækshuset og rev kaptajnen og hans kone med sig i vandet. Begge drev i land på strandbredden, hver for sig. Men fruene var døde af sine

kvæstelser. Kaptajnen blev bjerget i havstokken, da suget fra søen var ved at trække ham ud igen.

Næste morgen blev den resterende del af besætningen bjerget ved hjælp af raket-apparater. Alle var i en meget ynkelig forfatning. Efter totalforliset blev kaptajnen som sagt en meget fattig mand. Han havde ikke sin part assureret. Hans mange venner hjalp ham med lidt mægler-virksomhed og kommission, men den gamle kaptajn var til sidst mere end henrykt over at kunne få herberge i den ældgamle og udmærkede institution i New York for udtjente søens folk („Sailors' Snug Harbour“). Her trak han sit sidste åndedrag den 17. juni 1918, 15 års dagen for hans skibs tragiske forlis, der gjorde ham vingestækket for stedse.

*Oplysninger og billede fra pens. statslods  
P. A. Gruelund.*

## Vesttysklands handelsflåde over 2 millioner b.r.t.

Efter at Vesttysklands handelsflåde ved kapitulationen i 1945 var næsten lig nul, er den nu nået over 2 millioner b.r.t., d. v. s. halvdelen af den handelsflåde, tyskerne havde ved krigens udbrud. Opbygningen er foretaget i løbet af korte tre år. Der er indregistreret 1933 fragtskibe på tilsammen ca. 1,8 millioner b.r.t., 75 tankskibe på tilsammen ca. 0,223 millioner b.r.t. og 84 passagerskibe på tilsammen ca. 0,033 millioner b.r.t. Målet er sat ved 2,4 til 2,5 millioner b.r.t. foreløbig.

## Esperanto-brochure fra DFDS

Det Forenede Dampskibs-Selskab har haft den gode ide at udsende en net lille brochure om Skandinavien med illustrerede forslag til rejseruter. Brochuren, der er udarbejdet på Esperanto, er sendt til esperanto-interesserede kredse hele verden over og vil sikkert blive studeret med interesse.

**A/S Dampskibsselskabet VENDILA**

KØBENHAVN V. ·: DAGMARHUS  
TELEFONER: C. 2537 - 2538

**A/S MONTANA**

Telefon 9246

**Kul, Koks, Cinders**



## Hvad ved De om „Bremen“?

I sidste nummers sejskibs-konkurrence skrev vi, at opgaven ikke var så vanskelig. Men heri var ikke alle læsere enige med os. Derfor har vi denne gang gjort opgaven meget let at løse. Læserne har skibets navn, „Bremen“, og skal bare fortælle lidt om skibets historie. For det bedste svar, som er os i hænde senest den 20. august, sender vi som belønning en præmie bestående af tre saltvands-romaner.

# Strandinger i gammel tid

Det var livsfarligt at redde sig i land, og røveri og mord på skibbrudne var det almindelige, når et skib gik i stranden.

Af INGVARD OLSEN

Det er en selvfølge, at lige så længe skibene har haft deres færd på havene, er strandinger indtruffet på kysterne, og at vort lille land som følge af, at dets mange enkelte dele er så omgivet af vand, også i tidernes løb har haft sin store del af strandingerne, er lige så selvfølgelig.

Man savner imidlertid oplysning om, hvorledes det i længst forsvundne tider gik med besætningernes redning, når sådanne ulykker skete på kysterne og navnlig på de kyster, hvor skibene var udsatte for hurtigt tilintetgørelse. De gamle strandingsprotokoller indeholder kun lidt herom; interessen for disses førelse har indtil for godt halvandet hundrede år siden ligget mere i at få protokolleret, hvilket gods, der var bjerget fra skibene, end at bringe oplysninger om de skibbrudne besætninger. Efter et af kaptajn J. S. Hohlenberg i søløjtnantselskabet i 1899 holdt foredrag om strandinger på Danmarks kyster i ældre og nyere tid, var det først langt ind i det 18. århundrede, at man begyndte at føre bog over strandingerne og underkaste hver enkelt af disse en systematisk behandling.

Den ældste stranding, som der i følge nævnte foredrag vides at være berettet om, fandt sted for mellem 8 og 900 år siden. I det 11. og 12. århundrede måtte Danmark under forskellige konger udholde hårde og langvarige kampe med de vendiske sørøvere, der rådede over tusinder af skibe, og det hændte da, at der i en stormnat på den da i dansk eje værende kyst af Hvalland strandede halvandet hundrede sørøverskibe. Ved denne begivenhed forliste alle skibene totalt, og den del af besætningerne, som ikke druknede, fandt, hvor den landede, døden for sværdet.

Den næste stranding, som omtales i nævnte foredrag, fandt sted i midten af det 16. århundrede. Den allierede danske og lybske flåde, der var opankret ud for Visby på Gotland, mistede under en pålandstorm ved mange skibes forlis omtrent 7.000 mennesker.

Omtrent 100 år længere fremme i tiden, nemlig den 4. december 1678 afgik 23 skibe fra den pommerske kyst bestemt til Kalmar. I nærheden af Bornholm overfaldtes skibene af storm, hvorunder 20 af dem forliste totalt, og året efter, i november måned, fandt der om natten en lignende ulykke sted ligeledes på kysten af Bornholm, hvor atter et større antal skibe forliste.

I begge tilfælde tog søns befolkning sig af de døde og sårede og gav dem af de skibbrudne, der havde reddet livet, en omhyggelig pleje. Men der var også tider, hvor sømanden måtte frygte en kysts beboere.

Sære sagn høres om en tid, da en egns herremænd

ejede strandretten og regerede på deres strand, som de lystede. Alt i herremandens len fra havet inddrevet løst gods og alle skibe, som strandede uden at have levende folk om bord, var hans ejendom. Det gjaldt da først og fremmest om at få det størst mulige antal skibe til at strande, og sagnet siger, at man i nætter med pålandstorm kunne se herremandens håndlangere ride i skarpt trav langs lenets forstrand med en tændt lygte bundet til gjorden under hestens bug for med det hoppende lys at lokke skibene til at gå i stranden.

Den skæbne, der ventede sømændene, om de enkeltvis og ved egne anstrengelser arbejdede sig i land fra det sønderslåede skib, var da døden for røverhånd. Et spadeslag i hovedet på en inddreven forkommen stakkel, var nok til at føre ham over i den tilstand, fra hvilken der ikke sladres, og i den nærmeste klit var et dybt gravet og hastigt tildækket hul al fornøden begravelsesplads. Og så lå skibet dér i havstokken, sønderdelt, men alligevel værdifuldt — inddrevet i herremandens len „uden levende folks medfølge“.

Man hører endogså fortælle om, hvorledes præsterne i de tider fra prædikestolen kunne frembære bønner om, at der måtte ske strandinger. Et strandet skib betragtedes som et bytte, der skulle deles ligeligt mellem Gud og menneskene, således at menneskene tog godset og gav Gud sjælene ved at tage livet af de skibbrudne, idet indblanding af overlevende fra de strandede skibe som nævnt ikke var særlig ønskelig, når det gjaldt vragegodsets bjergning. Var præsterne lidt mere samvittighedsfulde, kunne det dog også hændes, at bønnen lød på den måde, at *hvis* strandinger skulle ske, om de da måtte indtræffe i vedkommende sogn, men man ved f. eks. også fra denne umoralske tid, at selv munkene fra Børglum kloster vandrede med tændte lygter i klitterne for at vildlede de søfarende og bringe dem til at strande på kysten, hvor klosteret havde strandingsret — intet under, at klosteret i middelalderen var rigt på gods og guld.

At det dog også kunne gå gejstligheden ilde, derom vidner et tilfælde fra Kjærgaard strand på Jyllands vestkyst. Stedets præst, Jens Rusvard, havde ved at optræde på bjergernes vegne under en opstået uenighed med et strandet skibs fører, rettet en truende bemærkning til denne. Da vejret senere blev dårligere, drev skibet, som var bragt flot og lå opankret udfør kysten, i land og sønderloges, og på grundlag heraf blev præsten, som i et andet anliggende var kommet på kant med den stedlige birkedommer, anklaget for trolddom og brændt levende. En i Henne kirke ophængt tavle op-

lyser, at den pågældende var præst i Henne og Lønne menigheder fra 1579 til 1587 og blev dømt ved birkets ret for trolddom og aflivet på nævnte måde.

Jyllands vestkyst med sine revler har altid været et grimt sted for den søfarende, og i gamle dage, da der ikke fandtes et eneste fyr eller en eneste havn mellem Skagen og Ribe, var den naturligvis langt værre. Hertil kom, at en stranding før i tiden var ikke alene en velkommen afbrydelse i kystbeboernes ensformige tilværelse, men også en gave fra oven for den fattige befolkning på kysterne, et godt plus til de ringe indkomster, og det samme var tilfældet på Anholt og Læsø, på Stevns, Bornholm og alle andre steder, hvor vind og sø handlede ilde med skibe og søfolk. Det er sket mangan en gang, at betrængte kystbeboere har bedt inderligt om en gunstig stranding, der kunne hjælpe dem ud over den værste nød eller skaffe dem nogle goder i deres triste og ensformige tilværelse, og sådan var det ikke alene herhjemme, men mange andre steder også.

Når man nu tænker på vort udmærkede og velordnede redningsvæsen, på alle de mænd på kysten, der senere satte livet i vove for at bringe hjælp til betrængte skibe og deres besætninger, den omhu, der vistest de reddede, og den kontrol, der holdes med inddrevet vraggoods, kan man vanskeligt forstå tidligere tiders rov og mord ved strandinger. De midler, der bragtes i anvendelse ved tidligere tiders strandinger, var som nævnt forfærdende, og selv efter at man var begyndt at indføre afmærkning af de farligste farvande, kunne det ske, at strandrettens indehaver fjernede eller forandrede varder og sømærker eller endda „opfyldte løb eller dyb“ for at vildlede eller ødelægge skibe, der kom kysten nær.

Hvis et skib drev ind uden besætning blev det plyndret og derefter stukket i brand for at få det ud af verden, hvis en eller anden „tåbelig“ eller nidkær embedsmand kunne tænkes at ville stikke sin næse i sagen. Kom en besætning på den anden side levende i land fra et strandet skib, ja, så måtte man bide i det sure æble og lade retten gå sin gang og nøjes med det smårapseri, der kunne falde for, men kom kun nogle få af besætningen fra skibet med livet i behold og prøvede på at svømme i land — ja, da kom fristeren, særlig hvis det var mørk nat eller bare tåget eller sludfuldt vejr. Da kunne et stød udefter med en bådshage eller et dask med en kølle forandre situationen til det bedste efter den tids synspunkt.

Efterhånden fik man dog fra statsmagtens side øjnene op for disse misgerninger, og den 21. marts 1705 udkom en cancelliplakat, der indledes således:

„Søfarende folk, som ved veir eller andre ulykkelige hændelser lide skibbrud og med deres skibe på stranden udi kongens riger og lande inddrives have ikke altid nydt den hjælp og undsætning, som loven i slige tilfælde tilholder, men ere endog af onde og udædiske mennesker tilføjede overlast, røverie og tyverie imod Guds, naturens og kongens lov, hvorudover og undertiden mord og mandslæt begæes så indskærpes alle som

boe og tilholde på de steder, hvor sådanne ulykkelige strandinger herefter måtte ske,“ hvorefter følger en række bestemmelser for, hvorledes embedsmændene og befolkningen skal forholde sig i strandingstilfælde.

Fyrinspektørerne og forvalterne ved de primitive fyr på Skagen, Anholt og andre steder befaledestrengelig at tænde fyrene så betids, at de kunne stå i fuldt blus om vinteren, d. v. s. fra Mikkelsdag til påske, en halv time efter solens nedgang og om sommeren en time efter dens nedgang og uafbrudt til dens opgang, og altid at lade fyrvippen hænge i samme højde; blev denne bestemmelse ikke efterlevet, skulle de pågældende have deres embede forbrudt.

Den, som om natten tændte ild eller oprettede noget tegn på klipper, klinter eller andetsteds ved strandsiden for at forføre den sejlede og bringe ham i ulykke eller fare, skulle straffes på livet, og ligeså den, der borttog eller forandrede varder og sømærker eller med fortsæt „opfyldte dybet“, og „hvo, som have vinduer udsigt til stranden,“ skulle, såsnart der tændtes lys om aftenen, sætte skodder for vinduerne og tilholde deres børn og tjenesteydende at gøre det, når de ikke var hjemme.

Når et skib gjorde signal efter lods eller hjælp enten ved skud eller ved at hejse et sammenviklet flag eller om natten ved blus, blink eller ved at hejse to lygter, den ene over den anden, skulle de nærmestboende folk i land af yderste evne stræbe efter at nå ud til skibet med både og — mod rimelig betaling — udføre lods-tjeneste. Var det ikke muligt at nå ud til skibet, skulle kystboerne ved tegn, blus eller hvad de kunne finde på „anvise skipperen plads, hvor beste grund er til skibet at strande; hvis nogen da faisk tegn giver, straffes han på livet.“

Såsnart et skib strandede, skulle det uophørligt meldes til amtmanden eller herredsfogeden, og denne skulle straks „skarp lade inquirere i de næst liggende byer og pladser, for at få endelig kundskab, på hvad måde skibet er strandet og hvor dets folk ere afblevne.“ Sagens akter skulle indsendes til stiftamtmanden, og hvis det senere viste sig, at nogen havde været efterladende, skulle han drages til ansvar. Det samme gjaldt enhver „Herre-Stands-Proprietarius“, hvor amtmanden ikke havde ret til inkquisition, men herreinnanen selv ordnede sagerne.

„Overbevises nogen voldelig at have overfaldet og dræbt skibbrudne folk, da skal den tillige med alle dem, som udi samme misgerning have været delagtige, knuses på deres lemmer og levende på stejle henlægges, så og desuden have al deres gods, jord og ejendom forbrudt.“ En hel egns mandlige befolkning truedes nu af gengældelsen. Ikke blot den ene eller de, der brugte bådshagen eller køllen, men alle de mænd, som havde været på strandingsstedet, risikerede liv og lemmer. Nu gik det ikke længer at lukke øjnene for det grimme syn af en myrdet skibbruden, eller stikke fingrene i ørene for ikke at høre de overfaldnes skrig, medens manddræberne gjorde deres „arbejde“. Nu måtte intet sådant ske, og skete det, så gjaldt det om at angive gernings-

manden, dels for selv at have ryggen fri, dels for at redde de angiverpenge, som var udlovet.

Ingen måtte forføre noget som helst fra stranden, før det var besigtiget af amtmanden og den nærmest-boende tolder, som skulle affatte lister over godset. Overtrædelse af denne bestemmelse straffedes med konfiskation af det bortførte, betaling af tolden for det og en bøde på 500 rdlr., og den der ikke ville eller kunne betale denne bøde, måtte arbejde den af i jern på Bremerholm.

Den, der satte ild på et strandet skib, skulle have sit liv forbrudt, og hvis nogen mishandlede skibbrudne folk, slog dem eller underkastede dem tvang, var straffen galgen, og om nogen tog noget fra skibet, medens skibsfolkene var ved det eller blot tilstede på stranden, var også her straffen arbejde i jern på Bremerholm, og medvidere fik straf som stimænd. Tyveri fra skibbrudne af over 50 lod sølv værdi måtte bødes med livet, medens den, som angav tyven, skulle oppebære en sjettedel af det stjålens værdi; mindre tyverier straffedes „på kroppen“, hvilket vil sige med prygl eller træhest.

Alle amtmænd, borgmestre, rådmænd, strandforpagtere, strandfogeder og godsejere, som havde pligter eller rettigheder ved kysterne, skulle tilholde folk, bønder og tjenere, strengt og alvorligt at påse lovens overholdelse, og hvis skibbrudne led skade på skib, gods eller helbred, og gerningsmanden hertil ikke kunne findes, skulle erstatningen pålignes beboerne på stedet „to mile på hver side af det strandede skib og een mil ind i landet.“

Ingen embedsmand måtte deltage i strandforpagtninger og ikke heller købe strandet skib eller gods, og de skibbrudne skulle hjælpes til ly for sig og deres bjergede gods, eventuelt i den nærmeste kirkes tårn eller på dets loft.

Den, som observerede en stranding og ikke øjeblikkelig anmeldte den til øvrigheden, fik straf på kroppen og måtte afgive sin boelslod til det nærmeste hospital. Ved strandinger skule øvrigheden straks af sognebeboerne udtage vægtene til at patrullere langs stranden, indtil alle formaliteter var ordnet, og fra de omliggende sogne skulle der samles „en god hoben folk“, blandt hvilke den skibbrudne skipper kunne udtage så mange, som han ønskede, til bjergere mod at betale dem rimeligt derfor, ligesom der kunne udtages de nødvendige både og vogne til befordring af godset, ligeledes for en rimelig betaling. Skipperen skulle forøvrigt også betale leje af kirkeloftet, kirketårnet eller det hus, der blev anvendt til godsets opbevaring, og lejen fastsattes til 12 sk. for hver 100 rdlr.s værdi af godset. Træløst og lignende, der oplagdes under åben himmel, skulle skipperen sætte vagt ved, enten af sine egne folk eller af daglejere fra sognet, som herfor skulle have 24 sk. i døgnet mod til gengæld at svare til beholdningerne; gik der svind i disse, måtte daglejerne erstatte det forsvundne. Når godset solgtes, skulle det ske ved kontrakt, der skulle tinglyses, og på tinget blev der forlangt edsafklæggelse på, at skipperen „frivillig, unødt og utvungen“ havde afsluttet handelen.

Forordningen skulle årligt oplæses fra prædikestolene hver søndag før Mikkelsdag og på alle retter og ting ved Mikkeldagstid.

Det tog dog nogen tid, inden forordningen rigtig gik op for mange. Skik er skik, og det var svært at vænne sig til tanken, at nødstedte skibe og deres folk skulle hjælpes og ikke røves og myrdes, men der blev i påkommende tilfælde slået til med hård hånd, og ikke mindst angiveriet og dets præmiering virkede til, at den gamle skik at slå de skibbrudne ned og berige sig på deres bekostning efterhånden forsvandt, og i alle civiliserede staters lovgivning er der nu draget omsorg for at bringe mennesker hjælp i strandingsstilfælde. De vigtigste i dansk ret herom gældende regler indeholdes i strandsloven, og hvor det gælder om at redde menneskeliv, er enhver under straf forpligtet til at yde den bistand, som han kan yde uden fare for eget liv eller helbred, og til, mod erstatning for den skade, som derved sker, at afgive ethvert dertil tjenligt redskab, ligesom politiet kan forlange, at de ved strandingsstedet omboende mod rimelig betaling efter evne skal yde husly og kost og pleje til skibbrudne.

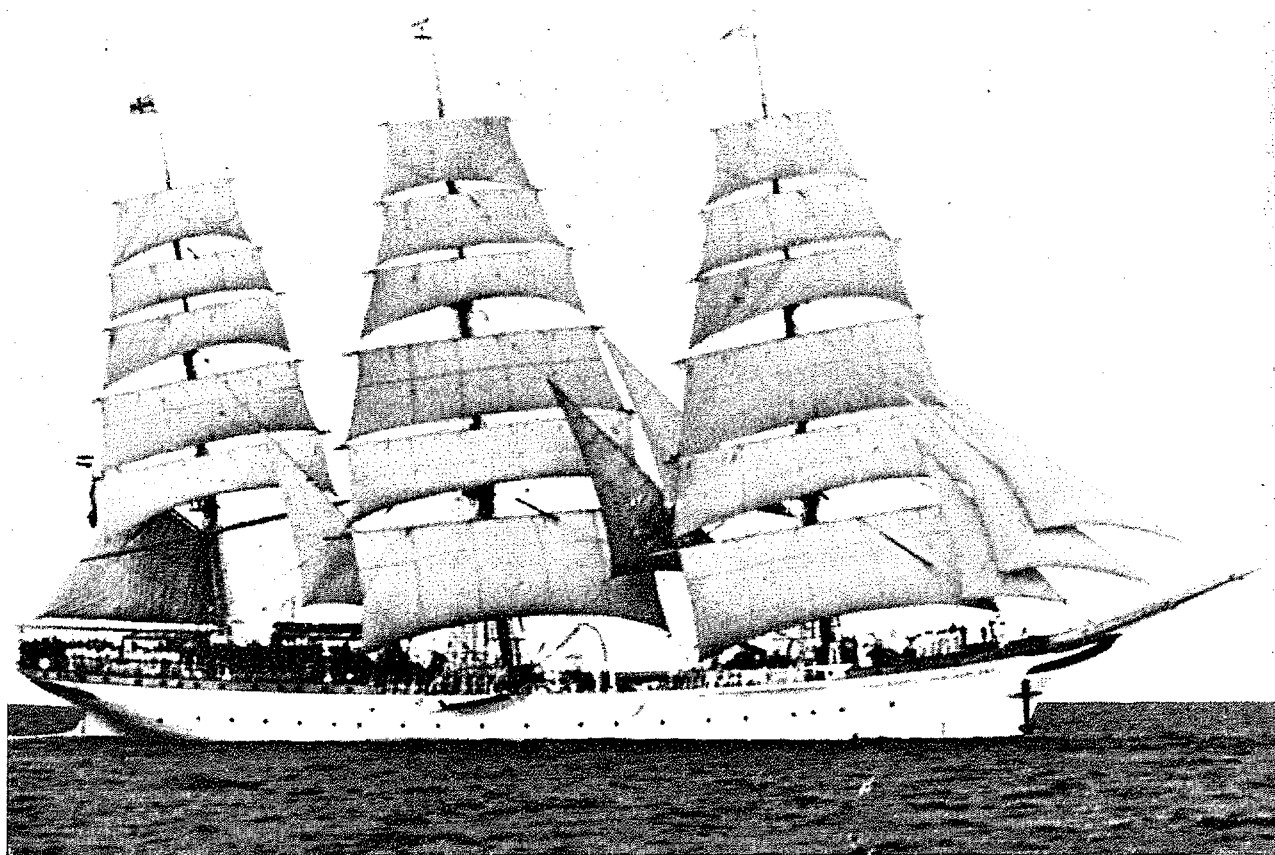
---

## Abekattene

Tre abekatte vi havde om bord,  
de to var fastbundet med en snor.  
Den ene hed Tita, den anden hed Skuffe,  
og det var en værre lille luffe.  
Tita var pige, og Skuffe var dreng,  
de sov hver nat i den samme seng.  
Den tredje, den der rendte løs,  
ja, det var en stor og opløben tøs.  
Den havde vist ikke spor af familie,  
vi kaldte den bare for lange Cecilie.  
Men en skønne dag var dens frihed forbi,  
for letmatrosen fik fanget den i  
dens lange hale, der svansede rundt,  
jeg tror nok også, at det var sundt,  
for nu er den også kommet i snor,  
og sammen med Tita og Skuffe den bor.  
Nu sover de tre i den samme seng,  
to små abepiger og en abedreng.  
Og Skuffe, ja, det er en lille charmør,  
det ender nok med, han gør pigerne skør,  
og aber, jeg tror nok, at de er mormoner,  
de har vistnok lov at ha' flere koner,  
så nu håber vi på, at han stifter familie  
med både Tita og lange Cecilie,  
og hvis de får børn med den lille luffe,  
ja, så bli'r det ud af den samme skuffe.

N. J. Hartung.

## Hvor er det henne?



Billedet herover viser „Schulschiff Deutschland“ og er taget før Hitlers tid, hvilket man kan se på flaget agter. Det smukke fuldskib blev bygget i 1927 til „Deutscher Schulschiffverein“ og kom før krigen på mange togter til fjerne havne. Under krigen sejlede det med elever i Østersøen, og da Tyskland kapitulerede, blev

skibet lagt op i Cuxhaven for at gøre tjeneste som kaserne-skib for personel af den tyske ministrygnings-administration, der arbejdede under allieret opsyn. Hvad der senere er blevet af skibet, ved vi ikke, men forhåbentlig sejler det endnu. Hvis nogen af læserne ved noget om skibets seneste skæbne, hører vi gerne herom.

## Det var „Padua“

Korporal Henning Olesen fra Flyvestation Karup har flere gange gættet rigtigt i vore små sejlskibs-konkurrencer. Han var også blandt dem, der løste sidste nummers opgave, og denne gang får han efter lodtrækning en præmie. Vi gengiver Henning Olesens præmierede svar:

„Konkurrence-billedet i august-nummeret forestiller den 4-mastede tyske bark „Padua“ (2.768 nrt) af Hamborg. „Padua“ blev bygget 1926 i Wesermünde af J. C. Tecklenborg til „the flying P-line“, hvis reder var F. Laeisz. „Padua“ var en af Tysklands sidste storsejlere og et særdeles hurtigt skib, hvilket bedst ses af resultaterne fra udrejsen til hvede-kapsejladsen 1933-34. I denne kapsejlad til Australien deltog der 21 sejlskibe, og „Padua“ blev nr. 2 efter en tur på 66 dage, to dage mere end nr. 1, medens nr. „sjok“ brugte 197 dage. Men det sidstnævnte skib (det var, såvidt jeg husker, „Grace Harwar“, der aldrig havde været særligt hurtigt) havde også et lille ophold på Madeira. „Padua“

nåede Ækvator efter 21 dages sejlads og brugte derfra og til Kapstaden 22 dage. „Padua“s sejlads minder lidt om „Thermopylæ“s rejser.

„Padua“s senere skæbne kender jeg desværre ikke, men måske „Vikingen“ kunne hjælpe mig.“

*Venlig hilsen Henning Olsen.*

„Padua“ blev efter Tysklands kapitulation overtaget af russerne, der lod det ombygge til skoleskib i Rostock.

Flere af læserne mente, at det afbildede skib forestillede „Peking“. Forvekslingen er forståelig, da de to skibe i høj grad lignede hinanden. Sammenlign med billedet øverst på side 17 i „Vikingen“ nr. 9-1953.

*Red.*

*Har De læst „Sejl og Motor“*

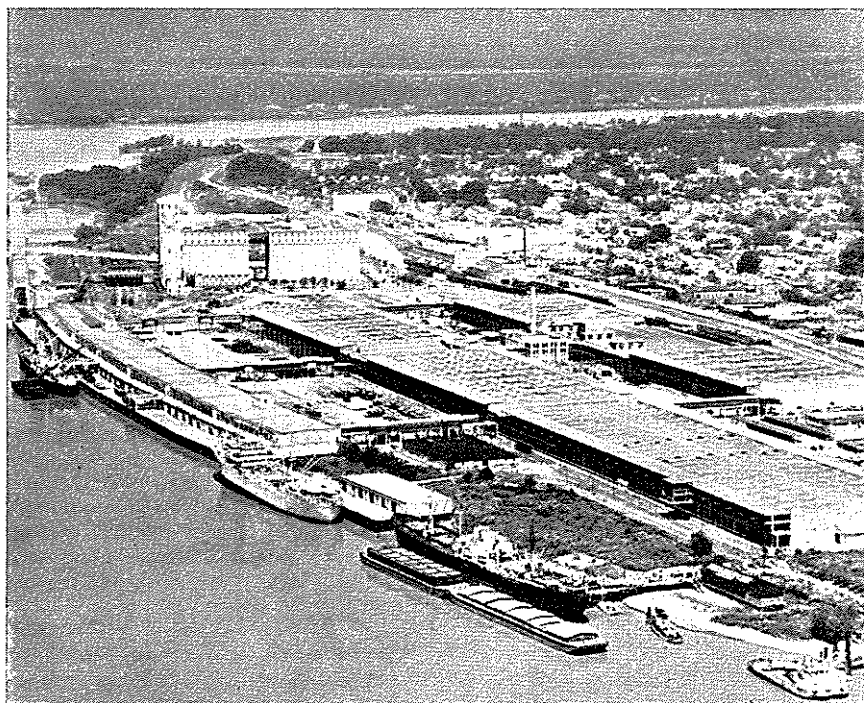


# New Orleans vil nærmere til havet

New Orleans er byen med de fine restaurationer og den gode mad, og så var den også i sin tid en af jazzens højborg. Hvad er der egentlig mere at fortælle om denne by? — En hel masse:

New Orleans har en af verdens mest betydelige havne. Sådant var det også for et sekel tilbage, men så kom der en lang nedgangsperiode, og først under den anden verdenskrig svangede havnen sig igen op til sin tidligere storhed. Forsvaret fik nu pludselig øje på byen og brugte den som udskibnings-havn. I krigsårene havde det amerikanske militær sådanne tretten havne i USA, og New Orleans viste sig at være langt den bedste og billigste. Ikke mindre end to femtedele af alle militære udskibninger fandt derfor sted herfra. New Orleans har da også et vældigt opland. Fra en mængde andre byer langs Mississippi og de store søer er der flod-forbindelse til New Orleans.

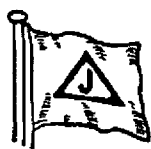
Den vældige strøm af skibe og lægtre, som under krigen gik til og fra New Orleans med en mængde forskellige varer, har holdt sig i årene siden, og nu anløbes havnen hvert år af ca. 3000 skibe. Derfor har byens befolkning siden krigsudbruddet haft en kolossal vækst, og indbygger-tallet er nu oppe på ca. 705.000. Havnen i New Orleans har nu kajer med en samlet længde af ca. 67 km, hvilket er kun 4 km mindre end Londons samlede kaj-længde. Sidste år havde havnen en omsætning på henved 2 milliarder dollars, hvilket er dobbelt så meget som i 1947, der også var et rekord-år. Når det gælder omsætning af korn og bomuld, ligger New Orleans klart i spidsen blandt de amerikanske havne. Selv de største skibe kan anløbe denne store Mississippi-havn, der har bassiner, ved hvilke der er en dybde af indtil 10,5 meter. Havnens udrustning er iøvrigt den mest moderne, der findes, og havnen har der-



← En del af frihavns-området i New Orleans. Til venstre ses havnens store korn-silo, der har en kapacitet af 763,002 kubik-meter. Som man ser, er det ikke bare småskibe, der anløber New Orleans.

Y Louisianas befolkning er overvejende katolsk, og hvert år i august velsignes fisker-flåden af ærkebispens. Louisianas fiskere fanger over halvdelen af de rejer, der bringes i land i USA.





**Dampskibsselskabet**

**JUTLANDIA**

JENS TOFT

**Ny Toldbodgade 5**

TELF. \*8192

for ry for at være Amerikas hurtigste og mest effektive. Endvidere kan havnen i New Orleans prale af at være den bedst brand-beskyttede havn i USA. Ikke mindre end 60 mand holder døgnnet rundt vagt mod ild og tyveri inden for havne-området, og sluknings-udstyret er det mest moderne, der tænkes kan.

Havne-folkenes største sorg er den, at New Orleans ligger så langt borte fra havet, idet der er ikke mindre end ca. 110 km ud til Den mexikanske Havbugt. Denne afstand vil man meget gerne forkorte og helst halvere, hvilket ligger inden for mulighedernes grænse. Man har nemlig planer om at bygge en kunstig vandvej fra byen og ud til havet, og denne kanal skulle have en længde af kun 60 km. Dybden i den bliver ingen steder under 12 meter.

New Orleans havn har før undergået vældige udvidelses- og moderniserings-arbejder. Allerede for 30 år siden byggede man den såkaldte „Industri-kanal“, som skabte forbindelse mellem Mississippi og Pontchartrain-søen i byens periferi. Kanalen, der er 9 km lang, går lige gennem byen. På hver side af denne kanal ejer havnemyndighederne et bredt stykke land, som man lejer ud til anlæggelse af fabrikker og værfter. Man har fornylig vedtaget en plan om at udbedre denne kanal betydeligt. Bl. a. vil man mudre den op til en mindste dybde af 9 meter. Samtidig vil man give kanalen en mindste bredde af 120 meter, og allerede nu har man opført et par kaj-anlæg ved dens bredder.

New Orleans ligger i staten Louisiana, der bl. a. er berømt for sin eksport af pelsværk. Også for sin produktion af sukkerrør, sirup og ris er Louisiana kendt og indtager her føringen blandt de amerikanske stater. I Louisiana dyrkes der også store mængder af bomuld, majs og kartofler, ligesom staten er rig på svovl- og saltlejer, olie og naturgas. Næsten alle disse varer går

gennem New Orleans, som desuden varetager eks- og importen for mange andre stater langs Mississippi. New Orleans har ikke specialiceret sig m. h. t. til enkelte varegrupper. Næsten alle slags varer afskibes eller udlosses i byen, og havnen har en sund balance mellem import og eksport. Selv har New Orleans en meget stor industri, som producerer en mængde forskellige varer som f. eks. aluminium, stål, tekstiler, læder, papir og porcelæn. For nogen tid siden opførte den berømte industri-magnat Henry J. Kaiser en mængde store virksomheder i Baton Rouge (Louisianas hovedstad) og New Orleans. Anlæggene har en værdi af ca. 170 millioner dollars.

New Orleans blev grundlagt af franskmænd i 1718, men blev senere spansk besiddelse, og først i 1803 kom den under USA. Byen har i tidens løb haft mange besværligheder at slås med. Den ligger nogle steder under flodens niveau og må beskyttes mod oversvømmelser ved dæmninger. For kun 30 år siden var de tre fjerdedele af bygrunden ubeboelig mosegrund, som afstedkom dysenteri, gul feber og andre sygdomme, der forårsagede en meget stor dødelighed. Men indbyggerne har i tidens løb tørlagt store områder og taget kampen op mod dødeligheden. Denne kamp har krævet store økonomiske ofre, og der er derfor ingen tvivl om, at New Orleans også vil være i stand til at mindske skibenes vej til havet ved bygningen af den planerede kanal. Når dette arbejde er bragt til udførelse, vil New Orleans blive en endnu større konkurrent til New York.

—wig.

# METALSLANGER



AKTIESELSKABET  
**ALUMETA**

TREKRONERGADE 92, KBHVN. VALBY, VA 8800

## Sparekassen for København og Omegn

**Forvaltningsafdelingen**

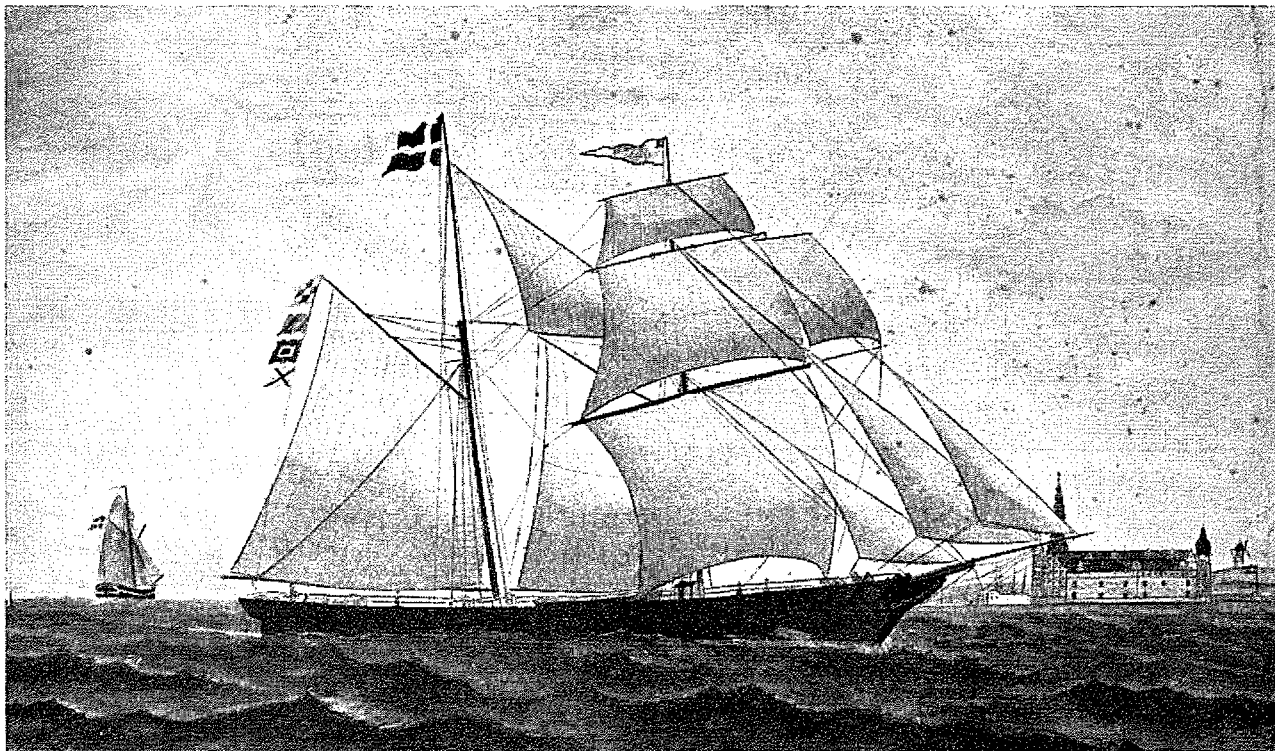
Administration af båndlagte kapitaler,

legatmidler, pensionsfonds o. l.

Opbevaring af værdipapirer i åbent depot.

**Hovedkontoret, Niels Hemmingsensgade 24**

Telefon Central 1542



### **Arnesen malede det som 14-årig**

En af „Vikings“ mange venner, overminemekaniker Erhardt Justesen, kom en dag ind på redaktionen med en akvarel forestillende skonnerten „Falken“ af Aalborg (eks „Emily Corbet“). Billedet købte Justesens bedstefar, Peter Chr. Martinus Jensen, i 1878 af den senere så kendte marinemaler Vilhelm Arnesen. Prisen for billedet var 2 kroner, og Arnesen var kun 14 år, da han malede skibet. Den dygtige kunstner malede mange

sådanne billeder som dreng, og prisen var altid den samme. Det er morsomt at se, at Arnesen allerede dengang havde en forkærlighed for Kronborg. Martinus Jensen var matros om bord på skibet, og dets fører var på samme tidspunkt Vilhelm Arnesens far, kaptajn G. Arnesen. „Falken“ solgtes i 1895 til Norge. Der eksisterer sikkert ikke mange andre af Arnesens drenge-billeder, og derfor har billedet af „Falken“ stor affektionsværdi.

## **Flådens chef runder et mærke**

Den 1. september fylder viceadmiral A. H. Vedel 60 år, og lykønskningerne vil sikkert strømme til hans hjem i Hellerup. Viceadmiralen har i sin hidtil 13 år lange periode som søværnets chef skabt sig mange venner og er respekteret og afholdt af alt søværnets personel.

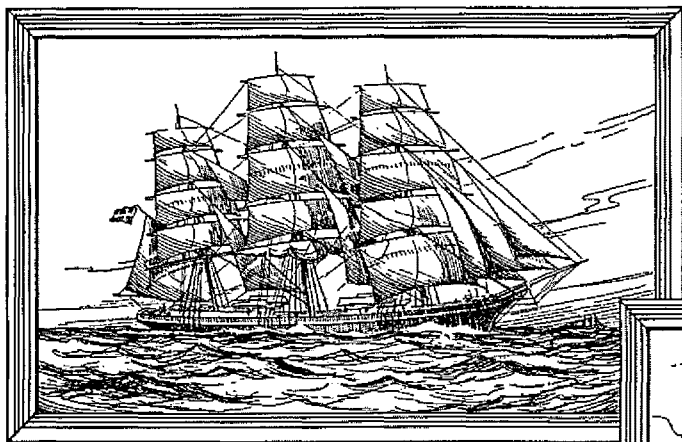
Vedel gjorde i 1941 springet fra kommandørkaptajn til kontreadmiral og udnævntes en måned senere til viceadmiral. Under besættelsen havde han en meget utaknemlig gerning, men under sin nødvendige kontakt med den tyske krigsmagt varetog han på en helt igennem værdig måde det danske søværns interesser. Viceadmiralen nærer en dybfølt kærlighed til den danske flåde, i hvilken også hans far tjente, og det var med sorg i hjertet, at han den 29. august 1943 gav ordre til orlogsskibenes sænkning, for at de ikke skulle falde i tyskerne hænder. Denne ordre kunne have fået ubehagelige følger for ham selv, men hans optræden gjorde Danmark ære hos alle frihedselskende folk. De mænd, der gjorde tjeneste i marinen den begivenhedsrige august-

dag, husker, hvordan viceadmiralen bagefter takkede personellet for vel udført dåd, skønt tyskerne hørte på det. At personellet så hurtigt slap ud af interneringen, skyldes sikkert også for en stor del admiral Vedels indsats.

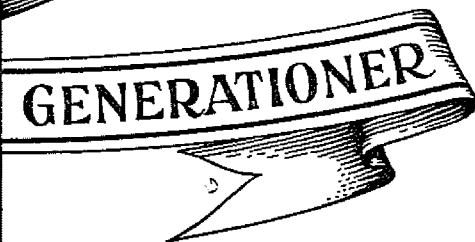
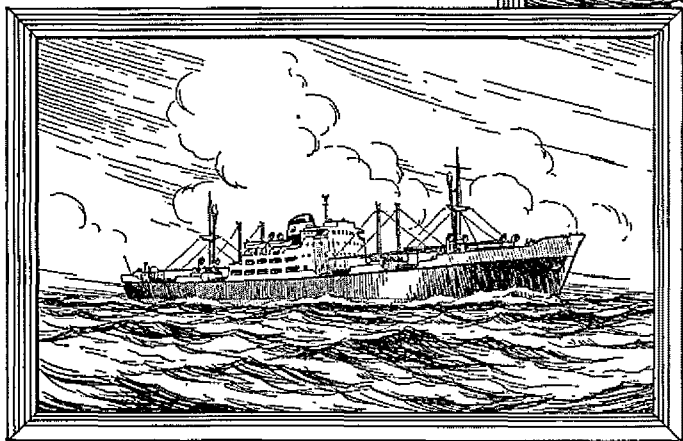
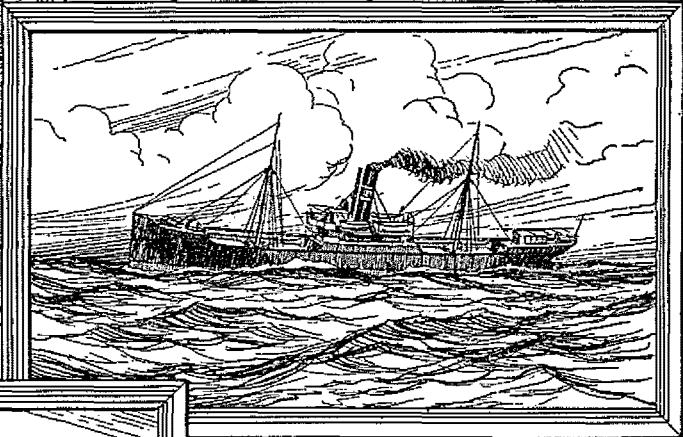
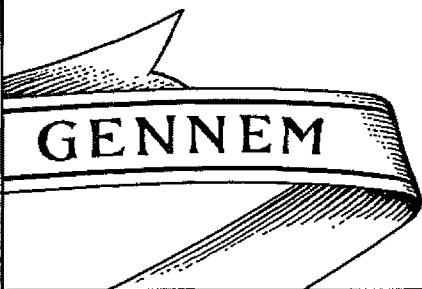
Også de første år efter krigen bød admiral Vedel på mange vanskeligheder — og skuffelser. Det gik dengang langsomt med at skabe en ny flåde, fordi pengene manglede. Men senere kom der for alvor gang i flådens genopbygning, og i dag, da admiralen igen kan fejre en rund fødselsdag, er et vældigt genopbygnings-program under gennemførelse.

Viceadmiral Vedel er en af de dygtigste og mest afholdte chefer, vort søværn har haft, og hans kærlighed til søen strækker sig langt videre end bare til søværnets skibe og personel. Fra alle danske, der har med havet at gøre, skal der derfor gennem „Vikings“ lyde en hjertelig lykønskning til fødselaren.

*Redaktionen.*



H. SCH - P.



**HAR DE  
OVERALT PAA HAVET  
FAAET**



*fra* **JESPER CHRISTENSEN & Co**  
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER

# En virkelig langfart

## En skildring fra sejskibenes dage

Af R. Barry O'Brien

I sejskibstiden – inden Lloyd's i London var den fantastisk effektive organisation, den er i dag – var det ikke usædvanligt, at skibe, der erklæredes for savnede, til slut nåede deres destinationshavn. I vort århundrede er noget sådant – efter hvad jeg da ved – kun sket een gang.

Skibet hed „Lalla Rookh“, hvis 199 dages rejse fra Australien til England i 1905 resulterede i, at det betragtedes som borte for altid.

„Lalla Rookh“ var en smuk, lille jernbark på 814 tons. Den førte Lever Brothers' kontorflag – fremstillerne af Sunlight-sæben –, og den afgik fra Brisbane den 21. marts 1905 på den omtalte rejse, der havde Falmouth som mål. Lasten var hvede.

Da skibet havde været på søen i 120 dage uden at have været rapporteret, sattes det på listen over forsinkede fartøjer. Da der derefter gik uger og måneder, uden at man hørte noget til barken, steg de tilbudte takster for dens genforsikring stadig og nåede snart op på 85 pund for hvert hundrede.

Til sidst nægtede selv den mest optimistiske assurandør at risikere mere på skibets tvivlsomme tilsynekomst, og i slutningen af september blev barken meldt savnet.

Men lige efter at denne kundgørelse var indført i søfartsmeddelelserne, fik Lloyd's pludselig underretning om, at skibet var blevet observeret ud for Scillyøerne.

Den 6. oktober gik arbejdet i sin sædvanlige rytme hos Lloyd's, da der pludselig blev givet signal med den berømte Lutine-klokke. Med høj røst forkyndte speakeren så, at Liverpool-barken „Lalla Rookh“ på rejse fra Brisbane til Falmouth og opført som savnet var blevet set ud Scillyøerne.

En forsigtig tilhører foreslog, at man skulle afsende et telegram til Lloyd's agent på Scillyøerne og anmode om bekræftelse. Telegrammet blev afsendt, og sent på eftermiddagen indløb et svar, som bekræftede, at „Lalla Rookh“'s signalflag tydeligt var blevet aflæst, og at skibet var blevet genkendt.

Eventuelle hårdnakkede skeptikere blev overbevist, da man nogle timer senere fik rapport om, at det savnede skib var ankommet til Falmouth.

I sejskibenes dage var gennemsnitstiden for en rejse fra Australien til England ca. hundrede dage, og „Lalla Rookh“'s fører, kaptajn Crawley, håbede at kunne komme under denne tid, da det lille, velbyggede skib startede på sin uheldige hjemrejse.

I sine beregninger havde han imidlertid ikke kalkuleret med de vedholdende østlige vinde, som mødte „Lalla Rookh“ lige ud for den australske kyst. Det tog barken tre uger at kæmpe sig forbi New Zealand. I stedet for senere af få en fin, vestlig brise kom den ind i den ene østlige storm efter den anden.

I håb om god vind styrede kaptajn Crawley så langt

mod syd, at han til sidst nåede is. Så vovede han sig ikke længere den vej, men vendte mod nord, idet han håbede på den måde at kunne omgå den østlige vind og dens flanke.

Men det gik ikke. Den kolde, fugtige østenvind fortsatte. Den havde helt fejlet de vestlige vinde, som plejede at herske her, væk.

To måneder efter at „Lalla Rookh“ havde forladt Brisbane, var skibet kun nået halvvejs til Kap Horn, som det ellers skulle have passeret højst inden seks ugers forløb. I det meste af disse to første måneder til søs havde skibet sejlet med rebede mærssejl og hårdt brasede ræer og læsirens lønning i vandet.

Hver gang sømændene begav sig på dækket, måtte de løbe væddeløb mellem de store søer, som væltede ind. At arbejde ved braserne midtskibs var særlig risikabelt, og i mere end eet tilfælde var det kun med nød og næppe, at en hel vagt undgik at blive skyllet over bord.

I skansen strømmede vandet ned gennem dæksnadderne. Udrustning og klæder blev gennemvædede af vand, og dette havde til følge, at mandskabet led af gigt eller fik krampe i lemmerne. Den ene efter den anden måtte derfor gå til køjs, og på den måde fik kammeraterne endnu mere at gøre. Da der ikke fandtes tørre klæder at skifte med, gik frivagten altid til køjs, som den stod og gik – i olietøj og søstøvler.

Forholdene var med andre ord de værst tænkelige. Besætningen, som mente, at en „forbandelse“ hvilede over skibet, eller at der var noget galt med jordkloden, holdt en slags møde og sammensatte et „brev“, der undertegnedes af alle og derpå sendtes agterud til kaptajnen. Skrivelsen lød således:

Herr kaptajn!

Undertegnede medlemmer af Deres besætning, som for 86 dage siden forlod Brisbane og endnu ikke har nået Kap Horn, ville anse det for at være fuldt forsvaret, om De på grund af det hårde vejr vendte tilbage til havn. Da vi forlod Brisbane, havde vi et godt forråd af tøj, som nu er udslidt og ubrugbart. Vi har set os tvungne til at vikle sejldug om fødderne for på den måde at undgå forfrysninger. Mange af os lider af smerter og krampe. Skansen er i en forfærdelig tilstand. Kakkellovnen kan vi på grund af væde ikke tænde, og andre muligheder for at varme os har vi ikke. Under disse omstændigheder anser vi det for umuligt at fortsætte rejsen.“

Så snart kaptajn Crawley havde læst skrivelsen, lod han hele besætningen kalde hen agter. Hvis søfolkene havde troet, at de ville være blevet anklaget for opsæt-sighed, tog de fejl. Den diplomatiske skibsfører begyndte nemlig med at gratulere folkene med den måde, hvorpå

de havde sat skrivelsen op. Den var efter hans mening et fint eksempel på, hvordan en begæring fra skansen skulle fremsættes.

„Og hvad mere er,“ fortsatte kaptajnen, „er jeg enig med jer i alt undtagen i forslaget om at vende om. Lad os antage, at jeg gjorde, som I har foreslået, og vendte skuden for derefter at sejle for vinden mod Auckland eller Wellington. Og lad os videre antage, at vinden, efter at vi havde sejlet en masse sømil, pludselig blev vedvarende vestlig! Hvad ville I så have, jeg skulle gøre – måske vende om og sætte kurs mod Kap Horn igen? Nej, for pokker, hvordan tror I, det ville gå, hvis jeg begyndte at gøre sådan!“

Mandskabet holdt en kort rådslagning på halvdækket, og derpå trådte dets talsmand frem.

„Vi forstår nu, at det var urigtigt af os at sende skrivelsen, kaptajn,“ sagde han. „Vi vil gerne have den tilbage.“

„Det skal I få,“ svarede skipperen og rakte skrivelsen ud. „Og så glemmer vi det her!“

Så vendte han sig mod den leende 1. styrmand og fortsatte: „Sig til kokken, at han skal dele grog ud til hele besætningen.“

På rejsens hundrede dag befandt „Lalla Rookh“ sig ud for Kap Horn. For en vestlig, stormende vind lænsede den rask af sted, – de østlige vindes lange periode var endelig forbi.

Kaptajn Crawley tænkte på om muligt at gå ind til Port Stanley. Man led af stærk mangel på proviant, og nogle af besætningen trængte til lægehjælp.

Da de vestlige storme havde udtømt deres kræfter, viste det sig imidlertid, at „Lalla Rookh“ befandt sig så langt øst for Falklands-øerne, at der ikke var andet at gøre end at fortsætte op i Syd-Atlanten.

Kaptajn Crawley håbede nu på at møde et andet skib, som var bedre udrustet med proviant end „Lalla Rookh“, men det håb indfriedes ikke. For at gøre det hele endnu værre kom barken derefter ind i et nyt bælte af modvind eller stille, og som følge heraf tog det skibet to måneder at nå Ækvator fra Kap Horn! På det tidspunkt var dets forråd af proviant og ferskvand praktisk taget udtømt.

En uge med regn og vindstille nord for Ækvator løste imidlertid vand-problemet, og senere fik kokken Charlie en idé med hensyn til maden: „Hvorfor skal vi sulte, når der under vore fødder findes 1200 tons hvede?“ spurgte han.

Så rakte han en gammel, rusten kaffemølle, som han havde fundet frem fra et af kabysskabene, i vejret og fortsatte: „Her er grejer til at male hveden med!“

Charlie bagte brød og hvedeboller, kogte grød og frembragte alle mulige retter med hvede som hovedbestanddel. Trods al sin snilde kunne Charlie imidlertid ikke finde frem til nogen passende erstatning for tobak, – og manglen på denne vare tog hårdere på mændene end noget andet. En del af dem røg tørrede teblade, på hvilke der blev sat smag ved hjælp af udskrabet „pibesovs“. Andre tyggede tjæret kabelgarn, som efter deres mening mindede lidt om skrål i smagen.

For at holde ilden i kabyssen brændende måtte man hugge reservespigrene på dækket i stykker og bruge forskellige anden reserve-udrustning af træ.

Nord for Ækvator fik man om bord på „Lalla Rookh“ øje på to dampere, men ingen af dem kom på signaleringsafstand. I løbet af rejsens sidste måned gik besætningen med liv og sjæl op i arbejdet med at male skibet, og på den måde fik man tiden til at gå.

Da barken nærmede sig Kanalen, fik den pludselig fin, vestlig vind, som hurtigt førte den til bestemmelsesstedet.

Om bord på „Lalla Rookh“ befandt sig under denne i sandhed mindeværdige rejse også en passager. Det var en ung australier, som skulle til England for at studere medicin. Da han havde fire måneder til overs, inden terminen begyndte på universitetet i Edinburgh, besluttede han at sejle med et sejlskib over. Da han nåede frem til England, var terminen allerede forbi! Han kunne imidlertid trøste sig med at have haft en højst usædvanlig oplevelse og en virkelig langfart!

---

## To af søfolkenes trofaste venner afgået ved døden

Den 2. august afgang bestyrer *Johs. Otto*, Sømands-hjemmet Gl. Havn, Esbjerg, ved døden efter lang tids tiltagende hjertesygdom

I næsten 25 år havde han været i sømandsmissionens tjeneste, men aldrig var det blevet vane for ham. Altid var han frisk og veloplagt, og altid omfattede han søfolk og fiskere med stor interesse.

Til trods for sin sygdom måtte han om bord, og det var da også under et skibsbesøg, han fik sit sidste knæk.

Tro til det sidste i den gerning, han havde fået.

Han rustede ikke op på kontor, men fulgte med overalt, og hans begravelse var et vidnesbyrd herom. Zions Kirke var stopfuld og et væld af kranse fyldte kirken, bl. a. næsten 100 kranse med bånd.

Johs. Otto vil blive meget savnet, og hans minde vil leve længe.

Den 3. august døde sømandshjemmet „Bethel“s tro assistent igennem 9 år, *Svenning Thomsen*.

Han ledede sømandshjemmets værelse-udlejning og havde tit vanskeligheder ved at forklare en sømand, at nu var der ikke flere værelser til leje! Men han tabte aldrig fatningen.

Ens var han overfor alle. Og respekteret var han af alle de mange søfolk, som han kom i forbindelse med.

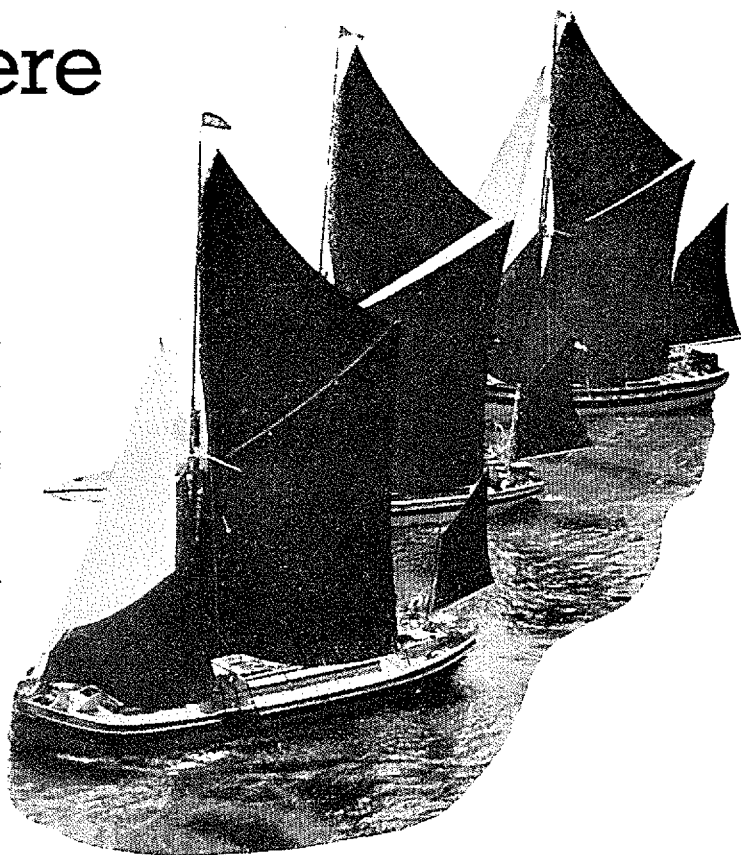
Han var trofast i gerningen og gik sammen med sin hustru op i sit kald i sømandsmissionen.

Begravelsen foregik fra Sømandskirken, hvor han haft sit virke — ofte også som prædikant eller kordegn. Kirken var fyldt af søfolk og af Thomsens venner fra byen.

Han vil blive savnet, og hans minde æret.

# Themsen-lægtere

Der er efterhånden meget få sejlførende skibe tilbage, men på Themsen holder sejlene stædigt ud. Der findes stadig en del Themsen-lægtere uden maskine om bord, og hvert år afholdes der som bekendt en kapsejlad mellem de forskellige klasser af lægtere. Her ses tre af de maleriske fartøjer på linie lige før starten til et af de store race. Under krigen og i de nærmeste år efter var disse kapsejladser afbrudt, men nu er de altså blevet genoptaget. Mange af lægterne er gået i arv fra fædre til sønner, og der findes engelske familier, som har mange hundrede års lægter-traditioner bag sig.



## Kuriøse, gamle danske skibs-navne

Af CARL ØSTEN

Man havde langt fra snævre rammer i gamle dage, når et orlogsskib skulle have et navn. Således valgte man navne fra dyreriget i langt højere grad end i dag, fra bibelen og fra andre områder. Nedenstående udpluk stamer hovedsagelig fra Fr. II's og Chr. IV's tid, da Danmark var en sømagt af rang. Af dyre-navne var der: Den danske hane — Den danske svale — Den store hjort — Den forgyldte måge — Den forgyldte bjørn — Strudsens — Den sorte hund — Køgehøgen — Papegøje — Den gotlandske grib — Den røde løve — Haren — Skildpadden — Den sorte bjørn — Grå ulv — Røde gås — Den blå due.

Religiøse navne anvendtes ikke få gange i Fr. II's orlogsflåde: Salomon — David — Jakob — Englen — Gabriel — Sankt Peder — Den store Samson — Den forlorne søn — og i Chr. IV's flåde kommer der til: Josaphat — St. Michel — Jonas. Til disse føjer sig under Chr. V: Postillionen — Julius Cæsar — Wrangels Palais — Det røde vinfad — St. Peder af Thyborg.

Af andre i vor tid mærkeligt lydende navne fra nævnte epoke kan nævnes: Morian — Flyvende pil — Den flyvende geist — Den vilde mand — Den engelske fortuna — Hertug Olufs pinke (Pinke = et slags fartøj) — Justitia — Postillionen — Sorte rytter — Gak med (= følg med) — Den danske jomfru — Den svenske jomfru — Den lille jæger — Flasken — Snarensvend — Jomfrusvend — Lille lykkepot — Den kronede stokfisk — Den svenske malkepige.

I en af Niels Juel's eskadrer var blandt andre:

Spraglede falk — De fire kronede liljer — Forgyldte fisk — Abrahams offer — St. Jakob — Unge prins — Nældebladet — og for en gangs skyld et ikke dansk navn: Bonne adventure. Omtrent samtidig, altså under Chr. V, fandtes: Frøken Elsen — Flyvende abe — Andrikken og Næsvis, sidstnævnte en brigantine.

Og under Fr. IV dukker et par botaniske navne op: Citronen og Pomerantsen. En af deres samtidige hed Snapop. Og et par flådebatterier hed henholdsvis Lange Maren og Spydstagen.

I året 1736 findes i flåde-listen Arken Noah, der faktisk burde have eksisteret på samme tid som de mange dyre-navne.

Under Chr. VI synes man vist, at en fornyelse i navne-genren kunne tiltrænges, for man finder da på at kalde 3 snauer for henholdsvis: Hekla — Ætna og Vesuv, altså 3 kendte vulkaner.

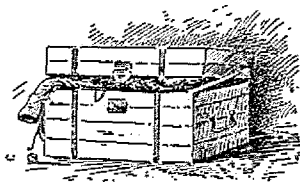
Længere oppe i 1700-tallet, omkring 1770, kommer så navnene: Indfødsretten — Den gloende.

I 1692 hører vi første gang om et skib, et linjeskib, der bærer navnet Dannebrog, hvilken navn-givning vel må sættes i forbindelse med Chr. V's indstiftelse af Dannebrog-ordenen.

Gennem 1800-tallet gives der skibene hovedsagelig person-navne, især kongelige, danske stednavne, mytologiske navne samt navne på fisk eller hav-dyr, hvilke begge sidste har holdt sig ind i vor tid. Men gennem de nævnte ca. 400 år har mangen en efterfølger, endda i flere led, fået en forgængers navn.

# ... fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



## Øst kontra vest

For ca. 75 år siden byggede kineserne et damp-orlogsskib, som de gav navnet „De vestlige folks skræk“. Særlig skræk-indjagende var krigsskibet dog ikke. Først kunne man nemlig ikke få det søsat, fordi de kinesiske myndigheder ikke ville bevilge smørelse til afløbningen. Da man endelig fik skibet i vandet og maskinen installeret, virkede maskincriet ikke, og fartøjet måtte blive liggende ved kaj. Det lå i meget lang tid uden at forskrække de vestlige folk, for kineserne mente, at skibet var befængt med djævlø, og at de måtte vente med afsejlingen, til disse djævlø var gået deres vej!

## Amerikansk „krawlegård“

Allerede under den sidste krig fandtes der amerikanske krigsskibe på de store søer midt inde i Amerika. Man omdannede dengang to passagerskibe til hangarskibe og gav dem navnene „Wolverine“ og „Sable“. De to skibe blev brugt til uddannelse af marinens flyvere på søerne. I 1950 dannede man imidlertid „Great Lakes' Naval Reserve Squadron“, der siden har uddannet ca. 16.000 orlogsgæster og ca. 1300 officerer af reserven. Eskadren består af USS „Daniel Joy“ samt nogle mindre skibe, der alle har station i Chicago, der dermed er blevet krigshavn. Uddannelsen af reservefolkene foregår om sommeren, og hvert afd kommer i deres sommerferie ud på et ca. 14 dages togt. Der aflygges under togtet visit i forskellige havne, og der bliver nu og da lejlighed til også at besøge en udenlandsk havn, idet eskadren med mellemrum gæster canadiske byer ved søernes bredder.

## U-båd, der aldrig bliver våd

Mens vi er ved den amerikanske flåde, kan det nævnes, at der ved u-båds-skolen i New London, Conn., vil blive opstillet en u-båds-atrap eller „simulator“, som amerikanerne kalder den. „Simulatoren“ opstilles i et lokale i land og indrettes således, at den bevæger sig akkurat som en rigtig u-båd i søen ved forskellige manøvrer. Den vil kunne rulle, dykke og stige, og hvis den ikke trimmes rigtig, vil den te sig netop så realistisk som en rigtig u-båd, der lider af samme skavank.

## En papir-båd

Franskmanden Tanneguy De Wogan byggede i 1884 en båd udelukkende af presset papirmasse. For at demonstrere bådens holdbarhed rejste han 2.500 miles i den, uden at den trak een dråbe vand!

## „Rullegilder“

Vi har for talt om de såkaldte „rullegilder“, som fejredes i gamle dage, når et nyt skib rullede i vandet på store træstokke. De gamle fiskere kunne imidlertid godt lide at feste og fejrede også „rullegilde“, når et fartøj, der under storm var drevet på land, skulle søsættes påny.

## „Vragol“

De bornholmske fiskere kalder det at gå ud på natligt silde-fiskeri for at „gå i vrage“, og derfor døbte de det gilde, som hver båds besætning holdt idbyrdes lige efter nytår, „vragol“. Udgifterne til et sådant gilde deltes man om, og de der deltog, forpligtede sig til at gå med på nat-fiskeri den følgende sommer.

## Kadet på 1½ år!

I 1729 udnævntes en dreng på kun 1½ år til lønnet kadet i marinen, hvilket skete gennem protektion. Da drengen var 7

år, rejste han med sin mor til udlandet for ikke at vende tilbage mere, og han kom således ikke til at gøre gavn for de penge, han havde modtaget fra staten. Et år efter blev han da også slettet af rullen.

## En gammel dreng

Hølge „Dansk Fiskeritidende“ er der ved Porsgrund i Norge fundet et skelet af en fisk, som, mener videnskaben, har levet for ca. 12.000 år siden!

## „Soldaterhullet“

Om bord i de gamle orlogsskibe var geværskytter placeret på nærsene, hvorfra de kunne skyde ned på de fjendtlige skibes dæk. I mæret var et hul, som kaldtes „bjørnen“ eller „soldaterhullet“. Det sidste navn skyldes, at soldaterne kom til deres pladser herigennem. Gik en sømand samme vej i stedet for uden om mæret, var han sikker på kammeraternes foragt.

## Admiral i sprit

Hvis en admiral døde om bord på et af de gamle, sejlførende orlogsskibe, blev hans afsjælede legeme såvidt muligt altid ført hjem til begravelse i hjemlandets jord. For at liget ikke skulle gå i forrådnelse, ofrede man tit en portion af den dyre spiritus for formålet. Man lagde med andre ord admiralen i sprit. Der går en historie om, at nogle orlogsgæster, der var meget tørstige, engang tappede af en sådan beholder, hvori der lå en død admiral! Derfor har man i den amerikanske flåde en talemåde om søfolk, der er i stand til at drikke næsten alt, bare der er spiritus i. Man siger, at de endog vil „tappe admiralen“!

## Medicin-kisten

Apropos de gamle sejlskibe: Hvert skib medbragte en medicin-kiste og en slags førstehjælps-bog. Kistens righoldige indhold af flasker var nummereret, og den omtalte bog gav anvisning på, hvilket nummer man skulle bruge i påkommende tilfælde. Det fortælles, at en gammel skipper, som skulle kure og et medlem af besætningen, i bogen læste, at flaske nummer ti skulle bruges. Men desværre var denne flaske tom, og i stedet gav han patienten en dobbelt dosis fra flaske nummer fem i håb om, at den ville have samme virkning!

## Saltet hest

Som bekendt var saltet kod den stående ret på alle sejl-skibe og kaldtes „Salt horse“. Jeg har fundet et gammelt, morsomt vers frem om denne ret, og her er det:

Old horse, old horse, how came you here?

— From Saccarap' to Portland Pier

I carted stone this many a year,

Until, worn out with sore abuse,

I'm salted down for sailor's use.

The sailors they do me despise;

They turr me over and damn my eyes,

Cut off my meat and pick my bones,

And heave the rest to Davy Jones.

## Dansk hofflighed

„Grand Union“ var navnet på det første flag, som førtes af skibe fra den amerikanske flåde. Danskerne var de første, der afskød salut for dette flag. Salutten blev afgivet den 25. oktober 1776 fra det danske fort på St. Croix over for en amerikansk skonnert.



# Fra Værft, Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. september 1954



## 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  
 C. K. Hansen: A/S D/S Dannebrog  
 Rederiaktieselskabet Dantank  
 Rederiaktieselskabet Atalanta  
 D/S Progress A/S  
 D/S Myren  
 A/S Motortramp  
 A/S D/S. D. F. K.  
 D/S Jutlandia A/S  
 A/S Jens Toft  
 D/S Dania A/S  
 A/S D/S Vendila  
 A/S D/S Heimdal  
 A/S D/S Orient  
 D/S Pacific A/S  
 D/S Hetland  
 A. 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 Phonix A/S  
 A/S Det Dansk Norske D/S  
 Chr. Berg  
 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 Telegrafelskab 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

## Russisk passagerskib til flodfart

Nogle af de allerførste motorskibe, der blev sat i drift, blev bygget i Rusland til trafik på Volga og var forsynet med Nobel dieselmotorer. Det første af dem blev færdigt i begyndelsen af dette århundrede. Sovjetunionen har for nylig bestilt en serie af store passagermotorkibe til brug på floder og kanaler. Kontrakten er

afsluttet med Mathias Thesen Werft i Wismar i Østtyskland, og skibene er de største af tre typer, der bygges af østtysklandske værfter til Sovjet. Skibene har tre skruer, en fart på 12 knob og soveplads til 368 passagerer foruden 520, til hvem der ikke findes soveplads.

Hoveddimensionerne er:

Længde overalt .....	96,3 m
Længde i vandlinien .....	96,0 m
Største bredde på spant .....	4,3 m
Sidehøjde .....	4,3 m
Middeldybgang, let skib .....	2,1 m
Middeldybgang, lastet skib .....	2,4 m
Maskinkraft .....	1.200 bhk

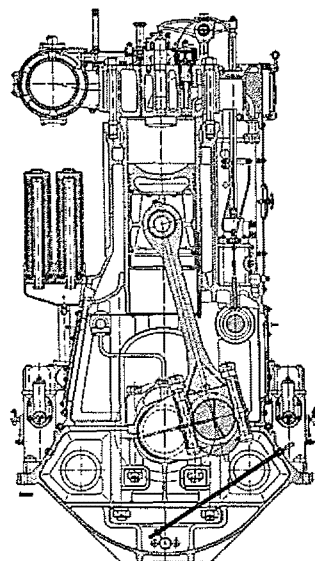
Skroget er for største delen svejst og det meste af overbygningerne er af letmetal. Redningsbådene, seks ialt deraf en med motor, er alle af letmetal og kan hver føre 88 personer.

I apteringen findes 30 ensengskamre, 33 tosengskamre og 86 fire-sengskamre. Desuden findes opholds-salon, musiksalon, læsesalon og restaurant. Mandskabet på 70 mand bor agter.

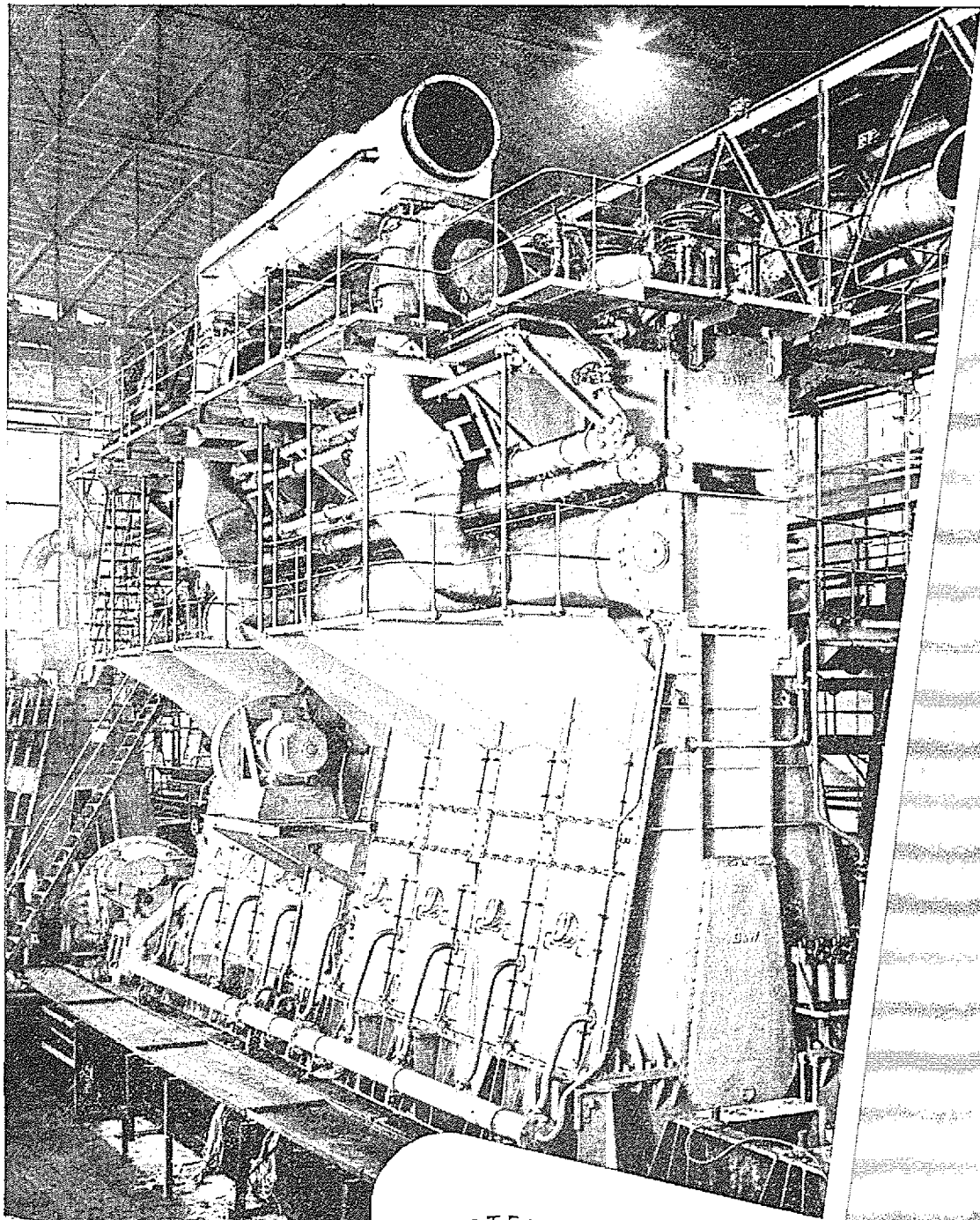
De forskellige klasser betegnes „træ“-klassen, „pude“-klassen og luksuskammerklassen, hvoraf den førstnævnte har køjer af træ, den anden puder, og den tredje den luksus, som findes i en luksussuite på et normalt passagerskib. Der findes særlige restauranter for de to hovedklasser.

Fremdrivningsmotorerne er fremstillet af Karl-Liebknechtwerke i Magdeburg, tidligere kendt som Buskau Wolf Werke. De er firetakts og trykladet. Ved 500 omdrejninger pr. minut udvikler de hver 400 bhk

og driver skrueakserne gennem gear med 250 omdrejninger pr. minut. De har seks cylindre med en diameter på 320 mm og en slaglængde på 480 mm. Middeldrivtrykket ved normal belastning er 5,6 kg/cm<sup>2</sup>. Hver mo-



Snit gennem en cylinder.



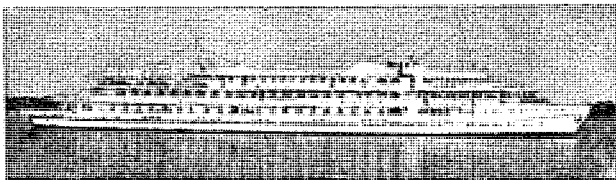
**BURMEISTER &**



**SKIBSBYGNING  
REPARATIONER  
DIESEL MOTORER**

med og uden **TURBO-LADNING**

**WAIN**



Det russiske passagerskib „Tschkalow“ til flodfart.

tor trækker en kølevandspumpe, en smøreliepumpe og en tottrins kompressor. De tre motorer kontrolleres fra en central manøvreplads, fra hvilken omdrejninger, gangskiftning og manøvrering foregår. På en tavle ved manøvrepladsen findes trykmålere for smørelie og kølevand ligesom fjerntermometre for kølevand og udstødsgas for hver cylinder og trykmålere for startluft. Alarmapparater træder i virksomhed, hvis cirkulationsvands- eller oliesystemerne svigter. Tachometre findes på hver motor.

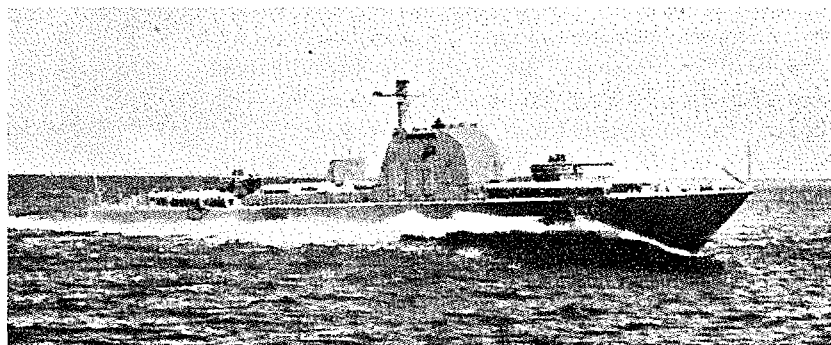
En kraftig elektricitetscentral er installeret i hjælpe-maskinrummet agten for hovedmaskinrummet. Der findes fire 90 kw generatorer, hver drevet af en diesel-motor af samme type som hovedmotorerne. De løber 750 omdrejninger pr. minut og de fire cylindre har en diameter på 175 mm og en slaglængde på 240 mm. Hver motor driver fra krumtapakslen en kølevands-pumpe og en smøreliepumpe. Desuden findes en olie-køler, oliefilter og brændstoffilter. En 15 kw diesel-dreven nødgenerator er installeret.

I hjælpemaskinrummet findes en oliefyret kedel med en kapacitet på 1000 kg damp pr. time med et tryk på 4 ato. Udstødsgassen fra hver motor passerer gennem hver sin lyddæmper med en dampydelse på 120 kg damp pr. time.

20 af disse skibe skal være givet i ordre og flere er færdige. Navnet på det første er „Tschkalow“.

## Svenske motortorpedobåde

Den svenske marine får for tiden bygget 12 motortorpedobåde hos firmaet Fr. Lüssen i Bremen-Vegesack, hvoraf tre nu er afleveret. Bådene er 45,7 m lange og forsynet med tre Daimler-Benz dieselmotorer, hver på 2.600 bhk. Armeringen består bl. a. af seks 53 cm torpedorør. Bådene er bygget af stål, og det antages, at de, i så høj grad som det er muligt, er modstandsdygtige mod virkningerne af atombomber.



Den første af 12 svenske 40 knob motortorpedobåde „Plejad“.

## m/s „Andros“ til DFDS

Fredag den 6. august forøgedes Det Forenede Dampskibs-Selskabs Middelhavs-flåde med et nyt skib, m/s „Andros“, der er bygget på Frederikshavns Værft og Flydedok. Efter endt prøvtur fandt afleveringen sted om formiddagen, hvorefter skibet lagde til ved Larsens plads.

Ligesom sine forgængere af samme type, motorskibene „Samos“, „Rhodos“, „Melos“ og „Lemos“, kan m/s „Andros“ medføre indtil 12 passagerer, og skibet har følgende dimensioner:

Længde overall .....	92,92 m
Bredde .....	13,35 m
Dybde .....	8,10 m
Dybgang .....	5,56 m
Lasteevne .....	2.600 tons dw

Af hensyn til frugttransport er lastrummene forsynet med et meget kraftigt ventilationssystem, ligesom skibet har fryserum for transport af landbrugsprodukter, der kan nedkøles indtil ÷ 20 grader Celsius.

Den otte-cylindrede dieselmotor på 3200 ihk, der er leveret af Burmeister & Wain, giver skibet en fart på 14½ knob.

Apteringen til de 12 passagerer er elegant udstyret og består af 2 dobbeltkamre og 8 enekamre.

Allerede lørdag aften den 7. gik m/s „Andros“ på sin jomfrurejse til Middelhavet.

Et søsterskib til m/s „Andros“ er under bygning på Frederikshavns Værft og Flydedok og ventes søsat i slutningen af september måned i år. Dette skib vil kunne være færdigbygget omkring midten af januar 1955.

## Nyt fra Frederiksstad

Den 15. juli afleverede Frederiksstad Mek. Verksted dampskibet „Jag Tara“, der var blevet søsat under navnet „Magnus Stove“. „Jag Tara“ er en 7000 tons dw shelterdækker og tilhører Lorentzen & Co. i Oslo.

To dage senere søsatte man et andet skib, også en damper. Det var den 7000 tons dw single-decker „Ingertrø“. Skibet bygges for A/S Inger, ved Jacob Kjøde A/S, Bergen.

## Ny færge til D.S.B.

Torsdag den 19. august kl. 11.30 søsattes ved Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri A/S en ny diesel-motorfærge, der er beregnet anvendt på Gedser-Grosenbrodde overfarten, men er konstrueret således, at den også kan benyttes på Storebæltsoverfarten.

Deres majestæter kongen og dronningen havde til sagt deres nærværelse ved søsætningen, og skibet, der blev døbt af prinsesse Anne-Marie, fik navnet „Kong Frederik IX“.

Den nye færge har følgende hoveddimensioner:

Længde overalt .....	114,25 m
Bredde .....	17,21 m
Dybde til vogndæk .....	7,10 m
Dybgang .....	4,50 m
Passagerantal .....	1200 på Østersøen
	2000 på Storebælt
Hestekraft .....	9200 ihk
Hastighed .....	18 knob

Færgen bygges i hovedtrækkene som de øvrige, nyere storebæltfærger „Fyn“, „Korsør“, „Nyborg“, „Sjælland“, „Storebælt“ og „Dronning Ingrid“, men den tekniske udvikling har medført, at mange enkeltheder i færgen afviger fra de tidligere færger.

M/F „Kong Frederik IX“ er ligesom de øvrige fær-



Direktør H.P. Christensen giver den lille prinsesse gode råd for dåbshandlingen.

Skibet  
er malet med  
*Hempels*

J.C. Hempel's Skibsfarve-Fabrik  
AMALIEGADE 8 · KØBENHAVN K · CENTRAL 3842

ger beregnet til at overføre jernbanetog og passagerer og har 3 spor på vogndækket, men dette er konstrueret således, at færgen også egner sig til overførsel af automobiler. På dækkene såvel under som over vogndækket findes store, smukt udstyrede saloner for passagererne.

Færgen bliver dobbeltskruet og drives frem af 2 dieselmotorer, bygget af Helsingør Skibsværft af B & W's type 1050-VF-90. Hver motor får 10 cylindre, der udvikler ca. 4600 ihk ved 180 omdr./min. Maskinlægget omfatter desuden to sekscylindrede og to femcylindrede dieselmotorer koblet til dynamoer for fremstilling af elektrisk strøm.

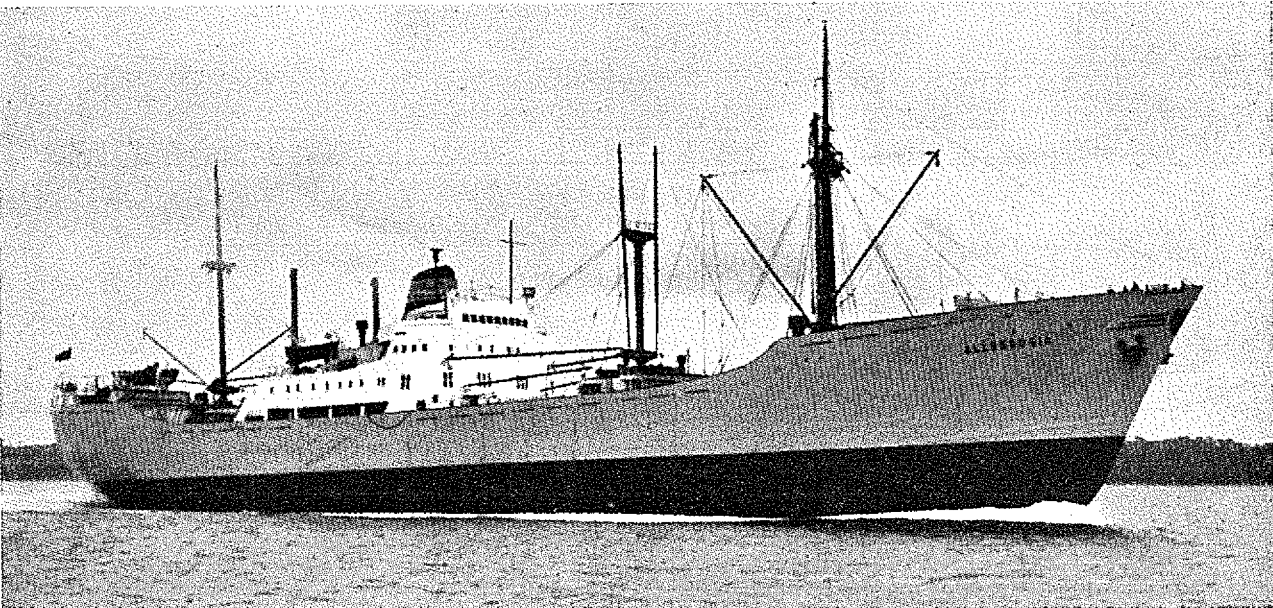
## Clicheerne

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



„Allobrogia“, schweizisk søgående lastmotorskip.

## Det schweiziske motorskib Allobrogia

Under den sidste verdenskrig måtte Schweiz for at få de nødvendige tilførsler fra oversøiske lande skaffe sig en egen handelsflåde, som fik Genua som hjemstedshavn. Efter krigen hører Schweiz stadig til de søfarende nationer.

Det schweiziske rederi Transports Maritimes Suisse-Outremer S.A. i Genua overtog i 1952 lastmotorskibet „Allobrogia“, som blev bygget i Flensborg til højeste klasse i Germanischer Lloyd.

Sulzer Technical Review giver følgende beskrivelse af skibet:

Skibet, som er en åben shelterdækker, har følgende hoveddimensioner.

Længde overalt .....	145,0 m
Største bredde på spant .....	18,5 m
Sidehøjde .....	11,5 m
Dybgang fuldt lastet .....	8,0 m
Tilsvarende dødvægtsbæreevne .....	9.720 tons
Rumfang af laster grain .....	1.840 m <sup>3</sup>
Rumfang af laster bales .....	1.700 m <sup>3</sup>

Fremdrivningsmaskineriet består af en sekscylindret Sulzer dieselmotor på 4200 hk, som giver skibet en fart på ca. 14 knob. Forbruget af gasolie er 14 tons pr. etmål.

Fem luger og 16 bomme med en løfteevne på 3,5 og 8 tons findes til lastning og losning foruden en sværbom med 30 tons løfteevne. Lastelugerne er McGregor-typen. Der findes en højtank til vegetabilsk olie.

En udmærket aptering for mandskabet er indrettet i overbygningen midtskibs, hvor der også er seks komfortable dobbeltkamre med opholdsrum og baderum til 12 passagerer. En rummelig spisesalon og en moderne salon med bar hører også med til bekvemmelighederne.

Skibet er udrustet med radio, telefon, radar, CO<sub>2</sub>-brandslukning, ekkolod, goniometer og gyrokompass med selvstyrer.

„Allobrogia“ har en besætning på 34 mand, hvoraf halvdelen er schweizere.

### 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).

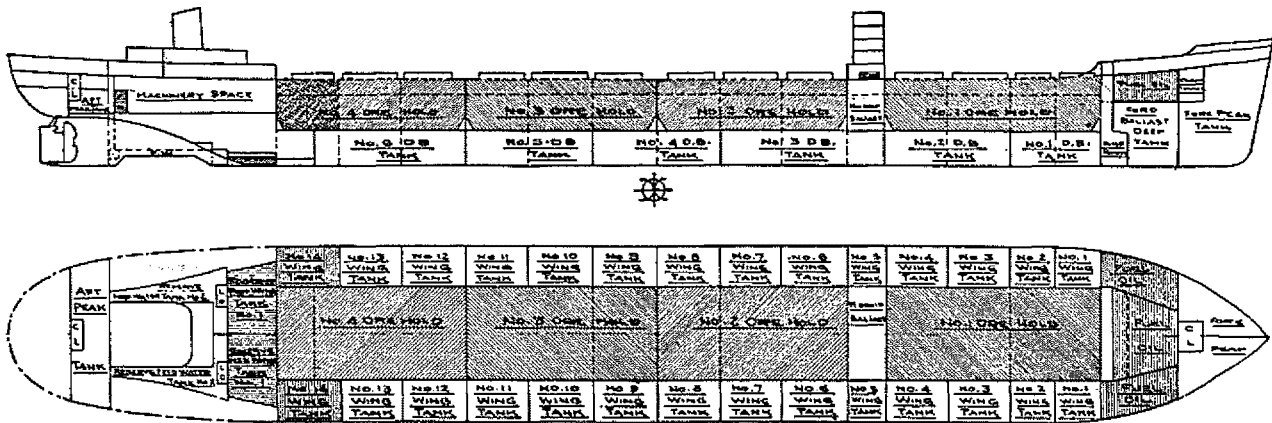
O. M. Børup Sørensen: „Den shanghajede Præst“. En spændende og meget underholdende roman fra sejskibenes guldaldertid. (Oprindelig pris: kr. 8,00).

#### 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. Byen 8040



Malmskibet „National Bulk“ i lastet tilstand.

## Verdens største malmeskib

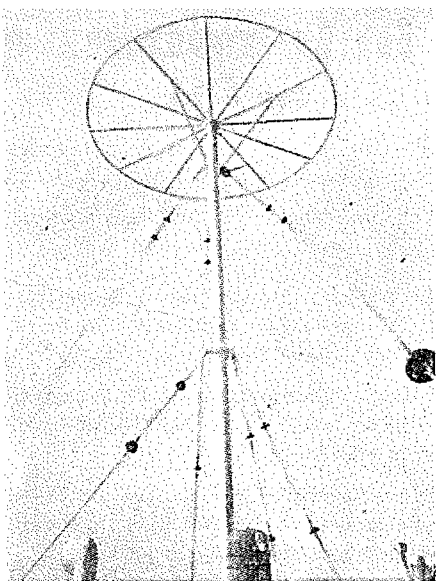
I Kure Dockyard i Japan er under bygning verdens største malmeskib, der er konstrueret af Sir Joseph W. Isherwood and Company og kaldet The National Bulk-type. Skibet bygges til fart mellem Sydamerika og vestkysten af Amerika. Det er kun bygget til at føre malm og ikke til at føre olie.

Skibet er dobbeltskruet med to dampmaskiner, hver på 8500 hk med et damptryk på 27 kg/cm<sup>2</sup> og en damptemperatur på 454°. Prøvetursfarten bliver 14 knob, som ejerne fandt ville give et meget økonomisk skib. Det er ganske vist muligt, at et enkeltskruet skib

ville være bedre, men man valgte et dobbeltskruet på grund af manøvrering i meget snævre farvande og i floder.

Hoveddimensionerne er følgende:

Længde mellem perpendicularererne ...	230,4 m
Største bredde på spant .....	35,4 m
Sidehøjde .....	17,1 m
Konstruktionsdybgang .....	11,6 m
Vægten af let skib .....	20.500 tons
Vægt af malmlast .....	59.200 tons
Samlet displacement lastet .....	79.700 tons



Den nye STK mastantenne til skibe.

## En ny skibsantenne

Billedet viser en ny skibsantenne, konstrueret af Standard Telefon og Kabelfabrik A/S, Oslo. Opfindelsen består af en cirkulær rist anbragt på toppen af en 8 m høj mast og danner en del af det trådløse system. Den største fordel er, at man undgår de sædvanlige an-

tenner mellem skibets master. STK-antennen behøver ikke at nedmonteres i havn for lastning eller losning. Det er anslået, at den årlige besparelse er omkring 5000 norske kroner.

De to første skibe, der blev forsynet med den nye antenne, var m/s „Norefjord“ og „Tyrifjord“ tilhørende Den norske Amerikalinie. Billedet viser antennen om bord i Wilhelmsens lastbåd „Tiber“, bygget af Kockums Mek. Verk, Malmö.

## Rederiet J. Lauritzen

### køber isforstærket motorskib

Rederiet J. Lauritzen har af Svenska Lloyd, Göteborg, købt m/s „Lombardia“, et nybygget stykgodsskib på 3.525 tons dw, som gør en fart af 14 knob.

Skibet, som under dansk flag vil få navnet „Lydia Dan“, er overtaget i en sundhavn i slutningen af juli måned og bliver indsat i rederiet Lauritzens linie mellem skandinaviske havne og England-Frankrig-Middelhavet.

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

# Højtryksventiler

I løbet af de senere år er der konstrueret en betydelig mængde højtryksventiler til forskellige formål af British Ermeto Corporation, Ltd. Hovedkendetegnet for disse ventiler er deres kompakte konstruktion, ringe vægt og anvendelsen af Ermeto højtryks-sikkerheds rørkobling.

Forskellige former kan fås i standardudførelse, men ventilens konstruktion gør en ændring til et specielt formål til en forholdsvis simpel sag.

Den hydrauliske standard-afspærringsventil er et godt eksempel på serierne. Den er udført af blødt stål og konstrueret til brug i et hydraulisk kredsløb med et maksimumstryk på  $351 \text{ kg/cm}^2$  med olie som medium. For tærende vædske er ventilerne af rustfrit stål. Standardventiler kan også fås til trykluft og andre gasarter til et højeste arbejdstryk på  $17,6 \text{ kg/cm}^2$ , men de kan ikke bruges til damp.

Standard afspærringsventiler kan leveres passende til rørdimensioner fra 3 mm til 19 mm. Vægten af en 13 mm ventil i denne serie er 0,8 kg, hvilket giver et godt begreb om konstruktionens lethed.

Til brug for damp eller andre gasarter med et tryk på over  $17,6 \text{ kg/cm}^2$  har British Ermeto en hættekonstruktions-afspærringsventil, kendt som type IV. Den kan bruges i hydrauliske ledninger med olie eller vand til et arbejdstryk op til  $562 \text{ kg/cm}^2$ , til ikke tærende gasarter til  $211 \text{ kg/cm}^2$ , til damp med et arbejdstryk op til  $42 \text{ kg/cm}^2$  og en temperatur ikke over  $343^\circ$ . Disse ventiler kan leveres til 19 mm rør eller 25,4 mm udvendig diameter.

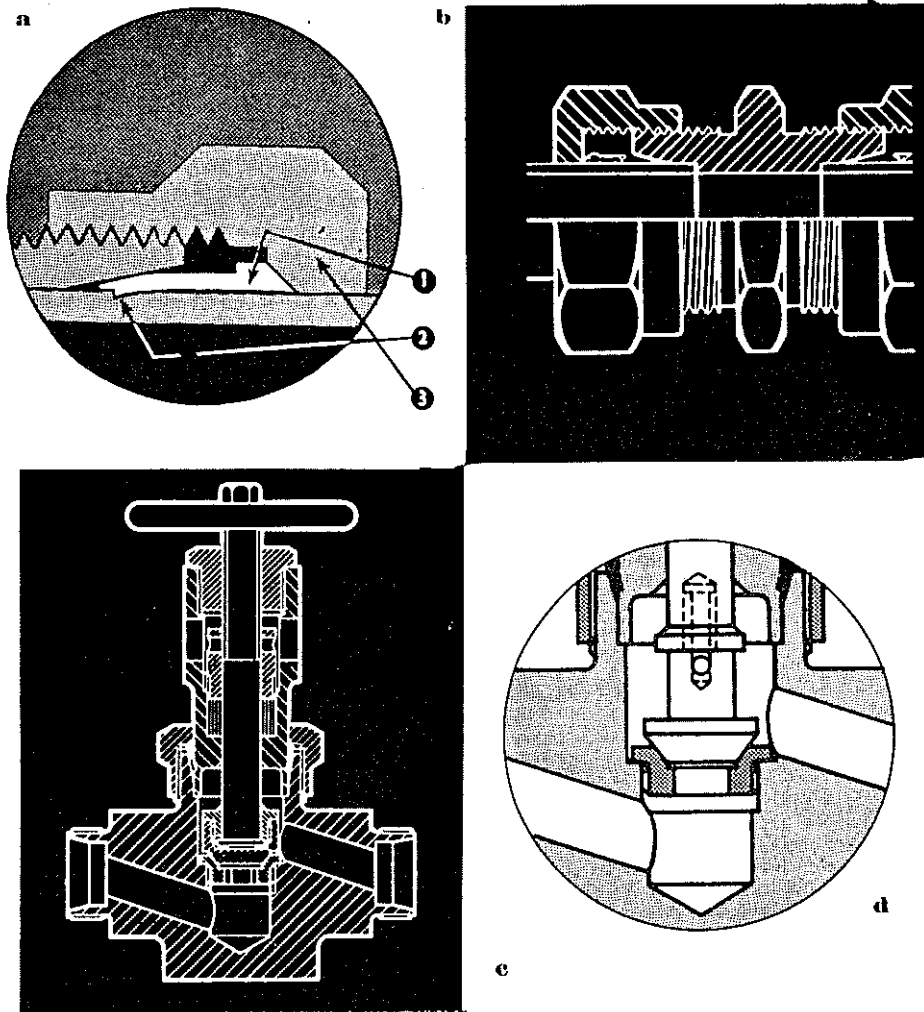
Et eksempel på, hvorledes standardtypen IV let kan ændres til et specielt formål er vist i fig. d. Den adskiller sig fra standardmodellen derved, at ventilens sædet ikke sidder fast på spindelens ende, men kan bevæge sig i et boret hul i spindelens ende. Under normale driftsforhold, hvor ventilen er åben, vil vædskestrykket under sædet bevirke, at den fungerer som en normal højtryks afspærringsventil. Hvis kraften svigter, og der opstår et modtryk ved udløbet, vil den løse ventil blive trykket ned mod ventilens sædet og således forhindre

tilbageløb. Derved er afspærringsventil og kontraventil forenet i et. Denne ventil er særlig nyttig ved hydrauliske elevatorer, hvor en svigten af trykket kan få de alvorligste følger.

Ermeto sikkerhedskoblingen, som bruges i forbindelse med ventilerne, men lige så godt kan bruges alene, arbejder efter et princip, som er helt forskellig fra nogen anden kobling. Den kan leveres i mange forskellige former og størrelser.

Koblingen består af en hoveddel, en møttrik og en pakring og samles som en almindelig tryksamling. Ringen trykkes imidlertid ikke mod rørets overflade som i en almindelig samling. Når møttrikken spændes til, bevæger pakringen sig langs med røret, idet den samtidig skærer sig ind i det. På denne måde skyder ringen en ryg af fjernet metal op foran sig, og det er denne metalliske låsning, det er det karakteristiske ved samlingen.

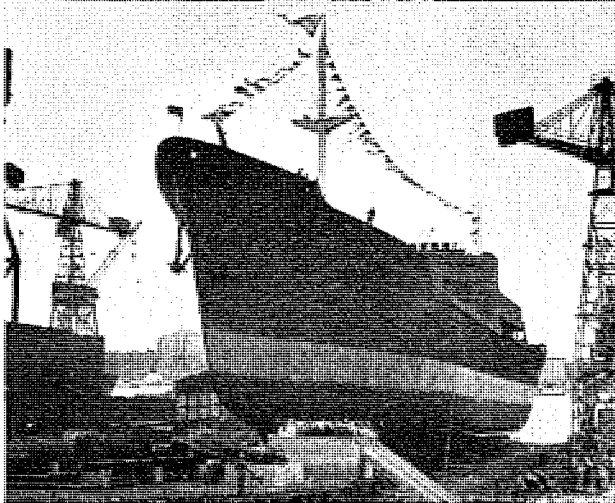
På grund af pakringens skærende virkning bliver samlingen altid på nyt skåret metal, idet gruber eller andre ujævnheder skæres igennem. Skærets dybde er kontrolleret, så der er ingen fare for at skære så dybt,



a) Snit gennem en Ermeto-kobling visende, hvorledes den kassehærdede ring 1 skærer sin egen pakkeflange 2, idet møttrikken 3 strammes, b) komplet kobling for samlingen, c) snit gennem standardventilen type IV, d) snit gennem en ændret type IV til særligt formål.

at røret bliver for svagt. Under samlingen forandrer ringen sin form, og dens førende kant skærer sig ned i metallet. Når samlingen adskilles, bliver ringen sidende fast i rørets ende, og samlingen kan derfor ad-

skilles og samles så tit, man lyster, uden at dens effektivitet påvirkes deraf. Desuden virker ringen som en fjederskive, så samlingen er tryktæt selv efter lange rystelser.



Ved „Vikaren“s søsætning. Øverst gudmoderen, mrs. Harman, flankeret af direktør K. E. Jacobson og skibsreder Per Carlsson.

## Søsætning fra Götaverken

Den 12. august søsattes ved Götaverken et liniemotorskib på 7.000 tons dw, som er bestilt af Rederiaktiebolaget Transatlantic, Göteborg. Mrs. E. S. Harman gav nybygningen navnet „Vikaren“.

Det nye skib er bestemt til rederiets fart på Afrika og bygges til højeste klasse i Lloyd's Register med følgende hoveddimensioner:

Længde overalt .....	129,8 m
Største bredde på spant .....	17,5 m
Sidehøjde til hoveddæk .....	7,6 m
Sidehøjde til shelterdæk .....	10,7 m
Middeldybgang på sommerfribord ca.	7,0 m

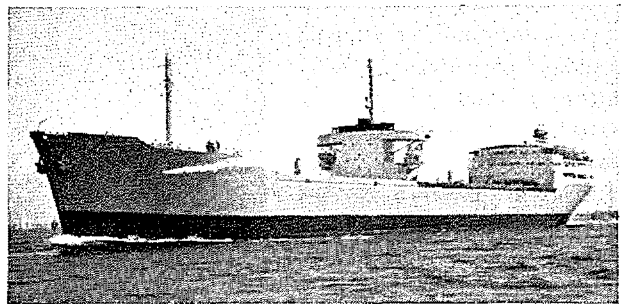
Der findes fem lastluger og lastrumskubikken  $12.035 \text{ m}^3$  grain og  $10.760 \text{ m}^3$  bales. Lasterne skal forsynes med mekanisk ventilation, som giver en luftfornyelse på 10 gange i timen. Skibet får desuden tanke til vegetabilsk olie. De kan rumme 400 tons.

„Vikaren“ skal kunne medtage 12 rejsende, som får

en meget udsøgt beboelse, bl. a. med baderum til hvert kammer. Besætningen får rummelige og smukt udstyrede kamre. Alle kamre, saloner og messer skal have luftkonditionering, så man i tropiske farvande kan afkøle luften.

Skibet skal have en syvcylindret, svejst, totakts, enkeltvirkende Götaverken-motor, som indrettes til drift med kedelolie. Cylinderdiametere er 630 mm og slaglængden 1300 mm. Ved 120 omdrejninger pr. minut udvikler den 4800 ihk.

Den kontraherede fart er 14,5 knob på fuld last.



„Soya Atlantic“ på prøveturen.

## T/S Soya Atlantic

T/S „Soya Atlantic“, som blev sat i vandet fra Kockums værft i Malmø den 9. marts i år, er den 29. juli afleveret til Rederi AB Walltank (O. Wellenius) i Stockholm. Denne aflevering er bemærkelsesværdig, da det er det første større turbinedrevne skib, som er bygget af et svensk værft til den svenske handelsflåde. Den nye udvikling, som kendetegnes af store, turbinedrevne lastskibe, er derved også indledet i den svenske handelsflåde. Da skibet således i flere henseender bringer noget nyt for svensk søfart, har det været underkastet meget grundige og omfattende prøver. Medens motorskibene sædvanligvis klarer sig med en prøvetur på nogle få timer, har „Soya Atlantic“s prøvetur omfattet et par dage i søen. Da de var afsluttet med tilfredsstillende resultat, overtog rederiet skibet ved en enkel ceremoni.

„Soya Atlantic“ er et kombineret malm- og tankskib, bygget til højeste klasse i Lloyd's Register med isforstærkning. Lastolietankene rummer  $21.850 \text{ m}^2$  og malmrummene  $11.000 \text{ m}^2$ .

Princippet ved bygningen af denne slags skibe har gentagne gange været omtalt og en nærmere beskrivelse findes i Vikingen nr. 4 i år.





## 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.

★

15 moderne skibe — 105.000 ts. d. w.

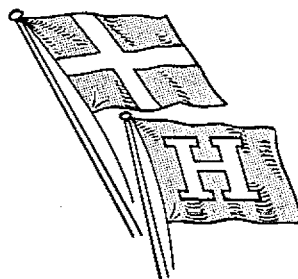
★

Korresponderende reder for:

**DANNEBROG**

AMALIEGADE 35 · KØBENHAVN K

Telefon: Central 72 (18 linier) · Rigs 13 (2 linier)  
Telegramadr.: „HANSEN“ · Telex: Nr. 2501 & 2502



MARTIN CARL  
AKTIESELSKABET  
DAMPSKIBSSELSKABET „HEIMDAL“

Telegr.: MARTINO  
KØBENHAVN Ø. DANMARK



DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

## “MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
Telegram-Adresse: “Holmsild”  
Amaliegade 36



### A/s Em. Z. Svitzers Bjergnings Entreprise

Grundlagt 1833  
KØBENHAVN

## C. CLAUSEN



DAMPKIBSREDERI A/s  
HAMMERENSGADE 4 - KØBENHAVN

## Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København

★

Telegr.-Adr. „Mariuson“ Telefon Central 12057



KGL. HOFMØBELFABRIKANT  
**C. B. HANSENS ETABL.**

BREDGADE 32

København K.

Central 386 — 11,386 — 11,585

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB





# VIKINGEN

1,50  
oktober

Damper i ballast  
Maleri af V. Qvistoff

1954 - nr. 10  
31. årgang



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

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

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

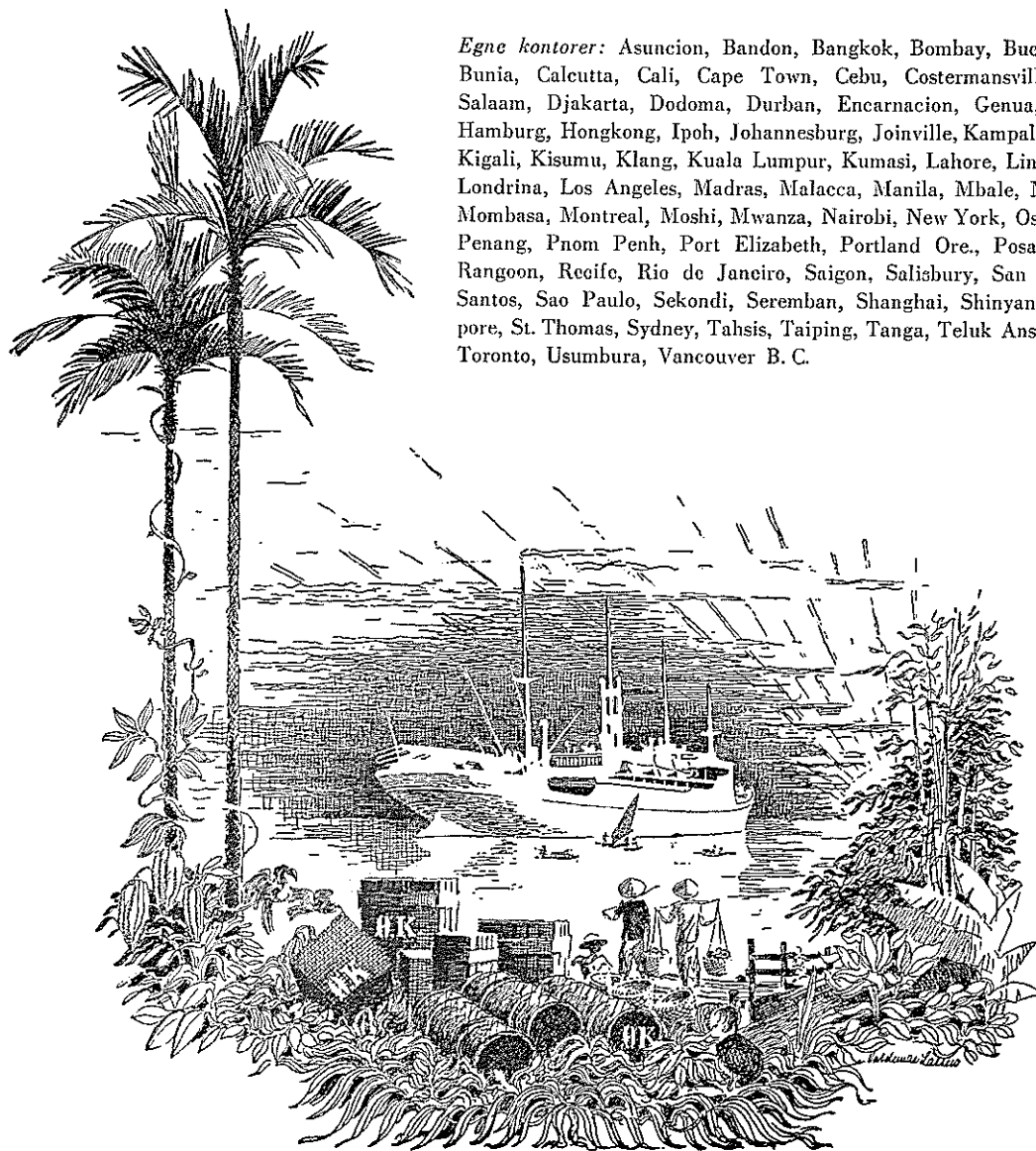
# AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI KØBENHAVN

IMPORT til Europa af oversøiske produkter.

EXPORT oversøisk af europæiske varer.

Plantage-, savmølle- og skovdrift i Østen, Afrika, Symamerika & 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

# VIKINGEN

HAVETS \* HAVNENS \* HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

## „Der er plads nok til os alle“,

**siger skibsreder Schjønnemann**

Den 19. september fyldte skibsreder G. Schjønnemann 70 år. Skibsrederen, der er kommitteret i Dansk Sejlskibsrederiforening og i bestyrelsen for en mængde nævn og råd, har som ingen anden hånden på dansk småskibsfarts puls. „Vikingen“ har i anledning af fødselsdagen benyttet lejligheden til at få en samtale med den kendte shippingmand, der aldrig er bange for at tage bladet fra munden.

„Deres far var jo møllejejer,“ siger vi. „Hvordan fandt De så på at blive skibsfartsmand?“

„Mens jeg var dreng, var det mit største ønske at blive organist, men min mor sagde, at hun meget nødig ville se mig omkomme af sult, og da organister den gang var meget slet lønnede, fik jeg altså ikke det ønske opfyldt, men er dog stadig en ivrig amatør-organist. Tilbage var der så kun eet brændende ønske, og det var skibsfarten. Jeg havde tidligt en meget nær tilknytning til Samsø, og derovre kom jeg i kontakt med skibene, som jeg kom til at holde af.“

Den 6. juni 1902 begyndte jeg min shipping-uddannelse i firmaet Johnsen & Jespersen. I 1910 kom jeg så til det kendte firma Knöhr & Burchardt i Hamborg, hvor jeg var i to år. Det var et meget kosmopolitisk foretagende. I firmaet var ansat både danskere, nordmænd, svenskere, hollændere og flere andre, ja, der var sågar også en tyrker. Vi havde en arbejdstid fra kl. 8 til kl. 19, og derudover havde vi et ikke ringe overarbejde. Lønnen var 125 mark om måneden, så der skulle passes nøje på pengene, og der var absolut ikke noget at lægge op af. Der var nok at rive i, og man lærte en masse.

For øjeblikket er der blandt de unge shipping-folk en endnu større trang end tidligere til at komme ud og lære noget mere, men det er næsten umuligt at komme af sted, fordi det er meget svært at få arbejdstilladelse dér, hvor der virkelig sker noget. Enhver ung shipping-

mand burde efter min mening have lejlighed til at komme ud. Det er godt på den måde at få fjernet skyklapperne!

Nå, men efter de to års forløb vendte jeg hjem og fik gennem A. P. Møller, der dengang var prokurist hos C. K. Hansen, ansættelse i dette firma, og her var jeg fra 1910 til 1932. Dog var min ansættelse i firmaet afbrudt fra 1919 til 1921, hvor jeg sad som direktør for det første fragtnævn. I 1921 blev jeg disponert hos C. K. Hansen. Men på grund af krisen i 1932 måtte jeg dette år trække mig tilbage i god forståelse med dette mit gamle firma, og i august 1932 stiftede jeg Dampskibsselskabet Samsø A/S. Vi købte damperen „Nordby“ (2100 tons dødvægt), men solgte den igen i 1940.

Så gik jeg over i småskibsfarten med fire skibe i størrelsen fra 125 til 240 tons dødvægt. Men desværre mistede vi i 1943 og 1944 alle disse skibe ved minesprængninger.“

„Og nu —?“

„For tiden overvejes det evt. at anskaffe en nybygning, en såkaldt „Caroline“, ved hjælp af statslånsmidler (tidligere Marshall-lån). Forholdene inden for småskibsfarten maner imidlertid for øjeblikket til den største forsigtighed på grund af de stedse forøgede vanskeligheder. Fragtraterne har jo afgjort ikke kunnet følge trop med de enorme omkostninger, der er forbundet med driften af små skibe, ligesom det er en kendsgerning, at der år for år — både af statsbaner og lastbiler — overtages mere og mere af det gods, som har dannet basis for småskibenes eksistens. Et land som Danmark, det udprægede ørige, kan imidlertid ikke undvære en effektiv småskibsflåde, hverken i fredstid eller — i særdeleshed — under krigsforhold. Bl. a. under den sidste verdenskrig så vi jo, at mens alle andre indenrigs transportmidler mange gange måtte give helt op, fortsatte småskibene deres farefulde er-



Skibsreder Schjønnemann.

# **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

## Sparekassen for Kjøbenhavn og Omegn

### Forvaltningsafdelingen

Administration af båndlagte kapitaler,

legatmidler, pensionsfonds o. l.

Opbevaring af værdipapirer i åbent depot.

**Hovedkontoret, Niels Hemmingsensgade 24**  
Telefon Central 1542

hver, selv om dette også kostede tab af mange af vore dygtigste søfolk og et stort antal småskibe.

Skal det derfor være muligt at fortsætte ind i fremtiden, må der tages skelligt hensyn fra myndighedernes side, så at der ikke sættes større krav med deraf følgende øgede økonomiske forpligtelser, end hvad der er tilfældet for tyske og hollandske småskibe, som er vore værste konkurrenter. Disse fremmede skibe har det på mange områder lettere end vore. Med hensyn til fartsområder og bemandingsregler har de langt større bevægelsesfrihed med samme eksamen som vore skippere, ligesom de kan sejle med en væsentlig billigere besætning end de danske skibe. For det andet er det en bydende nødvendighed, at der indføres ordnede tilstande med hensyn til den pågående konkurrence fra både statsbaner og lastbiler. De sidstnævnte kan tit overtage transporterne til en meningsløs lav pris, fordi man ganske ugenert tillader sig at køre med overlæs op til både 50 og 60 procent! Hvis et af de danske småskibe blot er een tomme overlastet, medfører det meget store ubehageligheder for reder og skipper samt store bøder. At statsbanerne derefter nedsætter deres fragter, det må ses som en direkte konsekvens heraf, men derfor bliver forholdene jo yderligere vanskeliggjort for småskibsfarten. Vi er hensat til at klare os selv og ønsker at gøre dette, hvorimod statsbanernes store underskud er et slående vidnesbyrd om.

Som jeg tidligere har anført, ser det meget alvorligt ud for småskibene. Det er dog mit — og alle småskippers — håb, at det må lykkes (dels gennem den nu siddende søfartskommission og iøvrigt ved forhandlinger med de pågældende ministerier) at få gennemført

# A/S MONTANA

Telefon 9246

**Kul, Koks, Cinders**

en fornuftig ordning med rimelig fordeling af transportmulighederne mellem banerne, lastbilerne og småskibene, således at den nu rådende, ødelæggende indbyrdes konkurrence kan bringes til ophør.


Der er plads nok til os alle!“ slutter skibsreder Schiønnemann. *Otto Ludwig.*

## „Caroliner“ nummer syv afleveret

I slutningen af august afleveredes m/s „Dora“ fra A/S H. C. Christensens skibsværft i Marstal. Skibet, der er værftets nybygning nummer 58, er den syvende i rækken af de kendte „Carolinere“, der som bekendt er konstruerede af Martin A. Nielsen. „Dora“ var bestilt af kaptajn Albert Petersen, der iøvrigt var den første, der fik bevilget Marshall-lån til bygning af et sådant skib, nemlig „Caroline“, som afleveredes i 1951. Albert Petersen har været meget tilfreds med „Caroline“ i de tre år, der er gået, og derfor havde han ikke betænkeligheder ved at bestille et nyt skib af samme type.

„Dora“ har samme dimensioner som de øvrige skibe af typen og er udstyret med en firecylindret, totakts B & W Alpha-diesel, som ved 375 o/m yder 240 hk. Farten på prøveturen var 9,9 knob.

M/s „Dora“ er smukt udstyret og apteret, og skibsværftet i Marstal kan være stolt af det nye skib.



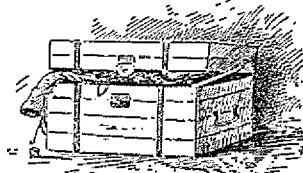
skibsventilation

**NORDISK VENTILATOR CO**  
AKTIESELSKAB NESTVED DANMARK

Næstved: Telefon 3000  
København: Telefon Minerva 3003  
Århus: Telefon 22933

# ... fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



## Verdens første

Verdens første damp-bugserbåd hed „Charlotte Dundas“. Den var konstrueret i 1802 af englænderen Symington og blev sat i fart på Forth and Clyde-kanalen. Navnet „Dundas“ fik den, fordi omkostningerne ved dens bygning betales af en Lord Dundas. Man var imidlertid bange for, at kanalens sider ved bøvandet fra den vældige fart, fartøjet skød (6 knob!), skulle adelægges, og derfor blev hjulbåden hurtigt sat ud af fart.

## Tempo

Ved forsøg er det blevet fastslået, at en blåhval på ca. 120 tons i ti minutter er i stand til at holde en fart af 20 knob. Hurtigst svømmer hvalen, når den er neddykket. Så langt er teknikken endnu ikke nået, når det gælder konstruktion af u-både.

## The seven seas

Det er ofte blevet diskuteret, hvilke have der menes med „the seven seas“, og her i „slopkasten“ har vi tidligere berørt spørgsmålet. Nu påstår videnskaben imidlertid, at begrebet er imaginært. Man kan læse om det i de gamle romeres, hinduerne, kinesernes og persernes litteratur, som stammer fra en tid længe før, at oceanerne fik deres nuværende navne. Med „de syv have“ mente disse gamle kulturfolk samtlige verdens have.

## Det karibiske hav

Mens vi er ved havenes navne, kan jeg fortælle, at Det karibiske hav blev opkaldt efter carib-indianerne, som Columbus fandt på de små Antiller i Vestindien.

## 16 glas

De ved sikkert, at det i sejlskibstiden var skik at slå 16 glas kl. 24 nytårsaften. De første otte glas gjaldt det gamle år og de næste otte det nye år. Jobbet med at slå de 16 glas blev altid betroet den ældste mand blandt besætningen.

## Verdens ældste

Den ældst kendt lovsamling i verden blev fundet i det gamle Persepolis i 1901. Lovene, der indeholder 282 paragrafer, er af kong Hammurabi selv indridset på en stensøjle ca. 2100 år f. Kr. Lovsamlingen indeholder også en del sølove, blandt hvilke findes flere ejendommelige bestemmelser. F. eks. fastsloges det, at en mand, der stjal et skib, skulle betale tredobbelt erstatning. Kunne tyven ikke betale, skulle han bøde med livet! Af lovene fremgår det endvidere, at mange skippere på den tid, ligesom den menige besætning, var slaver.

## Olie-påfyldning i søen

Nu om dage er det ret almindeligt, at de store flåders enheder tanker i rum sø. En sådan olie-påfyldning fandt første gang sted i 1913, nemlig fra USS „Arctusa“ til USS „Warrington“.

## Det store kup

Hvert år stjæles der en mængde varer i New Yorks havn til en samlet værdi af ca. 15 millioner dollars.

## Stakkels Cato

Romerne kaldte, ligesom senere Mussolino, Middelhavet for „Mare nostrum“ (vort hav), men ikke desto mindre var den ellers så modige herre ondeangst for samme hav. I land led han af kronisk forstoppelse, men hver gang, han var på søen, døjede han til stadighed af en uhyggelig diarrhé!

## The Royal Observatory

Observatoriet i Greenwich blev bygget i 1675 af Sir Christopher Wren, den samme mand som byggede St. Paul's Cathedral. Observatoriets første leder var den berømte astronom John Flamsteed, der fik £ 100 om året i gage.

## Da japanerne kom til Amerika

De første japanere kom til USA så sent som i 1854. Det gik til på den måde, at et japansk fartøj drev til havs og først standsede farten på Amerikas kyst. Skønt alle fremmede fartøjer blev beskyttet ved anløb af japanske havne, behandlede amerikanerne de ufrivillige gæster pænt. De turde ikke sende dem direkte til Japan med et amerikansk skib, men bragte dem til Macao i Kina, hvorfra en tysk missionær lovede at føre dem videre. Næppe var japanerne ankommet til deres fædreland, før kanonerne begyndte at tordne mod missionærens ubevæbnede skib, så det måtte flygte hurtigst muligt. Først for hundrede år siden, den 3. marts 1854, åbnedes de første japanske havne for amerikanske skibe. Havnene var Hakodate og Shimoda. Den shogun (seltherre), der havde givet tilladelsen, hed Iyeyoshi, og oppositionen stillede bagefter krav om, at han skulle ladet livet for sin imødekommenhed mod udlændingene!

## „Nortraship“

Et af de største rederier i søfartens historie var „Nortraship“. Det bestod som bekendt af alle de norske skibe, som under den sidste krig befandt sig uden for den tyske spærring, og det dannedes den 25. april 1940. Organisationen rådede over omtrent 3 millioner tons skibe og beskæftigede næsten 20.000 søfolk. „Nortraship“'s korrespondance udgjorde hvert år under krigen ca. 600.000 breve!

## Blot til lyst

De gamle grækere havde mange mærkelige måder at møre sig på. Nu og da fyldte de deres vældige arenaer med vand og satte mindre krigsskibe med sejl og årer ud på det. Dødsdømte forbrydere udgjorde skibenes besætninger og fik udleveret våben, hvorefter en blodig kamp begyndte mellem skibene. Striden standsedes ikke, før en af besætningerne var fuldstændigt udryddet, og de få, der overlevede, blev frigivet. „Søslagene“ overværedes altid af tusinder af forlystelsessyge tilskuere.

## Marinen som fåreavler

Ved Hastings i Nebraska har den amerikanske marine nogle meget store ammunitionsdepoter. På arealerne mellem bygningerne holder marinen ca. 34.000 flittigt ædende får, som ved at holde græsset i en passende højde begrænser brand- og dermed eksplosionsfaren.

## Hvorfor?

Den engelske flåde har et kælenavn. Personellet kalder den ofte i daglig tale for „Andrew Miller“. Kan De fortælle mig, hvordan marinen har fået dette mærkelige navn?

## Fremtids-musik

Der er planer fremme om at skabe en sejlbar forbindelse mellem Donau og Bodensøen, idet man vil uddybe den øvre Rhin fra Basel og grave en kanal fra Ulm til den nævnte sø. Den nye vandvej vil kunne befares af skibe på indtil 1500 tons.



# Det store forlis

Ostindiefareren „Cronborg“s gådefulde stranding ved Gilleleje i 1797

## En grund og dens navn

Af NIELS FRIIS

„Den sjællandske val“ er et vidt berømt og dejligt sommerland, og havet, der slår mod dets strande, har jo ikke mindst været med til at skabe nordsjællandskystens ry for skønhed. Men det kan også vise tænder, dette hav, selv på en høj sommerdag, og bølgerne ruller næsten så langt øjet rækker fra land hen over et lunefuldt farvand. Det gælder naturligvis ganske særlig kystens nordligste punkt, ved Nakkehoved og Gilleleje.

Havet er her ganske usædvanlig rigt på grunde. Havbunden består af sten, og flere steder hæver den sig til større og mindre puller, der når tæt op til havoverfladen, og på hvilke i tidens løb manganen stolt sejler har mødt sin skæbne. Den mest berømte af disse grunde er uden tvivl Otindiefarergrunden et par sømil stik nord for Gilleleje havn; dens navn er kendt af hver mand på lejet, ligesom mange af de traditioner, der knytter sig til dens historie.

Det er ganske underholdende at sammenfatte de interessanteste af disse traditioner, således som vi kender dem fra gamle dokumenter i vore arkiver så danne støvede papirer er ikke nær så kedelige som de fleste tror! Først er der selve navnet, Ostindiefarergrunden. En ostindiefarer var for halvandet hundrede år siden et fartøj, om hvilket der stod både respekt og eventyrglans; herved forstod man de ikke helt få stolte skibe i den danske handelsflåde, som på ofte årelange togter hjemsejlede store værdier til rigets hovedstad, København, fra vore fjerne kolonier i Ostindien, først og fremmest Trankebar i Forindien og Frederiksnagor i Bengalen, lidt nord for Calcutta.

En sådan ostindiefarer, skibet „Cronborg“, tilhørende handelshuset Duntzfelt & Co., kastede en dag midt i juni 1797 anker i farvandet nordvest for Kullen efter en rejse, der havde været nøjagtig et halvt år regnet fra afsejlingen fra Frederiksnagor. Alt var gået godt på rejsen, trods stormagtskrig og blokade, og skibets chef, den engelske kaptajn James Tennent, ventede nu blot på lods for at kunne føre sit skib og sin kostbare ladning frelst i havn. Han kom ikke til at vente længe; den 15. juni klokken 4 om eftermiddagen dukkede en lods op i sin lille båd. Han blev taget om bord i ostindiefareren og førtes til kaptajn Tennents kahyt. Her navngav han sig som lods Svend Hansen fra Gilleleje, og efter nogen tids parlamenteren sluttede man kontrakt med ham om at lodse skibe til Helsingør, hvor lodserne fra denne by skulle overtage det.

Klokken 9 om aftenen gik „Cronborg“ efter lodsens anordning under sejl og stak syd på. Der styredes til stadighed efter lodsens ordre, men efter nogle timers

forløb begyndte førstestyrmand Schiwe at få betænkeligheder. Han advarede to gange Gilleleje-lodsen om, at der blev styret for meget vestlig, og at kursen næppe var den rigtige, men Svend Hansen tog ikke denne advarsel til efterretning. Han ville heller ikke bruge loddet; han sagde, at han var meget nøje kendt med grundene på stedet og holdt, trods stadige forestillinger, sin egen kurs. Resultatet blev, som man kunne vente det; omtrent kl. 2½ om morgenen den 16. juni stødte skibet på grund på den sjællandske kyst og stod fast.

Vejret var stille med omløbende vande og diset, men dog ikke stærkere end at det inde fra Gilleleje blev opdaget, hvad der var sket, skønt det var midt på natten. Snart var hele lejet på benene, og ved 4½ tiden om morgenen nåede de første Gilleleje-folk ud til den strandede ostindiefarer for at tilbyde deres assistance ved bjergningsarbejdet. Det er et smukt træk og et godt bevis på sammenhold, at da de fik at vide, at det var deres bysbarn Svend Hansen, der som lods havde forårsaget strandingen, tilbød de straks at tage skibet af grunden uden betaling. Tilbudet om assistance blev modtaget af kaptajnen, og bjergningsarbejdet begyndte. En meget anselig skare Gilleleje-folk deltog i det, og da det var i fuld gang, var der samlet omtrent 60 både på stedet.

Fremgangsmåden ved strandingen var den, at man ved at stuve lasten om prøvede at lette forskibet, der først havde taget grunden, for derefter med en ældgammel og prøvet manøvre at vinde det flot. Efter 24 timers hårdt arbejde var der endnu ikke mindste resultat af de mange anstrengelser, og kaptajnen tog da ad landevejen til Helsingør for i denne store søfartsby at tilkalde sagkyndig assistance. Da den nåede frem, kronedes bestræbelserne ret hurtigt med held.

Der skulle fem timers forceret arbejde til. Da skibet ved nye omstuvninger var lettet yderligere, førte hele Gilleleje-mandskabet tillige med skibets eget mandskab to ankre agterud med skibets både, og ved hjælp af spillene lykkedes det derefter ved 6 tiden om aftenen at „vinde“ skibet af grunden; dets tæthedstilstand havde hele tiden været kontrolleret ved hjælp af pumpestokken, og da skibet kom flot, viste det sig da også at være aldeles ubeskadiget.

Nu ville alt have været godt, hvis det ikke i mellemtiden var begyndt at blæse op med ret hård kuling fra nordvest. Skibet var vundet et stykke agterud og lå for de to varpankre med den tiltagende sø og vind agterind, og da situationen forekom kaptajnen uholdbar, besluttede han at kappe ankrene. Det manglede ikke på

advarsler fra Gilleleje-folkene, men alligevel blev sejlene sat til og alt gjort klar til afsejling. Om hvad der videre skete, har en af de sagkyndige, der kom ud fra Helsingør, givet en skriftlig beretning, hvis hovedindhold er dette:

Den tilkaldte særlige søfarts- og bjergningssagkyndige fra Helsingør, et medlem af det berømte færgelav, ville ikke påtage sig kommandoen over skibet, før dette var helt klar af grunden. Kaptajnen lod derfor Gilleleje-folkene beskikke en af deres egne til at lodse skibet. De svarede enstemmigt — og dette fortæller jo adskilligt om Svend Hansen og den stilling, han indtog blandt sine hysbørn — at den mand, der havde sat skibet på grund, var den dueligste lods iblandt dem, og de bad om, at der måtte blive givet ham lejlighed til at gøre sin forseelse god igen ved at bringe skibet ind til Helsingør god behold. Da dette var sanktioneret, overtog kaptajnen selv kommandoen og kommanderede derefter gennem råberen, med lodsens ved siden af sig, at der skulle styres således som denne befalede.

Gilleleje-folkene havde rådet til at sejle enten indenom eller udenom grunden, især det første: at styre lidt nærmere ind efter landet og derefter holde af, så ville skibe undgå at støde. Dette råd synes ikke at være blevet fulgt. Kursen blev lagt langs med landet, og efter blot nogle minutters forløb stødte skibet på grund igen efter at have gennemsejlet en strækning på mindre end en kabellængde.

Naturligvis opstod en frygtelig forvirring. Kaptajnen, der var en hård hund og åbenbart også en hidsig rad, prøvede at klare situationen ved at forcere med sejlene for at komme tværs over grunden, men fik naturligvis ikke andet ud deraf, end at skibet gik stadig fastere på denne. Han gav derefter ordre til at kaste over bord af den kostbare last, og da heller ikke dette hjalp til at lette skibet, lod han masterne kappe.

Men alt var forgæves; der var intet at gøre, og til sidst måtte besætningen forlade skibet. Stormen fra nordvest tog til, søen rejste sig mere og mere og anrettede den ene ødelæggelse efter den anden, og endnu inden aften var den stolte ostindiefarer „Cronborg“ slået fuldstændigt til vrage. Da stormen atter havde lagt sig, var der ikke andet for at gøre end at organisere bjergarbejdet og at få så meget som muligt af lasten ind på land. Det var kostbare ting, der her var gået til grunde eller delvis ødelagt — ting, som også i vore dage er i høj kurs: ibenholt, spanskrør, kobber, tovværk, shawler, krydderier o. s. v.

Strandingen fik et længere efterspil — det kunne ikke være anderledes. Ganske naturligt vendte vreden over det passerede sig mod lodsens, som, skønt stedkendt, og trods tåleligt vejr i affærens første faser, havde afstedkommet denne ulykke. Skibets ejere krævede ham til regnskab, idet de lagde det fulde ansvar på ham, men han var som sunket i jorden. Da forvirringen ved den sidste grundstødning opkom, forsvandt han sporløst, og ingen havde set det mindste til ham siden.

Gennem Danske Kancelli efterlystes han over hele

landet, ja endogså i Skåne, hvortil man mente, han var flygtet. Om den tradition er rigtig, der siger, at Svend Hansen skjulte sig på et loft i Gilleleje eller nærmeste omegn, er ikke godt at vide; nok er det, at han blev pågrebet efter et par måneders forløb, og først så kunne sagen mod ham gå sin rette gang. Sørrettens afgørelse i den blev — det kunne jo næppe heller være anderledes — en knusende dom over Svend Hansens sømandsskab og hans handlemåde i det hele taget.

Det blev pålagt ham at betale hele den anrettede skade, der blev opgjort til det vældige beløb af ialt 341.000 rigsdaler, og som straf for sin forseelse skulle han arbejde i jern — d. v. s. lænket — i Københavns fæstning i 6 måneder. Derimod lod det sig ikke gøre at opretholde den meget alvorlige sigtelse, der også havde været rejst mod ham: at han med vilje havde forvoldt strandingen for at skaffe sig selv, sin familie og venner en ekstra fortjeneste gennem andel i bjergelønnen.

Der er jo aldrig noget, der er så galt, at det ikke er godt for noget, og således var det også i dette tilfælde. Ostindiefarer-katastrofen bevirkede for det første, at lodseriet ved Gilleleje kom ind under fastere former og fik dermed også den følge, at der skete en nøjere forskning af grunden i det lunefulde farvand. Dernæst kan man sikkert gå ud fra, at katastrofen har vejet tungt i vægtskålen, da man traf beslutning om paany at tænde fyrene på Nakkehoved — der var to dengang. Det skete tre år senere, i 1800; havde de brændt hin skæbnesvangre nat, var ulykken næppe sket — men det gjorde altså ikke. De blev bygget og tændt i 1772, men slukkedes efter kun et halvt års forløb, fordi nogle af de store søfarende nationer ikke ville yde bidrag til driften af dem, og først efter at have stået slukkede i hele 28 år, kom de i brug igen.

Hvorledes kunne nu en så vældig og så dramatisk søulykke indtræffe under sådanne omstændigheder, og hvad var den inderste grund til den, når det nu var fastslået, at den ikke var forårsaget med forsæt? Naturligvis ukendskab med farvandene, selv hos folk, der som Svend Hansen måtte kende det bedst, trods primitiv navigationsmæssig uddannelse. Alle forsigtighedsforanstaltninger var i datidens øjne truffet. Kaptajn Tennent havde admiral Lous søkort i sin kahyt, Svend Hansen og de øvrige Gilleleje-folk vidste nøje, hvad de sagde om deres hjemlige farvand — og lidt til. Man anede simpelt hen ikke noget om den grund, der blev den stolte ostindiefarers skæbne — og det var Svend Hansens utvivlsomme brøde, at han, idet han stolede for meget på de gamles og sine egne erfaringer, var gået alt for uforsigtigt frem under lodsningen.

Der kan næppe herske megen tvivl om, at Ostindiefarergrunden blev opdaget ved og fik sit navn gennem den begivenhed, hvorom der her er berettet. Det fremgår tydeligt af forhørene og retsforhandlingerne, at man forud for det tidspunkt, da katastrofen indtraf, ikke anede noget om dens tilstedeværelse. Overalt regnede man dengang med, at Bavneshøj-grunden var, som

det hed, „den yderste grund“, og dette fremgår også af admiral Lous søkort, det kaptajnen havde, og lodsens brugte. Det er utænkeligt, at denne omhyggelige kartograf ikke skulle have markeret en så farlig grund som Ostindiefarergrunden, hvis den havde været kendt, da kortet blev til i 1770'erne.

Katastrofen krævede jo heldigvis ingen menneskeliv, skønt den var af anseeligt omfang; det blev ved de meget store økonomiske tab. Og dog var der et menneskeligt moment i den: det er klart, at den må have ramt den uheldige Gilleleje-lods Svend Hansen meget hårdt. Så vidt det kan ses, beskæftigede han sig ikke med lodsening mere — han nævnes ikke mellem de 21 Gilleleje-lodser i 1801 — men begivenheden var naturligvis for stedse knyttet til hans navn, bl. a. fordi hornbækkerne i lange tider efter strandingen kaldte Ostindiefarergrunden for Svend Hansens grund. Nogen plet på hans borgerlige ære har ostindiefarer-affæren dog næppe sat, og han var sikkert en almindelig agtet mand, da han i oktober 1823 omkom ved en søulykke udfør Gilleleje.

Havets ofte lunefulde grænser til landjorden har i tidens løb været skueplads for mange dramatiske begivenheder. Den stolte handelsfregat „Cronborg“'s forlis på Nordsjællands-valen hin sommernat i 1797, hvorom her er berettet, er en af de mærkeligste og mest farverige strandingsbegivenheder, dansk søfarts historie overhovedet kender.

## Fra søretten

### *Kollisioner i tåge.*

Ved anklageskrift af 10. september 1953 blev kaptajn Mathis Andersen sat under tiltale for overtrædelse af loven om skibsfartens betryggelse og af søvejsreglerne i anledning af, at han som fører af s/s „Saga“ under en rejse fra Brunsbüttel på Elben den 8. marts 1953 havde undladt at standse maskinen, da han hørte tågesignaler foran for tværs fra et skib, hvis plads han ikke med sikkerhed kunne bestemme.

Af rapporten fremgik, at skibet afsejlede kl. 4.20 med lods om bord og at det kl. ca. 7 blev diset med tågebunker, og at der kl. 8 hørtes tågesignaler fra et skib tilsyneladende forude om styrbord. Der blev slået „stop“ og afgivet tågesignal, 1 lang tone, så længe „Saga“ havde fremdrift, og derefter, da skibet lå stille, 2 lange toner. Efter at der var afgivet signaler fra det andet skib, kom dette i sigte om styrbord i en afstand af ca. 200 meter fra „Saga“, hvorfor der på „Saga“ blev givet ordren „fuld kraft frem“ og bagbords rør og derefter hårdt styrbords rør for at man kunne dreje klar af det andet skibs stævn, men straks efter tørnede dets stævn mod „Saga“'s styrbords side.

Sø- og handelsretten lagde ved sagens afgørelse vægt på, at tiltalte sejlede i stærkt befærdet strømfarvand og at det gjaldt om at bevare skibets styreevne mest muligt. Da „Saga“ tilmed havde sejlet med meget langsom fart og straks derefter havde stoppet, fandtes

kaptajnen ikke at have overtrådt lovens bestemmelser, hvorfor han blev frifundet.

— — —

Den 1. marts 1953 kolliderede m/s „Diana“, der førtes af skibsfører Willy Tramp med m/s „Hanseat“ af Hamburg, i Storebælt.

I den anledning rejstes der tiltale ved sø- og handelsretten mod føreren af „Diana“. I anklageskriftet blev det gjort gældende, at Tramp skulle have overtrådt søvejsreglerne ved at undlade at stoppe maskinen, da han hørte tågesignal foran for tværs.

I retsmødet forklarede tiltalte, at „Diana“ gik med langsom fart og at tågesignalerne, der hørtes forude om bagbord fra „Hanseat“ blev opfattet som signal fra en ankerligger. Når „Diana“ ikke straks blev stoppet, var det fordi føreren skønnede, at „Diana“ så ikke havde været i stand til at manøvrere.

Retten fulgte skibsføreren i denne betragtning og lagde vægt på, at han ved at høre klokkeringningen fra „Hanseat“ med føje måtte antage, at det drejede sig om en ankerligger, og at det derfor gjaldt om at bevare „Diana“'s manøvreedygtighed mest muligt. I betragtning af, at skibet gik med langsom fart, og at han straks, da ringningen var hørt, slog fuld kraft bak, havde tiltalte ikke overtrådt søvejsreglernes bestemmelse, og han blev følgelig frifundet.

### *Hvem skulle dække underskuddet?*

I januar 1953 foretog m/s „Hertha“ tilhørende fru Hertha Christensen en rejse fra Gøteborg til Cuxhaven med sild. Under skibets anløb af Gøteborg var AB Göteborg Skeppsmäklerikontor af et mæglerfirma i Lysekil, der havde ordnet rejsen, anmodet om at assistere. Herom fik Lysekilfirmaets herværende firma Bronee og Nielsen underretning, og da fragten på fisken skulle indkasseres i Gøteborg, fik Bronee og Nielsen Gøteborgselskabet til at udbetale sig a conto fragt 2.000 kr. men modtog omvendt fra Gøteborgselskabet opgørelse over de udlæg, man der havde afholdt. Bronee og Nielsen lod opgørelsen gå videre til rederen og meddelte samtidig det svenske mæglerfirma, at man allerede havde afregnet med rederen, idet man var gået ud fra, at udgifterne i Gøteborg var dækket.

Da udlægene svarende til 2275 da. kroner ikke blev betalt, anlagde AB Göteborg Skeppsmäklerikontor sag ved sø- og handelsretten mod såvel Bronee og Nielsen som rederen fru Christensen.

Under sagen anførte svenskerne, at de stolede på, at Bronee og Nielsen ville dække et eventuelt underskud, og at de ikke vidste, hvem der var reder, og at de mente, at de var undermæglere i forhold til Bronee og Nielsen, der ikke burde have afregnet før endelig opgørelse fremkom.

Bronee og Nielsen kunne ikke indse, at svenskerne havde optrådt som undermæglere og fastholdt iøvrigt, at de selv, som mæglere ikke havde noget ansvar for rederens gæld.

Denne betragtning fulgte retten og begrundede sin

frifindelse af Bronee og Nielsen med, at dette firma ikke ved at modtage a conto beløb på rederens vegne pådrog sig nogen personlig forpligtelse for regulering af rederens mellemværende med svenskerne.

Derimod blev fru Hertha Christensen, der ikke mødte under sagens behandling i retten, dømt som udeblevet.

## 100.000 bogudlån på danske skibe

Søfartens bibliotek har udsendt beretning for sin virksomhed i 1953-54, og som sædvanlig kan det møde op med nogle meget interessante statistikker. Der er ingen tvivl om, at læsning er den mest udbredte hobby om bord i danske skibe, og søfolkene står derfor i meget stor taknemlighedsgæld til biblioteket i Nyhavn.

I løbet af sidste regnskabsår udsendte Søfartens Bibliotek ca. 30.000 bøger, og hver af disse blev gennemsnitlig læst mere end tre gange hver, idet man havde et samlet udlån på nøjagtigt 93.795. Man kan sikkert regne med, at der nogle steder har fundet udlån sted, som ikke er blevet noteret, således at det samlede udlån når op over de 100.000.

Først og fremmest er bibliotekets service beregnet på besætningerne om bord i danske handelsskibe, men også til statens skibe samt til marinens enheder og forter har der fundet udlån sted. Ca. 6000 af de 30.000 bind udlåntes til søværnet.

Op hvad læser så søfolkene på frivagterne? — Ja, skønlitteraturen udgjorde ca. 80 procent af udlånene og den oplysende litteratur ca. 20 procent. Med andre ord er hver femte af de bøger, søfolkene læser, af oplysende art.

I årets løb indkøbtes der 2.615 nye bind, som kostede over 37.000 kr. eller ca. 4.500 kroner mere end bogopkøbet året forud. Men de udsendte bøger læses jo for en stor dels vedkommende meget flittigt og bliver bogstaveligt slidt op, således at der til stadighed må kasseres bøger til gengæld for dem, der indkøbes.

Et af Søfartens Biblioteks største bekymringer er at få bogsamlingerne om bord fornyet. Men søfolkene har selv fundet udvej herfor, idet skibene bytter bogkasser indbyrdes, når de anløber fjerne havne. Iøvrigt har

biblioteket også sendt forsyninger af bøger både til europæiske og oversøiske havne, og flere danske redere har her været biblioteket behjælpelige, idet de fragtfrit har transporteret bogkasserne til disse havne.

Som bekendt har Søfartens Bibliotek også en studiesamling, som bliver flittigt benyttet af „ship-lovers“, søhistorikere og andre. Foruden det daglige udlån har studiesamlingen et aftenudlån den anden onsdag i hver måned, ligesom det på begæring af biblioteker ude i landet ofte sender bøger hertil. Studiesamlingen består af ca. 7000 bind.

Biblioteket drives for penge, der indkommer ved bidrag fra redere, søfolks-organisationer og -foreninger, firmaer og private, kommuner, amter, Handelsflådens Velfærdsråd og Statens Bibliotekstilsyn. Sidste år indkom der på den måde 95.383 kroner, men udgifterne androg på samme tid 102.078 kroner, således at året slutter med et underskud på 6.695 kroner. —*wig.*

## Skoleskibet „Danmark“ vakte opsigt i London

Så foreligger beretningen for skoleskibet „Danmark“s virksomhed i finansåret 1953-54. Det fortælles heri, at skibet sidste år fik fornyet en del af den stående og løbende rigning, og hovedmotoren fik fornyet alle stempler med ringe samt cylinderforinger. De fire agterste redningsbåde blev udskiftet med nye og større fra Christiansminde Bådebyggeri. David-arrangementet blev samtidig ændret, hvorfor der måtte udføres visse ombygninger på broen foran bestikhuset. Også inden for det brandtekniske område blev der foretaget nyinstallationer. Skibet opfylder nu alle de nye krav i den internationale konvention for sikkerhed på søen.

På vintertogtet havde „Danmark“ 116 elever med, og i Svendborg blev man ved togtets start vidne til et meget smukt syn, idet skibet her mødtes med „Georg Stage“, „Lilla Dan“ og „Peder Most“. Efter afgang fra Danmark anløb man London — for første gang i skibets glørværdige historie. Besøget i London blev den helt store succes. Det store sejlskib vakte berettiget opsigt, og mange sagkyndige englændere beklagede, at deres land ikke krævede sejlskibs-uddannelse. Den danske ambassade i Englands hovedstad havde stillet et meget fint arrangement på benene for skibets besætning, der bl. a. besøgte Tower og Greenwich marinemuseum, ligesom man var om bord på lineskibet „Worcester“ og den berømte „Cutty Sark“.

Også under besøgene i mange andre havne mødtes skibet med hjertelighed og interesse, og alle steder gjorde danske ambassadører og konsulere et stort arbejde for „mændene“.

På sommertogtet udsejlede 545 sømil og på vintertogtet 19.662 sømil, og som sædvanlig havde eleverne et meget fint udbytte af togterne, hvorunder der blev arbejdet målbevidst.

Skoleskibet „Danmark“ er stadig en fin reklame for det land, hvis navn det bærer. O. L.



**CHR. ANDRESEN**

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Dania“

Amaliegade 33 - Telef. 11598 - 11568

# Sådan forgår al jordens herlighed!

*Vi bringer hermed det andet afsnit om amerikanske sejlskibs-skæbner. Serien fortsætter i kommende numre.*

Skibsbygger-firmaet Percy & Small var det trediestørste af sin art i Bathurst Main. Det beskæftigede ca. 200 mand, og fra 1894-1920 byggede det 44 skibe på tilsammen 81.689 netto tons, hvoraf alle — undtagen to — var skonnerter. Værftet havde specialiceret sig i store 5- og 6-mastede skonnerter. Af disse kan nævnes: „Eleanor A. Percy“, „Addie M. Lawrence“, „Ruth E. Merrill“, „Alice M. Lawrence“, „Edward J. Lawrence“, „Edward B. Winslow“ og „Wyoming“ — de sidste to til Winslow-flåden. Foruden skibsbygning beskæftigede firmaet sig også med rederi-drift, idet man sejlede med skibe, man selv havde bygget. Fra 1920 figurerer Percy & Small ingen steder mere, hverken som værft eller rederi.

Her er historien om nogle af de skibe, firmaet selv byggede og sejlede:

3-mastet skonnert „Mary E. Olys“, 224 brt, blev bygget 1891 og var sammen med en anden 3-master, „Charles E. Trickey“ ved at anduve Goat Island ved Cape Porpoise (Main) den 7. januar 1920. Det var hård kuling, og begge skibe kom på grund af det usigtbare vejr på den forkerte side af indsejlingen. „Olys“ ville passere „Trickey“ om styrbord. Begge skibe tørnede grunden, men „Olys“ kraftigere end „Trickey“. I løbet af fem minutter havde det førstnævnte skib fået brækket sin køl, og på mindre end en time var hele skibet slået til pindebrænde. „Trickey“ kom senere flot.

4-mastet skonnert „William H. Clifford“, bygget 1895 og på 1594 brt, blev den 8. september 1917 torpederet af en tysk u-båd på 48° 30' nordlig bredde og 12° 20' vestlig længde.

4-mastet skonnert „Carl F. Cressy“, bygget 1915 og på 898 brt, blev ligeledes torpederet. Det skete på en rejse fra La Palice i Frankrig til USA. Igen var det en tysk u-båd, der var på færde. Torpederingen fandt sted på 45° 52' nord og 11° 13' vest.

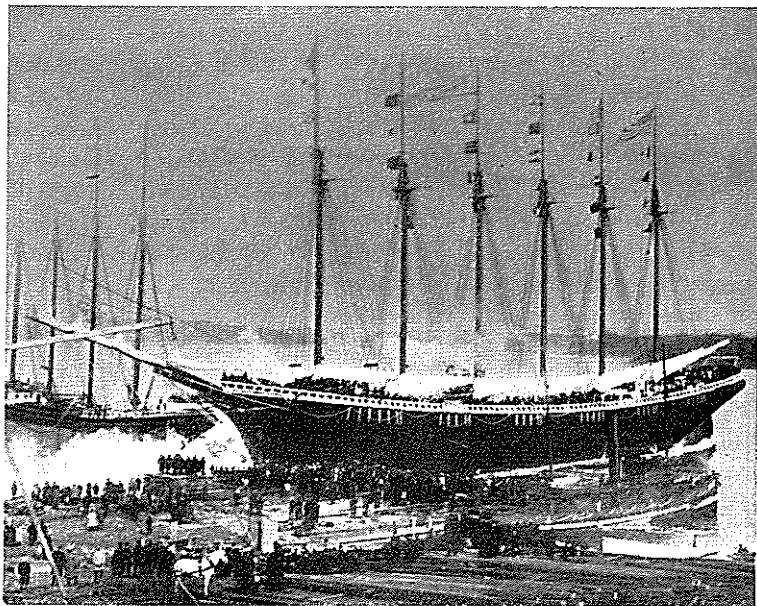
5-mastet skonnert „M. D. Cressy“ var bygget i 1899 og målte 2115 brt. På en rejse fra New York til Le Havre sank skibet den 9. maj 1917.

5-mastet skonnert „Governor Brooks“ var opkaldt efter guvernøren i staten Wyoming og søsattes i 1907. Gudmoder var guvernørens datter. Begivenheden blev overværet af en meget stor menneskemængde. Percy & Smalls 8 × 12 fod lange kontorflag vajede fra skibet, da det med fuld rejsning gled i vandet. Som en erindring forærede guvernøren kaptajn Samuel R. Percy en 10 gallons cowboy-hat, som

den gæve kaptajn tit bar, når han spadserede i byen sidenhen. Undermasterne var 115 fod lange. Dertil kom stængerne, der var 56 fod lange. Alle rum i skibet var forsynet med centralvarme-radiatorer. Kahyt og kamre var smukt udstyret med fugleøje-, eg- eller mahognytræ. Der var installeret arbejds-besparende apparater om bord, og der var dampspil til al hivning. Besætningen var kun på 11 mand, skønt skibet var på 2628 brt. Under den første verdenskrig blev skibet solgt fra rederiet, men beholdt stadig sit navn. Af særlige hændelser, som skibet kom ud for, kan nævnes, at det den 23. juli 1920 ankom til Rio de Janeiro meget læk på grund af de hårde storme. Roret var brækket samme måned. Mens skibet lå i havn den 29. blev det påsejlet af damperen „Parahybia“. „Brooks“ led betydelig skade. På rejse fra Norfolk til La Plata blev skibet igen meget læk og måtte landsættes ved Castillo, hvor det blev konkondemneret den 20. marts 1921.

4-mastet skonnert „Dustin F. Cressy“ blev bygget i 1912 og målte 862 brt. Dette skib kom ud for flere kollisioner. Efter en kollision den 19. februar 1917 kolliderede det påny med damperen „Valeria“ og sank, men blev senere hævet. Den 2. februar to år senere var det galt igen. Ud for Cape Charles løb dampskibet „Penobscot“ ind i det og beskadigede det. „Cressy“'s endelige skæbne kendes ikke.

4-mastet skonnert „C. E. Mengel“ byggede Percy & Small i 1916, ligeledes for egen regning og til eget brug. Skibet, der var på 844 tons, strandede den 30. september 1917 i Pensacolas havn.



*Fra en sosætning hos Percy & Small. Skibet er 6-mastet skonnert „Edward J. Lawrence“.*

5-mastet skonnert „Helen W. Martin“ blev bygget i 1900 og var på 2265 brt. Den solgtes i 1920 til Sverige og fik navnet „Fenix“ med hjemsted i Malmø. Den tilhørte nu de svenske kunstgødnings-fabrikker.

6-mastet skonnert „Eleanor A. Percy“ afleveredes i november 1900 og målte 3402 brt. Byggesummen var 140.000 dollars. Skibet havde kun 15 mands besætning og var kun 5 tons mindre end 4-mastet træ-bark „Shenandoah“ af Bathurst Main, som var bygget i 1890 af og for Arthur Sewall. „Shenandoah“ skulle have mindst 33 mands besætning for at sejle. Men „Eleanor A. Percy“ præsterede trods sin lille besætning at sejle fra Boston til Newport News og retur på 16 dage med 5000 tons kul den ene vej. Det var i december 1903. En sommeraften i 1901 kolliderede skibet med „George W. Wells“. Dette forlis vil blive beskrevet i en senere artikel om sidstnævnte skib.

„Eleanor A. Percy“ blev i 1919 solgt til Heistein i Christianssand i Norge og fik navnet „Dusle“. På rejse fra Rio de Janeiro til København sprang skibet læk på grund af dårligt vejr. Det var i december 1919. Dets vrøg ligger på bunden af Atlanten.

*Foto og oplysninger fra pens. statslods Gruelund.*

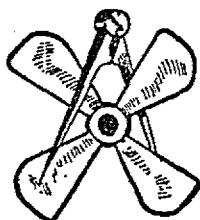
## Fiks personale-håndbog

Telefon Fabrik Automatic A/S er med på noderne. Fabrikken har fremstillet en nydelig og meget praktisk håndbog, som uddeles til samtlige ansatte. Bogen, der er morsomt illustreret og skrevet i et frisk og klart sprog, indeholder en mængde praktiske oplysninger for personalet.

Der er enkelte oplysninger, man bider særlig mærke i. F. eks. får man at vide, at funktionærer over 60 år, har en times mindre arbejdsdag end kollegerne, men til samme gage som ellers. Alle jubilarer får fra 6 til 12 dages ekstra ferie, og har man været ansat i firmaet i 10 år, får man overrakt et udbytte-andelsbevis, der svarer til en aktie på 200 kroner. Har man været 25 år eller længere i firmaet, giver beviserne ret til endnu større andel i udbyttet.

Praktisk er det, at al „huspost“ besørgeres i særlige transport-kuverter, til hvilke man bruger forkortelser. DK/BH betyder f. eks. „Driftskontoret, Bent Hansen“ og VRL/hj „Relæafdeling, Hanne Jensen“. Mænds navne skrives således med store bogstaver og kvinders med små. Måske burde det have været omvendt for ikke at smage lidt af den „lille anti-feminisme“, vi mandfolk ofte beskyldes for!

—wig.



## 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 Kl. 9-14), Telf. Ryvang 1863

## Moderne UNIFORMSHUER

*Guld- og Sølvgaloner  
Guld- og Sølvbroderede Kranser  
Emaillflag · Emaillemblemer  
Uniformsknapper*



*Danmarks ældste Guldtrækkeri*

## Det stormer fra nord

Det er egentlig forbavsende, så få romaner der findes om livet på Færøerne. Emnet er ellers interessant og tiltrækkende nok, men måske skal der en færing til at skrive sådanne bøger. Adrian Johansen, som bl. a. er kendt fra „Jul på Havet“, har selv faret til søs på havet omkring klippe-øerne og er født og opvokset deroppe. Sidste år udsendtes hans Færø-roman „Elven fosser“, og den blev pænt modtaget både af kritik og publikum. Nu har Adrian Johansen på samme forlag, J. Frimodts Forlag, fået udsendt endnu en roman fra de stormomsuste øer. Den hedder „Det stormer fra nord“.

Som den forrige af Johansens romaner er heller ikke denne en udpræget søroman, men da alt på Færøerne på den ene eller den anden måde har noget med havet at gøre, er der hist og her saltvandsstænk i den. Netop disse stænk gør bogen frisk og let at fordøje. Den historie, der fortælles, er spændende, men Adrian Johansen har ikke bare villet give læserne spænding for de ca. 10 kroner, bogen koster, han har afgjort noget på hjerte. Som det meste af hans øvrige literære produktion er også „Det stormer fra nord“ præget af forfatterens kristentro. Heldigvis er personerne i bogen ikke, som de ellers let kan blive i den genre, kun gode og onde. „Den bløde mellemvare“, der trods alt er den almindeligste, har også andel i handlingen. O. L.

# Bornholmske sæl- og hvalrosfangere

Af N. HAMMER

Fra det 16. århundrede, fortæller historien, drog nordboerne på sæl- og hvalrosfangst helt op til Grønland og Spitsbergen for at samle pelsværk, edderdun og tran, som var det vigtigste, der, før kendskabet til petroleum, gav varme og belysning.

Fra dansk side har Romø-søfolkene været de første og dristigste fangere både på syd- og nordhavstogter. Rygtet om Romø-folkene som harpunerer kom viden om lande, også til Bornholm, hvor de blev hidkaldt som ledere af de første fangster på Spitsbergen.

Her følger beretningen fra en ishavsekspedition i 1843, hvori en bornholmsk bødker deltog og førte dagbog. Bødkeren, senere glarmester Johan Hansen i Svaneke, skænkede disse og andre optegnelser til Bornholms Museum, der af lektor Th. Lind blev udgivet i bogform 1933 på Colbergs Forlag og Boghandel i Rønne, fra hvem jeg i uddrag har tilladelse til offentliggørelse.

## *Galeasen „Det gode håb“ afsejler*

Den 8. marts 1843 afsejlede fra Rønne havn galeasen „Det gode håb“ til Spitsbergen på sæl- og hvalrosfangst under førerskab af kaptajn A. P. Schor. Besætningen bestod af 24 mand fordelt som vagtafløsning og flæsere, når der blev noget at rive i. Desuden medfulgte som passager en lille dreng til København. Der var jo ingen „66“ både dengang, kun fra postjagterne afventedes skibsejlighed.

Vejret var fint og Østersøen og Sundet lå isfrit, trods den tidlige årstid. Efter 2 døgn ankrede galeasen på Københavns red. Her gjorde skipperen landgang ledsaget af bødkeren for at aflevere drengen og gøre indkøb af forskellige ting, bl. a. grøntsager på Amager-torv. Blandt de mange sælgere var der en gammel amagerkone på over 80, der bandede, så det svovlede, på, at hendes gulerødder var de bedste i København og på Amager, så skipperen blev duperet og lod sækken fylde.

Galeasen afsejlede den 12. og lå på red i 5 døgn udfør Helsingør, dels for at betale told og dels for at afvente vind, der fremdeles var nordlig. Under ankring påsejlede en hollandsk kuf jagerbommen, der knækkede. Hollænderne drejede bi og betalte flot 60 rdl. (En ny påsattes for 9 rdl.).

Den 17. gik vinden sydlig. „Det gode håb“ lettede anker og allerede den 18. om morgenen passeredes Skagen med kurs mod Hundekysten.

Øen Jan Mayn, opkaldt efter hollænderen Jan Mayn, opdagedes 1611. Den er beliggende 70° 49' — 7° 9' nordlig bredde og 7° 53' — 9° 5' vestlig længde Greenwich. Den er aflang og på 372 km.

8° nordligere ligger den vældige øgruppe Spitsbergen, 68.000 km<sup>2</sup>.

Begge disse øers landområde var for 100 år siden

og tidligere rig på bjørne, rener, polarræve, hval, hvalrosser og store sælhundearter samt et milliontalligt fuglevildt, der stred deres tusindårige livskamp i den barske natur på disse fjerne polarøer, inden rovdriften med skud, fælder og harpuner tildels udslettede disse arktiske dyrearter.

— — —

Den 24. marts observeredes Jan Mayn, hvor brændingen brød mod isen omkring kysterne. Her var det bestemmelsen, at jagten på sæler skulle begynde og afsluttes ved Spitsbergen efter større hunde, der kaldtes „bairubber“, samt hvalrosser.

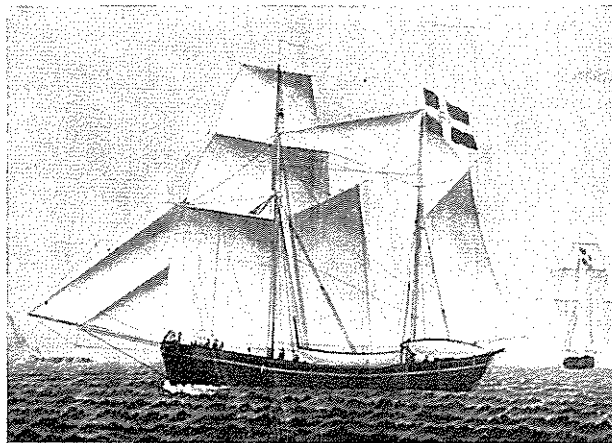
Men på grund af storm og drivende isskodder krydsede galeasen i 14 døgn langt til søs, før vinden tillod den at nærme sig kysten.

## *3 mand i hver køje*

Inden vi går videre, hører vi lidt fra bødkerens beretning, der her som overalt af mig er forkortet. Følgende omhandler køjepladsen og opholdet ombord i sådan en fangerskude i ca. et halvt år.

Man forundres nemlig over, at 24 mand kunne finde køjeplads i en så lille skude, ved siden af rumfanget som lasten krævede. Agter under dæk ved „botleriet“, hvor kød, flæsk, smør og andre madvarer opbevarede, lå kahytten med 4 køjer fordelt til kaptajnen, styrmanden, tømmermanden og kahytsdrengen. I agterlukaret, som det nævntes, lå 12 mand, 3 i hver køje, fordelt i 2 køjer henholdsvis til bagbord og styrbord, der lå så lavt, at man i siddestilling stødte hovedet mod øverste køje. For at komme ind i disse rum, der kunne lukkes med skodder for at holde kulden ude, skulle mandskabet kravle ind og ud af samme åbning. Resten, 6 mand, lå fordelt i 2 køjer forude, en køje i hver skibsside.

Det bemærkes, at der, for ikke at kvæles af mangel



„Det gode håb“ af Rønne. Tegnet af I. P. Olsen.  
(Bornholms Museum).

på luft i de sammenknebne rum, sjældent var mere end 2 mand i hver køje. De øvrige foretrak dækket med de mange pligter om bord.

Når køjeklæderne, der var privat ejendom, kom ud hver 14. dag og blev luftet, knob det med at få dem på plads igen, særlig for dem, der havde dyner med.

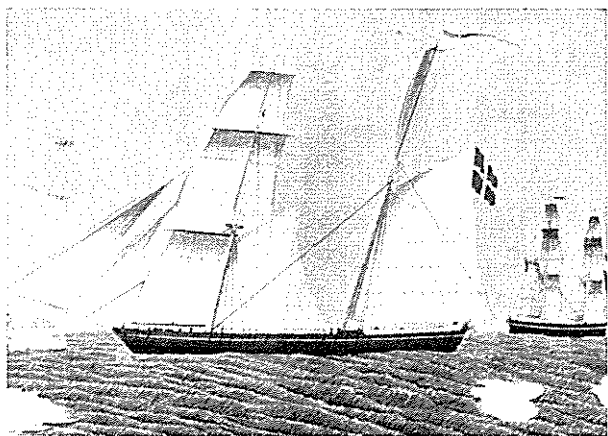
Kosten om bord skiftedes henholdsvis med ærter og flæsk — og grød og oksekød. Flæsket blev nok udvandet, men da det blev udvandet i søvand, var det så salt, at hvis et stykke magert blev levnet og det blev koldt, var det overtrukket med en saltskorpe. Bødkeren skriver, at oksekødet var af store kreaturer, men vel nok nærmere må betragtes som sul af gamle okser. Til grøden serveredes nemlig parteret oksekød uden fedt-lag og så tørt og hårdt, at det blev kaldt „egekærner“.

Når der skulle skaffes, krøb mandskabet ind på køjekanten, der også var „spisesalon“ medbringende en blik tallerken, hvorefter den dampende „terrin“, der lignede bøndernes mælke-træbøtter med hank, blev hevet ind til mænderne, der med tallerkenen på skødet fik sin „ranson“ af den middag, der som nævnt vekslede hveranden dag.

Under fangsten i ishavet blev der dog hver torsdag serveret hvidkål og melbudding på blik tallerkenen. Men selve hvidkålen, der blev fremdraget nedsaltet i tønder, smagte harsk — og en del blev hældt over bord trods strengt forbud. Buddingen var sammensmeltet med små flæsketerninger og meldejg, nedproppet i en 12 tommer lang og 4 tommer rund sejldugpose, der sammensnøret blev lagt til kog i suppegryden. Når den serveredes som dessert, blev posen krænget og indholdet hældt ud over blikfanget, der aldrig gik itu, selv om de tabte den på dørken eller trådte på den.

Til kahytmandskabet blev dog denne „pølse“, der skulle vogtes ikke at blive forvekslet, tilsat rosiner, smør, sukker og rom.

Ind imellem stod dagens middag på stokfisk, der modsat klipfisk ikke er saltet, men vind- og soltørret. For at blødgøre den blev fisken først med en stor mug-gert mørbaket, så stumpene fra dækket røg flere alen til vejrs og nogle over bord, som ingen savnede,



Skonnert „Julius“ af Ronne. Maleri af Carl Boesen. 1850. (Bornholms Museum).

da anretningen som smagløs miskmask blev sat til livs uden større afsætning. Men hvad der ikke blev spist til middagen, påbød skipperen skulle ædes som aftens-mad. Først efter at der her var vraget det bedste fra, gik resten over bord.

Kartofler dengang har næppe været meget kendt, kun een tønde var målet på hele rejsen, mest serveret i kahytten, hvori forøvrigt, da jagten begyndte, spiste 7 mand, kaptajnen, styrmanden, 4 harpunerer, hvoriblandt var tømmermanden, samt kahytstrengen.

Hver mand fik sin ration af kød, flæsk, smør, et pund om ugen, og daglig 3 snapse brændevin. Hvedeskonrogger var anbragt i fustager, men kun beregnet for folk i kahytten. Bødkeren, hvis arbejde var at åbne og lukke disse tønder kunne være heldig, sammen med et par andre mænd, at kapre et par stykker, selv om kahytstrengen stod ved siden af for at passe på. Te var morgen-og aftendrik, skænket i egne kopper og med eget sukker til. Kaffe og sukker var en luksus, hver enkelt måtte medbringe, og brugtes mest på den kolde nattevagt, hvor kabyssen blev benyttet, men med strengt påbud om at spare på brændslet, der først kunne fornyes efter ankomst til Spitsbergen, hvor drivtømmer med træstammer på over 2 alen i diameter fra Nordamerika lå rundt om kysterne.

### Jagten begynder

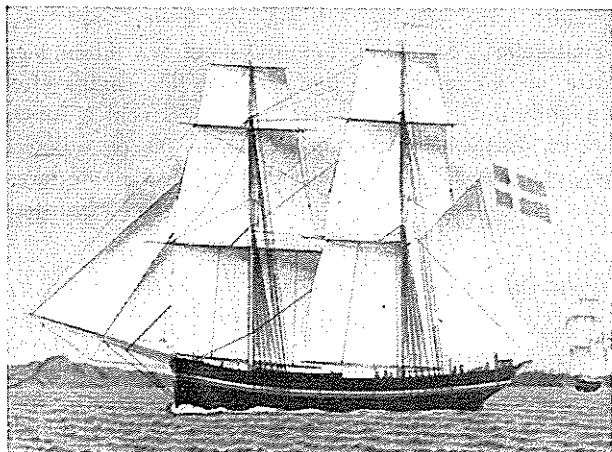
Oppe i stormasten under bramråen var anbragt en udkigstønde, kaldet „krainnasset“. Her stod en ad gangen enten af officererne eller af harpunererne, med kikkert og spejdede ud over isen, mens „Det gode håb“ krydsede langs isranden. Hvis der observeredes sæl, blev der råbt Fall! Fall overalt! hvorpå skuden bakkede op i vinden. I en fart var alle mand på dæk, undtagen frivagten, med flænsekknivene dobbelt så lange som brødknive stikkende i træskeder, hængende bag på livremmen. Hurtigt firedes skibets fire slupper ned, provianteret med røget flæsk, brød, øl og brændevin.

Ordret følger et afsnit om fangstmetoden:

„Til at slå hundene brugtes et redskab, som kaldtes „knippel“; den havde facon som en hakke med en 7 a 8 tommer lang spids, 1/2 tomme tyk. På bagsiden et kort stykke omtrent som en lille økse. Skaftet var i længde som et almindeligt hakkeskaft.

Når man nu kom op på isen, og man kunne række sælerne ved hovedet, fik de et slag over snuden med øksebladet. Det dræbte dem straks. Kunne man derimod ikke nå dem, før end de var lige ved iskanten, drev man den lange spids i sælens bagdel for så at trække den tilbage på isen og derefter give den døds-laget i hovedet. Når man nu har dræbt så mange, som man kunne få fat på i det isskors, tages skindet med spækket af. Med kniven, man bærer på siden, skæres et snit rundt om halsen så nær hovedet som muligt, derefter et snit langs bugen og ud til begge forflærkerne; dermed trækkes skindet med spækket på, som løsnes let fra kødet, af og kastes ud i sluppen. Benraden med kødet på bliver liggende. Dette kaldtes at





Brig „Cecilie“ af Rønne. Maleri af I.P.Olsen. 1856.  
(Bornholms Museum).

„boffe“ en sælhund af, og kniven kaldtes „boffekniv“. At boffe en sæl af var et øjeblikks sag; det var gjort på mindre end 2 minutter. Det gjaldt den yderste hurtighed for at komme videre. Hver slup havde 5 mand, 4 til at ro og 1 til at styre. Denne kaldtes harpunerer og havde kommandoen. Navnet „harpunerer“ kom af, at hver båd havde en harpun, for det tilfælde, at en sæl kunne nås i vandet, hvilket dog ikke skete nogengang. Harpunen skulle da kastes af kommandoføreren. I sluppen var også en ladt bøsse til at skyde sælerne med, men den brugtes yderst sjældent.

Senere fortsattes med fangst af „Den eftertragtede hvide unge“, hvis mængde undertiden kunne fylde et skibs last, samt spækbehandling, før tønderne blev spunset:

Mens ungerne var hvide, hvilket der mentes, de var, indtil de blev 8 dage gamle, havde de intet begreb om at frelse sig. Derfor kunne der gøres god fangst, når et skib kunne komme imellem de hvide unger, som det kaldtes. Der kunne undertiden være så mange, at et skib kunne få fuld last deraf. De var i størrelse som et halv voksent lam og meget fede. Spækket omtrent et par tommer tykt. Når de var afboffede, var benraden med kødet på kun som en hare i størrelse. Disse skind var mere værdifulde i forhold til størrelsen end på de gamle sæler. Formodentlig fordi håret var ganske hvidt og kunne bruges til mange smukke ting. Så snart ungerne begyndte at få grå pletter i håret, at blive spættede, som det kaldtes, forstod de godt at flygte og var da overordentlig flinke til at løbe på isen. Af disse fik vi kun meget få.

Så længe vejret er nogenlunde klart og roligt, er der håb om at fange sæler, og man bliver ved dermed; men falder det ind med tåget luft, så man ikke kan gå fra borde med slupperne, skal der „skæres fra“. Skindene bliver nu bragt op på dækket og hele mandskabet sættes i arbejde. Med boffekniven bliver spækket skåret fra skindene i lange strimler, som ikke må være bredere, end at de kan gå igennem spunshullerne på spækfadene. Efterhånden som der bliver skåret fra, bringes spækket ned i lasten, hvor da nogle mænd putter dem ned i fadene. Som bødker var det min funktion at hjæl-

pe til hermed, samt at slå spunset fast, når fadet var fyldt. For sikkerhed blev der til sidst spigret en blyplade for spunset. Jeg var glad ved at have mit arbejde nede i lasten ved den lejlighed, thi at skære fra på dækket var det koldeste af alt arbejde om bord. Til daglig brug kunne mandskabet altid gå med vanter på, men at skære fra egnede sig bedst til bare hænder, og da det tilmed udførtes i tåget vejr, var det alt andet end behageligt. Ved dette arbejde blev der uddelt kaffe med en snaps rom i fra kahytten til hele mandskabet, 1 eller 2 gange som arbejdet tog tid til.

Den 20. april meldes som en festdag, hvor en landsmand fra Rønne, kaptajn Lerche med mandskab, ankom i skonnerten „Julius“, der drejede bi, og i samvær fik man en glad aften.

Den 16. maj iagttoges fra toppen af en isskodde tusinder og atter tusinder af sælhunde, så langt øjet så, men yderst vagtsomme at overrumple. Inden døgnets afslutning fangede dog mandskabet i de 4 slupper ialt 186 store sælhunde, der muligvis var blevne til flere, hvis ikke tågen pludselig afbrød jagten og bådene famlede sig frem til „Det gode håb“ som redningsplanken.

#### *Stort besøg og skæbnesvangert uheld.*

Dagen efter, 17. maj, var tågen lettet og briggerne „Cecilie“ og „Frederikke Lovise“, begge fra Rønne, ført af Romø kaptajnerne brødrene Marthin og Jørgen List, ankom og underdrejede. Det blev til et festligt samvær, men med påfølgende uheld.

Da jeg ikke eet sted kan finde sætningen: vi lod ankret gå, eller der ankredes, må man antage, at skibet uafbrudt døgnnet rundt har været under sejl, for at være øjeblikkelig sejlklar omkring havet ved Jan Mayn og Spitsbergen, der meldes vekslendes med storm, drivis, snetykke, tåge og enkelte dage med fint vejr, som f. eks. under de 2 briggers besøg.

Kl. 11 aften høj lys dag ind'raf uheldet. Kaptajnen var fra en af briggerne på vej til „Det gode håb“, der lå og krydsede. Under kommandoen: Klar til at vende! kom en isskodde drivende agterfra. Den blev kun observeret af skipperen i jollen, der råbte med sine lungers fulde kraf: Hold roret midtskibs! hvilket overhørtes, og i samme øjeblik tørnede isskoddet mod roret, og skibet drev hjælpeløs, indtil det tøjredes til en anden stor isskodde.

Da det var skipperens første tur som kaptajn, og han efter hjemkomst skulle giftes med en skipperdatter fra Rønne, kom dette uheld som et chock, der gav den unge fører noget at tænke over, Heldigvis var de 2 briggers tømmere mænd nærværende, da galeasens egen tømmemand var kommet til skade med den ene hånd. Roret blev hejst indenbords, hvor det viste sig, at nederste del var knust og 2 af rorstammens 4 tappe knækket. Roret blev stivet af med planker og brædder og forbundet med taljer hængt på plads som nødhjælp. „Vil kun Vorherre hjælpe os til Norge,“ var kaptajnens ord, da kursen den 18. maj blev sat mod Hammerfest,

hvortil havaristen ankom den 24., begunstiget af godt vejr, og lods fra indsejlingen, der bugtede sig 6 mil lang mellem høje fælde.

Ejendommene i byen, der lå i snævre gader, beskrives som lavtliggende bjælkehuse i 2 etager. Befolkningens antal var ca. 700, mest handelsfolk, der opkøbte de nærboende finske fiskeres fangst, der udveksledes med det daglige livsbehov. Ved kysten lå finnernes fiskerhuse spredt, opbygget med tørv og afstivet med brædder. Husene havde ingen vinduer, kun en glugge eller lyre, hvorigennem røgen fra ildstedet trak. Finnerne var små med blege ansigter og langt hår, klædt i rensdyrskind med det lādne udad. Kvindernes pels var lidt sidere, kantet med kulørte bånd.

Under opholdet gik en søndag nogle af mandskabet i kirken, der selvfølgelig var bygget af træ. Præsten, der kom langsvejs fra, talte dansk, og der blev sunget danske salmer. På vej til kirken gik 4 finner, en mand og tre kvinder, foran. Manden, der gik forrest, bar på et stykke rundt træ, der lignede et lavnebrænde. Inde i kirken viste det sig, at der på brædestykket lå et lille barn, indsvøbt i uldent tøj, beviklet med lange træspåner, der holdtes på plads ved snore. Både under sangen og prædiken gav barnet, der skulle døbes, sig flere gange til at græde, men finnen tog da stativet på armen og gik frem og tilbage på kirkegulvet og tyssede på den lille, uden at dette anfægtede hverken præsten eller andre. Selve dåbshandlingen fik besætningen dog ikke at se, da mødetiden om bord skulle overholdes.

Før galeasen skulle afsejle kom en gammel købmand, vistnok forhenværende kaptajn, om bord, for at høre, om folkene bl. a. fik øl, hvortil kaptajn Schor svarede, at hans folk fik øl efter behag. Omgående snerrede den gamle: „De sku' ha' vand de hunde!“

Hammerfest havde kun een smed, hvorfor det varede noget, inden han, der ikke var kendt med dette arbejde, fik smedet 2 tappe, der var stærke nok til at bære roret.

### *Med kurs mod Spitsbergen*

Den 1. juni var roret på plads, og samme dag kl. 7 eftermiddag afsejlede „Det gode håb“ fra Hammerfest med direkte kurs mod Spitsbergen. Men en del ud af den lange smalle fjord, hvor vandet ligger dødt i læ under fjældene, måtte mandskabet fra slupperne bugserer galeasen et godt stykke vej, inden vinden heldigvis kom fra syd og trak i sejlene. Undervejs i Atlanten præjedes en anden galease fra København, ført af skipperen Blaj, der havde jagtet ved Hundekysten, men nu var på vej til Spitsbergen for at prøve lykken med hvalros.

På grund af storm og modvind lå „Det gode håb“ underdrejet i flere døgn foran øen „Bernejland“.

Den 14. juni viste Spitsbergen i midnatssolens skær sine sneklædte tinder. Foran disse lå en dyb bugt med øer og holme, hvor edderfugle og vildgæs rugede i millionvis. Her var mandskabet i land for at samle æg og edderdun, men først efter 4 timers roning over

grundet vand nåedes holmene og kysten. Så snart mandskabet gik i land, lød orkesteret fra luften med skrig og vingesus, efterhånden som der søgtes efter æg og dun, der ikke nær var det, der var ventet. Andre røvere, formentlig nordmænd, havde på et tidligere tidspunkt taget hovedparten. Det var jo allerede langt ind i skærsommer. Kun et par snese æg var gevinsten.

### *Hvalrosfangst og disse store mærkelige dyrs kærlighed til ungerne.*

Efter opholdet i en bugt, der kaldtes Betsonsbugten, hvor der fangedes nogle store sæler, bajrobber, samt nogle hvalros, styredes mod nord ind til en kyst, der nævntes Fårland. Her omkring foregik den store fangst af hvalros, som i et følgende afsnit beskrives af bødkeren:

At fange hvalros er et vanskeligt arbejde, i det mindste den gang; måske der kendes bedre fangstmåde nu; men den gang bestod de redskaber, der brugtes, af en „harpun“ og en „lanse“. Harpunen var forsynet med modhage; den sad på et ca. 3 alen langt træskaft; i en jernring var en line anbragt, som altid skulle ligge klar, oprullet i sluppen. Når en hvalros kom så nær, at der var håb om at nå den fra sluppen, blev harpunen kastet mod den. At kaste harpun således, at den kunne trænge igennem huden, så modhagerne kunne komme indenfor, skulle der god øvelse og en kraftig arm til. Hertil havde Johannes en god øvelse, hvad der gjorde, at han alene fik over halvdelen af de hvalros, vi fangede. Når harpunen nu sad fast i dyret, tog det flugten og trak sluppen efter sig i en stærkere fart, end vi kunne ro. Når det sagtnede med farten, blev der halet ind i linen, indtil hvalrossen atter var ved sluppen, og nu skulle den dræbes. Dertil brugtes lanssen, der havde facon som et bredt spyd og var skarp i begge sider; den skulle helst drives ind i nærheden af hjertet; dette kaldtes at lænse dyret. Vandet blev farvet rødt af blodet. Undertiden søgte hvalrossen ind mod sluppen, som den huggede efter med sine store hjørnetænder. Disse kunne være fra 10 til 15 tommer lange, og det gjaldt om, at disse ikke kom indenfor rælingen, thi i så fald kunne sluppen gå rundt. Vi andre i sluppen, som ikke havde med harpun eller lanse at gøre, måtte nøje passe på at holde hvalrosserne fra os ved med årerne at slå dem over snuden; dog skete det sommetider, at hugtænderne satte mærker i rælingen.

Jens Holm, som var harpunerer i den slup, jeg var med i, var mest bange af os alle, og ofte faldt han baglæns i sluppen efter at have sat harpun i hvalrossen. Han turde ikke sætte fast, som det kaldtes, i mere end een ad gangen, og først når den var lænset, dræbt, kunne han begynde på nok en. Johannes var mere dristig, og når der var fuldt omkring os, satte han fast i flere ad gangen, nogle gange i 4 á 5 stykker, førend han lænsede dem. Det mest farlige var at sætte fast i en unge, thi da blev de gamle helt som rasende; de kom da i mængde, brølede og søgte imod sluppen. Disse dyr udviser en stor omhu for ungerne. Når de flygter, tager

de den nylig fødte unge imellem forflærkerne og holder den med hovedet over vand, og den 1. år gamle unge, som stadig holder sig ved forældrene, kryber op på ryggen og lægger sig der.

Når hvalrosserne er dræbte, lægger man slupperne til et isskods; herpå hugges en dræg fast, og med en tallie hives dyret op på isen. Her aftages huden med spæk, og hovedet for tændernes skyld. Disse bruges som elfenben og er meget værdifulde. Selv de små kindtænder er også anvendelige til adskilligt. Jeg og nogle af mandskabet lavede signeter af disse tænder.

#### *De gamle forladere: „Dunderbøsserne“.*

Det anføres, at hvalrosserne nok kunne skydes, men kun af en meget sikker skytte, da kuglen fra de gamle forladere med sortkrudt, der kaldtes Dunderbøsser, skulle ramme plet i tindingen eller øret, hvorfor denne jagt ikke blev anvendt af denne ekspedition.

Det fortaltes om en norsk skytte, der var kravlet henover en isskodde, hvor der lå flere hvalrosser, og skød nogle af disse, før een, der kun blev såret, brølte op, og resten forsvandt i havet. Skuddet skræmmer ikke hvalrossen, da både knald og tordenlignende brag tilhører disse regioner, når f. eks. bræen kælver eller havisen slår revner. Men det har været en rolig og hårdfør nordmand, der for hvert skud, forsigtig, stadig kravlende i dæk har ladet geværet med krudt, papir, kugle og papir igen og med ladestokken stanget det hele efter for til slut at påsætte fænghætten over pistonen.

#### *28 hvalros fanget på et døgn.*

Når skibet var inde i meget dybtliggende bugter, skulle der med pålands vind holdes skarpt udgik med isen, at ikke den drev på, før galeasen var krydset ud.

Vandfadene fik ved Spitsbergen stadig en frisk forsyning fra isskodderne, hvori solen smeltede sneen og i hulninger efterlod damme med den dyrebare drik.

Den 4. juli meldes: Roede alle 4 slupper ud ved midnat og kom tilbage næste aften med 28 hvalros. Den største fangst indenfor et døgn. På samme tur fangedes desuden en lille levende hvalrosunge, hvorom senere berettes. Den 3. august var slupperne ude for sidste gang, nærmest for at hente frisk vand på isskodderne. Samme dag sattes kursen for hjemgående med 22 fade spæk i lasten fra ialt 98 hvalros.

#### *Hvalrosungen Branka.*

Som nævnt fangedes en lille hvalrosunge, i hvilken der skulle forsøges at holde liv, og som erstatning for modermælken fik den afskårne yvere, som den pattede mælken af og til sidst åd. Den trivedes tilsyneladende og fik ind imellem affald fra kabyssen, som den på

hjemturen vænnede sig helt til. Den lød navnet Branka, var meget hengiven. Bødkeren fortæller, at når han sad ved roret og kaldte „Branka“, kom den sjaskende hen til ham, rejste sig på bagflærkerne og lagde hoved og forflærkerne i skødet. Her lå den ganske stille og sov, indtil afløsningen kom.

Ved ankomst til Rønne var den af mangel på naturlig føde en del afmagret, alligevel blev den solgt til en spekulant, der rejste rundt på øen og fremviste Branka for 8 skilling pro persona, indtil døden befriede det arme dyr, der jo var født til frihed i Ishavet.

#### *Hjemrejsen.*

I vejr vekslende med storm og fint vejr gled „Det gode håb“ via Norge, Skagen og Helsingør mod de hjemlige kyster, hvor klippeøens konturer 4. september dukkede frem kl. 5 eftermiddag. På grund af stærk NV storm kunne Rønne havn ikke anløbes, hvorfor der styredes sydover mod Dueodde for at få natten til at gå. Men først den 7. kl. 2½ nat, løb galeasen tungtlastet ind i Rønne forhavn og lod ankret gå.

Bødkeren tilføjer:

På krydsturen mellem Dueodde og Rønne var det ikke langt fra, at vi var bleven oversejlet. En engelsk brig kom for fulde sejl lige ned på os. Kaptajn Schor mente nu, at det var dennes pligt, som gik for vinden, at gå af vejen for os, som lå skarpt bidevind, men engelskmanden tog ingen notits af os, men gik sin lige kurs. I sidste øjeblik måtte vi dreje af, men kom lige på siden af briggen, hvis mandskab lå med armene på rælingen og så på os. „Den storsnudedede engelskmand“, sagde Schor, „den nation går ikke af vejen for nogen.“

Rejsen var slut. Hyre og part i udbyttet er ikke nævnt her, hvilket ellers var en kontraktmæssig aftale for disse togter.

Bødkeren var kun med på den samme tur.

Under førerskab af kaptajn Schor, 1850, hjemkom galeasen fra Spitsbergen til Rønne allerede 10. juli med 3000 robber. År 1854 var kaptajn Schor fører af briggen „Frederikke Lovise“, med 45 mands besætning, på fangst i polhavet.

Samme år — i år for 100 år siden — forsvandt ved Spitsbergen „Det gode håb“ antagelig skruet ned af isen, på sin 12 rejse med 24 mand ført af kaptajn Mikelsen fra Rønne.

— — —

Fra „Rønne Søfarts Historie“ meldes om flere større brigger og barke, der deltog som storfangere ved Spitsbergen og Grønland fra det 17. århundrede til omkring 1860, hvilket er en anden historie.

#### **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  
Telf. Minerva ★3232  
Telegramadresser:  
Dampfløtland, Steampacific  
Fjernskriver: no. 2250

#### AKTIESELSKABET

#### DET DANSK-FRANSKE-DAMPSKIBSELSKAB

FREDERIKSGADE 17  
KØBENHAVN K

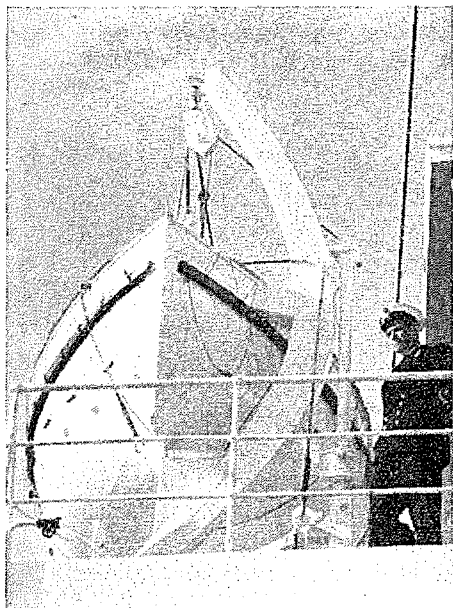
# Nauta-boat Co.

INDEHAVER K. TOXEN WORM  
NÆSTVED HAVN

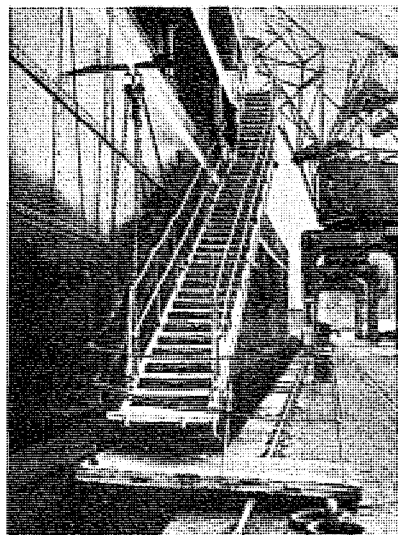


FABRIK  
NÆSTVED  
TELF. 2248

SALGSKONTOR  
V/ KNUD BIRKEDAL  
STRANDGADE 12  
KØBENHAVN K  
TELF. ASTA 1050



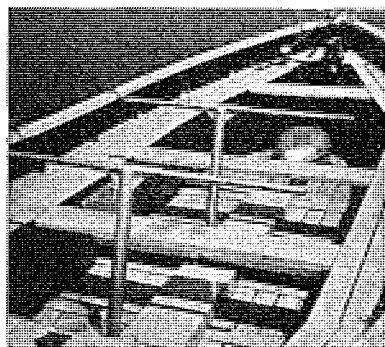
Davidder, bådespil og blokke



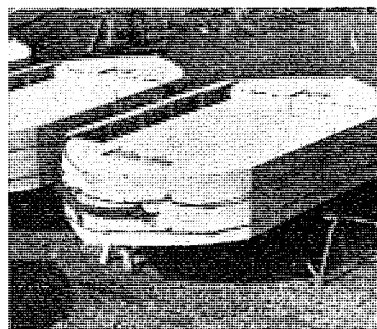
Aluminiums-foldereb



Redningsbåds-motorer



Hånddrevne motorer  
for redningsbåde



Alle slags flydemidler

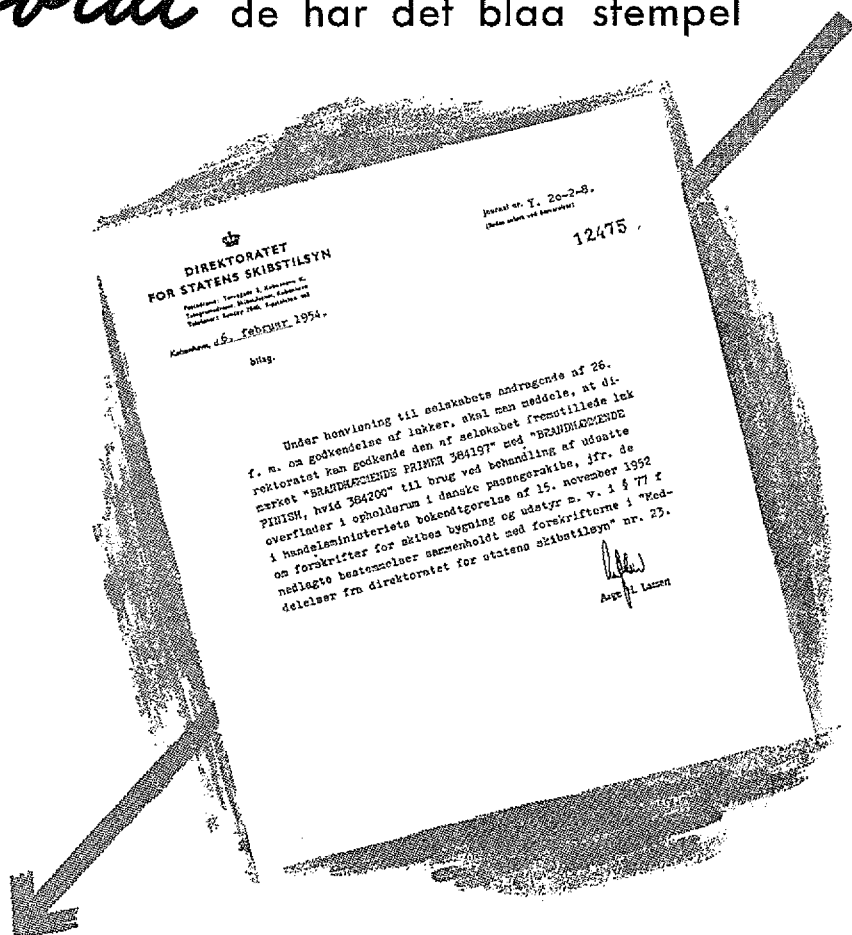
# atter et straalende

# International

*hvorfor  
fordi*

er der rift om International's  
**brandhæmmende farver**  
de har det blaa stempel

*produkt*



og fordi de ikke indeholder farlige og ubehagelige opløsningsmidler.  
Samtidig stryger de let og har derfor god rækkeevne.  
Resultatet er at de førende skibsværfter bruger i tonsvis af dem.  
Arranger derfor med os i god tid.

## International Farvefabrik A/s

AM 1483



C 5601

VERDENS STØRSTE SKIBSFARVE ORGANISATION

# Angående et par skonnert-forlis

*Vi har modtaget :*

I en artikel i „Vikingen“ nr. 9, 1954, med titlen „Et par skonnert-forlis“ af lods Gruelund om amerikanske skonnerters skæbne, omtaler han forliset af den 3-mastede skonnert „Harry J. Knowlton“ af Eastport, Maine, der efter hans fremstilling blev oversejlet af damperen „Larchmont“. Det er forsåvidt rigtigt, at disse to fartøjer kolliderede, og „Larchmont“ sank, blot med den ikke uvæsentlige forskel, at det var skonnerten, der påsejlede damperen, der en halv times tid efter sammenstødet sank og tog mange med i dybet, så her følger en kort fremstilling af dette forlis:

Den 11. februar 1907 forlod damperen „Larchmont“, bygget i Bath, Maine, byen Providence ved 7 tiden om aftenen på vej til New York, gik ned gennem Narragansett Bugten og rundede ved ca. 9 tiden Point Judith og satte kursen vestover gennem Block Island Sound. Vejret var koldt med temperatur omkring 18 graders kulde og med stiv til stormende nordvestlig kuling ledsaget af snebyger, men senere med opklaring og god sigtbarhed. Styrmanden havde vagten på „Larchmont“ og ca. kl. 10.30 observerede han en lanterne forude. Det var skonnerten „Harry J. Knowlton“ lastet med kul, på vej østover under 3 forsejl, fuldt skonnert- og storsejl, rebet mesan, gørende 11 knob. Besætningen på „Knowlton“ så damperens lanterner, da den var ca.  $\frac{3}{4}$  mile fra denne, og hvad der skete på skonnerten gengives her efter kaptajnens beedigede rapport:

„Jeg sad i kahytten, da jeg hørte styrmanden praje udkigsmanden: „Se efter om den grønne lanterne brænder“. Jeg gik op på dækket og spurgte styrmanden: „Hvad siger manden om lanternerne, brænder den?“ Styrmanden svarede: „Den grønne lanterne brænder, som den skal.“ Jeg kikkede ud under bommen og så ude om styrbord et rødt lys. „Er det en damper,“ spurgte jeg, og styrmanden svarede „Ja“. Jeg sagde så til roergængereren: „Hold kursen,“ og han svarede: „Hun er på kursen, herr kaptajn.“ Jeg så endnu engang ud om styrbord, og så en damper styre en kurs, som ville den gå foran os og ikke mere end 4 skibslængder borte. Da damperen gik foran os, gav den et stød i fløjten, og 4 til 6 sekunder senere stødte vi sammen.“

Kaptajnen på „Larchmont“'s rapport siger:

„Jeg gik op i styrehuset kl. 10.30, talte med styrmanden og kvartermesteren og gik derefter ind i min kahyt, der ligger agten for styrehuset, i den hensigt at tørne ind. Jeg havde lige nået min kahyt, da jeg hørte flere skarpe stød i fløjten. Jeg sprang ind i styrehuset og så ret forude en skonnert ca. 1 skibslængde borte komme ret ned mod os på bagbord side. Skonnerten

havde luffet og var ved at komme op i vinden med stor hastighed. Styrmanden råbte „hårdt bagbord“ og kvartermesteren drejede rattet rundt så hurtigt, han kunne håndtere det. „Larchmont“ var begyndt at lystre rorret, da skonnerten ramte den lidt foran for midtskibs om bagbord. Ved sammenstødet krængede damperen over mod styrbord, og skonnertens stævn overskar hoveddampledningen, så fartøjet fyldtes med damp, hvad der fremkaldte panik mellem passagererne, der styrtede ud af kahytterne. Jeg prøvede at få fat i maskinmesteren og en af dæksfolkene, men uden resultat, da ringeapparatet var blevet ødelagt.“

Søforhøret klarlagde, at damperens styrmand havde regnet forkert med hensyn til skonnertens fart, at skonnerten ikke havde ændret kurs, og at damperen for sent prøvede at gå foran den. Styrmanden overlevede ikke forliset, så han kunne afgive sin forklaring ved søforhøret, men damperens kaptajn og kvartermesterens forklaring beviste, at skonnerten ikke havde forandret kurs eller luffet, selv om de begge mente, at det havde den.

Som sagt, 30 minutter efter sammenstødet sank „Larchmont“ på 23 favne vand og tog 180 mennesker med sig i dybet. Efter sammenstødet drev skonnerten, ude af stand til at man kunne manøvrere, ind mod land og strandede to timer senere ved Quonococtaug redningsstation øst for Watch Hill, hvor besætningen kom i land og ikke som angivet ved redningsstationen *Wekahaug*.

Dette er kun et par oplysninger til redaktionen, som jo kan lade det gå videre til lods Gruelund, der for en gangs skyld husker forkert.

Venlig hilsen *O. Benzon*.



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

Har De læst „Sejl og Motor“

# Hvornår besegles fregatten „JYLLAND“s skæbne?

Af CARL ØSTEN

Trist og usoigneret ligger vor gamle, hæderkronede fregat „Jylland“ i flådens leje. Skal den restaureres og således bevares for eftertiden, eller på grund af de meget store restaurerings- og vedligeholdelses-omkostninger hugges op? Det synes, som om regeringen, der i Staunings tid påtog sig at bevare den, ikke tør tage en hurtig afgørelse, ja, endstige tage dens skæbne op til behandling. Imidlertid forfalder skibet mere og mere. Og hvis det nu en dag synker? („Jylland“s historie findes i „Vikingen“ for 1. september 1950).

Hvad har man iøvrigt i andre lande af bevarede gamle skibe? I Portsmouth, i en cement-tørredok, ligger *Nelsons* berømte flagskib, tredækkeren „*Victory*“, kendt fra slaget ved Trafalgar 1805. Det besøges årligt af titusinder af turister. Desuden har England den gamle clipper „*Cutty Sark*“ fra 1869, der, takket være en i 1953 stiftet komite med *hertugen af Edinburgh* som patron, nu flyder i sin gamle skikkelse på Themsen. I USA har man foruden et par gamle orlogs-fregatter bevaret hvalfangerskibet „*Charles W. Morgan*“ samt „*Joseph Conrad*“, der er det tidligere danske skoleskib „*Georg Stage*“. I Oslo på Bygdø findes Amundsens polarskib „*Fram*“, indsluttet i en mægtig hal, og i Hamborg havn har indtil for nylig ligget „*Seute Deern*“, der som bygget i 1919 i Canada kun er en års-unge ved siden af de her nævnte. Sidstnævnte tjente som hotel- og restaurations-skib med god søgning. Med disse analogier *in mente* vil der ikke være nogen tvivl om, hvilken værdi „Jylland“ har som historisk trofæ og turist-attraktion. Men har nationen råd til at ofre de meget store summer for dens bevarelse? Dog, dette spørgsmål ville falde bort af sig selv, om der pludselig meldte sig en mæcen som f. eks. *Laurits Andersen* (Midler til udvidelse af Nationalmuseet).

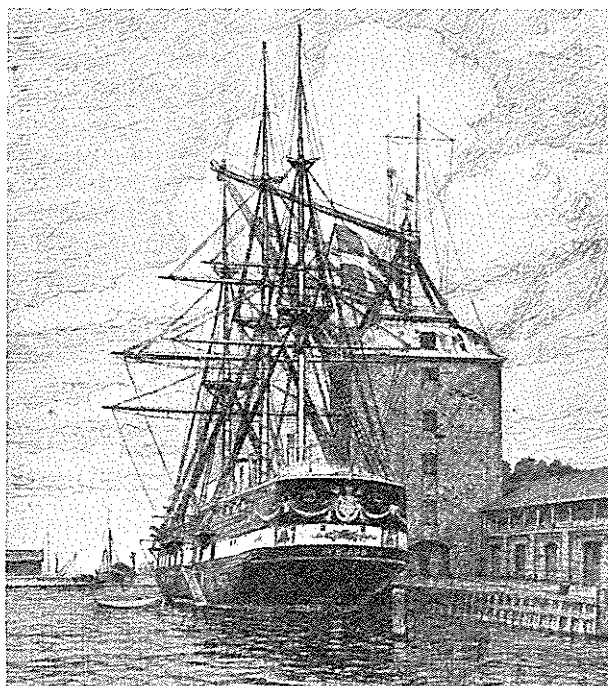
I en enquete angående „Jylland“s tvivlsomme bevarelse udtaler følgende herrer sig:

Turistchef *Mogens Lichtenberg*, der ganske selvfølgelig er interesseret i fregattens bevarelse: „For det første kan jeg som god dansker ikke lægge hænderne i skødet, eftersom fregatten er et minde om vor glørværdige fortid på havet, et symbol på dansk modstandskraft og dansk sømands-ånd. Om bord i den forblødte jo nogle af heltene fra 1864. Vi her i *Turistforeningen* skal med glæde være med til at skaffe nogle penge til dens bevarelse, forudsat at staten, der i sin tid afgav løfte om at bevare den for eftertiden, først viser sin gode vilje. Det er jo på dette grundlag, at private gennem årene gav deres bidrag, og som man ikke nu kan skuffe. Hvad „Jylland“s beliggenhed angår, da finder jeg, at dens nuværende plads er ganske fortræffelig.

Dér ligger den som det havnens vartegn, den skal være. At den gamle fregat af udenlandske turister betragtes som en stor seværdighed, har vi her erfaret såvel mundtligt som skriftligt. Det er derfor med undren, de hører, at man har tænkt på at lade den ophugge.“

Assurandør *Fr. Hedemann*, formand for det ca. 18-årige „*Selskabet Fregatten „Jylland“s Venner*“: Jeg, rettere sagt vi, arbejder jo stadig for bevarelsen af fregatten, og da dens bund er solid og god endnu, skal den selvfølgelig bevares flydende. Vi anser lystbådehavnen ved Langelinie, der jo kun har en levetid på ca. 14 år tilbage, for at være den bedst egnede plads hertil. Desværre er fregattens rigning, der færdig rekonstrueret for 13-14 år siden har været opbevaret af orlogsværftet, vist ikke brugbar mere, hvorfor der må bekostes en ny. Vort selskab tæller ca. 500 medlemmer, der hver årligt betaler en slags kontingent på minimum 5 kr. Nogle af medlemmerne er livsvarige. Fra arbejds- og socialministeriet har vi fået tilsagn om økonomisk støtte til selve arbejds-omkostningerne ved fregattens istandsættelse.“

En anden, ældre sammenslutning til fregattens bevarelse er „*Komiteen til Fregatten „Jylland“s Bevarelse*“, hvis daværende formand, den nu afdøde, højt værdsatte formand for Københavns Marineforening, arkitekt *Marston*, gennem sit mange-årige virke har skaffet hun-



Fregatten „Jylland“ med korvetten „Dagmar“s rig, 1925.

dreder af tusinder kroner til veje. Det er takket være denne komites arbejde og midler, at „Jylland“ ligger flydende i dag. Desværre må vist denne komite betragtes som værende „afgået ved døden“.

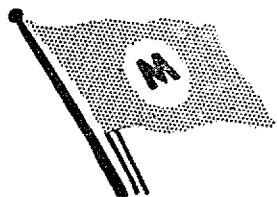
Og kommandør *P. Ipsen*, formand for samtlige marineforeninger samt for det af forskellige foreninger nedsatte komite-udvalg til undersøgelse af bekostningerne ved fregattens isandsættelse og vedligeholdelse: „Jeg gås så absolut ind for den hæderkronede fregats bevarelse og helst derhen, at den forbliver flydende, da dens bund kan holde mange år endnu. Der må gives adgang for publikum til besøg om bord, omend jeg ikke er tilhænger af en i forbindelse hermed oprettet restaurant. Fregattens plads vis à vis Toldboden er efter min mening den bedst egnede, idet den her vil ligge smukt som det vartegn, den er og bør blive for Københavns havn. Men den skulle helst have noget af sit historiske udstyr tilbage. Desværre fattes der jo penge til både restaurering og pasning i fremtiden, rundt regnet en million kroner til dens istandgørelse samt årligt ca. 75.000 kr. til kalfatring, dokning, maling, tilsyns-personel etc. Man regner med, at der ved frivillige bidrag kan indkomme ca. 300.000 kr. Resten, de 700.000, forventes tilskudt fra staten på forskellig måde, bl. a. som beskæftigelses-foranstaltning. Det var iøvrigt staten, der i sin tid påtog sig bekostningen af fregattens vedligeholdelse for de første 50 år.“

Og endelig viceadmiral *A. H. Fedel*:

„Min mening om fregatten har i mange år været den, at den snarest bør afgå ved en ærefuld død, og så snart de kompetente myndigheder har besluttet dette, bør al energi samles om vort kommende marinemuseum.“

Når jeg kom til den opfattelse, trods alt hvad der kunne tale for at bevare fregatten „Jylland“, skyldes det, at det gennem mange år ikke lykkedes at samle tilstrækkelige private midler sammen til at vedligeholde den, selv om mange velmenende personer viste stor interesse for sagen. At anmode staten om midler af den størrelsesorden, der nu er nødvendig, har jeg ikke ment ville være rigtigt i en tid, hvor midlerne til genopbygningen af vort fremtidige forsvar er mere nødvendige.

Samtidig er alle søværnets smukke, gamle skibsmodeller og de meget værdifulde konstruktionsmodeller



## MOORE & Mc CORMACK A/S

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

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

spredt for alle vinde, og disse udgør i forbindelse med søværnets øvrige historiske samlinger et så værdifuldt og interessant materiale, at såvel offentligheden som danske og fremmede sagkyndige har krav på, at det ikke alene bør opbevares under fuldt betryggende forhold, men også være almindelig tilgængeligt for alle.

Så snart „Jylland“'s skæbne er afgjort, er det derfor min hensigt at henvende mig til rette myndigheder og personer, og det er min overbevisning, at det til dette formål i løbet af nogle år vil kunne lykkes at skaffe de nødvendige midler.“

Som udledt af ovenstående er bevarelsen eller ikke-bevarelsen et økonomisk spørgsmål som mange andre, der i dette tilfælde ville løses af sig selv, hvis der uden om statskassen kunne skaffes midler til fregattens bevarelse og vedligeholdelse. Tør man mon håbe på en eller anden dansk rigmand, som man måske kunne efterlyse gennem „Dansk Samvirke“'s medlems-blad?

## Skil telefonen ad!

Telefon Fabrik Automatic A/S fremstiller bl. a. et telefonapparat, der benævnes som model 52. Det kan man selv få lov til at skille ad, men vel at mærke kun i fabrikkens nye reklametryksag. Tryksagen er nemlig lavet på en så fiks måde — i en Transart-illustration — at man kan se, hvad der er inden i et sådant telefonapparat. Ved at blade tager man faktisk del efter del ud af telefonen. Vældig smart!

TFA har også fremstillet et antal „bordrammer“, hvorpå de transparente sider er oplæbet. Disse rammer vil blive fordelt til tekniske skoler og læreanstalter.

## A/s Dampskibsselskabet VENDILA

KØBENHAVN V. ·· DAGMARHUS  
TELEFONER: C. 2537 - 2538



„Vikingen“s julehefte 1954 —

*et uforligneligt*

# JULEFYRVÆRKERI

Hvert eneste år, når det er ved at blive mørkt, koldt og trist, dukker „Jul på Havet“ op som et prægtigt festfyrværkeri i de skønneste farver. I år er dette fyrværkeri endnu større og mere farvestrålende end de foregående år. Takket være det store oplag har det været muligt at udvide sideantallet. Som sædvanlig har de kendteste og dygtigste „fyrværkere“ på marinemaleriernes og søfortællingernes område medvirket.

Det er meget svært, for ikke at sige næsten umuligt, at skildre et festfyrværkeri. For det *skal* ses. Men vi prøver alligevel:

Næsten ethvert stort fyrværkeri indledes med et vældigt brag og en raket, der farer højt, højt til vejrs for til sidst at udsprede et orgie af farver. En sådan raket er dette års forside i „Jul på Havet“. Den viser fregatten „Jylland“ i høj sø og er udført af orlogsskibenes geniale maler, Paul Sinding, der så sandelig ikke har sparet på farverne.

Endnu en raket skyder i vejret og tager næsten vejret fra tilskuerne. Det er G. Aamaks pragtfulde billede af Middelhavs-fiskere. Det er udlånt af tronfølgeren, Prins Knud, som også i år har villet medvirke til at gøre juleheftet så festligt som muligt.

Der findes også fyrværkeri, som ikke virker ved de store brag, men alene ved betagende flammer, blus og stråler. Et sådant digt i skønne farver, som man aldrig glemmer, er Aage J. Chr. Pedersens betagende novelle „Der er måske noget om det“. Den vækker til eftertanke.

Så følger et helt bombardement af larmende, sprælske raketter, nemlig H. C. Røders morsomme, fortællende digt „En nytårsaften“, som netop handler om raketter, der jager sorte sørøvere på flugt. Den landskendte kaptajn, som efterhånden har fortalt tusinder af danske skolebørn om søfartens betydning, har her draget en virkelig begivenhed frem fra glemslens slør.

Hvad er fyrværkeri uden „guldregn“? — Jacob Tønnesens novelle „Kaptajn Havbos sidste rejse“, er bogstaveligt talt „guldregn“, for den handler om en skat af pure guld, som driver i land på Jyllands barske vestkyst.

Så følger igen et fantastisk orgie af farver, der som et kæmpemæssigt vandfald bruser ud fra papiret. Det er Hans Andreasens fantasifulde skildring, „Rejse på havbunden“, noget af det ypperste, der nogensinde er skrevet i denne genre.

Ilden er næppe døet hen fra ovennævnte fyrværkeri, før en vældig raket farer til vejrs og udbreder et pragtfuldt billede over vore hoveder, nemlig Fr. Landts dejlige maleri, „Ved Gibraltar“. Landt er sejlskibenes

maler, og hans billede af sejleren ud for klippe-fæstningen vil komme til at lyse op på mangt et skibs-skod og i mange hjem.

En ny raket hvisler op mod den natsorte himmel, og lyset fra den åbenbarer netop nattens eller tusmørkets skønhed på havet. Det er dampskibenes nu afdøde maler, V. Qvistorff, som med sit dejlige maleri, „Natsejlads“, viser, hvor stor en kunstner han var. Hans kunst dør aldrig.

Så følger et helt parterre-fyrværkeri for sig, hvor en hvislen og fløjten som fra en orkan blander sig med skønne farver, der leder tanken hen på solrige dage under varmere himmelstrøg. Det er general With, som til Carl Østen har fortalt om sin slægts oplevelser på havene. Generalen begyndte, som bekendt, selv sin strålende karriere som lærling i søværnet og stammer fra en skipper-slægt på Rømø. Hans forfædre har virkelig oplevet voldsomme orkaner og smilende bølger overalt på kloden. Om alt dette fortælles i dette års „Jul på Havet“.

Nu følger brag på brag så kraftige, at de er ved at sprænge trommehinderne. Sådanne brag med flammestore lysglimt hører også med til et festfyrværkeri. Det lyder, som er det store skibs-kanoner, der tordner. Og det er det også. Paul Sinding har nemlig med et dejligt maleri skildret den situation, da det danske orlogsskib „Byens Løve“ erobrer det svenske „Makalös“. Et batalje-maleri i topklassen!

Påny en raket i herlige, sollyse farver, nemlig S. Kielland-Brandts uimodståelige maleri fra Gudhjems havn. Kielland-Brandt er en gudbenådet kunstner, hvis bidrag er med til at hæve „Jul på Havet“ op i et højt kunstnerisk plan.

Og så brager og knalder det igen fra alle kanter. små sprælske raketer og „skruptudser“ lokker smil og latter frem. Otto Ludwigs lille novelle om en skibskat er mere end en „knaldperle“. Den er et humør-fyrværkeri for sig, og bagefter udbrøder man uvilkårligt: „DET var kattens!“ — hvilket da også er novellens navn.

Et af det store fyrværkeris højdepunkter er H. Schøsler-Pedersens panorama over hele den danske orlogsflåde i farver. De mange skibe er tegnet ind på en tre-sidet folder, og ved hjælp af en sindrig opdeling kan man aflæse hver enkelt enheds navn. På folderens bagside gives en skildring af korvettens udvikling fra Nelsons dage indtil vor tid, ligesom der bringes billeder af de ældste korvetter og de nyeste af denne type skibe, som for øjeblikket bygges til Danmark i Italien.

Påny præsenteres man for et helt inferno af bragen

og knitren. Det er havet omkring Færøerne, der taler i Adrian Johansens muntre, men alligevel tankevækkende novelle, „Trøndurs jule-knettir“.

Den næste kraftige raket udspyer nye, pragtfulde farver, der samles i billedet af skoleskibet „Danmark“ på Atlanterhavet. Dette dejlige maleri er naturligvis udført af Fr. Landt, der som ingen anden kan skildre vort smukke skoleskib på lærredet. Et maleri af V. Qvistorff, „Torm-skib for anker ved Kronborg“, må nærmest sammenlignes med et af de smukke ild-orgier, hvor farverne ustandseligt skifter. Her ser man den moderne danske søfart med Danmarks skønneste, gamle borg som baggrund.

Fyrværkeriet fortsætter med nye raketter, hvoraf den ene er en morsom og underfundig novelle af fiskernes digter, Erik Berthelsen. Den hedder „En gådefuld fangst“. Den næste er Rud. Christiansens „Min første jul til søs“ — et dejligt minde fra sejlskibenes dage.

Endnu et orgie af farver vælder frem med Paul Sindings maleri, „Fernando Magellans skibe“. Sinding har fundet inspiration til dette billede ved læsningen af kaptajn Sølvors bog „Imago-Mundi“.

Og så bruser og brager det igen, og ildens smukke farver åbenbarer for os billedet af Hammerodde på Bornholm, hvor søerne ustandseligt vasker ind mod klippen. Det dejlige maleri er udført af den finsk-danske Charlottenborg-udstillers O. W. Dahlström.

Igen tordner det som fra store skibs-kanoner, idet vi præsenteres for Otto Ludwigs søhistoriske fortælling

„En sømand har sin enegang“, hvori virkelige kanoner optræder. Fortællingen omhandler en ung mands oplevelser under kanonbåds-krigen.

Og så afsluttes det imponerende og uforglemmelige fyrværkeri af to store raketter, hvis farver står længe og smukt på himlen. Den ene er Fr. Landts skønne maleri af „En hollandsk kuf“, og den anden, der lyser op på heftets bagside, er den store maler Anton Melbyes „I Algeciras-bugten“. Det sidstnævnte billede er med stor beredvillighed udlånt til „Jul på Havet“ af Hans Majestet Kong Frederik fra hans samling på Amalienborg. Kongen har tidligere lånt redaktionen billeder til reproduktion og har dermed været med til at skabe et så festligt hefte som muligt.

Mange andre end de allerede nævnte har medvirket til arrangementet af det festlige fyrværkeri, juleheftet er i år. Tegningerne til de forskellige fortællinger er udført af så fremragende kunstnere som Oscar Knudsen og Ernst Køhler, og iøvrigt er flere af disse tegninger udført i farver.

Som sædvanlig har A/S L. Ihrichs Bogtrykkeri og Brdr. Bærentzens Clicheanstalt også medvirket til at gøre dette orgie i tekst og farver uforglemmeligt.

Ligesom sidste koster det kun kr. 4,75 at overvære festfyrværkeriet, der jo har den fordel, at det kan „fyres“ af igen og igen uden yderligere udgifter for tilskueren, og så kan det jo også sendes over havene til slægt og venner i udlandet uden at futte af i utide og uden at tabe kraften!

Redaktionen.

## „Søfartsklubben“ har gjort sig uundværlig

Det er årsberetningernes tid. Også søfartsklubben i Nyhavn har udsendt en beretning om sin virksomhed i 1953. Det lille, smukke hefte med de mange illustrationer er meget interessant. Det fremgår bl. a., at klubben, der nu går ind i sit 15. år, sidste år besøgte af 21.608 gæster fra alle mulige nationer. Og så er der endda nok nogle, der har glemt at indtegne deres navn i gæstebogen, så tallet i virkeligheden er endnu større.

Som sædvanlig har Søfartsklubben modtaget en mængde gaver fra sine mange venner, og man lægger med glæde mærke til, at regnskabet i år viser et ganske lille overskud på 93 kr.

Søfartsklubben er blevet en institution, som søfolkene efterhånden dårligt kan undvære. Klubben virker på en mængde områder, og til jul sørgede den for, at ikke mindre end 40 sømænd juleaften blev inviteret ud til private hjem. Klubben har også udviklet en borservice for udenlandske søfolk. Dette arbejde har gjort stor lykke, da kun få fremmede skibe selv har litteratur om bord til brug for besætningerne. På opfordring fra klubbens gæster har man også indkøbt en skrivemaskine til brug i lokalerne. Som sædvanlig har man også arrangeret Københavns-turneringen i fodbold samt, som noget nyt, en dart-turnering, ligesom man i stor udstrækning har udlånt cykler til søfolkene.

Klubbens service-arbejde er et helt kapitel for sig. På dette område har „Mike“ igen udført sande mirakler ved på alle mulige måder at hjælpe havnens sejlede gæster. Han har arrangeret både katolske og protestantiske gudstjenester, skaffet kørekort, lejet biler og motorcykler til søfolkene, arrangeret udflygter, afsendt post, skaffet tid hos læger og tandlæger, været på hospitals-besøg, købt ind m. m. m. Som en hel lille engel flyver „Mike“ på sømandens mindste bud.

Forhåbentlig vil det stadig være muligt for klubben at få den fornødne støtte fra sine mange venner. Søfolkene er efterhånden blevet anerkendt som de gode turister, de i virkeligheden er.

—wig.



Til søs og til lands  
... altid **RONSON**

Den originale RONSON LIGHTER er den mest fremragende i kvalitet og præcision! En glæde at give... en glæde at få!

For Deres egen skyld:  
- Se altid efter navnet

**RONSON**  
WORLD'S GREATEST LIGHTER

Generalagentur: A. Michou & Co. Efft.  
Peder Skramgade 8, Kbhvn. K. Minerva 3335

# NYT I NOTER

## „Østbornholm“

Trave-værftet i Lübeck afleverede i august nybygning nummer 206, fragt-motorskibet „Østbornholm“, til Østbornholmske Dampskibsselskab A/S, Nexø. Skibet er på ca. 500 tons dødvægt og ca. 310 brt. Det har følgende hoveddimensioner: Længde 45 m, bredde 8,84 m, sidehøjde 5,35/3,2 m, dybgående 3,16 m. Hovedmaskineriet består af en 750 hk Burmeister & Wain diesel, der giver skibet en fart af ca. 12 knob lastet.

## „Dansk-Fransk“ har købt „Kirstine Toft“

Nybygningen „Kirstine Toft“, der er blevet til ved Rickmers-værftet i Bremerhaven på bestilling af DS „Jutlandia“ i København, er under udrustningen blevet solgt til Det Dansk-Franske DS i København og blevet omdøbt til „Angola“. Skibet er på ca. 5.500 tons dødvægt og har følgende hoveddimensioner: Længde 115,8 m, bredde 15,8 m, sidehøjde 9,5 m og dybgående 6,4 m. En diesel-motor giver skibet en fart af knapt 14 knob.

## Super-tankeren „Al Malik Saud Al-Away“

Super-tankeren „Al Malik Saud Al-Away“, der løb i vandet fra Howaldts-værftet i Hamborg den 5. juni i år, og som er verdens største tankskib, ventes afleveret i begyndelsen af oktober. Skibet er på ca. 47.250 tons dødvægt og tilhører skibsreder Onassis, som vil lade

det sejl under Panama-rederiet „Central American Steamship Co“s kontorflag. Skibets hoveddimensioner er: Længde 220 m, bredde 29 m, sidehøjde 15,7 m og dybgående 11,7 m. Drivkraften leveres af Howaldts-turbiner på ialt 17.500 hk, der giver skibet en fart af ca. 16 knob ved 110 omdrejninger i minuttet.

## Tyrkiske ordrer til tysk værft

Værftet „A. G. Weser“ i Bremen har fra Tyrkiets statsrederi fået ordre på bygning af fem kombinerede fragt- og passager-motorskibe til fart på Middelhavet og Sortehavet. Alle fem skibe skal leveres inden udgangen af 1955 og samtlige får installeret MAN dieselmotorer. Ordrens værdi andrager ca. 100 millioner D-mark. Der skal bygges to skibe på hver 7.600 brt og med en fartevne af 19-19,5 knob. Disse skibe får aptering til 76 passagerer på 1. klasse, 104 passagerer på 2. klasse og 750 på mellemdæk. De tre andre skibe bliver på ca. 5.000-8.000 tons og med en hastighed af 16-17 knob. Apteringen på disse skibe indrettes således: 54 passagerer på 1. klasse, 68 på 2. klasse og 542 på mellemdæk. Rederiet har indhentet tilbud fra ca. 50 tyrkiske og udenlandske værfter, men kun „A. G. Weser“ og et værft i Japan ville gå med til de for Tyrkiet særlig gunstige finansierings-planer, der bl. a. går ud på, at 20 procent af betalingen falder ved afleveringen og de øvrige 80 procent i løbet af fem år.

*Nauticus.*

## Glimrende brandsikringsmaling til skibe

Fra „Aftenbladet“ har vi klippet følgende:

Hr. Rudolf Hensel fra Hensel Lak- og Farvefabrik i Hamborg, demonstrerede forleden i Admiral Gjeddes gård sine nye anti-brandfarver, der er blevet godkendt af det vesttyske brandvæsen. En ganske almindelig trækasse blev på den ene halvdel malet med almindelig farve, med den anden halvdel blev malet med den brandsikrende farve. Kassen blev overhældt med Benzol og inde i kassen lå yderligere brandfarlige materi-

aler. Resultatet af prøven var, at den del af kassen, der var sikret med hr. Hensels nye farver, overhovedet ikke brændte, og end ikke var modtagelig for den voldsomme hede, der opstod som følge af benzolbranden. Den del af kassen var kold.

I Vesttyskland er hr. Hensels farver blevet godkendt af brandvæsenet som absolut brandsikrende, endog i så høj grad, at trædøre på virksomheder, behandlet med farverne, gør det ud for de sædvanlige jerndøre. Med andre ord, besparingen er stor, hvor politiet før krævede jerndøre i en virksomhed, bruges nu hr. Hensels farver. Direktøren fremviste en ordre på sine farver fra det store skibsbyggeri Howaltwerke i Hamborg, Howaltwerke vil gå over til at bruge den nye maling på sine skibe, der derved brandsikres.



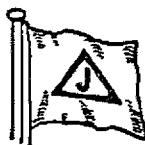
KGL. HOFMØBELFABRIKANT

**G. B. HANSENS ETABL.**

**BREDGADE 32**

København K.

Central 386 — 11,386 — 11,585



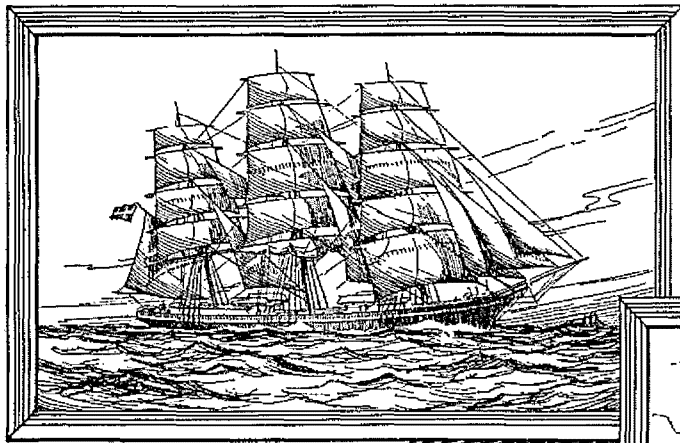
**Dampskibsselskabet**

**JUTLANDIA**

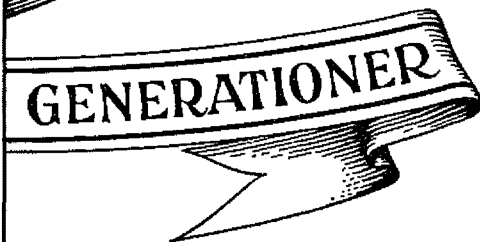
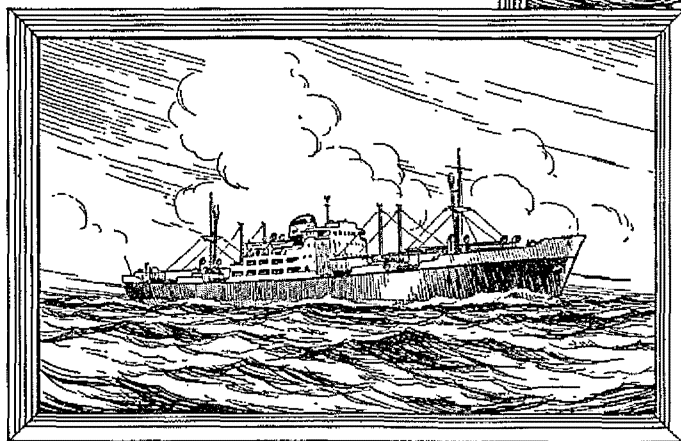
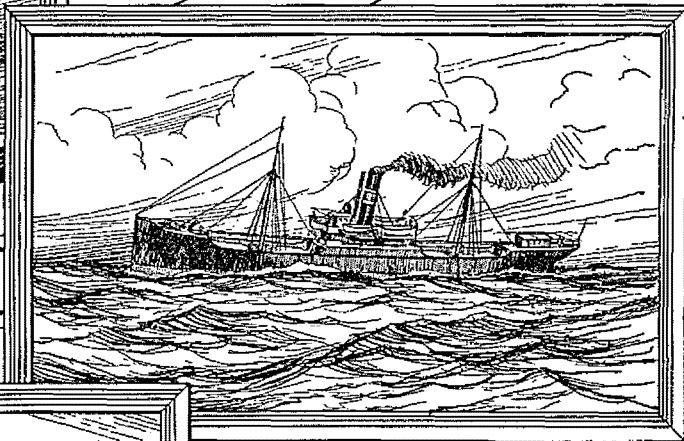
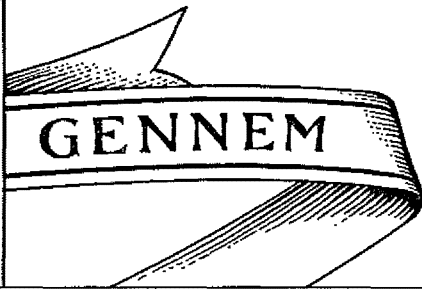
JENS TOFT

**Ny Toldbodgade 5**

TELF. \*8192



R. SGM - P.



HAR DE  
OVERALT PAA HAVET  
FAAET



fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**  
KØBENHAVN

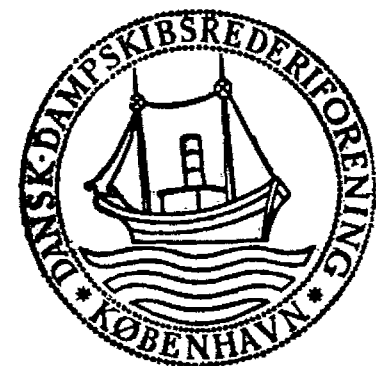
FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER

# Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. oktober 1954



## 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  
 G. K. Hansen: A/S D/S Dannebrog  
 Rederiaktieselskabet Dantank  
 Rederiaktieselskabet Atalanta  
 D/S Progress A/S  
 D/S Myren  
 A/S Motortramp  
 A/S D/S. D. F. K.  
 D/S Jutlandia A/S  
 A/S Jens Toft  
 D/S Dania A/S  
 A/S D/S Vendila  
 A/S D/S Heimdal  
 A/S D/S Orient  
 D/S Pacific A/S  
 D/S Hetland  
 A. H. Basse Rederi A/S  
 D/S Baltic  
 D/S „Botnia“  
 G. 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 Phenix A/S  
 A/S Det Dansk Norske D/S  
 Chr. Berg  
 A. E. Sørensen (D/S Concordia)  
 A/S Tankskibsrederiet  
 Chr. Andersen  
 A/S De Danske Sukkerfabrikker  
 D/S Activ A/S  
 Hans Sønningens  
 Det Store Nordiske Telegrafelskab 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

## M/s „LOTTE SKOU“

Onsdag den 8. september 1954  
 søsattes fra Aktieselskabet Burmeister  
 & Wain's Skibsværft på Refshaleøen  
 fragt-motorskibet „Lotte Skou“, ny-  
 bygning nr. 725, kontraheret af et  
 interessantskab bestående af Damp-  
 skibsselskabet Ove Skou A/S og

Dampskibsselskabet af 1937 A/S,  
 begge af København.

Skibet bygges til Lloyd's Register  
 of Shipping's højeste klasse + 100  
 A.I. som åben shelterdækker med  
 bak.

Hoveddata for m/s „Lotte Skou“:

Længde mellem perpendikulærene .....	111,250 m
Bredde på spant .....	16,916 m
Dybde til øverste dæk .....	10,667 m
Dybde til 2. dæk .....	8,077 m
Dybgang .....	7,391 m
Tilsvarende dødvægt .....	6550 eng. tons
Lastrummenes kapacitet incl. højtanke .....	ca. 395.000 cu. ft. bales

Skibet får et moderne udseende  
 med krydserhæk og fremfaldende  
 stævn og forsynes med to bipodma-  
 ster, bipod-lademast og en strømliniet  
 skorste.

Maskinrummet er midtskibs, og  
 der er 3 lastrum foran og 2 lastrum  
 agten for dette. Den agterste del af  
 last 3 udgøres af 2 højtanke til trans-  
 port af vegetabilisk olie. Ventilationen  
 er en kombination af mekanisk og  
 naturlig ventilation.

Der er ialt 5 luger, der betjenes  
 af ti 5 tons lossebomme. Desuden er  
 der to sværvægtsbomme for 25 tons  
 over henholdsvis 2 og 4 lugen.

Alle bomme betjenes af elektriske  
 lossespil, der ligesom styremaskinen  
 og ankerspillet er af Thomas B. Thri-  
 ges fabrikat.

Skibet forsynes med to 8,84 m  
 redningsbåde anbragt midtskibs samt

en 5,5 m motorredningsbåd og en 5  
 m jolle agter.

I huset midtskibs arrangeres ap-  
 tering for ti passagerer anbragt i 2  
 dobbelt- og 6 enkeltkamre. På både-  
 dækket desuden et dobbeltkammer  
 for redere. For officerer og mand-  
 skab bliver overalt enkeltkamre, idet  
 dog skibsdrengene får dobbeltkamre.

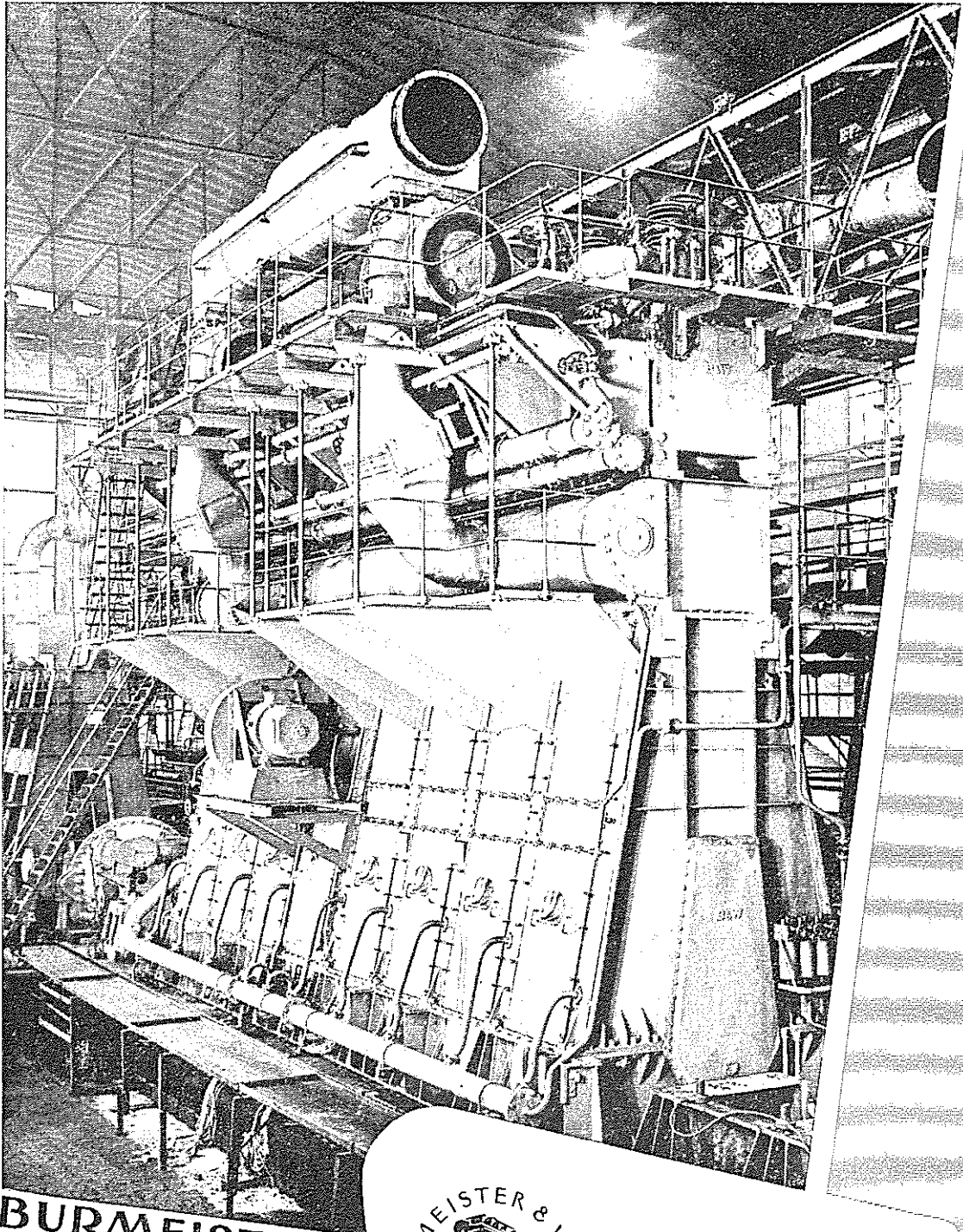
De mest moderne navigations-  
 midler: radiopjeler, radar, elektrisk  
 log, radio med kortbølgesender etc.  
 bliver installeret.

Hovedmaskineriet består af en  
 B & W enkeltvirkende, direkte om-  
 styrbar, totakts, nicylindret krydsho-  
 vedmotor med trykforstøvning. Cy-  
 linderdiameter 620 mm, slaglængde  
 1150 mm, i stand til at udvikle 6.750  
 ihk, svarende til 5400 ehk ved 150  
 omdrejninger pr. minut. Motoren  
 indrettes til kørsel med tung olie.

Husk, at medlemmer af selskabet

### „Handels- og Søfartsmuseets Venner“

frit modtager dets smukke og interessante, historiske årbog,  
 Minimumskontingent kr. 10 om året. Indmeldelse modtages på  
 Kronborg eller på „Vikingen“'s ekspedition, Christiansborggade  
 1, tlf. Byen 8040.



**BURMEISTER &**



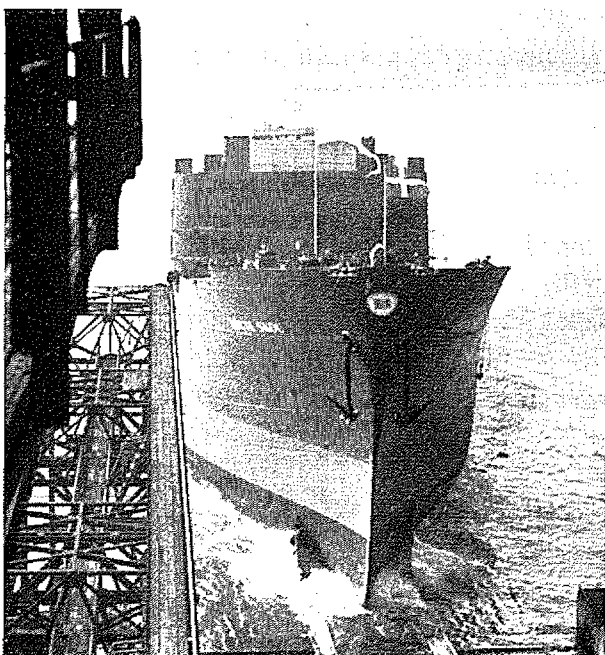
**SKIBSBYGNING  
REPARATIONER  
DIESEL MOTORER  
med og uden TURBO-LADNING**

**WAIN**



Fra venstre: Skibets gudmoder, fru direktør Niels Munch, skibsreder Ove Skou, fru skibsreder Ove Skou og formanden for B & W's bestyrelse, ingeniør, dr. tech. C. A. Møller.

Hjælpemaskineriet består af tre B & W femcylindrede, firetakts dieselmotorer med trykforstøvning, hver direkte koblet til en dynamo på 200 kw ved 220 volt og 500 o/m. Dieselmotorcylindrene har en diameter af 245 mm, og en slaglængde på 400 mm. Ydelsen pr. motor er 300 ehk.



„Lotte Skou“ søsættes.

**A/s J. FREYTAG, Sejlmager**

**53 Nyhavn 53 - Tlf. Palæ 3943**

**VIRGINIA ROSE**



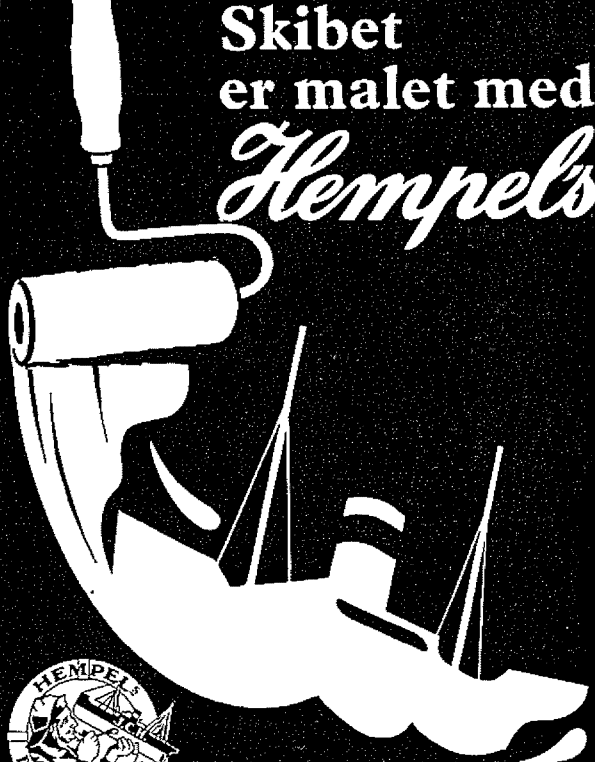
*i den fikse pose*


- en herlig shagtabak

Samtlige større pumper er vertikale og direkte koblet til hver sin elektromotor med elastisk kobling. Der findes to pumper med en kapacitet på hver 200 m<sup>3</sup> i timen for cirkulation af køle- og smørelie, tre centrifugalpumper à 240 m<sup>3</sup>/time for cirkulation af fersk og salt kølevand for hovedmotoren og to med en kapacitet af 30 m<sup>3</sup>/time for hjælpemotorerne.

Starteluft leveres af to elektrisk drevne luftkompressorer med en kapacitet af 210 m<sup>3</sup> indsuget luft pr. time hver, tryk 25 atm., og der findes 1 startluftbeholder. Der leveres en kedel med et arbejdstryk af 7 atm. og en hedeflade på 23 m<sup>2</sup>.

**Skibet  
er malet med  
Hempels**

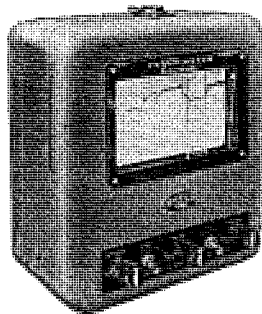
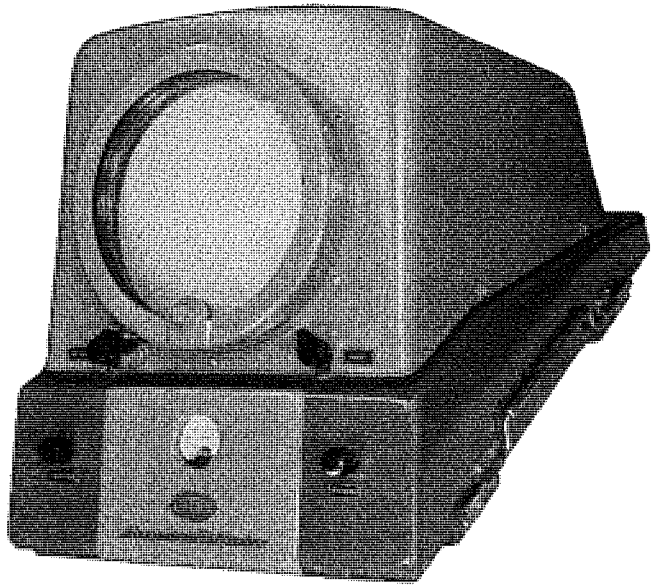




J. C. Hempels Skibsfarve-Fabrik A/S

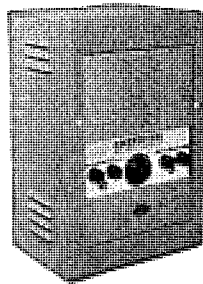
AMALIEGADE 8 · KØBENHAVN K · CENTRAL 3842

**THIS  
IS A  
PICTURE  
OF  
SAFETY  
PROFIT  
AND ECONOMY**



*This is a picture of the ocean's bottom as well as schools of fish under the keel as seen on a Raytheon Fathometer\* depth sounder. Models for every need. More profit and protection for all craft.*

*This is a picture of security. A Raytheon marine radiotelephone keeps you constantly in touch with land... with shore stations, your home, other ships.*



It is the new Raytheon Mariners Pathfinder\* Model 1500 Radar... the biggest value in radar history. Gives "big ship" radar performance in trim, two-unit equipment compactly designed for greatest economy of space and cost... ideal for all small vessels and as a low cost radar for larger ships.

Write for complete information on any Raytheon product.

*Raytheon means "Excellence in Electronics" in any language.*

**Raytheon Manufacturing Company**

INTERNATIONAL DIVISION  
589-5th Avenue, New York 17, N.Y., U.S.A.

DISTRIBUTORS IN SCANDINAVIA

**AAGE HEMPEL**  
16, LØNGANGSTRÆDE  
COPENHAGEN, DENMARK

**A/S NORDISK TELEKTRON**  
FILIPSTADVEIEN 1 B  
OSLO, NORWAY

**TELEKTRON A/B**  
SKEPPARGATAN 8  
STOCKHOLM, SWEDEN

**RAYTHEON**





M/T „Tove Vendila“ på prøveturen.

## M/T „Tove Vendila“

Onsdag den 18. august 1954 gik m/t „Tove Vendila“ på prøvetur fra Aktieselskabet Burmeister & Wains værft. Tankmotorskibet „Tove Vendila“, som er værftets nybygning nr. 721, er kontraheret af A/S Dampskibsselskabet „Vendila“, København.

Skibet er bygget til Lloyd's Register of Shipping + 100 A.I. samt efter dansk lov og med følgende hoveddimensioner:

Længde mellem perpendikulærerne	160,323 m
Største bredde på spant	21,946 m
Sidehøjde til hoveddæk	11,658 m
Dybgang til sommerlastelinie	9,000 m
Dødvægt	18.000 eng. tons
Rumindhold af lasttanke	24.440 m <sup>3</sup>
Fart på lastet prøvetur	15 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 10 tanksektioner, har 2 hovedpumperum samt 1 mindre pumperum forude, medens 2 langskibsskodder deler sektionerne i 10 centertanke og 2x5 sidetanke. Svejsning er anvendt i størst mulig udstrækning; således er klædning — dog med undtagelse af barkholts- og kimmingsrange — dæk, skodder, spanter og bjælker helsvejst. Der er anvendt langskibs spantesystem i såvel center- som sidetanke.

Lastrørssystemet består af en 12" ringledning og 10" sugninger. I lastpumperummene findes ialt 4 vertikale duplex-compound pumper à 500 tons/time og to duplex-last pumper samt i pumperummet i forlasten om BB lastpumpe og brændselsolietransportpumpe.

Brændselsoliebeholdningen opbevares i højtanke under forlasten og i højtanke i motorrummets forende samt i dobbeltbunden, hvor der endvidere er tanke for diesellole, smørelie og fødevand. Fødevand opbevares endvidere i øverste agterpeaktank. Ferskvand opbevares i hæktanke samt i to 25 tons ferskvandskasser midtskibs.

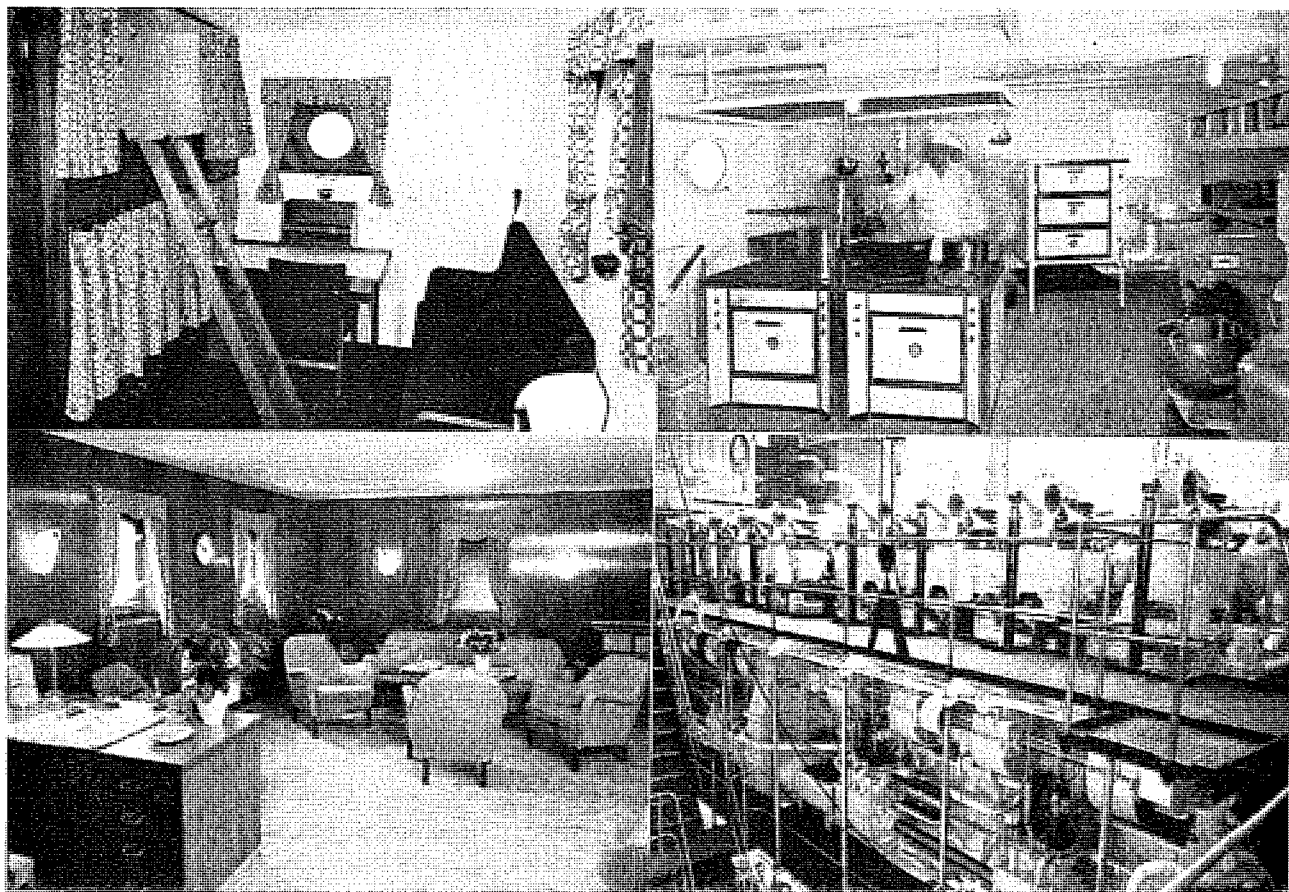
Lossegrejerne består af to 5 tons bomme anbragt på lademaster ved agterste pumperum samt en 4 tons bom anbragt på fokkemast. Desuden en 3 tons maskinbom på forkant af skorsten samt en 1 tons proviantbom på agterkant af skorsten. Anker- og varpespil er dampdrevne. Styremaskinen er elektrisk hydraulisk af fabrikat Hastie.

De 4 redningsbåde er af aluminium; deraf er de 2 forsynet med motor, en midtskibs og en agter. Bådene har alle luftdrevne bådespil.

I broen og de overliggende huse er indrettet aptering for reder, kaptajn, dæksofficerer, telegrafist, lods, 2 drenge, hovmester og hospital samt spisesalon og baderum. Skodder i reders og kaptajns aptering er udført i poleret nød, og møblerne er af samme træsort. Spisesalonen har skodder i halv højde udført i Warerite og møbler i poleret nød. I poopen er indrettet aptering for underofficerer, sømænd, motormand og drenge, som alle — med undtagelse af fire drenge — får een-mandskamre. Hus på poopdæk er indrettet for maskinofficerer og assistenter samt I og II kok. Endvidere messer for officerer, kabyspersonale samt underofficerer og mandskab. Desuden findes der her rygesalon for officerer samt opholdsrum for underofficerer og mandskab. Rygesalonen har skodder i halv højde udført i Warerite og møbler i poleret mahogny. Kabysen indrettes ligeledes i dette hus. Hus på bådedæk agter indrettes for maskinchefen. Skodder og møbler er udført i poleret mahogny.

Hele apteringen bliver moderne udstyret med polerede og tonmalede skodder, god belysning og gode humanitære forhold svarende til de nyeste regler for opholdsrum. Ventilationen består af HI-PRESS indblæsning med fuldstændig luftkonditionering og almindelig mekanisk udsugning.

M/t „Tove Vendila“ er udstyret med fuldt moderne navigationsmidler, radar, radio og radiopejler, gyrokompass og ekkolod.



Øverst til venstre: Kammer for 2 drenge. Øverst til højre: Pantry. Nederst til venstre: Kaptajnens salon. Nederst til højre: Top af hovedmotor.

Hovedmotoren er en B & W direkte omstyrbar, enkeltvirkende, totakts, ottecylindret krydshovedmotor med trykforstøvning. Cylinderdiameter 740 mm, slaglængde 1600 mm, i stand til at udvikle 9200 ihk svarende til ca. 7380 ehk ved 115 omdrejninger pr. minut. Hovedmotoren indrettes til at forbrænde både diesel- og tung olie.

Hjælpeomotorerne består af tre firecylindrede diesel-

motorer af B & Ws enkeltvirkende firetakts trunkmotorer, type 425-MTH-40, hver direkte koblet til en dynamo på 160 kw. Desuden 1 dampdynamo på 110 kw.

Der findes to oliefyrede vandrørskedler med indirekte fordampning og hver kedel beregnet til en dampproduktion på 10.000 kg/t. Endvidere en udstødsgaskedel af B & Ws type med en hedeplade på ca. 200 m<sup>2</sup>. Kedlerne indrettes til et arbejdstryk på 12,5 atm.

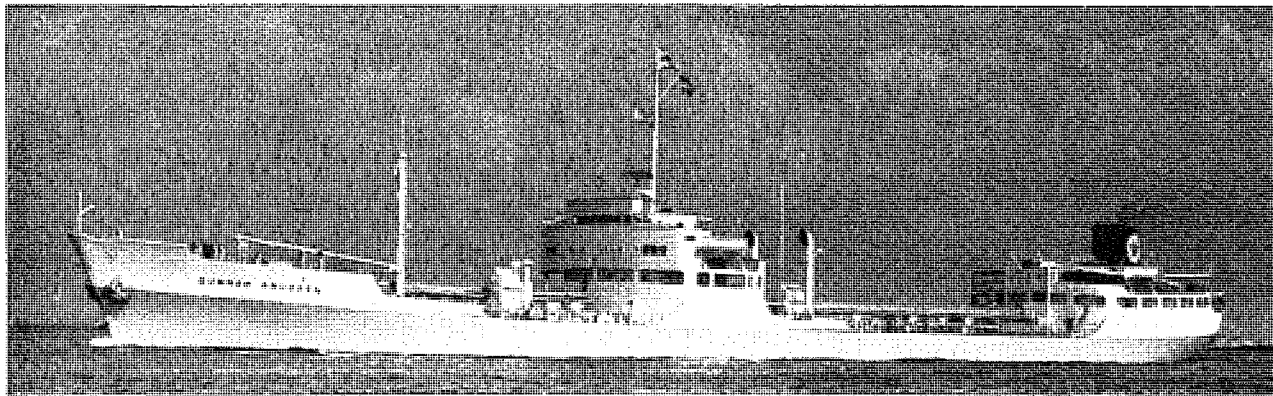
## Et interessant eksperiment for at hindre korrosion i lasttanke i tankskibe

Den 25. august afleveredes motortankskibet „Gunnar Knudsen“ på 17.420 tons dw fra Götaverken. Skibet er bygget til A/S Borgestad i Borgestad, Norge, og det er det femte skib, som værftet har leveret til dette rederi.

Nybygningen, som er et søsterskib til de mange andre tankskibe af denne størrelse, der er bygget i den senere tid, har følgende hoveddimensioner:

Længde overalt .....	167,6 m
Største bredde på spant .....	20,1 m
Sidehøjde .....	12,0 m
Middeldybgang på sommerfribord ...	9,2 m
Lasttankene har et rumfang på .....	23.400 m <sup>3</sup>

Nybygningen har 26 lasttanke mod de sædvanlige 20 på et tankskib af denne størrelse. Når man har delt lasten i et så stort antal tanke, skyldes det bl. a., at rederiet ønsker at gøre forsøg på at modvirke rustdannelsen i lasttankene, som i de senere år i større og større grad er blevet et problem for tankrederier overalt i verden. Ved et større antal tanke kan man i nogen grad komme fra at veksle mellem olielast og ballastvand. Den vekslende påvirkning, som tankene udsættes for på denne måde, anses nemlig at fremskynde korrosionen, og det vil man nu undgå. Desuden gør man i nogle tanke forsøg på at undgå rustdannelse ved f. eks. at anbringe magnesiumanoder til dette formål. I andre har man anvendt korrosionshindrende plasticfarver. Et



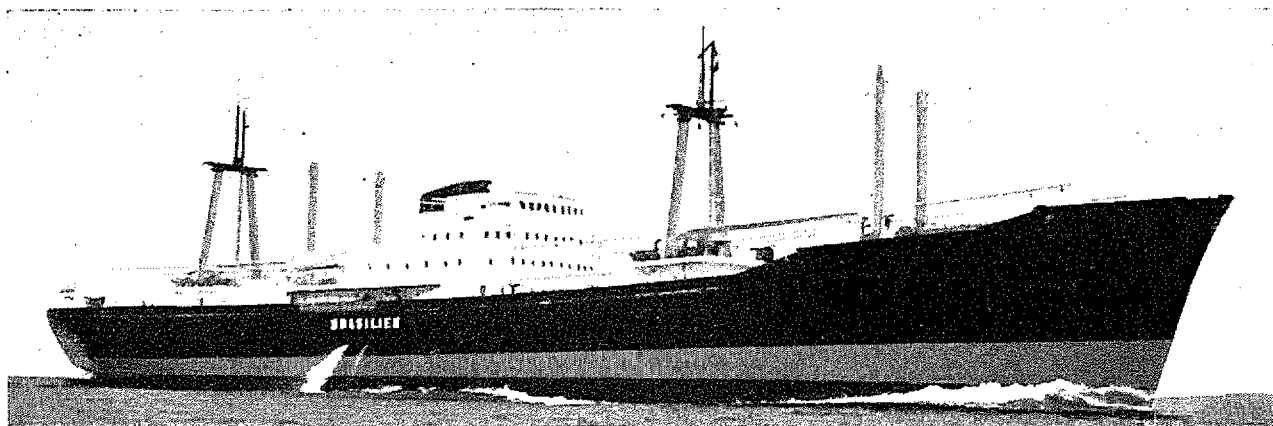
M/T „Gunnar Knudsen“.

yderligere skridt i denne retning er, at skibet er forsynet med to store tanke til ferskvand, som skal bruges til at spule lasttankene med.

Hovedmotoren er en helsvejt nicylindret, totakts, enkeltvirkende dieselmotor af Götaverkens konstruktion

og fremstilling. Cylinderdiametere er 680 mm og slaglængden 1500 mm. Ved 112 omdrejninger pr. minut udvikler den 8300 ihk.

Den kontraherede fart blev væsentlig overskredet på prøveturen.



## M/s **Brasilien**

Mandag den 30. august afleveredes m/s „Brasilien“ som det første af de to søsterskibe, som Det Forenede Dampskibs-Selskab hos Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri A/S har under bygning hovedsagelig til fart på Sydamerika.

I prøveturen deltog bl. a. direktion og bestyrelse for såvel DFDS som skibsværftet, og efter endt prøvetur anløb skibet Langelinie-kajen kl. 16.30.

M/s „Brasilien“ har følgende dimensioner:

Længde overalt .....	137,2 m
Længde mellem pp .....	126,5 m
Bredde .....	17,8 m
Dybgang .....	7,6 m
Lasteevne (dw) .....	9.100 tons
Skibets lastrum er på .....	15.700 m <sup>3</sup>

For fremdrivning er der installeret en totakts, otte-cylindret dieselmotor på ca. 6.000 ihk, der giver skibet en fart af ca. 15 knob.

Der er plads til 12 passagerer i 8 enkeltkamre og 2 dobbeltkamre. Samtlige kamre er forsynet med eget

bad og toilet, ligesom hovedparten af skibets besætning får enmandskamre.

M/s „Brasilien“ skal føres af kaptajn C. V. Petersen og afgik på sin jomfrurejse til Sydamerika via Finland omkring den 1 september.

Søsterskibet — m/s „Ecuador“ — vil blive afleveret til DFDS i februar måned næste år.

**DAMPSKIBSSELSKABET**

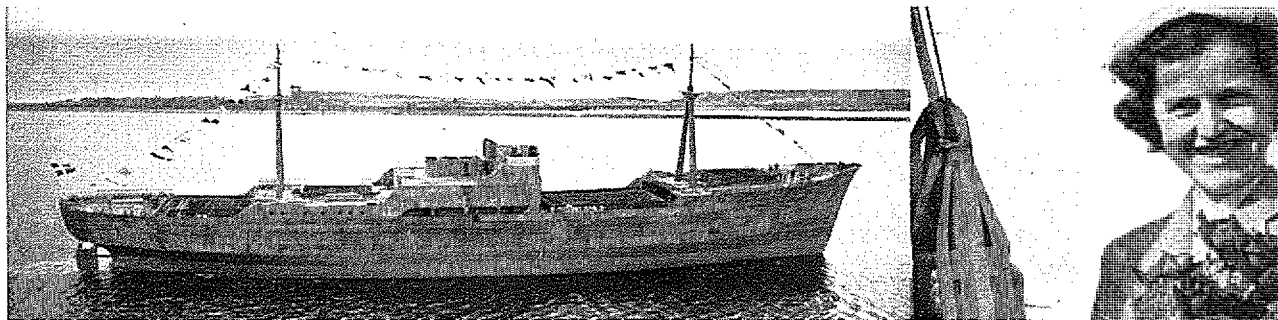
**TORM**

AKTIESELSKAB

Grundlagt 1889

Telefoner: MINERVA 2437 - RIGSTELEFON 203

HOLMENS KANAL 42 - KØBENHAVN



Fra „Gunvor Brøvig“s søsætning. Til højre gudmoderen, frk. Kirsten Brøvig.

## Gunvor Brøvig

Ved Öresundsvarvet søsattes i august et lastmotor-skib til det norske rederi Th. Brøvig, Farsund. Skibet fik af frk. Kirsten Brøvig navnet „Gunvor Brøvig“. Skibet indgår i en lang række ordrer til den norske handelsflåde, som er placeret ved værftet i 1951-52. Til Brøvigs rederier har værftet tidligere bygget to skibe, nemlig det i september 1949 afleverede tankmotorskib „Gunnar Brøvig“ og det i april i år leverede lastmotor-skib „Kirsten Brøvig“.

„Gunvor Brøvig“ får en lastekapacitet på ca. 3700 tons.

Hoveddimensionerne er:

Længde mellem perpendikulærerne ...	100,6 m
Største bredde på spant .....	14,3 m
Sidehøjde til hoveddæk .....	6,0 m
Dybgang på fuld last .....	5,9 m

Skibet er bygget med to gennemgående dæk og lang bak. Hele apteringen findes midtskibs.

„Gunvor Brøvig“ får fire lastluger med længder mellem 8 og 15 m. Luge nr. 3 er placeret på dækket oven over mandskabsapteringen og er gennem trunk i forbindelse med det underliggende lastrum.

Til lastning og losning findes ved luge nr. 1 to 5 tons bomme, ved luge nr. 2 to 10 tons, to 5 tons samt en sværbom på 25 tons, ved luge nr. 3 to 5 tons og to 3 tons og ved luge nr. 4 to 5 tons lastbomme.

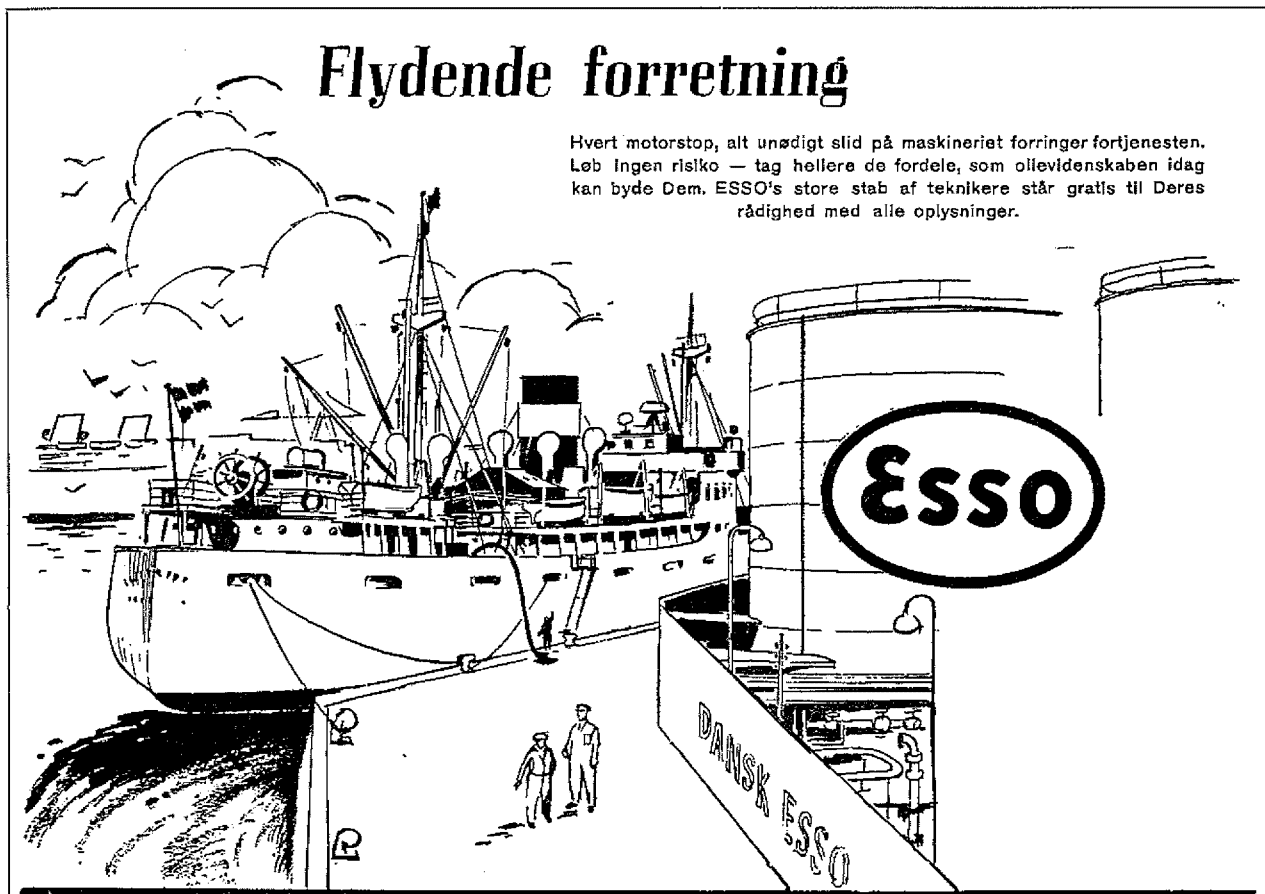
Apteringen bliver moderne med rummelige kamre, messer, opholdsrum etc. for både officerer og mandskab.

Til fire passagerer findes også aptering.

Fremdrivningsmaskineriet bliver en ottecylindret dieselmotor af Götaverkens fremstilling. Cylinderdiametern er 520 mm og slaglængden 900 mm. Den udvikler 3700 ihk ved 160 omdrejninger pr. minut og beregnes at give skibet en fart af 14,75 knob på fuld last.

## Flydende forretning

Hvert motorstop, alt unødigt slid på maskineriet forringer fortjenesten. Løb Ingen risiko — tag hellere de fordele, som ollevidenskabens idag kan byde Dem. ESSO's store stab af teknikere står gratis til Deres rådighed med alle oplysninger.





## 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.

★

15 moderne skibe - 105.000 ts. d. w.

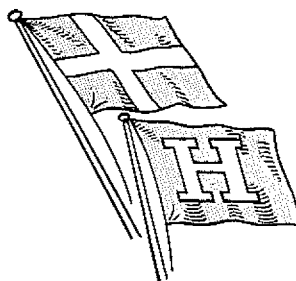
★

Korresponderende reder for:

**DANNEBROG**

AMALIEGADE 35 · KØBENHAVN K

Telefon: Central 72 (18 linier) · Rigs 13 (2 linier)  
Telegramadr.: „HANSEN“ · Telex: Nr. 2501 & 2502



## MARTIN CARL

AKTIESELSKABET  
DAMPKIBSELSKABET „HEIMDAL“

Telegr.: MARTINO  
KØBENHAVN Ø. DANMARK



DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

## „MYREN“

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
Telegram-Adresse: „Holmsild“  
Amaliegade 36



## A/s Em. Z. Svitzers Bjergnings Entreprise

Grundlagt 1833  
KØBENHAVN

## C. CLAUSEN



DAMPKIBSREDERI A/S  
HAMMERENSGADE 4 - KØBENHAVN

## Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København

★

Telegr.-Adr. „Mariuson“ Telefon Central 12057

Sikkerhed til søs

DECCA NAVIGATOR

DECCA RADAR

## DECCA NAVIGATOR AKTIESELSKAB

KRYSTALGADE 15 - KØBENHAVN K.  
TELEFON BYEN 8310

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB





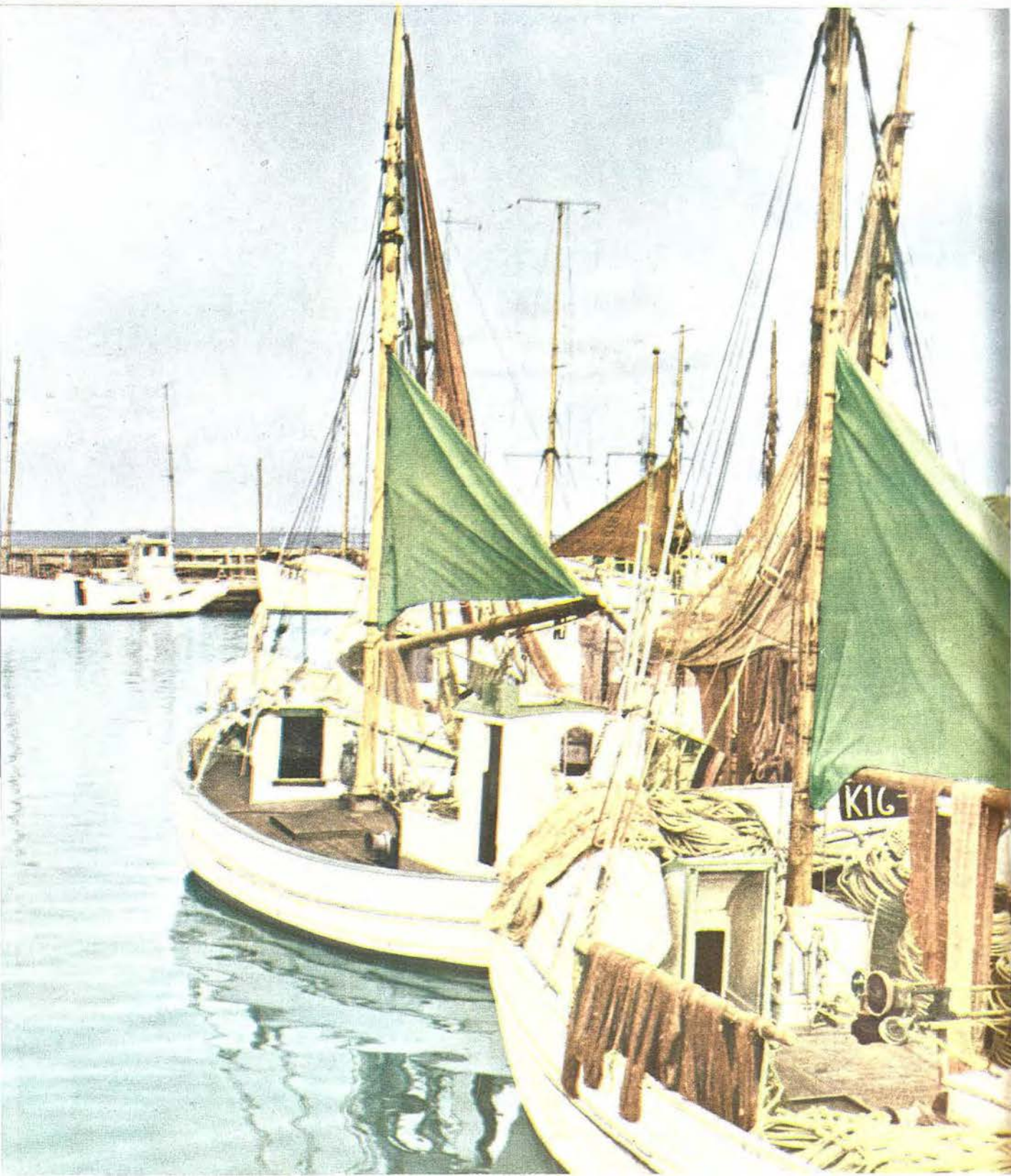
# VIKINGEN

1,50  
ovember

Havnestemning ved Gilleleje

Fotografi: Svend Ove Køster

1954 - nr. 11  
31. årgang



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

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

NEW YORK MONTREAL MANILA MALACCA HONGKONG SHANGHAI SINGAPORE SYDNEY MELBOURNE BOMBAY CALCUTTA BANGKOK

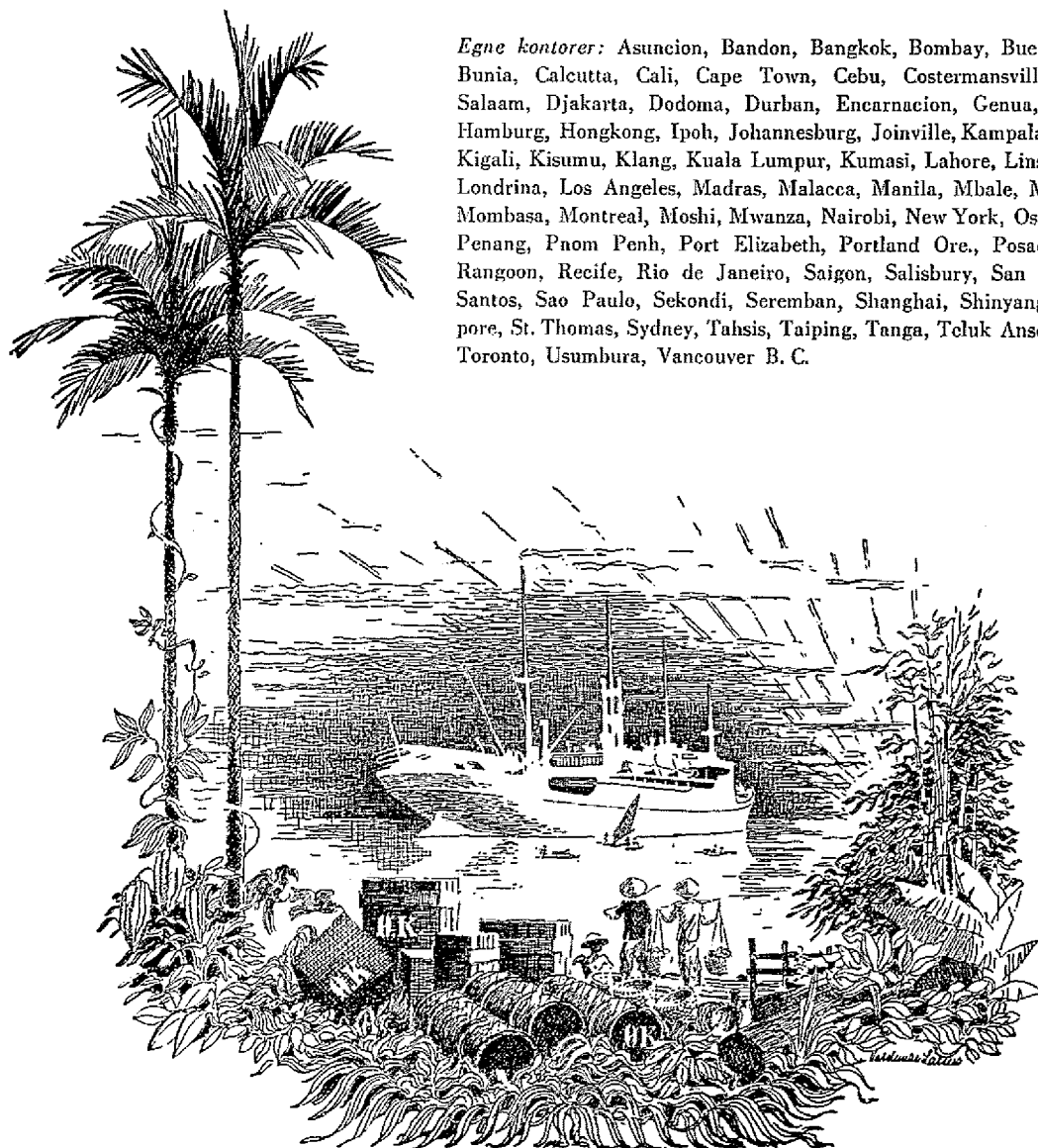
# AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI KØBENHAVN

IMPORT til Europa af oversøiske produkter.

EXPORT oversøisk af europæiske varer.

Plantage-, savmølle- og skovdrift i Østen, Afrika, Symamerika & 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 ILLUSTREREREDE MAGASIN

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

## „Jeg vil ikke trille fingre i mørket“,

siger Aage H. Larsen,

der fortæller om sine 33 år i Statens Skibstilsyn

„Vi mangler endnu en Elbjørn“!

Da Aage H. Larsen i 1951 blev chef for det dengang nyoprettede „Direktoratet for Statens Skibstilsyn“, havde vi en lille samtale med ham her i „Vikingen“. Naturligvis drejede samtalen sig mest om nyorganiseringen af skibstilsynet, og desuden fortalte direktøren om sin indsats som konstruktør af statens skibe. Mere blev der ikke tid til dengang, men Aage H. Larsen havde meget mere endnu at fortælle, bl. a. om sine mange år i sikkerhedens tjeneste. I de forløbne år har vi haft mange andre samtaler med direktøren, men hver gang har der været så meget at sige om sikkerhedskonventionens gennemførelse o. l., at vi ikke fik fortsat, hvor vi slap i 1951.

Fra 1. oktober i år er Aage H. Larsen på grund af alder trådt tilbage fra sin tjeneste under staten og er blevet direktør i A/S Vølund. I den anledning har vi endelig fået Aage H. Larsen til at fortælle om sine 33 år i skibstilsynet.

„Ja, jeg kom altså ind i skibstilsynet i 1921. Oprindeligt sorterede skibstilsynet under fabriktilsynet, der igen lå under indenrigsministeriet. Fabriktilsynet var efterhånden blevet udvidet til også at omfatte tilsyn med skibs anlæg, men den første rigtige lov om skibstilsyn stammer helt fra 1903 og var ikke særlig effektiv,“ siger Aage H. Larsen og fortsætter:

„Skibstilsynets personel var honorarlønnet og spredt ud over landet. Men i 1910 forsøgte man at samle det hele, hvilket førte til, at man i 1921, da jeg trådte til, ændrede hele tilsynsloven, så skibstilsynet kom ind under faste rammer efter næsten det samme system som i England. Det kom til at bestå af en centralledelse, som lå i handelsministeriet, samt et udøvende tilsyn, som sorterede under en overskibsinspektør. Jeg blev ansat



Aage H. Larsen.

som overskibsingeniør og sad i den tekniske ledelse i ministeriet, mens overskibsinspektøren sad ude i marken. Overskibsinspektøren sendte sit materiale ind til os, hvorefter vi behandlede det og gav bemyndigelse til udstedelse af certifikater. Det blev altså et temmelig indviklet system, som gav anledning til, at sagerne vandrede frem og tilbage og derved forsinkedes.

Derfor blev skibstilsynet omorganiseret i 1951, og jeg blev ansat som direktør, mens stillingen som overskibsinspektør bortfaldt. Mine folk fra ministeriet blev flyttet med ind under det nye direktorat, der opdelt i fire distrikter. Denne omorganisering betød en forenkling af systemet, idet materialet blev sendt direkte til os, hvorefter alle certifikater udstedtes af direktoratet.

Omorganiseringen var den største ting, der skete under min lange tjeneste i skibstilsynet, men derudover har jeg haft mange mindre og ligeså interessante opgaver som f. eks. gennemførelsen af den nye konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen. Endvidere havde jeg jo det lille job at være konstruktør af statens skibe. Min første konstruktion på dette felt var „Isbjørn“, og den sidste var „Elbjørn“. Da statsbanerne i 1925 skulle forny materiellet på Storebælt, fik jeg til opgave at konstruere en helt ny færge-type. „Korsør“ blev resultatet, og den betegnede noget helt nyt ved at være tre-sporet og have diesel-maskineri.“

„Hvad har været det mest interessante, De har været med til i skibstilsynets tjeneste?“

„Det var sikkert de mange internationale forhandlinger i England. Og morsomt var det f. eks. at hele lastelinie-konventionen af 1930, som stadig gælder, blev meget stærkt præget af dansk indsats. Således er be-

stemmelserne for træ-laster næsten helt og holdent blevet til på basis af danske tanker og forslag.“

„Har De nogle morsomme oplevelser fra disse forhandlinger?“

„Forhandlingerne var jo præget af hårdt arbejde og alvor, men alligevel kan jeg nok fremdrage en enkelt morsom oplevelse: I 1930 skulle man altså vedtage nogle bestemmelser for tankskibs-fribord. Der blev fremsat et forslag om nedlastning af tankskibe fra engelsk side, men så kom amerikanerne med et ændringsforslag, der gik betydeligt længere end det engelske forslag. Englænderne mente ikke at kunne godtage det amerikanske modforslag, og den lille komite, der behandlede spørgsmålet, var ved at køre fast. Hele konferencen truede faktisk med at strandе på de divergerende meninger, og ingen kunne komme med et forslag, som kunne løse problemet. På et af møderne opfordrede formanden meget indtrængende mødedeltagerne til at sige noget. Men ingen brød den pinlige tavshed, og mødet måtte afbrydes. Da jeg kom hjem til mit hotelværelse, gav jeg mig til at udarbejde et forslag, der byggede på både det engelske og det amerikanske forslag samt på helt nye tanker. Det blev med andre ord et forslag, der skulle danne bro mellem de to grupper. Næste dag forelagde jeg mit arbejde og blev stærkt hånet. Tænk, at det lille land, Danmark, som på det tidspunkt kun ejede eet eneste tankskib og slet ingen erfaringer havde, kunne komme med et forslag, der gjaldt store, oceangående tankere! Nå, men det morsomme er, at det endte med, at faktisk alle sluttede op om mit forslag, som blev vedtaget næsten uændret!“

„Lykkedes det for Dem at gennemføre den nye konvention inden Deres afgang?“

„Ja, den er gennemført fuldt og helt. Der er vist ikke noget land, der har gennemført den mere konsekvent. Vi i skibstilsynet har haft det bedste samarbejde med rederier og værfter også på dette punkt. Som jeg før har sagt til „Vikingen“, har vi ikke dikteret, men i hvert enkelt tilfælde diskuteret og forhandlet os frem, så vi på den måde har fundet den mest fornuftige ordning. I mange tilfælde er vi gået langt videre, end konventionen foreskriver.

Inden for skibstilsynet har jeg før min afgang organiseret personalet til min afløsning, og det er mit håb, at den linie, der er blevet stukket ud, må fortsætte ubrudt. Det er farligt, hvis der pludselig kommer en kontormand til, som ikke har nogen praktisk erfaring. Skibstilsynet er nemlig ikke bare et kontorhold. Det er ikke nogen bussemand. Vi har haft et fint samarbejde til alle sider, og vi har heller aldrig været bange for at forhandle med organisationerne, både redernes og søfolkenes. Når vi mente det formålstjenligt, kaldte vi tit de søfarende formænd op til forhandling og gennemgik sagerne med dem.“

„Men De har altså haft den glæde at kunne se et livsværk afsluttet?“

„Ja, det har jeg. Der er stort set ingen af de vigtigere spørgsmål, som ved min afgang ligger uløst. Jeg

har ryddet ordentlig op i skrivebords-skufferne! Også mine konstruktive opgaver betragter jeg som løst. Der bliver næppe foreløbig råd til at bygge flere isbrydere, og bygningen af færger og andre skibe under staten vil sikkert fortsætte nogenlunde efter de allerede gældende linier.“

„Er De selv tilfreds med „Elbjørn“, Deres sidste isbryder?“

„Ja, „Elbjørn“ gik næsten direkte fra værft og ud på et 1½ månedes togt uden eet eneste stop. Alt om bord fungerede efter planen, og alle var tilfredse.“

„Mener De dermed, at isbryder-flåden er up-to-date?“

„Nej, slet ikke. Vi vil komme til at mangle endnu en „Elbjørn“ til vore provinshavne, ligesom vi vil savne en ny isbryder i Limfjorden. „Valdemar“, der arbejder deroppe nu, har aldrig været effektiv og kan nu slet ikke mere. Men jeg tvivler på, at der foreløbig bevilges penge til bygning af nye brydere.“

„Var De nu ikke en lille smule ked af at skulle forlade skibstilsynet efter så mange års tjeneste?“

„Jo, det var selvfølgelig med lidt vemod, jeg gik. Men det er et spørgsmål, om det ikke er klogere selv at gå, mens tid er, end en dag at se døren brutalt blive smækket i bag sig. Jeg har heldigvis endnu så megen livskraft i mig trods mine 70 år, at jeg ikke bryder mig om at blive stødt ud i mørket for at trille fingre og kun være henvist til at grave min egen grav. For stadig at have noget at tage fat i, sagde jeg ja tak til stillingen som direktør her hos Vølund.“

„Og hvad skal De så lave her?“

„Det er min opgave at føre et vist tilsyn med hele selskabets tekniske drift. Jeg skal søge at forbedre og forenkle produktionen. Jeg slipper ikke skibsfarten helt, for også her hos Vølund er der en lille duft af saltvand, idet vi jo bl. a. fremstiller forskellige ting til skibe som f. eks. motorer.

Selvfølgelig vil jeg også stadig følge min gamle virksomhed med interesse. Jeg håber også, at jeg i den sidste ende må have evner til at yde hjælp her i min nye stilling.“

„Næsten alle de store opgaver lykkedes det Dem at løse, inden De tog afsked med skibstilsynet. Men hvad med det brandkursus for søfolk, som vi tidligere har talt om?“

„Ja, det er et af de spørgsmål, som ikke blev løst helt. Men det nævnte brandkursus blev, inden jeg sagde farvel, forberedt indtil de mindste enkeltheder, og jeg mener, at kursus vil blive etableret allerede i dette efterår.“

Direktør Aage H. Larsen sidder tavs et øjeblik, men for at afrunde samtalen siger han så:

„Det er med glæde og tilfredshed, at jeg ser tilbage på min tid i statens tjeneste. Jeg har været glad for de dejlige, store opgaver, man har betroet mig gennem tiden, og for det gode og loyale samarbejde, jeg har haft til alle sider — både inden for murene og ude i det praktiske liv.“

*Otto Ludwig.*

# ESKIMOISK KARTOGRAFI

Af skibsfører *Carl V. Sølv*



Østgrønlandere på rejse. Angmagssalikfjorden. Efter Fr. C. C. Hansen: *Outlines of the Geography and History of Greenland*. 1915.

I Nationalmuseets etnografiske afdeling i København findes nogle mærkelige udskæringer i træ af et så uanseligt ydre, at man uvilkårligt passerer forbi uden at skænke dem en tanke. Disse småting er dog af ikke ringe interesse, idet de er grafiske fremstillinger af Grønlands østkyst omkring Angmagssalik, fremstillet af hedenske eskimoer, der aldrig har haft kontakt med europæere. Stykkerne er hjembragt af kaptajn *Gustav Holm*, den første europæer, der berejste hele denne kyst og overvintrede i Angmagssalik i årene 1884-85, og det er af betydning at undersøge deres oprindelse, og hvorledes de blev brugt.

Kaptajn *Gustav Holm* fortæller i „Meddelelser om Grønland“ bd. 39 pag. 103: „Eskimoiske Kaart af Træ“ følgende herom: „Kumit (en Eskimo) fra Umivik havde hørt, at jeg gerne ville have Oplysninger om den nordligere Strækning (norden for Angmagssalik), som vi ikke havde besøgt. Han kom derfor til mig den 8de Februar i Fjor (1884) og solgte Træ-Kaartet over Strækningen Sermiligak og Kangerdlugsuatsiak. Han havde selv udskåret Kaartet og fortalte, at det ikke var ualmindeligt, at man forfærdigede saadanne Kaart naar man skulle fortælle andre om Strækninger, som de ikke kendte. Han forklarede mig Kaartet i alle Detailler ved f. eks. at vise mig, hvorledes han havde antydet, at man kunde bære en Kajak over mellem det indre af to

Fjorde langs Randen af Bræen, naar Havisen spærrede ved det udenfor liggende Næs.

Den 21de Marts kom han igen og havde atter et Kaart: med sig, nemlig over Landtangen mellem Sermiligak og Kangerdlarsikajik. Han gjorde undskyldning, fordi han bragte dette mindre interessante stykke, men han havde ikke været længere end til Kangerdlugsuatsiak, hvortil han havde udskåret Kaart til mig, og kunde derfor ikke hjælpe mig til den ukendte Strækning.

Jeg haaber, at det hermed maa være hævet over enhver Tvivl, at de af mig hjembragte Kaart er skaaret af Hedninger.“

Senere i samme beretning fortsætter *Gustav Holm*: „Angmagssalikerne have stor Interesse for Geografi og vilde meget gerne se og høre om fremmede Lande. Intet kunde glæde og forbavse dem mere, end naar vi fortalte dem om Danmark, hvor der ingen Bjerge var, og hvor man sjældent saa Is, eller om Akilinek (Island), hvor der fandtes ildsprudende Bjerge og varme Kilder. Da de saa, hvor ivrig jeg var for at lære deres Land at kende og udføre Tegninger deraf, mødede det dem at give deres Bidrag til, at Kaartet blev saa fuldstændigt som muligt. Jeg skal nævne et Par Eksempler i den Retning.

Kujanapé (en Eskimo) havde hørt, at den vidtbe-

rejste Kumak (en anden Eskimo) havde, foruden den nordlige Strækning, ogsaa tegnet Sermelikfjorden for mig. Kujanapé var ikke meget berejst, men han havde været længere inde i Sermelik end Kunak, hvorfor han kom til mig for at supplere og rette paa det inderste af denne Fjord.

En anden Eskimo, Kianak, havde faaet at vide, at nogle Klippeøer, som laa udenfor den Ø, hvorpaa han havde Boplads, ikke var tegnet med paa mit Kaart. Han kom derfor for at vise mig paa Kaartet, hvor de laa, fordi han nødigt vilde have, at jeg skulde rejse hjem uden at have faaet dem sat ind paa mit Kaart. Hans nærmere Oplysninger om disse gik ud paa, at de laa meget tæt ind under Land, vare smaa og aldeles spidse, „saa at en Ravn maatte sidde paa eet Ben paa Toppen af dem og slaa med Vingerne for at holde Balancen.“ Jeg kunde give mange andre Eksempler paa Angmagssalikernes høje Grad af Interesse for Kartografien.“

Senere i samme beretning fortsætter Gustav Holm: „Ved Udlægningen af Eskimoernes Træ-Kaart maa man tage i Betragtning, at Kaartskærerne alle har en Tendens til at forstørre Omgivelserne, efterhaanden

som de nærmer sig deres hjemlige Distrikter, hvilket imidlertid er ganske naturligt, da de ellers ikke vilde faa Plads til alle ønskelige Detailler.

Eskimoerne havde ikke alene Interesse for Kartografi, men det er en bekendt Sag, at de selv er fortrinlige Kartografer. De omtales og roses i den Retning meget af: *Parry, Ross, Ommaney, McClintock, Hall* o. a. Aldeles forbavsende er den Nøjagtighed, hvormed de have tegnet Kyststrækninger. Endog store Strækninger af vore Kaart over den danske Del af Grønlands Vestkyst var ofte indtil den seneste Tid baseret paa indfødtes Tegninger, og det har nu vist sig, hvor fortrinlige disse vare.

Tegning af Kaart var naturligvis ganske ukendt for Angmagssalikerne, men jeg har set mange slaaende Beviser, hvor dygtige de var, saasnart de forstod Meningen med vore Kaart.

En Hedning fra Sermelik, der hed *Angmagainak*, som aldrig tidligere havde haft en Blyant i Haanden, og som kun engang havde berejst Østkysten, tegnede et fortrinligt Kaart for mig over hele Strækningen fra Tingmiarniut til Sermiligak, altsaa omtrent 70 Mil (280 miles), og dog var der ingen paa Østkysten, der tidligere havde tegnet eller tænkt sig, at man kunde meddele sine Tanker om Landet til en anden paa den Maade.“

Kommandør Gustav Holm kom sydfra på sin konebådsekspedition for som den første europæer at besejle Grønlands østkyst helt op til Angmagssalik, hvor han mødte en befolkning, der aldrig tidligere havde haft samkvem med europæere. På vejen derop var han i forbindelse med forskellige østgrønlandere på fangstrejser, bl. a. Angmagainak. Han omtales som en smuk, velvoksen mand med lige fremspringende næse og et elskværdigt udtryk. Hans hele optræden var præget af overordentlig beherskelse og naturlig dannelse, ligesom han ved sin tjenstvillighed på alle måder lettede ekspeditionen de vanskelige forhandlinger med de indfødte. I modsætning til sine stammefæller udtalte han som sin mening, at intet ville være til hinder for at nå Angmagssalik i løbet af sommeren, og hans kortskitse, som Gustav Holm benyttede på den videre rejse, viste sig i alt væsentligt at være i overensstemmelse med virkeligheden.

Gustav Holm fortsætter:

„Den naturligste Maade, hvorpaa Angmagssalikerne fremstille eller gengive noget er ved at udkære det. De have mange udskaarne Figurer af Mennesker og Dyr.“

Gustav Holm giver flere eksempler på, hvorledes han efter eskimoernes beretninger var i stand til at fastslå positionen (bredden) af forskellige lokaliteter og kontrollere deres beliggenhed. Således fortalte eskimoerne ham, at solen på årets korteste dag ved et overvintringssted ved navn Itivsalik lige netop kom over kimmingsen ved middagstid, hvorimod solen ved middommertid i det mindste i fem dage i træk var over kimmingsen hele døgnet igennem. Da refractionen hæver solbilledet ca. en hel soldiameter, må stedet ligge på ca.

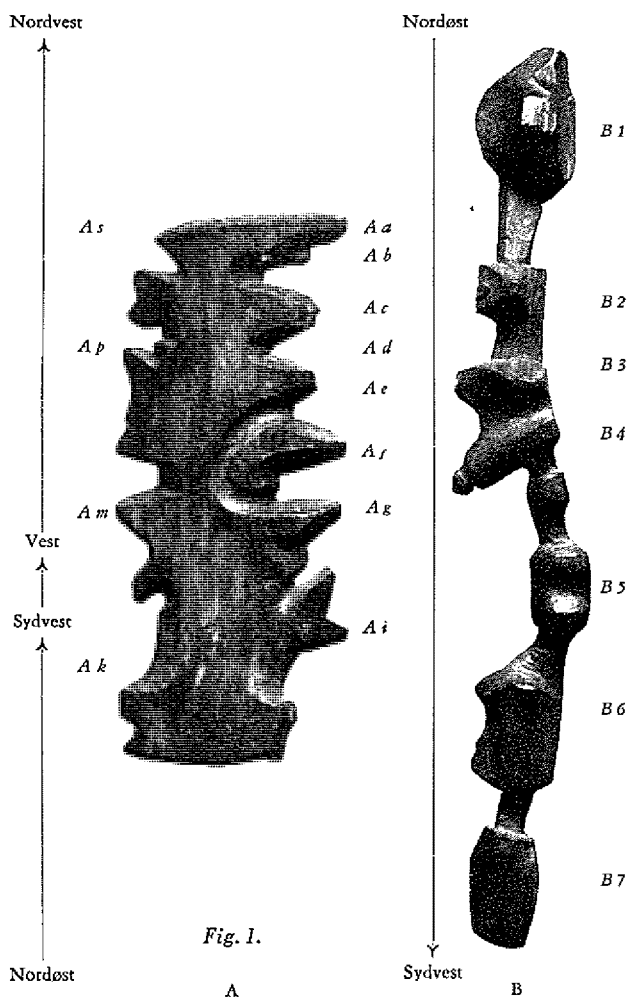


Fig. 1.

Kystkort fra Angmagssalik fra 1883 skårne af østgrønlanderen Kumit. A er fastlandet, B ørækken udenfor. Betegnelserne svarer til de indførte betegnelser på kortet fig. 2 (Fra Nationalmuseets samling).

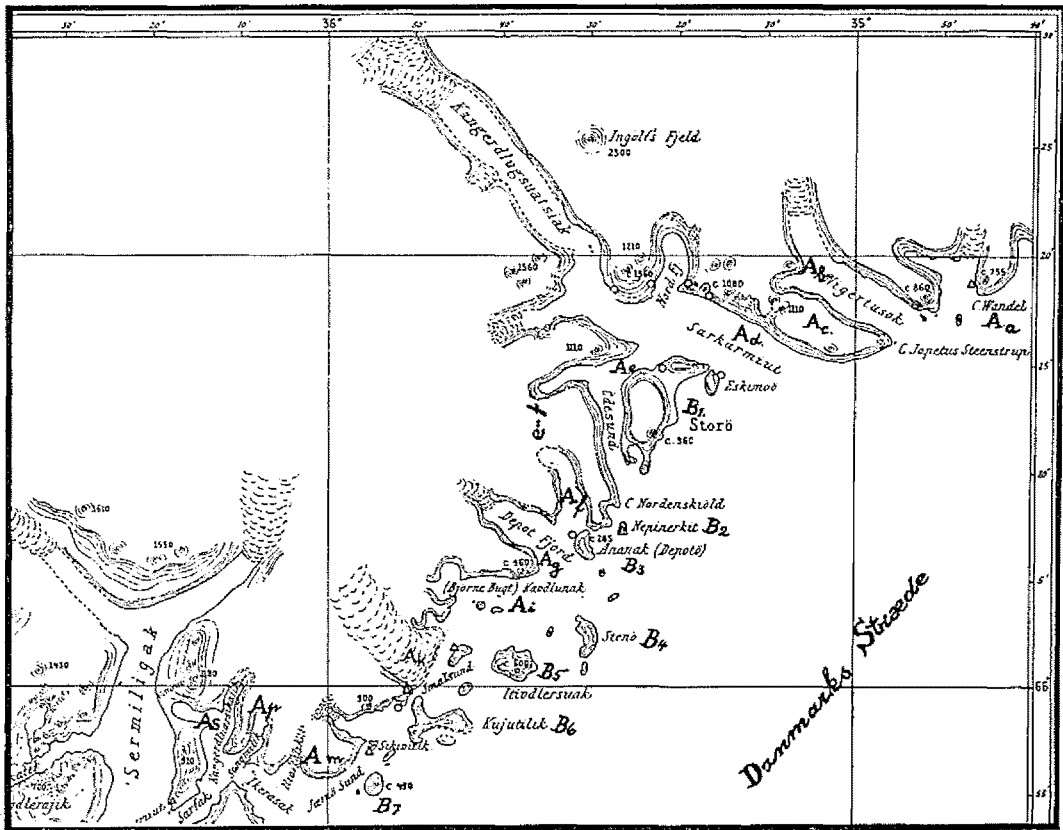


Fig. 2.

Kort fra 1912 svarende til de udkårne eskimokort fra Angmagssalik 1883. Betænelserne svarer til de samme på foregående side; e-f er overbæringssted for kajaker.

66° 48' n. br. En dagsrejse nordenfor, siger Angmagssalikerne, ligger en isdækket ø, der kaldes Apulitek. Endvidere er der fra Apulitek til Angmagssalik lige så langt som fra Angmagssalik sydover til Umivik, eller efter andres opgivende til et sted beliggende midt mellem Umivik og Igduluarsuk. Tages nu middeltallet af disse distancer og udsættes på kortet nordefter fra Angmagssalik, vil man se, at Apulitek ligger på ca. 67° 15' n. br. Fra Sermiligak til Apulitek er der i følge en eskimo fire lange dagsrejser, længere end dagsrejser fra Angmagssalik til Sermiligak; ifølge andres opgivender tager samme rejse fem dagsrejser. Ved at måle distancen på kortet mellem de to steder Apulitek og Itivsalek — den første bestemt ved afstand og kontrolleret ved dagsrejser, og det andet bestemt efter solen, fås en distance på 28 miles eller med andre ord en god dagsrejse. Dette er netop, som vi allerede har set, distancen mellem de to steder ifølge de indfødtes fortællinger.

„Naar en Mand fra Angmagssalik derfor vil gengive en Kyststrækning, som han har berejst, men som de andre ikke kjende, da er den naturligste Maade for ham at frembringe Gengivelsen paa: — ved Udkæring, hvorved tillige Kaartet meget bedre anskueliggøres for andre. Det vilde fordre en mere fremskreden Civilisation at aftegne en Kyststrækning, fordi det, der ses fra Rummet, derved skal nedlægges i Planct. Det vilde være noget ganske nyt for Eskimoen, som de ikke saa let vilde finde paa af sig selv; dertil fordres snarere

en ydre Paavirkning, f. Eks. fra Europæere. En Europæer vilde det derimod upaatvivleligt ikke ligge saa nær at kortlægge en Kyststrækning ved at udkære den i Træ. Det forekommer mig derfor meget rimeligt, at Eskimoerne selv har gjort den Opfindelse at udkære Træ-Kaart.“

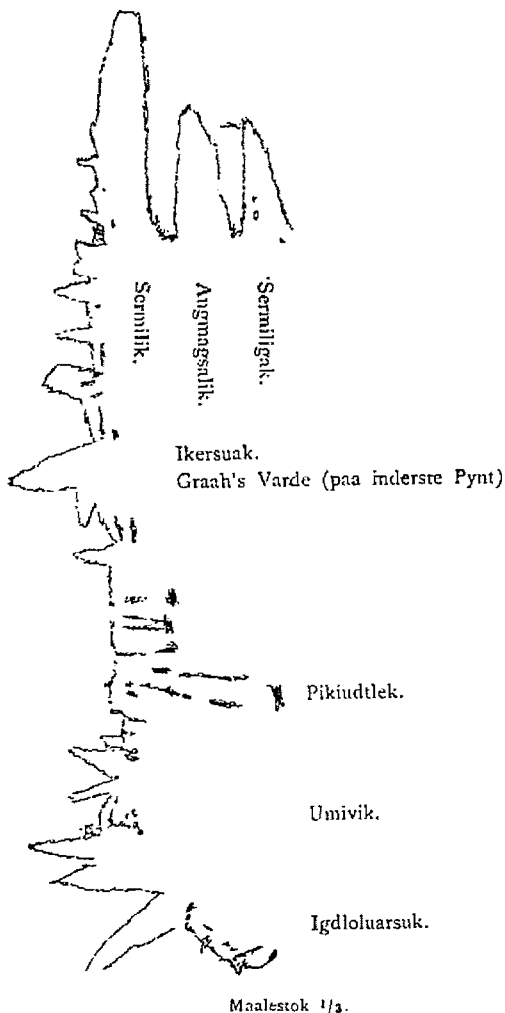


Ostgrønlanderen Angmagainak, der tegnede kortet fig. 4. Fra Gustav Holm: Den ostgrønlandske ekspedition 1883-85.

De foreliggende træ-kort forklares yderligere af professor *William Thalbitzer* i „Meddelelser om Grønland“ bd. 39 p. 665, hvorfra nedenstående uddrag er gjort:

„På fig. 1 ses to udskårne kort A og B, der bruges sammen, idet A forestiller landskysten med fjorde og fremspring fra nord til sydvest ned langs højre side og fortsat op langs venstre side og B rækken af øer udenfor. Afstanden mellem øerne er dog ikke helt nøjagtig. For at forstå kortene må man lægge det korte stykke øverst på siden af det lange stykke og efterhånden dreje de langs dette for at få øerne i den rette beliggenhed m. h. t. kysten. Dette er anskuelliggjort ved de uden for angivne bogstaver og tal og ved sammenligning med et moderne kort over samme strækning. Det er aldeles overraskende at se, hvor anvendelige disse yderst primitive kort er, og *Gustav Holm* nævner ofte den hjælp, han har haft af dem.

B1 forestiller Storø på  $66^{\circ} 12'$  n. br. og Ac halvøen Sarkarmiut (Sarqarmeen) med et forladt bosted. Denne halvø adskiller fjordene Kangerdlugsuatsiak (d) og Nigertusek. Ae er en mindre fjord, Erserisek (Vestfjord). Derefter kommer Af, som er den nordlige gren af De-



Kortskitse af Østgrønlands kyst, fra Tingmiarniut til Sermeligak tegnet af østgrønlanderen Angmagainak.

Fig. 4.

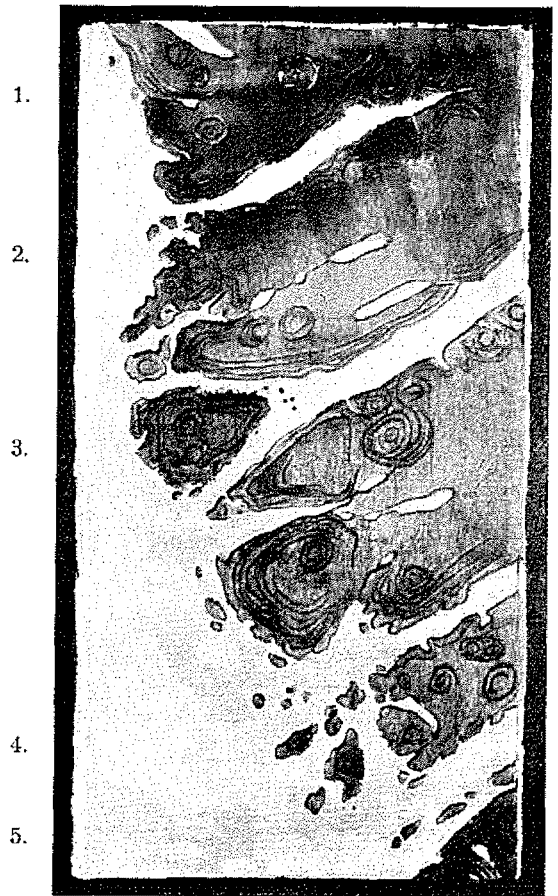


Fig. 5.

En sen udformning af eskimoiske trækort fra Vestgrønland, hvor europæisk indflydelse er umiskendelig, skont det fremstiller en grønlanders hjemegn efter hans erfaringer om kystens udseende. Det viser bl. a. lakseelven i Narssalebugten, der i tre generationer har været almen anset for hans families fiskested. Kort over Grønlands vestkyst fra Ikermiut (ca.  $65^{\circ} 48'$  n. b. og  $53^{\circ} 20'$  v. lgd.) til Umánárssugsuag (ca.  $66^{\circ} 18'$  n. b. og  $53^{\circ} 45'$  v. lgd.). skåret i flydetræ af grønlanderen *Hans Kroutzmann* fra Kangamiut (Gl. Sukkertoppen) i 1951. — 1. Umánárssugsuag-øen. 2. Kangerdluarssugsuag-fjord. 3. Simiutaq-øen, bag hvilken ligger Sondre Strømfjord. 4. Kangerdluarssuk med Narssalebugten og korttegnernes lakseelv. 5. Evighedsfjorden.

pot-fjorden, medens Ag forestiller den sydlige del af samme fjord. Bagom e-f ses en halvmåneformet fordybning, som skal angive en lavning, hvor det er muligt at bære kajaker over halvøen mellem de to nabofjorde. Ai skal være Bjørnebugten (Kardlunak). På kortet B angiver (2) og (3) øerne Nepinerkit og Amanak (Depot-øen) syd for Storø; B4 er Aputitek og B5 Itverdlersusak (Moræneø) syd for Bjørneøen. B6 angiver Kujutilik og B7 Sikivitik (Jernøen).

På kortet A angiver (k) Apusinek, en lang strækning, hvor landisen (en isbræ) når ud til havet, medens Am er Iliartalik. Ap skal være Saugmilik og As Kangerdluarsikajak.

Foruden denne slags kort har angmagssalikerne ofte i senere år udskåret kystkort som bas-relief på træstykker af udseende som fig. 7, hvor landkysten med en række øer liggende udenfor er vist. Ligeledes har angmagssalikerne ofte forsøgt sig som korttegnere på papir,

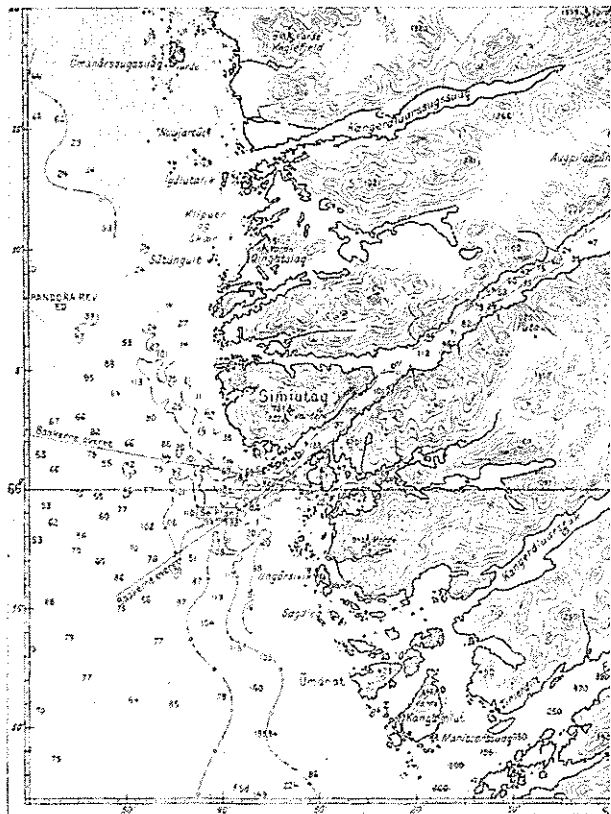


Fig. 6.

Del af Kgl. Søkort Arkivs kort over Søndre Stromfjord fra 1946. Til sammenligning med grønlænderen Hans Kroutzmans kort udskåret i flydetræ fig. 5.

og her har de udvist en færdighed, som har overrasket europæiske kartografer.“

Det kan herefter med nogen sikkerhed formodes, at disse primitive kort, fremtillet af småstykker af drivtræ fundet på kysten, er af ren eskimooprindelse, og at de har været fremstillet af eskimoer, længe inden europæerne viste sig på disse kyster.

Der har dog ikke altid været enighed på dette område, og allerede i 1886 fremhævede Hansen-Blangsted i Société de Géographie's Comptes rendus (nr. 5 pag. 162) den formodning, at disse træ-kort var skåret af europæiske navigatører eller skyldes påvirkning af europæere strandet på kysten og optaget i en eskimostamme uden midler til at komme tilbage til civiliserede egne, og han nævner i denne forbindelse flere ekspeditioner fra det 18. og 19. århundrede, som er sporløst forsvundet på Grønlands østkyst.

Det synes dog ikke rimeligt, at disse yderst primitive og egenartede udskæringer skyldes europæere eller europæisk påvirkning. En europæer ville rimeligvis skære konturerne af kysten og øerne ud i et fladt stykke træ, ganske som eskimoerne gjorde, så snart de havde set Gustav Holms kortskitser.

Gustav Holm beretter endvidere, at anmagssalikernes ligesom alle andre eskimoer har et overordentlig skarpt blik for naturen. Den egn, de en gang har besøgt, selv om den ligger mange år tilbage i tiden, kan de beskrive ganske nøje og tegne det ned uanset, at de

aldrig har prøvet det før. De kan således fortælle om vejlængder (i dagsroninger), fjorde og øers beliggenhed og størrelse, landets udseende og bræernes udstrækning. Navnlig ved de besked med de af naturens goder, der udmærker hvert enkelt sted, om der findes mange narhvaler eller isbjørn, store remmesæler, laks, fugle eller tang.

Hvad der imidlertid er mere mærkværdigt er, at de kan erindre solens stilling på bestemte tider af dagen eller året, hvorved en tilnærmelsesvis geografisk bredde kan udredes for de steder, de tidligere har besøgt. Endvidere har de som regel en klar erindring om vejrligets og isens beskaffenhed i de forskellige måneskifter.

På Gustav Holms tid var det endnu ikke bevist, om Grønland var en ø eller en halvø fra det amerikanske fastland, og til hans store forbavselse fortalte anmagssalikernes ham, at Grønland virkelig var en ø, og at en mand ved navn *Ujartek* (landomsejleren) havde sejlet omkring det hele land i konebåd. I legenden om hans rejser omtaler han et næs „nuna isua“ (landets yderste ende) som betegner den yderste grænse for anmagssalikernes rejser mod nord, og som efter beskrivelsen må ligge på ca. 68° n. br.

Ujarteks omsejling af øen Grønland har visse lighedspunkter med fønikernes omsejling af Afrika i oldtiden. Ligesom disse levede Ujartek og hans ledsagere af landets produkter, overvintrede på forskellige steder af kysten og fortsatte rejsen det følgende år for endelig at nå tilbage til deres udgangssted Angmagssalik. Den grønlandske legende nævner specielt, at en af mændene pralede af sine bedrifter og af det land, han havde rejst til og set.

Efter anmagssalikernes beskrivelse og tegninger af de ukendte kyststrækninger nord for Angmagssalik, som Gustav Holm ikke selv nåede at udforske, udarbejdede han et kort, som senere benyttedes af kaptajn *Amdrup* på hans ekspedition i årene 1899-1900 langs samme kyst. Det omfatter strækninger af den østgrønlandske kyst mellem 66° og 68° n. br. og er tegnet efter østgrønlandernes oplysninger, dog selvfølgelig med benyttelse af hans pejlinger og i øvrigt efter det foreliggende materiale.

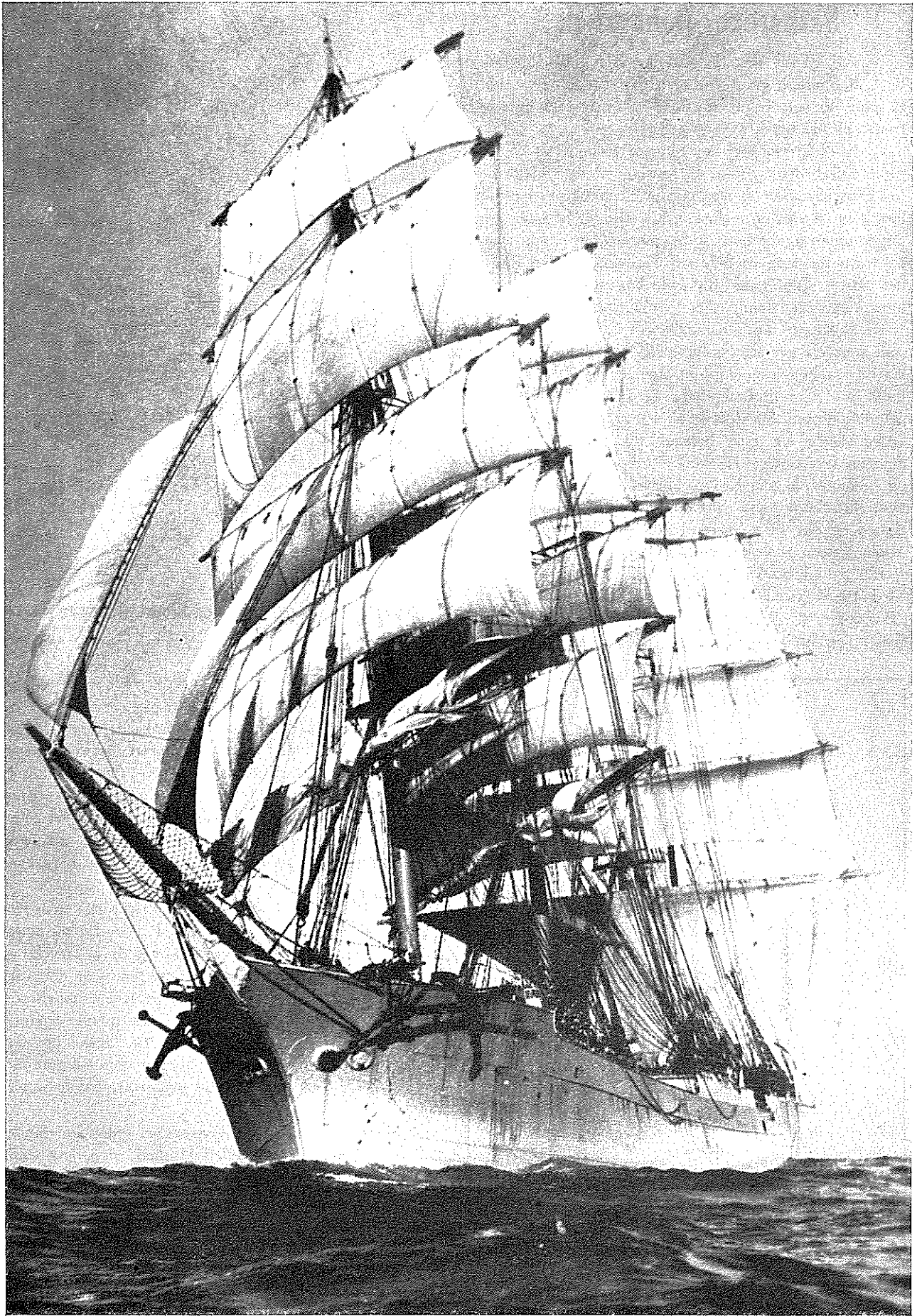
Kaptajn Amdrup beretter, at dette kort var ham en værdifuld hjælp og bekræftede eskimoernes højt udviklede geografiske sans. Han udtaler sin forbavselse over, hvor mange enkeltheder i dette kort, der svarede til virkeligheden og nævner, at positionerne af adskillige



Fig. 7. Relief-kort fra Angmagssalik.








## Skibsreder Robbert død

En af dansk skibsfarts gamle kæmper, skibsreder R. A. Robbert, afgik ved døden den 13. oktober. Indtil få dage før sin død havde Robbert været rask og rørig trods sine 81 år.


Skibsreder Robbert var gennem årene en af „Vikingen“s allerbedste venner, og iøvrigt var det betegnende for hans karakter, at næsten alle de mange mennesker, han kom i berøring med, kom til at holde af ham. Især ungdommen havde hans store interesse og havde i ham en varm forkæmper. Selv var han ung af sind lige til det sidste, skønt hans sølvhvide hår udtrykte alder og hans kloge øjne mange års livserfaring.

Robbert var født i København i 1873 og gennemgik som ung en grundig uddannelse hos Otto Mønsted i Aarhus, i engelske shipping-firmaer og hos P. Bornholdt & Co. i St. Petersburg og i Riga. I året 1900 grundlagde han herhjemme sit eget shipping-firma, der beskæftigede sig med befragtning. Dette firma nød gennem årene meget stor anseelse hos shipping-folk ude og hjemme på grund af Robberts usædvanlige dygtighed. Han havde også sans for at bedømme andres dygtighed og var bl. a. med til at stifte det ene af A. P. Møllers store rederier, nemlig „Dampskibsselskabet af 1912“, i hvis bestyrelse han havde sæde.

I 1916 stiftede Robbert sit eget dampskibsselskab, „Dansk-Norsk Dampskibsselskab“, for hvilket hans firma var korresponderende reder. Selskabet har ikke



LONDON



**WORLD WIDE BUNKERING SERVICE**

**Vi holder  
os til**



**ESBJERG TOV**

altid haft medvind, men Robbert forstod at disponere rigtigt, så man altid klarede skærene.

Skibsreder R. A. Robbert beklædte mange tillidshverv. Bl. a. var han i 23 år medlem af bestyrelsen for The Baltic and International Maritime Conference, og i tiden fra 1923 til 1927 var han formand for konferencens eksekutiv-komite og dokumentråd. I 1951 blev han valgt til konferencens vicepræsident. Han sad også i nogle år i bestyrelsen for Dansk Dampskibsrederiforening.

Begravelsen fandt sted fra Gentofte kirke den 18. oktober ved en meget smuk højtidelighed. En mængde af Robberts venner havde ønsket at sige ham farvel, og blandt følget var mange skibsredere, ligesom der var kranser og blomster fra forskellige rederier, maritime foreninger og organisationer samt fra forretningsforbindelser i ind- og udland. Også det danske og det svenske kongehus, til hvilke Robbert havde tilknytning som greve Sigvard Bernadottes svigerfar, havde sendt kranser.

Skibsreder Robbert vil blive savnet inden for dansk skibsfart ikke alene som en dygtighed, men også som et menneske med hjertet på rette sted.

*Red.*

**BASSE & CO.**

D/S Hotland A/S - D/S Pacific A/S  
A. H. Basse Rederi A/S  
Rederiet Bien A/S

Amaliegade 33, København

Telf. Minerva ★3232

Telegramadresser:

Damphetland, Steampacific  
Fjernskriver: no. 2250

# „Fortæl en historie, herr lærer“!

## Samtale med Bøndergaard Jacobsen fra Københavns Maskinskole

Ved OTTO LUDWIG

„Nej, det er da løgn!“

Sådan har sikkert mange elever på Københavns Maskinskole i det mindste *tænkt*, når de er blevet præsenteret for en af John Bøndergaard Jacobsens mange historier. Bøndergaard Jacobsen, der er lærer på skolen, har det nemlig med at fortælle historier i timen. Man må ikke derfor tro, at han pjatter tiden væk. Nej, hans historier har for det meste tilknytning til det stof, der behandles. F. eks. talte man en dag om maskin-dæksler, og straks havde Bøndergaard Jacobsen følgende historie parat:

„En maskinmester i min familie — lad os kalde ham Olsen — kom med sit skib til Coro i Venezuela, og et dæksel var sprængt. Der var ingen værksteder dér i byen, som kunne klare reparationen. Måske kunne man hjælpe i Valencia, der lå ca. 300 km inde i landet. Men for at komme dertil måtte man på en 5-6 timers automobil-rejse gennem jungle ad næsten ufremkommelige veje eller gennem terræn, hvor der slet ikke fandtes veje. Men Valencia var den eneste mulighed for at få dækslet repareret, og repareres *skulle* det.

Det er ikke så forfærdelig længe siden, begivenheden fandt sted. Det var dagen efter, at Venezuelas sidste præsident var blevet udsat for attentat. Så kan De selv regne ud, hvornår historien foregik. På grund af attentatet var der udstedt forbud mod at færdes ude efter mørkets frembrud, hvilket vil sige efter kl. 18. Landet var erklæret i undtagelsestilstand, og ingen fremmede søfolk måtte så meget som gå i land, hvor vigtig deres mission end måtte være.

Efter mange og lange overtaleleser lykkedes det Olsen at overtale en chauffør til at køre ham til Valencia, tværs gennem de militære spærringer. Men der skulle jo nogle papirer til, og hvordan skaffede man dem, når man ikke engang måtte gå i land for at forhandle med myndighederne? Nå, Olsen blev enig med sig selv om selv at lave de nødvendige papirer! I sine gemmer fandt han et gammelt menukort fra sin datters konfirmation samt to lige så gamle statstelegrammer herhjemme fra. Menukortet forsynede han med et langt rødt bånd og en stor klat lak, som han pressede et dansk 2 kronestykke ned i. Og så startede man.

Hver gang de mødte nogle vagtposter, fremviste maskinmesteren sine „dokumenter“ — det fine menukort og de flotte statstelegrammer. Og hver gang gjorde vagterne stram honnør og lod vognen passere.

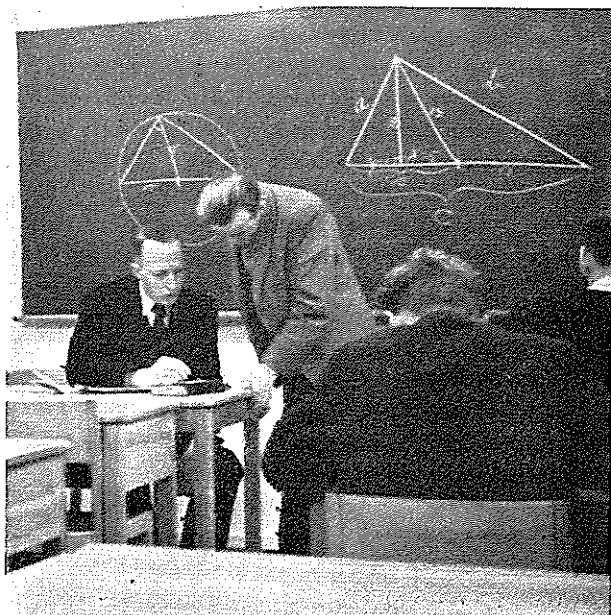
Det blev en eventyrlig rejse. Med en fart af 60 km jog man gennem junglen, ad udtørrede flodsenge og ad stier, der ikke fortjente betegnelsen „veje“. Det var også en skøn tur, hvor man så masser af blomstrende orkideer. Men alt det havde Olsen slet ikke tid til at

nyde. Han tænkte på sit sprængte dæksel, der lå bag på lastvognens lad.

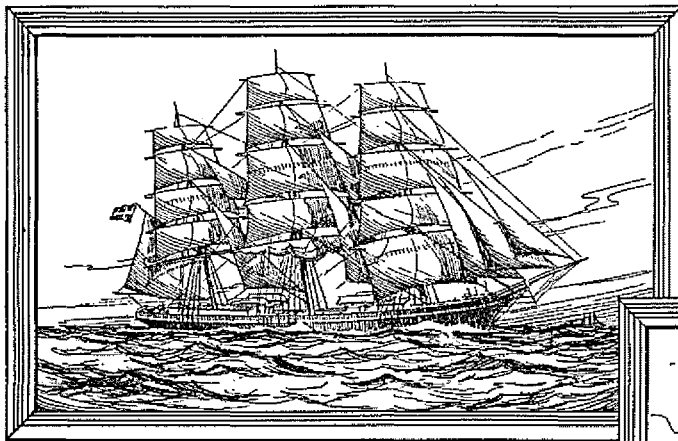
Man nåede til Valencia inden mørkets frembrud, men værkstedet var ikke så nemt at finde. I mellemtiden blev det mørkt, og udgangsforbuddet trådte i kraft. Alligevel kørte man videre — og blev selvfølgelig stoppet af politiet, som ikke ville lade sig nøje med Olsens „dokumenter“. Der krævedes skam et særligt kort for at få tilladelse til at færdes ude i mørket. Som en vild ledte maskinmesteren i sin tegnebog, mens politibetjentene utålmodigt stod og trippede. Der var intet i tegnebogen, som kunne bruges i denne situation. Men så kom han i tanker om, at der i hans lommebog lå et stykke trækpapir med en reklame for et firma på Vesterbrogade 2 i København. Tværs over reklamen var anbragt en bred rød streg. Hurtigt tog han lommebogen frem og rev trækpapiret ud. Ved synet af dette gjorde politiet stram honnør. Og så var sagen klar — mente Olsen. Men nej! Chaufføren skulle også vise kort. Men Olsen tog sit kort frem igen og viste politifolkene, at der stod et to-tal på det! — Og så fortsatte man. Endelig nåede man værkstedet, der — uvist af hvilken grund — endnu ikke havde lukket.

Olsen fik „ingeniøren“ i tale. Denne herre kunne nogle brokker engelsk, så Olsen kunne forklare ham sagen.

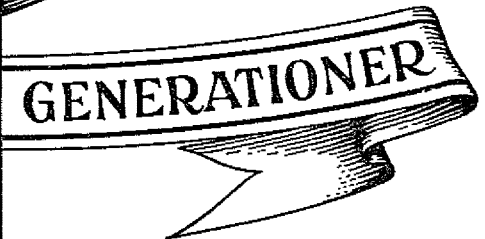
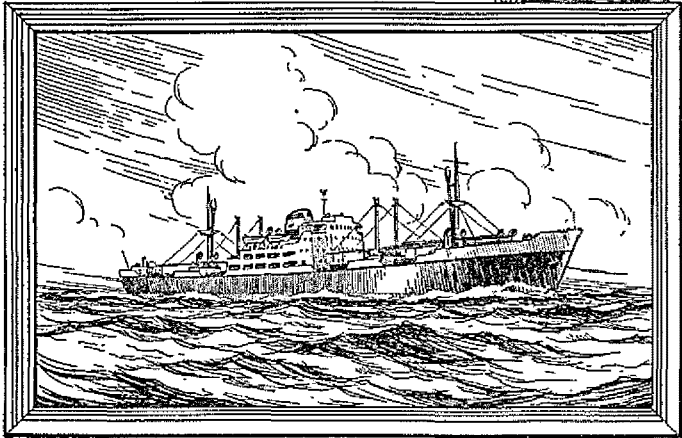
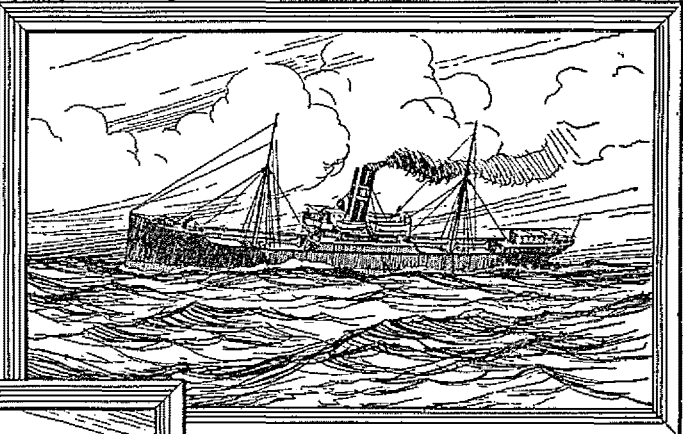
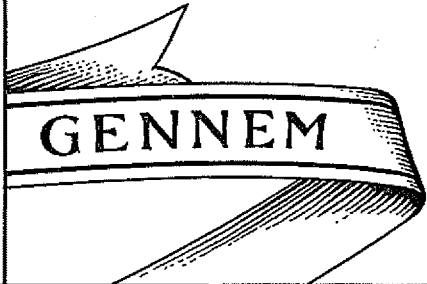
„Ingeniøren“ lovede, at de nok skulle svejse det dæksel sammen. Men det ville vare en fjorten dages tid! Man havde så travlt! En passende og diskret overrakt



Bøndergaard Jacobsen (siddende) giver en maskinist-elev gode råd i geometri-timen.



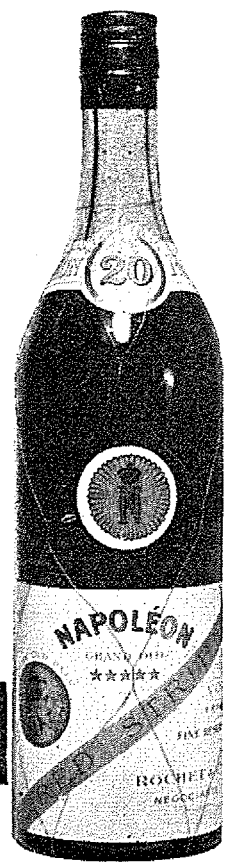
H. SGM - P.



HAR DE  
OVERALT PAA HAVET  
FAAET

fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**  
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER



pengeseddel gjorde imidlertid underværker. Arbejdet skulle straks blive påbegyndt.

Først måtte man lave en svær jernring om dækslet, så man kunne holde stumperne sammen. Og så var vanskelighederne der. „Ingeniøren“ regnede i næsten tre timer for at finde ud af ringens omkreds. Imens havde Olsen selv taget fat nede på værkstedet, der var flot udstyret med alle nødvendige instrumenter, som ingen af personalet imidlertid forstod at bruge rigtigt.

Da „ingeniøren“ endelig viste sig for at give ordrer, var Olsen heldigvis færdig med ringen. „Ingeniøren“s beregninger viste sig at være forkerte. Rød af arrigskab over at blive modsagt fralagde manden sig alt ansvar og sagde, at så måtte Olsen selv klare arbejdet. Og det var Olsen glad for. Det var lige netop, hvad han ønskede. Det kneb ganske vist med at finde de rette elektroder, men da dagen gryede, var dækslet færdigt, og ved hjælp af de fine papirer nåede man godt tilbage til skibet og fik dækslet monteret.

Da skibet kom hjem til Danmark, blev der lavet et nyt dæksel. Men det reparererede godkendtes af skibstilsynet, og skibet sejler med det den dag i dag og har kun det nye med som reserve.“

Da „Vikingen“ aflagde besøg hos Bøndergaard Jacobsen, fik vi denne historie serveret. Vi var lige ved at tænke ligesom eleverne på maskinskolen, at beretningen var opdigt fra ende til anden. Men vi fik både Olsens rigtige og skibets navn at vide og er overbeviste.

„Jeg synes, den historie fortæller lidt om danske maskinmestres konduite og dygtighed,“ siger Bøndergaard Jacobsen.

Og det gør den unægtelig også. Men det, at Bøndergaard Jacobsen fortæller den for sine elever, viser også, at han er en dygtig lærer, der ved, hvordan han skal få stoffet til at „sidde“ uden at virke kedelig.

„Det var jo egentlig for at høre lidt om Dem selv, vi kom,“ siger vi. „For at begynde med begyndelsen: Hvornår er De født?“

„Jeg er lidt af en fortids-levning,“ svarer Bøndergaard Jacobsen. „Jeg er nemlig fra det forrige århundrede. Helt nøjagtigt fra 1899. — Og så ville De selvfølgelig spørge, om der var nogle søfolk eller maskinfolk i min familie. Men far var restauratør og ejede den kendte københavnske restaurant „P'Aporta“. Ja, hele min familie bestod næsten udelukkende af restaurations- eller hotelfolk. Jeg forsøgte at gå den samme vej, men det lå ikke for min stemme! Så gik jeg altså i lære som maskinarbejder. De kan nok forestille Dem, hvordan det virker, når der i en sådan familie pludselig opstår en smed. Hver dag kom jeg hjem sort og snavset, og familien spurgte mig tit, om jeg ikke snart var ked af det. Men jeg holdt ud i de fem år, jeg skulle.

Så kom jeg ind på „Maskinist-skolen“, som den dengang hed. Den lå på Nørrebrogade over en gård. Skolen var hyggelig, men gammeldags. Lærerkrafterne var gode, og der var flere virkelige personligheder iblandt dem. Gratwohl var forstander, og en af lærerne var

den senere så elskede forstander, Gille. Jeg havde sidst nævnte i naturlære og fik en god eksamen.

Derefter kom jeg ind i ØK, og det var noget af et lykketraf. Det var i 1918. Og jeg kom ud med „Australien“. Da vi sejlede, stod nogle af mine kammerater på kajen for at tage afsked med mig, og de sagde: „Dit lykkelige bæst“. Og lykkelig var jeg.

Vi skulle til Østen. Det var på den tid, da dieselskibe endnu var en nyhed. I alle havne, hvor vi kom ind, vakte vi opsigt. En mængde teknikere og honoratiøres kom om bord for at studere vidunderet — dieselmotoren. Om bord var der imidlertid dengang kun 2. mesteren, der havde lidt forstand på motorer af den slags. Vi var to helt grønne assistenter, og faktisk vidste vi mere end alle de andre maskinfolk om bord — 2. mester altså undtaget — om dieselmotorer, fordi vi lige havde lært lidt om dem på skolen. Motoren var med tryklufftforstøvning og altså ikke så let at betjene som vor tids skibsmotorer. Nå, men vi fik den da i gang og råbte hurra.

Hvis jeg skulle fortælle alt det, jeg oplevede på denne rejse, blev vi ikke færdige i dag. Men bedst husker jeg, at vi bjergede en engelsk damper i bugten ved Aden. Skibet havde fået sprængt sin ene cylinder. Sprængningen havde været ret voldsom og havde afstedkommet en ret stor lækage på skibssiden, så skibet tog vand ind. Vi satte derfor havaristen på grund ved Aden. Men under dette arbejde vendte strømmen pludselig, og vor stævn tørnede mod det andet skib. Vi fik et hul i stævnen og mistede det ene anker. Men heldigvis var hullet over vandlinien, så vi kunne fortsætte.

Ja, og så kan jeg forresten huske, at vi på vejen gennem Suez-kanalen skulle have sandsække på dækket. Det var jo lige efter krigen.

På den tid lå skibene længere tid i havn end nu. Dengang kunne man virkelig opleve noget. Mens skibet sejlede fra Singapore til Bangkok, tog jeg sammen med telegrafisten samme vej over land. Noget sådant kunne sikkert ikke ske i dag. På den måde oplevede man noget. Senere, mens skibet lå fem uger i Dakar, var jeg på en lang biltur op i Dragebjergene, hvor jeg besøgte de indfødte. Nu levnes der ikke de unge mennesker ret megen tid til at se noget. Skibene ligger højt i havn 3 dage ad gangen, og i den tid er der — i alle tilfælde for maskinens folk — altid nok at gøre med reparationer o. l.“

„Ja, og tankskibene er det sommetider kun timer, det drejer sig om, når man ligger i havn,“ indskyder vi.

„Og alligevel er mange af de unge glade for det,“ fortsætter Bøndergaard Jacobsen. „De regner med at blive om bord et bestemt tidsrum og tjener gode penge, som de på grund af de korte ophold i land ikke får lejlighed til at bruge. Man kan som ungt menneske virkelig lægge penge op til søs.

Nå, men nok med filosofien! Jeg sejlede tre år med ØK. Så rejste jeg til USA, hvor jeg slog mig ned i Detroit og fik arbejde på en automobil-fabrik. Så blev jeg ked af det og søgte ind i „White Star Line“. En

dansker „puttede“ mig ind, og jeg kom ud et halvt år med en kæmpe, der hed s/s „City of Detroit“. Den sejlede med passagerer på såkaldte „summer-trips“. Det var interessant at sejle her på søerne. Det er ikke altid lystsejlad, for søerne kan sommetider vise tænder. Jeg oplevede dog ingen voldsomme storme, for så berygtede var disse, at vi havde ordre til straks at søge havn, hvis et uvejr var i anmarch.

Man forlangte, at jeg skulle have amerikansk statsborgerret, men jeg havde kun mine „first papers“ og kunne ikke få lov at blive. Kun fordi jeg var „puttet“ ind, fik jeg lov at arbejde om bord sæsonen ud, til skibet blev lagt op for vinteren.

Efter den dejlige tid om bord vendte jeg tilbage til automobil-fabrikken og blev ked af det endnu en gang. Altså rejste jeg hjem og kom atter ud med ØK. Denne gang med „Estonia“, der jo var et dampskib. Mens vi altid oplevede en del i diesel-skibene, var der mere roligt i maskinrummet på „Estonia“. Reparationerne i et dampskib er altid betydeligt mindre end i et motorskib, når de endelig sker her.

„Estonia“ var sat ind i trafikken med emigranter fra Polen til USA. Jeg så naturligvis en del skæbner her om bord, men jeg kan bedst beskrive rejserne ved at sige, at vi sejlede ud med laser og kom hjem med elegantier om bord! Der var ingen „bløde mellemvarer“!

Efter nogle rejser gik jeg i land. Lønningerne var faldet, og jeg søgte en stilling på det tørre, men det var ikke muligt at få nogen. Enten sagde man, at jeg var for gammel eller også, at jeg var for ung. Og så gik jeg på seminarium.“

„På hvad?“

„Seminarium! Jeg ville være lærer, og det blev jeg. Det er jeg forresten ikke den første maskinmester, der er blevet. Jeg fægtede mig igennem som vikar på kommuneskoler, men kom så ind i børnesagsarbejdet — som lærer på en såkaldt opdragelsesanstalt.“

„Hvor De fortalte børnene skipperløgne?“

Fru Bøndergaard Jacobsen, der som en slags censor har siddet og hørt på, ler og siger: „Ja, det kan De tro! Da min mand var forstander for et drengehjem i Holbæk, fik jeg gang på gang at vide af drengene, hvor flink min mand var til at fortælle skipperløgne. Mange af drengene, som nu er blevet gift og selv har børn, kommer af og til her i vores hjem og mindes historierne.“

„Der gik 4-5 år,“ fortsætter Bøndergaard Jacobsen. „Så begyndte arbejdet at gå mig en lille smule på nerverne, og desuden kunne jeg ikke tjene nok. Derfor søgte jeg almindeligt lærerarbejde igen, og under min søgen ramlede jeg på Maskinskolen. Det var i 1939, mens skolen endnu lå på Nørrebrogade.

Jeg fik stillingen og genså Gille, som nu var forstander. Hvordan han var? spørger De. Jo, Gille var en mand, som vi — som elever — kom til at holde meget af, også med hans små særheder. I timerne var han altid med på en diskussion om tekniske emner. Under min tid som lærer og hans som forstander lærte jeg

ham at kende som et meget forstående menneske med store menneskekundskaber. Han forstod at tale med folk, og han blev sat meget højt. Det var en trist dag i skolens historie, da meddelelsen om mordet på ham kom.“

„Hvor mange elever har De haft?“

„Spørg ikke om det! Men det drejes sig vel om nogle tusinder. Jeg har efter eksaminerne ikke haft føling med eleverne på samme måde som med drengene. Men når jeg med mine nuværende elever af og til kommer ud på et skibsbesøg, hænder det, at jeg træffer en gammel elev, som nu er blevet mester. Og naturligvis er han altid glad for at gense en elsket lærer,“ ler Bøndergaard Jacobsen.

„Er maskinistundervisningen herhjemme tidssvarende?“

„Man kan godt sige, at uddannelsen må på grund af de store tekniske fremskridt være noget mangelfuld, men kræfter er nu i gang for at forbedre den. Mere får De mig ikke til at sige om det.

Men min store hobby er sikkerheden til søs. Jeg er af den mening, at alle skal vide, hvad de skal gøre i tilfælde af brand om bord. Det ved de ikke nu. De fleste skibe er udrustede med de bedst tænkelige midler mod brand, men der findes ingen kursus i, hvordan disse midler skal bringes i anvendelse. Alligevel er det forbavsende, hvor godt det er gået. Det beviser, at den danske sømand stort set har konduite. Men det er ikke betryggende, at skibenes sikkerhed afhænger af tilfældige søfolks konduite. Vi må have indført en reel undervisning i brandbekæmpelse både på navigations-, søfarts- og maskinskoler. Der behøver ikke at være eksamen i dette fag, som kan lægges an på foredrag og demonstrationer.“

„Kan De ikke til slut fortælle en af de skipperløgne, som De før juleferien kvikker eleverne op med?“

„Jo, se det var ude i det indiske hav —.“

Åh, den har jeg hørt mindst 300 gange,“ afbryder fru.

„Vi må have den alligevel,“ indskyder vi.

„Ja, altså i det indiske hav. Jeg havde haft vagt og kom op fra maskinen — varm og svedig. Det var om natten, og inden jeg gik til køjs, ville jeg lige have lidt frisk luft på dækket. Efter en tids forløb herude følte jeg mig kold igen og gik ind på maskintoppen for at få en smule varme i kroppen.

Mens jeg stod oppe på maskintoppen, kiggede jeg ned. På manøvrepladsen, foran pulten, stod en mand. Det var hverken 2. mester eller assistenten. Hvem kunne det så være? Jeg undrede mig over at finde nogen dernede udover vagten på den tid af natten. Og hvor var forøvrigt 2. mester og hans assistent? Manden, der stod dernede, kendte jeg ikke, og jeg blev lidt uhyggelig til mode.

Men jeg tænkte, at det var den bratte overgang fra kølighed til varme, der havde fået mig til at se syner. Så jeg besluttede at gå en tur på dækket.

Da jeg lidt efter vendte tilbage til maskintoppen,

# 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 restoplag nu udsælges for kun 5 kr. De tre bøger er:

Carl Chr. Tversted: „De skal nok blive glemte“ — En bog om søfolkenes indsats under den sidste krigs første blodige vinter. (Oprindelig pris: kr. 7,50).

Gustav Kragh: „Leopardlængen“. En roman fra det gamle Nyboder om et ungt Nyboder-par's 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. Byen 8040

stod manden dernede endnu. „Hvad skal du gøre?“ tænkte jeg. Det var vel egentlig min pligt at gå ned og undersøge sagen. Men man holder ikke af at gå ned på en anden mands vagt. Det kan let se ud, som om man vil blande sig i noget, der ikke kommer en ved.

Men noget måtte der ske. Jeg gik ud på dækket og tænkte mig om et øjeblik, og da jeg atter kiggede ned, stod manden bøjet over pulten og skrev noget på tavlen. Så besluttede jeg at gå op til skipperen på dækket og forklare ham sagen. Kaptajnen sagde: „Lad os gå ned og se!“ — Da vi var på vej ned fra broen, blev jeg bange for at blive til grin. Måske var manden der slet ikke, når vi kom ned i maskinen, hvilket jeg nævnte for skipperen. „Åh, lad os nu se. Jeg har sejlet i mange år og oplevet lidt af hvert,“ svarede kaptajnen.

Da vi kom til maskintoppen, var manden der selvfølgelig ikke mere. Men vi gik ned alligevel. Både 2. mester og maskinisten var der nu, hvilket forbavsede mig. Før de havde tilsyneladende ikke været der før, hvilket de dog sagde, at de havde. På kaptajnens spørgsmål, om der havde været nogen fremmed i maskinrummet, svarede mester benægtende.

„Da siger Bøndergaard, at der har stået en mand og skrevet på tavlen,“ sagde kaptajnen, idet han gik hen mod pulten.

Da han tog tavlen, så vi, at der med store, ubehjælpelige bogstaver stod skrevet disse ord: „Styr syd-syd-vest!“ — Vi blev alle endnu mere uhyggeligt til mode.

„Jeg låner tavlen,“ sagde skipper så, idet han gik op med den.

AKTIESELSKABET  
DET DANSK-FRANSKE-DAMPSELSKAB  
FREDERIKSGADE 17  
KØBENHAVN K

Mens 2. mester og jeg stod og talte sammen om sagen, mærkede vi pludselig, at skibet ændrede kurs. Vi stirrede på hinanden. Mon den gamle, prøvede kaptajn ville indlade sig på noget så alvorligt som at ændre skibets een gang afstukne kurs? — Ja, det ville han altså, og i de næste par dage styrede vi syd-syd-vest. Jeg var lidt betænkelig ved situationen og sagde det til ham, men han svarede bare: „Er det Dem eller mig, der er kaptajn?“

Det tredje døgn efter kursens ændring så vi en lille båd og satte et af vore fartøjer i vandet. Der var tre meget udmattede mænd om bord, og de fik en god behandling. Næste dag kaldte skipperen mig op i salonen, hvor de reddede sad. Nu så de glade og raske ud.

„Kender De nogle af disse mænd?“ spurgte kaptajnen mig.

Jeg kiggede lidt på dem og svarede så: „Det skulle måske være ham i midten. Han ligner den mand, jeg så i maskinen forleden nat.“

Så kom skipperen med tavlen, og idet han vendte den blanke side op, bad han manden skrive ordene: „Styr syd-syd-vest“. Det gjorde manden, og skipperen rakte mig tavlen med ordene: „Prøv at sammenligne den skrift med skriften på den anden side.“

Jeg vendte tavlen et par gange. Jo pokker tage mig! Det var den samme skrift!

I det samme vågnede jeg —!“ slutter Bøndergaard Jacobsen leende.

## Berigtigelse

Nu er „Jul på Havet“ i handelen og har fået en overvældende fin modtagelse. Vi er imidlertid blevet gjort bekendt med en beklagelig fejl i heftet, idet vi under Kielland-Brandts dejlige maleri har skrevet, at det forestiller Gudhjem havn. Som de fleste indfødte bornholmere og Christiansø-boere samt de mange menesker, som gennem årene har besøgt dette smukke stykke Danmark, vil kunne se, er motivet hentet fra Christiansø.

## Sparekassen for København og Omegn Forvaltningsafdelingen

Administration af båndlagte kapitaler,

legatmidler, pensionsfonds o. l.

Opbevaring af værdipapirer i åbent depot.

Hovedkontoret, Niels Hemmingsensgade 24  
Telefon Central 1542

# „Heftet er helt i topklasse!“

## „Jul på Havet“ fik igen en fin modtagelse

„Vikings“ store julehefte, „Jul på Havet“, har som sædvanlig fået fine anmeldelser i pressen. Dagbladet „Børsen“ skriver bl. a. således:

„Jul på Havet“ har udvalgt en række farvestrålende malerier, som i dadelløs gengivelse præger heftet. — Hvor smukt end de mange malerier er gengivet, vil de søfarende dog nok med særlig interesse kaste sig over Schøslers-Pedersens panorama over den danske orlogsflåde. Denne er jo i de senere år undergået så store forandringer, at adskillige ikke har haft lejlighed til at følge med; men her har man det hele samlet i let overskuelig form.“

„Jydske Tidende“ i Kolding giver heftet følgende rosende omtale med på vejen:

„Formen, hvori det fremtræder, vil kunne glæde enhver, der ikke har alt for traditionsbundne tanker om et julehefte i hyggestil. „Jul på Havet“ er nok traditionelt, men er det i sin egen genre, og er det velegnet til

at charmere os herhjemme, vil det i endnu højere grad kunne tale til danske i det fremmede. På forsiden ser man en gengivelse af Paul Sindings „I høj sø“, og denne billedmæssige standard holdes heftet igennem, ligesom der også er glimrende fortællinger, digte og rejsebeskrivelser. Heftet er helt i topklasse.“

Og „Politiken“ skriver:

„Har man pårørende blandt søens folk, må julen forberedes i god tid. En gaveide foreligger allerede, heftet „Jul på Havet“, der er et særnummer af det maritime tidsskrift „Vikings“. Mellem noveller og spændende beretninger om tildragelser på søen i fortid og nutid er indlagt mange fornemme farve-reproduktioner af kunstnere, der har skildret livet på havet.“

— — —  
Ja, dette er kun et meget lille udpluk af de mange anmeldelser. Men, som „Politiken“ jo siger, vil det være en god ide at sende heftet til pårørende på søen. Også som gave til andre danske i udlandet egner „Jul på Havet“ sig glimrende, og man kan endnu nå at sende det til selv den fjerneste krog af verden.

Red.

## En million tons om året

Hvis vi medregner det store antal tankskibe, som nu er lagt op og meget tvivlsomt vil blive sat i fart igen, undtagen der kommer en krig eller truslen om en sådan, samt den kendsgerning, at ca. 150 Liberty-skibe er i formentlig konstant reserve, kommer vi til det bemærkelsesværdige resultat, at den nuværende verdens-tonnage, som er i brug (84.000.000 brt), repræsenterer en gennemsnitlig årlig forøgelse på een million tons siden 1939, hvilket er nøjagtig den samme som forøgelsen fra 1904 til 1939 — fra 34.000.000 til 69.000.000 brt.

Med andre ord: Trods to verdenskrige, en „kold“ krig, en ekstraordinær forøgelse i efterspørgslen på tankere, udviklingen af konkurrencen fra luften og andre helt uforudsigelige ting, som har haft indflydelse på skibsfarten på forskellig måde, så er handelsskibstonnagen regelmæssigt (eller er det snarere uregelmæssigt?) blevet forøget med een million brutto-tonns pr. år gennem det sidste halve århundrede.

Vil skibsrederne tage denne omstændighed i betragtning, når de planlægger deres langtids-politik m. h. t. nye konstruktioner? Fortæller den os ikke, at i en sådan planlægning skal vi ikke ofre for megen opmærksomhed på øjeblikkelige udsigter eller lytte for intenst til situationens øjensynlige logik, men snarere give plads for en vis portion fantasi og være villige til at acceptere en vis grad af beregnet risiko?

„The Motor Ship“.

# ISOLATION



AKTIESELSKABET  
**ALUMETA**

TREKRONERGADE 92, KBHVN. VALBY, VA 8800



# Nautisk Prøvekammer

fylder 50 år den 1. november 1954

En vejledende og kontrollerende, teknisk institution  
for skibsfarten gennem et halvt århundrede

Vel har kompasset, sømandens gamle, gennemprøvede vejleder over havene, været kendt gennem årtusinder, men den virkelige forståelse af kompassets naturkræfter, lovene herfor og dets betydning som videnskabeligt instrument er af langt senere dato, og som sådant har det særlig i vor tid gennemgået en rivende udvikling.

Det er betegnende, at flådens gamle kompassmagasin var knyttet til Holmens snedkerværksted, i ældre tider blev der jo ofret meget på skibenes „forsiring“ og billedskærmæssige udsmykning, og hertil hørte også datidens smukke, rigt udskårne nathuse af fine træsorter. Det var derfor kun naturligt, at kompassmagasinerne, som andre af de ældre tiders finmekanikere, f. eks. låsesmedene, henhørte under snedkerfaget.

Indtil 1880 var orlogsflådens kompasser oplagret ved det gamle, forlængst nedrevne snedkerværksted på Frederiksholm — een af Holmens større øer. Fra 1880 har kompassvæsenet haft til huse i søndre takkeloftbygningens sydende. Samtidig med flytningen til egne lokaler opførtes den „jærnfrie“ træpavillion til kompassundersøgelser på Frederiksholm, som efter tyskernes besættelse af Holmen blev flyttet til Grønningen og senere har fundet blivende plads ved prøvekammerets fremtidige hjemsted i Rosenvænget i København. Kun en stor, svær, cementblok tæt ved maskininventariemagasinet lagerskur for ildfaste sten ligger i dag som et synligt minde om de kompassundersøgelser, der i over 60 år fandt sted her i den gamle træpavillion, som stod på denne sokkel.

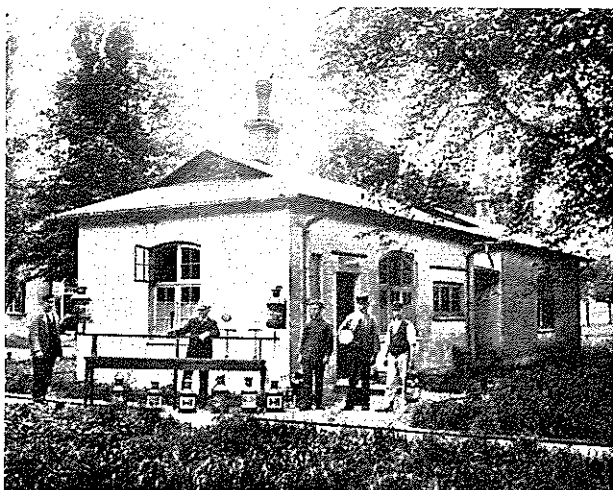
Fra intendanturens tovværksmagasin nedenunder kompassvæsenets nuværende lokaler stiger den gennemtrængende duft af tjæret tovværk op mellem de gamle gulvplanker, og denne „sømandens skønneste parfume“ svæber sig rundt i kompassvæsenets domæne, hvorfor der dufter så herligt „af skiv“ i alle rum.

Kompassvidenskabens rivende udvikling i vor tid har samtidig skærpet de krav, der på forskellig måde stilles med hensyn til det moderne kompas' nøjagtighed og rolige bevægelser og dermed igen til kontrollen og prøverne med dette vigtige navigationshjælpemiddel. Kravene til den mere og mere hastende skibsfarts sikkerhed har tid efter anden medført fastsættelse af nøje regler for beskaffenhed og anbringelse af skibslanterner. Undersøgelse af og den hermed forbundne udstedelse af de fornødne certifikater for kompasser og skibslanterner kom derfor på indenrigsministeriets foranledning til at foregå ved flådens kompassvæsen og orlogsværftets prøveanstalt, og omkring århundredskiftet fremkom der en række forskellige bestemmelser om

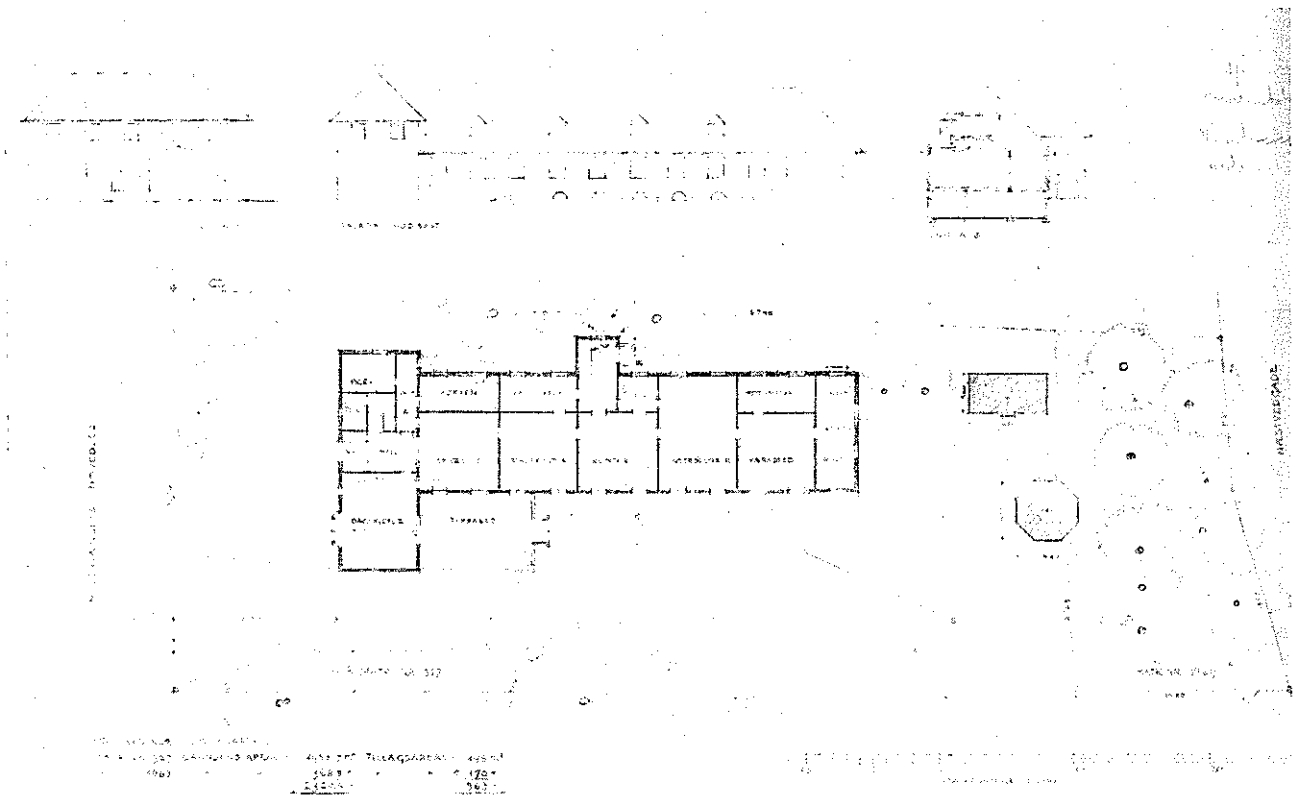
det offentliges krav til skibsløys og kompasser. Arbejdet i en af søværnet og indenrigsministeriet nedsat kommission resulterede i, at institutionen *Prøvekammeret for skibsløys og kompasser* blev oprettet den 1. november 1904. Sammen med flådens kompassvæsen henlagdes det under chefen for orlogsværftet (den gang en søofficer, der var chef for samtlige militære og civile institutioner indenfor orlogsværftets — det nuværende Holmens — område).

*Prøvekammeret* foretog i vid udstrækning undersøgelser for den civile skibsfart, idet certifikatudstedelse for skibslanterner og kompasser var blevet gjort obligatoriske, men prøvekammerets ledelse, personel og lokaliteter var dog fortsat fælles med flådens kompassvæsen, og som sådant underlagt marineministeriets overbestyrelse. Indtil 1925 varetog orlogsværftets regnskabsvæsen tillige føringen af kompassvæsenets og prøvekammerets regnskaber. Tiden medførte imidlertid en stadig skærpelse af kravene til den civile skibsfarts lanterner og kompasser gennem de respektive tilsynslove for skibsfarten, og *prøvekammeret* gennemgik som følge heraf en fortsat udvikling til det mere selvstændige, det er særlig i året 1930, at denne selvstændighed grundfæstes gennem forskellige love og administrative bestemmelser.

I maj 1930 overgår *Prøvekammeret for skibsløys og kompasser* således til ministeriet for søfart og fiskeri, men det skal dog fortsat som hidtil drives i fællesskab med flådens kompassvæsen. Adskillelsen var dog kun af administrativ og regnskabsmæssig art; driften og arbejdet var vedblivende fælles, og udgifterne deltes stort set ligeligt mellem de to ministerier.



Det gamle, nu nedlagte prøvekammer på Holmen.  
Fotografiet er fra 1908.



Planerne til en ny bygning for Nautisk Prøvekammer i Rosenwænget, København.

I september samme år udsteder ministeriet for søfart og fiskeri et regulativ for skibsllys og nautiske instrumenter, hvorved de nye regler for den afdeling af fællesvirksomheden, der henhører under dette ministerium, trækkes klart op og samtidig fastsættes institutionens navn til: *Prøvekammeret for skibsllys og nautiske instrumenter*, idet der nu også udgaves en bekendtgørelse om undersøgelse og kontrol ved *prøvekammeret* af reflektionsinstrumenter og kikkerter til skibsbrug. Bestemmelserne for undersøgelserne af skibslanterner og kompasser af 1930 var udarbejdet efter fælles nordiske retningslinier, således at bl. a. en gensidig anerkendelse af certifikaterne i Danmark, Sverige og Norge var sikret.

I 1932 oprettedes på foranledning af Dansk Fiskeriforening 2 prøvekammer for undersøgelse af skibslanterner henholdsvis i Esbjerg og Frederikshavn; Esbjergkammeret var i årene 1933-37 åbent i kortere perioder, men har siden da ikke været i virksomhed.

*Prøvekammerets* regnskab blev nu også udskilt fra det tidligere fælles regnskab for flådens kompasvæsen og prøvekammeret, og de gebyrer, der erlægges for undersøgelser foretaget af *prøvekammeret*, bliver fremtidigt taget til indtægt på finansloven under søfartsministeriets konto.

I 1937 bestemmer søfartsministeriet endelig, at *prøvekammeret* henlægges under samme ministeriums tekniske afdeling for søfartssager.

Den tyske besættelsesmagts voldsherredømme på Holmen, som medførte søværnets — heldigvis kun mid-

lertidige — militære virksomheds ophør, foranledigede, at *prøvekammeret* i 1944 flyttedes til ministerialbygningens-barakkerne i Christiansgade 12, og i 1945 blev kompasobservatoriet som tidligere nævnt flyttet til *Falsters Kontregarde*, Grønningen 2 (Kastelsvolden). Efter forhandling mellem marineministeriet og handelsministeriet bestemtes det at udskille *prøvekammeret* fra søværnet, og fra den 1. april 1946 oprettedes *Nautisk Prøvekammer*, idet institutionen i henhold til tjenestemandsløven af 1. april 1946 er placeret sammen med de øvrige institutioner under ministeriet for handel, industri og søfart.

*Prøvekammeret* har i dag en betydningsfuld og meget krævende opgave som kontrolorgan for søfarten med hensyn til skibsllys, kompasser, kikkerter og nautiske instrumenter. Sikkerheden til søs nødvendiggør, at materiellet er af ypperste kvalitet og i overensstemmelse med de af myndighederne herfor udgivne bestemmelser. Ved talrige søretssager lægges certifikatundersøgelser o. l. til grund for rettens kendelser, men også over for fabrikanter af nautisk materiel og instrumenter har *Nautisk Prøvekammer*, hvortil institutionens navn som før nævnt er ændret, omfattende, rådgivende opgaver, ligesom det virker som konsulent for myndigheder og enkeltpersoner.

Ved et tilbageblik over virksomheden gennem et længere åremål vil de konkrete tal i alle tilfælde være de klareste beviser for institutionens arbejde og udvikling, hvorfor det til belysning af *prøvekammerets* virke gennem et halvt århundrede kan nævnes, at der fra

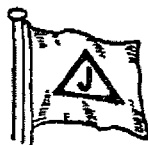
1904-1944 er undersøgt 74.000 lanterner og 26.000 kompasser, medens der i den 10 årige periode 1944-54 er undersøgt 35.000 lanterner og 15.000 kompasser.

*Nautik prøvechamber* har forstået fuldt ud at leve op til de mange og omfattende opgaver, der i dag kræves af et moderne, teknisk kontrolorgan, til trods for vanskelighederne gennem den spredte virksomhed, dels på Slotsholmen, dels i Rosenvænget. Det sidstnævnte sted er bestemt til institutionens fremtidige domicil, men hidtil har byggerestriktioner m. m. medført, at planerne til en fuldt ud moderne og i alle måder hensigtsmæssig bygning for *Nautisk Prøvechamber* endnu ikke har kunnet føres ud i livet.

Fra 1904 til 1926 var den kendte opfinder af nautiske instrumenter, kaptajn i flåden *C. T. E. Clausen* chef, hans efterfølger blev kaptajn i flåden, *C. U. baron Dirckinck-Holmfeld*, der ligeledes var en mand af stor nautisk-teknisk viden. I 1945 overtoges chefstillingen af kommandørkaptajn, nu kommandør, *J. A. Hauptmann-Andersen*, der som mangeårig navigationslærer indenfor søværnet netop havde de forudsætninger, der krævedes som leder af den omfattende kontrolvirksomhed, hvortil *prøvechamberet* efterhånden havde udviklet sig, og som forstod at drive det i fuld forståelse med alt det nye, som de senere års store tekniske udvikling også har skabt indenfor den nautiske videnskab. I dette omfattende arbejde støttes kommandøren af de gennem mango år prøvede medarbejdere: prøveinspektør *H. Clausen* og prøvemestrene *Christoffersen* og *Thomsen*.

Indenfor skibsfarten har de seneste år bragt så mange nye navigatoriske hjælpemidler, f. eks. gyrokompass, radar, decca, loran og hvad det nu altsammen hedder, men al teknik kan svigte og dermed skabe kritiske situationer, hvor man må ty tilbage til de gamle, prøvede metoder og hjælpemidler. Derfor vil magnetkompasset, derfor vil petroleumslampen, som er gemt bort i skibets inderste rum, til stadighed have sin berettigelse i det tilfælde, den i vor tid så vigtige el-strøm svigter, og derfor må disse gode gamle instrumenter stadig kontrolleres og være i beredskab — samtidig med, at alt det moderne udvikles og forbedres til gavn for skibsfarten og dermed også for hele det moderne samfund.

—del.



**Dampskibsselskabet**

**JUTLANDIA**

JENS TOFT

**Ny Toldbodgade 5**

TELF. \*8192

## En tiltalende måde at fejre jubilæum på

Det også ud over landets grænser kendte firma Sophus Berendsen A/S blev grundlagt i 1854 af Sophus Berendsen, og den 26. oktober fejrede det 100 års jubilæum.

Sophus Berendsen startede med et mindre antal funktionærer, og da han døde i 1884 blev hans firma ført videre af sønnen Albert Berendsen, der imidlertid døde i en alder af kun 37 år i 1897. Så blev firmaet omdannet til et aktieselskab med dets nuværende, administrerende direktør, Ludvig Elsass, som leder. I dag har firmaet, der på mange måder har gjort en stor indsats bl. a. for skibsfarten, filialer både i Aarhus, London, Oslo, og Stockholm. Hovedkontoret ligger i København. For Ludvig Elsass personlig var jubilæumsdagen en mærkedag af betydning, idet han selv har tjent i firmaet i mere end 68 år.

Jubilæet blev fejret med en reception i Ingeniørhuset og med en middag om aftenen for firmaets personale. Men også på anden måde fejrede man begivenheden. Som et bevis på firmaets interesse for dansk handel og industri skænkede det nogle beløb til Grosse-er-Societetet, Danmarks tekniske Højskole, Ingeniørforeningen, Arkitektforeningen og til laugene i en sådan form, at renterne vil blive fordelt med et årligt beløb til hjælp for unge studerendes yderligere uddannelse. Endelig markerede man også dagen ved udsendelsen af en meget interessant bog — ikke et jubilæumsskrift, men et værk af videnskabelig betydning.

Bogen, der hedder „Stålkonstruktioners bæreevne“, er udarbejdet af Danmarks tekniske Højskole. Firmaet bad højskolen om at tage nogle tekniske og metallurgiske problemer op til undersøgelse. En sådan undersøgelse var der ikke andre økonomiske muligheder for at få gennemført. Forslaget og opgaven blev af professor Englund og et hold af unge ingeniører — under ledelse af professor K. W. Johansen — taget op med stor begejstring.

Det er prisværdigt af det jubilerende firma på den måde at medvirke til et supplement til forskningen på det metallurgiske område. Studiet vil, siger firmaet, utvivlsomt blive ført videre, og mange danske teknikere vil have glæde og gavn af den usædvanlige jubilæumsbog, der iøvrigt har et supplement på engelsk.

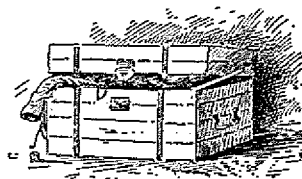
**A/S MONTANA**

Telefon 9246

**Kul, Koks, Cinders**

# ...fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



## En amerikansk tradition

Inden eleverne på navigationsskolen Kings Point på Long Island går op til eksamen, ofrer de hver en mønt til statuen af en havgudinde, der er opsat i et af skolens mange springvand og bassiner.

## Det sidste job

Ja, romantikken lever endnu! Fornylig fandt et af Sveriges ældste dampere sit sidste hvilested på en både romantisk og praktisk måde. Det drejer sig om Mälaren-båden „Björkfjärden“ (eks „Tynnelsö“), der blev bygget i Motala i 1877. I mange år, mere end 70, arbejdede den gamle damper i passagerfarten mellem Stockholm og Strängnäs. Men til sidst kunne den ærværdige „lady“ ikke mere, og da der ingen køber var til skroget, skænkedes det til en sejlklub nord for Eskilstuna, hvor man lod det sænke under honnør. Ved sejlklubbens lille havn gør det gamle, veltjente skib nu god gavn som — bølgebryder!

## Fremtidens losen?

I den engelske og den amerikanske flåde har man igennem et par år kunnet benytte sig af vejrkort og vejrtabeller, som sendes pr. telefoto fra baserne.

## Ingen roser i Frankrig!

Mens vi er ved navigationen, kan jeg fortælle, at de franske søkort vistnok er de eneste i verden, der ikke har påtrykt kompasroser.

## Nelson i sprit

I september-nummeret fortalte jeg, at sejskibstidens admiraler, når de døde i rum sø, tit blev bragt hjem til begravelse nedlagt i spiritus. I den anledning fortæller kommandørkaptajn Kiær fra Marinens Bibliotek mig, at Lord Nelson, efter at være faldet under det berømmelige slag ved Trafalgar den 21. oktober 1805, netop blev bragt hjem på denne måde.

## Dronning Victoria og skægget

Propos „Royal Navy“ kan jeg, efter at have læst medlemsbladet for Søværnets Fenrikforening, „Marinetidende“, fortælle, at Dronning Victoria af England også interesserede sig for sådanne småting som det militære personels skæg. I en korrespondance med marineminister Childers hævdede dronningen, at hærens personel, hvis det ville bære skæg, burde gå med overskæg, mens flådens folk burde bære fuldskæg. Derved blev det, og sådan er det den dag i dag!

## Letlands flag

Tilbage til nutiden: Letland har igen fået sit eget flag. Dette har fem vandrette felter. Det øverste felt, der dækker to trediedele af flaget, er rødt. Derefter følger et hvidt, et blåt, et hvidt og endnu et blåt felt, som symboliserer havet. I flagets øverste, venstre hjørne er der et gyldent hammer og segl-tegn samt en gylden femtakket stjerne.

## Reserveofficerernes flag

Som bekendt har engelske skibsførere, der er reserveofficerer, på deres skibe lov at føre et særligt flag, nemlig „Blue Ensign“. Også svenske skibsførere, der tillige er reserveofficerer, har deres eget flag. Eller det er rettere sagt en stander.

## Elektrificeret høflighed

„Vikingen“ har tidligere omtalt den velkomst-station, som findes på Elben for Hamburg. Nu meddeler „Svensk Sjöfarts Tidning“, at denne station, der hidtil kun har virket om dagen, også skal fungere om natten. Til dette formål er man for tiden ved at opføre en slags lysbånd af næsten samme slags som det på Rådhuspladsen i København, hvorpå der vil blive bragt en velkomst til storhavens natte-gæster. Båndet har en længde af ikke mindre end 50 meter med 1,8 meter høje bogstaver. — Iøvrigt har stationen, som vi tidligere har fortalt, et meget stort plade-arkiv med indspilninger af forskellige landes national-hymner. Da kæmpe-tankskibet „Al-Malik Saud-Al-Awal“ for nogle måneder siden skulle sættes fra Howaldswerke, var man i tvivl om Saudi-Arabiens nationalmelodi, men ved henvendelse til velkomst-stationen fik man hymnens navn at vide, og man kunne oven i købet låne den på plade!

## Tovværk i frostvejr

Ved De, at tovværks styrke bliver betydeligt nedsat i koldt vejr? Ved nogle forsøg fornylig er det blevet påvist, at manilla-tovværk mister fra 15 til 25 procent af sin brudstyrke under frost, og jo mere vådt tovværket er under sådanne forhold, jo mindre er styrken.

## Rekorder

Vi har tidligere diskuteret de gamle sejskibes fart. Her er en lille, pæn samling clipper-rekorder: „The Flying Cloud“, der blev bygget i 1851, opnåede en fart af 15,6 knob. „Sovereign of the Seas“, 1852, loggede ved en bestemt lejlighed 17,7 knob. „James Baines“ (1854) og „Donald McKay“ (1855) opnåede begge 17,5 knob, og „Lightning“, der byggedes i 1854, var helt oppe på de 18,2 knob. Samtlige disse hastigheder holdtes som gennemsnit under et døgn sejlads, og i visse, kortere tidsmål var skibene derfor oppe på endnu større hastigheder.

## Verdens ældste og længste

Den ældste og længste kanal i verden er kinesisk. Det er den såkaldte „Kejserkanal“, som blev påbegyndt i det 6. århundrede og færdiggjort i det 14. århundrede. Denne kanal, der strækker sig fra Tientsin til Hongchou, har en længde af 1400 km!

## Godt sagt!

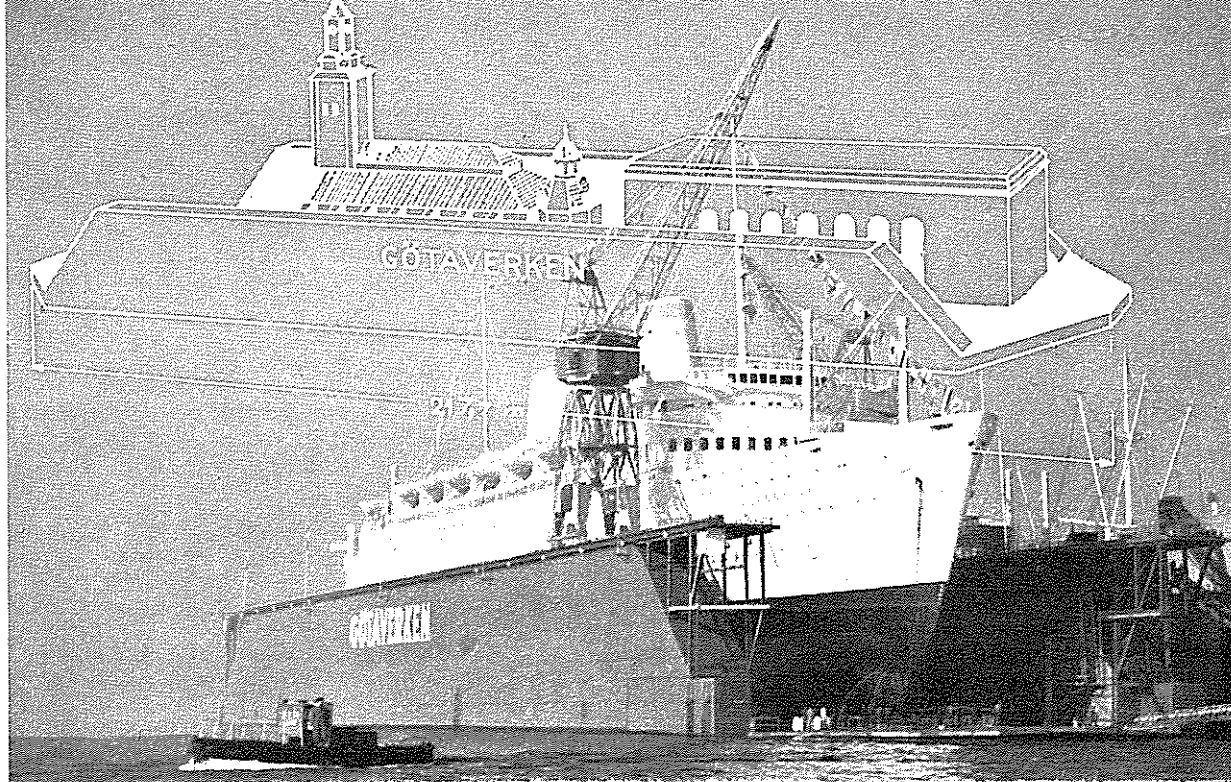
I søfyrbodernes medlemsblad, „Faklen“, har jeg fundet følgende manende ord: „Ryg aldrig i køjen. Tænk på, at den aske, der falder på dørken, kan være din egen...!“

## Spækhugger-jagt med maskingeværer

Spækhuggerne har været de islandske fiskere en dyr historie, idet de har ødelagt mange net på sildebankerne ved Island og plyndret dem for fangsten. For en måneds tid siden udbad fiskerne sig assistance hos de amerikanske styrker på Island. En flåde på 40 fartøjer stod med 80 amerikanske soldater ud på jagt, og med maskingeværer slog man løs på de grådige dyr.

## Greta Garbo

I England er udkommet en bog med titlen „A Glossary of Sea Terms“. Blandt bogens mange maritime benævnelser finder man glosen „Greta Garbo“, der betegner „en firsidet jib med skødbarmen skåret af og forsynet med en kølle parallel med jib-staget“!



„Kungsholm“ i den nye flydedok. Indsat foroven: En tegning, der viser, hvor stor dokken er. Som man ser, vil både Konstmuseet og Tyska Kyrkan i Göteborg kunne rummes i den.

## Götaverkens nye flydedok - Skandinaviens største Svenska Amerika Liniens „Kungsholm“ første skib i dokken

*Ved en pragtfuldt anlagt fest med det skønneste vejr blev Götaverkens nye flydedok til 30 millioner danske kroner indviet den 23. september.*

I forbindelse med at Svenska Amerika Liniens flag-skib, m/s „Kungsholm“, som det første skib dokkedes i Götaverkens nye, store flydedok, blev dokken ved en indvielses-højtidelighed erklæret klar til tjeneste af den svenske handelsminister, John Ericsson. Omkring 300 shipping-folk fra de skandinaviske lande samt ca. 100 repræsentanter for værftets bestyrelse, ledelse og øvrige medarbejdere samledes, efter en rundgang i dokken, om bord på „Kungsholm“, hvor handelsministeren, efter en indledende tale af værfts-chefen, direktør K. E. Jacobson, erklærede dokken indviet. Handelsministeren skrev derpå sit navn på en bronze-tavle, som til minde om indvielsen skulle opsættes på doksiden.

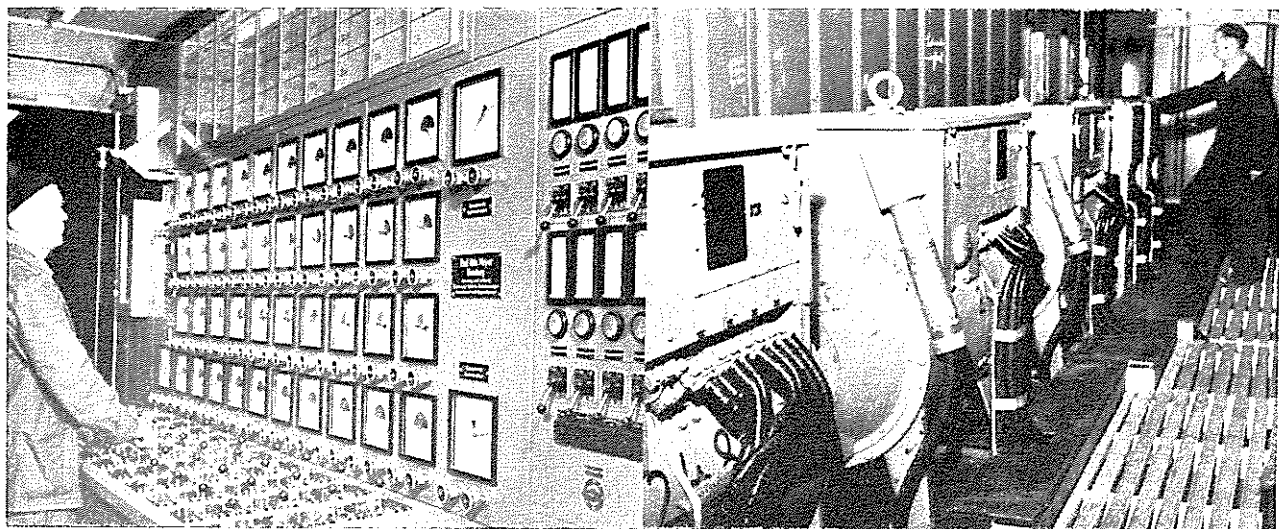
Den nye dok er Skandinaviens største og den femtestørste i Europa. Man har beregnet, at den skal kunne klare f. eks. 45.000 tons tankskibe. Dokkens løftekapacitet er 28.000 tons, men så meget vejer ikke engang et tankskib af den nævnte størrelse. Det er snarere dokkens indvendige bredde, 30,5 meter, der danner den grænse, man ikke kan gå over. Dokkens længde er 217,7 meter, den udvendige bredde 40,5 meter, største vanddybde over kølblok 9 meter og største dybgang 16,2 meter. Under dokken er der mudret op til 18,5 meters dybde, hvilket medfører, at dybden i dokgraven er dobbelt så stor som i sejlløbet helt hen til dokken.

Under krigen måtte planerne om at bygge dokken skrinlægges, men da det omkring 1950 stod klart, at skibenes størrelse, specielt på tankernes område, defini-

tivt var på vej opad, fik spørgsmålet fornyet aktualitet, i særdeleshed da værftet tegnede kontrakt på 34.000 tonnere, som man ikke havde mulighed for at dokke i de forhåndenværende dokker. Efter Seldéns bortgang blev det overingeniør Niels Svensson, som tog konstruktions-arbejdet op, og da værftet i slutningen af 1951 fik et fint tilbud fra det belgiske værft Boel & Sons i Tamise på dokkens bygning, accepteredes dette. Det belgiske værft kunne endog skaffe de 80.000 tons plader, som behøvedes til dokkens bygning, og dette var på det nævnte tidspunkt et stort plus.

Det belgiske værft, som på en udmærket måde klarede det meget komplicerede arbejde at bygge dokken, kunne i begyndelsen af maj i år levere „skroget“ til dokken, og den spændende hjembugsering fandt sted. Man måtte bl. a. passere mellem et par bropiller på Schelden. Disse piller stod i en afstand fra hinanden, som var næsten den samme som dokkens bredde. En uge efter afsejlingen fra Boels var dokken i Göteborg, nemlig den 12. maj, efter en færd, som favoriseredes af det bedst tænkelige vejr.

Efter dokkens ankomst til Göteborg har man ved Götaverken fortsat arbejdet med at færdiggøre den og forsyne den med udrustning af forskellig slags. Bl. a. har man opsat to 12 tons kraner, en på hver af doksiderne. Det mest omfattende arbejde har dog værftets elektriker haft. Dokkens manøvrering sker nemlig næsten helt ved hjælp af el-kraft, og man får et begreb om



Til venstre et kig ind i dokkens „hjerne“, hvor dokmaskinisten, P. H. Andersson, betjener manørebordet med trim- og krævnings-målere og 40 manøreknappe. Tilhøjre et billede fra omformerrummet.

el-anlæggets omfang, når man hører, at 25 km kabel er trukket i dokken.

Rørledningerne i dokken er også mange og lange — sammenlagt er der medgået 11 km rør til dem.

Malningen af dokkens ponton'er og sider ind og udvendigt — har omfattet en flade på ca. 125.000 kvadratmeter, hvilket svarer til, hvis man skulle male det halve af Götaverkens område eller 17 fodboldbaner!

For at vende tilbage til dokkens „skrog“, så er dette opbygget af 10 ponton'er og to doksider. Ponton'erne er boltede sammen, hvilket muliggør, at de kan afmonteres — f. eks. hvis man vil tage een eller flere af dem op i dokken for eftersyn. Dokken er således „selvdokkende“. Endvidere er dokkens to ende-ponton'er således udformede og har så stor løfteevne, at man med dem kan dokke værftets 18.000 tons flydedok, når denne skal til eftersyn.

Såvel ponton'er som sider er byggede helsvejste. Siderne, som skal optage langskibs-påvirkningerne, er langspantede. Konstruktionen adskiller sig iøvrigt en hel del fra andre dokker. Bl. a. er dokken vitterligt den første, som har et særskilt krandæk øverst på doksiderne. Dette dæk, som i parentes bemærket også bidrager til at øge dokkens langskibs-styrke, er, som navnet angiver, reserveret for kranerne. Der bliver således ingen færdsel af værftsfolk og skibsbesætninger på krandækket, hvilket er af stor betydning både ud fra et arbejds-synspunkt og for arbejdernes sikkerhed. De, der har ærinde til skibet i dokken, må i stedet tage vejen via manøredækket, som ligger indbygget i doksiden nogle meter under krandækket.

På manøredækket ligger bl. a. den central, fra hvilken dok-maskinmesteren manøvrerer dokken. Herfra starter og stopper han de 20 store pumper, som hver især har en kapacitet af 1100 kubikmeter vand i timen, hvilket svarer til 18.400 l i minuttet pr. pumpe eller for alle 20 pumper 6000 l vand i sekundet!

Fra manøvrerummet sker også betjeningen af fordelings-ventiler o. s. v. En stor kontrol-tavle giver et

koncentreret billede af, hvordan vand-niveauet står i alle de forskellige tanke. I manøvrerummet findes også trim- og krævnings-målere, som registrerer den mindste forandring i dokkens leje, og der findes også instrumenter for hydraulisk og optisk måling af den bøjning, som dokken muligvis kan blive udsat for ved inddokning, og som dok-maskinisten straks kan hæve ved en omdisponering af vandmængden i de forskellige tanke.

På manøredækket findes der også store elektriske omformere, så at fartøjerne, der i reglen har jævnstrøm om bord, kan få passende strøm under opholdet i dokken.

Der findes også et ultramoderne parallel-svejselanlæg indbygget i doksiden, endvidere et par mindre værksteds-lokaler, sanitære anlæg for skibsbesætninger og dokpersonel o. s. v.

I stedet for det sikkerhedsdæk, som de fleste flydedokker er udrustede med, og som hindrer, at dokken sænkes under et vist niveau, er den nye Götaverken-dok forsynet med et system af elektriske, såkaldte niveau-vagter, som træder i funktion, når dokken er nedsænket til 30 fod over kølbløkken. Niveau-vagterne lukker automatisk samtlige fordelings-ventiler, samtidig med at dok-maskinisten varskos ved lyd- og lyssignaler, hvis — mod al forventning — minimums-fribordet skulle overskrides. Dette arrangement er nyt for flydedokker.

De usædvanligt kraftige pumper og andre arrangementer i den nye dok gør, at ind- og uddokning sker på forholdsvis meget kort tid, og for at arbejdet i dokken derefter kan ske så hurtigt og rationelt som muligt, har man indført en del foranstaltninger. Bl. a. har man lavet et system, der gør det muligt uden forsinkelser at kunne komme til fartøjernes undervands-skrog for eftersyn og reparation.

Den nye dok betyder en betydelig forøgelse af Götaverkens ressourcer, når det gælder skibs-reparationer. Men den indebærer også, at man nu på dette værft kan dokke de „super-tankere“, som man har i ordre.

# Chefen kunne heldigvis tale russisk!

## Et 50 års minde

Som værnepligtig torpedomaskinist (reserveunderofficer)) om bord på torpedobåden „Søbjørnen“ efteråret 1904 deltog jeg i Raschdestwenskys flådes passage gennem vore farvande. „Søbjørnen“ var attachederet „Heimdal“ som tender. Chefen var daværende kaptajn — senere admiral — Konow. Kaptajnen havde været i russisk tjeneste og var således godt kendt med russiske forhold, hvad der kom os til gode, som det vil ses senere i beretningen.

Raschdestwenskys flåde var en eftermiddag ankreret op ved Gulstav flak, slagskibene lå i en lang række med torpedojagerne i række udenfor og „Heimdal“ inderst mod land. Vi blev sendt til Korsør efter „Heimdal“s post. Da vi i løbet af natten nærmede os russernes lys-hav, var det umuligt at få øje på „Heimdal“. Chefen sendte lyskugler op med vort kendingssignal for at få forbindelse med den. Det var for meget for russerne. Projektørerne spillede fra alle krigsskibene, og nogle af jagerne lettede anker og stod op i bæltet efter os. Konow — som kendte sine pappenheimere — gav ordre til at fyre op under alle kedler, vendte „Søbjørnen“ og satte kursen over under Sjællands kyst, klar af russerne. Der ankrede vi så, til det blev lyst næste morgen, hvor vi igen stod over mod russerne og fandt „Heimdal“ under Langelands kyst. Det blev da aftalt med russerne, at vi skulle give rød-grøn-røde lyskugler, hvis vi nærmede os om natten.

Det hed sig, rygtet var nået russerne, at japanske handelsskibe skulle lægge miner ud i de danske farvande for at standse russerne. Mortensaftensdag lettede russerne, stod op gennem Storebælt og Kattegat og ankrede i Aalbæk bugten. „Heimdal“ med „Søbjørnen“, og jeg tror det var „Narhvalen“, som også var med, fulgte russerne mellem eskadren og land. Rygtet om japanernes miner var også nået os. Vi gik med torpedo-apparaterne svunget ud, sikkerhedspindene i torpedoernes krigspistoler udtaget og luft på udskydningskedlerne klar til at skyde et skib i sænk, hvis et mistænkeligt sådant skulle vise sig.

Mortensaften kom og vi fik gåsesteg og risengrød. Da kabyssen lå op af maskinrummet, vankede der en ekstra gang risengrød, da jeg kom på maskinvagt kl. 8. I den alder kunne man jo sætte en del til livs. Da vi kom op nord for Djursland, begyndte båden at rulle stærkt, og jeg måtte ofre risengrøden til havguderne. Mortensdag ankrede russerne som sagt i Aalbækbugten og „Søbjørnen“ fik ordre til at gaa til Frederikshavn. Samme formiddag dukkede en russisk jager, „Krokodillen“, op i havnen og ønskede at gå på værft (i dok), da skruen var i uorden. Chefen — efter forlydende en storfyrste — flyttede straks på hotel, og båden gik på værft (der blev sagt, at skruen ved undersøgelsen ikke fejlede noget). Jeg var om bord på torpedobåden, og maskinisterne bød på vodka og salami. Det var noget

værre maskineri set med danske øjne. Det må have raset slemt, inden den nåede „Tutchima“. Dørkladerne lå og vippede, så man var ved at falde i lasten. Reservetorpedoer lå på dækket, de var sølvbroncerede. Jeg fik nogle breve med i land fra de værnepligtige maskinister, jeg forsynede dem med frimærker og afgav dem til postbesørgelse. Det var måske den sidste hilsen, deres pårørende har modtaget. Jeg hørte senere, at „Krokodillen“ blev sænket af japanerne.

Nå, men det blev hen mod middag, og tåge lagde sig ude i Kattegat. Inden den blev for tæt, så vi en russisk krydser nærme sig klokkebøjen, som ligger ved en grund udenfor Frederikshavn, ankrede op og begyndte at fylde kul fra en handelsdamper. Konow meldte det pr. telefon til marineministeriet og fik ordre til at gå ud og jage russeren væk fra dansk farvand. Vi stod ud af havnen. Tågen var imidlertid blevet temmelig tæt, så vi ikke mere kunne se russeren, men derimod høre klokkebøjen.

Konow sejlede langsomt frem efter lyden. Jeg havde frivagt og stod sammen med et par andre i stævnen. Pludselig dukkede krydseren frem af tågen; Konow slog fuld kraft bak for ikke at tørne mod russeren. „Søbjørnen“ var en lang båd, så russerne kunne kun se båden hen forbi kommandobroen. De blæste klar ved kanonerne, de nærmeste snurrede rundt og pegede lige mod os. Vi blev lidt underligt til mode, men heldigvis kunne Konow russisk. Han svingede med armene og råbte en hel del russiske kommandoord. Så blev kanonerne drejet tilbage, og vi klappede på siden af krydseren. Da dens chef ikke var om bord, ankrede vi i nærheden og afventede begivenhedernes gang. Russeren var imidlertid taget til Frederikshavn for at complimentere vor chef, og vi havde passeret hinanden i tågen uden at se hinanden. Der gik en times tid, kulfyldningen var blevet færdig, russeren kom og sejlede med sin krydser, og vi gik tilbage til Frederikshavn. Næste morgen afsejlede Raschdestwenskys flåde.

Da vi nogle dage senere hørte, hvordan det gik i Scapa Flow, var vi henrykte over at have haft en chef, der kunne russisk!

*Værnepligtig maskinist 2074. N. Juul.*

**DE FØRENED E KULIMPORTØRER**

**TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211**

**KØBENHAVN K.**

**1/3 DET DANSK-NORSKE  
DAMPSKIBSSELSKAB**

**Amaliegade 33 - København K.**

## Breve fra **LÆSERNE**

*Nu er det stationært skoleskib.*

Det tyske skoleskib „Schulschiff Deutschland“ eksisterer stadig og har i årene efter krigen tjent forskellige formål. Ifølge „Vikingen“ virkede det som kaserneskip for minestrygningsmandskab lige efter krigen. Da jeg i sommeren 1952 besøgte Bremen, lå det hvidmalede skib imidlertid der som vandrerhjem. Et skoleskib med plads til mange elever finder let anvendelse som herberg i en boligfattig tid; således benyttede tyskerne jo også „Scute Decrn“ som hotel i Hamborg indtil det sidste år blev solgt til Holland.

Denne sommer besøgte jeg skibet igen; det lå på det samme sted, men tjente nu som stationært skoleskib for sin gamle ejer — „Deutscher Schulschiff-Verein“. Om bord fik unge mænd en grundlæggende uddannelse i sømandsarbejde på et 4-ugers kursus. Skroget var da blevet malet sort med hvid vandlinie, hvilket klædte det smukke slanke skib, og rigningen var velholdt, hvilket man forhåbentlig må tage som tegn på, at det snart kommer under sejl igen.

*Stud. polyt. O. Crumlin Pedersen,  
Hyrdevej 3, Hellerup.*

*Bremen blev ophugget i 1932.*

I vort september-nummer bragte vi et billede af seilskibet „Bremen“ og udsatte samtidig en bog-præmie til den læser, (der kunne skrive det mest fyldestgørende brev om skibets skæbne. Vi modtog flere interessante breve, og det var vanskeligt at afgøre, hvilket af dem, der var det bedste, hvorfor vi foretog en lodtrækning. Vinder blev derfor en svensk læser, herr Carl Axel Jakobsson. Desværre fik vi ikke plads til at bringe det præmierede svar i sidste nummer, men her er det:

„Bremen“, stålark om 2470 bruttoton, byggdes 1902 i Nantes under namnet „René“ för ett lokalt rederi; såldes på 20-talet till Hamborg och omdöptes „Lisbeth“. Hemorten ändrades 1926 till Bremen, dit hon inköpts av skolskeppsrederi, bildat av Norddeutscher Lloyd och ett par andra Bremerrederier varvid hon fick namnet „Bremen“. Seglade sedan huvudsakligen i salpeterfarten från Sydamerikas västkust. Efter sista resan 1930-31 lade hon i mars sistnämnda år upp i Bremerhaven. Låg där halvtannet år, men då det på grund av sjöfartskrisen var omöjligt få någon frakt såldes hon i december 1932 till Hamburg för opphuggning.

„Bremen“ var säkerligen en av de största tremastbarker, som byggts. Hon hade en mycket tung rigg, men den räckte inte till för snabbsegling. Den näst sista hemresan från Chile använde hon sålunda 152 dagar, en tid som skulle varit tillräcklig för en hel rundresa för någon av Laeizlinjens snabbseglare. Under fransk flagg gjorde hon emellertid en så pass snabb resa till Australien som på 87 dagar.

*Carl Axel Jakobsson (postkontoret Kalmar, Sverige).*

A/s Dampskibsselskabet VENDILA

KØBENHAVN V. · DAGMARHUS  
TELEFONER: C. 2537 - 2538

## **Chr. Borgland**

*som forfatter*

„Chr. Borgland, sømændenes gamle formand, er kommet på Nationalmuseet, ganske som nationens andre skatte: Egtvedpigen, guldhornene og hvad de nu allesammen hedder.“

Med disse ord indleder Nationalmuseet selv en omtale af sin sidst udkomne bog i serien „Livet i Danmark 1850-1950“. Bogen, der hedder „Gennem storm og stille“, giver et glimrende indblik i sømandens kår gennem mere end 60 år, hvilket selvfølgelig også har været grunden til, at Nationalmuseet har ladet den trykke. Men bogen er ikke bare en slags museums-genstand, for den er både spændende og morsom. Chr. Borgland, den gamle bjørn, er pludselig blevet forfatter — og endda en god forfatter. „Gennem storm og stille“ er hans selvbiografi, og den er ligeså god som A. H. Rasmussens „I havets vold“, som sidste vinter blev så stor en succes herhjemme.

Chr. Borgland tager sordinen fra trompeten og spiller de melodier, han vil. Tonerne kan være rørende sentimentale, de kan være opkvikkende og morsomme eller de kan være ligefrem bidske. Nationalmuseet og vel især David Yde-Andersen, som redigerer den populære serie, fortjener anerkendelse for det mod, der kræves for som en officiel institution at udgive en sådan bog, der bl. a. fortæller om sømandens arbejdskampe. Men bogen er jo et stykke Danmarks-historie, og Borgland er på ingen måde bitter i sin bog. Tværtimod mærker man hans glæde over, at sømandens levetilstand har bedret sig så meget, som de har.

Man kunne måske have ønsket, at Borgland havde uddybet visse kapitler lidt mere. Der er nogle af de hårdkogte skippere og andre søfolk, man gerne vil vide noget mere om, men „Gennem storm og stille“ skulle jo ikke være en roman, skønt den næsten er blevet det.

Bogen kan købes hos enhver boghandler og koster kr. 8,75. Den fortjener at blive læst af alle danske — søfolk såvel som landkrabber!

—wig.

### **Købes**

For et pænt eksemplar af „Vikingen“ nr. 10, 1951, betales kr. 2 ved henvendelse til bladets ekspedition.



# Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. november 1954



## Medlemmer

A. P. Møller  
 A/S Det Østasiatiske Kompagni  
 Det forenede Dampskibs-Selskab A/S  
 J. Lauitzen  
 Dansk Esso A/S  
 D/S Torm A/S  
 D/S Norden A/S  
 A/S Det Dansk-Franske D/S  
 C. K. Hansen: A/S D/S Dannebrog  
 Rederiaktieselskabet Dantank  
 Rederiaktieselskabet Atalanta  
 D/S Progress A/S  
 D/S Myren  
 A/S Motortramp  
 A/S D/S. D. F. K.  
 D/S Jutlandia A/S  
 A/S Jens Toft  
 D/S Dania A/S  
 A/S D/S Vendila  
 A/S D/S Heimdal  
 A/S D/S Orient  
 D/S Pacific A/S  
 D/S Hetland  
 A. 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  
 Chr. Berg  
 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 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

## Hvorfor ikke oppustelig redningsflåde?

I konventionen om sikkerhed til søs er alle redningsmidler, som før brugen skal pustes op, forbudt, det være sig redningsbåde, flåder, kranse eller redningsveste. Der har imidlertid fra engelsk side hævet sig røster for at erstatte de nuværende redningsbåde, som ofte er store og uhandige, og som ofte under udsætningen slås i stykker eller kæntrer i hård sø, med oppustelige redningsflåder. Katastrofen med Rikke Skous redningsflåde kan vel også mane til eftertanke. Kravet fra søfyrbødernes side om, at der skal findes redningsflåder til alle ombordværende, kunne også ændres til, at halvdelen af redningsflåderne skulle være oppustelige. Man ville derigennem, foruden at opfylde konventionens krav, få erfaring for deres praktiske anvendelighed.

Hen mod slutningen af den sidste krig udførte den engelske marine omfattende undersøgelser med alle slags redningsmidler. Man var klar over, at de daværende redningsmidler var utilstrækkelige for at opfylde de overlevendes behov under dårlige vejrforhold. Det blev derfor besluttet at videreudvikle de oppustelige flåder

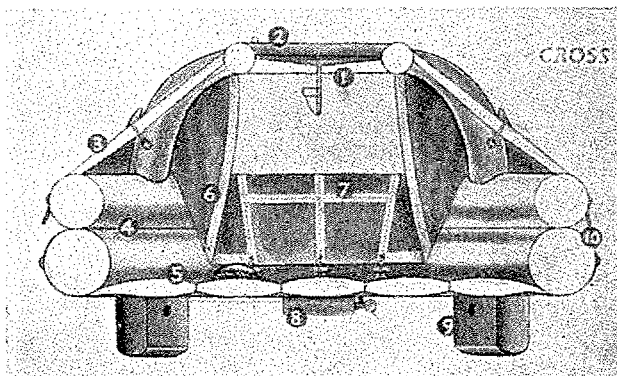
og redningsveste, som havde reddet livet for mange tusinde flyvere under krigen, lige fra de nordlige kolde egne i Atlanterhavet til troperne i Stillehavet.

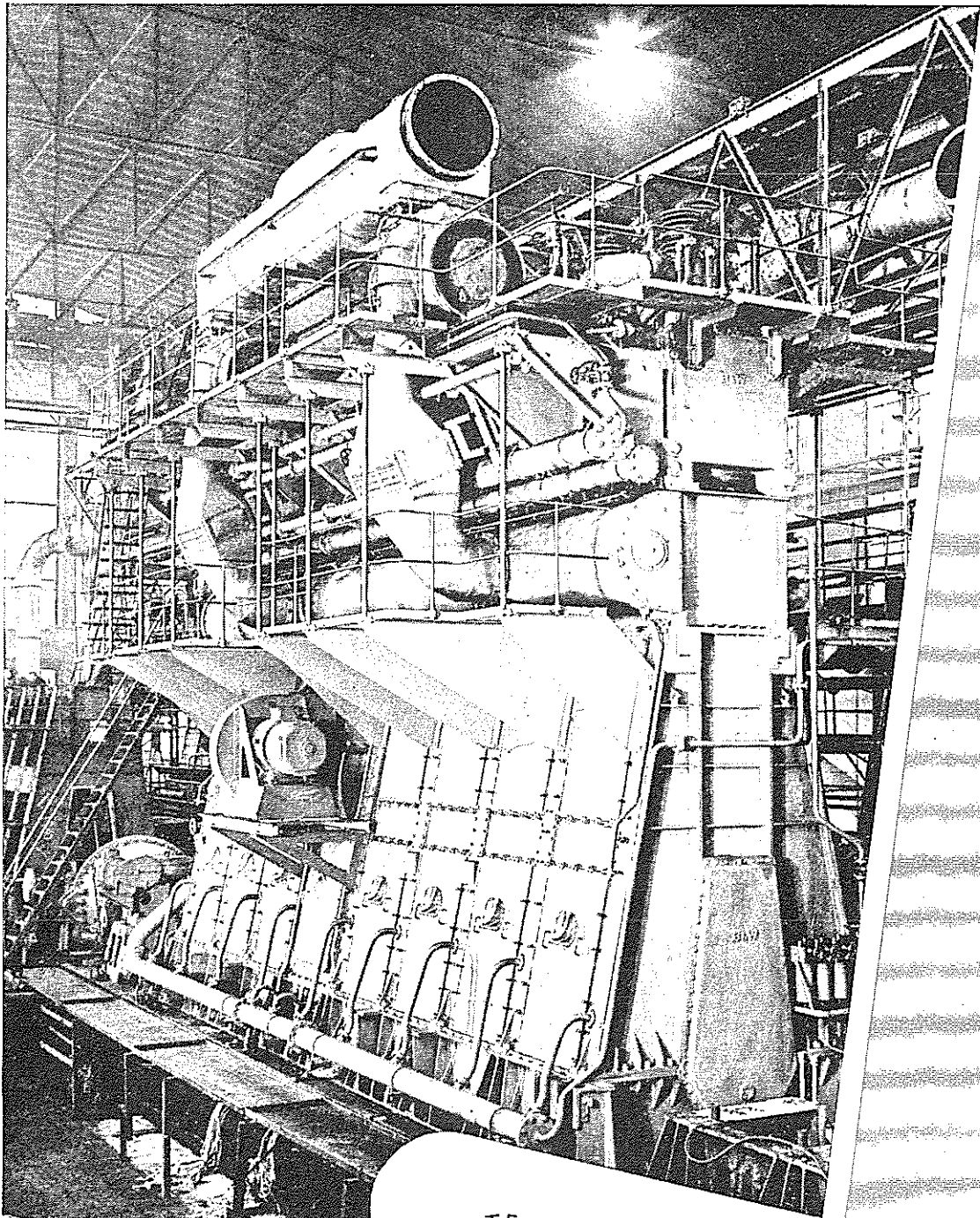
Flere firmaer fremstiller nu redningsflåder af den oppustelige type, som er indført i mange mariner, deriblandt den amerikanske og den engelske. Under krigsforhold er det nemlig ikke muligt at medføre redningsbåde af de almindelige typer uden at kompromitere skibets krigsegenskaber.

Flåderne fremstilles af tre lag stof, der hver for sig imprægneres med kunstgummi. Det i fig. viste tværsnit af en flåde giver en forestilling om konstruktionen.

Flåderne fremstilles i størrelser beregnet til 6, 10 eller 20 mand. Flåden til 10 mand må siges at være den mest handige. Den vejer i sammenpakket tilstand ca. 75 kg, og kan derfor lempes overbord af en mand. Den har et maksimums displacement på ca. 3 tons. Den kan kastes i vandet, mens man holder i udløsningsnoren, og den vil da pustes op automatisk, hvorefter mandskabet, forsynet med

Tværsnit af oppustelig flåde. 1. Regnvandsopsamler. 2. Elektrisk lampe med vandbatteri. 3. Telt med dobbelte vægge. 4. Hoveddrijskamre. 5. Oppustelig dørk. 6. Forhæng for indgangen. 7. Lejder til ombordstigning. 8. Gascylinder. 9. Stabiliserende vandlommer.





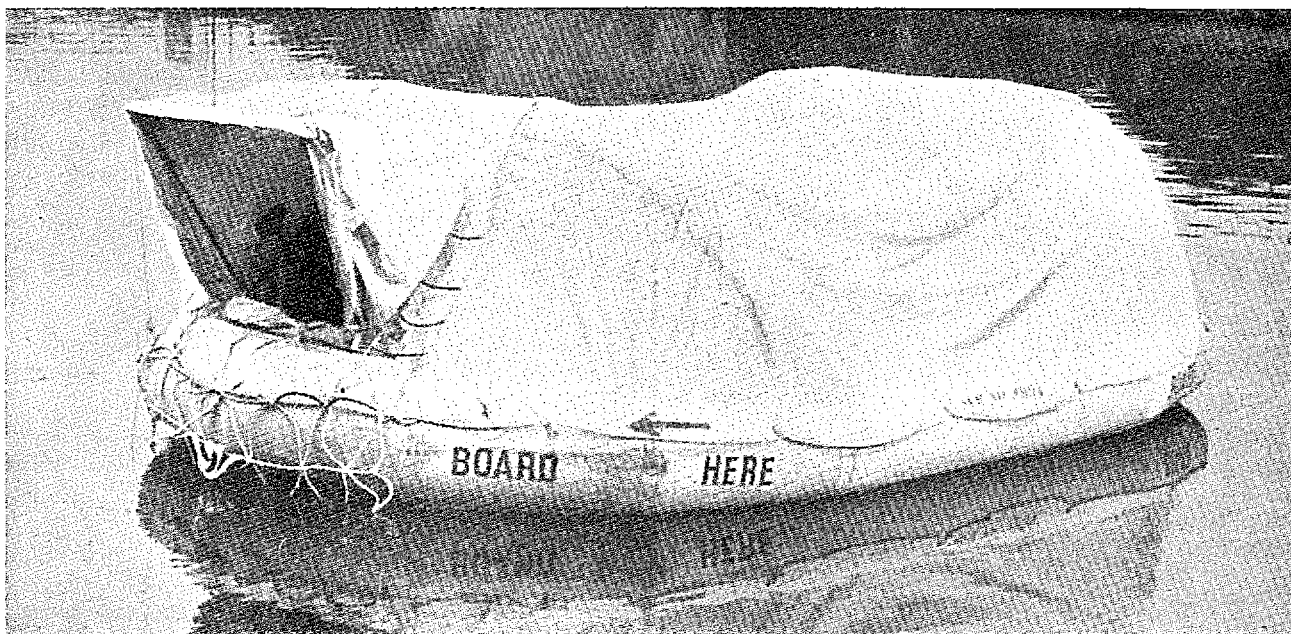
**BURMEISTER &**



**SKIBSBYGNING  
REPARATIONER  
DIESEL MOTORER**

med og uden **TURBO-LADNING**

**WAIN**



*Redningsflåde i oppustet tilstand med forhænet rigget som solsejl.*

redningsveste, kan springe i søen eller direkte ned i flåden.

Den engelske marine har holdt lægekontrollerede forsøg i Nordnorge i vintertiden, hvor lufttemperaturen var under 0° og vandet + 2°. Det viste sig, at 6 mand uden vanskeligheder kunne opholde sig i mange dage i den, idet temperaturen indenbords, når teltet var lukket, i løbet af meget kort tid kom op på 19°.

Flåderne kan forsynes med drikkevand, nødproviant, forbindskasse, signalmidler o. m. a.

I modsætning til redningsbåde og flåder af træ eller stål er den oppustelige flådes skrøbelighed mere tilsyneladende end virkelig. Det er en fordel ved den sidstnævnte, at den ikke er udsat for den samme risiko for havari under udsætningen eller ved at kastes voldsomt

mod skibssiden i hårdt vejr. En mand vil heller ikke knuses, hvis han kommer mellem den og skibssiden.

En mindre flåde vil også være velegnet til at bjerge en overbordfalden mand, selv om søen er for svær til at sætte en redningsbåd ud. En sådan flåde kan anbringes på et passende sted agter, forbundet til en flydetrosse på en trosserulle. På givet signal fra broen pustes flåden op, kastes overbord og trossen stikkes ud. Skibet manøvreres nu, så bugten af trossen kommer hen over den overbordfaldne, som griber trossen og haler sig hen til flåden, hvor han straks finder læ. Flåden kan nu i ro og mag hales hen på læsiden og manden tages om bord.

Når sådanne flåder efterses og ompakkes af kyndige folk under skibets årlige doktur, vil de være til uvurderlig nytte i katastrofetilfælde.

## **Prøvetur med**

### **Mc-Kinney Mærsk**

Fredag den 1. oktober gik dette skib på prøvetur i Sundet. Skibet er bygget af Odense Staalskibsværft A/S, Odense, til A. P. Møllers rederier.

M/t „Mc-Kinney Mærsk“ er bygget som helsvejst skib til Lloyd's Registers højeste klasse 100 A.1. og er på ca. 19.000 tons dw. Dimensionerne er som følger:

Længde mellem perpendikulærerne ...	161,6 m
Største bredde på spant .....	21,6 m
Dybde til hoveddæk .....	12,0 m
Dybgang .....	ca. 9,3 m

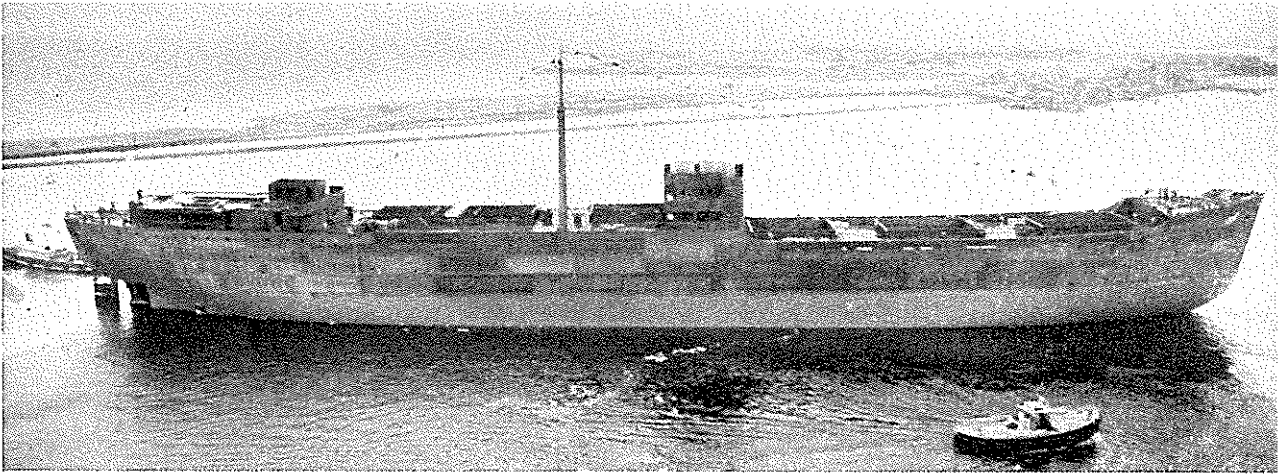
Skibet har ialt 21 tanke, 7 centertanke og 2 × 7 sidetanke samt et lastpumperum umiddelbart foran for maskinrummet og et mindre pumperum forude. Det er udstyret med rigelige og kraftige pumper og er forsynet med varmespiraler i alle lasttanke.

Rummelig og smuk aptering for kaptajn og dæks-officerer er anbragt i brohuset midtskibs, medens maskinbesætningen og mandskabet er anbragt i agterskibet i gode, rummelige eenmandskamre, ligesom der findes messe og rygesaloner såvel for officerer som for det menige mandskab. Alle kamre og saloner ventileres mekanisk.

Skibet er forsynet med de bedste navigationsinstrumenter og udstyr, såsom radar, ekkolod, gyrokompas og selvstyrer, log med elektrisk overføring, radio, radiopejler og radiotelefon. Desuden er der installeret fryseanlæg for proviant og Ellehammers brand-skumslukningsanlæg.

Maskinen består af en syvcylindret Burmeister & Wain dieselmotor, type 1/774-VTBF-160, der giver skibet en fart af 15,75 knob lastet. Skibet er udstyret med to Bukh diesel hjælpemotorer og iøvrigt damp-hjælpemaskineri.

I prøveturen deltog skibsrederne A. P. Møller og Mærsk McKinney Møller samt en del gæster.



M/s „Jakara“.

## M/s **JAKARA**

Öresundsvarvet i Landskrona søsatte den 14. oktober det 12.300 tons dødvægt store lastmotorskib „Jakara“ for A/S Kosmos (Anders Jahre & Co. A/S), Sandefjord. Skibet døbt af fru direktør Kai Clausen, København. — Fartøjets hoveddimensioner er:

Længde overalt .....	147,4 m
Bredde .....	17,9 m
Dybde til hoveddæk .....	10,8 m
Dybde til poopdæk .....	13,3 m
Dybgang på sommerfribord .....	8,4 m
Skibets lastrum (grain) .....	ca. 638.000 cb.ft.

M/s „Jakara“ bliver med sine 12.300 tons dødvægt et af Skandinaviens største fragtskibe. Fartøjet var oprindeligt tænkt som et tankskib, men blev senere omprojekteret.

Skibet er helsejst og bygget til højeste klasse i Det Norske Veritas med tillægsbetegnelse „T“, der indebærer, at det er forstærket til transport af jernmalm.

„Jakara“ er bygget med gennemgående overdæk samt bak og lang hytte. Fra dybtankene midtskibs og forefter er et mellemdæk indbygget under hoveddækket.

Skibet har fem lastrum med overliggende mellem-dæksrum, to agter og tre foran for broen midtskibs. Agterste lastrum er forsynet med to luger og de øvrige med hver een. Lugerne skal betjenes af ti bomme for 5-tonns løft og to for 5-tonns løft i enkelt part og 10-tonns løft i dobbelt part. Endvidere monteres der en 25-tonns bom. Endelig skal der monteres tolv 40 hk spil af The Sunderland Forge & Engine Co. Ltd.s konstruktion og tilvirkning.

Styremaskineriet bliver elektro-hydraulisk og af Hastie's fabrikation.

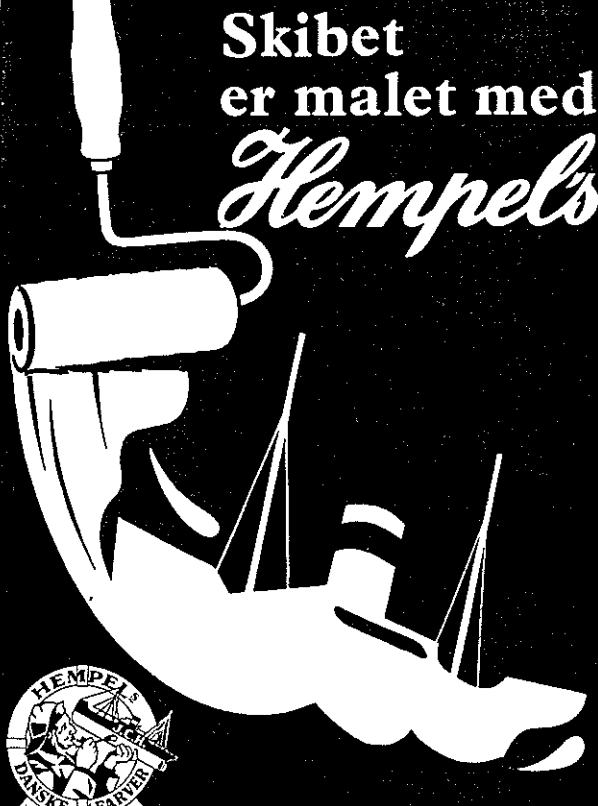
Skibet udstyres med moderne nautisk udrustning, bl. a. radar, gyrokompass og ekkolod.


Indretningen bliver moderne og effektivt ventileret. Rederens, dæks-officerernes og en del af den øvrige besætnings beboelse bliver midtskibs i brohuset. Maskin-officerernes og mandskabets beboelse indrettes agter. Mandskabs-messen får et særligt cafeteria.

Fremdrivningsmaskineriet, som er agter, består af en syvcylindret, totakts, dieselmotor af typen DM 680/1500 VGS-7 af Götaverkens fabrikat. Ved 112 o/m udvikler denne motor 6200 ihk, som vil give skibet en fart af 13½ knob på fuld last.

Der installeres endvidere to 360 kw generatorer, der drives af to sekscylindrede, firetakts, trykladede dieselmotorer af M.A.K.s fabrikat. Desuden monteres en 75 kw dampdreven hjælpegenerator.

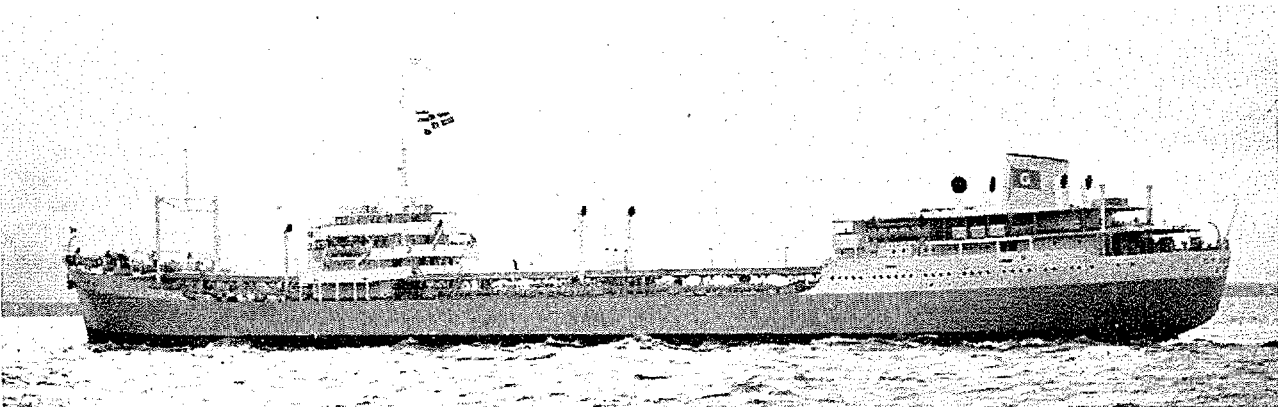
Skibet  
er malet med  
*Hempels*





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

AMALIEGADE 8 · KØBENHAVN K · CENTRAL 3842



„C. T. Gogstad“.

## C. T. Gogstad afleveret <sup>M</sup>/<sub>T</sub>

Fra Öresundsvarvet i Landskrona afleveredes den 7. oktober tankmotorskibet „C. T. Gogstad“ til D/S A/S Laly (C. T. Gogstad og Co.), Oslo.

Skibet er bygget til højeste klasse i Det Norske Veritas og har følgende hoveddimensioner:

Længde overalt .....	169,8 m
Længde mellem perpendikulærerne ...	160,0 m
Største bredde på spant .....	21,9 m

Sidehøjde .....	11,7 m
Dybgang på sommerfribord .....	9,0 m
Rumfang af lasttanke .....	25.170 m <sup>3</sup>

Skibet er helsvejst og bygget efter værftets system med langskibs spanter og korrugerede langskibs og tværskibs skodder i den del af skroget, hvor tankene findes.

Vikingen har bragt en nærmere omtale af skibet i nr. 8 for august i år.

## Søsætning ved Götaverken



Fra søsætningen af „Vassijaure“. Øverst direktør E. E. Jacobsen, gudmoderen, fru Karin Berggren og direktør Erland Waldemstrom med frue.

Den 12. oktober søsattes ved Götaverken et kombineret malm- og tankmotorskib på 21.500 tons dw, som er bestilt af Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösund, Stockholm. Fru Karin Berggren gav skibet navnet „Vassijaure“.

„Vassijaure“ er værftets 30. nybygning til Grängesberg. Det er således en hel flåde, som værftet har bygget til dette rederi, og den samlede dødvægtstonnage opgår da også til ca. 300.000 tons.

Skibet bygget til Lloyd's Registers højeste klasse med følgende hoveddimensioner:

Længde overalt .....	181,7 m
Største bredde på spant .....	22,7 m
Sidehøjde .....	13,5 m
Middeldybgang på sommerfribord .....	9,5 m

Der findes kun to malmlastrum, 55 m lange, 10 m brede og 10 m dybe. Malmlastrummene ligger som centerlast og ved siderne og under dem findes tankene for olielasten. Lasttankene har et sammenlagt rumfang på ca. 22.650 m<sup>3</sup>.

Besætningen på „Vassijaure“ får rummelige og smukke enmandskamre. Også messer og opholdsrum er store og får moderne aptering af høj klasse.

Skibet forsynes med al moderne udrustning i form af radar, gyrokompass med automatisk styring, radiopøjleapparat, ekkolod, SAL-log, Götaverkens Lodicatorapparat til lastfordeling, centralantenneanlæg med tilslutning til alle kamre og messer o. s. v.

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

Maskineriet bliver af Götaverkens konstruktion og tilvirkning. Hovedmotoren er en svejst nicylindret, totakts, enkeltvirkende krydshovedmotor med 680 mm cylinderdiameter og 1500 mm slaglængde. Ved 112 omdrejninger pr. minut udvikler den 8300 ihk.

De to hjælpemotorer er sekscylindrede med en diameter på 300 mm og en slaglængde på 450 mm. Ved 350 omdrejninger pr. minut yder de 360 elk. De er koblede til 240 kw generatorer.



## Stabelaf- løbning ved Kockums

Fra „Sitanja“s søsætning. Øverst gudmoderen, frøken Grete Jahrman og direktør Nils Holmström.

Den 30. september søsattes ved Kockums Mek. Verk. i Malmö et norsk lastmotorskib på 11.700 tons dw, som af frk. Grete Jahrman fik navnet „Sitanja“. Skibet er det sjette, som Tschudi og Elitzén, Oslo, har bestilt hos Kockums. Det første var et tankskib på 14.925 tons dw, som blev leveret i juli 1936. To år senere gik „Silvaplanå“, en shelterdækker på 9.325 tons dw, på prøvetur, og i fyrerne leveredes tre tankskibe, hvoraf det første var grundtypen på værftets 16.000 tons tankskibsserie.

„Sitanja“ er bygget som shelterdækker, langskibs spantet i bunden og shelterdækket, samt ekstra forstærket for transport af malmlast. Skibet viser en interesseat detaille, som er let synlig. Det er nemlig Kockums første skib for tør last, som har afrundet overgang mellem dæk og skibsside, den konstruktionsdetaille, som i de senere år med godt resultat er anvendt på Kockums tankskibe af forskellig størrelse.

„Sitanja“ har følgende hoveddimensioner:

Længde overalt .....	151,3 m
Længde mellem perpendikulærerne ...	140,8 m
Største bredde på spant .....	19,2 m
Sidehøjde til shelterdæk .....	12,6 m

Sidehøjde til hoveddæk .....	9,6 m
Dybgang .....	ca. 8,3 m
Dødvægts bæreevne .....	11.700 tons
Beregnet fart på fuld last .....	15 knob
Lastrumskapacitet .....	21.500 m <sup>3</sup>

Fremdrivningsmaskineriet skal bestå af en syvcylindret, totakts, enkeltvirkende Kockum-MAN dieselmotor, som ved 115 omdrejninger pr. minut udvikler 6300 bhk.

De seks lastrum betjenes ad seks luger af atten 5-tons bomme foruden en sværbom på fokkemasten til 25 tons løft. Alt dæksmaskineri er elektrisk og omfatter bl a. tolv 3-tons og fire 5-tons spil samt to kombinerede losse- og varpespil på hyttedækket.

En større højtank agten for maskinrummet er indrettet til vegatabilsk olie og forsynet med specielle lastluger.

## Frederiksstad Mek. Verksted

Frederiksstad Mek. Verkstad har den 2. oktober afleveret den enkeltdækkede kuldampers/s „Ingretre“ på 7.250 tons dw til rederi A/S Inger, reder Jacob Kjøde A/S, Bergen. Skibet er forsynet med en Frederiksstad dampmotor og kedler på dækket.

## M/T A. K. Fernström

En svensk 20.000 tons tankbåd blev den 11. oktober søsat ved Kockums for øjnene af særlig mange tilskuere, idet stabelafløbningen indgik i arrangementer for pressens rundtur. Skibet, som er bestilt af A. K. Fernströms rederi i Karlshamn, fik af hovedrederens mor, fru Emma Fernström, uavnet „A. K. Fernström“.

Det nye skib er befragtet for fem år til transport af råolie fra Kuwait i den persiske bugt til Brasilien. Det er udrustet med effektive lastpumper med en kapacitet på 2100 m<sup>3</sup> i timen, hvilket betyder, at skibet kan losse eller laste på omkring 15 timer.

Hoveddimensionerne er:

Længde overalt .....	169,6 m
Længde mellem perpendikulærerne ...	160,0 m



Hovedrederens mor, fru Emma Fernström, døbt m/t „A. K. Fernström“.

Største bredde på spant .....	22,0 m
Sidehøjde .....	12,2 m
Dybgang på sommerfribord .....	9,4 m
Dødvægtsbæreevne .....	ca. 20 000 tons
Rumfang af lasttanke .....	27.700 m <sup>3</sup>

Fremdrivningsmaskineriet skal bestå af en nicylindret, enkeltvirkende, totakts Kockum-MAN dieselmotor, som udvikler 8.100 bhk ved 115 omdrejninger pr. minut.

Hoveddimensionerne er:	
Længde overalt .....	108,6 m
Længde mellem perpendikularerne ...	100,6 m
Største bredde på spant .....	15,2 m
Sidehøjde til hoveddæk .....	6,2 m
Sidehøjde til shelterdæk .....	8,6 m

På en dybgang af ca. 6 m er den beregnede dødvægt 4000 tons.

Fremdrivningsmaskineriet skal bestå af en Burmeister & Wain enkeltvirkende, totakts, ottecyndret kryds-hoved-dieselmotor, som udvikler 3.040 bhk ved 154 omdrejninger pr. minut, og som beregnes at give skibet en fart på 14 knob

Skibet forsynes med fem lastluger, rigges med to master og to bomstøtter og med 10 bomme med 3-tons løfteevne i enkelt part og 5-tons i dobbelt part samt en svarbom med 15 tons løfteevne.

Spil, ankerspil, styremaskine og varpespil er af Thriges fabrikat.

Midtskibs findes aptering for kaptajn, officerer og 8 passagerer amt agter til besætningen i en- og to-mandskamre.

Umiddelbart efter afløbningen straktes kølen til et motorskib til Rederi AB Transmarin i Hålsingborg.

## Søsætning i Hålsingborg



„Hoi Ying“ glider i vandet. Øverst gudmoderen, fru Milly Meling, direktør Thorsson og skibsreder Andrew Lam, Hongkong.

Fra Hålsingborgs Varfs Aktiebolag søsattes den 22. september et lastmotorskib til H. M. Wrangel og Co. A/S, Haugesund. Skibet fik af fru Milly Meling navnet „Hoi Ying“.

Skibet er et moderne shelterdækket motorskib med lang bak over luge nr. 1, fremfaldende forstævn og krydserhæk. Det er bygget til højeste klasse i Lloyd's Register med isforstærkning og skal udrustes efter Norske Fartøjsinspektionens fordringer for oceanfart.

Da det er rederiets hensigt at sætte skibet ind på fart i Det fjerne Østen til befordring af såvel last som passagerer, er der indført specielle indretninger for at få den såkaldte Hong-Kong-licens til 1000 passagerer på mellemdækket.

## Det danske redningsvæsen

Det danske redningsvæsen har udsendt beretning om sin virksomhed i året fra den 1. april 1953 til den 31. marts 1954.

Det fremgår af beretningen, at der i årets løb er reddet ialt 34 mennesker, nemlig ved 6 redningsforetagender med redningsbåd 17 og ved et foretagende 17 med raketapparat.

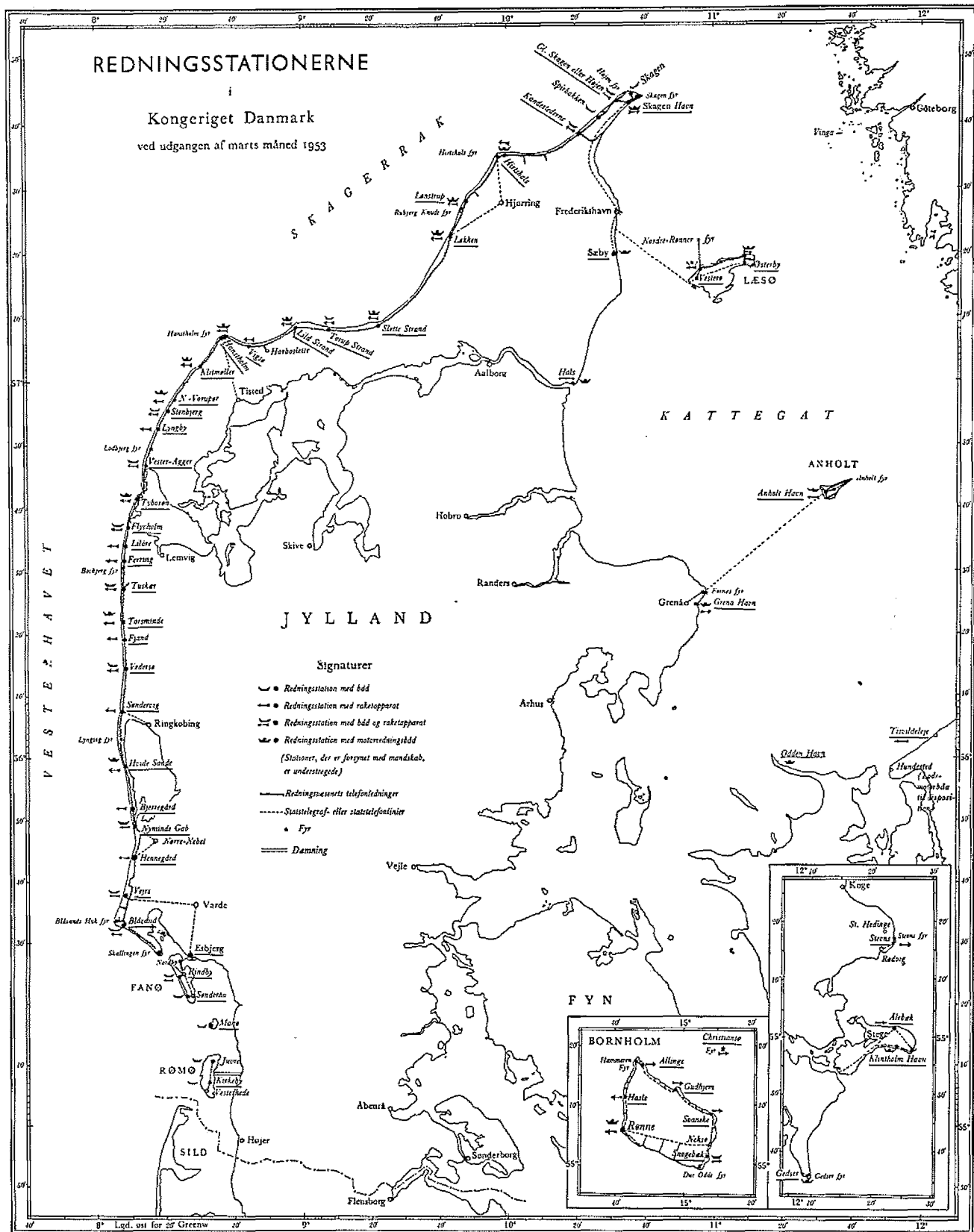
Ialt er der efter 1. januar 1852 til 31. marts 1954 reddet 12.513 mennesker. I årene 1950-51, medens redningsvæsenet blev organiseret, blev desuden 30 mennesker reddet ved hjælp af de på de danske kyster anbragte redningsapparater, så det samlede antal, der er reddet til udgangen af marts 1954, er 12.543.

Foruden de omtalte redningsforetagender, ved hvilke menneskeliv blev reddet, har redningsapparaterne i 75 tilfælde været i bevægelse i anledning af indtrufne eller befrygtede strandinger eller for hjælp til fiskerbåde m. fl.

I 37 af disse tilfælde har redningsbådene været søsat for at assistere nødstedte fiskere, pramme o. a. under deres landingsforsøg på kysten og ved indsejling til havn. Det drejede sig om ialt 109 fartøjer med 390 ombordværende personer.

Der er i årets løb ikke sket nogen forandring i redningsstationernes art eller antal og ingen forandringer med materiellet.

Redningsvæsenets samlede legatkapital udgjorde den 31. marts 1954 ca. 440.900 kr. samt en årlig ydelse på 1000 kr. fra civilingeniør Adolph Keiflers legat.



Emile Robins legat til belønning for den redningsbåds besætning, der i det pågældende år har været udsat for størst fare ved at redde skibbrudne, er for året

1953 tildelt mandkabet ved redningsstationen Tyborøn for redningsforetagendet den 1.-2. februar 1953 i anledning af et nødstedt skib.

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





# 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.

★

15 moderne skibe — 105.000 ts. d. w.

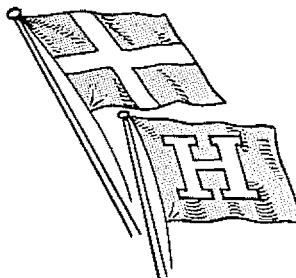
★

Korresponderende reder for:

**DANNEBROG**

AMALIEGADE 35 · KØBENHAVN K

Telefon: Central 72 (18 linier) · Rigs 13 (2 linier)  
Telegramadr.: „HANSEN“ · Telex: Nr. 2501 & 2502



MARTIN CARL  
AKTIESELSKABET  
DAMPKIBSSELSKABET „HEMDAL“

Telegr.: MARTINO  
KØBENHAVN Ø. DANMARK



DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

# “MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
Telegram-Adresse: “Holmsild”  
Amaliegade 36



## A/s Em. Z. Svitzers Bjergnings Entreprise

Grundlagt 1833  
KØBENHAVN

# C. CLAUSEN



DAMPKIBSREDERI A/s  
HAMMERENSGADE 4 - KØBENHAVN

# Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København

★

Telegr.-Adr. „Mariuson“ · Telefon Central 12057

Sikkerhed til søs

DECCA NAVIGATOR

DECCA RADAR

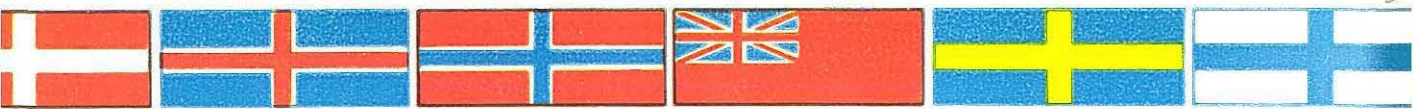
## DECCA NAVIGATOR AKTIESELSKAB

KRYSTALGADE 15 - KØBENHAVN K.  
TELEFON BYEN 8310

# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB





# VIKINGEN

1,50  
cember

Skoleskibet „København“

Maleri af FR. LANDT

*(Læs om det inde i bladet)*

1954 - nr. 12

31. årgang



*Af indholdet:*

**Amsterdam-Rhin-kanalen med Europas største sluser**

# SPAR MINUTTER

## RED MENNESKELIV

## OG MILLIONER

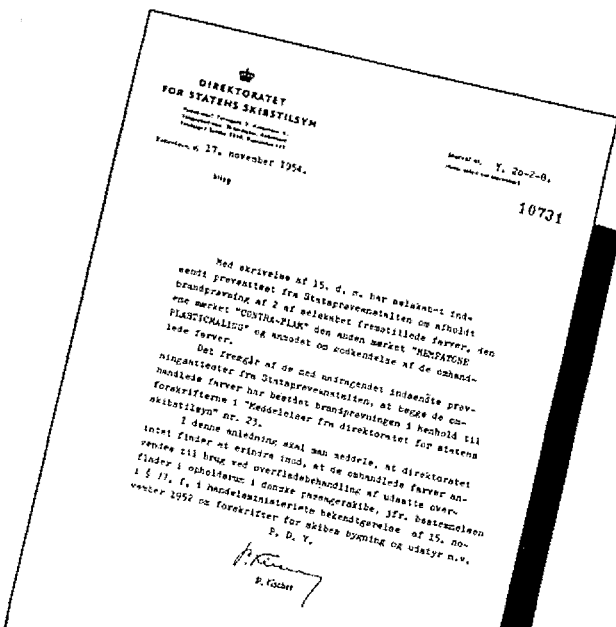


Med to store nyheder — de brandhindrende farver: Hempel's **CONTRA FLAM** og **HEMPATONE** Plasticmaling er man nået et langt skridt videre i bekæmpelsen af brandfaren om bord. Begge produkter er godkendt af Direktoratet for Statens Skibstilsyn i henhold til nedenstående attest.

Her ses to faser af den omhyggelige brandprøvning med apparater, konstrueret af **DIREKTORATET FOR STATENS SKIBSTILSYN**. Sådanne apparater forefindes på vort Centrallaboratorium.

**Hempel's CONTRA FLAM** er en mat olielakfarve beregnet til brug i saloner, kamre, gange etc. Kan anvendes direkte på træ, på jern og stål samt asbestcementplader efter grundbehandling. Tørretid 5-7 timer. Leveres i kulørerne creme, drap og hvid.

**HEMPATONE Plasticmaling** er fremstillet på basis af syntetisk LATEX. Farven er beregnet til indendørs brug. **HEMPATONE**, der giver en behagelig, silkemat overflade, tørrer i løbet af en halv time. Fortynding: vand. **HEMPATONE** leveres i pastelfarverne: gul, grøn, blå, grå samt rød og hvid.



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

AMALIEGADE 8, KØBENHAVN K. TLF. CENTRAL 3842

# VIKINGEN

HAVETS \* HAVNENS \* HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

## Amsterdam-Rhin-kanalen

*med Europas største sluser*

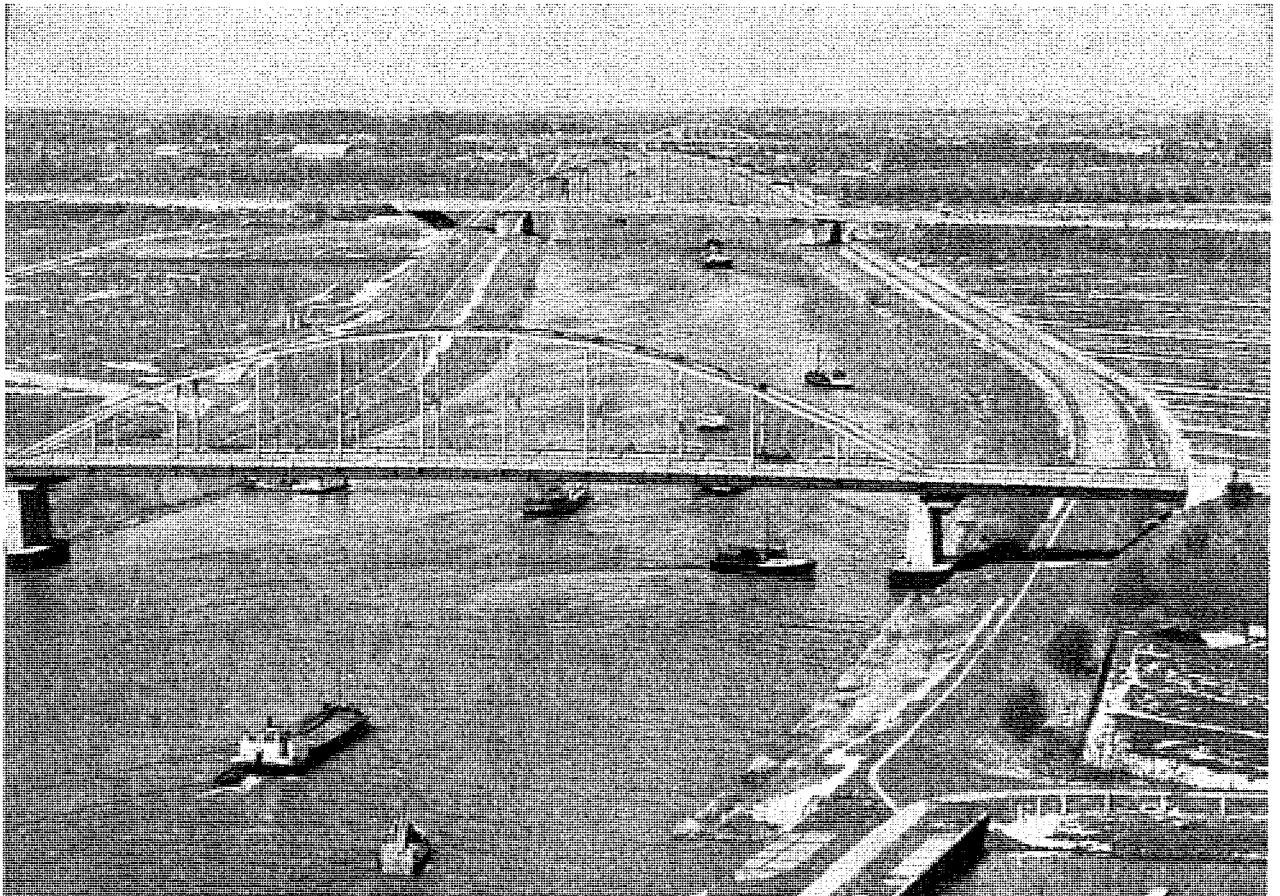
Projektet, der bragte Rhin-landene nærmere havet

Af OTTO LUDWIG

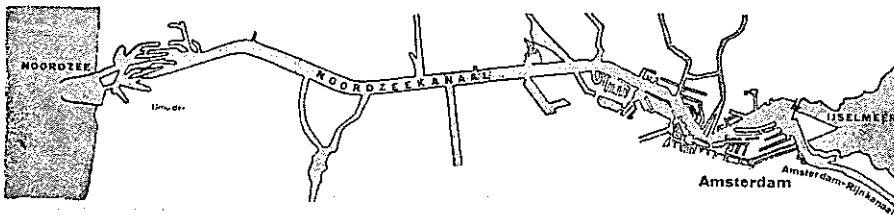
En strålende maj-dag i 1952 stod Dronning Juliane på broen af sit skib, „Piet Hein“, og styrede det egenhændigt ind mellem de hvide beton-mure i den nye, store sluse ved Tiel. Med skibets stævn overskar hun et orange-farvet bånd, som symboliserede den sidste alvorlige hindring for Amsterdams forbindelse med

Rhinen. Amsterdam-Rhin-kanalen var åbnet, og Amsterdam havde dermed givet et svar på Rotterdams pågående konkurrence gennem mange år. Det var en stor dag for Amsterdam og for Holland i det hele taget.

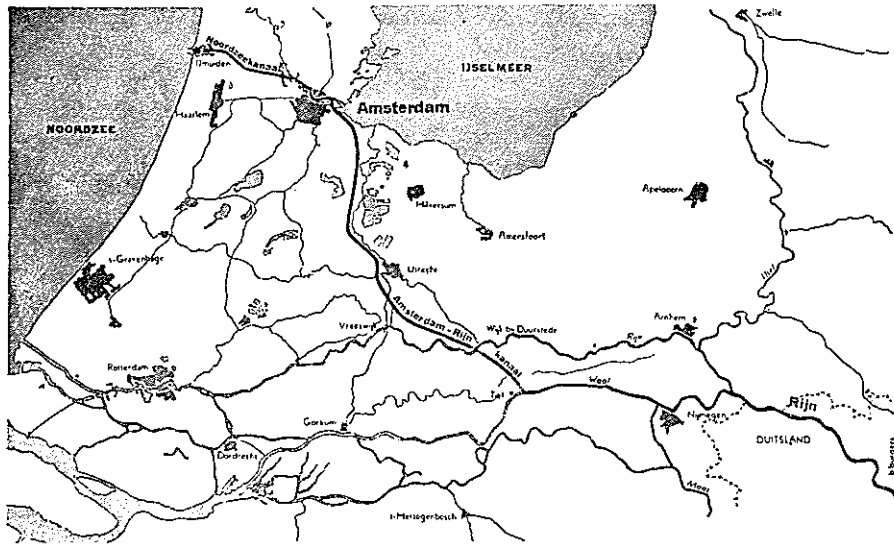
Holland har igennem århundreder været en søfarende nation af betydning — også på floderne. Før krigen



Den nye kanal i nærheden af Utrecht. Samtlige broer har en mindste højde over vandspejlet af 9 meter, således at de ikke er til gene for sejladsen.



Ad Nordso-kanalen kan man sejle til Amsterdam —



— og herfra ad den nye vandvej til Rhinen og helt til Basels store havn.

ejede Holland over halvdelen af den samlede tonnage, som besejlede Rhinen, og det samme er tilfældet i dag. Krigen medførte, at mange Rhin-fartøjer mistedes, og Holland var sammen med Tyskland det land, der mistede de fleste flodfartøjer. Men efter krigen byggede man på fuld kraft igen, og den hollandske Rhin-flåde tæller nu næsten 3,5 millioner tons. Landet med den næststørste Rhin-flåde er Tyskland, der dog kun råder over ca. 2 millioner tons. Derefter følger Belgien, Frankrig og Schweiz. Belgien var iøvrigt den af de i krigen indblandede nationer, der først fik genopbygget sin flåde af Rhin-skibe. Schweiz, der jo holdt sig neutralt, har omtrent fordoblet sin Rhin-flåde siden krigens begyndelse, men råder alligevel kun over 275.000 tons.

Rhinen er uden tvivl Europas betydeligste indenlandske vandvej. Før krigen fragtedes ca. 86 millioner tons gods hvert år ad denne flod, fra Rhin-by til Rhin-by eller fra og til det åbne hav. Krigen betød naturligvis en nedgang i den kommercielle trafik, men i de senere år har tallene været stærkt stigende påny. Som et eksempel på trafikens omfang kan det nævnes, at Lobith, den lille grænseby, hvor Rhinen løber fra Tyskland og ind i Holland, hver dag passerer af 300 fartøjer!

Rhinens betydning for Europa er enorm. Floden bliver farbar for selv ret store skibe fra Basel og kan besejles helt til Amsterdam, hvortil der er over 800 kilometer. Fra Amsterdam til Nordsoen er der ad en kanal kun ca. 25 kilometer. Undervejs fra Nordsoen til Basel stiger skibene ikke mindre end 300 meter. Man må imidlertid forudse, at Donau en dag får forbindelse med Rhinen, og derved bliver det muligt at sejle fra Nordsoen tværs gennem Europa helt til Sortehavet.

Måske har disse lovende fremtidsudsigter gjort deres til, at Amsterdam tog fat på bygningen af den nye Amsterdam-Rhin-kanal. Men først og fremmest var det konkurrencen fra Rotterdams havn, der talte.

Amsterdam var i det 17. århundrede den dominerende havneby på den europæiske side af Nordsoen, men da Rotterdam i midten af det forrige århundrede fik gravet et nyt indløb fra Nordsoen, begyndte Amsterdam at sakke bagud. Den gamle søfartsstads indbyggere indså, at noget måtte gøres, og derfor anlagde man den såkaldte Merwede-kanal, som fra Amsterdam løber vest om Utrecht over Vreeswijk til Gorcum øst om Dordrecht, hvor den munder ud i Waal-Rhin-floden. Men denne vej var sen at befære, og især de gamle sluser ved Vreeswijk dannede en flaskehals, hvor fartøjerne

sommetider måtte vente i tre dage, fordi det tog 6-7 timer at komme gennem de tre efterfølgende sluser.

I 1931 besluttede myndighederne i Amsterdam derfor at bygge en ny kanal mellem Amsterdam og Rhinen, og denne kanal blev altså først åbnet for lidt over to år siden. Mellem Amsterdam og Utrecht følger kanalen den gamle Merwede-kanal, som er blevet gjort bredere og dybere. Vest for Utrecht er der imidlertid en nyanlagt kanal med en „arm“ til Vreeswijk. Ved Wijk-bij-Duurstede krydser den nye kanal Rhinen eller Lek, som den kaldes her, og fortsætter mod den lille by Tiel, hvor der er anlagt nogle fantastiske sluser, som leder trafikken ud i Waal, der er Rhinens vigtigste udmundingsarm.

Den nyanlagte kanal mellem Amsterdam og Tiel er 72 kilometer lang. Med sin bredde i vandspejlet af indtil 75 meter og en ret stor dybde tillader kanalen gennemfart af selv de største Rhin-både som f. eks. „Grotius“ på 4.300 tons. De fleste Rhin-både har en størrelse af ca. 2000 tons, da de ellers ikke er rentable for fart i den øvre del af floden.

Ved bygningen af kanalen har man bestræbt sig på at holde samme vand-niveau på strækningen Amsterdam-Wijk-bij-Duurstede som i Amsterdams havn og i kanalen ud til Nordsoen samt i IJsselmeer, havbugten, der fører ind til Amsterdam. Derfor er den nye kanal nogle steder forsynet med høje mure på begge sider.

På den gamle kanal mødte fartøjerne tit modstrøm, men denne gene er man blevet fri for på den nye. De broer, der fører over Amsterdam-Rhin-kanalen, er så høje, at de ikke generer flod-trafikken. På grund af kanalens store bredde kan skibene uden større risiko

holde en fart af 15 knob, og gennemfart er mulig også om natten. Forresten er begge kanalens bredder asfalteret!

Det mest imponerende ved denne Hollands nye „hovedlandevej“ er dog sluserne. Der er, for at spare tid for trafikken, kun bygget tre mellem Amsterdam og Rhinen, men disse hører til de største i verden. Der er to sluser ved krydsningen af Lek og en ved Tiel. Den sidstnævnte, der hedder „Prins Bernhard Sluis“, har en længde af 360 meter og en bredde af 18 meter. Dybden er 14 meter. Ved hjælp af to porte er slusen delt i tre kamre, hvoraf det største og midterste er 170 meter langt og de to andre hver 90 meter lange. På grund af denne inddeling kan man, alt efter trafikken størrelse, forandre bassinets længde. Slusens samlede længde medfører også, at man ikke behøver at bryde en lang bugsering af lægtene.

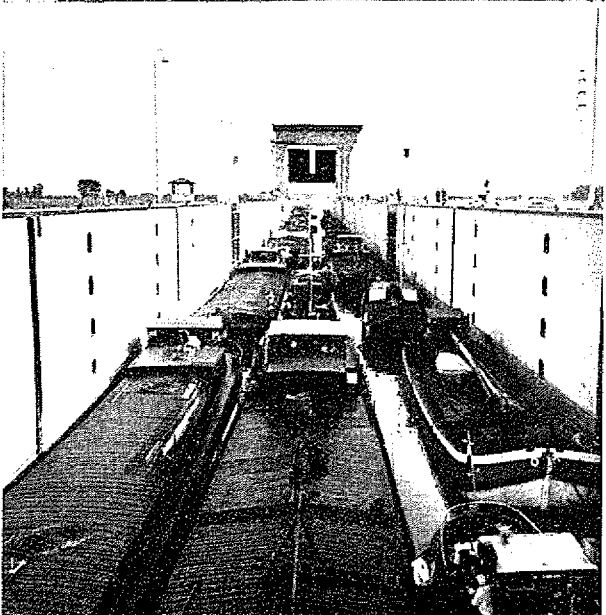
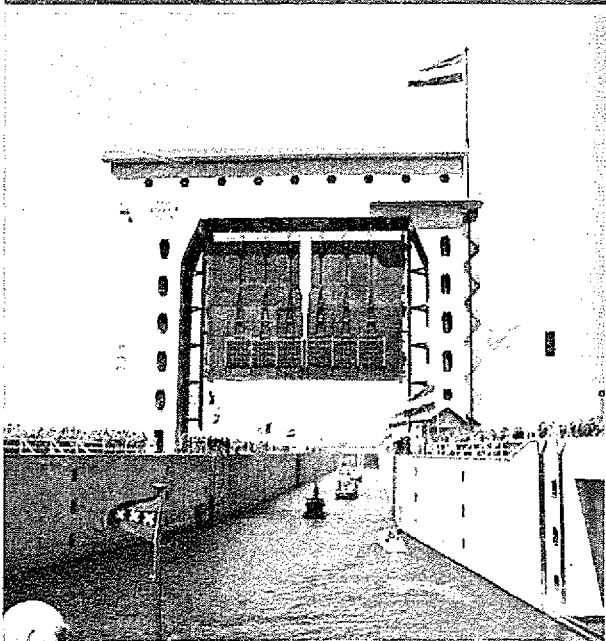
Den ene af Prins Bernhard-slusens porte vejer ikke mindre end 190 tons! Alligevel sker ind- og udslusning forbavsende hurtigt. Indslusningen og portens lukning tager kun ti minutter. Til slusens fyldning kræves otte minutter, og til portens åbning og til udslusning går der ni minutter. Hele denne omfattende operation kan altså klares på mindre end en halv time.

Man mente, at det var nødvendigt at bygge et bassin mellem slusen og floden Waal, hvor fartøjer, som ikke kommer til med det samme, kan ligge og vente. Men forøvrigt er ventetiden kun gennemsnitlig 13 minutter. Man havde også et problem men hensyn til jernbanen Tiel-Elst, der ville komme til at gå tværs over slusen, hvis man ikke lagde banen om, hvilket man så gjorde, idet man byggede en højbro et stykke fra slusen. Der byggedes også andre broer til brug for landevejs-trafikken. Alle disse broer er bygget således, at de ikke kan komme til at genere fremtidige sluse-projekter. Man har taget alt i betragtning, og hvis det skulle ske, at Prins Bernhard-slusen på grund af voksende skibs-trafik bliver for lille, kan der bygges endnu en sluse ved siden af den.

Prinsesse Irene-slusen ved krydsningen af Lek har næsten de samme fantastiske dimensioner som Prins Bernhard-slusen. Den tredje sluse på vejen mellem Amsterdam og Rhinen har en længde af 225 meter og hedder Prinsesse Marijke Sluis. Den er som regel åben døgnet rundt og betyder således sjældent nogen forsinkelse.

Der findes endnu en nybygget sluse, nemlig Prinsesse Beatrix-slusen på bikanalen til Vreeswijk. Den er ligeledes 225 meter lang og kan tømmes eller fyldes på 12 minutter. Den er delt i to afdelinger, således at man kun behøver den halve tid til slusning, hvis trafikken ikke er for voldsom.

Den største af de her nævnte sluser blev påbegyndt i 1948, og de tre sluser på hovedkanalen kostede mel-



Kanalens store bredde (overst) hindrer „propper“ i trafikken. I midten ses indsejlingen til den kæmpemæssige „Prins Bernhard Sluis“ med den 190 tons tunge port. Nederst et billede, der viser dokkens vældige kapacitet.

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

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

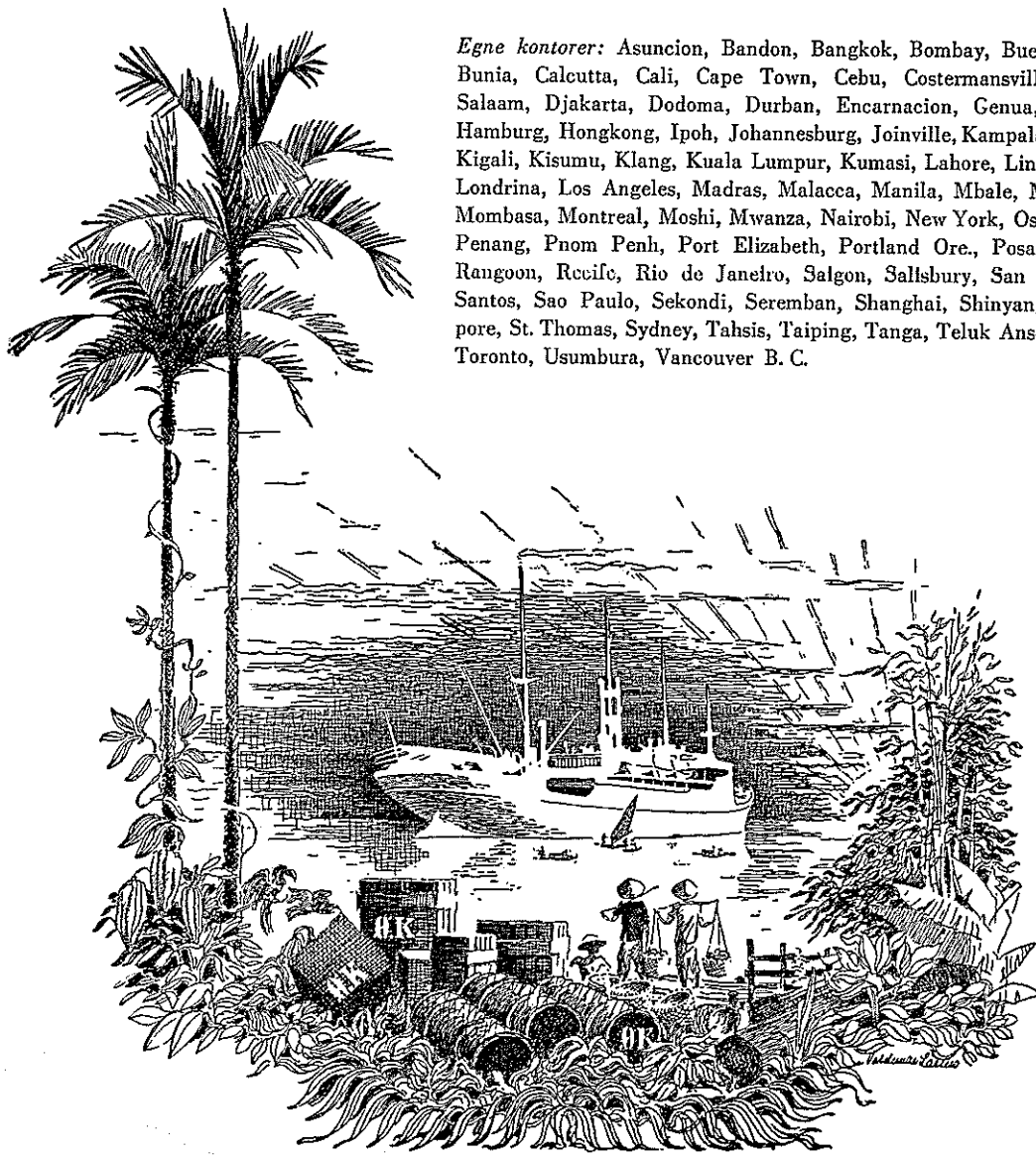
# AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI KØBENHAVN

IMPORT til Europa af oversøiske produkter.

EXPORT oversøisk af europæiske varer.

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

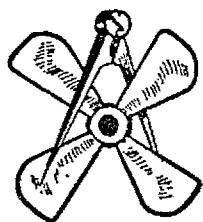
Regulære afsejlinger til Ceylon, Indien, Pakistan, Burma, Malaya, Indonesien, Thailand (Siam), Indo-Kina, Philippinerne, Kina, Japan, Australien, Ny-Zealand, New York, Vestindien, Centralamerika og Nordamerikas Pacifikkyst samt fra Amerika til det fjerne Østen.



*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, Sallsbury, 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





## 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 Kl. 9-14). Telf. Ryvang 1863

lem 10 og 14 millioner floriner hver. Til deres bygning medgik 40 millioner kg jernbeton, hvori ikke engang er medregnet vægten af det jern, som anvendtes til sluse-portene!

Arbejdet på den nye, imponerende vandvej blev påbegyndt allerede før krigen, og i tidens løb er der blevet bortgravet ca. 20 millioner kubikmeter jord. Kanalen har været en dyr historie. Omregnet i danske penge har den kostet henved 155 millioner kroner. Men hollænderne har også fået noget for pengene. Sejladsen fra industri-centret Ruhr er tidsmæssigt blevet halveret fra 40 til 20 timer! Dette betyder bl. a., at Amsterdam sikkert i fremtiden vil blive en endnu mere søgt havn, og Ruhr, ja, alle landene ved Rhinen vil komme nærmere til Nordsøen.

Den nye kanals betydning vil fremgå bl. a. af tal som disse: Slusen ved Tiel blev i de syv måneder af 1952, den blev benyttet, gennemsejlet af 9.300 fartøjer på tilsammen 3 millioner tons den ene vej og af 11.000 skibe på tilsammen 4,5 millioner tons den anden vej! I 1953s syv sidste måneder var tallene steget til henholdsvis 18.600 skibe på tilsammen 6 millioner tons og 18.600 skibe på 6,6 millioner tons!

For visse byer ved den nye kanal vil der blive en betydelig industriel og handelsmæssig fremgang at spore. F. eks. vil Utrecht og Tiel uden tvivl nyde godt af naboskabet til kanalen. I Tiel, der har en betydelig

metalindustri, er der således blevet anlagt en ikke ubetydelig havn med et industri-område på 14 hektar.

Rotterdam vil nok kunne mærke konkurrencen!

Men medaljen har også en bagside — både for Amsterdam og Holland i det hele taget: Amsterdam, Haag og provinserne i nord- og syd-Holland får en stor del af deres ferskvand fra Rhinen, ligesom en stor del af de hollandske marker vandes ved Rhinens hjælp. Men hver gang et skib går gennem sluserne i kanalen, der fører fra Nordsøen til Amsterdam, føres der saltvand ind i Amsterdam-Rhin-kanalen. Det siges, at der ved indslusningen af en enkelt damper kommer så meget salt ind, at det lige vil kunne rummes i fem godstog á 30 femten-tonsvogne hver! Desuden medfører skibsfarten på Rhinen en forurening af vandet, og det samme gør — i endnu højere grad — de mange byers beliggenhed langs floden.

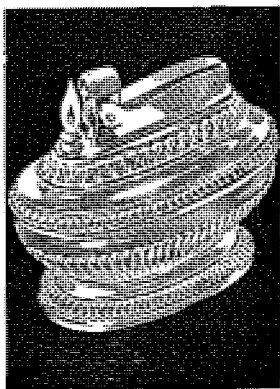
Hollænderne har midt på den nye kanal ved Jutphaas bygget en pumpe-station, som hver dag vil pumpe 70.000 kubikmeter vand fra flod-vejen. Vandet føres ad en lang pipe-line til Leiduin for rensning.

Men flodvandets saltindhold og forurening fra industri-byerne vil blive et stadig alvorligere problem for hollænderne, der derfor har bedt både Frankrig og Tyskland hjælpe sig af med det ved ikke at forurene floderne. — Rhinen er på mere end een måde livsvigtig for Holland!



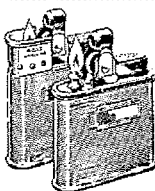
# RONSON

WORLD'S GREATEST LIGHTER

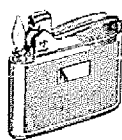


»Queen Anne«  
En meget fornem, svært forsvøvet bordlighter. En pryd til hjemmet.

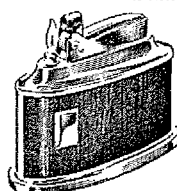
GENERALAGENTUR  
A. Mischou & Co.s Eff.  
Peder Skramsgade 8  
København K. Mi 3535



»Whirlwind«  
Med skjult vindskærm. Velegnet både ude og inde. En rigtig mand-folkelight.



»Adonis«  
En elegant smal lighter, der hverken føles i vestelomme el. dametaske.



»Senator«  
En prægtig bordlighter i crom og cederræ. En pryd for skriveboder.



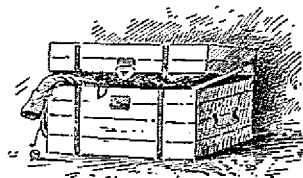
Sørg også for at have Ronsonol tændvædske, Ronson Silverflint og Firebronz

## den mest fashionable GAVE

Der er altid en følelse af sikkerhed ved at tænde en RONSON — ved at eje den og ved at forære den som gave. RONSON er verdensnavnet — og hver eneste model er ædelt forarbejdet som et smykke og bygget med et urværks præcision for øje.

# ... fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



## Slagterens galionsfigur

I den kendte engelske shiplover, captain John Silvers rig- holdige samling af maritime seværdigheder findes en galions- figur med en usædvanlig skæbne. Figuren forestiller en ung pige og prydede for længe siden stævnen på en hrig, som sej- lede med kul fra Newcastle til London. Da skibet skulle hugges op, blev figuren købt af en slagter i Faversham, der satte den op over døren til sin forretning! Først for nogle få år siden lykkedes det Silver at sikre sig figuren for restaurering.

## Man ville have rotting genindført!

Da rotting blev forbudt i den britiske marine, protesterede et stort antal søfolk blandt det menige personel. De proteste- rende mente, at hvis der ingen nihalet kat var, ville snejega- sterne rigtigt dominere, således at hæderlige gaster kom til at udføre alt det ubehagelige arbejde alene!

## Han var ikke så slem endda

Den berygtede captain Bligh (ham fra „Bounty“) var en af de flittigste til at bruge den nihalet og andre skrappe straffe- redskaber. Men som vi ved, var han til gengæld en meget dyg- tig somand, og han kendte værdien af at have et udhvilet mand- skab til sin rådighed: Han var den første, der indførte tres- kiftet vagt!

## Pionerer

Apropos mytteri-skibe: I 1629 udbød det mytteri om boid på det hollandske skib „Batavia“, som førtes af kaptajn Francis Pelsart. Et par af hovedmændene blev hængt, men to andre blev sat i land på Australiens nordøstlige kyst, hvor de blev overladt til deres egen skæbne. De to matroser er sandsynligvis de første hvide mænd, der bosatte sig i Australien.

## Det første var en „dværg“

Det første skib, japanerne mistede under den sidste verdens- krig, var en dværgubåd. Fartøjet findes stadig, idet det udgør en del af jern-fundamentet i en jernbeton-kaj, som amerikaner- ne senere under krigen byggede ved ubåds-basen i Pearl Harbor.

## Meget udholdende

Mens vi er ved krigen: Det orlogsskib, som under sidste krig opholdt sig den længste tid på havet uden at gå i havn for proviantering og bunkring, var vistnok det tyske „Atlantis“. Dette skib var identisk med Hansa-Liniens s/s „Goldenfels“ og gjorde tjeneste som kaperskib under kommando af orlogs- kaptajn Rogge. „Atlantis“ var i søen uafbrudt i 21 måneder og sænkede i løbet af den tid 16 skibe. Seks andre skibe blev taget som priser. „Atlantis“ fik proviant og olie fra erobrede skibe og i nogle tilfælde også fra tyske depotskibe. Til gen- gæld afgav det selv nu og da olie til tyske og italienske ubåde. Under forfølgelse fra den engelske krydser „Devonshire“'s side sprængtes „Atlantis“ i luften af sin egen besætning i december 1941.

## Englænderne var først

I oktober-nummeret fortalte jeg, at den første olie-fyldning i rum sø fandt sted i 1913 mellem de amerikanske skibe „Are- thusa“ og „Warrington“. Men her må jeg korrigere mig selv, for allerede i 1908 eksperimenterede englænderne med olie- fyldning på denne måde.

## Pralende galionsfigur

En af de flotteste galionsfigurer, der nogensinde har prydet

et skib, sad på „Sovereign of the Seas“, der byggedes af Char- les I. Figuren var tillige meget pralende. Den forestillede nem- lig kong Edgar på en hest, der trampede hen over syv konger, som symboliserede Hollands syv provinser.

## Konger som roere

Samme kong Edgar blev forresten højtideligt kronet i Bath i året 873, og efter gammel skik blev han senere roet ned ad floden Dee. Mændene var åreterne var otte konger, som aner- kendte hans overhøjhed!

## Held i uheld

Tasmanien blev opdaget af det 17. århundredes største sø- farer, Abel Janszoon Tasman, der var hollænder. Opdagelsen skete på en noget usædvanlig måde, idet Tasmans to skibe havarerede og drev i land på øen i 1642. Først mange år senere blev landet opkaldt efter sin opdager, idet det i lang tid blev kaldt van Diemens land.

## Sådan en havde vi ikke!

Ved De, at der i Danmark aldrig nogensinde er blevet byg- get en tredækker? — Tredækkerne var det 17. århundredes største krigsskibe med tre armerede dæk foruden overdækket, ca. 140 kanoner og over 1000 mands besætning. Nelsons endnu bevarede „Victory“ er en tredækker.

## Syng ud!

I den amerikanske marines blad, „Our Navy“, der trods 57 år på agterspejlet er meget livligt med morsomme tegninger og underbare pin-up-girls, har jeg fundet en lille historie, som jeg tillader mig at give videre til „Vikingen“'s læsere: — En matros på et af de amerikanske orlogsskibe kom farende ind til vagt- chefen og prøvede at fortælle ham noget. Officeren var en ven- lig mand og sagde. „Gå ud på dækket og tænk Dem lidt om. Kom så tilbage og syng frejdigt ud!“ Manden parerede ordre og kom nogen tid senere tilbage syngende:

Should auld acquaintance be forgot  
In the days of Auld Lang Syne,  
The cook has fallen overboard  
And is forty miles behind!

## Klippefast

Gibraltar-klippen har været udsat for belejring ialt 14 gange, men i den tid, den har været i engelsk besiddelse, er den aldrig blevet erobret. Det er forresten netop i år 250 år siden, Gibral- tar blev britisk.

## Verdens første

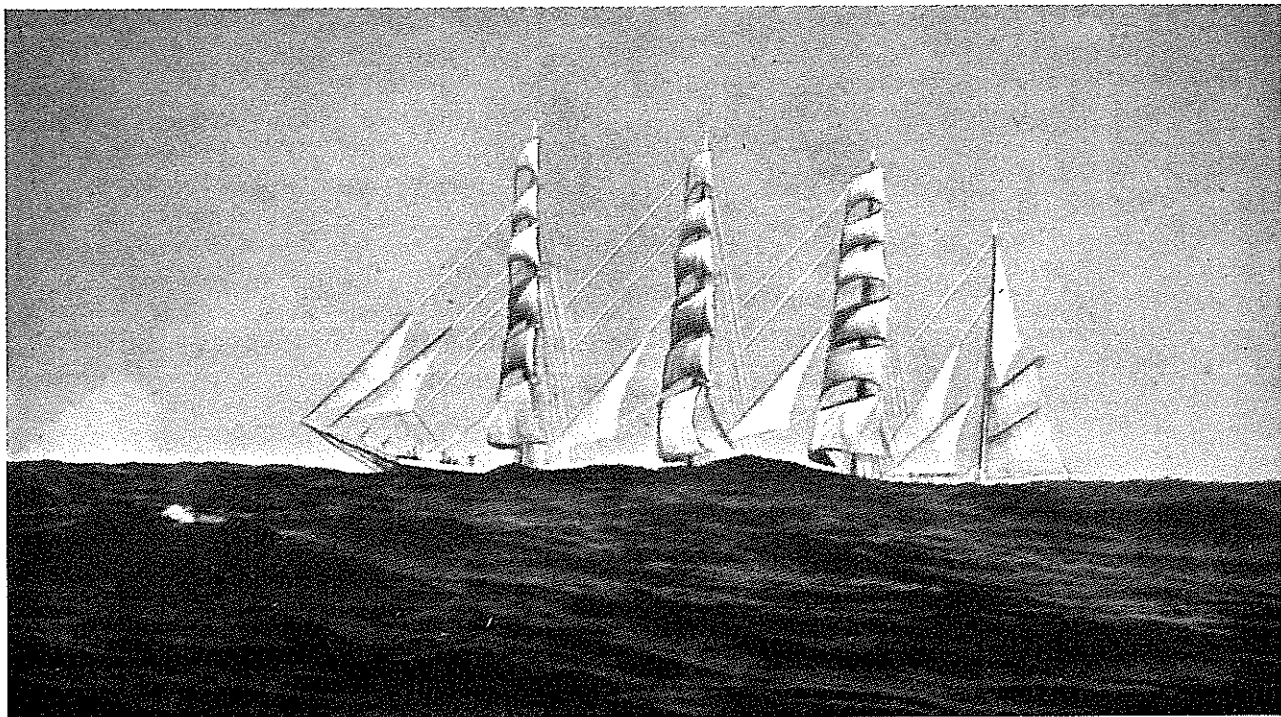
Flydedokken hævdes at have meget gamle aner. Det påstås, at den først kendte flydedok blev bygget i England omkring år 1500. Dokken hævdes og sænkedes i vandet ved hjælp af ponton'er.

## Tom Pepper

I den engelske flåde kalder man en løgner for „Tom Pep- per“. Ifølge maritim tradition var Tom Pepper en somand, som på grund af løgnagtighed blev smidt ud af helvede! — Hvor han derefter slog sig ned, melder traditionen ikke noget om.

## Ny krigsflåde

Libanon har fået sine første orlogsskibe, nemlig to kyst- patrulje-skibe, „Byblos“ og „Sidon“, der begge er bygget i Tou- lon. Flere skibe er for øjeblikket under bygning til den nye flåde.



„Pamir“ i donning. En af de mange illustrationer fra bogen om Laeisz.

## Et verdens-rhederi's historie

Hamburg-forlæggeren *Hans Dulk*, selv gammel sømand, har i sin række af maritime værker nu også udgivet „*Die Geschichte einer Reederei*“, nærmere betegnet det engang verdenskendte Hamburger-rederi *F. Laeisz*, hvis kontor-flag med FL i rødt på hvid bund først og fremmest vajede over den engang stolte flåde af sejlskibe, med hvilke ikke få og endnu levende danske søfolk gjorde rejser i tiden op til verdenskrig I. Især for disse vil bogen være kær læsning, en genoplevelse af farterne rundt Kap Horn.

I det 288 sider store værk, som smykkes af helside-illustrationer af skibe, afspejles ejernes biografi, det snart 100 år gamle rederis historie og alle dets skibes vandel og endeligt, hvilke sidste, navnlig hvad forlis angår, rummer megen dramatik.

„Århundredets første-mand“ benævntes tysk-internt *Ferdinand Laeisz*, der i 1847 startede forløberen til den rederi-virksomhed, som over en søn i dag ledes af en sønnesøn, *Erich Laeisz*. En „Hamburgs Tietgen“ kan vi danske bruge som betegnelse for grundlæggeren, hvis valgsprog var: „*Villen, viden, kunnen*“. I den grad underlagde han sig andre rederier, oprettede nye samt forsikrings-selskaber med mere, hvorved han kom til at kontrollere en stor del af tysk national-økonomi. Intet under derfor, at han blev det førende medlem af „*Corporations of Lloyds*“. Endvidere var han medstifter af det kendte „*HAPAG*“ og „*HANSA*“. Hans vej til skibsreder var ikke helt almindelig.

Efterveerne fra Napoleons-krigene hindrede ham i

udførelsen af sit ungdoms-ønske om at komme til søs. I stedet for kom han i bogbinder-lære, og efter udstået læretid og nogle år på valsen som svend hjalp han sine forældre i deres virksomhed som hatte-fabrikanter. En af ham oprettet hatte-fabrik i Brasilien i forbindelse med eksport- og import-handel gav i løbet af nogle år så megen bonus, at han i 1840 fik råd til at starte et rederi med — eet skib, en brig på 220 netto-register-tons. Desværre gav dets sejlads ikke bonus. Et følgende start-forsøg, hvor han sammen med vennerne *Tietgen* og *Robertson* dannede et aktie-rederi på 2 skibe, mislykkedes også, dels grundet på dårligt valgte kaptajns-emner og dels krigen mellem Tyskland og Danmark 1848. Sammen med et par andre foretagender grundlagde han i 1847 det paket-fart-aktieselskab, som blev til „*HAPAG*“, og som havde 4 skonnerter i fart på New York. Det var iøvrigt under denne sammenslutning, at det første dampskib under tysk flag byggedes. Endelig i 1856 kunne han sammen sin søn grundlægge eget rederi, det der har levet gennem gode og dårlige tider til i dag. Året efter søsattes hans første for egen regning byggede skib, der med navnet „*Pudel*“, hans svigerdatters kæle-navn, indledte rækken af rederiets skibe, som på enkelte undtagelser nær fik navne, som begyndte med P. Men alle skibene lige fra det første, den førnævnte brig, sejlede under det senere verdensberømte FL-flag.

Indtil 1878 havde rederiet købt eller ladet bygge 36 sejlskibe, hovedsagelig barke eller brigger og alle på

nær 2 af træ. Den store krigsskade-erstatning fra Frankrig efter krigen 1871 blev medvirkende til stadigt voksende tysk foretagsomhed, ikke mindst i havne-byen Hamburg og ikke mindst hos Laeisz. Den ene sejlfartslinie opstod efter den anden. I midten af 1880'erne kommer der et kolossalt opsving i salpeter-farten på Chile, som får FL-flåden til yderligere at vokse ved store ny-bygninger. Men nu, for bedre at kunne modstå Kap Horn-farvandenens hårde vejr, bestod disse af jern eller stål, såvel skrog som takkelage, ligesom laste-kapaciteten øgedes betydeligt. Fra 1881 til 1914 byggede Laeisz 32 sejlskibe, barke eller fuldskibe, heriblandt det 5/m fuldskib „*Preussen*“ i 1902, som med sine 4765 netto-register-tons ikke alene blev rederiets, men også som rå-sejler uden fremdrivnings-maskineri, verdens største. Endvidere kan fra denne bygge-periode nævnes de særligt kendte: „*Pilochry*“, „*Potosi*“, „*Pamir*“ og „*Passat*“. Men alene de første, fra 1880erne, var nok til at grundfæste de 4/m hamburgeres ry for deres hurtige sejladser. Mærkeligt nok var det engelske søfolk, som fandt på betegnelsen „*The Flying P-Liners*“ om dem. Et særsyn for Laeisz' flåde var også dens ringe forlisprocent i forhold til andre rederiers. Ifølge en statistik fra „*Bureau Veritas*“ var nævnte procent for Laeisz vedkommende pr. år kun 0,9 %, i hvert fald på en vis tid, hvorimod den gennemsnitlige var på 3 %!

1887 døde grundlæggeren af det blomstrende rederi. Sønnen Carl blev hans efterfølger. Interessante er de instruktions-reglementer han i 1892 gav sine kaptajner. Ikke alene vidner de om den gængse myndige reder, men også om, at han ville sine folks bedste. Blandt andet ville han, at enhver ting om bord altid skulle holdes i bedste tilstand, at skibsførere og styrmand i tilfælde af beruselse skulle afskediges, at mandskabet fra 2. styrmand og nedefter skulle til læge-undersøgelse før rejsens tiltrædelse, at der ikke kunne drages nok omsorg for ventilation i lukaerne, og at disciplinen under alle omstændigheder skulle opretholdes, „hvortil takt og besindighed er bedre end rå kommanderen“. Til hans fortjener hører endvidere, at han for at gøre hyre-søgende søfolk uafhængige af den vilkårlighed og uretfærlighed, som fulgte med hyre-bassernes mellem-virke, oprettede eget forhyringskontor, og at enhver om bord kunne lade deres private ejendele forsikre ved rederiets bistand. Antagelsen af skibs-drenge betroede han end ikke sine kaptajner. De kunne højst indstille emnerne, af hvilke det først og fremmest krævedes, at de skulle være opvokset ved vandet og med søfolk som fædre! Det var altså umuligt for en „landkrabbe“ at få sin uddannelse til søs hos Laeisz. — Stor-rederen og -købmanden *Carl Laeisz*' magt og væld ses bedst derved, at Kejser Wilhelm II, da forannævnte lå for døden i 1901, sendte sin broder, Prins Heinrich, til Laeiszhuset på Neuen Jungfernstieg“ for at udtrykke sine ønsker om snarlig helbredelse. Arvtageren efter afdøde, en søn, var død året i forvejen. At han var en personlighed af en noget mere særpræget art end sine forfædre fremgår af hans testamente, der overraskende på sine første sider indeholdt

sentenser af Goethe, Byron, Dante med flere på original-sprog! Alle vidnede de om en renkærnet idealist.

Et kapitel, der er viet salpeter-farten, hører til bogens bedste. Andre skibe havde ganske vist før Laeisz gået på Sydamerikas vest-kyst, men takket være hans overgang til hurtigt-sejlende jern-skibe opnåede han i 1890erne at blive den førende i salpeter-farten. Et datidigt eksempel på hurtighed var stål-barken „*Pamelia*“, der i 1892 ved kun at bruge 67 dage fra Dover til Iquique fik skibsfart-verdenen til at studse, ja, fagfolk til at tro, det var en skipper-løgn! Så langt senere som i 1931 kunne sejlskibene endnu være med som havfladens „flyvere“. Det år brugte 4/m bark „*Padua*“ 62 dage til rejsen fra Lizard til Talchahuano. Salpeter-farten, som var stagneret i 1920erne grundet på den i Norge fremstillede kunstige salpeter, var da ved at synges på sit sidste vers.

Laeisz-flåden blev en hård konkurrent til briternes skibe. Morsomt er det kapløb, der fandt sted i 1895 mellem rederiets nybygning, 5/m „*Potosi*“, som havde en takkelage-højde på 60 m, og den engelske fuld-klipper „*Cimba*“. Østgående fra Australien havde den rundet Kap Horn den 12. november, 2 dage før „*Potosi*“. Den 27. fik de hinanden i sigte. Straks vakttes briternes sports-ånd. Så i de følgende dage, hvor man endnu fulgtes ad, stod begge skibes officerer ved rælingen for at lure hinanden manøvrerne af. Men efter 3 dages forløb kunne den ene ikke øjne så meget som et sejl af den anden. Da så „*Cimba*“ stod ind ad „*Father Tames*“ erfarede dens mandskab, at „*Potosi*“ alt havde ligget en lille uges tid i Hamburg, hvortil i tids-forskel kommer dens mer-distance. 1900 gjorde samme „*Potosi*“ en rejse fra Isle of Wight til Valparaiso på 55 dage, hvilken tid blev den samme som en rekord. Og dens bedste etmål på 378 miles, hvilket svarer til ca. 16 knobs hastighed, kom derved op i nærheden af den af klipperen „*Sovereign of the Seas*“ satte højeste-rekord på ca. 17.

Både verdenskrig I og II knækkede Laeisz såvel som andre tyske rederier. Den flåde på 18 skibe på ialt 44.000 nrt, som han havde i 1913, var enten ødelagt eller taget som krigsskade-erstatning. Englænderen *Lubbock*, forfatteren til „*Nitrate clippers*“, skriver herom: „Krigen kostede L. hans flåde. Men han var ikke slået ud af den grund. Simpелthen købte han sine skibe tilbage af de nye ejere, der blev glade for at få penge i stedet for skibe, som de ikke vidste, hvad de skulle stille op med.“ Og allerede i 1919 kunne Laeisz lade sin første nybygning efter krigen løbe af stabelen. Dens køl var lagt i 1916. Desværre var der i de følgende år efter krig I ingen mere lønnende fragter for stor-sejlerne, når lige undtages høst-sæsonerne i La Plata og farten på Australien, der for sejlskibenes vedkommende hovedsagelig udgjordes af finske, svenske og enkelte tyske.

For Laeisz blev „*Afrikansk Frugt-Kompagni*“, oprettet i 1913, erstatningen for den nedlagte Chile-fart. Ligesom ØK drev plantager i forbindelse med egne skibes transport af deres produkter, gav L. sig til plan-

tage-virksomhed, navnlig bananer, i Kamerun (Afrika). Denne ny-etablering, skibe såvel som plantager, ødelagdes af verdenskrig II, ja, også det store kontor-hus i Hamburg. „Fugl Phønix“ rejste sig dog igen fra asken. Med tilladelse fra de allierede sejrherreer startede Laeisz, hvis nuværende med-indehaver er Erich Laeisz, bygningen af fiske-kuttere, der efterfulgtes af motorskibe, af hvilke rederiet i dag ejer 7. Det gamle FL-flag kan vaje videre i den fredelige handels tjeneste!

Enkelte af rederiets stor-kaptajner får også en omtale, således den af også mange danske søfolk kendte *Hilgendorf*, der i 20 år, fra 1879, var i Laeisz tjeneste. „*The flying German*“, som han benævntes, var kendt så at sige i enhver havn af betydning. På alle hans skibe hed det om ham: „Hårdt arbejde, men god kost,“ og selv havde han denne sentens: „*Man kan aldrig drikke for lidt, men derimod for meget!*“

Endelig indeholder bogen beretninger om særlige sejladsere, om skibenes ofte ulykkelige endeligt, heriblandt det om „*Preussen*“, der i sin store ladning blandt andet rummede mere end 100 klaverer, om „*Austria*“, som brændte i 1858, hvorved flere hundrede mennesker omkom, og om — — ja, nu må De selv læse videre på grundlag af dette uddrag!

Da intet er fuldkomment, er denne iøvrigt udmærkede bog, der er blevet til ved et samarbejde mellem dr. h.c. *Paul Rohrbach* og kaptajnerne *Hermann Piening* og *Fred Schmidt*, det heller ikke. Visse afsnit, som rummer parallel-løbende kronologier, kunne altså være mere sammendraget, ligesom man i høj grad savner et kapitel-index og eventuelt også et person- og tings-navne-register, der altid bør høre til værker af denne slags. Og set fra et typografisk standpunkt, forresten også læse-muligt, er det vist ingen fordel, at afsnittene som her begynder helt ude i marginen. *Carl Østen.*

## Hvor fisker man i Hull? —

### „Hamnguide“ har svaret!

*Dansk initiativ, der bærer frugt*

I det første år, Handelsflådens Velfærdsråd eksisterede, udgav denne institution en lille havne-vejviser, der fortalte søfolkene lidt om mulighederne for at dyrke idræt i forskellige havne. Den lille bog fik succes, og det følgende år udsendte Velfærdsrådet en stærkt udvidet vejviser, der gav søfolkene alle mulige oplysninger om alverdens havne. Bogen vakte stor interesse også hos fremmede søfolk.

Imidlertid kommer der også mange nye oplysninger til, og det er derfor nødvendigt med mellemrum at udsende nye udgaver af bogen. Inden for de nordiske velfærdsråd er man blevet enige om at udgive disse bøger på skift, og efter Danmark er turen nu kommet til Sverige.

**1/2 J. FREYTAG, Seilmager**

**53 Nyhavn 53 - Tlf. Palæ 3943**

Svenskerne kalder deres vejviser for „Hamnguide“. Det er en smuk, lille bog med et morsomt og originalt omslag. Vejviseren, der er på ca. 220 sider, er redigeret af sekretær Gunnar Heidenblad. Den er gratis uddelt til alle søfartsorganisationer i Norden og til alle nordiske skibsklubber, men hvis man vil have sit eget eksemplar af den nyttige, lille bog, kan man sikre sig den gennem Handelsflådens Velfærdsråd for kun 2,50 kroner. Og det er billigt i betragtning af, at man kan få at vide, hvad der er af seværdigheder f. eks. i Boston, Colombo, Hongkong, Haifa og — Vordingborg, hvor man kan spille fodbold i Raumo, Santa Fé og Malmö, hvor SAS har kontor i Buenos Aires og Montreal, hvor konsulerne bor i Vancouver og Belfast, og hvor man kan danse og svømme i Newcastle og Middlesbrough med meget mere!

—wig.

## „FIONIA“

Gamle „Fionia“, der som bekendt er blevet solgt af ØK til Det fjerne Østen, omtales i det sidste nummer af „*The Syren and Shipping*“ med følgende ord:

„Skønt ØKs „Fionia“ er en cargo-liner, var hun i sin tid lige ved at blive kongeskib. Da vi under den første verdenskrig aflagde et besøg om bord, blev vi vist rundt af kaptajn Hansen-Rauns, skibets fører, der bl. a. viste os et stort og smukt rum, hvor alle møblerne var dækket over med skånc-betræk mod støv. Salonen var blevet tegnet til det danske kongepars brug for deres planlagte rejse til San Francisco-udstillingen, der skulle have været afholdt i 1915. „Fionia“ var blevet stillet til kongens disposition af den store personlighed etatsråd H. N. Andersen, som, siges det, var tømmerhandler og gik i land i Siam for nedsætte sig som den første tømmerhandler i Bangkok og senere gøre karriere på dette felt, navnlig i handel med teak. Vi har tit undret os over, hvad der senere skete med „Fionia“s kongesuite.“

## Moderne UNIFORMSHUER

*Guld- og Sølvgaloner  
Guld- og Sølvbroderede Kranser  
Emailløslag · Emaillæmblemmer  
Uniformsknapper*



# NYT I NOTER

## Shipping-nyt fra USA

Den privatejede amerikanske handelsflåde tæller nu ca. 8,3 millioner tons dw. Til den amerikanske marine er bestilt en supertanker på 40.000 tons dw hos „New Yorker Shipbuilding Corp.“, og til „Universe Tankships Inc.“ i New York er der på Kureværftet i Japan søsat en malmfragter ved navn „Ore Transport“. Dette skib er det største af sin art i verden.

## Det nye „Gripsholm“

Den 1. januar 1955 overgår Svenska Amerika Linjens passagerskib „Gripsholm“ til Norddeutscher Lloyd i Bremen og indsættes på ruten over Nordatlanten. I stedet bygges på Ansaldo-værftet i Genua en ny „Gripsholm“, der bliver på 22.000 tons og får plads til ca. 800 passagerer. Dette skib skal indsættes på Canada/USA-ruten.

## Mange annulleringer på engelske værfter

I det første halvår af 1954 blev der på engelske værfter annulleret ordrer på tilsammen ca. 270.000 brt. I samme tidsrum fik engelske værfter nye ordrer på ialt 100 skibe på tilsammen 200.000 brt. — Cunards sidste nybygning, „Saxonia“, har været på jomfrurejse fra Liverpool til Montreal i Canada. „Saxonia“ har plads til 125 passagerer på 1. klasse og 800 passagerer på turistklassen, og der er 300.000 cb. ft. lastrum. Skibets „søster“, „Idvernia“, løber i vandet den 14. december. Desuden har Cunard bestilt et tredje nyt skib hos skibsværftet John Brown & Co.

## Skandinavien

Danmarks, Sveriges og Norges værfter råder i øjeblikket over ordrer på ca. 350 handelsskibe (over 100 brt) på ialt ca. 2,3 millioner brt for inden- og udenlandsk regning. Deriblandt 120 tankskibe på ialt 1,57 millioner brt.

Sverige 182 ordrer på ialt 1,45 millioner brt.

Norge 97 ordrer på ialt 0,50 millioner brt.

Danmark 71 ordrer på ialt 0,35 millioner brt.

Skandinaviens handelsflåde fik en tonnage-tilvækst i de første seks måneder af 1954 på 3,3 %. Skandinaviens tonnage øgedes med ca. 350.000 brt og har nu tilsammen 4230 skibe på ialt ca. 11 millioner brt. Tonnagen fordeler sig således:

	Norge	Sverige	Danmark
Antal skibe	2308	1270	652
brt	6.711.138	2.658.769	1.586.997

Størst var tilvæksten i Norge, hvor flåden øgedes med 66 skibe på tilsammen 377.000 brt, deraf 28 tankskibe på ialt 280.000 brt. Danmarks handelsflåde øgedes med 4 %, d. v. s. 61.600 brt. Danmarks værfter råder nu over ordrer på 63 skibe på ialt 312.000 brt, deriblandt 11 tankskibe.

## Sovjetunionen får bygget i Vesteuropa

Sovjetunionen har placeret mange ordrer i Vest-tyskland, men også i Norge. Bl. a. skal der i det sidstnævnte land bygges nogle cargolinere på mellem 10.000 og 12.000 dwt og med en fart af 17-18 knob. Desuden nogle hvalfangst- og køleskibe på ca. 3000 dwt og med en fart af 14-15 knob. Det er meningen at placere så mange ordrer, som Norges værfter kan klare i 1955/56. For øjeblikket bygges der mere end 100 skibe til Sovjetunionen i Vesteuropa. Det er meningen at udskifte de Liberty-skibe, som USSR lånte af USA under den sidste verdenskrig. Sovjetunionens egne værfter er bl. a. stærkt beskæftiget med bygning af u-både. I Danmark bygges der for tiden 5 coal-carriers á 1800 brt til Rusland. Betaling sker gennem vareudveksling. Kun de lande, der ikke har handelstraktater med Sovjetunionen, får betaling i engelske pund over London Banken.

Nauticus.

## Redningsvæsenets chef fylder 60

Den 29. december fylder redningsvæsenets chef, bestyrer Niels Hansen, 60 år. Niels Hansen, der har sin daglige gerning på Holmen i København, er uddannet som styrmand og reserveløjtnant i flåden. I 1928 blev han fuldmægtig og i 1940 bestyrer i redningsvæsenet.

# ALUMINIUM



A K T I E S E L S K A B E T

# ALUMETA

TREKRONERGADE 92, KBHVN. VALBY, VA 8800

# Den nye direktør for Statens Skibstilsyn

Gennem orkaner og forlis til direktørstolen

Ved OTTO LUDWIG

Der var spænding om, hvem der ville blive direktør Aage II. Larsens efterfølger på posten som leder af Statens Skibstilsyn. Valget faldt imidlertid på kontorchef Helge Juul fra handelsministeriets søfartsafdeling.

Ordet kontorchef har vel nok en lidt „støvet“ klang, men de mange danske søfolk, der efterhånden har været i kontakt med Helge Juul, ved, at der ikke er noget traditionelt embedsmandsagtigt ved ham. Både i tale og væremåde er han saltvandsfrisk som havet. Hans karriere startede nemlig ikke på en høj, gammeldags kontorstol, men på søen. Juul er vaskeægte sømand.

Vi sidder over for den nye direktør i hans kontor. Piben kommer frem og bliver tændt, og så belaver Juul sig på en hyggelig samtale. Hans ansigt udstråler venlighed og godt humør, og bag brillerne er der et lunt glimt i øjnene. Han hævder ganske vist, at der ikke har været nogle særligt spændende begivenheder i hans liv, men det mener søfolk jo altid, skønt søfartsbogen antyder noget andet. Helge Juul har virkelig i sit 58 år lange liv oplevet en masse.

„Min far var apoteker,“ fortæller han, „og ville have, at jeg skulle læse. Jeg fik ganske vist min realeksamen, men bøgerne interesserede mig overhovedet ikke. Min længsel stod til søen, og så blev det bestemt, at jeg som et kompromis mellem min fars og mine egne planer skulle være søofficer. Altså blev jeg frivillig lærling, og som kadet aspirant kom jeg i 1914 ud på togt med krydseren „Heimdal“. Vi var først i England og Spanien, og da krigen brød ud, lå vi ved Færøerne. På det tidspunkt måtte jeg holde køjen på grund af gigtfeber, og efter hjemkomsten til København blev jeg derfor kaseret.

Efter nogen tids rekreation var jeg helt rask igen og tog så hyre med et par Thurøskonnerter. I 1915 kom jeg ud som letmatros på en norsk tremastet bark, „Auldgirth“, og når man kom fra Thurøskonnerterne, var det et himmerige at komme på langfart. Vi havde det godt om bord. Skipperen var

vældig flink og meget religiøs, så hver søndag skulle helst alle 17 mand stille til gudstjeneste henne agter.“

„Kom De ud i hårdt vejr?“

„Det kan ikke undgås, når man er ude i 21 måneder med samme skib i fart på Canada, Sydamerika, USA og England. Jeg husker særlig een orkan på den tur: Vi var på vej til Rio de Janeiro og regnede med at være inde om aftenen. Ved middagstid fik vi imidlertid ganske uventet en orkan. Vi sejlede for fulde sejl, og alle mand blev kaldt op. Syv sejl blæste væk med et smæld, og et af forstagene var ved at brække. „Auldgirth“ smed sig om på siden, og i en fart var vi alle i riggen, hvor vi lå hele eftermiddagen, mens det regnede, lynede og tordnede. Vi var kommet så hurtigt på dækket, at vi næsten intet tøj havde på, så det var en kold omgang.

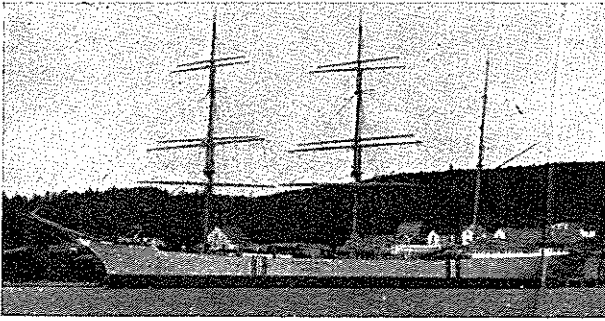
Om aftenen var jeg sammen med en af mine bedste venner oppe for at bjerge bramsejl. Der var elektricitet i luften, Sct. Elmsild, som man kalder det, og der stod ligesom en glorie om vort våde hår. Dette i forbindelse med kulden gjorde min kammerat momentant sindsyg, og han troede, at han var en helgen. Pludselig fandt han på, at det ville være dejligt at svæve ganske stille ned på dækket! Han troede virkelig, han kunne gøre det, og skulle lige til at springe, da jeg greb fat i ham. I en fart fik vi en ende om ham, hvorefter han firedes ned og blev lagt til køjs. Næste dag var han helt frisk igen og kunne intet huske om episoden. — Men orkanen blæste os helt ned til Santos, og først otte dage senere kom vi til Rio.

Da vi i marts 1917 på rejse til Cardiff lå uden for Bristol-kanalen, hørte vi en aften kanon-torden, og vi så nogle britiske destroyere komme sejlen for fuld kraft. Skipperen blev betænkelig og gav ordre til at svinge bådene ud. Det tog os ikke mindre tre timer at få den ene båd ud. Den havde vist aldrig været i vandet i al den tid, jeg var om bord. Nå, vi fik heldigvis ikke brug for den.

I Cardiff mønstrede jeg



Direktør Helge Juul fotograferet i skibstilsynet.



„Auldgirth“.

som matros på en norsk damper. Hyren var 11 £ om måneden, en svimlende hyre, forekom det mig, for om bord på barken havde vi „gamle“ besætningsmedlemmer været bundet til de oprindelige hyrer, for mit vedkommende 45 kroner, der dog, da jeg efter seks måneders forløb blev matros, steg til 60 kroner. Det var jo ikke meget, når man tænker på, at skipperen måtte betale helt op til 60 dollar til besætningsmedlemmer, der kom om bord i amerikanske havne.

Rejsen gik til Spanien efter erts til Glasgow. På tilbagerejsen blev vi forfulgt af en tysk u-båd, men da det var tåge, lykkedes det os at komme i skjul ved Cap Finisterre. Næste dag luskede vi ud igen; det var stadig tåget, men pludselig lød der et varselskud fra den tyske u-båd, som altså ikke havde glemt os.

Vor skipper, der blev kaldt om bord med skibspapirerne, protesterede over for tyskerne, idet han hævdede, at vi befandt os i neutralt, spansk territorialfarvand, men på grund af tågen kunne han ikke bevise dette, og skibet blev sænket. Heldigvis fik vi tid til at gå i bådene, hvorefter vi roede mod land. Efter kort tids roning nåede vi ind til Vigo, der viste sig at være meget tysk-orienteret og en hel spionrede.

Vi havde surret nogle af lugedækslerne sammen og fastgjort dem til skibet med en lang ende for senere at kunne finde stedet. Vi ville nemlig gerne føre bevis for, at skibet var sænket på neutralt område. Næste morgen stod vi udefter med en bugserbåd, der skød en fart af 6 knob, og vi sejlede kun i ti minutter, da vi kom ind mellem en mængde vraggods fra skibet. Men bugserbåds-skipperen hævdede alligevel, at vi var uden for tremile-grænsen.

Jeg opholdt mig i Spanien i et par måneder, og da jeg ikke syntes om det hotel, vi boede på, flyttede jeg over på et andet, der blev mig anbefalet af en mand, jeg tilfældigvis traf på en restauration. Jeg havde fine papirer, og en norsk skipper ville derfor gerne have mig om bord i sit skib, men den påmønstring blev der ikke noget af, for den mand, der havde anvist mig det nye hotel, viste sig at være tysker, og da den norske konsul havde set mig tale med ham, hævdede han, at jeg var tysk spion. — Nå, hjemme fra fik jeg sendt penge, så jeg kunne rejse til New York for at få en ny hyre.

Da jeg kom til New York, mødte jeg tilfældigvis en af mine venner fra „Auldgirth“, og sammen mønstrede

vi ud med en stor amerikansk fire-mastet skonnert, „Anthony D. Nichols“, der skulle til Afrika. Den havde en vældig sejlføring, og vi var kun fire mand i lukaf'et. Så vi fik noget at bestille! Vi havde donkey-maskineri til at sætte sejl ud af havn, men i søen havde vi kun vore hænder til hjælp. Efter et par dages sejlsats sprang skibet læk, hvorefter vi vendte om. Da vi kom tilbage til New York, blev skipperen uenig med rederen om nogle penge til besætningen. Han måtte derfor gå i land, og vi stod last og brast med ham og fulgte ham.

Vi var efterhånden nået frem til efteråret 1917, og jeg mønstrede nu om bord i en amerikansk damper, der skulle til Le Havre med krigsmateriel. Den uindskrænkede ubåds-krig var netop blevet erklæret, og da vi kom ind i farezonen, fik vi en mørk nat skorstensbrand om bord. Vi lå og lyste op som et fyrskib og troede, at vor sidste time var kommet, men der skete ikke noget.

Vi gik ind til Brest, hvor en konvoj blev dannet, og vi, der havde to kanoner om bord, blev første skib i konvojen. Som beskyttelse medfulgte kun en lille armeret lustryacht! Om eftermiddagen blev det hårdt vejr, og da mørket var ved at falde på, blev der slået alarm. Man havde nemlig observeret et ubåds-periskop ret forude. Vi drejede op mod periskopet og skød. En brisantgranat havnede midt i båden, der derefter forsvandt. Den franske lods blev helt ellevild af glæde og kysede os allesammen!

Men nu var konvojen blevet spredt, og den armerede lustryacht så vi ikke mere til, altså dampede vi videre alene. Klokkeren 20 blev vi torpederet. Træfferen sad lige i maskinrummet. Bagbords redningsbåde blev ødelagt ved torpederingen, men det lykkedes os at få de to styrbords både i vandet. Den båd, jeg var i, var kun beregnet til 16 mand, og da vi sad 26 i den, kunne vi ikke ro, så vi drev af sted i ujejret. Flere skibe sejlede forbi os, og vi råbte til dem, men de havde vist ordre til ikke at stoppe. Vore nødraketter var våde og kunne ikke bruges, men jeg brugte min store cigartænder, og ilden fra den blev set af en norsk båd, der stoppede og samlede os op. Det samme skib havde forinden reddet besætningen fra den anden redningsbåd, men sytten af mine kammerater omkom. Damperen vendte om og bragte os tilbage til Brest. Vi blev herfra sendt tilbage til New York, og så besluttede jeg, at jeg ville hjem på navigationsskole. Derfor tog jeg hyre som opvarter på „Bergenhus“ og nåede hjem ved juletid 1917, hvorefter jeg i marts 1918 kom på Svendborg Navigationskole. I november samme år tog jeg styrmandseksamen og i juni 1919 skibsførereksamen.

Nu kom jeg en tur til Østen som aspirant om bord på ØKs „Annam“, og da jeg kom hjem fra denne tur, blev jeg 3. styrmand i DFDS om bord i gamle „Pregel“. Vi var en tur i Italien og derfra til England, hvorfra vi skulle til Esbjerg. På vej over Nordsøen i februar 1920 blev lugerne slået ind, og fordækket sprang læk, så skibet begyndte at synke. Bladene skrev bagefter, at ror og skrue ragede højt op i luften, men det var en mild



overdrivelse. Vi sejlede dog med 30 graders slagside og med fordækket under vand op langs Jyllands vestkyst.

Pludselig så vi en mine drive lige ned mod os. Med den slagside, vi havde, kunne vi ikke rigtig manøvrere, og hele besætningen løb hen agter ventende på braget fra en eksplosion. Men bovandet skubbede dog minen lidt bort, så den gled langs med skibssiden, og nu blev vi bange for, at bæstet skulle tørne agter, så alle mand løb forud, men minen holdt sig heldigvis tilpas fri af os.

Vi blev senere observeret af nogle tyske torpedo-både, der tilkaldte hjælp, og lods båden fra Esbjerg kom os snart efter i møde, men vi kunne på grund af det alt for store dybgående ikke komme over barren, hvorfor vi måtte sætte skibet på grund. Gamle „Pregel“ blev vrage!

Jeg sejlede derefter med forskellige DFDS-både som styrmand, og efter en 6 måneders tur til Sydamerika kom jeg i februar 1922 til Aarhus. Her lå et telegram til mig fra Svendborg Navigationsskole, der ville have mig som vikar, og den 1. marts begyndte jeg at undervise på skolen.

Da eksamen var overstået, tog jeg til København, og jeg, der aldrig havde kunnet fordrage at læse, tog nu adgangseksamen til Polyteknisk Læreanstalt, hvorefter jeg som en slags studierejse kom ud som 1. styrmand med den tre-mastede Marstal-skonnert „Venus“, med hvilken jeg bl. a. var i Trinidad. I 1924 blev jeg hjælpelærer ved Københavns Navigationsskole, og 1 august samme år blev jeg tilbudt stillingen som medhjælper i handelsministeriets søfartsafdeling. Jeg tog stillingen, og samtidig med at jeg arbejdede i ministeriet, læste jeg i to år på Polyteknisk Læreanstalt og tog eksamen som navigationslærer.

I de følgende år underviste jeg om morgenen på navigationsskolen, og fra klokken ti om formiddagen arbejdede jeg som teknisk medhjælper eller sekretær i ministeriet, ligesom jeg var søkyndig medhjælper i skibstilsynet. I 1937 blev jeg fuldmægtig i handelsministeriets søfartsafdeling og timelønnet lærer på navigationsskolen.

Ind imellem sejlede jeg hver isvinter med forskellige af statens isbrydere, og bl. a. var jeg som styrmand om



Efter en dolfin-fangst. Somanden i midten med det hvide tøj er matros Helge Juul.

bord i „Storebjørn“, da den med kaptajn Grue som fører i 1934 var en tur oppe i den finske bugt. Det var her, „Storebjørn“ præsterede at distancere den berømte russiske „Krassin“ i isen. Da den russiske lods, som vi havde om bord, så dette, sagde han til mig: „De må have en kraftig maskine! Hvor mange hestekræfter er den på?“ Nu havde han ikke været særlig villig til at komme med oplysninger om de russiske isbrydere, og jeg svarede derfor bare: „Ja, hvor mange tror De?“ Russeren tænkte sig lidt om og sagde så: „De må mindst have 20.000!“ Jeg sagde ham ikke imod, skønt sandheden var, at „Storebjørn“ kun kunne mønstre 5000 hestekræfter!“

„Men så var det vel slut med de spændende oplevelser?“

„Nej, for hver arbejdsdag har for mig været spændende. Jeg har aldrig kedet mig een eneste dag.“

„Havde De særlige oplevelser under krigen?“

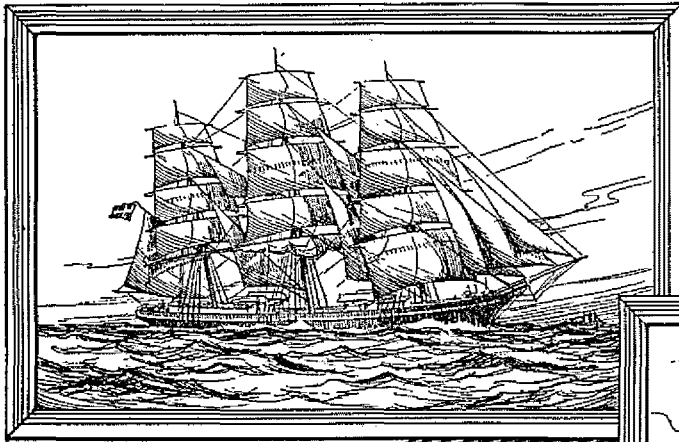
„Åh, ja, i marts 1944 blev jeg taget af tyskerne.“

„Hvorfor?“

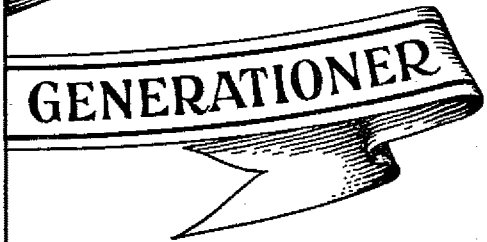
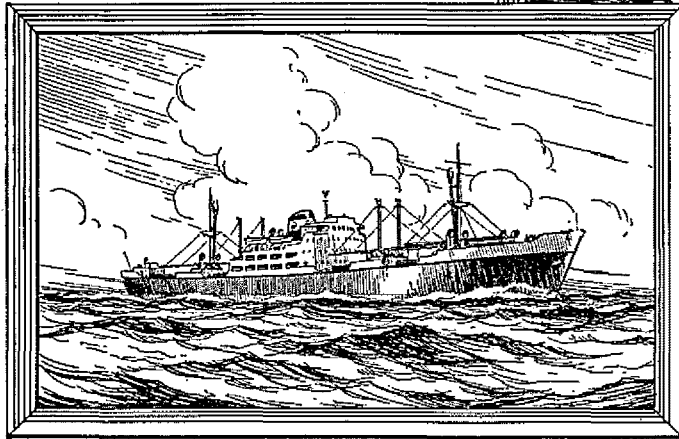
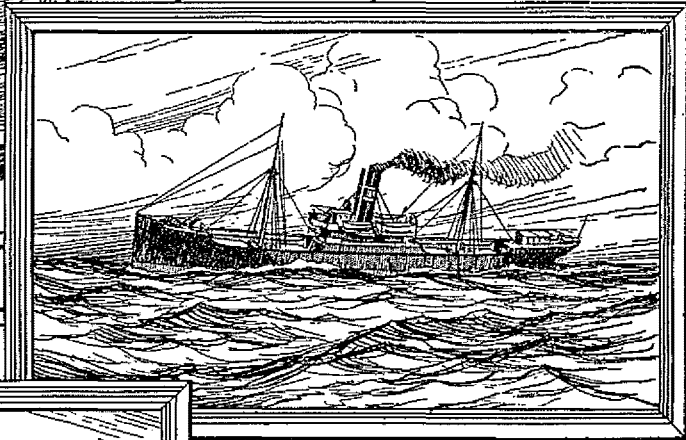
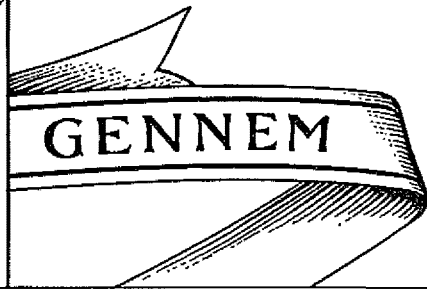
„Fordi de ikke kunne lide mig!“ siger Helge Juul



De to vagter om bord i „Auldgirih“. Juul var på styrmands vagt og ses yderst til venstre i midterste række på billedet til venstre.



H. SCH - P.



**HAR DE  
OVERALT PAA HAVET  
FAAET**



*fra* **JESPER CHRISTENSEN & Co**  
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER

og slår spørgsmålet hen med et smil. „Men jeg sad i Vestre Fængsel fra marts til september 1944.“

„Blev De udsat for tortur?“

„Egentlig ikke. Jeg fik slået nogle tænder ud, men en dag ville man virkelig til at tortere mig. Jeg spillede imidlertid sindsygt, for jeg var sandt at sige hundeanst. Manden, der skulle pine mig, hoppede på limpinden, og jeg slap fri.“

„Helt fri?“

„Nej, kun for torturen. Jeg blev nemlig sendt til Frøslevlejren. Men her sad jeg kun i fjorten dage, hvorefter jeg med den første transport blev sendt til Neuengamme og herfra til arbejdslejren Porta Westfalica, der var en af de skrappeste lejre af sin art. Her blev man sat til alt muligt hårdt arbejde som f. eks. jord- og betonarbejde. Af de 100 danske politiske „forbrydere“ og de 125 såkaldte asociale, som senere kom til samme lejr, døde i den tid, jeg var der, 33 procent, hvilket fortæller lidt om forholdene. Gennemsnitlig døde nemlig „kun“ ti procent af de danskere, som sad i tyske koncentrationslejre.

Efter et halvt års forløb kom jeg tilbage til Neuengamme. Jeg var syg, havde blandt andet vand i hele kroppen, og den 14. april passerede jeg Danmark på vej til Sverige med en sygetransport, som Bernadotte havde fået etableret. Mens jeg havde været i Tyskland var jeg avanceret til ekspeditionssekretær i handelsministeriets søfartsafdeling, hvor jeg dagen efter min hjemkomst til Danmark, nemlig den 9. maj 1945, fortsatte mit ufrivilligt afbrudte arbejde. Min kongelige udnævnelse fik jeg i 1946, og i 1947, efter at jeg havde lagt navigationsundervisningen helt på hylden, blev jeg fungerende kontorchef for i 1949 at få den kongelige udnævnelse.

Indtil november i år var jeg medlem af eksamenkommissionen for navigationsundervisningen. Fra 1938 har jeg været sekretær for isbrydningsrådet, fra 1947 formand for ministrygningsudvalget og fra 1949 næstformand for Søfartens Fællesråd og formand for udvalget angående revision af de internationale søvejsregler, ligesom jeg har været medlem af flere kommissioner, bl. a. sikkerhedskommissionen.“

„Og fremtiden, har De særlige planer?“

„Jeg skal først have tid til at finde mig til rette her, og iøvrigt er jeg af den opfattelse, at man aldrig skal

kassere noget, der er i gang, før man er sikker på at have noget bedre at sætte i stedet. Jeg vil bestræbe mig på at føre den linie videre, som Aage H. Laursen har lagt, og at arbejde til gavn for skibsfarten,“ slutter direktør Helge Juul.

## Frihavnen er blevet voksen

Den 9. november fyldte Københavns Frihavn 60. Da den i 1944 kunne fejre sin 50 års fødselsdag, udsendte Vikingen et stort og rigt illustreret særhefte, og vi skal derfor ikke udbrede os om frihavnens historie, men blot gennemgå den i korte træk:

Allerede i 80'erne var tanken fremme om at bygge en frihavn i København, og da man i 1888 begyndte at bygge Kielerkanalen, fik det danske projekt for alvor vind i sejlene. I danske erhvervskredse var man nemlig bange for, at nordtyske byer ved kanalens åbning ville berøve danske havne og navnlig København en meget stor del af trafikken til og fra Østersøen. Regeringen tog derfor frihavnsplanen op til løsning.

Den 8. august 1888 blev der udskrevet en skitsekonkurrence for tilvejebringelse af planer til et frihavnsanlæg. Fristen var meget kort, for allerede den 1. november skulle forslagene være indleverede. Året i forvejen havde Peschke Kædt udsendt en pjece med det bekendte slagord „København sover — Hamborg arbejder“. Dette slagord syntes altså ikke mere at passe. Men på grund af den korte frist indkom kun 17 forslag.

Den 18. januar 1889 afgav en nedsat kommission sin betænkning og præmierede stadsingeniør Chr. Ambts projekt med 3000 kroner, mens fem andre blev præmieret med hver 2000 kroner. Derefter gik de præmierede forslag til bearbejdelse hos havnen, og den 31. marts 1891 blev anlægget af frihavnen vedtaget ved lov. Den 9. november 1894 åbnedes havnen.

Siden er der blevet foretaget mange udvidelser og forbedringer i frihavnen, og i dag dækker den et landareal af ca. 60 ha mod 36,5 ved anlæggelsen. Den samlede kajlængde er nu 6,5 km mod 3,8 km i 1894. Jernbanesporene i frihavnen har en samlet længde af ca. 30 km, og i 1953 ekspederedes ad disse spor 15.000 godsvogne. Det sidstnævnte tal har været endnu højere, et enkelt år helt oppe på 50.000.

Pakhusene har et samlet gulvareal på ca. 230.000 kvadratmeter, og ca. 3000 mennesker tjener deres daglige brød i frihavnsområdet.

Da Københavns Frihavn i 1944, under tyskernes huseren derude, fyldte 50 år, gik det stille af. Det samme var tilfældet, da den for nogle dage siden rundede de 60 år. Støjen fra travle kraner o. l. var den eneste festmusik!

Iøvrigt kunne den ene af frihavnens direktører, civilingeniør H. Fugl-Meyer, to dage efter havnen fejre sin 60 års fødselsdag. Fugl-Meyer opholdt sig efter sin eksamen i 1919 ti år i Østen, hvor han fungerede som havnebygmester i Shanghai. Siden 1929 har han været direktør i Københavns Frihavn, altså i år netop i 25 år.

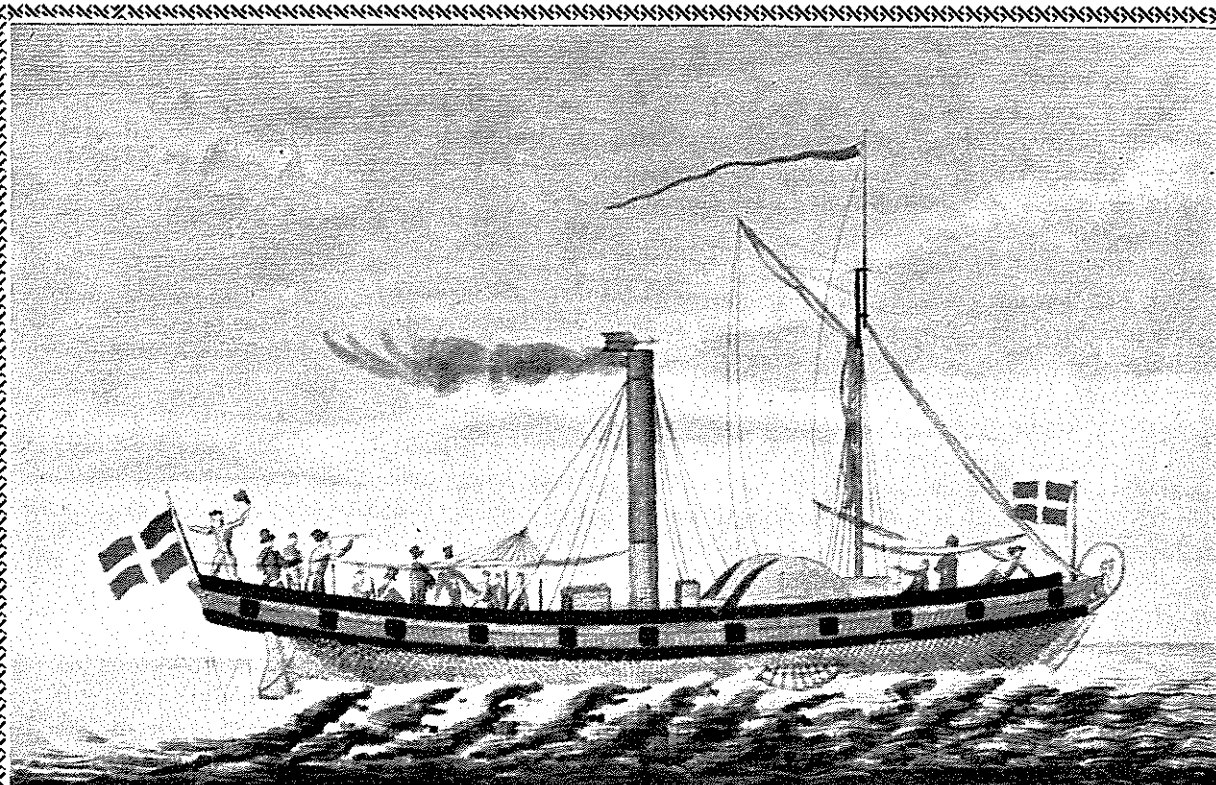
—wig.



KGL. HOFMØBELFABRIKANT  
**C. B. HANSENS ETABL.**

**BREDGADE 32**  
København K.

Central 386 — 11,386 — 11,585



## *Dampskibet Caledonia*

**1819** — samme Aar som Danmarks første Dampskib „Caledonia” stod Havnen ind — paabegyndte Sadolin & Holmblad Fabrikationen af maskinrevne Farver her i Landet. Siden da er der sket en revolutionerende Udvikling saavel paa Skibsfartens som paa Farvefremstillingens Omraade. Sadolin & Holmblad har lige fra Skibsfarvefabrikationens første spæde Begyndelse fabrikeret Skibsfarver efter de skiftende Tidens mest moderne og hensigtsmæssige Metoder, og et konstant Forskningsarbejde har samtidig skabt et teknisk fuldkomment Fundament for vor Produktion. — Det er paa denne Baggrund, De kan føle Sikkerhed, naar Sadolins Skibsfarver anvendes, det er i denne Position, vi kan give Dem Raad om alle Problemer vedrørende Maling af Skibe.

Sadolin & Holmblad leverer Skibsfarver til ethvert indenbords og udenbords Formaal. Af særlige Specialiteter nævner vi:

**NAVY GLOSS** hurtigtørrende syntetisk Skibsemaille til indvendig og udvendig Brug.

**BLAKOLIN** hurtigtørrende syntetisk Udenbordsfarve, ekstra dybsort og blank.

**GREYOLIN** graa Udenbords Lakfarve, syntetisk, hurtigtørrende, glansfuld og holdbar.

**SADOLINS SKIBSBUNDFARVER** Anti Corrosive - Anti Fouling.

LEVERANDØR TIL DET



KGL. DANSKE HOF

# SADOLIN & HOLMBLAD

# Dansk søhistorie

## fortalt i sølv

Prins Valdemar, Danmarks navnkundige sømandsprins, betød uendelig meget for dansk søfart og for ØK. Som tak for prinsens minderige togt til Østasien 1899-1900, hvorunder Prins Valdemar knyttede mange forbindelser for selskabet, forærede ØK ham en særpræget og meget stor sølvpokal, hvis egen historie er interessant, og hvis udformning giver Danmarks søkrigshistorie i billeder.

Den 30. november fejrede kongelig hofjuveler og hofguldsmed A. Dragsted A/S sit 100 år jubilæum, og i månederne før den store festdag dukkede mange smukke ting, som er udgået fra firmaets værksted, frem fra forskellige gemmer. En af disse ting var den allerede nævnte pokal. Da Prins Valdemar døde, blev en del af hans bohavne solgt på auktion, bl. a. også pokalen, som siden har været næsten glemt.

Det ærværdige, men stadig spillelevende firma blev grundlagt af ciselør og guldsmed Arent Nicolai Dragsted. Han var født i Kerteminde, der dengang var en søfartsby af betydning, og stemningen i havnen har sikkert smittet ham, for maritime motiver havde hans store kærlighed, når han tegnede udkastene til sine forskellige guld- og sølvsmede-arbejder. Men de maritime motiver var naturligvis ikke alt. A. N. Dragsted lavede bl. a. „Guldhornet“, som af danske kvinder blev givet til B. S. Ingemann, og guldkransen til Frederik VII's kiste, ligesom han lavede bryllupsgaver til forskellige danske prinsesser og prinser. Da Kongelig Dansk Yachtklub ville give en bryllupsgave til Prins Valdemar, blev det også Dragsted, der personlig lavede tegning og model til den. Og gaven havde naturligvis et maritimt præg. Det var en model af en lystkutter i sølv.

Den gamle mesters sidste store arbejde var også af maritim art. Det var nemlig pokalen til Prins Valdemar, den såkaldte „Nationalpokal“. Han var fire år om at lave den og lagde al sin dygtighed og hele sin kærlighed til sit fag i den. Det var nærmest en hobby for ham at sysle med dette store arbejde, og resultatet blev derfor strålende.

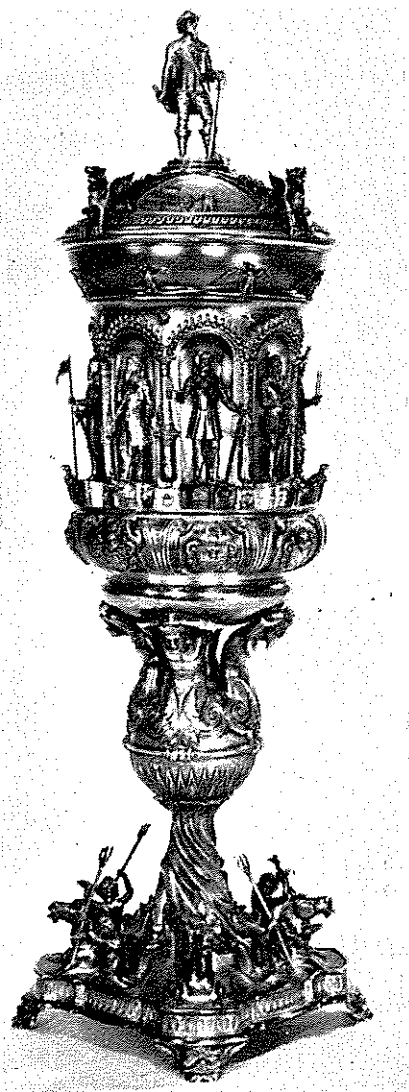
Samtiden var enig om pokalens smukke kunstneriske udførelse. Det var da også naturligt, at gamle Dragsted fejrede sit 40 års jubilæum i 1894 med at gøre pokalen helt færdig.

I 1898 døde A. N. Dragsted, og firmaet førtes videre af sønnerne Frants og Alfred Dragsted, der også holdt kontakten vedlige med skibsfarten. Alfred Dragsted gik for alvor ind for juvelerne, og f. eks. ØK bestilte flere kostbare smykker hos ham til orientalske fyrster. Alfred Dragsteds største arbejde var vist nok den emaillerede bibel til Marmorkirken. En lignende bibel samt oblatæske fremstillede han til sømændenes egen kirke, Holmens kirke, men han fik aldrig overrakt dem. Overdragelsen har imidlertid nu fundet sted i anledning af jubilæet.

Op igennem tiden har nye generationer af slægten Dragsted ført det gamle firma videre efter de fornemme traditioner. I de sidste år har det været drevet af brødrene Arent Otto og Ove Dragsted, der sammen har udgivet bogen „Guld og ædle stene“. Den førstnævnte af brødrene åbnede i marts i år sin egen guldsmedeforretning i Jylland, og nu sidder Ove Dragsted alene ved roret.

Af de traditioner, som firmaet har holdt fast ved, er kontakten med skibsfarten ikke den mindst betydelige. Utallige er de gaver, som firmaet har lavet til skibenes gudmødre. Mange af dem er hele små mesterværker i modelkunst, idet særligt kostbare gaver har bestået af modeller af de søsatte skibe. Således står der på Amalienborg en sølvmodel af motorskibet „Mongolia“, som blev foræret Dronning Ingrid, da hun som kronprinsesse døbte det pågældende skib. Men Dragsted har også lavet skibsmodeler, der ikke har været beregnet til gudmoder-gaver. En af de sidste blev lavet til Det Islandske Dampskibsselskab og står i dag på rederikontoret i Reykjavik. Modellen forestiller den nye „Gullfoss“.

Her ved jubilæet samlede opmærksomheden sig imidlertid i høj grad om „Nationalpokalen“, som



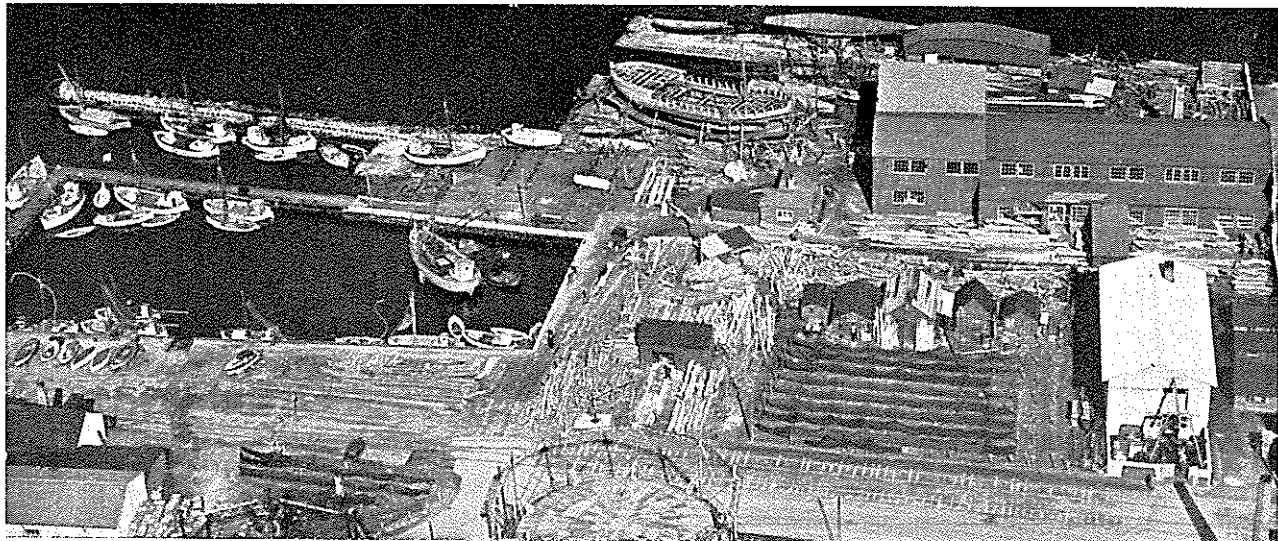
„Nationalpokalen“.

# **A. P. MØLLER**

KONGENS NYTORV 8 - KØBENHAVN K.  
TLF. C. 514 - STATSTLF. 33 - TELEGR.-ADR.: MERSK

- ★ **REDERI**
- ★ **TRAMPSKIBE**
- ★ **LINESKIBE**
- ★ **TANKSKIBE**

A/S Dampskibsselskabet Svendborg  
Dampskibsselskabet af 1912 A/S



*Luftfoto af skibsværftet i Holbæk samt fiskerihavnen.*

## Skibsbygnings-kunsten vendte tilbage til Holbæk

Holbæk er en af Sjællands ældste byer, og den er tillige, hvad de færreste ved, en by med gamle søfarts-traditioner. Sin glanstid som søfartsstad havde Holbæk i det forrige århundrede. Fra 1830'erne arbejdede den sig op til at være en af de vigtigste af vore korneksporthavne. Hvert år efter høstens tid rullede lange rækker af vogne til Holbæk fyldt med korn fra oplandets herre- og bondegårde, og byens købmænd byggede store magasin-bygninger, hvoraf flere endnu findes, til opbevaring af kornet.

Holbæk havde også selv skibe, som var med til at bringe kornet til København samt til havne i Norge og England. Ifølge Albert Thomsens „Skibsbyggeriet ved Holbæk Havn 1855-1874“ havde byen i 1875 7 skibe på tilsammen 162½ commerce-læster. I 1860 var tallene steget til 12 skibe på ialt 405½ commerce-læster, og højdepunktet nåedes i midten af 1870'erne. I 1876 var der ifølge samme forfatter hjemmehørende 19 skibe i Holbæk med en samlet tonnage på 1928½ register-ton. I 1874 kom jernbanen til Holbæk, og på en måde var jernbanen medvirkende til, at det fra nu af gik tilbage for byens skibsfart.

En stor del af de skibe, som i „korn-alderen“ sejlede for Holbæk, var bygget dér i byen. Det første skib, som byggedes i Holbæk, hed „Draxholm“, og løb af beddingen den 16. august 1855. Skibets reder var baron og hed Zytphen-Adeler. Han blev reder på en ikke helt almindelig måde, fortæller Albert Thomsen: I Drags-holms skove havde baronen en mængde store egetræer, men da tømmerhandlerne ikke ville give ham en tilfredsstillende pris for træerne, lod han dem køre til Holbæk, hvor han fik skibsbygger H. P. Mortensen til at bygge et skib af dem.

H. P. Mortensen var oplært af sin far i Korsør, men så en fremtid for sig som skibsbygger i Holbæk. „Draxholm“, der kun var på 22 commerce-læster, holdt baronen kun i fart nogle få år, hvorefter han måtte sælge

det med tab. Men bygningen af det lille skib gav anledning til bestilling af flere, og i løbet af de næste 20 år byggedes der på Mortensens værft 13 større og mindre træskibe, som af alle sagkyndige blev rost i høje toner. H. P. Mortensen døde i 1870 i en alder af kun 50 år, og hans bror, Christian Mortensen, førte skibsbyggeriet videre. Da værftet nogle år senere nedlagdes, flyttede Chr. Mortensen til Korsør og fortsatte dér.

Op så gik der mange år, uden at Holbæk havde noget skibsbyggeri af betydning, og da det endelig kom, var det mærkeligt nok igen en mand fra Korsør, der tog fat. Det var A. M. Nielsen, der i 1938 startede „Holbæk Skibs- og Baadebyggeri“. Nielsen har i de siden da forløbne år ikke ligget på den lade side, men har påny gjort Holbæk kendt som den by, hvorfra de fine træskibe kommer.

I tidens løb har A. M. Nielsen, der til tider har beskæftiget ca. 100 mand ad gangen, afleveret over 200 skibe af forskellig art, lige fra fragtskibe og fiskefartøjer til færger og orlogsfartøjer. Han har også bygget kabelbåde, rejetrawlere og sandgraver-fartøjer samt til Grønland bl. a. en provstebåd og to lægebåde. Et af hans største arbejder er det til Grønland byggede kyst-motorskib „Tikerak“ på 505 brutto-registertons. Da dette skib blev søsat for nogle år siden, følte Holbæk-borgerne for alvor, at deres by igen var blevet en skibsbygnings-by. „Tikerak“ blev søsat under stor festivitas og i overværelse bl. a. af statsminister Hans Hedtoft.

Til den danske marine har skibsbyggeriet i Holbæk, der er Danmarks største træskibsværft, bl. a. afleveret et par mindre minestrygnings-fartøjer samt et inspektions-fartøj til Grønland.

I Nordsøens stormpiskede vande og blandt isbjergene ved Grønlands kyster bærer smukke, solide skibe vidnesbyrd om, at der fra Holbæk stadig leveres fint skibsbygnings-arbejde.

*O. L.*

## „Star of India“

I „slopkasten“ for juni fortalte jeg om jernbarken „Star of India“ (også „Euterpe“), som i 1927 blev købt af Zoological Society i San Diego og opsat i den zoologiske have. „Mon den står der endnu?“ spurgte jeg. — Tømmermand Knud Rasmussen, som lige er vendt tilbage fra en tur med „Tein Mærsk“, fortæller, at skibet stadig findes i San Diego, men nu gør det gavn som museums-skib. I dets indre er indrettet et lille, interessant søfarts-museum.

### Dansk søhistorie . . . Fortsat fra side 19

Ove Dragsted havde udstillet i forretningens lokaler. Denne pokal er af stor national- og søhistorisk værdi, og den er nu vendt tilbage til ØK, der har ladet den opstille på sit private museum.

„Nationalpokalen“ vejer ikke mindre end 6,75 kg og er omtrent en halv meter høj. Den er lavet som en hymne til Danmark som øland og gammel sømagt.

Nederst, på forsiden, ser man havet symboliseret ved delfiner og havheste. Derover ser man jorden som en globus med kompas, hvorfra fire figurer, verdenshjørnerne, udgår som bærere af selve pokalen. I otte niches ses her statuetter af de danske søhelte: Søren Nordby, Peder Skram, Otto Rud, Herluf Trolle, Niels Juel, Iver Huitfeld, Christian Cabel og Peder Tordenskjold. Hver af disse figurer, der er livagtigt udførte, står på en skibsstævn over hver sit våbenskjold. Søjlerne mellem statuetterne dannes af kanoner med kongelige navnetræk fra Christian II til Frederik IV. Buerne over dem er brændende bomber, og over hver flyver en havørn. Pokalens låg er helt helliget Danmarks navnkundige søkonger, Christian IV. Øverst står hans statuette, og imellem fire dragere er følgende situationer af kongens liv skildret i billeder: Hans første små sejlads på Skanderborg sø, sejladsen til Nordkap, slaget på Colbergerheide og virksomheden på Holmen.

Og som en ting, der yderligere giver pokalen værdi som et stykke søfarts-historie, må nævnes den indskrift, som ØK i sin tid satte inde i låget, da pokalen overrakte Prins Valdemar. —*wig.*



### Med skyskraberne som baggrund

Billedet herover viser Svenska Amerika Liniens flagskib „Kungsholm“ på vej til sin pier i New Yorks havn. I forgrunden er en af Morans bugserbåde ved at

gå til assistance, og i baggrunden ser man bl. a nogle af de specielle amerikanske „car-floats“ (en slags simple jernbane-færger) ved kaj.



# „Danske Sømænds Mindehotel“

Forsidebilledet af det tidligere skoleskib „København“ er malet af marinemaler Frants Landt, og billedet vil blive skænket „Danske Sømænds Mindehotel“ af elever, forældre og personale ved „Vognmandsmarkens Kommuneskole“ i København, når mindehotellet indvies i indeværende måned.

Billedet er en hædersgave til den danske sømandsstand, og billedet vil samtidig fremtræde som et minde om skoleskibet og dets besætning, hvis skæbne forblev uopklaret.

I årene efter krigen er der knyttet bånd mellem danske skoler og den danske sømandsstand — den danske skibsfart — gennem skibsadoptionen.

Formålet med dette var at skabe en kontakt og et venskabsbånd mellem danske skolebørn og danske sømænd på verdenshavene. Børnene fik herigennem kendskab til skibsfartens store betydning for landet — at vise flaget ude i verden — og gennem besøg om bord i skibene, korrespondance med besætningerne m. v. skabtes et tillidsforhold mellem den opvoksende generation og søfarten.

Der står ry om den danske sømandsstand og dansk skibsfart, både i udlandet og herhjemme, ikke mindst værdsætter vi den indsats, som sømanden til daglig øver og specielt øvede under to verdenskrige. Under dette tænker vi med vemod og respekt på de store ofre, som krigen krævede gennem de mange skibsforlis, og vi ved jo, at livet på søen også i fremtid kræver tunge ofre.

Der har efter krigen været talt om at rejse et mindehotel for den danske sømandsstand, et minde for nuværende og kommende slægter om den gerning, danske sømænd har øvet — og et fristed, hvor søfarende kunne bo under gode forhold, når han søgte hyre eller var på orlov.

Man erkendte, at det spartanske mindesmærke i Nyhavn ikke helt indfrie de løfter, det danske folk gav sømandsstanden i de svære tider.

Sømændenes mindehotel er nu en kendsgerning. Det er beliggende i Peter Skramsgade i København og bliver indviet her i december måned. Det har kostet sømands-

organisationerne stor kamp og store økonomiske ofre at gennemføre planen, men takket være gode bidragydere som den danske stat, „Dansk Dampskibsrederiforening“ m. fl. private institutioner og private bidragydere er de værste vanskeligheder overvundet så vidt, at det kan indvies og tages i brug, og der er herigennem ydet et smukt bidrag i en kulturel og social sags tjeneste.

Man kan endnu nå at indsende et bidrag til „Danske Sømænds Mindehotel“, giro 3452, og gør det som en tak til dem, der i en alvorlig tid ved modig indsats øvede en gerning, der var et led i Danmarks befrielse.

Med tak for optagelsen. *Bernt Andersen.*

Ved overrækkelsen af billedet fremsiger en af de kendteste skuespillere nedenstående prolog, som er skrevet af skoleinspektør Åge Kålund-Jørgensen:

Danmark, vor hjemstavn, kranset af hav,  
bølgerne ruller og kæmper med kysten,  
landet gi'r efter, men optager dysten,  
tager til gengæld det funklende rav.

Fra tidernes morgen vi plasked' til søs,  
og dristige mænd på langfærd sig voved'.  
Vikingsfærd for den unge knøs,  
med lysblonde lokker om knejsende hoved .

Da fødtes tanken, som gjorde mænd,  
og sømandstanken fandt rod i folket.  
De raske svende med sværd ved lænd  
i fremmede lande vort sprog fortolked'.

Men tiden iled', og andre krav  
blev stillet til havet og søfolks bedrifter,  
som vikingetidens heltegrav  
er havet besunget i gamle skrifter.

Nu som en landevej havet er lagt  
til fredeligt samkvem med fremmede lande,  
og handelen fremmes i fredelig pagt,  
og guldet hentes fra fjerne strande.

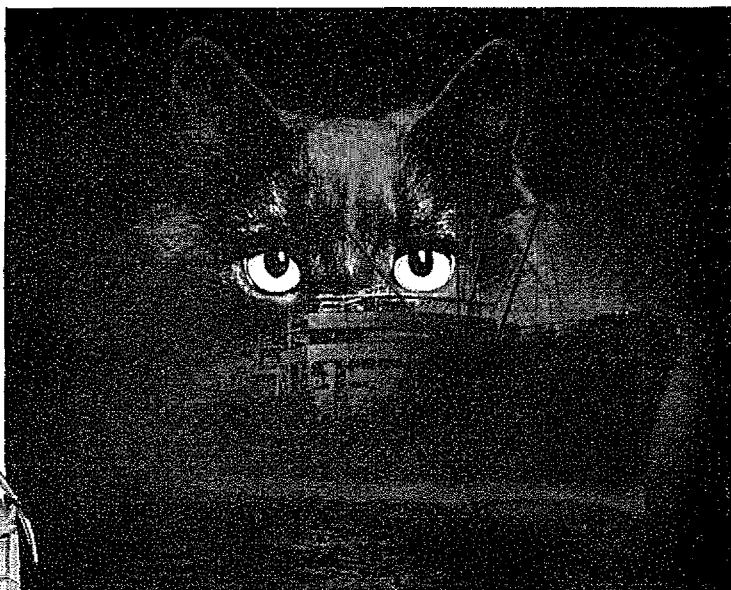
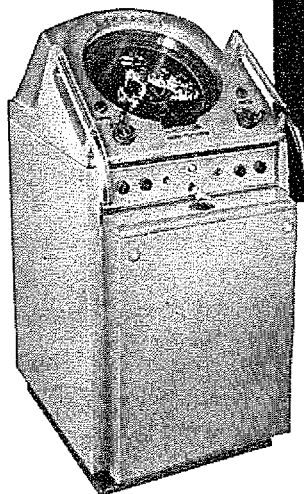
Sømanden står ved sit rat og ror,  
styrer sit skib gennem bølger og fråde,  
fyret skærer sit lysende spor  
og viser vej i nattens gåde.

Den danske sømand står fanevagt,  
han viser vort flag i fremmede havne,  
i hans hånd er Danmarks omdømme lagt,  
ham vil vi ære, glæde og gavne.

Som tak til sømænds dristige færd  
med danske skibe — i rigning og vanter —  
vi giver vor skærv til dem, der er værd  
at mindes med ære som Danmarks gesandter.



*Always*  
**ON  
WATCH!**

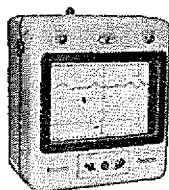


## **MARINERS PATHFINDER\* RADAR**

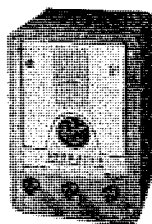
Made by the world's largest manufacturers of Marine Radar,  
tested at sea, from the North Atlantic to the South Pacific—

Raytheon Radar is every ship operator's answer to safe navigation!

Mariner Pathfinder\* Radar saves hours in sailing time  
and increases efficiency, pays for itself several times over.



**See beneath your ship!** Raytheon Fathometer\* Echo Depth Sounder. Fishing vessels, harbor craft, pleasure boats . . . All size ships from ocean liners to pleasure craft use this sea-searching device. Finds schools of fish more efficiently, speeds salvage and harbor operations, adds safety to sailing. Economical — pays for itself!



**Talk — anywhere, any-time!** Raytheon Marine Radio Telephones come in models to meet every boat-ing need. Light weight, compact, easily installed. They are tops for safety and convenience.

Write us for full details on the many Raytheon Marine Services.

**RAYTHEON — Excellence in Electronics . . . in any language.**

## **Raytheon Manufacturing Company**

INTERNATIONAL DIVISION

589—5th Avenue, New York 17, N. Y., U. S. A.

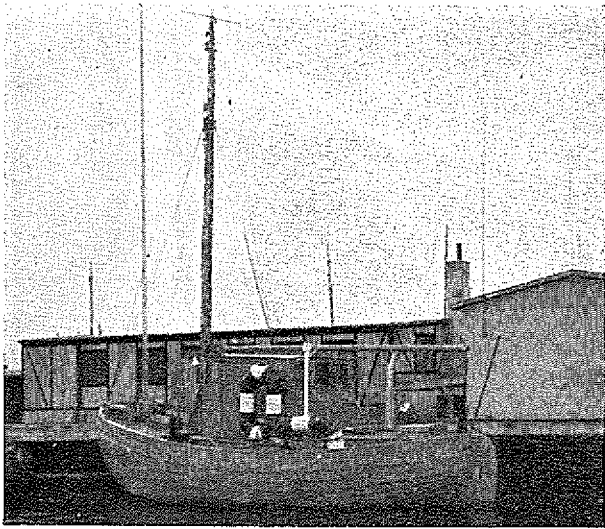
DISTRIBUTORS IN SCANDINAVIA

**AAGE HEMPEL**  
16, LØNGANGSTRÆDE  
COPENHAGEN, DENMARK

**A/S NORSKE TELEKTRON**  
FILIPSTADVEIEN 1 B  
OSLO, NORWAY

**TELEKTRON A/B**  
SKEPPARGATAN 8  
STOCKHOLM, SWEDEN

**RAYTHEON**



DMH 60.

## Nyt hjemmeværns-fartøj til Amager

Det maritime hjemmeværnsarbejde har på grund af materialemangel været meget sinket og hæmmet. Det er gode, velegnede fartøjer, det skorter på, idet disse er dyre at anskaffe, ombygge og indrette til hjemmeværnsbrug.

Flotille 323, Københavns S har hidtil lidt stærkt under fartøjsmangel, idet man har måtte alternere med Skovshoved-flotillen om samme båd, hvilket naturligvis gav et vist afbræk i uddannelsen, når fartøjet var til tjeneste andet steds, samtidig med, at det skabte meget utilfredsstillende forhold, når tilsynet med og ansvaret for fartøjet skiftede rundt på mange hænder mellem forskellige flotiller.

Fra den 20. oktober i år har flotille 323 imidlertid fået sit eget fartøj, et tidligere stenfiskerfartøj, der er ombygget og nu fremtræder særdeles velegnet til hjemmeværnsbrug. Hermed er et stort savn afhjulpet, og uddannelsen vil nu kunne foregå langt mere effektivt i overensstemmelse med hjemmeværnets opgaver på søen.

Ganske vist har denne flotille haft mange store fordele ved gennem venner og velyndere at have en særdeles velegnet flotillestation til rådighed i Kastrup havn, ligesom der også andre steder er ydet flotillens underafdelinger husly — men fartøjet og øvelserne hermed vil være det primære, og indenfor flotillen glæder man sig til rigtig at kunne dygtiggøre sig heri.

For en kreds af venner præsenterede flotillen sit nye fartøj den 13. november i Kastrup havn. Båden, der har fået „navnet“ DMH 60, vil sikkert tjene sit formål udmærket, og blandt gæsterne var der glæde over at se det målbevidste arbejde, der gøres også i denne flotille.

### BASSE & CO.

D/S Hotland A/S - D/S Pacific A/S  
A. H. Basse Rederi A/S  
Rederiet Bien A/S

Amaliegade 33, København  
Telf. Minerva 3232  
Telegramadresser:  
Damptheland, Steampacific  
Fjernskriver: no. 2250

## Fra søretten

Den 9. juli 1951 om morgenen kolliderede S/S „Ramsdal“, tilhørende Fenno Steamship Ltd. i Helsingfors, med S/S „Alice“, tilhørende Dampskibsselskabet Torm, ca. 1-2 sømil vest for Femern bælt fyrskib. „Alice“ påsejlede „Ramsdal“ i dette skibs styrbords side i en omtrentlig ret vinkel, og der opstod betydelige skader.

„Ramsdal“ var på rejse fra Holland til Finland i ballast og sejlede østover i tvangsrueten med kurs mod Femern bælt fyrskib og løb godt 10 knob, medens „Alice“, der var på vej fra Kristiansstad til Rouen, sejlede mod vest i tvangsrueten. Kort før og i selve kollisionsøjeblikket var der tordenbyger med regn og ringe sigtbarhed.

Da Fennoship som redere for S/S „Ramsdal“, respektive skibets kaskoassurandører, mente, at „Alice“ havde skylden for sammenstødet, blev sagen indbragt for sø- og handelsretten med påstand om, at Torm skulle betale „Ramsdal“'s reparationsudgifter m. v. samt et beløb for tabt fortjeneste beregnet efter et gennemsnit af de efter reparationen udførte rejser på grundlag af de før kollisionen indgåede certepartier. Kravet var ialt opgjort til 159.000 kroner.

Torm påstod sig frifundet og gjorde gældende, at „Ramsdal“ havde skylden for kollisionen, hvorfor man mente, at det finske rederi burde betale „Alice“'s udgifter og tab, der var opgjort til 86.000 kroner.

Under sagen var der navnlig tvist om, hvor i ruten de kolliderede skibe havde opholdt sig, og om „Alice“'s styrmand, da han observerede „Ramsdal“'s toplanter, havde handlet i overensstemmelse med søvejsreglerne og var gået af vejen for det skib, man havde om styrbord.

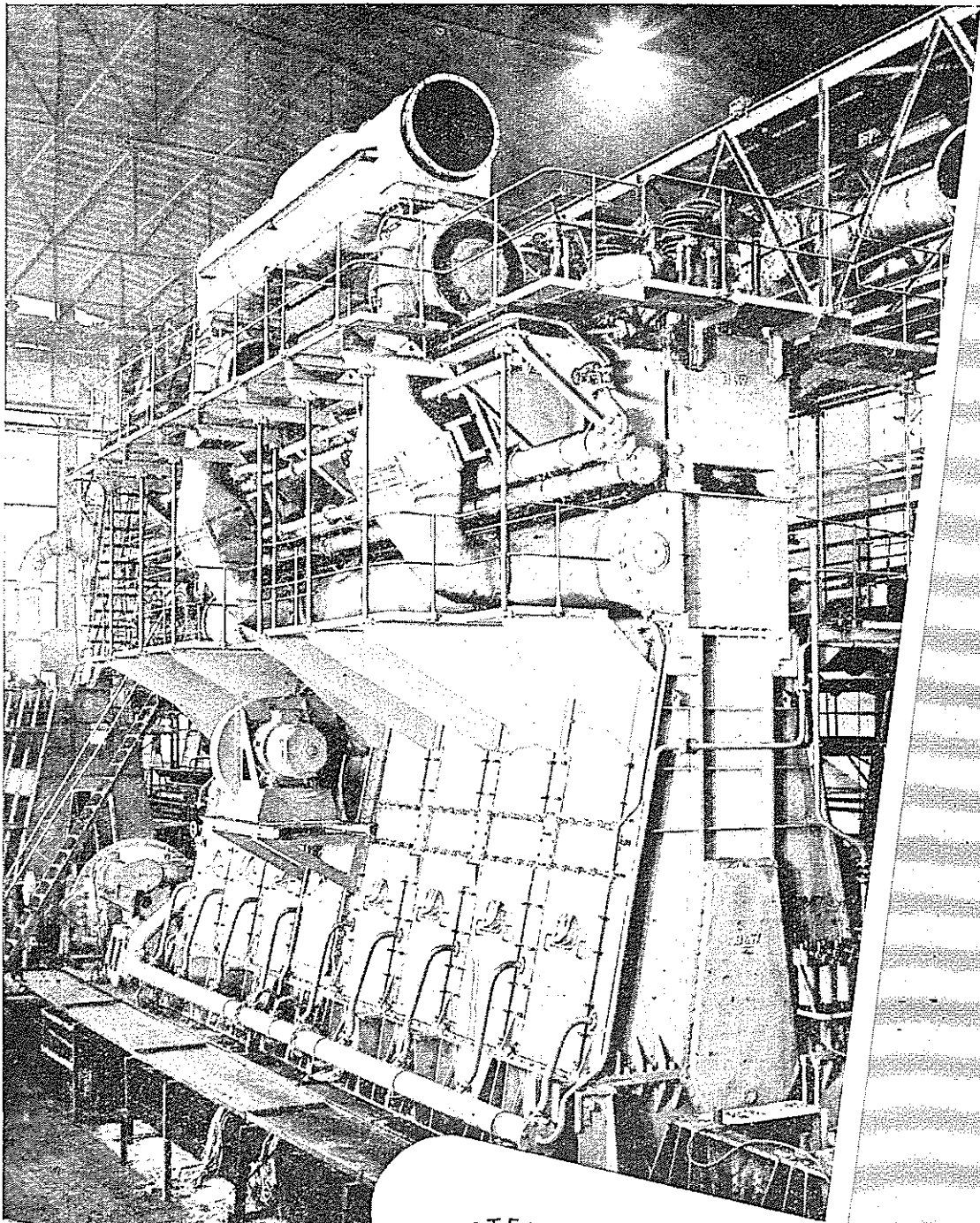
Derudover var der også tvivl, om der var holdt behørig udkig og om det dårlige vejr i nogen grad kunne undskyldte, at observationen hos „Ramsdal“ var glippet.

Retten fandt, at der var udvist fejl fra begge skibes side. For „Ramsdal“'s vedkommende havde udkiggen svigtet, og det dårlige vejr var ikke fyldestgørende begrundelse for den totalt svigtende observation af „Alice“. Usigtbarheden burde have ført til, at man på „Ramsdal“ havde nedsat farten.

„Alice“ havde på sin side i for kort afstand foretaget en brat styrbordsdrejning, der måtte anses for for dristig og ikke begrundet, da der ikke var holdepunkter for, at „Ramsdal“ havde foretaget en pludselig bagbordsdrejning. Atter her burde styrmanden have mindsket farten eller eventuelt have slået bak.

Posten for tabt fortjeneste blev beregnet efter et gennemsnit af 3 rejser før og 3 rejser efter kollisionen i betragtning af, at opgørelsen heraf måtte bero på et skøn og at det for „Ramsdal“'s vedkommende lykkedes at gennemføre alle de fordelagtige certepartier, som skibet havde kontraheret før kollisionen.

I overensstemmelse med denne begrundelse måtte hvert af rederierne betale halvdelen af skaderne.



BURMEISTER &



SKIBSBYGNING  
REPARATIONER  
DIESEL MOTORER

med og uden **TURBO-LADNING**

WAIN

# Fra Værft, Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. december 1954



## Medlemmer

A. P. Møller  
 1/5 Det Østasiatiske Kompagni  
 Det forenede Dampskibs-Selskab A/S  
 Lauritzen  
 Dansk Esso A/S  
 1/5 Torm A/S  
 1/5 Norden A/S  
 1/5 Det Dansk-Franske D/S  
 J. K. Hansen: A/S D/S Dannebrog  
 Rederiaktieselskabet Dantank  
 Rederiaktieselskabet Atalanta  
 1/5 Progress A/S  
 1/5 Myren  
 1/5 Motortramp  
 1/5 D/S. D. F. K.  
 1/5 Jutlandia A/S  
 1/5 Jens Toft  
 1/5 Dania A/S  
 1/5 D/S Vendilla  
 1/5 D/S Heimdal  
 1/5 D/S Orient  
 1/5 Pacific A/S  
 1/5 Hetland  
 H. Basse Rederi A/S  
 1/5 Baltic  
 1/5 „Botnia“  
 L. Clausen, Dampskibsrederi, A/S  
 1/5 Det Danske Kulkompagni  
 1/5 på Bornholm af 1866, A/S  
 1/5 D/S Orion  
 1/5 Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise  
 1/5 Draco A/S  
 Theder M. Jebsen A/S  
 1/5 Vestjysk D/S  
 1/5 Phoenix A/S  
 1/5 Det Dansk Norske D/S  
 Jhr. Berg  
 E. Sørensen (D/S Concordia)  
 1/5 Tankskibsrederiet  
 Jhr. Andersen  
 1/5 De Danske Sukkerfabrikker  
 1/5 Activ A/S  
 Jans Svenningsen  
 Det Store Nordiske Telegrafskib A/S  
 Danish American Gulf Oil Transport  
 Company A/S  
 Rabenraa Rederi A/S  
 Det Forenede Bugserelskabet A/S  
 Rederi-A/S Kosmos  
 S D. F. B. & Em. Z. Svitzers Bjergnings-  
 Entreprise  
 1/5 Hafnia A/S  
 1/5 Nautic

## M/s SUSANNE SKOU

Torsdag den 4. november 1954 afleveredes B & Ws nybygning nr. 720, fragtmotorskibet „Susanne Skou“ efter vellykket prøvetur i Sundet. M/S „Susanne Skou“ er bygget til et interessantskab bestående af Dampskibsselskabet Ove Skou A/S

og Dampskibsselskabet af 1937 A/S, begge af København.

Skibet er bygget til Lloyd's Register of Shipping's højeste klasse + 100 A.I. som åben shelterdækker med bak.

IIoveddata for M/S „Susanne Skou“ er følgende:

Længde mellem perpendikulererne	121,918 m
Største bredde på spant	17,221 m
Dybde til øverste dæk	10,820 m
Dybde til 2. dæk	8,230 m
Dybgang til sommerlastlinie	7,515 m
Tilsvarende dødvægt	7.050 eng. tons
Lastrummenes kapacitet inkl. højtanke	12.300 m <sup>3</sup>
Fart på lastet prøvetur	17 knob

Skibet har et moderne udseende med krydserhæk, fremfaldende stævn og dækshus midtskibs, der er forsynet med skrå front, strømliniet skorsten og strømliniede udskæringer. Det er desuden forsynet med 2 tobensmaster, tobenslademast samt 2 almindelige lademaster.

Maskinrummet er midtskibs; der er tre lastrum foran og to lastrum agten for dette. I agterste del af last 3 findes to højtanke til transport af vegetabilsk olie. Ventilationen er en kombination af mekanisk og naturlig ventilation. Alle lastrum er forsynet med CO<sub>2</sub> brandslukning med røgdetektor anbragt i styrehuset.

Der er ialt fem luger, der betjenes af fjorten 5 tons losseboomme. Desuden er der to sværvægtsboomme for 25 tons over henholdsvis 2 og 4 lugen.

Dæksmaskineriet, der er leveret af Thomas B. Thrige, Odense, består af fjorten 5 tons elektriske, to 3 tons varpespil, et elektrisk ankerspil samt en elektrisk styremaskine.

M/S „Susanne Skou“ er forsynet med to 8,84 m redningsbåde anbragt midtskibs, den ene forsynet med motor. Endvidere er der agter anbragt en 5,5 m motorbåd og en 5 m jolle.

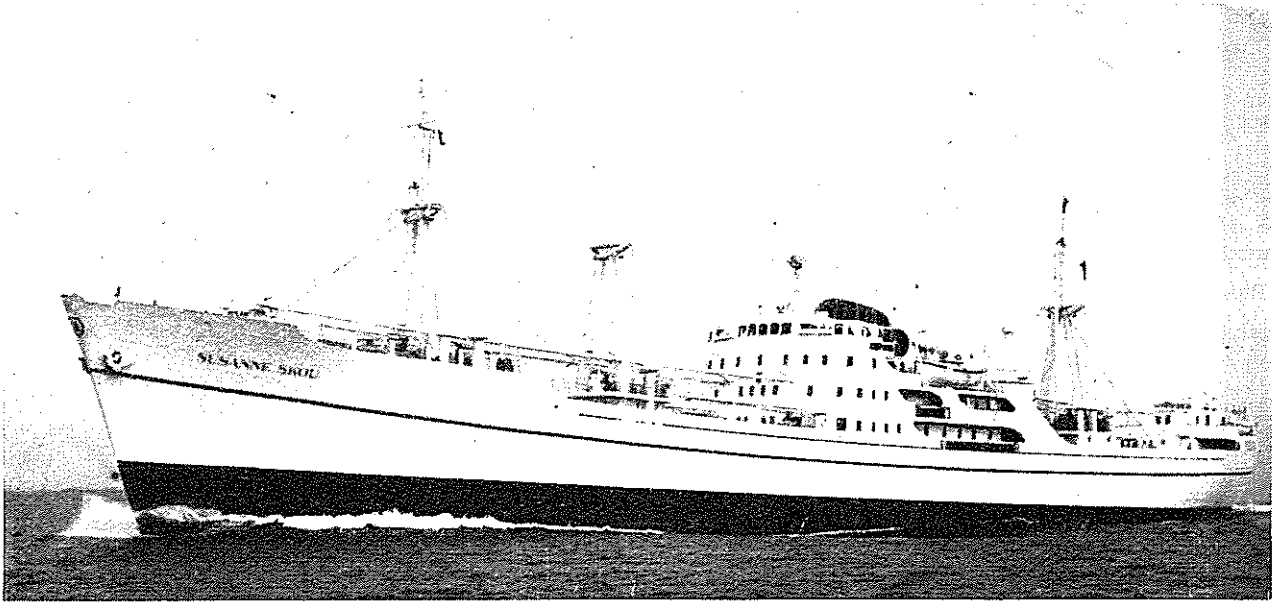
I midtskibs dækshus er indrettet aptering for passagerer og officerer, medens aptering for mandskab er indrettet agter.

Passageraptering består af 6 enmandskamre og 2 tomandskamre. På bådedækket findes desuden et luksustomandskammer (rederkammer).

Alle kamrene har separat bad og wc.

Kamrene er udført i poleret mahogny og forsynet med møbler af poleret palisander med undtagelse af rederkammer, der har opholdsrum i poleret palisander og soverum i poleret nød.

I spisesalonen agter på promenadedækket er både skodder og møbler udført i poleret fransk nød. Rygesalon, der ligger forude på samme dæk,

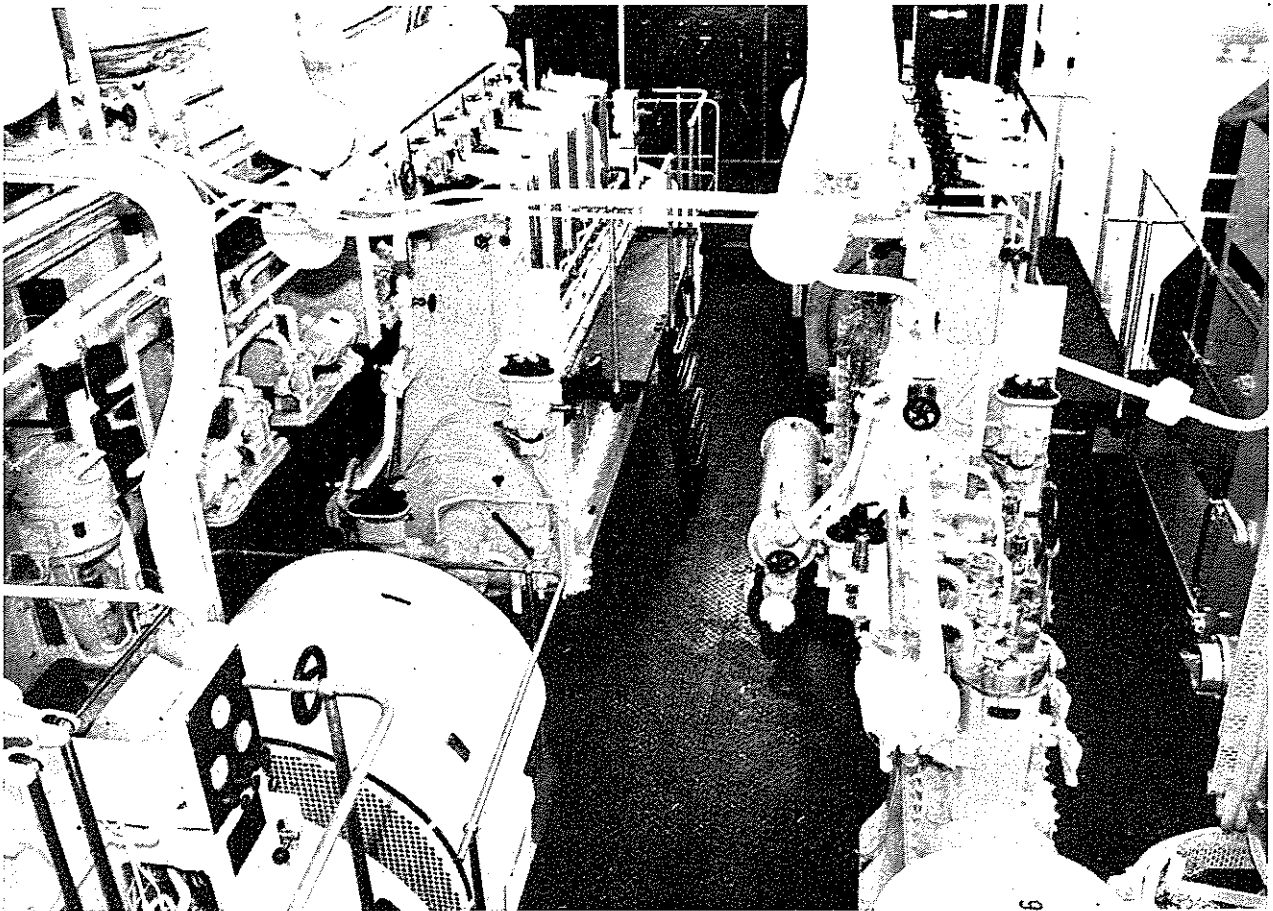


*„Susanne Skou“ tog sig smukt ud på prøveturen.*

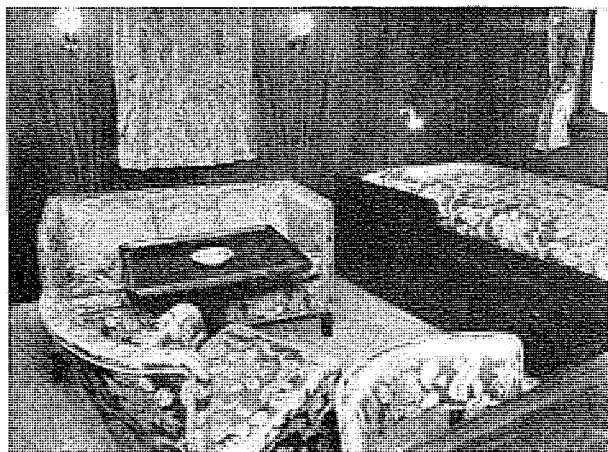
har skodder og møbler i poleret palisander. I det ene hjørne af rygesalonen er der indrettet en lille elegant bar.

Officerskammerene er udført i behandlet mahogny og med møbler i poleret mahogny med undtagelse af kap-tajn, 1. mester og overstyrmand, der har skodder af

poleret elm og med møbler af poleret mahogny. Det samme gælder officersmessen, medens officersrygesalon har både skodder og møbler i poleret mahogny. Mand-skabskammerene, der alle en enkeltmandskamre med und-tagelse af 2 drengekamre, får hvidlakerede skodder og møbler af behandlet eg.



*Hjælpe motorerne.*



Passagerkammer.

Mekanisk ventilation er anvendt overalt i apteringen, og rummene får dampopvarmning.

M/S „Susanna Skou“ er udstyret med de mest moderne navigationsmidler, der bl. a. omfatter radar, radiopejler, elektrisk log og radio med kortbølgesender.

Hovedmaskineriet består af en B & W enkeltvirkende, direkte omstyrbar, totakts, sekscylindret krydshovedmotor med trykforstøvning og udstødsturboledning. Cylinderdiameter 740 mm, slaglængde 1600 mm, i stand til at udvikle 8300 ihk svarende til 7500 ehk ved 115 omdr./min.

Hjælpemaskineriet består af tre B & W femcylindrede, firetakts dieselmotorer med trykforstøvning, hver direkte koblet til en dynamo på 200 kw ved 220 volt og 500 omdr./min. Dieselmotorcylindrene har en diameter af 245 mm, og en slaglængde på 400 mm. Ydelsen pr. motor er 300 ehk.

Samtlige større pumper er vertikale og direkte koblet til hver sin elektromotor med elastisk kobling. Der findes to pumper med en kapacitet på hver 200 m<sup>3</sup> i timen for cirkulation af køle- og smøreolie, tre centrifugalpumper á 240 m<sup>3</sup>/time for cirkulation af fersk og salt kølevand for hovedmotoren og to med en kapacitet af 30 m<sup>3</sup>/time for hjælpemotorerne.

Startluft leveres af to elektrisk drevne luftkompres-



Rygesalon med bar i hjørnet.

sorer med en kapacitet af 210 m<sup>3</sup> indsuget luft pr. time hver tryk 25 atm., og der findes en startluftbeholder. Der findes en kedel med et arbejdstryk af 7 atm. og en hedeplade på 23 m<sup>2</sup> samt en udstødsgasfyret kedel på 100 m<sup>2</sup>.

Skibets fører er F. Kjeldsen og maskinchefen Rosenmeyer Nielsen.

## Prøvetur med M/T „TOVE MÆRSK“

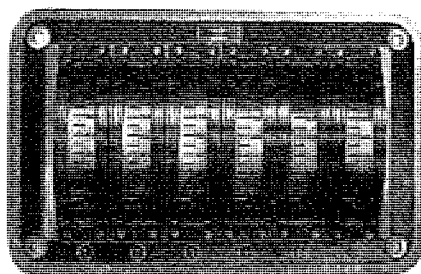
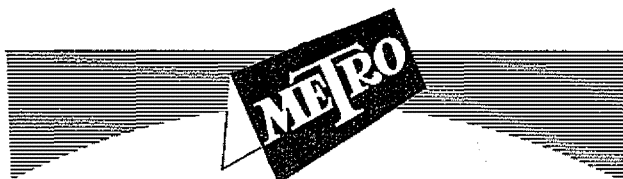
Den 4. november 1954 afholdtes prøvetur med dette tankskib til A. P. Møllers rederier fra det belgiske værft Messrs. Jos. Boel & Sons S.A., Tamise.

Skibet er bygget til Lloyd's højeste klasse og er på ca. 13.150 tons dødvægt. Det har følgende dimensioner:

Længde mellem perpendikulærene	137,2 m
Største bredde på spant	19,2 m
Dybde til hoveddæk	10,8 m
Dybgående	8,6 m

Maskinen består af en sekscylindret dieselmotor, type 674-VTF-160, leveret af A/S Burmeister & Wain, København, og den giver skibet en fart af 14 knob lastet. Enkelt hjælpemaskineri og en række udstyrsgenstande er leveret fra Danmark.

„Tove Mærsk“ føres af kaptajn J. Ramshøj Kristensen og C. A. Christiansen er maskinchef.



## MEKANISKE KVIKSØLVS- PROFILTERMOMETRE

for store og smaa Dieselmotorer

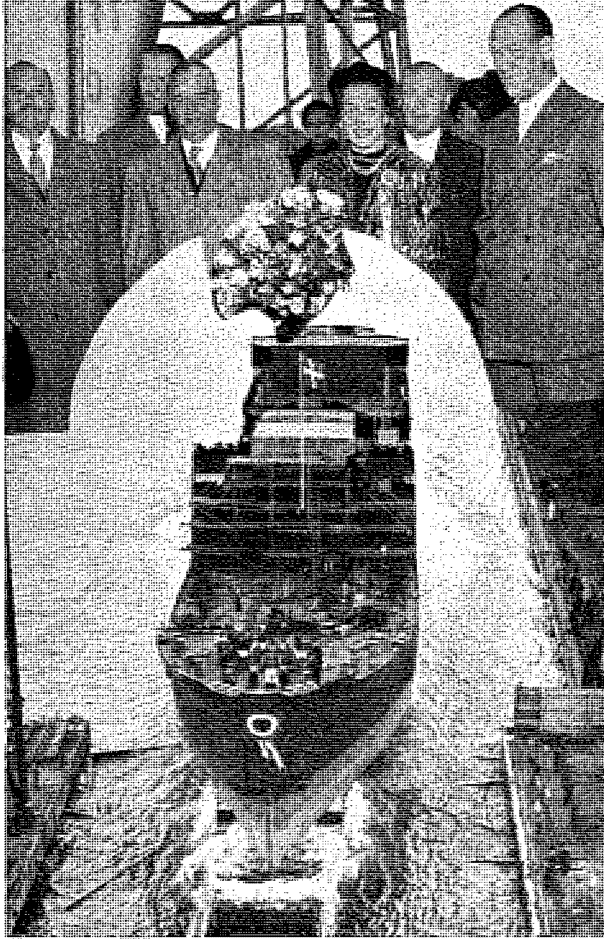
Illustrationen viser et Profiltermometer til smaa Dieselmotorer

\*

Leveres i samme Størrelser  
som Manometre

AKTIESELSKABET





Fra m/t „Talara“s stabelaflobning. Øverst ses fra venstre Perus minister i København, Victor Proano, direktør Niels Munch, Perus ministerpræsident, admiral Roque A. Saldias, skibets stedfortrædende gudmoder, fru minister Proano, ingeniør dr. tech. C. A. Møller og hans kongelige højhed Prins Axel.

## M/T **TALARA**

Onsdag den 20. oktober 1954 søsattes m/t „Talara“ fra Aktieselskabet Burmeister & Wains værft. Tankmotorskibet „Talara“ som er værftets nybygning nr. 719, er kontraheret af Dirección General de Administración de Marina, Lima, Peru.

Skibet bygges til Lloyd's Register of Shipping's klasse + 100 A.I. „carrying petroleum in bulk“ og med følgende hoveddimensioner:

Længde mellem perpendikulærerne ...	102,50 m
Største bredde på spant .....	15,50 m
Sidehøjde til øverste dæk .....	6,85 m
Dybgang til sommerlastlinie .....	5,83 m
Dødvægt .....	4800 eng. tons
Rumindhold af lasttanke .....	5500 m <sup>3</sup>
Fart på lastet prøvetur .....	12½ knob

Skibet bygges med hytte, bro og bak, soft nose og krydserhæk og er uden spring over 30 % af længden. Det er inddelt i 6 hovedtanke samt 2 × 4 sidetanke, hvoraf sidetank 2 yderligere er delt i 2 sb og bb. Der findes et hovedpumperum samt et mindre pumperum

forude. Svejsning er anvendt i størst mulig udstrækning, således er klædning, dæk, skodder, spanter og bjælker helsvejst. Der er anvendt langskibs bundspanter men tværskibs sidespanter.

Laststrøssystemet består af en 8" ringledning og 6" sugninger. I hovedpumperummet findes ialt to horisontale duplex pumper á 300 tons/time og en 40 tons duplexlastpumpe samt en 40 tons special product pump. I pumperummet i forlasten om bb lastpumpe og brændselsolietransportpumpe.

Brændselsoliebeholdningen opbevares i højtanke under forlasten og i højtanke foran for motorrummet. I dobbeltbunden er der tanke for kedelolie, smørelolie og fødevand. Ferskvand opbevares i hæktank og agterpeaktank samt i to 20 tons ferskvandskasser midtskibs.

Lossegrejerne består af to 7 tons og en 12 tons bomme anbragt på fokkemast. På lademaster agter er anbragt to 12 tons bomme, der anvendes til det såkaldte „fuelling at sea“ arrangement. Ankerspil og varpespil er dampdrevne. Styremaskinen er elektrisk hydraulisk af fabrikat A/S Svendborg Skibsværft.

De 4 redningsbåde er af stål, deraf er 2 forsynet med motor, en midtskibs og en agter. Bådene har alle luftdrevne bådespil.

I broen og overliggende huse indrettes aptering for kaptajn, dæksofficerer, maskinchef samt spise- og opholdssalon. I hytten indrettes aptering for mandskab samt baderum. Endvidere indrettes her et proviantkølerum. I hus på hytten indrettes aptering for underofficerer samt messe. Endvidere messe for mandskab og kabys samt kontor for maskinchef. Hus på bådedæk agter indrettes for mandskabs opholdsrum samt hospital og vaskeri. Skibet er udstyret som et moderne marinefartøj med gode opholds- og soverum for såvel officerer som mandskab.

Skibet udstyres med et mekanisk ventilationsanlæg for såvel nedblæsning som udsugning.

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

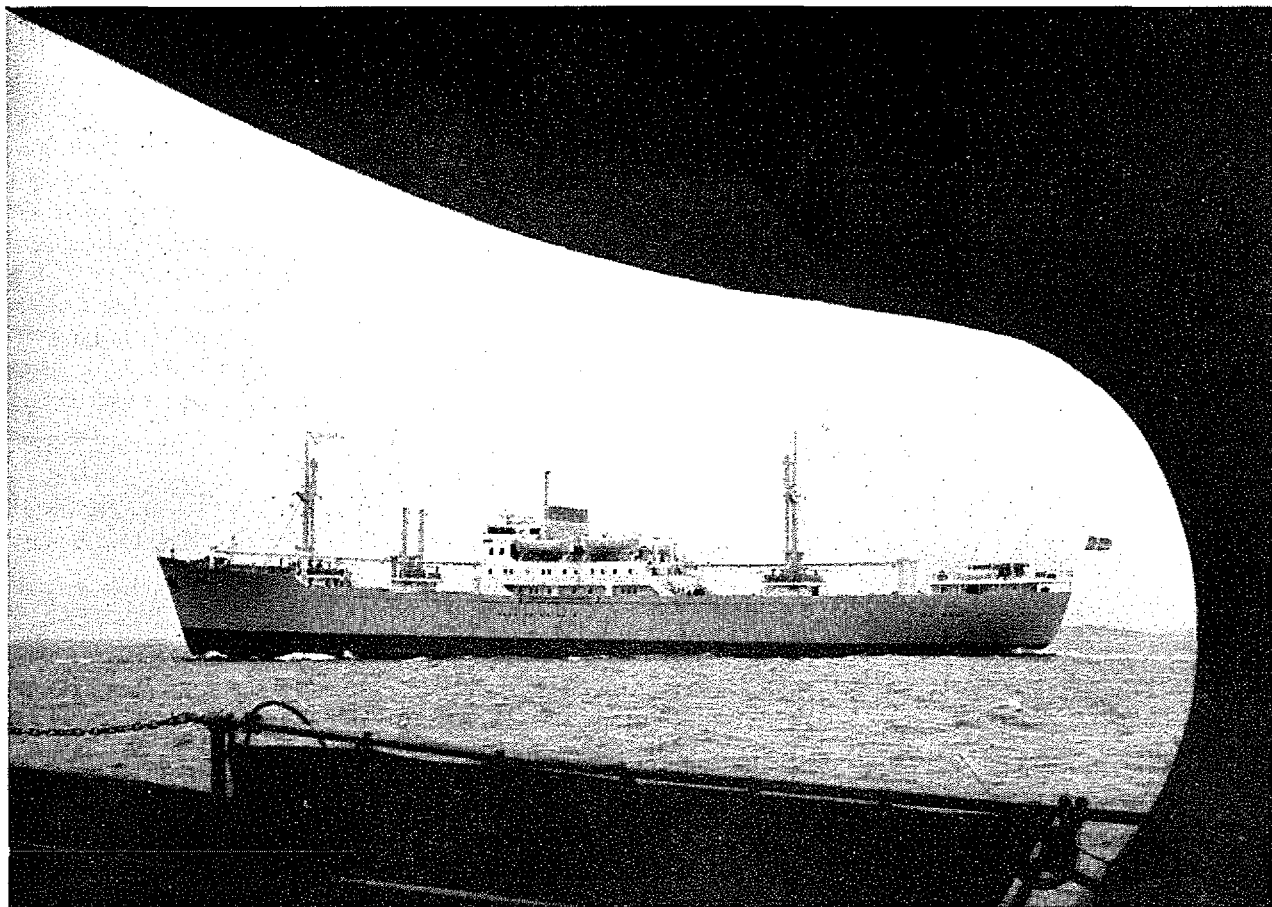
Hovedmotoren er en B & W direkte omstyrbar, enkeltvirkende, totakts, femcylindret krydshovedmotor med trykforstøvning. Cylinderdiameter 260 mm, slaglængde 1150 mm, i stand til at udvikle 2700 ihk svarende til ca. 2200 ehk ved 115 omdrejninger pr. minut.

Hjælpemaskinerne skal bestå af en trecylindret dieselmotor af B & Ws enkeltvirkende firetakts trunkmotor, type 320-MTH-30 samt en 213-MTH-18, yderligere en dampdrevne dynamo på 50 kw.

Der installeres en oliefyret vandrørskedel med en hedeplade på 125 m<sup>2</sup> samt en udstødsgaskedel med en hedeplade på 100 m<sup>2</sup>.

AKTIESELSKABET  
**DET DANSK-FRANSKE-DAMPKIBSELSKAB**  
 FREDERIKSGADE 17  
 KØBENHAVN K





M/s „Vikaren“ på prøveturen.

## M/S **VIKAREN**

Rederiaktiebolaget Transatlantics nybyggede linie-motorskib „Vikaren“ på 7.050 tons dw gik den 22. oktober på prøvetur fra Götaverken.

Det nye skib er bestemt til rederiets Vestafrikarute og er bygget til Lloyd's Registers højeste klasse med hoveddimensionerne:

Længde overalt .....	129,8 m
Største bredde på spant .....	17,5 m
Sidehøjde til hoveddæk .....	7,6 m
Sidehøjde til shelterdæk .....	10,7 m
Middeldybgang på sommerfribord .....	7,0 m

De fem lastluger er af Götaverkens nye type og lasternes rumindhold er 12.120 m<sup>3</sup> grain og 11.120 m<sup>3</sup> bales. Lasterne er forsynet med et ventilationssystem, der giver op til 10 gange luftfornyelse i timen. Skibet er endvidere forsynet med tanke, der kan rumme 550 tons vegetabilsk olie.

Nybygningen er selvfølgelig forsynet med alle moderne navigationshjælpemidler i form af radar, SAL-log, gyrokompas med automatisk styring, ekkolod, centralantenne med tilslutning til hvert kammer etc. Desuden får det også værftets lastfordelingsapparat til tørlastskibe, Stalodicatorn.

„Vikaren“ skal kunne medføre 12 passagerer og aperaturen til dem er meget fin, bl. a. hører der et

baderum til hvert kammer. Alle kamre, såvel besætningens som passagerernes, er ligesom saloner og messer luftkonditionerede efter S-manssystemet, så man bl. a. har den fordel at kunne nedkøle luften om bord, når man kommer i tropiske farvande. Besætningens kamre er smukke og moderne med servante med varmt og koldt vand i hvert kammer.

Fremdrivningsmotoren er en syvcylindret, totakts, enkeltvirkende Götaverken-motor, som er indrettet til drift med kedelolie. Cylinderdiametere er 630 mm og slaglængden 1300 mm. Ved 120 omdrejninger pr. minut udvikler den 4800 ihk.

Den kontraherede fart er 14,5 knob på fuld last.

# A/S MONTANA

Telefon 9246

**Kul, Koks, Cinders**



M/T „Havsoy“ søsættes. Øverst til højre gudmoderen fru Ruth Schröder.

## M/T **Havsoy** søsat fra Götaverken

Ved Götaverken søsattes den 2. november et tankmotorskib på 17.400 tons dw, som er bestilt af Skibs A/S Truma, Arendal, Norge.

Fru Ruth Schröder gav skibet navnet „Havsoy“.

Værftet har tidligere til samme rederi bygget m/t „Chr. Th. Boe“, som blev leveret i 1930 og var på 9.570 tons dw.

Nybygningen er et søsterskib til de mange andre tankskibe af denne størrelse, som værftet har bygget i de senere år. Skroget har langskibs spanter, er helsvejst og har moderne udformede overbygninger.

Skibet bygges til højeste klasse i Det norske Veritas med følgende hoveddimensioner:

Længde overalt .....	167,6 m
Største bredde på spant .....	20,1 m
Sidehøjde .....	12,0 m
Middeldybgang på sommerfribord .....	9,2 m
Lasttankene rummer .....	23.400 m <sup>3</sup>

Hovedmotoren bliver en svejst nicylindret, totakts, enkeltvirkende dieselmotor af Götaverkens konstruktion og fremstilling. Cylinderdiametere er 680 mm og slaglængden 1.500 mm. Ved 112 omdrejninger pr. minut udvikler den 8.300 ihk.

Skibet beregnes at gøre 15 knob på prøveturen.

## En nybygning til rederiet J. Lauritzen søsat

Fredag den 29. oktober søsattes fra Aalborg Værft A/S nybygning nr. 97, et motorskib på 7.600 tons dw. Skibet fik af mrs. Gordon Mac Donald, New York, navnet „Tilda Dan“.

Skibet er bygget specielt til indsætning i rederiets West Coast Line. Det er en lukket shelterdækker med bak. Bakken føres hen til forkanten af luge nr. 2, forstævnen er en fremad-hældende pladestævn og hækken en krydserhæk af den sædvanlige typiske form for rederiets West Coast skibe og kølebåde. Farten, fuldt lastet, bliver ca. 15 knob, og skibets hoveddimensioner er:

Længde overalt .....	119,8 m
Bredde .....	16,9 m
Dybgang fuldt lastet .....	8,4 m
Lastrummenes grain kubik .....	ca. 11.130 m <sup>3</sup>

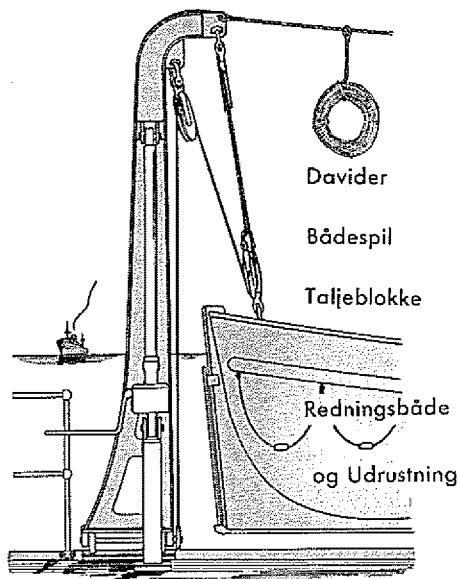
Skibet er enkeltskruet med en ottecylindret, totakts, enkeltvirkende hovedmotor, type B & W 852-VTF-115.

Søsætningen fandt sted ved middagstid, og om aftenen samledes man i „Kilden“ for at fejre begivenheden med en middag, hvori deltog ca. 350 gæster, hvoraf halvdelen var funktionærer og arbejdere fra Aalborg Værft med damer.

Fra rederiet deltog bl. a. skibsrederne Ivar og Knud Lauritzen.

## Nauta-boat Co.

K. TOXEN WORM  
NÆSTVED HAVN . TLF. 2248\*



SALGSKONTOR:  
v/ K. BIRKEDAL  
STRANDGADE 12  
KØBENHAVN K . TLF. ASTA 1050

## M/s **Gunvor Brøvig**

Öresundsvarvet afleverede den 11. november lastmotorskipet „Gunvor Brøvig“ på 3700 tons dw til rederiet Th. Brøvig, Farsund.

Hoveddimensionerne er:

Længde overalt .....	107,5 m
Længde mellem perpendikulærerne .....	100,6 m
Største bredde på spant .....	14,3 m
Sidehøjde til hoveddæk .....	6,1 m
Sidehøjde til shelterdæk .....	8,5 m
Dybgang på sommerfribord .....	5,9 m
Rumfanget af lasterne er 7.260 m <sup>3</sup> grain.	

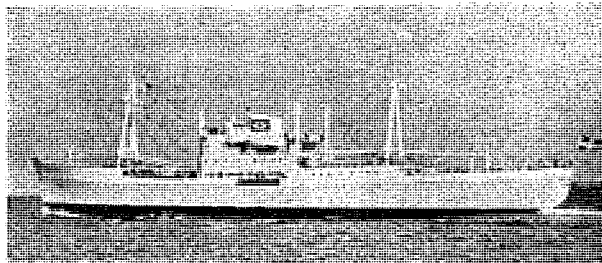
„Gunvor Brøvig“, som er et søsterskib til det tidligere afleverede „Kirsten Brøvig“, er bygget som åben shelterdækker med to gennemgående dæk og lang bak.

Fremdrivningsmaskineriet består af en ottecyndret dieselmotor fra Götaverken, type DM 520/900 VGS-8, som ved 160 omdrejninger pr. minut yder 3000 bhk.

På den målte mil opnåedes en middelfart på 16,2 knob.

Skibets fører er kaptajn Kristian Stray-Andreasson og dets maskinchef Henry Deisz.

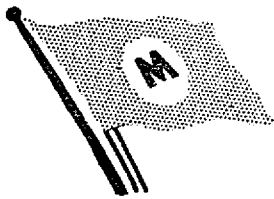
En udførligere omtale af skibet har Vikingen bragt i nr. 10 i anledning af stabelafløbningen.



„Gunvor Brøvig“ på prøveturen.

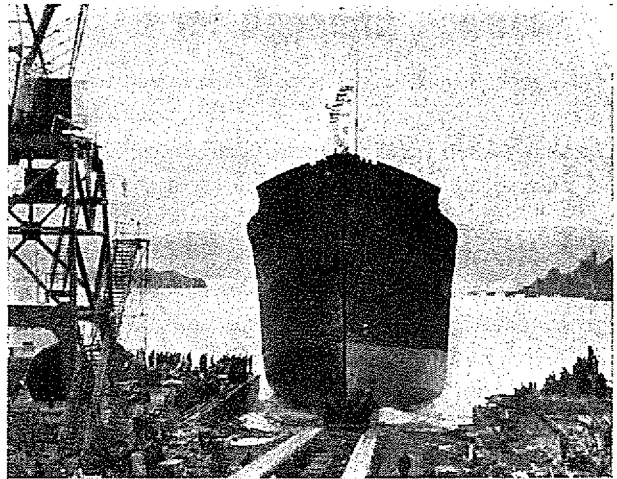
## A/s **Dampskibsselskabet VENDILA**

KØBENHAVN V. · DAGMARHUS  
TELEFONER: C. 2537 - 2538



## **MOORE & Mc CORMACK** A/s

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



M/s „Clary Thorden“ glider af beddingen.

## M/s **Clary Thorden**

Den 9. oktober søsattes ved Uddevallavarvet et motorskib til Thorden Lines AB, Uddevalla. Fru Clary Thorden gav skibet sit navn.

Skibet, som bygges til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping, har følgende hoveddimensioner:

Længde overalt .....	132,6 m
Største bredde på spant .....	17,2 m
Sidehøjde til hoveddæk .....	8,4 m
Sidehøjde til shelterdæk .....	11,1 m
Dybgang .....	7,6 m
Dødvægtsbæreevne .....	7.300 tons

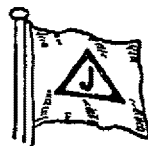
Skibet skal forsynes med en ottecyndret, enkeltvirkende, totaktsmotor af Uddevallavarvets tilvirkning og Götaverkens type. Cylinderdiametere er 760 mm og slaglængden 1500 mm. Ved 112 omdrejninger pr. minut udvikler den 7.500 ahk, og den kontraherede fart er 17 knob på fuld last. Motoren er indrettet til drift med kedelolie.

Til frembringelse af elektrisk energi installeres fire dieselgeneratorer, en på 200 kw, to på 165 kw samt en på 125 kw.

Skibet har fem lastrum, som skal betjenes af 5-tons spil, 16 ialt. Vingetankene på siden af tunnelen indrettes til føring af vegetabilsk olie.

Apteringen bliver fuldt moderne og af højeste klasse både for officerer og mandskab.

Skibet skal have et kølet lastrum på ca. 1275 m<sup>3</sup>, for dels ÷ 18° og dels ÷ 25°.



## **Dampskibsselskabet**

## **JUTLANDIA**

JENS TOFT

**Ny Toldbodgade 5**

TELF. \*8192

# Nautisk Almanak for 1955

Nautisk Almanak for 1955 er udkommet, udgivet af Iver C. Weilbach og Co. A/S, pris 10 kr. heftet.

Almanakken indeholder astronomiske elementer ordnet på en let og overskuelig måde til brug for navigatører. Den har vundet stor udbredelse ikke alene i danske, men også i norske, svenske og finske skibe.

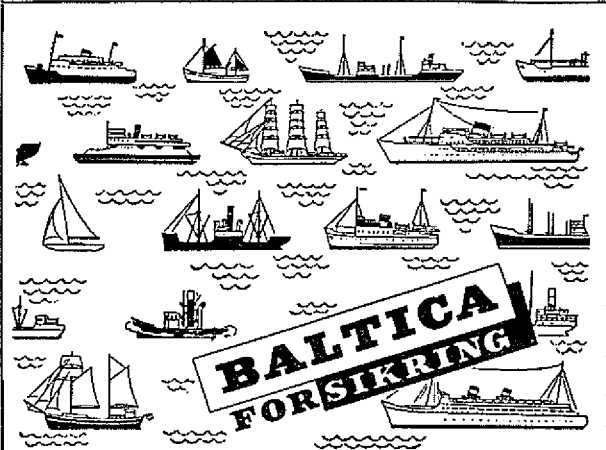
I den foreligende udgave findes elementerne opført for 15 dage på hver side. Solens timevinkel vest for Greenwich meridian (GHA) og deklinationen er opført for sig selv for hver fulde time med angivelse af solens kulminationsklokkeslet nederst på de tilsvarende sider.

Ariespunktets, planeternes og månens GHA og deklination er ligeledes opført for hver time.

I et særligt afsnit på 30 sider findes interpolations-tabeller for hvert tidsminut, hvorfra man kan udtage rettelsel til himmellegemernes timevinkel og deklinationen til observationsøjeblikket. Desuden findes mange andre tabeller såsom fiksstjernerne elementer, polarstjernens azimuth- og højderrettelser, højvandtstabeller o. s. v.

Udgaven 1955 er den 34. årgang af almanakken. I anledning af firmaet den 24. november 1955 fejrer sit 200 års jubilæum, indeholder den en kort beretning om dets historie, og omslagsbilledet forestiller en kompasrose fra forretningens tidligste år.

Denne del er meget interessant og giver et billede af forskellige forhold, ligesom man ser illustrationer af gamle kompasroser og andre navigationsinstrumenter. Læsningen skæmmes dog af en kedelig trykfejl. H. C. Ørsted opfandt ikke elektromagnetismen, han opdagede den.



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

## Stabelafløbning af M/T „BETTY MÆRSK“

Onsdag den 10. november 1954 søsattes dette tankskib til A. P. Møllers rederier fra det belgiske værft, Messrs. Jos. Boel & Sons S.A., Tamise.

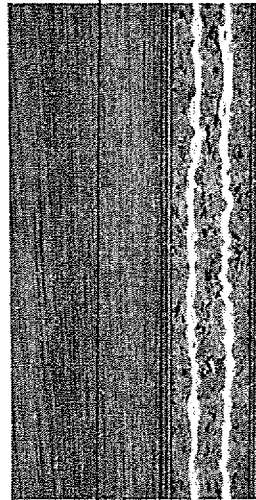
Skibet bliver bygget til Lloyd's Registers højeste klasse og er på ca. 13.150 tons dødvægt og er et søster-skib til „Tove Mærsk“.

Fru Emilie Mærsk-Møller var skibets gudmoder.

## Det kan lige nås

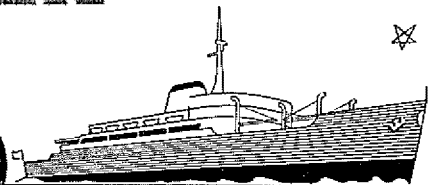
„Udgiveren præsenterer i år et julehefte, der er så smukt og indholdsrigt, at der næppe findes bedre.“ — Med disse ord omtalte radiotelegrafisternes medlemsblad „Jul på Havet“ 1954, ligesom de øvrige søfartsorganisationers medlemsblade havde mange rosende ord til heftet. Flere dagblade har spået, at Vikingens julehefte ville blive revet bort, og denne spådom er næsten gået i opfyldelse. I alle tilfælde er der kun en meget lille del af oplaget tilbage. Hvis De ikke selv har købt et eksemplar eller sendt et til familien i udlandet, kan det altså lige nås endnu.

## NOVOPAN "B"-SKOD...



er godkendt af skibsfartsmyndighederne i Danmark, Norge, Sverige, Island, Holland, Belgien, Frankrig og Italien.

NOVOPAN "B"-skods fremragende brandhæmende egenskaber i forbindelse med skoddets rimelige pris og monteringslethed har medført en stigende anvendelse til aptering i en lang række danske og udenlandske skibe.



NOVOPAN TRÆINDUSTRI A/S, PINDSTRUP

Alle henvendelser til „Vikingen“ bedes tilsendt redaktionen og ekspeditionen, Christiansborggade 1, Telefon Byen \*8040. — Ansvarshavende: Redaktør Axel Bierntzen.  
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.



**C. K. HANSEN**  
Grundlagt 1856

★

**Skibsreder og skibsmægler**

Agent for regelmæssige linier  
Befragtning · Klarering · Spedition  
Haveri-, assurance- og I. A. T. A. agent

★

15 moderne skibe — 105.000 ts. d. w.

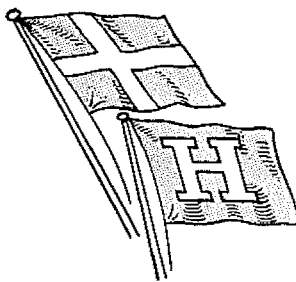
★

Korresponderende reder for:

**DANNEBROG**

AMALIEGADE 35 · KØBENHAVN K

Telefon: Central 72 (18 linier) · Rigs 13 (2 linier)  
Telegramadr.: „HANSEN“ · Telex: Nr. 2501 & 2502



MARTIN CARL  
AKTIESELSKABET  
DAMPSKIBSELSKABET „HEIMDAL“

Telegr.: MARTINO  
KØBENHAVN Ø. DANMARK



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

**“MYREN”**

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
Telegram-Adresse: “Holmsild”  
Amaliegade 36



**1/3 Em. Z. Svitzers Bjergnings Entreprise**

Grundlagt 1833  
KØBENHAVN

**C. CLAUSEN**



DAMPSKIBSREDERI 1/3  
HAMMERENSGADE 4 - KØBENHAVN

**Marius Nielsen & Søn**

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København

★

Telegr.-Adr. „Mariuson“ Telefon Central 12057



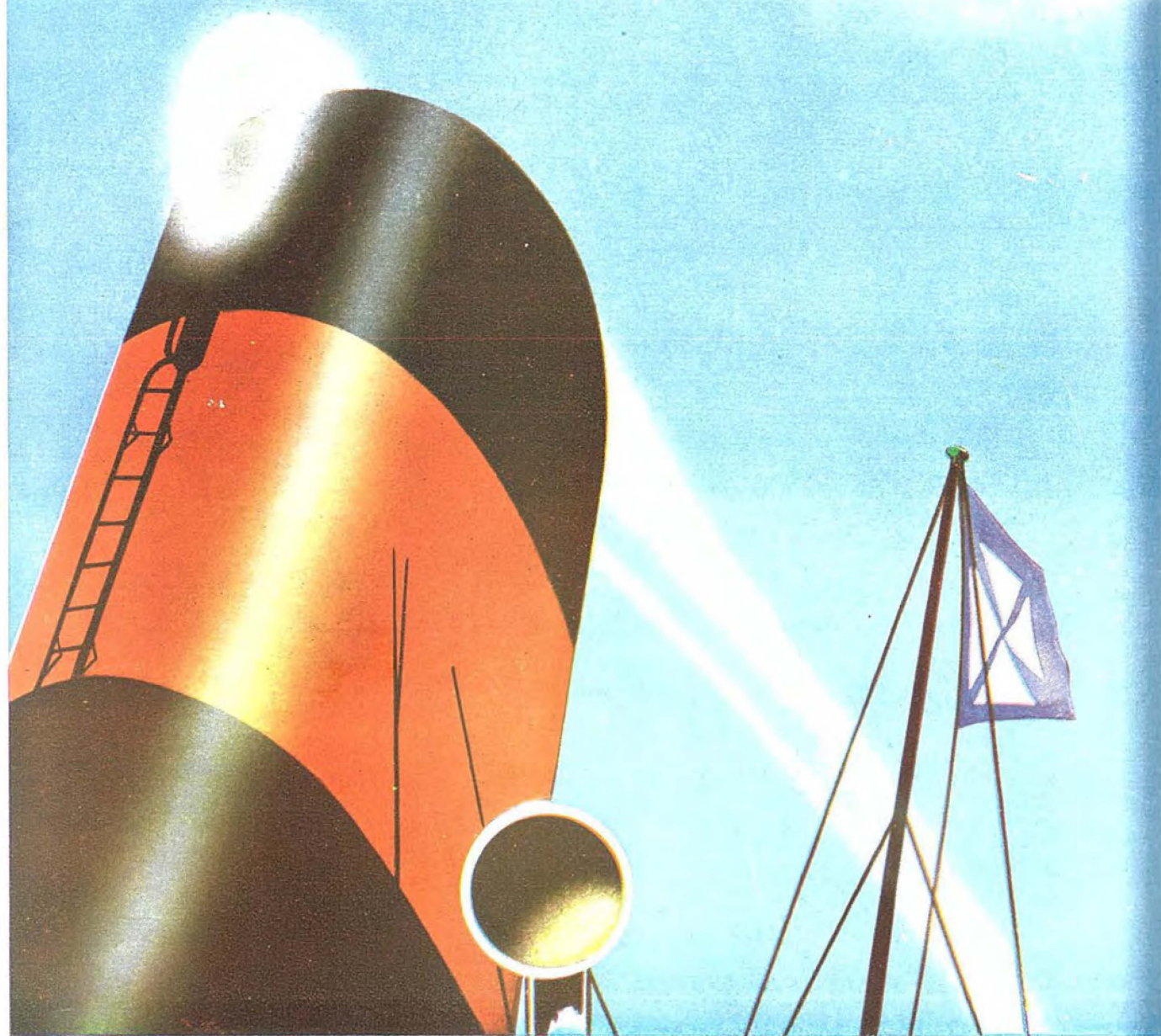
*Deres  
bankforretninger*

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**

**DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB**  
AKTIESELSKAB



# Jul på Havet



1954





# VIKINGENS JULENUMMER

Nr. 12 A

# JUL PÅ HAVET 1954

REDAKTION: AXEL BÆRENTZEN

VIKINGENS FORLAG

---

KØBENHAVN



# Indhold

Forside: Fregatten „Jylland“ i høj sø . . . . .	Maleri af Paul Sinding
Middelhavs-fiskere . . . . .	Maleri af G. Aamak
Der er måske noget om det . . . . .	Af Aage J. Chr. Pedersen
En nytårsaften . . . . .	Af H. C. Røder
Kaptajn Havbos sidste rejse . . . . .	Af Jacob Tønnesen
Rejse på havbunden . . . . .	Af Hans Andreasen
Ved Gibraltar . . . . .	Maleri af Fr. Landt
Natsejlads . . . . .	Maleri af V. Qvistorff
Sømandsslægten With fra Rømø . . . . .	Ved Carl Østen
„Byens Løve“ erobrer det svenske „Makalös“	Maleri af Paul Sinding
Gudhjem Havn . . . . .	Maleri af S. Kielland-Brandt
Det var kattens! . . . . .	Af Otto Ludwig
Den danske handelsflåde . . . . .	Akvarel af H. Schøsler-Pedersen
Trøndurs jule-knettir . . . . .	Af Adrian Johansen
Skoleskibet „Danmark“ på Atlanterhavet . . . . .	Maleri af Fr. Landt
Torm-skib for anker ved Kronborg . . . . .	Maleri af V. Qvistorff
En gådefuld fangst . . . . .	Af Erik Berthelsen
Min første jul til søs . . . . .	Af Rud. Christiansen
Fernando Magellans skibe . . . . .	Maleri af Paul Sinding
Hammerodde på Bornholm . . . . .	Maleri af O. W. Dahlström
En sømand har sin enegang . . . . .	Af Otto Ludwig
En hollandsk kuf . . . . .	Maleri af Fr. Landt
Bagside: I Algeciras-bugten . . . . .	Maleri af Anton Melbye

Illustrationerne er udført af Oscar Knudsen og Ernst Køhler

# Der er måske noget om det -

III. af OSCAR KNUDSEN

Lige fra det øjeblik „Trankebar“ lettede anker og stod ud fra Valparaiso med kurs nord, begyndte man at tælle på fingrene og var efterhånden nået til det facit, at man — strøm og vind og maskinens omdrejninger pr. minut taget i betragtning — måtte have en reel chance for at kunne få jul i en eller anden nordamerikansk havn — altså i fred og ro.

Når jeg siger, at humøret derfor de sidste dage havde været højt fra for til agter, må jeg lige undtage maskinen, hvor man, såsnart skibet tørnede kajen, skulle i gang med at trække et lavtryk-stempel og skifte et par ringe — og helst også have sat ny foring i lysmaskinens ene krydshoved. Derfor forstod man også meget godt, at 2. mester ikke deltog i det almindelige forskud på julestemningen, men nærmest var ligeglad med, hvornår det var jul, og når man kom ind.

Det blev svært at nå den reparation på dagarbejde, men — så var nætterne jo til fri disposition. Nåes skulle det på de to liggedage i havn — men alt det blev jo *deres* hovedpine dernede — dem om det!

Men når man i messen begyndte at „snakke juleforberedelser“, rejste 2. mester sig og gik ind til sig selv. Hans jul var ødelagt — og når det alligevel ikke blev hjemme, så — — — Men så var det, at tågen kom — to timer før de juleaftensdag kunne være inde. Og nu vidste man pludselig ikke, om man skulle ærgre sig og bande den fordømte tåge langt væk — eller om man tværtimod burde hilse den velkommen som forbundsfælle.

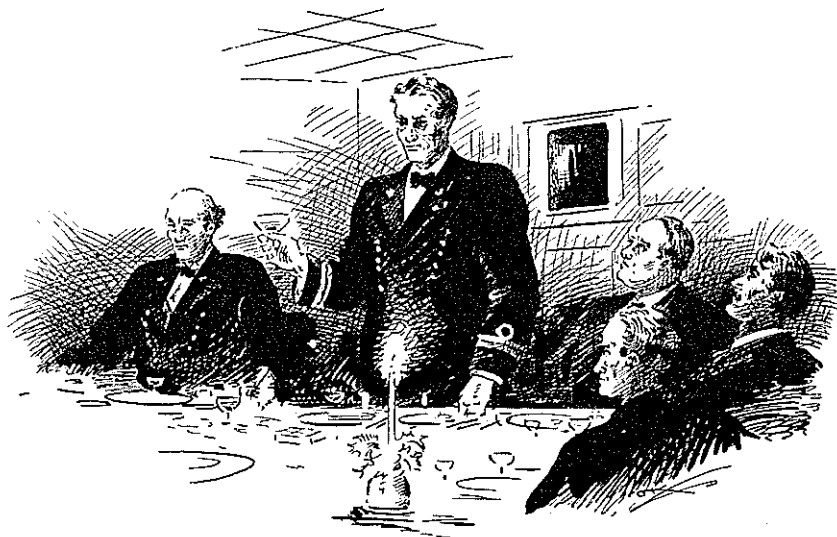
Det kom an på —; man måtte vente og se tiden an.

Men der blev ikke noget at være i tvivl om. Som en grå, uigennemsigtig skybanke kom tågen rullende øst fra og svøbte sig som en kold og klam dyne om „Trankebar“, som straks måtte lade ankeret gå og sætte sirenen i gang.

Og således gik det til, at man — selv om det ikke blev ved land — alligevel fik en juleaften ud af det og — i hvert fald for frivagterne — så nogenlunde i ro og fred. Man samlede i salonen, hvor juletræet stod tændt, og bordene dækkede, man hyggede sig og følte denne mærkelige, uimodståelige „stemning“ snige sig ind på en. Og hvad der ikke var, håbede man, at mad og drikke senere ville få frem.

Kaptajnen bød velkommen og ønskede glædelig jul „for os alle her om bord og vore kære derhjemme“. Med et lunt blink i øjet udtalte han håbet om, „at tågen vil vare hele aftenen, for letter den, må vi gå an med det samme og se at komme ind. Men foreløbig holder vi jul sammen — —“

For så vidt begyndte det jo meget godt — men det, der på een gang skabte virkelig jul for denne flok hver for sig så forskellige mennesker, løftede dem ud af øjeblikkets tid og sted og banede sig vej gennem den skal af kunstig utilnærmelighed og camoufleret ensomhedsfølelse, de til daglig omgav sig med, det var hverken mad og drikke eller gode cigarer, heller ikke gavepakkerne med de hjertelige og kærlige hilsener fra ukendte venner derhjemme — det var noget



Kaptajnen bød velkommen.

ganske uventet. — Det skete, da „Trankebar“s eneste passager, den gamle, hvidhårede kaptajn Andersen, som fra Valparaiso var på vej hjem til pensionering og otium, slog på sit glas og rejste sig.

I samme nu forstummede al samtale og klirren med spisegrejer, man satte sig afventende til rette, andægtige som i en kirke før gudstjenesten — kun sirenen gennemtrængende advarselshyl flængede med regelmæssige intervaller stilheden, mens man ventede. Nå, måske var det bare et komisk nummer, den gamle ville vel bare gravitetisk løfte sit glas og sige „skål“, og det hele udløses i grin og „— skål, skål“.

Gamle folk kunne blive så fjollede, når de fik en smule at drikke.

Kaptajn Andersen stod et øjeblik og lod de gamle, fugtige øjne løbe ned ad rækkerne, som ville han mærke sig hver enkelt ansigt. Så begyndte han at tale, stemmen var fast, ord og sætninger rigtigt sammenbyggede — her var ingen vaklen, ingen pjank, her stod en mand, som brændte efter at få noget sagt. Man spidsede øren. — „Kære venner, jeres kaptajn har givet mig lov til at sige et par ord ved denne festlige lejlighed — nu ber' jeg så jer, om I vil høre på mig, det skal ikke vare længe. Jeg sagde „kære venner“, og det må jeg nok, for vi, der har givet os selv og vort liv til havet, vi hører på en måde hinanden til — mærkelige, usynlige bånd knytter os sammen i en slags broderskab, der spænder over alle have og alle landegrænser. Havet blev vort liv og vor skæbne — det har dannet os i sit billede og gjort os anderledes end andre — måske hårde og bidende som østenvinden, måske tavse og uudgrundelige som Stillehavets dybder.

Men på eet punkt, tror jeg, er vi, havets sønner, ens —: overfor julen kapitulerer vi, hvor den end møder os, og giver os hen i dens sære stemning — af længsel og minder — og savn.

Måske mest *savn* — af det hjem, vi er afskåret fra, men også af *længsel* — en stadig utilfredsstillet længsel efter noget, vi ikke er i stand til at definere, men som har tag dybt i hver eneste af os. Hånden på hjertet, folkens — er der ikke noget om det?“

Rundt om bøjedes hovederne til små, uvilkårlige nik, han havde rørt ved noget fælles, som blankt kunne accepteres. Men hvor ville han egentlig hen, den gamle — mon det endte med noget „missionsk“? Han så da ellers ikke sådan ud.

„Ved I, venner —“ fortsatte kaptajnen mere afdæmpet og personligt, „at denne konstante uro og længsel, som I skjuler for hinanden og kun vil vedgå for jer selv, at den kan blive til noget helt nyt i jeres liv — noget værdifuldt, som giver tilværelsen mening og indhold,“ han hævede stemmen og tilføjede: „hvis I selv vill!“

„Her står en mand og taler til jer, som ved lidt om, hvad han siger, jeg har været hele skalaen igennem, forstår I — ung har jeg været, som de fleste af jer er det, med vældig appetit på livet, en fandens ka'l, der svulmede af en overmægtig følelse af egen kraft og

viden — man skulle ikke komme til mig med nogen snak om synd og nåde og evigt liv hos Vorherre, næh tak, ikke her — jeg vrængede ad det: tågetale for enfoldige og svage sjæle, var det. Jeg havde mit gode hoved og mine stærke næver, jeg klarede mig! Og på denne selvtillstrækkelighed levede jeg livet på godt og ondt, som det sømmer sig et rigtigt mandfolk, der befarer de syv have.“

— Igen gjorde den gamle sømand et ophold og så et øjeblik langt frem for sig. Så fortsatte han:

„Men det var jo bare en løgn, jeg levede på — et selvbedrag. I virkeligheden var jeg et sølle, selvoptaget skvat, der prøvede at skjule en indre tomhed — en længsel — bag en maske af opblæsthed. Åh, — sikken en komedie—.

Nå, jeg skal ikke trætte jer længere, mine venner. Jeg kom kun til at tænke på alt dette her, fordi det netop var en juleaften for 30 år siden, at bindet blev revet fra mine øjne, og jeg pludselig blev klar over et og andet. Ja, det var, som om den tåge lettede, jeg hidtil havde sejlet rundt i.

Jeg forstod — og jeg forstod ikke; men noget dæmrede for mig: at julens budskab var en sandhed, det vist var værd at acceptere og bygge noget nyt op på. Jeg var sandt at sige kørt i stå — havde navigeret tåbeligt forkert — og nu behøvede jeg lods.

Jeg er ikke sentimental eller sværmerisk anlagt, tværtimod — jeg har altid stået fast i dækket, og det, der skete den aften, var da også meget realitetsbetonet: — jeg gav mig ind under Guds førerskab — hvis I forstår, hvad jeg mener. Han blev sandhed for mig — selve livet.

*Hvad* det var, som gjorde udslaget hin juleaften, vil I spørge om; men — det hører til de oplevelser, man gemmer som sin egen lille hellighed og ikke krammer ud med for andre.

Siden er der altså gået 30 år — 30 dejlige år,“ tilføjede han og løftede sit glas i en stor bue ud over bordet:

„Glædelig jul, mine venner — kender I noget til den indre uro og længsel, ingen må se, da ønsker jeg jer en lige så glædelig jul som min for de mange år siden.“

Den gamle satte sig, og man skævede desorienteret til hinanden. Hvordan skulle man reagere på denne mærkelige tale, som trods sin dunkelhed alligevel ikke var til at misforstå. Manden var jo sikkert go' nok og mente det ærligt. Og hvem ved — måske var der, når man tænkte efter, ikke så lidt om det, han sagde.

Helt ved siden af havde den gamle ikke ramt. —

Da den første forlegne tavshed havde sat sig, kom lidt efter lidt spisegrejer og snakketøj i gang igen, og en fornøjelig stemning bredte sig i den lille salon — regelmæssigt accompagneret af tågesirenen lange klagehyl ud i natten.

— — —

Det var blevet hen imod midnat. Festen i salonen var forbi, og de fleste af „gæsterne“ gæet hver til sit — mere eller mindre oprømte og „i stemning“. Også

passagereren, den gamle kaptajn Andersen, var gået til køjs. Udenfor var tågen lige tæt, de første to-tre timer kom man næppe af stedet.

Tilbage i et hjørne af salonen sad i skæret af en enkelt bordlampe fire af „Trankebar“s officerer og hyggede sig ved en drink og en god julecigar, mens man drøftede aftenens forløb. Det var — foruden føreren, den halvthundredårige kaptajn Brinch: Maskinchefen, 1. styrmand og telegrafisten.

Maskinchefen, høj og bredskuldret, var afgjort den ældste i kredsen og gav denne kendsgerning et prægnant udtryk i en slags værdig fâmælthed, som dog aldrig nåede grænsen af arrogance. Tvært imod var chief'en anset for at være „en hyggelig mand“.

1. styrmand var midt i fyrerne og målt med en jordisk alen den mindste af de fire; men hvad han manglede i højden, havde han til gengæld lagt sig til i drøjden. Som de fleste tykke folk var han i besiddelse af lune og humør — og et uudtømmeligt fond af historier til enhver given lejlighed: „Det minder mig om engang nede i Rio —“

„Gnisten“ var den yngste og måske derfor den mest højrøstede og snakkesalige af selskabet, som dog for denne aftenes skyld gav ungdommen frit lejde.

Kaptajn Brinch lod sig træt og veloplagt falde ned i den ene af de fire dybe lænestole. Nu skulle man ikke „snakke skiv“ — det var julenat, og man var eet i et fællesskab, hvor uniformsnores antal og bredde ingen rolle spillede. — „Hvor ville han egentlig hen, den gamle, med den julepræken?“ bralrede telegrafisten op.

„Jeg tænker,“ svarede kaptajnen, „at det var ham magtpåliggende at gi' udtryk for, hvad kristendommen betyder — og *har* betydet for ham. Han ta'r sin tro alvorligt, det er der ikke tvivl om.“

„Ahr, tro og tro,“ vrængede chief'en, „hvad er „tro“? Selvsuggestion, noget indbildt, som ikke har et klap med realitetssans at gøre. Og jeg holder mig nu til realiteterne —“

Kaptajnen trak på smilebåndet: „Synes De ikke, mester, at de såkaldte realiteter kan være noget temmelig usikkert og problematisk — livet og døden for eksempel? Hvad mener De, styrmand?“

1. styrmand pulsede på sin cigar og søgte febrilsk efter en passende historie, men fandt ingen egnet til lejligheden. Han rokkede lidt forlegent frem og tilbage: „Jeg holder

mig nu til bibelens ord, at enhver bliver salig i sin tro —“.

„Vrøvl,“ afbrød kaptajnen, „det står der ikke et ord om i bibelen, det stammer fra en kendt ateist, som i en vanskelig situation ville klare frisag med et slag-ord. I bibelen står, at Kristus „er vejen og sandheden og livet“ — men det er jo noget helt andet, mine herrer, end at tro på hvad som helst.“

Nu kunne telegrafisten ikke dy sig længere. „Se, jeg er altså ikke religiøs i den forstand — jeg mener, at religion er en privatsag — *men* —“. Der fulgte en lille kunstpause, som skulle understrege betydningen af det, der nu fulgte: „— *hvis* en mand er ublufærdig nok til at erklære: jeg tror, jeg er kristen“, — så siger jeg : *bevis det!* bevis, at du *lever* efter det! Og så er de fleste færdige — ikke sandt?“

Han så sig om i kredsen, som ventede han bifald. Styrmanden og chief'en sagde: „Tja“, og „der ka' være noget om det.“ Kun kaptajnen tog handsken op.

„De er gevaldig stiv i det moderne menneskes dogmer og slagord, telegrafist — men De tror dog på æterbølgerne, ikke sandt, skønt ingen nogensinde har set dem — og heller ingen forlanger at se dem. Det er nok at vide, at de *er* der. Kristendom er en livsholdning, en erfaringssag — og De har forhaabentlig Deres tilgode i den retning.“

Der blev en lille trykkende pause, så kom det fra



Vi så alt, hvad der var værd at se i Casablanca.

styrmanden: „Jeg siger som gni-  
sten: ord har vi nok af, lad os  
se i handling, hvad troen er værd  
— når det går ud over en selv,  
når der ikke er fordel ved det.  
Det ser man så forbandet sjæl-  
dent.“

„— Og dog har jeg set det,“  
faldt kaptajnen ind, „og jeg vil  
gerne fortælle d’herrer om det  
ganske kort, hvis De gider høre  
på mig.“

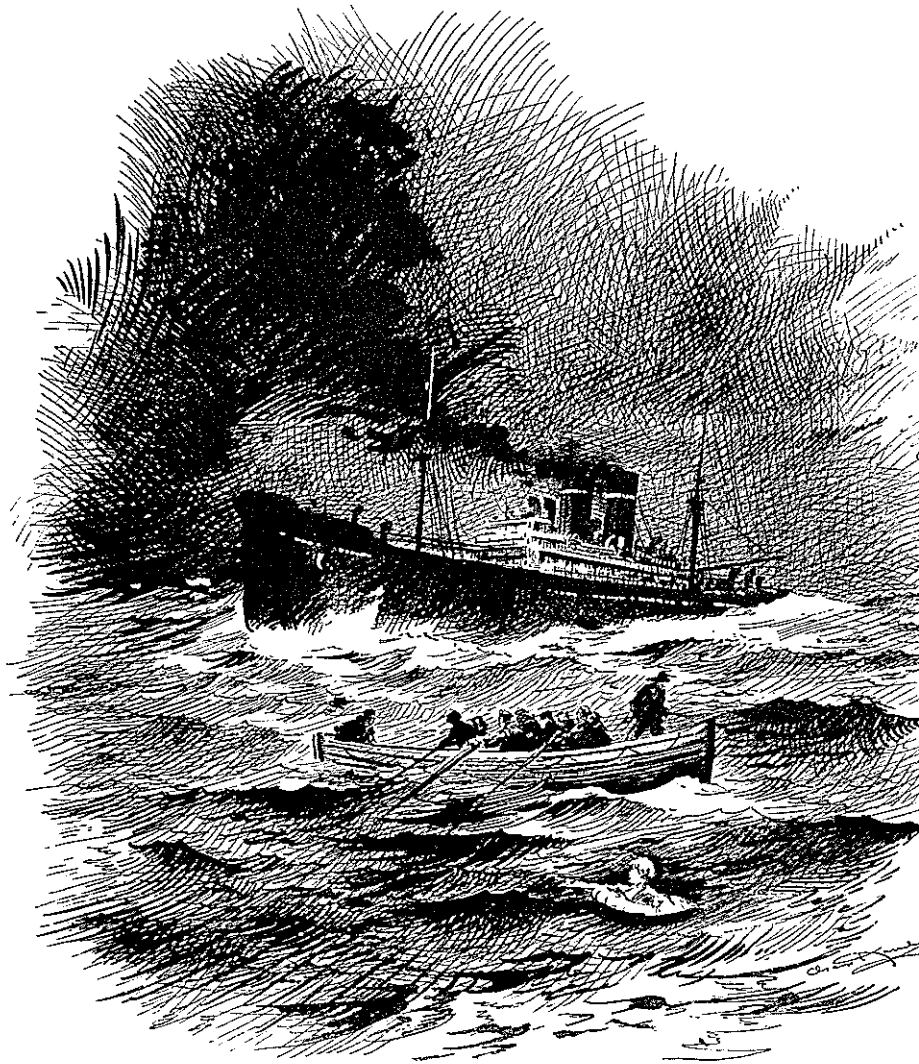
Man nikkede over imod ham,  
løftede glassene til hilsen og drak  
ud. Så satte man sig godt tilrette,  
og kaptajn Brinch begyndte sin  
fortælling.

— — —  
„Jeg kom som 16-17 årig ud  
med en Fanø-bark som messe-  
dreng og altmuligmand. Jeg fik  
det ikke godt der om bord, ar-  
bejdet var hårdt, og ingen tog  
hensyn til, at jeg kun var en stor,  
uerfaren dreng, ude på min før-  
ste rejse, uden kræfter til det alt  
for strenge arbejde. Mit humør  
var langt nede, jeg længtes hjem  
— jeg var jo kun et barn — in-  
gen tog sig af mig eller blot in-  
teresserede sig en lille smule for  
mig. Jeg følte mig forladt af  
både Gud og mennesker og græd  
mig ofte i søvn i det lille hum-  
mer, jeg delte med tre andre sø-  
folk.

Ser De, en sådan pariatilværelse har ødelagt man-  
ge små messepetere, som mødte om bord med alle en  
drenge store forventninger. Men ingen regnede dem  
for noget, de, der tog sig af dem, var de forkerte —  
og derfor gik de i hundene. Og ansvaret, mine herrer,  
ja, det må vi dele, hvis vi stadig går og glemmer, at  
messepete er et levende menneske, som trænger til et  
venligt smils solstrefj engang imellem — og ikke bare  
kan leve af snerrende ordrer og øretæver.

Nå, det var et sidespring. Jeg var altså langt nede  
og gik med planer om at rømme. I Antwerpen havde  
vi fået ny 1. styrmand — meget selvbevidst og stor-  
snudet, sagde man, men i sin måde at være på helt  
anderledes end de andre om bord. For mig begyndte  
i hvert fald nu en helt ny tilværelse.

Jeg ved ikke *hvorfor*; men den nye styrmand viste  
mig venlighed, hvad guderne skal vide, jeg ikke var  
forvænt med. Han talte med mig, spurgte mig ud,  
lånte mig bøger — og da jeg en aften i Casablanca  
var ved at gå i land med et par af matroserne, kom  
han farende op, skældte dem hæder og ære fra og  
kaldte mig til side. „Gå du med mig,“ sagde han, „så  
skal jeg vise dig, hvad der er værd at se i Casablanca.“



En båd fra japaneren fiskede os begge op.

Selvfølgelig gik jeg med, men lidt slov har jeg vel  
nok været overfor matroserne, som grinede højt langt  
hen ad kajen. Men det blev en landgangstur, som jeg  
husker den dag i dag. „Du er ikke kommet ud for at  
blive ødelagt, min dreng, det er du for god til,“ sagde  
han og fortalte videre om sig selv, sit hjem og sin  
unge kone og meget andet, alt imens vi travede rundt  
og så på byen og folkelivet, til det var tid til at gå  
om bord.

Sådan var han, denne styrmand, rask i slaget, men  
god nok. Da matroserne ud på natten kom ravende  
om bord i en skrækkelig kæfert, forstod jeg, hvad han  
havde skånet mig for.“

Kaptajnen gjorde et lille ophold, som „gni-  
sten“ benyttede til at spørge: „Var han „hellig“ — eller  
såd’n —?“

Kaptajnen smålo: „De spørger, som om en sådan  
indstilling var nødvendig for at være god imod en lille  
messe-dreng; men oprigtig talt: på det tidspunkt tror  
jeg, han var, som søfolk er flest. Hans indstilling til  
kristendommen kendte jeg intet til før senere — efter  
julen i Seattle.

Den sidste del af rejsen hertil havde han været

meget uligevægtig og fámælt, uden at jeg forstod grunden. Juleaften tegnede ret trist, vi prøvede på at hygge lidt op nede i det lille lukaf, skipperen kom hen og ønskede „glædelig fest“, men 1. styrmand så vi ikke noget til, han havde lukket sig inde i sit kammer.

Jeg havde indtryk af, at noget trykkede ham og var faktisk selv meget ulykkelig på hans vegne. — De smiler, mine herrer, men var det mærkeligt, at jeg var kommet til at se op til denne mand, som havde givet min før så forhutlede tilværelse om bord indhold og — hvad skal jeg sige: kulør?

Pludselig hørte vi trin henover dækket, og et øjeblik efter blev der banket på 1. styrmands dør. Det var et telegram — der skulle kvitteres — vi lyttede nysgerrigt — det var jo nok til skipperen — men nej, han kvitterede virkelig. Nå, det kunne jo være så meget.

En halv time senere blev lukaf-døren revet op, og 1. styrmand stod der — glad og opstemt som en stor skoledreng, der har fået præmie: „Glædelig jul, folkens — vi skal i land allesammen, vil I med? Vi kan lige nå julegudstjenesten i Trinit Church — og bagefter sørger jeg for det mere materielle — for nu er det jul — og i går har jeg fået en søn — en spillelevende knægt, forstår I —“. Han var helt ude af jaketten og viftede med telegrammet.

Og så forstod jeg, hvorfor han den sidste tid ikke helt havde været sig selv.

Men lad os springe denne festlige juleaften i Seattle over. Jeg gemmer den som et af mine bedste minder. Og det var hans skyld.

Ser I, fra den aften gik det lidt efter lidt op for mig, at vi ikke alene havde en dygtig sømand, men også en helstøbt kristen som 1. styrmand på barken, en personlighed, som gik sine egne veje — og derfor måtte døje en del fra skipperens side. Han lærte mig i hvert fald i de kommende måneder mere om sand kristendom end alle de prækener, jeg siden har hørt.“

— — —

Kaptajnen gjorde et ophold, rejste sig og så ud — det var, som om tågen så småt var ved at lette. Så satte han sig igen, og man drak ud.

„Vi kan lige nå at få den sidste ende med — den hører til i billedet.“

„Er det noget om realiteter?“ spurgte maskinchefen — der var en svag antydning af ironi i stemmen.

„Netop,“ svarede kaptajnen og fortsatte: „Under hele hjemrejsen snakkede han — i messen, på broen og når jeg gjorde bakstørn i hans kammer — næsten ikke om andet end den søn, han nu skulle hjem og se for første gang — og om alt det, den dreng skulle blive til. Han var besat af en stor, stor lykke, han ikke kunne tie stille med.“

Men en begsort og blæsende nat i begyndelsen af marts blev vi i Nordsøen skåret midt over af en stor japansk damper. Jeg vågnede ved det forfærdelige brag og hørte vandet fosse ind i lukaf'et. I næste nu blev jeg brutalt kastet ud i de iskolde bølger.

Barken krængede over og sank på et par minutter. De forfærdelige enkeltheder i dette natlige drama kan vi springe over — min ene arm blev brækket, og det var ikke muligt for mig at klare den ret længe. Noget kom drivende ned mod mig — en af vore joller, som jeg med meget besvær fik hevet mig op i — men den var slået i stykker og tog vand ind. Dette her gik ikke ret længe, forstod jeg snart.

Langt borte kunne jeg se japanerens lys — jeg klamrede mig til toften med min ene arm — jeg led, vil jeg sige Dem — af smerter og kulde og af sorg over den store ulykke.

Da blev et par næver slået i lønningen, og et hoved dukkede frem af mørket, blodigt og drivende af vand. Jollen krængede over, så jeg troede, vi var gået rundt. I næste nu var han oppe, og jeg så, hvem det var: — styrmanden — min trofaste ven.

Jeg kan ikke beskrive, hvad jeg følte — en trykthed, en lettelse — det var, som om et lys pludselig blev tændt i angstens forfærdelige mørke.

Jollen sank hurtigt, jeg så, at styrmanden havde redningsbælte på og misundte ham det hemmeligt. Selv var jeg dødtræt, ude af stand til nogen ting.

„Den går ned med os, lille Brinch,“ sagde han, „om et par minutter må vi ud i vandet igen — men hvad er det — du har ingen bælte på — og — åh, hvad er det med armen?“

Han arbejdede sig med besvær hen til mig, vandet skyllede ind over os — han talte hurtigt og med mandigt forsøg på at skjule sin bevægelse: „Hør her, lille Brinch, du er jo en fornuftig dreng — kun en af os har en rimelig chance — og den skal du ha' — jeg er ikke mere bange for at dø, slet ikke — jeg har fundet ind til sandheden — den store mester deroppe — kom her, Brinch.“

Hurtigt havde han krænget sit redningsbælte af sig og trods min skrøbelige protest spændt det om livet på mig. Jeg hørte ham lige sige noget om „— drengen derhjemme, Brinch, fortæl ham, at Gud var sandhed for hans far —“ så tørnede jollen rundt med os, en bølge tog mig — og i mørket kom vi bort fra hinanden.

En båd fra japaneren fiskede os begge op — først mig, en halv times tid senere den bevidstløse og næsten døende styrmand, som drev rundt på taget af et ruf. Det var nærmest et mirakel, at de fik ham levende.

Man satte os i land i Grimsby — vi var alle all right et par måneder efter og rejste hjem sammen. Jeg *skulle* jo se den dreng, der ventede på far.

— Ja, mine herrer, mere har jeg egentlig ikke at berette, og jeg beder Dem forstå, at når jeg har taget Deres tid med disse erindringer, så var det, fordi De selv gav bolden op og efterlyste realiteter bag en mands kristentro og tvivlede på, at den kan holde i det afgørende øjeblik. Den mand, jeg har fortalt om, har i hvert fald overbevist *mig* — derfor tror jeg selv.“

Da kaptajnen tav, sad man et øjeblik ganske stille.

Så fik I da trængt mig op i en krog —  
en skrøne skal jeg vel fortælle?  
I har ej respekt for mit gamle skrog —  
I giver mig slet intet »helle«.  
Så fyld da mit glas — godt med rom må der i —  
og jeg vil fortælle om den gang, da vi  
med »SIAM« — et af Ø. K.'s skibe —  
ved Somaliland kom slemt i knibe.

Gamle »SIAM« — vel, den gang var hun ny,  
og stolte var vi af vor skude.  
Ø. K.-pioner, så kæk og så kry  
hun viste vort flag smukt derude.  
Vor tids motorskibe kan nu vel sig kro,  
men husk, i året nitten hundred og to  
da baned' vi vej for den flåde,  
hvor over vort land nu kan råde.

Vi kom fra Østen, Kap Guardafui  
vi havde passeret, og fremad  
det gik med FULD FART, og glade var vi;  
thi rejsen gik hurtigt nu hjemad.  
Vi sejled' langs kysten af Somaliland —  
dog ikke for tæt på; thi den lumske strand  
af datidens søfolk var frygtet,  
og negrenes vildskab berygtet.

Vi sejled dog trygt — vor kurs var stik vest —  
en og tre'iv'de december var dagen —  
om aft'nen vil skulle ha' nytårsfest,  
og der var en brasen og bagen.  
Dengang havde man ej som nu kød på is,  
men vi havde slagtet en god fedegrís,  
og vi æbleskiver til grog'en  
skulle ha' — så travlt havde kokken.

Så skejed' vi alle til middag ud  
og pynted' os rene og fine.  
Da med et — hvad er det? som skud på skud  
vi hørte nu fra vor maskine —  
en skrabende, hvinende lyd og derpå —  
ja, så gik den hele maskine i stå.  
Vi lå hjælpeløse i vandet,  
me'ns strømmen os drev ind mod landet.

»Seks timer,« sa' mester, »vil det mig ta'  
maskinen at få repareret.«  
»Well,« mæled' kaptajnen, »så må vi da  
være glade til, at nu vejret  
er så fint og så stille — ej mindste vind,  
og dog driver vi rask imod landet ind,  
men kysten er ren, uden banker,  
så kan vi da bruge vort anker.«

På femten favne fik ankeret bund —  
i dønningen lå vi og svajed'.  
Vi var vel en sømil fra landet kun,  
og snart blev fra kysten vi prajet.  
Der stod de på stranden — en sørøverflok,  
en samling banditter — at se dem var nok  
til at vide de ord vare sande:  
»Hold klar af Somalilands strande«.

# „EN NYT

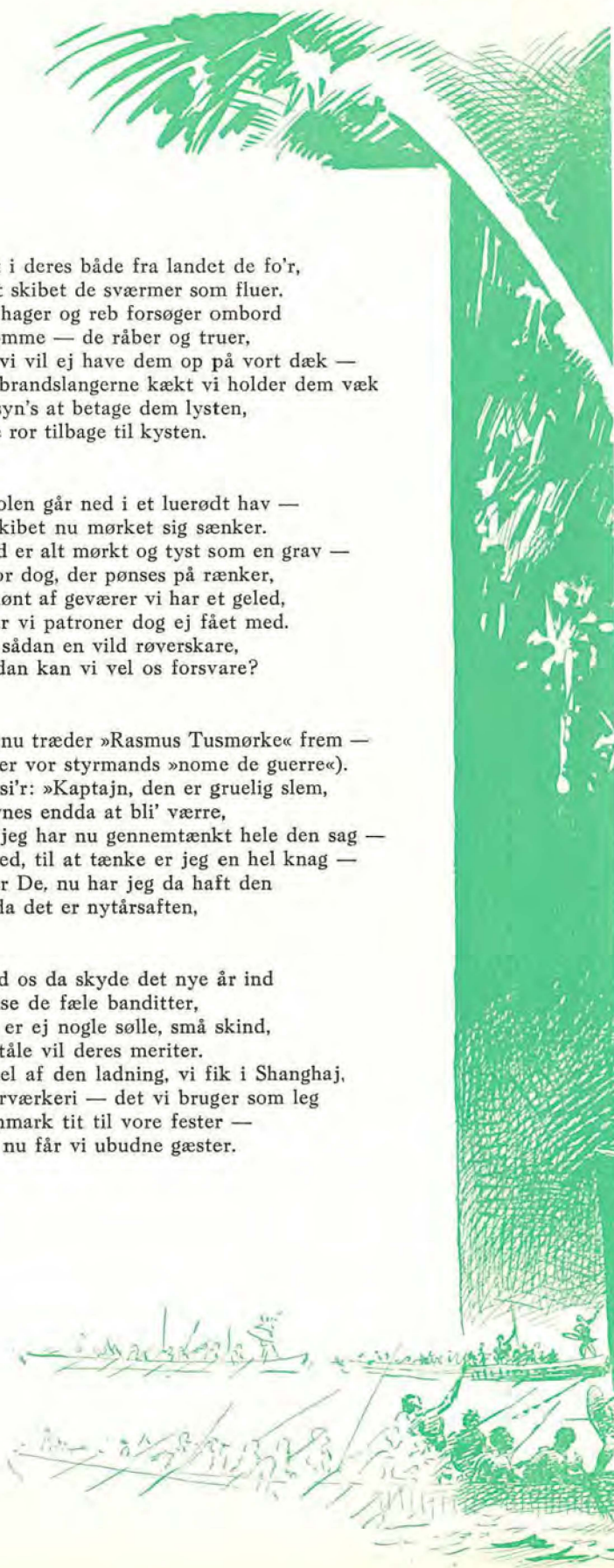
Om en sand hånd

Snart i deres både fra landet de fo'r,  
rundt skibet de sværmer som fluer.  
Med hager og reb forsøger ombord  
at komme — de råber og truer,  
men vi vil ej have dem op på vort dæk —  
med brandslangerne kækt vi holder dem væk  
Det syn's at betage dem lysten,  
og de ror tilbage til kysten.

Og solen går ned i et luerødt hav —  
om skibet nu mørket sig sænker.  
I land er alt mørkt og tyst som en grav —  
vi tror dog, der pønser på rænker,  
og skønt af geværer vi har et geled,  
så har vi patroner dog ej fået med.  
Mod sådan en vild røverskare,  
hvordan kan vi vel os forsvare?

Men nu træder »Rasmus Tusmørke« frem —  
(det er vor styrmands »nome de guerre«).  
Han si'r: »Kaptajn, den er gruelig slem,  
og synes endda at bli' værre,  
men jeg har nu gennemtænkt hele den sag —  
De ved, til at tænke er jeg en hel knag —  
og ser De, nu har jeg da haft den  
idé, da det er nytårsaften,


så lad os da skyde det nye år ind  
og vise de fæle banditter,  
at vi er ej nogle sølle, små skind,  
som tåle vil deres meriter.  
En del af den ladning, vi fik i Shanghai,  
er fyrværkeri — det vi bruger som leg  
i Danmark tit til vore fester —  
well, nu får vi ubudne gæster.





# AFTEN“

S/S „SIAM“ 1902



»Kineserpistoler« — masser vi har  
af kasser — vi ta'r dem på dækket —  
så gi'r vi hver sømand en tændt cigar  
som lunte — jeg tror, vi forskrækket  
vil gøre den hele søøverflok  
med vort skyderi — af krudt har vi nok.  
Fra skibets fyrværkerilager  
raketter, kanonslag vi tager.«

Og nu tog vi fat med humør og liv —  
alt var snart i skønneste orden.  
Fra agter til for rundt vort gamle »skiv«  
var vi klar til at udslynge torden.  
På liner og stænger vi havde hængt ud  
kanonslag i massevis klare til skud,  
raketter, signallys og andet  
fyrværkeri rettet mod vandet.

Og natten faldt på — i mørket lå gemt  
vort skib — intet lys må vi vise,  
og nytårsfesten? Den havde vi glemt,  
vi følte ej trang til at spise.  
Forventningsfuldt, spændt på dækket vi lå,  
me'ns i maskinen de raskede på.  
Maskinpersonalet dernede,  
ret slemt måtte pukle og svede.

Me'ns smedene hamred' i skibets skød,  
lå vi rundt på dækket i spænding.  
Da henimod midnat vi syntes det lød  
som en fjern, men tydelig brænding.  
Kaptajnen nu hæver sin kikkert: »Ved Gud,  
en hel, stor armada kommer herud —  
tænd lunterne — når jeg gi'r signalet,  
begynd så nytårsbakkanalet.«

Og svagt i tropenats slørede dis  
sig tegner nu begsorte skygger.  
Der synes at være i hundred'vis  
af både, som tavse fremrykker.  
Med omvundne årer til dæmpning af støj  
rør langsomt mod skibet den hele konvoj  
— hver båd som af sølvskær omrandet  
af morild, der lyser fra vandet.

Nu nærmere sig hastigt den hele hær,  
og snart kan vi skelne hver røver.  
»Hvorfor la'r kaptajnen dem komme så nær?  
Mon ikke for længe han tøver?«  
Dog nu med et rungende: »Stands, I krapyl,«  
man hører kaptajnen — men med skingert hyl  
flotillen nu bruser mod skuden, —  
men da lyder dampfløjtens tuden.

Det var signalet — og se, hvilket syn  
da nu projektørlysets stråle  
natmørket flænger som blændende lyn  
— piraterne glemmer at skråle.  
Den hele banditflok, som stivnet af skræk,  
ser helvede bryde nu løs fra vort dæk,  
da vi starter vor kanonade —  
ja, det var en værre ballade.

Med tændte lunter fo'r gutterne rundt  
og imod de sorte krabater  
vi slængte »kinesere« bundt på bundt —  
vi brugte dem som håndgranater.  
Kanonslag hult drøuede — brag efter brag —  
det lød, som var kommet den yderste dag,  
raketterne gnistrende sendes  
mod bådene — mange antændes.

Jeg otte har været nær dødens fang  
i blodige søkrigsbatailler,  
men aldrig jeg glemme dog vil den gang,  
da vi slog Somalis kanailler.  
Med piraternes frækhed var det snart slut,  
vi sparede ej på vort støjende krudt.  
Raketterne bådene rammer —  
det var, som stod havet i flammer.

Og vore fjender i sanseløs frygt  
nu padler tilbage mod landet,  
som havde de blot een tanke: »Flygt —  
den skude er sikkert forbandet,«  
— og nu kommer mester, helt badet i sved:  
»Kaptajn, vi kan atter nu lunte afsted.«  
Så letted' vi anker, og fremad  
mod vest sættes kursen nu hjemad.

Se, sådan gik det til, den gang at vi  
laved' lidt om på nytårsskikken.  
Da først vi brændte vort fyrværkeri  
nød først derpå stegen og drikken.  
Så hæv da hvert glas — lad os gi' en salut  
og drikke en skål for hver dansk sømandsgut,  
som året igennem derude  
kækt viser vort flag fra sin skude.

Hans Chr. Roder.

# Kaptajn Havbos *sidste rejse*

Novelle af JACOB TØNNESEN . Illustreret af OSCAR KNUDSEN

Det var i sejlskibenes tid. Det første dampskib havde endnu ikke kløvet havets bølger, men stolte skibe med høje master og solide rær krydsede vandene og bragte bud fra land til land, fra verdensdel til verdensdel. Det tog tid, men det havde man „plenty af“, som kaptajn Havbo sagde, da han og hans besætning for fjerde gang søgte læ på Skotlands vestside efter lige så mange gange at have forsøgt det sidste kryds over Nord-søen med gamle „Viking“, et barkskib, gammelt, men solidt. Trods de mange år på kølen trak det ikke mere vand på rejsen, end den gamle kaptajn Havbo tog indenbords af den ægte rom.

Kloven var gået i bund. Vinden hylede i takkelagen, men der var læ i bugten. „Lad os sætte flaget på agtermasten“ havde kaptajnen beordret, og mens den gamle havde taget luen af, havde han lagt nakken tilgæters og fulgt Dannebrog's færd til mastetoppen, mens vinden rev i de grå hår, der svøbte sig om hans vejrbitte ansigt.

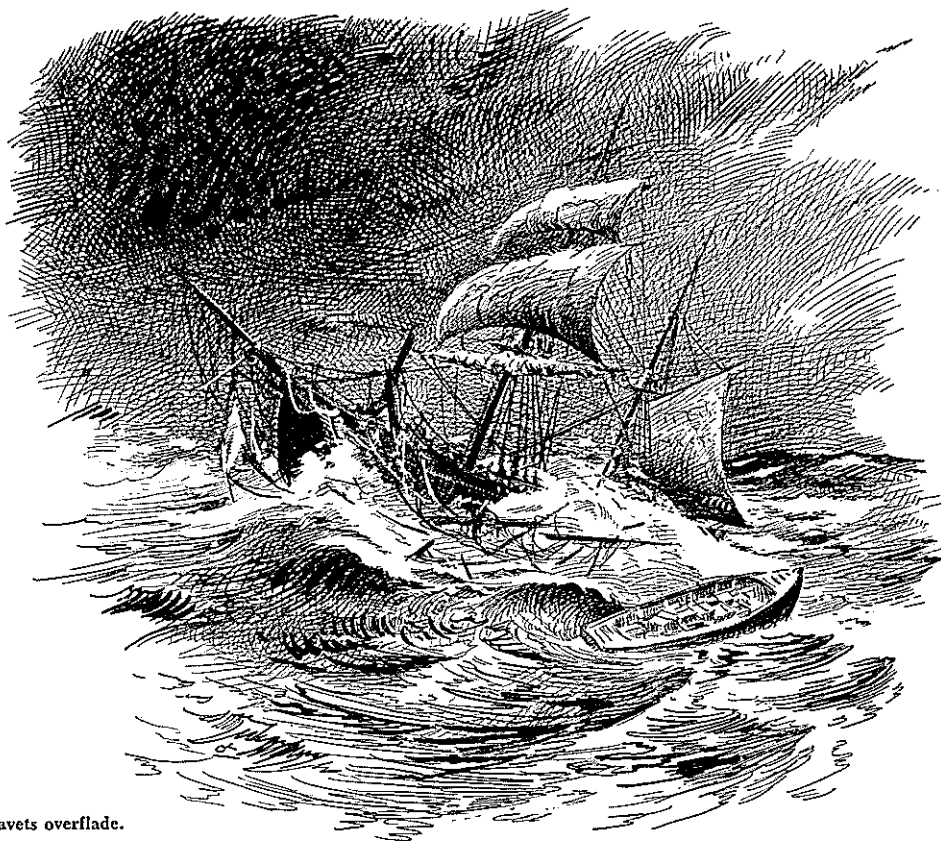
Havbo var over de 70. Det skulle være hans sidste rejse, havde han svoret. Når han kom i havn, skulle „Viking“ overgå til sønnen; og så vidste han, at han selv kun havde een rejse tilbage. Men den imødeså han med sindsro.

Thi som han plejede at sige: til den har jeg en bedre skipper om bord, og så nynnede han:

„jeg kan klare alle klipper,  
blot Vorherre selv er skipper,  
og jeg ærlig holder ud.“

Det var langt sværere, når han selv var skipper, og skibet var „Viking“, og denne sidste rejse var næsten den værste.

Aldrig havde han haft så dyr en ladning om bord. Kasser indeholdende de tolv apostle i det pureste sølv, bestemt til en kirke derhjemme i Danmark. Ikke store, men uhyre kostbare. Den last længtes han efter at få i land i det gamle land.



„Viking“ udslettedes fra havets overflade.

Vinden sprang, da man havde ligget et par dage; kaptajn Havbo lod blikket glide horisonten rundt; han havde taget sit bestik, nu skulle det være, og snart dyppede „Viking“ atter stævnen i Nord-søens trodsige bølger. Og nu bar det stærkt i den rigtige retning.

I skibsjournalen skrev man den 20. december.

I heldigste fald kunne man stå Skagen ind og strække hjem til juleaften. Men vinden var nu mere i nord, det friskede med sne, der blev til mere og mere. Henimod aften var vinden helt i øst, og der var „plenty af den“, sneen væltede ned. En julestorm af uhyggelig format. Kaptajn Havbo gik op og ned ad dækket uden at sige et ord til sine folk.

Han havde taget sin beslutning. Nu skulle der ikke vendes mere. Nu skulle der rebes og krydses, og for få og små sejl gik man ind i den mørke nat. Man måtte være nær den jyske kyst. Og man var uhyggelig nær. Et frådende hav for kyndte, at man stod ind over de jyske revler; den gamle kaptajn sprang selv til roret, lagde det hårdt om, og „Viking“ fulgte hans ordre, men den faldt for

sent. Hårdt huggede „Viking“ i grunden, så hårdt, at formasten i et sus faldt med hele riggen ud over lønningen, og kort efter drev rigningen på læ side.

Til trods for, at havet stod over det gamle træskib, fik kaptajnen samlet sine folk til et kort skibsråd.

Sne lå over hans ansigt, hans skæg var iset, da han sagde: „Folkens, I ved, hvad dette betyder. Altid førte jeg mine laster sikkert i havn. Denne er den dyreste, jeg har sejlet med. Jeg vil gerne gå fra borde og vide, jeg har gjort min pligt. Vi har to både i behold endnu. Chansen for at få dem sat ud er ikke stor. Vil I som jeg, så laster vi den ene med sølvapostlene; den anden overlader jeg til jer.“

Kaptajn Havbos sidste ordre blev accepteret. Efter besvær blev den ene båd lastet med kasserne og stukket fra borde uden nogen levende sjæl om

bord. — Mere nåede man ikke. Et voldsomt stykke sø, et bjerg af hav, gjorde resten. „Viking“ var ud-slettet fra havets overflade.

— — —  
Det lakkede mod jul.

I de små huse i læ af de store havklitter var forberedelserne i fuld gang. Og de fleste steder blev der ikke sparet. Den højtid skulle fejres.

Kun i Kræn Klitbjergs hus var der „smalhans“. Og det betød en jul, der ikke blev væsentlig anderledes end årets øvrige dage.

Kræn kunne ikke sove. Det var ikke så meget hensynet til ham selv, der holdt ham vågen. Konen forstod også deres vanskelige kår, men så var der det med børnene. Man kunne ikke forlange, at de skulle forstå. Juletræ kunne der dårligt nok blive, til trods for, at plantagen i nærheden rummede en hel skov. Men det var jo ikke hans. Og han havde altid respekteret andres gods, endda i den grad, at han aldrig så meget som havde fjernet en pind fra stranden. Det kunne han sige med god samvittighed. Og det vidste alle. Selv Laust Strandfoged vidste,



Han stod foran en båd med den kostbareste last.

at Kræn Klitbjerg kunne man dristigt lade færdes på Laust's område. Når alt kom til alt, var han, hvad det hele angår, mere stabil end Laust Strandfoged selv. Det måtte Laust tit indrømme, sådan for sig selv. Og stranden var jo Laust's kongerige.

Kræn var tidligt oppe. På den yderste klit stod han, endnu før det blev lyst. Sneen lå i læ af marehalmene, det havde sneet meget og blæst hårdt, men nu var det bedre. Kræn skyggede med hånden for øjnene. Hvad var dette dernede på stranden. Han stod foran en båd med den kostbareste last, han nogensinde havde set. Skinnende sølv omformet til skønne skikkelser. Var de mon ikke sendt til ham nu til julen? Skulle han og hans ikke have en jul som andres? Nu havde han chancen. Da var det, Kræn vendte og løb væk fra det hele. „Det er jo ikke dit, det er jo ikke dit,“ lød det i ham gang på

gang. Men de syndige tanker kunne han ikke løbe fra. For første gang i sit lange liv var han overmandet. Og inden solen brød frem, var de kostbare kasser i sikkerhed. Dybt i mosen havde han sænket dem indtil videre. Bare indtil den næste nat. Når folket atter sov.

Opad dagen skumplede en vogn gennem klitten. Gamle kaptajn Havbos afsjælede legeme blev ført til strandfogedgården. Tæt forbi Kræns lille hus kørte man. Kræn stod udenfor krammende sin hue i hænderne og fortrød bitterligt, hvad han havde gjort. Aldrig havde han villet stjæle. Som den gamle kaptajn Havbo skulle stedes til hvile, således skulle også apostlene i sølv sove for stedse. Og græs groede over kaptajnens grav på den lille kirkegård, græs voksede over apostlene i mosen, og græs groede også over Kræns samvittighed. Men i sidste fald dækkede det kun dårligt. Kræn havde forandret sig. Det var tydeligt for alle. Han blev gammel før tiden.

År gik. Juleaften.

Over de fattige grave på kirkegården var lagt gran. Laust Strandfoged havde selv sørget for kaptajn Havbos. Det var blevet en tradition. Og så plejede der altid at være en enkelt fyrrekrans. Fra hvem vidste man ikke. Det var, som kom den om natten. Hvert år havde man spurgt, er den der ikke i år? Den havde været der, sikkert som Amen i kirken juleaften. Men i år manglede den.

Kræn Klitbjerg havde længe ligget syg.

Folk havde flittigt besøgt ham.

Og nu var det jul. Det stod klart, at Kræn kun havde kort tid igen.

Ved hans seng sad en fremmed. Kommet langvejs fra. Kaptajn Havbos søn. På besøg på det sted, hans far var stedt til hvile. Han havde hilst på alle, der havde kendt lidt til begivenheden, der sendte hans far ind i evigheden for år tilbage.

Det blev til en lang samtale mellem Kræn og

Per Havbo. Og til bekendelse fra Kræns side. Og til tilgivelse fra den unge Havbos. Han havde jo intet materielt tabt ved forliset. Og hele sognet tilgav den gamle Kræn, der følte sig lettet for den byrde, der havde trykket ham gennem de mange år. En lykkelig juleaften fik han. Træt, men lettet og strålende glad lagde han sig til hvile. Og vågnede ikke mere.

Juledag oprandt.

Man søgte efter stedet, som Kræn Klitbjerg netop skulle have vist næste dag. Stedet, hvor skatten lå begravet. Kræn havde fortalt, at der brændte lys over det hver dag. Bare man så gennem klitslugten fra en bestemt vinkel ind i mosedraget.

Allerede juledag var stærke arme i gang med at grave.

Man kunne ikke vente længere.

Men uden resultat.

Aftenen kom. Natten hvævede sig med tusinder af stjerner over det lille leje. Fra små rønner og store huse, fra klitter og høje spejdede skarpe øjne mod mosen.

Forgæves.

Men sker det stundom, at en enlig vandrer i mørke og mulm passerer stedet, er det hændt, at et uforklarligt lys er flimret over mosen.

Glorien om sølvapostlene, som imidlertid ikke lader sig finde!

Den yngre Per Havbo agede bort kort efter nytår samme vej, som han kom.

Han var kun kommet for at se til faderens grav. Han rejste bort en mørk aften. Et minde rigere.

Da han kom forbi kirkegården, stod han af; lågen knirkede efter ham.

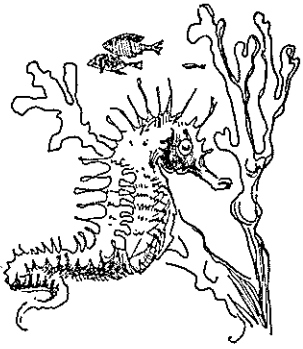
Han fandt frem til faderens grav for sidste gang og til gamle Kræns.

Han lyste fred over dem begge.

Og så kørte han væk.

En mørk aften, mens lysene flimrede over mosen.





# Rejse på HAVBUNDEN

Af HANS ANDREASEN

Illustrationer: ERNST KØHLER

Jeg så et sidste glimt af solen og en blå himmel med flygtige skyer, så lukkede havet sig over mig, og jeg sank og sank, medens bobler steg op fra min mund som bristende, krystallklare perler, indtil mine fødder ramte havbund.

For den, som har rejst i himmelrummet og på jorden, er umættelig, hans hunger er som den ensomme ørns og den strejfende løves.

Der var først et grønligt mørke om mig, lukket og blødt. Men en stime lygtefisk sejlede foran og lyste vej.

Slowmotionsgang går jeg, halvt svævende, halvt glidende, gennem en sandørken med oaser af tang, igennem ørkenen drager vuggende karavaner af fisk, fredelige, men ængstelige, for enlige røvere strejfer og kredser om dem med lurende, kolde øjne, medens tænderne grinte fra deres gab. Å, jeg kendte dem igen disse voldsmænd, vi har dem på jorden også og kalder dem de stærke, de hensynsløse. Nogle kalder dem heroer, fordi de hæver sig ved magt.

...ingen dag og ingen nat, men evigt glimter stjerner fra havbunden, skinner sole af perlemor og



Jeg sidder på kæmpeblækspruttens ottende arm og dypper min pen i dens mund.

blå muslingemåner. Rummet over og omkring mig er gennemsigtig, grøn som ir. Ingen lyde trænger ind til mig, alt er tavst og lydløst, glidende og *ser* kun. Tangskove driver bølgende frem og tilbage, røde koraller rejser sig glitrende for mine vandblå øjne.

Jeg vandrede mod nord og banede mig vej gennem planktonmasser, jeg så kæmpehvaler drage af sted over mig som sorte skygger og trawleres alklædte køle, da blev jeg forresten ramt af en gumlet skrå, et præcist og fænomenalt langspyt, som om en deroppefra havde fået kig på mig og sendte en foragtelig hilsen til denne havbundsturist. Sæler ligger på lufferne og ser nysgerrigt på mig med deres Kaptajn Vom øjne: Hvem er du? — Det er blevet isnende koldt, vandet er at føle på som krystal, isblokke står helt ned til bunden og må være de grønlandske dages vældige, blåfrosne fødder. Og engang så en eskimo mig ret i fjæset, så vippede han kajaken på ret køl igen. Det blev for koldt, jeg vendte om og gik gennem en kløft af vældige basaltsten, en skummel og uhyggelig slugt, kun svagt oplyst af de elektriske åls neonkroppe. En uhyre krabbe skød frem af mørket og strakte et virvar af kløer ud efter mig, dens øjne gloede ondt. Jeg var fortabt, snart ville klørerne klippe mig over. Da pludseligt gjorde den et krampagtigt hop, så faldt den om på ryggen og var stendød. Jeg så henover den og så min redningsmand med den endnu „rygende“ pistol i hånden. O, han var fantastisk, guldbehængt og med et blodrødt skærf om livet, for det venstre øje sad en blæksort klap med et grinende dødningshoved på. — Captain Blood, I presume, sagde jeg — han nikkede, medens han læste ordene af min mund, høre kunne vi jo ikke. — Si, yes compañero. Så gav jeg ham min sidste ti'er, for man må betale pirater for sit liv. Han stak den til sig og vi shakede hænder. Pludselig blev han agtpågivende: Sid op, så jeg han brølte, og han gjorde et spring i vandet — og sad, og jeg gjorde det samme og følte golfstrømmen lunt under mig. På den kørte vi af sted, det gik over al måde hurtigt, snart var vi under Saragossahavets tangloft, døde skibe var brudt igennem det og lå filtret ind i slynger af langt, havgrønt græs, kastet om på siderne som harpunerede hvaler, med oprevne buge, koøjerne stirrede tomt.

Glitrende, flammende, blinkende stimer af koral-fisk strøg forbi os, vi nærmede os tropisk hav. Captain Blood var ved målet, han gjorde tegn, og vi sprang af. Her var vandet i vildeste oprør, der var

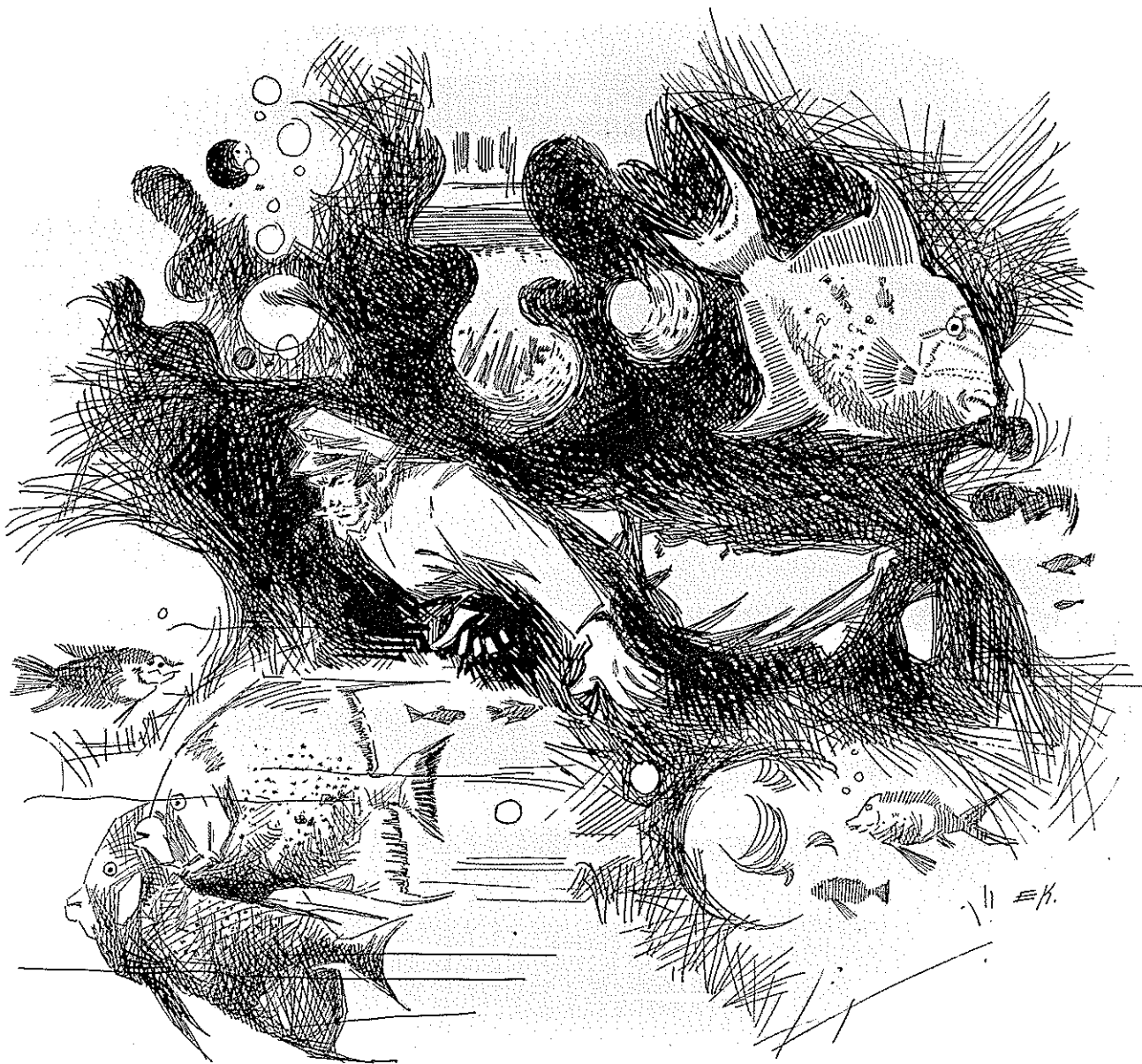
gilde på havbunden. Alverdens berømte pirater, kapere og conquistadorer var nok til selskab, Sorte Jack, Peter Krumsabel, Don Crusedullo, Franz von Schwindel og Jørgen Hugtand. Men det var så langt fra noget teaparty, de sad overskrævs på romtønder og skrålede deres gudskelov lydløse sange, medens de skød til måls efter gigantrokter, der var store som en hel oksehud. Eller de jagede muntert hvidbugede hajer og stak overgivent fingrene ind i deres sylede gab, trak sørøvergrabberne lynsnart til sig, inden gabene klappede sammen. Dertil blæste nogen fanfarer på kuglefisk og andre igen spillede sækkepibe på tiarmede blæksprutter. To, en fransk så nogenlunde Chevalier og en conquistador, grum i ansigtet som Pizzarro, duellerede med sarascenerklinger om en skøn, ophidsende creolerindes gunst. Alle disse havenes gangstere ravede rundt drukne og druknede, gled i dynger af dukater, dubloner og sovereigns. De råbte og piskede i vandet, svovlede eder, så korallerne blegnede og vandliljerne mistede deres kyskhed. Ja hør engang: selv i piraternes øren-ringe gyngede papegøjer, medens næbbene klang af skrækkelige, uhøviske ting, den skønne elskov syndigt klædt af til simpelhed. Nej, jeg, der er rød-mende romantiker, kysser på hånd og blegt drømmer om skødet, holdt ikke denne slibrighed ud, ha, tænkte jeg, de er bare pirater, simple og hører en svunden tid til, jeg kommer dog fra civilisation og kultur, fra den fagre jord, den fredeligt åndende verden, hvor stormænd med babyansigter leder vore skridt, mens vi synger barnlige sange. Så hovmodigt sagde jeg Captain Blood adjø og fortsatte min vandring østen om Martinique og Barbados mod Brasiliens kyster. Der kom jeg til at vade gennem bjerge af hvede, majs og kaffe, en verdens overflod smidt over bord. (Havde jeg dukket op på land, ville jeg ha' set tropeklædte millionærer trille bønnen i havet, for priserne på verdensmarkedet skal holdes). Men nej, jeg så ikke op, i dybet befandt jeg mig godt.

Se, ingen spor sætter jeg mig, strøm og bølger visker dem ud, ingen vil søge efter mig, og ingen vil savne mig. Jeg vil lade mig drive tværs over Syd-atlanten, rundt om Kap det gode Håb og gispe i dybet af det Indiske Hav. — Fantastiske slotte har korallerne bygget her gennem tusinder af år, kunstfærdigere, mere strålende end noget Taj Mahal, havfruepaladser er det. Jeg så dem ride, disse hvidskællede, højbarmede jomfruer, ud og ind gennem portene på galoperende havheste. De smilede mig

i møde, men da jeg greb efter dem, slog de knibsk med halerne og var væk. De er så dejlige med søanemoner flettet ind i tanghåret, øjnene er havkattegrønne, barmen af perlemor med brystvorter af rødeste røde koral. Men mangan stolt karavelkaptajn har de lokket ud af kurs til hans skib knustes mod rev. Bagefter kyssede de og kyssede hans døde læber, til han vågnede på havbunden. Men siden svigtede de ham. Han vandrer ene omkring med blikket tungsindig af kærlighed, nu lokker de for andre karavelkaptajner. Han kom ikke til at se Indien og fik aldrig sit navn indskrevet i historien og aldrig i havfruernes hjerter. Capitano, nu er din mund lukket af tusind favne vand, dit hår er hvidt, dækket af salt. Måske du havde spiren i dig til en ny Vasco da Gama, en Cabral eller

Pizon eller drømmer du endnu om navnløse, ukendte riger? Da vil jeg tie med min viden: At alle veje er befarede nu. Kun sjælen er ukendt endnu, Capitano.

... Jeg sidder på kæmpeblækspruttens ottende arm og dypper min pen i dens mund og skriver til dig på jorden om mysterier omkring mig: Elleve-meters hajer som stryger forbi, hemmelighedsfulde og grusomme som u-både, nu og da stiger de til vejrs, så den trekantede finne står i havskorpen som et periskop og varslers drab og død for delfiner og Sydhavets slanke perlefiskere. Søslinger er her mere end nok af, den fra Loch Ness, Loch Lomond og fra Kattegat og den, der hedder Alverdens Skipperløgne ringler sig nok så sanddru for mine våde fødder, men den er skikkelig, ingen svovl og ild



Godmodige, tykke fisk svømmer melankolske rundt og rundt.

kommer fra dens gab, kun spiller en tvedelt tunge, tvedelt af løgn og sandhed: Jeg går rundt om hele kloden, over Atlanten, klemmer mig igennem Panama og møder min egen halesnip her. Sådan fortæller den ene halvdel af tungen. Den anden hvisker beskæmmet, at den bare er en lille tometers kinesisk havslange, og i deres bedste stunder siger begge halvdele, at den slet ikke er til og nogen sær søslange, og at myten om den er dannet af disede øjne, som så springende delfinkæder på den fjerne horisont. — Godmodige, tykke fisk svømmer melankolske rundt og rundt og kan ikke ryste skarer af snyltere og snyltefisk fra sig, de er mæcener for ugidelige. Ho igen, vi har dem ikke i min overfladeverden, jeg kan atter være hovmodig.

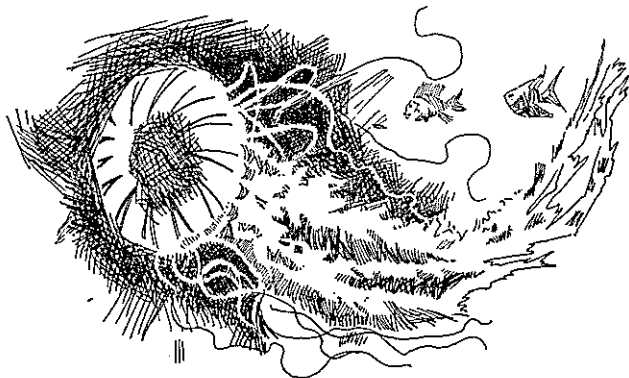
For en tidevandstid siden var jeg på besøg i en søsnegleby, en skuffelse, trods dens fantastisk drejede huse, byen var uden fart og liv, uden variation, kun beboet af pæne, ensklædte snegle, der hver morgen kryber ind i et tusindbens S-tog og kører af sted til deres daglige dont: at skrive i sand. De ved intet om konkurrence, og tid er penge, fortæller en ældgammel eremitrebs mig. Bah, siger den, de går til rejhop og havhestegalop om søndagen, de vil bare underholdes og intet skabe selv.

Og Neptuns grønne ansigt har jeg set, og grøn var han i dragten, bedækket med blæretangspailletter. Han sad overskrævs på en gammel fregat og var optaget af med sin tretandede fork at åbne en

dåse af Bjellands sild i dild, han var ikke til at interviewe. Engang imellem fnøs han af utålmodighed en tyfon ud i Stillehavet, tårnhøje bølger rejste sig så højt, at skummet satte tottede skyer på himlen, selv solen blev våd og sydede, og sneglebyens skrift i sand blæste ud.

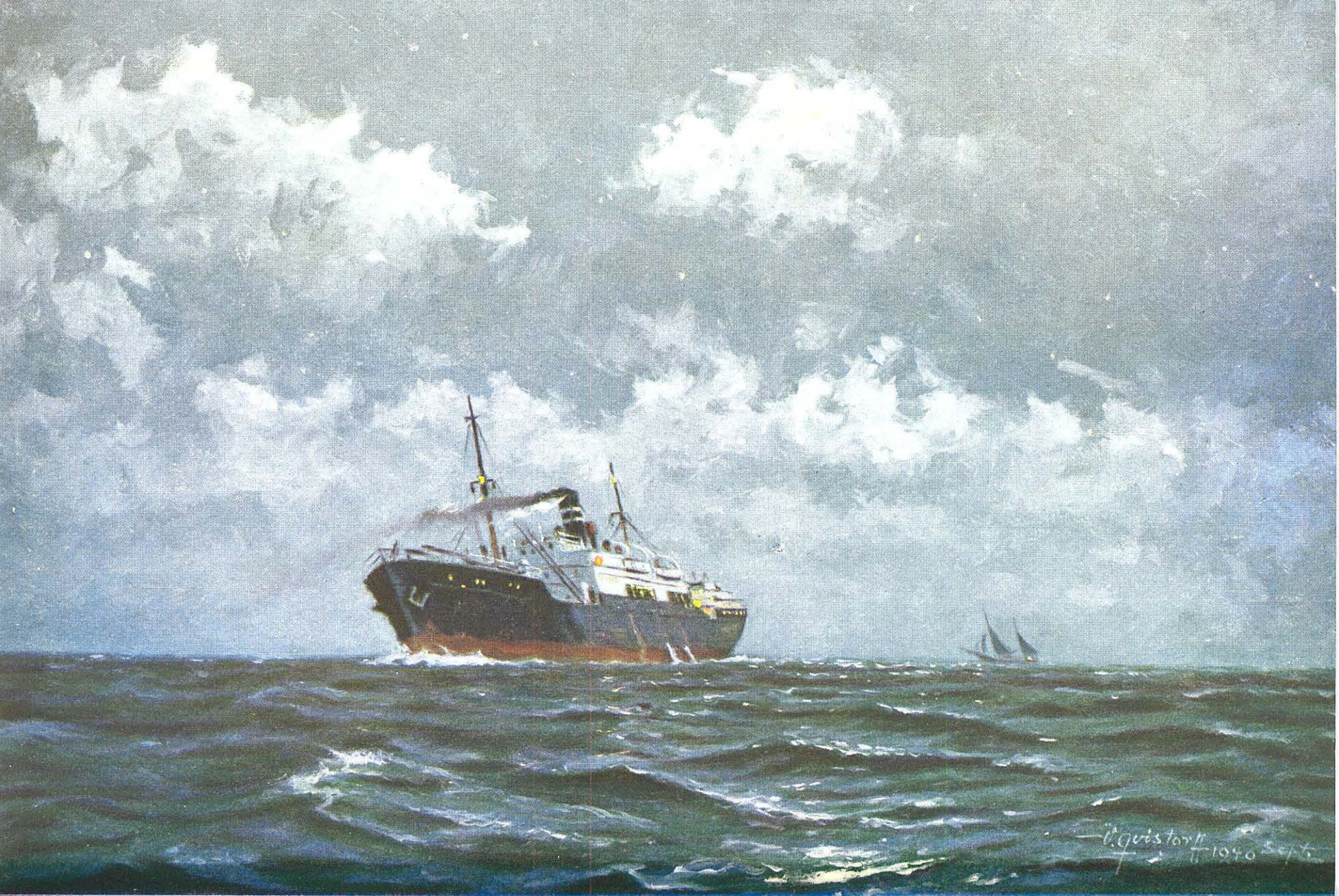
I Stillehavet endte min vandring i dybet. Jeg havde lagt mig til at sove på bunden af en lagune; da jeg igen vågnede, var det blevet ebbe, og jeg så lige ind i en stjerne, jeg så mig omkring, det var nat, månen sad som en fin monocle på himlens sorte ansigt. Jeg hørte mig selv tale, og da jeg rejste mig og gik ind mod bredden, satte mine fødder atter spor. Rundt om lå søstjerner og konkylier, tørre og næsten uden farver, bag mig sang brændingen. Endnu nærmere skulle jeg komme til jorden, jeg følte levende arme om min nakke og så ind i sorte øjne, og jeg drak den søde duft af pighud. En varsom hånd strøg tang og salt af mit hår. Se, jeg er et barn igen af overfladen og med overfladiske glæder, sydhavspigen i mine arme. Min slowmotionsgang er endt.

I morgen rejser solen sig atter for mig, rejser sig af havet og slår sit guldhår ud. Så kan jeg se ind i den verden, som er min. Er den bedre, spørger du? Skønnere end perlemor og koraller? Spørg den selv. For jeg er kun en drømmer med en drømmers uro og smager dufte af tang og salt og blomster og ser stjerner og sole alle vegne.











Ved CARL ØSTEN

Kaptajn Mouritz With.

## Sømandsslægten With fra Rømø

AF meget gamle danske koffardifarende sømands-slægter, hvor søn efter søn er fulgt i faderens kølvand, findes der vel stadig efterkommere. Men hvor mange af disse slægter har gennem dybtgående arkiv-studier kunnet skaffe sig detaljeret viden om forfædrenes færden til søs, om sådanne oplysninger i det hele taget er bevarede? En undtagelse herfra er slægten With fra Rømø, der i dette århundrede har ladet udarbejde en slægts-bog, som går et par hundrede år tilbage i tiden. Overhovedet for denne slægt, den 86-årige general *Erik With*, der iøvrigt startede sin militære karriere som „frivillig lærling“ i den danske orlogs-flåde i 1884, er således i stand til at gengive træk fra gamle dages skibs-fart samt nogle farefulde og usædvanlige oplevelser, som refererer til hans forfædres *Kina-fart* i 1700-tallet, sejskibenes stolte periode.

„Den ældst kendte i vor slægt,“ fortæller general With, „er min tip-tip-tip-oldefader. Han blev 103 år gammel, hans søn 96, hvis sønner også døde i høj alder, så da jeg selv nu er de 85, kan det tyde på, at slægten With med sit sømands-blod har været og er en slægt med kraft og saft i! Min tip-tip-olde-

fader, som i sin ungdom havde været sømand, levede resten af sit liv som skole-holder på Rømø. Hans 2 sønner blev også søens folk. Navnlig den ene, Jesper Pedersen With, der døde 1799, og hans søn igen oplevede ting på havene, som selv set på baggrund af datidens hårde vilkår og lidet udviklede hjælpe-midler var rent forvovne eventyr.

Jesper With, altså min tip-oldefader, fik som 28-årig i 1742 udstedt sit første sø-pas, der som alle dengang var affattet på latin. Det berettigede ham til at føre det 126 læster store skib „De offerend Noagh“ fra København til Lissabon. 1745 trådte han ind i „Kgl. octrojerede danske asiatiske Compagnie“s tjeneste som kaptajn. Dette, der var stiftet på kgl. bevilling i 1732 af Chr. VI, var faktisk en afløser af det kompagni, som i 1616 var oprettet af Chr. IV med det formål at drive handel og skibs-fart på Øst-Asien. Over 100 år skulle imidlertid forløbe, inden der rigtig kom gang i sidstnævntes virke, der trods flere udstedte kgl. oktrojer for ophjælpning af handelen havde måttet indstille sin virksomhed adskillige gange.

Chr. VI's kompagni havde visse sær-rettigheder

såsom lempelser i told og andre tvungne afgifter, ligesom dets skibe havde ret til at føre split-flag, gøs og vimpel som en orlogsmænd. Såvel skibs-protokol som -journal førtes daglig i skibene. I førstnævnte indførtes navnene på de steder, der passeredes, vejrets beskaffenhed, officerernes og mandskabets opførsel ombord, regnskaber, kopier af kaptajnens og superkargoens korrespondance med kompagniets direktion og andre, med mere. Medens protokollen førtes af „skibsassistenten“, førtes journalen af kaptajnen eller af en af styrmændene, som i den indførte detaillerede oplysninger om sejladsen såsom skibets fart og kurs samt vind-forhold. Protokollerne kunne for eksempel også indeholde følgende oplysninger: „I dag ikke hændt noget særligt“, „Observerede forskellige fugle“, „Så en delfin og nogle kap-duer“. Et ofte forekommende notat angav, at mandskabet havde „nydt en forfriskning“ af et slagtet svin, som regel ¼ kg til hver mand.

Til besætningen på hvert skib hørte en primo-superkargo, der optrådte som merkantil leder, en præst, to læger, henholdsvis „over-“ og „under-mester“, samt en over- og flere under-styrmænd.

Kanon-salutering må have været af stor betydning, eftersom man ikke alene salutede orlogsmænd, større koffardi-fartøjer og fremmede havne, men også koffardi-officerers besøg ombord samt skibets egen kaptajn og superkargo ved deres gåen-fra-borde.

I tilfælde af persons død ombord blev liget få timer efter syet ind i sejl-dug, og dernæst, efter at en salme var afsunget og en bøn bedt af præsten, medens flaget haledes på halv stang og et kanon-skud affyredes, kastet overbord. Nogle dage efter holdtes der så auktion over afdødes ejendele.

Vigtigere bestemmelser ombord blev truffet i et skibs-råd, i hvilket kaptajnen var formand. Til dets virksomhed hørte straf-idømmelse af de personer, som havde overtrådt skibets love og reglementer, og hvis den skyldige ikke tilstod straks, lagdes han efter kaptajnens ordre i lænker for „nærmere eftertanke“.

I almindelighed sendtes skibene til Trankebar, der 1620 var erhvervet af Danmark, og hvor admiral Ove Gjedde havde anlagt fortet „Dansborg“, undertiden videre til Kina, til Whampoa Rhed. Hertil fragtede små-skibe varer fra kompagniets faktori (= handels-plads) i Kanton, der lå længere oppe i landet, ved Perle-floden. Blandt de mange forskellige handels-varer, som transporteredes hjem til Danmark, var the, porcellæn, silke, og fra andre steder krydderier, salpeter, „rødt træ“ o. s. v.

Kort efter sin ansættelse i kompagniet sendtes Jesper With med 40 mand ombord i snauen „Den unge Michael“ til Plymouth for dér at afhente det af kompagniet købte skib „Elephanten“, som med ham som chef afgik fra København bound for Trankebar i november 1746. Hans månedlige gage var 24 rigsdaler, hvortil kom „førings-pengene“ for hele rejsen, 5-6000 rdl., hvilken sum efter datidens forhold var af betydelig størrelse. Denne rejses journal har følgende indledning: „Journal ført på „Det kgl. oktrojerede

danske asiatiske Kompagni“s Skib „Elephanten“, destineret, om Gud vil give lykke, til Trankebar i Ostindien, som ligger på kysten af Cormendel. Bemanded med Prima & Plan 112, monteret med 18 jern-kanoner, skibets dybgående 14¾ fod agter og 13¼ for. Den almægtige Gud forlene os lykke og velbeholden rejse. Ført af mig undertegnede Jesper With.“

Den 4. juni 1747, efter godt 7 måneders rejse, nåedes Trankebar rhed, hvor fortet salutedes med de obligate 9 skud. Efter ombord-tagelsen af en last krydderier, navnlig peber, afsejlede „Elephanten“ sidst i oktober for hjemgående. På rejsen blev mange af mandskabet syge af feber og „blod-gang“, der i flere tilfælde endte med død. For at bekæmpe denne sygdom, blev der „røget om læ“ for de syge, hvilket sikkert var en probat kur! — En meget hård byge fra SSW fik den 7. december en del af takkelagen til at ryge overbord, og stormasten, der befandtes at have avanceret mere forover siden udrejsen, led også skade. En nærmere undersøgelse viste, at 3 af dens faste skåle om styrbord var brækkede, og at selve masten var næsten helt rådden. 15. januar (1748) ankrede skibet op på Taffelbai-bugten, og næste morgen ved sol-opgang, efter at flag og gøs var hejste, salutedes fæstningen med 9 skud, hvilke besvaredes med 7 fra det nærliggende admiral-skib. Dets kaptajn kom senere ombord i „Elephanten“ for at beordre det hen på anden anker-plads, da man frygtede for, at franske skibe på grund af, at der skulle være erklæret krig mellem Holland og Frankrig, skulle komme ind og lægge sig på linie med hollændernes, og i så fald lå „Elephanten“ i vejen. — Efter, at det i et skibs-råd var bestemt, at rejsen ikke kunne fortsættes til Europa med den dårlige stormast, bad man stedets guvernør om træ til en ny, hvad man også fik. Til gengæld fik han 2 slaver og „andet gods“. 7. juni var „Elephanten“ hjemme på Københavns Rhed.

29. december 1748 afgik kaptajn With med et andet af kompagniets skibe, „Kongen af Danmark“, til Whampoa. Besætningen, som bestod af ialt 175 mand, fordelte sig således: 1 kaptajn, 38 officerer og under-befalingsmænd, 13 lærlinge, 4 trompetere, 78 matroser, 12 „opløbere“ (= let-matroser), 16 drenge, 9 handels-folk og 4 tjenere. De sidste var til rådighed for kaptajn og supercargo. Omtrent et år efter, 3. juledag 1749, startedes hjemrejsen, der tog ca. 7 måneder.

With's næste rejse til samme sted foregik et halvt års tid efter, men med „Prinsesse Lowise“, som havde en endnu større besætning, nemlig 199 mand. Ombord var yderligere 2 With'er, en lærling og en „opløber“, men de tilhører en anden linie af slægten. Udover, at man i begyndelsen af rejsen måtte udstå flere storme med hagl og sne samt stærk modvind og på Whampoa Rhed „et skrækkeligt hårdt vejr lig en orkan“, og at man på Taffelbai-bugten mødtes med de danske orlogsmænd „Nellebladet“ og „Bornholm“, synes der ikke at være hændt noget usædvanligt, når måske lige undtages, at ud- og hjem-rejsen ialt på få dage nær



Kongen af Bantam lod forespørge, om han måtte komme om bord.

havde taget samme tid som „Kongen af Danmark“, og at hjemkomst-datoen var den samme, 28. juni. Det var jo sejl- og ikke damp-skibe, må man huske på.

Kontrært vejr eller andre forsinkende årsager må have bevirket, at „Princesse Louise“'s næste Kina-rejse ud og hjem i 1754/55 varede ca. 18½ måned.

Da dette skib igen i 1757 den 29. januar atter stod ud fra København på Kina-færd, nåede man på grund af is-vanskeligheder ikke længere end til Hven, hvor skibsrådet besluttede at vende om. Opankringen skete indenfor fortet „Trekroner“ og tæt op til den faste is. På den gik både kaptajn With og superkargoen daglig ind til toldboden. Mandskabet derimod tilstedtes ikke landlov, men en dag havde 4 matroser „stjålet“ sig i land, hvor de så var blevne arresterede i „Bommens Vagt“. Efter deres ombordkomst straffedes de med „tvende hånd-tampe foran spillet“. Først den 13. februar brækkede isen, og selvom „Princesse Louise“ nogle dage efter atter var kommet under sejl og stået nord-på, tvang is-forholdene det til at ankre op flere gange i Sundet, så at det ikke før den 9. marts kunne passere Kronborg. Et par døgn forinden var det passeret af det fra Vest-Indien komne „Fr. 5tus“, der også førtes af en With, kaptajn Mouritz With. Resten af måneden var man udsat for ugunstige vestlige storme, der bevirkede, at man istedet for at stå gennem „Kanalens“ måtte gå nord om Færøerne. For at mandskabet kunne få hvilet ud i nogle dage efter strabadserne agtede kaptajnen at lade skibet anløbe St. Jago. Om vejret hedder det iøvrigt i protokollen i midten af april: „Nu, Gud være æret, begyndte vejret at blive lidt gunstigt for os.“ Senere kom der dog ondt vejr igen, blandt andet en september-morgen kl. 5 en stærk byge, der kom så pludselig ind for, at under-styrmanden,

som lige var gået ind på sit kammer for at drikke sin kop varme the-vand, hurtigst måtte fare ud for sammen med over-styrmanden og kaptajnen at beordre alle sejl bjergede. Nogle dage efter døde skibs-præsten, Barthold Østrup, og senere under opholdet på Whampoa Rhed endvidere skibs-assistenten. With's hjemkomst året efter skete igen og for tredje gang den 28. juni, hvad der så end kan ligge bag denne mærkværdighed!

For fjerde og sidste gang gik min tip-oldefader med „Princesse Louise“ til Kina i 1759, en rejse på godt 18 måneder. Havde han forrige gang haft besværligheder i form af is og storm, fik han det denne gang i form af sygdom blandt besætningen, idet ca. 100 af den 127 mand store besætning en

overgang led af en „anstickende“ syge, om hvilken det nævnes: „De bliver i løbet af 8 dage så stærkt angrebne, at de ikke på en måned kan komme til kræfter igen.“ Protokollen oplyser endvidere flere gange, at folkenes køjer havde været på dækket for at luftes. Og under 30. april står der i den, at „folkene hønsede som sædvanlig for linjen“, hvilket jo betyder, at de trakteredes med drikkevarer.

Medens skibet lå for anker under Java, lod kongen af Bantam forespørge kaptajn With, om han måtte komme ombord og bese skibet. Kongen fik den ønskede tilladelse, men må imidlertid have fået betænkeligheder, for han nøjedes med at kredse om det i båd, endda i 1½ time. — På skibets hjemrejse afgik superkargoen, der var „virkelig kancelliråd“, ved døden.

Ved rejsens slut i København er på protokollens sidste blad nedskrevet følgende vers. Om det er forfattet af min tip-oldefader ved jeg ikke.

„Hav tak, oh store Gud, vor rejse vel er endet  
vi slap fra havet ud, du gav os faderlandet  
Ak, gid vi kunne dig ret takke, som os bør  
til vi i himmerig nær himlens havn og dør“.

1770 bliver han fører for et af kompagniets ældre skibe, „Cron Printzen af Dannemarck“, der af ham betegnes som gammelt og skrøbeligt. Som sædvanlig gjaldt rejsen Ostindien, og på udrejsen lastede man blandt andet Ibenholt på St. Mauritius. Om aftenen efter afsejlingen herfra troede man at have fået et fyr i sigte, men blev senere klar over, at det var en ild-sprudende vulkan på Bourbonne. - Blandt den undervejs til Danmark indtagne ladning var også en pakke, som var mærket „C 7“ og indeholdt „tørklæder“. Den var altså til Chr. VII. Siden Chr. VI's tid havde

kongerne af kompagniet forbeholdt sig fri hjemførelse med hvert skib af indtil 3 pakker eller 3 baller af en bestemt størrelse, hvilke altid skulle opbevares på et sikkert sted ombord. Disse indkøb var for kongens regning og skulle gøres uden forsinkelse for skibene. — På rheden ved St. Denis søgte og fik man guvernørens tilladelse til at forsyne sig med al nødvendig proviant — dog ikke kaffe-bønner. Han truede endog med at sende vagter ombord, hvis man overtrådte hans forbud.

Sin sidste rejse til Ostindien foretog min tip-oldefader i 1772 med „Printz Friderich“, der hjemmefra havde en ladning med af våben, jern-stænger og kobber til fortet i Trankebar. Tilbagekomsten til Danmark fandt sted i sommeren 1774, hvor min tip-oldefader gik i land for stedse.

3 år efter fik han stillingen som kompagniets overekvipagemester. Som skik og brug var, mødte han i den anledning hos direktionen for at blive gratuleret, ved hvilken lejlighed han fik overrakt nøglen til kompagniets plads samt „De fattiges Kasse“. — Trods den godt lønnede stilling fik han alligevel ikke en alderdoms rolige tilværelse. Fiske-fartøjer, som han ifølge familie-traditionen havde udrustet i Holland, gik tabte, hvorved han mistede mange penge, ligesom han skal have lidt tab ved fallering af et kinesisk handels-hus, i hvilket han havde indskudt en større kapital.

Han døde 85 år gammel i 1799 i Fredericia. I København havde han gennem en årrække ejet og beboet den nuværende ejendom i Dronningensgade 6.

En af hans 4 sønner, den eneste, som overlevede ham, Mouritz With, blev også kaptajn i det asiatiske kompagnis tjeneste. Han er min oldefar, men ikke identisk med den før nævnte kaptajn af samme navn, som vi formoder hører til den norske gren af slægten With. Allerede som 12-årig begyndte min oldefar i kompagniet, idet han „som håndskriver“ og handels-assistent var med på det „Prinsesse Louise“'s Kina-togt 1759—60, på hvilket hans fader var kaptajn. Efter endnu nogle Kina-togter var han i 1775 avanceret til over-styrmand og gjorde som sådan i 1775—77 tjeneste ombord i „Kongen af Danmark“, også på Kina-fart. Ved sin hjemkomst forfremmedes han til kaptajn, og sin første kommando som sådan fik han over sidstnævnte skib, der havde en besætning på ialt 144 mand. Hans førings-penge androg 4000 rdl.

Juleaftensdag 1777 under skibets udvarpning fra København løb det uheldigvis på grund med en forsinkelse på flere dage til følge. Derefter kom det under Læsø til at sidde fast i tætpakket is, og da det så endelig efter stort besvær var kommet fri, opdagede man, at isen havde skåret forhudnings-plankerne for på boven fuldstændig væk. Længere frem på rejsen, nede i de varme regioner, hjemsøgtes mandskabet af mave-krampe, og i forbindelse hermed beretter min oldefar, at „besynderligt har jeg With haft det hårdest og nærmest evigheden“. Den 11. august nåedes Wampoa Rhed, som forlodes ved nytårstid. Under hjemrejsen døde undermester (= læge) Beck og styrmand C. Bagge, den sidste kun et par uger før, at „Kongen

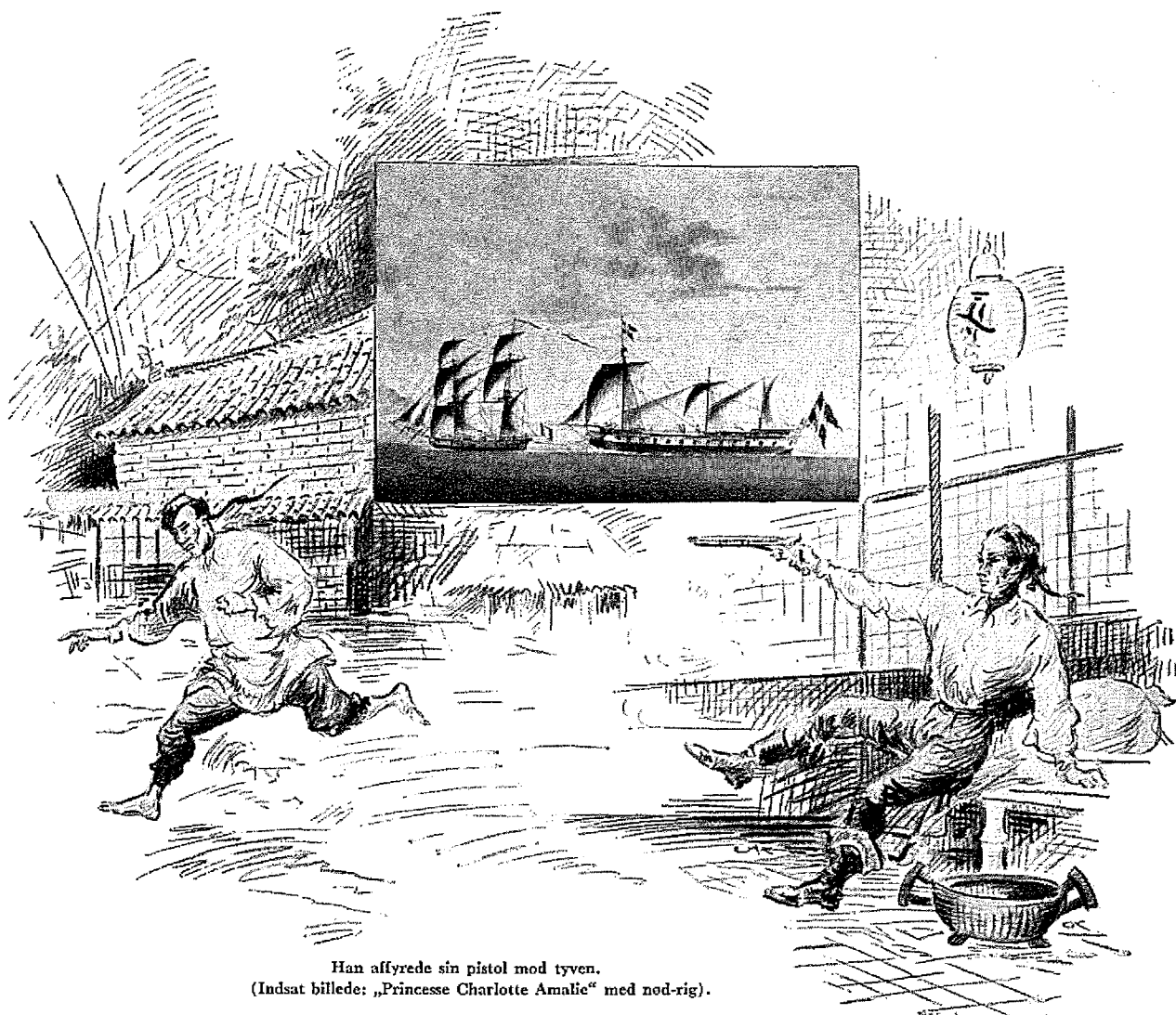
af Danmark“ kunne slutte sin rejse i København, den 20. juni 1779. — Min oldefars næste rejse gik året efter til Kanton med skibet „Prinsesse Sophia Fredericia“. Men om denne rejse har vi ingen detaljer, eftersom både skibets protokol og journal ikke synes bevarede.

I Kanton døde forøvrigt i 1772 en ældre broder til min oldefar. Han, som kun blev 26 år, virkede derude som assistent i kompagniet. Om hans begravelse beretter „Fredensborg Slot“'s skibs-protokol: „Om morgenen den 21. oktober sendtes chaluppen op til Kanton for at ledsage afdøde assistent Peder With til sit hvilested på „Franske Ø“,“ og 22. oktober: „Strøg flag og gøs på ½ stang, da chaluppen kom ned til Wampou med bemeldte With's lig, og løsnede 9 6-pund minut skud, hvilket ligeledes skete fra de andre nationers skibe.“

„Mars“ blev min oldefars næste fartøj, med hvilket han forlod København den 25. oktober 1781. Om dette hedder det, at det er et godt og tæt sø-skib, der sejler godt. Kort efter dets afsejling fra København antog vinden karakter af storm, hvorfor skibsrådet besluttede at søge ind i havnen ved Randsund i Norge. Først en 14 dages tid efter bedredes vejret så meget, at man kunne fortsætte rejsen, men på grund af nye storme og en brækket fokke-rå måtte man søge ind i havnen ved Hitterø. Uden yderligere hindringer nåede man 20. maj 1782 til Trankebar. Her lå „Mars“ endnu, da en fransk flåde på 17 enheder ankrede op ud derfor en 14 dages tid efter. En fransk søofficer aflagde høfligheds-visit ombord i „Mars“, der gengældtes af kaptajn With med besøg hos eskadrefejen, den kendte søhelt, admiral Suffren\*). Denne benyttede lejligheden til at afkræve With hans æresord på, at han ikke ville sælge bly i Madras! Nogle dage senere, da With gentog sit løfte skriftligt, anmodede han samtidig admiralen om et passér-pas, der skulle tilsikre det danske skib uhindret sejlads. Det udstedte pas kom til at lyde på, at „Mars“, som ikke havende kontrebande ombord ikke alene skulle have fri passage, men om påkrævet også assistance af de franske flåde-styrker.

Om det var på denne rejse eller en anden, at følgende hændelse skete, ved jeg ikke. Den bunder kun i mundtlig overlevering, men er typisk for den tids hårde halse. En dag, da min oldefar er i land i Kina og ligger sovende på et værtshus bag et forhæng, vågner han ved, at dette bliver trukket til side, hvorefter han ser en hånd, der søger at bemægtige sig hans penge-pung. Uden at rejse sig affyrer han sin pistol mod tyven, hvorpå han uden at bekymre sig om virkningen heraf roligt sover videre. Nogle dage senere stiller en kinesisk embedsmand og kræver, da tyven var blevet dræbt, ret til at gøre gengæld overfor en af matroserne

\* Pierre André Suffren de Saint-Tropez (†1788). Overtog 1779 en eskadre i den forenede fransk-spanske flåde, slog 1781 den britiske kommandør Johnstone ved San-Jago og overvandt 17. februar og 12. april den britiske admiral Hughes i de ostindiske farvande (altså knapt 2 måneder før hans ovennævnte ankomst til Trankebar).



Han affyrede sin pistol mod tyven.  
(Indsat billede: „Prinsesse Charlotte Amalie“ med nød-rig).

ombord, idet kaptajnen selv jo var en altfor mægtig mand til at skulle bøde med livet for sin handling. Enden på denne henvendelse blev, at kineseren blev sat på porten, hvorpå With lod lette anker for at forlade havnen.

Den næste udkommando, som kaptajn Mouritz With fik, var med skibet „Prinsesse Charlotte Amalie“, der viste sig at være et rent ulykkes-skib, hvilket tildels skyldtes, at en del af skroget var råddent og takkelagen gammel og skrøbelig. Kun 3 rejser gjorde han med det, den sidste værre end den første, der som slem nok startedes 1784 i april. Person-antallet ombord var større end sædvanligt, idet 21 kinesiske matroser fulgte med som passagerer til Maccao. I begyndelsen gik rejsen godt, når lige undtages den megen kontrære vind, der blev skyld i, at man først den 19. august nåede Kina, hvilket havde taget ca. 16 måneder. Endvidere havde skibet efter Trankebar været udsat for stærke storme samt under tyk tåge mistet flere af sine ankre. With beretter herom i en skrivelse til kompagniets direktion: „Jeg må tilstå, at det har været en meget besværlig rejse for mig, men den sværeste tur var ved Ladrongene, hvor al menneskeligt håb om redning næsten var ude i dette mørke, tykke og stormende vejrlig, om ikke Guds særlige beskærmelse

og varetægt havde været over os.“ Ulykkerne var legio: Mandskabet, heriblandt også kaptajnen, hjem søgtes af sygdomme, 2 matroser drev væk i en jolle, flere mand druknede, og andre deserterede, hvorved skibet mistede over 30 mand. Og de engelske matroser, der var hyrede i de deserteredes sted, løb tilsidst også bort. Uheldene fortsatte også på hjemrejsen, efter at „Prinsesse Charlotte Amalie“ omkring nytår 1786 havde forladt Kina. En morgen fandtes en matros død i lasten efter at være faldet gennem en åben luge, og da man under et ophold i Porte Louis havde lavet et telt på havnen af store mærs-sejlet, ødelagdes det ved brand, som havde forplantet sig til det fra nogle nærliggende, antændte hytter. Endvidere måtte en rådden mast slæbes i land for reparation. Et andet brev fra With til direktionen skildrer yderligere hans besværligheder: „Jeg kan forsikre mine høje herrer, at jeg på denne rejse har mødt alt det, der kan møde en sømand. Dog takker jeg Gud for et solidt helbred. Min over-styrmand har ingen hukommelse, men han er et godt menneske, og derved forbliver det. Mine andre officerer er meget gode, hvilket er en stor trøst for mig. Thi ellers ville mine vilkår blive utålelige. Uagtet denne rejse har været lang, besværlig og kostbar for enhver af os, så hersker dog, Gud ske lov, en god enighed iblandt os.“ På rejsen

videre frem dør en 3die styrmand, og da skibet kort efter jul anløb Plymouth, måtte With tage i land på grund af sygdom, der hindrede skibets afrejse indtil først i april. Under hans fraværelse fra skibet benyttede mandskabet lejligheden til at stjæle kraftigt af dets the-last. Endelig 2. maj 1787 — efter en rejse på over 3 år — nåedes København Rhed.

Mouritz With's næste rejse med samme skib, der varede fra december 1787 til August 1789, og der også gik til Kina, synes at være forløbet heldigere end den første, idet der ikke foreligger notater eller indberetninger om nogen ulykkelige hændelser, når lige undtages, at en overmester (= læge) døde på udrejsen. I det hele taget blev der dengang næsten ikke foretaget en rejse til Ostindien uden dødsfald ombord, hvilket viser, at den tids sømands-liv rummede langt flere farer end i dag. Og også som noget mærkværdigt: Navnlig læge-standen, i hvert fald på de her nævnte skibe, var hjem søgt af sygdomme med død til følge!

Min oldefars tredje rejse, tillige hans sidste, blev fyldt med så mange ulykkelige hændelser og af næsten enhver tænkelig art, at næppe noget andet skib i hele søfartens historie, i hvert fald kun få, er kommet ud for noget lignende. Alene skibets redning fra det nær fuldbyrdede total-forlis nærmer sig det fantastiske. Det var i 1795, noget ind i december, at den nu 49-årige With stod ud fra København med „Prinsesse Charlotte Amalie“ for som sædvanlig at gå til Whampoa. I Nordsøen mødtes hårdt vejr i form af heftige storme, regn- og hagel-byger, hvorved skibet mistede både stor- og mesan-mast, ligesom takkelagen sprang, som om den havde været af sy-tråd. Meget af den måtte kappes og kastes overbord. For udbedringen af disse skader lod skibs-rådet skibet søge havn ved Spithead, hvortil man ankom den 9. februar, hvilket viser en rejse-tid fra København på et par måneder. 2½ måned forløb, før man igen kunne stikke i søen, men herefter syntes rejsen at være gået godt og hurtigt lige til bestemmelses-stedet. Her gik handelen imidlertid ikke videre godt på grund af dårlige konjunkturer.

Midt i januar 1797 efter sit 3 måneders ophold forlod skibet Kina. En 14 dages tid derefter måtte man som på udrejsen kæmpe imod vedvarende storme, som tilsidst bevirkede, at stor-masten gik overbord. Tillige mistedes meget andet af takkelagen, der måtte kappes, da uheldene skete om natten, og man således ikke kunne se, hvilken eventuel yderligere skade disse ting kunne forvolde. Batavia blev den nød-havn, man måtte søge ind til, hvorved skibets penge-kasse igen kom ud for en større åreladning, eftersom reparationerne både var langvarige og kostbare. Omtrent 2 måneder forløb, før skibet kunne fortsætte sin rejse. Men allerede 14 dage efter kom det igen ud for et uvejr, denne gang af en sådan voldsomhed, at det var et Guds under, det ikke forliste helt. På 19°16' sydlig bredde og 89°24' østlig længde overraskedes det af en orkan. Skibs-protokollen for 14. april 1797 oplyser herom:

„Havde tiltagende kuling med stormende byger, tyk luft og regn iblandt samt overmåde høj sø, hvor-

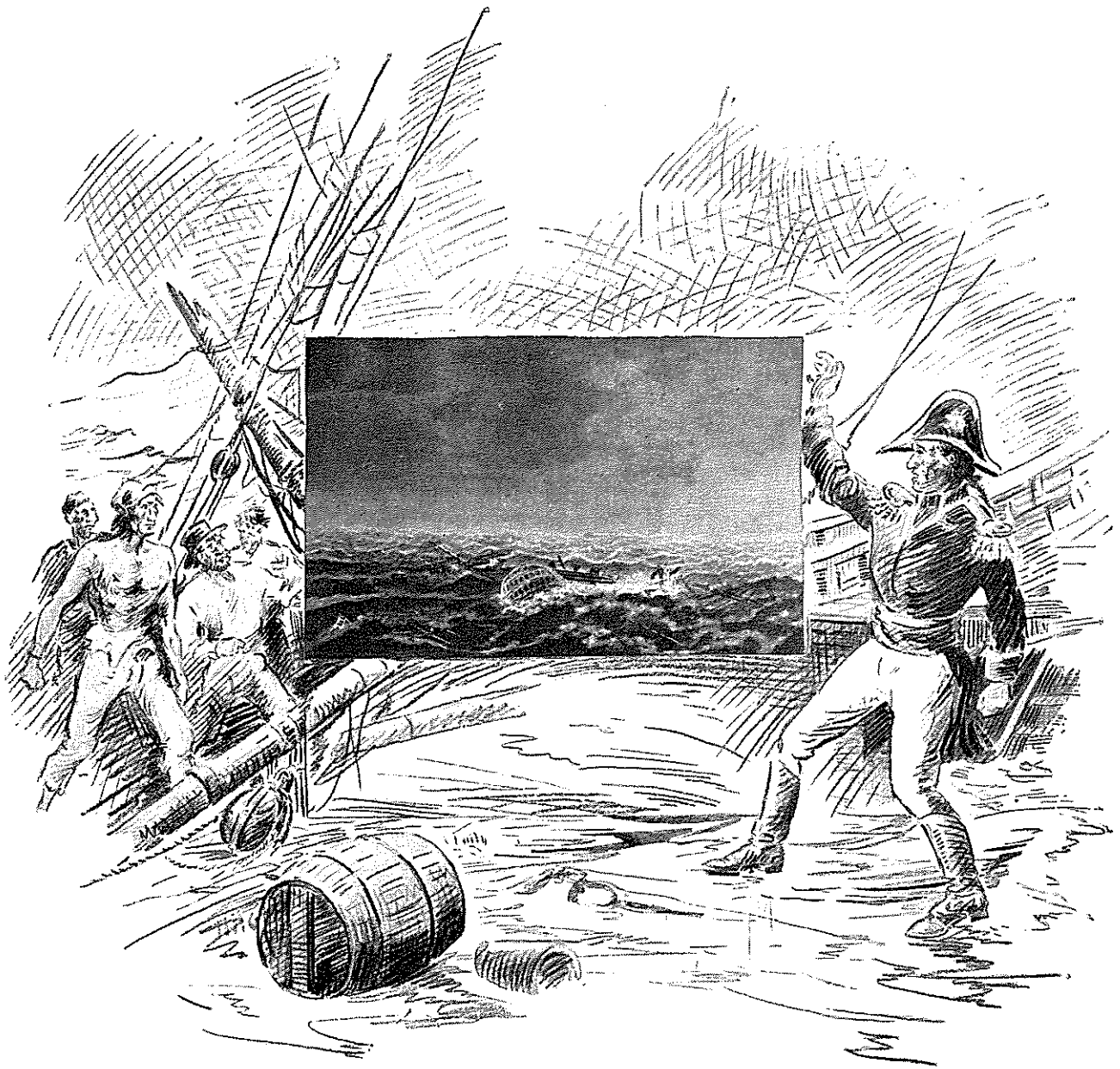
ved skibet tog svære overhalinger. — Stormen voksede til orkan med byger, tyk luft og stærk regn. Søen var så voldsom, at det ikke kan troes af andre end de ulykkelige, som var med i denne eller lignende ulykkelige tildragelser. Kl. 12, da stormen tiltog, og vi ikke kunne læse, bragtes skibet til vinden for en svigtet mesan, men før vi bragte det til vinden, skørede fokken i nærheden af et givtov. Stormen tog derefter så hurtigt til, at man ikke nåede at få stor-mær-sejlet givet op, før det blæste fra råen.

Efterhånden var stormen blevet så voldsom, at sejlene blæstes fra ræerne i små stumper. Vi arme mennesker troede, at vi var en uundgåelig undergang nær, eftersom søens rasen fik skibet til at slingre som aldrig før, så at portene lå i vandet ved hver overhaling. 2 modgående vinde rasede mod hinanden, og som efter et lille ophold kom lige så hårdt fra vest. I samme øjeblik blæste mesan-masten overbord med al sin takkelage, hvilken blev kappet hurtigst muligt for ikke at skade roret. Ved sit fald ødelagde den hele lønningen om bagbord, der havde til følge at nogle huse med gæs og høns gik overbord. Nogle minutter efter knækkede stor-masten i 3 stykker, af hvilke det øverste faldt overbord med hele rejsningen. Uheldigvis beholdt vi det andet indenbords, som „løb“ fra den ene side til den anden, hvorved der, da ingen turde fastholde det, var fare for, at breidsiden kunne blive slået ud. I sin slingren slog det koppen af spillet, som røg ned ad agter-trappen, hvor bådsmanden, der just i samme øjeblik entrede ned derad, ved Guds beskærmelse undgik at blive ramt af den og dræbt. Da vejret tog endnu hårdere til, blev det besluttet at kappe forstangen for om muligt at redde fokke-masten, men desværre blev stangen hængende og gjorde alting værre. Da man derefter var i færd med at sætte en talje på fokkevintet, opdagede man, at sprydet var brækket. Kort efter under en svær overhaling faldt både mast og spryd overbord, hvorved det nu helt masteløse skib var blevet til et vrage, der drev under Guds forsyn. Så hurtigt som muligt kappedes alting bort, for at roret, det eneste, som endnu gav os håb, ikke skulle beskadiges deraf.

Mange gange brød søen over skroget, så der kom en mængde vand ned igennem den forreste og agterste luge, og for at holde skibet læns var der folk ved pumperne uafbrudt. Skibet slingrede nu helt fantastisk, så alt i kuulen (åbning midtskibs mellem skanse og bak) sloges løs, også båden, som sloges styrbord over, hvorved hele dens breidside samt køl gik i stykker. — Stumper af mesan-masten slog bagbords gallerie bort fra skibet. Kamrene agter var halvt fyldt med vand fra de indbrækkende søer, og først efter stort besvær lykkedes det tømmermændene at få gallerie-døren spigret til med brædder og sejldug. — Det var et stort held for os, at kanonerne var så godt surrede. — Dagen efter denne voldsomme orkan var det et dejligt klart vejr“ —

Hurtigst muligt rejstes nu 2 nød-master, en for og en agter, ved hvis hjælp man ville forsøge at nå frem til Île de France, hvortil skibet begunstiget af god vind





Kaptajn Mouritz With ville tvinge mandskabet til at hjælpe sig med at slå taljer på fokkevantene.  
(Indsat billede: „Prinsesse Charlotte Amalie“ under orkanen).

da også ankom den 10. maj. En strækning på ca. 1800 sømil var da tilbagelagt med nævnte provisoriske takkelage. Da „Prinsesse Charlotte Amalie“ nærmede sig Île de France, kom en fransk søofficer ombord for at tilbyde sin assistance, og endelig kom også en brig til for at bugsere det hårdt ramte danske skib ind i havnen. Herfra tilstillede kaptajn With kompagniets direktion en rapport om ulykken, af hvilket det blandt andet fremgår: „Vinden løb fra øst gennem nord til vest med en ubeskrivelig voldsomhed. Horisonten trak sig nærmere mod skibet, så vi næsten ikke kunne se længere bort, end hvor vi stod. — — Henimod middag kl. 12 syntes det, som om vejret ville bedre sig. Jeg ville da lade slå taljer på fokke-vantene, men folkene turde ikke gå forud. Så ville jeg tvinge dem ved selv at gå med, men de svarede mig, at omend de kendte deres pligter, så frygtede de for deres liv! — — Nogen

tid derefter gik såvel fokke-mast som bov-spryd overbord, men Gud være lovet, at skibet intet kom til ved alt dette, thi en af stumperne kunne let i så svær sø have stødt hul i skroget. I så fald havde skibet vist blevet vor lig-kiste og havet graven.“ —

Den meget omfattende reparation af skibet varede til midt i November. På grund af modvind tog det 46 dage at nå til Kap det gode Håb, og henimod rejsens afslutning indtraf andet dårligt vejr, hvorfor man blandt andet måtte søge havn i Norge. Endelig 20. maj 1798 kunne denne dramatiske rejse slutte i København. Den havde da varet over 29 måneder og blev som nævnt min oldefars sidste fart i kompagniets tjeneste, vist iøvrigt sidste under alle forhold. Efter at have modtaget sin afregning indsendte han flere ansøgninger til dets direktion om godtgørelse for forskellige lidte tab på den sidste rejse. Efter flere møder

herom blev der endelig tilstået ham en vis sum, men til gengæld forlangte man, at han skulle afbetale sin gæld på ca. 3000 rdl. til kompagniet i løbet af 3 år. — De udestående fordringer, som hans far havde i Kina, forsøgte han at inddrive, men forgæves. Gennem en årrække havde han sin bolig i „Tordenskjolds Gård“ i Strandgade på Christianshavn, hvor han døde 1810 af en inflammation i brystet, kun godt 63 år gammel. Han blev bisat i familiens krypt i „Christians-Kirken“ på Christianshavn.

Det fortælles om min oldefar, at han var en alvorlig og streng mand, som opdrog sin søn efter den gamle skole. Han måtte således aldrig sidde ned i faderens nærværelse, end ikke ved måltiderne.

Billeder af både Mouritz With og hans fader findes i familiens eje, og som et kært minde om ham har jeg et rødt og rigt broderet tæppe, som han har bragt hjem fra en af sine rejser. Det anvendes ved bryllupper i slægten, idet brudeparret står på det under vielsen. Ligeledes hører til mine kæreste ejendele de 2 gamle malerier, der dels skildrer „Prinsesse Charlotte Amalie“ liggende på siden, da den var lige ved at gå ned, og dels dens sejlads med nød-riggen. Efter sin hjemkomst solgtes det til staten, og under slaget 1801 var det udlagt som defensions-skib på rheden.

På „Handels- og søfarts-musæet“ på Kronborg vil man endvidere kunne se nævnte skibs penge-kasse af jern, som vel tillige har været gemmested for vigtigere papirer og dokumenter. Den er af imponerende størrelse, solidt forarbejdet og med sin rige ornamentering tillige et pryd-stykke. Desuden har den ikke færre end 8 låse. For at forvirre eller narre eventuelle tyve er den forsynet med 2 svære hænge-låse, som altså kun er

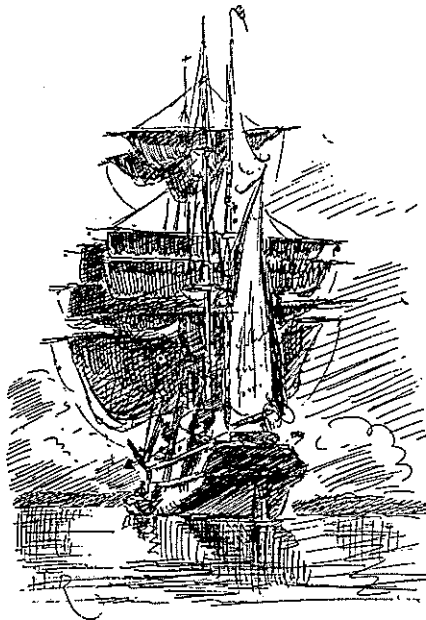
attrapper. Nøglehullet findes øverst i låget under et tempel-ornament.

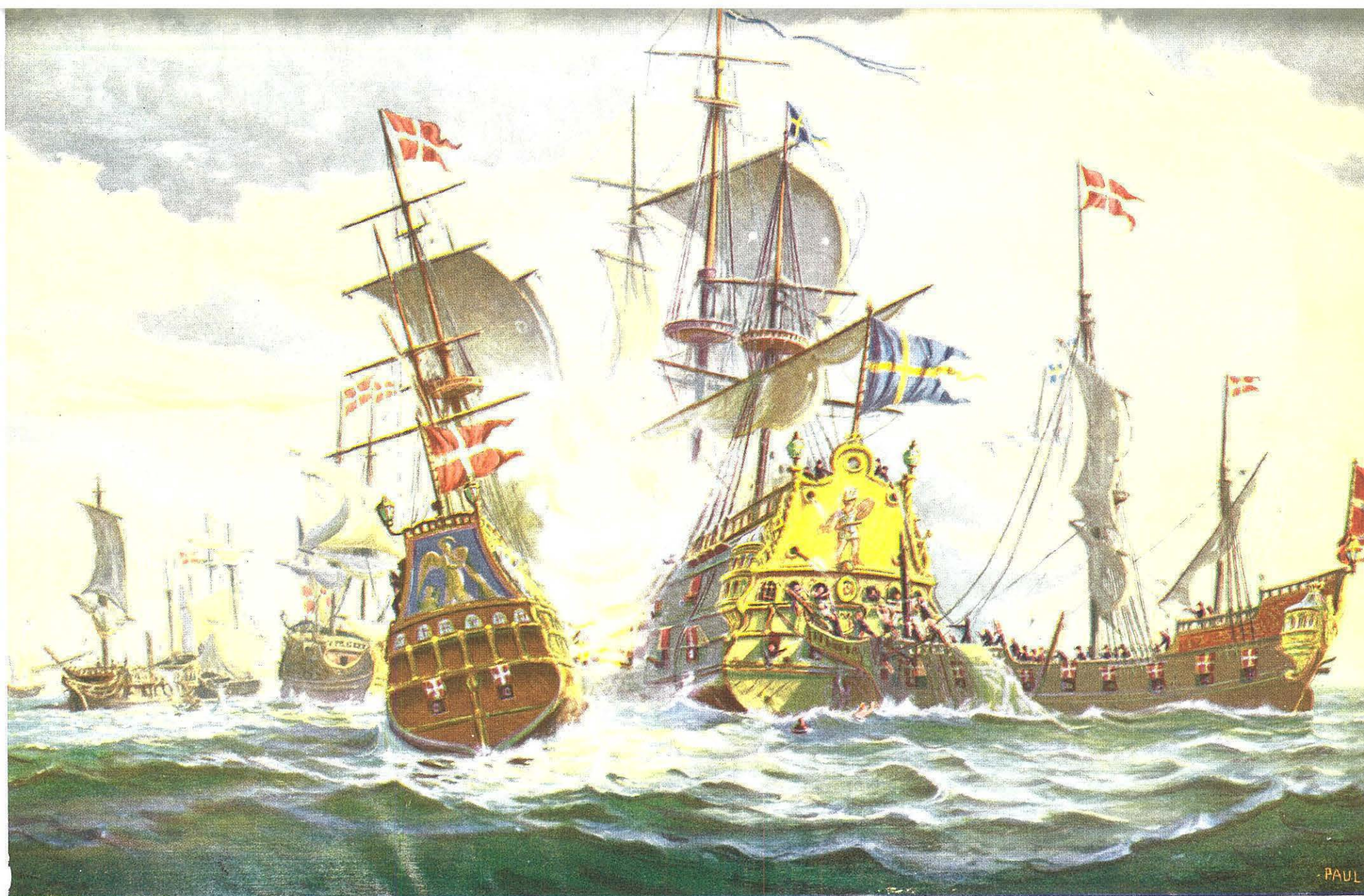
— — —

Indenfor søens folk har der i nævnte tidsrum været mange andre With'er. Alene fra det asiatiske kompagnis arkivalia fra 1700-tallet kan nævnes et par matroser, en overstyrmand, en overlæge og en konstabel. Endvidere kan nævnes fra orlogs-flåden op mod vor tid min fætter, kommandør C. L. With-Seidelin, og hans 2 sønner, der begyndte som „frivillig lærling“. Og så er der endelig min ældre broder, Carl Mourier With, som også gik ind som „frivillig lærling“ og gennemgik søkadetskolen. Under tjeneste som officer i den italienske flåde 1884 pådrog han sig en malaria, der svækkede hans helbred for livet. Efter sin afsked fra flåden i 1898 på grund heraf fik han stillingen som forvalter på Christiansø.

Selv søgte jeg som 14-årig ind i orlogsflåden som „frivillig lærling“. Til min store sorg opnåede jeg efter sø-togternes afslutning ikke optagelse på søofficersskolen trods det, at jeg havde fået „ug-“ i karakter for „anlæg for sølivet“. Herefter ville jeg følge mine forfædres livs-bane ved at gå ind i koffardi-flåden, men det ønskede min fader ikke, derimod, at jeg søgte ind i hæren, hvor jeg begyndte som rekrut i 1889. I 1939 fik jeg ved mit 70. år min afsked som kommanderende general.

I taknemlig erindring har jeg aldrig glemt den uddannelse, jeg fik i orlogs-marinen. De krav, der i den stilledes til mod og vilje-styrke, bibragte mig den disciplinerede karakter-dannelse, som blev en fortrinlig forskole for mit livs-arbejde.“





aktion: Brdr. Barentzen

Maleri af Paul Sindin

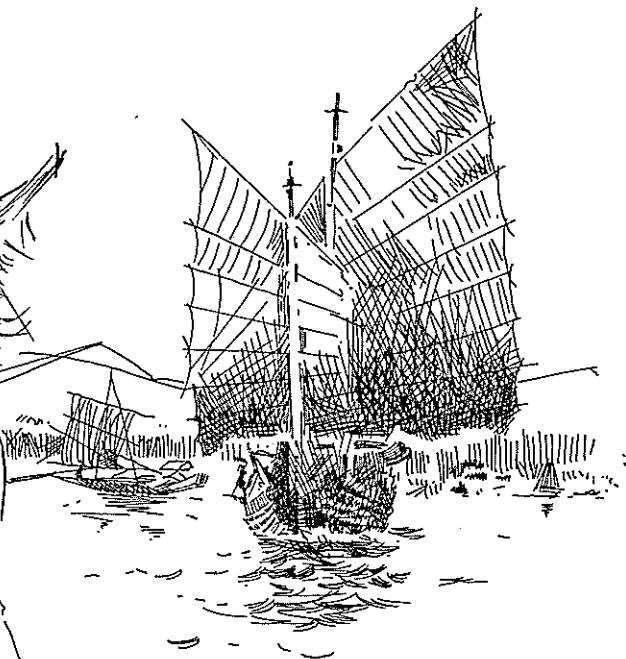
Otto Rud om bord på „Byens Løve“ erobrer, assisteret af „Engelen“, det svenske admiralskib „Makalös“ ved Øland 1564



Reproduktion: Brdr. Børentzen

Gudhjem havn

Maleri af S. Kielland-Brandt



# DET var kattens!

Af OTTO LUDWIG — Illustrationer: ERNST KÖHLER

Solen var blevet nærig i den sidste tid, og det var ved at blive halvkoldt. Men man var også kommet hen i oktober måned. Rækkehus-havernes træer begyndte at tabe bladene af ærgrelse over årstiden, og på en af de mange terrasser lå tre hankatte og labbede i sig af sommerens allersidste udfoldelser. De lå og talte om mus, røgede sild, hunkatte og hvad gentleman-katte ellers plejer at tale om, når de er i godt selskab. Pludselig blev idyllen ødelagt. En flok hujende drenge kom forbi ude på vejen. En af dem bar på en cykelslange, han havde fyldt med vand og bundet sammen i begge ender, så der blev en ordentlig bule på midten. Da drengene så kattene, smed anføreren cykelslangen midt ind mellem dyrene, der skræmte sprang til alle sider. Drengene lo højrostede, samlede cykelslangen op igen og drog videre på deres vandal-togt.

Da forskrækkelsen havde lagt sig, samledes kattene igen på terrassen for at genoptage samtalen. En af dem — Dengse hed han forresten, men det kunne han ikke selv gøre for — rejste dovent hovedet op fra fliserne og mumlede:

„Der skal I se, nu kommer Lurifax!“

„Jeg synes, han går så mærkeligt,“ sagde den anden af kattene. Han hed Mons og var ny i kvarteret.

Den tredje, der hed Stalin, fordi han var rød i pelsen, svarede: „Ja, men han er heller ingen almindelig kat, for han har faret til søs og tror stadig, han har et gyngende skibsdæk under sig!“

Lurifax brød ind i selskabet uden at hilse. Han tog i det hele taget meget overlegent på tingene, fordi han vidste, han ikke risikerede noget ved at være uhøflig. Hans mange ar, som han forresten selv kaldte „tatoveringer“, vidnede om en mængde slagsmål, og som regel var synet af dem nok til at få andre katte til at undgå uoverensstemmelser.

„Jeg synes, du ser noget trist ud,“ sagde Dengse kattesledsk. „Er noget gået dig imod?“

Lurifax brummede lidt i skægget om, at han lige havde været nede på bådepladsen sammen med sin vært for at rigge båden af. Hans „vært“ var simpelt hen hans ejer, men det sidstnævnte ord brugte Lurifax aldrig, for han kendte nemlig Kumbels lille logiske „gruk“:

„Lille kat, lille kat,  
lille kat på vejen,  
hvis er du, hvis er du?“  
— „Jeg er s'gu' min egen!“

„Ja, men sejler du da stadig?“ spurgte Mons, den nye kat i kvarteret.

„Sejler og sejler —“ snøftede Lurifax foragteligt.

„Det er jo nok lidt groft sagt. Manden, jeg bor hos, er sejlsportsmand og har en lille båd. *That's all.*“

Lurifax slog engang imellem over i engelsk. Det sprog havde han før i tiden været vant til at bruge i alle havne, og det forstod enhver miss Mis, som holdt til ved kajerne.

„Åh, det må være spændende,“ sagde Mons helt betaget.

„Ja, for en stuekat som dig. Men for mig, som har befaret *the seven seas*, er det kun en ringe erstatning. Larsen, manden med båden, tror ganske vist, at han er en hel styrmand Carlsen, men mellem os sagt, så har han aldrig ladet sit vand i rigtigt hav! Og nu er det slut for i år. Snart kommer denne *dammed* danske vinter, og så længes man mod varmere himmelstrøg. Sølivet har ganske vist givet mig lidt gigt, men faktisk er det den eneste tilværelse, der er værdig for en kat.“

„Tag og fortæl,“ bad Mons ivrigt.

Dengse og Stalin sendte ham et ondt blik, for de havde efterhånden hørt de fleste af Lurifax' historier indtil trivialitet. Men da Lurifax uventet kiggede hen på dem, skiftede deres minespil til lutter velvilje, og de nikkede, som om de også gerne ville høre.

„Se, jeg fortæller jo nødtigt mine oplevelser, og det kan både Stalin og Dengse sætte deres poteaftryk under på, ikke?“

De to katte nikkede.

„Nå, men *never mind*, som svenskerne siger. I skal få min historie.“

Lurifax sprang op på havebordet for ligesom at have bedre kontrol over sine tilhørere, og så begyndte han:

„Jeg ved såmænd ikke rigtigt, af hvilken nationalitet jeg er. Jeg blev født i Hong Kong, men min far sejlede fra alimentationsbidraget, og min mor løb bort med en lapset siameserkat, hvorefter jeg blev overladt til mig selv. Mine søskende gik det meget skidt. En døde af rottegift, og de fleste andre faldt så dybt som til at blive skødekatte. Jeg kunne forresten ikke klage, for rotter var der nok af i Hong Kong, nogle mægtige fyre omtrent på størrelse med dig, Mons! Men kosten blev mig lidt ensformig, og en dag sneg jeg mig som blind passager om bord på et dansk skib, der lå i havnen. Jeg ved ikke, hvorfor jeg valgte netop det skib, men dets rød-hvide flag må have tiltalt mig. Måske skyldes det også, at jeg fik sympati for kokken, hvis ydre var en god reklame for dansk madlavningskunst. Desværre blev jeg hurtigt opdaget, for jeg kendte jo ikke dengang alle et skibs mange smuthuller. Kokken overraskede mig, mens jeg var ved at tømme en dåse kondenseret mælk. Han greb

mig i nakken og jog mig hen ad dækket, mens han hvædede en masse gloser på *that terrible Danish*, som jeg ikke dengang forstod.“

„Og så blev du altså smidt i land?“ spurgte Mons.

„*Oh boys!* Næh, gu gjorde jeg ej, for i det samme sprang en mægtig rotte lige frem foran fødderne af kokken, der blev helt forskrækket. Resolut vendte jeg mig om og pilede efter kalorius. Det blev en drabelig kamp, og jeg fik nogle drøje hug, før fyren lå på valen. Men kokken blev så imponeret, at han satte en stor skål mælk ud på dækket til mig. Og det var vel at mærke rigtig mælk, ikke det her på dåser!“

Lurifax holdt en lille pause for at se, hvordan beretningen virkede. Mons sad spændt og ventede på fortsættelsen, og de andre *lod*, som om de gjorde det samme. Så gik Lurifax videre:

„Kokken havde *some trouble* med skipperen for at beholde mig, men da han fortalte episoden med rotten, gav den gamle sig. Også han var imponeret, for jeg var jo kun en killing. Siden fangede jeg mange rotter om bord. Jeg åd dem ikke, nej, det levede jeg for godt til. Men jeg kunne lide at dupere besætningen, selv om det kunne være svært. Så fandt jeg på at fange flyvefisk. Jeg snuppede dem i flugten, når de kom strygende over dækket, *you understand*. Det gjorde lykke!“

Siden har jeg altid forsøgt at holde mig gode venner med kokkene. Det kan betale sig! Søfolk er nogle dejlige mennesker. Altid parat til at hjælpe andre mennesker, hvis de kan — og det kan de næsten altid, især når der skal slås en proper næve et eller andet sted! Men folk i land holder af at beskyldes dem for så mange ting. Det med at de drikker, det er løgn! En mand i land drikker måske en hel kasse øl eller mere i løbet af en måned, men beskyldes ikke af den grund for at være fordrukken. I samme tid nyder sømanden måske ikke en dråbe. Sømanden har derfor en masse til gode efter en lang rejse, og hvis han så *måske* en gang imellem snupper det halve af sin kasse øl på een gang i land, så går sladderen! Jeg har sejlet næsten hele mit liv, men er heller ikke blevet fordrukken. Jeg foretrækker stadig en flaske fløde fremfor noget andet!

Fra gammel tid har søfolk også haft ord for at være slagsbrødre, men de slagsmål, der sker i havnene, sørger vi skibs- og havnekatte for! Søfolk slås kun, når de provokeres til det. De er faktisk jordens fredeligste mennesker, og hvis det var for dem, var der aldrig krig her i verden. Søfolkene er kosmopolitter, og andegårdens skænderier herhjemme interesserer dem ligeså lidt, som stuede gulerødder interesserer mig! Nej, det er landkrabberne,

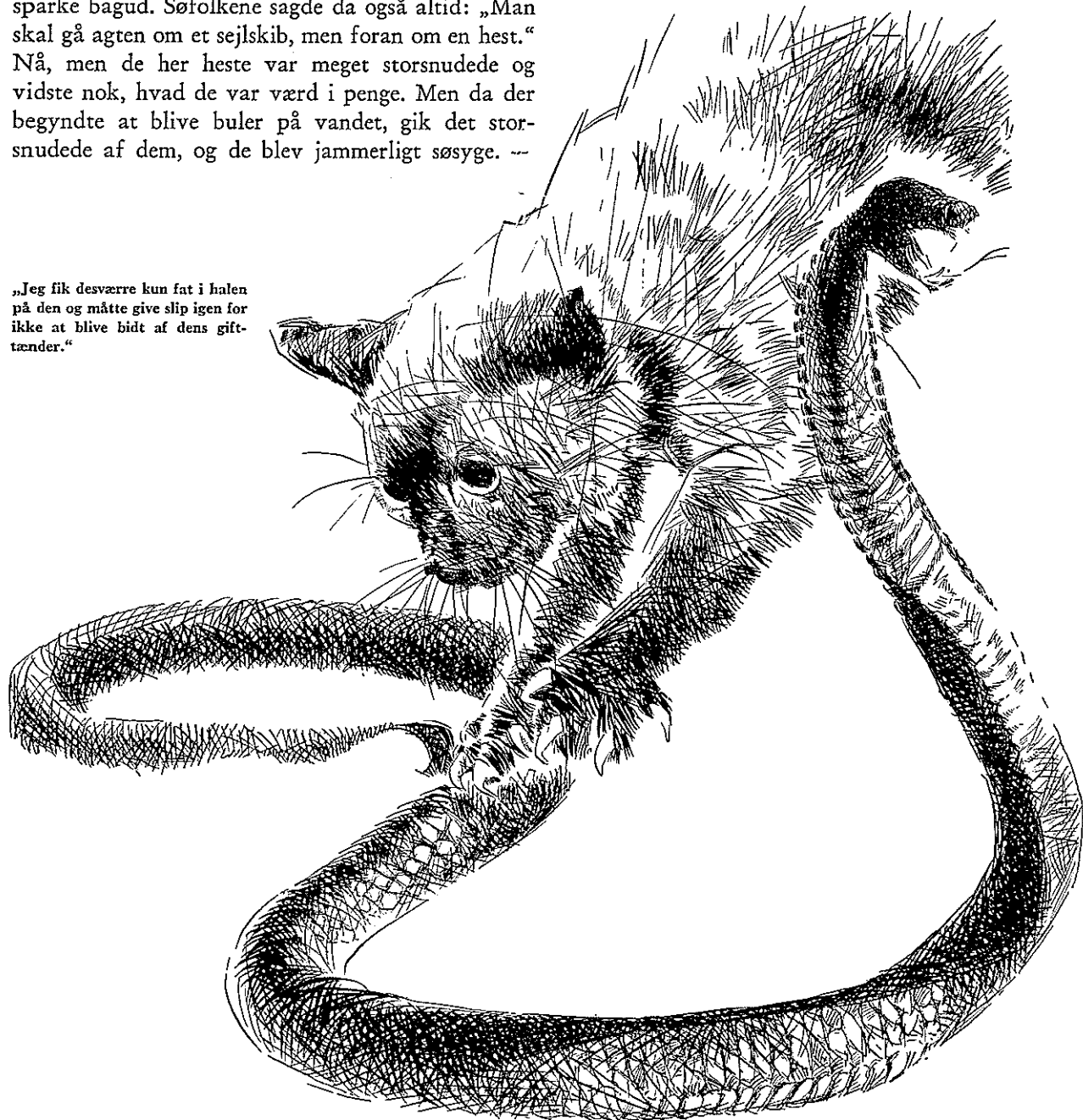
der starter krigene og så lader søfolkene om at tabe eller vinde dem for dem. Alene *det* gør søfolkene til fredselkende gemytter.“

„Blev du så hele dit liv på samme skib?“ spurgte Mons.

„No, Sir! Det skete jo af og til, at man mødte en lille miss i havn, og så lod man skib være skib så længe, skønt skibssirenen tudede nok så ynkeligt. Men i længden var familielivet ikke noget for mig, selv om en travl havn med en venlig „kattemor“, der serverer måltiderne til bestemte tider, nu ikke er værst. Nej, jeg måtte ud på søen igen og valgte omhyggeligt et nyt skib ud, som regel et dansk.

Engang kom jeg om bord på en æske, som viste sig at være et rent helvedes-skib. Lasten bestod nemlig af galop-heste, hvis største lyst det var at sparke bagud. Søfolkene sagde da også altid: „Man skal gå agten om et sejlskib, men foran om en hest.“ Nå, men de her heste var meget storsnude og vidste nok, hvad de var værd i penge. Men da der begyndte at blive buler på vandet, gik det storsnude af dem, og de blev jammerligt søsyge. —

„Jeg fik desværre kun fat i halen på den og måtte give slip igen for ikke at blive bidt af dens gift-tænder.“



fjerne sig. Skuden var ved at synke, og jeg klatrede til vejrs. Oppe fra så jeg en kasse drive rundt i vandet lige ved skibssiden, og selv om jeg ikke kan fordrage at have flere hundrede favne vand lige under bugen, hoppede jeg i karret og kravlede op på kassen. Skibet forsvandt i bølgerne, og kassen drev væk med mig oven på. Senere på dagen fik man øje på mig fra bådene og samlede mig og kassen op. Det viste sig, at der var to flasker skotsk whisky i kassen, og besætningen overøste mig med venlighed, for havde jeg ikke siddet på kassen, havde de ikke fået øje på den. Næste dag blev vi samlet op af en fransk trawler, og den franske mad er nu ikke at foragte!“

„Har du sejlet med passagerer?“ spurgte Mons, der ikke kunne få sin nysgerrighed styret.

„For *heaven's sake!* Nævn ikke det ord een gang til!“ mjavede Lurifax. „Jeg har set drivminer, oplevet storme, isskruninger og meget mere og ryddet hele havneområder for hankatte, men det er altsammen killingemad i forhold til skibspassagererne. Disse landskabninger forstår overhovedet ikke en skibskats inderste følelser, men tror, at man nyder deres »kis, kis, kis“ eller „nåe, kom så lille mis“ og den slags. En gang havde vi en datter af en amerikansk mangemillionær med om bord. Stenrig var hun. Hun kunne mageligt have købt alle de røgede sild, der findes i hele verden, uden at få tørre lommemesmerter. Og så havde hun sit udseende med sig, og det var ikke så underligt, at en ung, ugift kaptajn var lige ved at glemme kurser og alt muligt andet, når han så hende!“

Nu var dette pigebarn vistnok mere interesseret i mig end i skipperen. I må i parentes bemærket vide, at jeg som ung knægt så ganske godt ud! Nå, men hun gjorde jo alt muligt for at takkes mig. Hun tog oven i købet rester fra middagsbordet med ud på dækket til mig. Og det var altsammen *all right*, og jeg nød hendes selskab indtil det punkt. Men så begyndte hun at tale om at få mig med hjem til Amerika, og det fik mig til at slå bak. Hun talte med skipperen om det, men han ville meget nødigt af med mig, selv om hun tilbød en ikke ringe pengesum for mig. Sådan et par store tiggende dådyrøjne i hovedet på en amerikansk millionærdatter kan dog let gøre selv en *hard-boiled* sømand blød om hjertet, og kaptajnen var jo præpareret i forvejen. Så til sidst lovede han mig bort uden at kræve en cent til gengæld. Jeg fik fast bopæl i hendes kahyt og lå det meste af dagen i bløde puder, der duftede infamt af dyr parfume. Det var slet ikke noget for mig. Jeg brød mig ikke om at komme i land, og desuden vidste jeg, at jeg ville komme flere uger i karantæne, før de slap mig fri *over there!*

Jeg brød naturligvis min hjerne for at finde en udvej, og en dag gav jeg mig til at lege med hendes nylonstrømper på en lidt hårdhændet måde. Men hun lo bare og syntes, at det så sødt ud. For hun havde jo masser af strømper om bord, og når hun kom i land, kunne hun tømme samtlige New Yorks forretninger for den slags. Så den udvej duede altså ikke.

Men nu begyndte jeg en systematisk nervekrig imod hende. Se, hver gang hun skulle sove til middag, havde jeg lagt et af mine visitkort på hendes hovedpude, og det kunne hun i længden ikke finde sig i! På den måde slap jeg altså fri, og det gjorde skipperen også, for efter at jeg igen var blevet smidt forud til mandskabet, værdigede damen ham ikke et blik! Bagefter var han iøvrigt godt tilfreds med udfaldet, for der var jo trods alt en lille pige derhjemme i Svendborg, og hvor fik han vel også en ny skibskat fra af mit format?“

„Du har set mange fremmede lande,“ sagde Mons. „Nu det her „Jerntæppe“, har du været bag det?“

„Ja, masser af gange. Men „Jerntæppet“ eksisterer kun for mennesker, ikke for en skibskat. Mens de andre måtte blive om bord i de kommunistiske havne, marcherede jeg i land lige forbi vagterne uden at vise pas, søfartsbog eller andre latterligheder. Og mig er det ligemeget, om en hunkat er kommunist eller ej, for vi finder altid melodien sammen, selv om menneskene ikke kan lide at høre den. Apropos forelskelser: Jeg traf engang en rigtig vildkat *somewhere in the East*. Men hun var et værre galt spektakel med et voldsomt temperament. Jeg var lige ved at sige søen farvel for hendes skyld, men til sidst blev hun mig for voldsom, og jeg tog en ny hyre.“

„Har du været i Grækenland?“ spurgte Mons.

„Of course,“ nikkede Lurifax.

„Er det rigtigt, at grækerne spiser katte?“ spurgte Dengse pludselig interesseret.

„Jeg ved det ikke, for alene rygtet om det fik mig til at blive om bord i græsk havn. I må dog ikke tro, at jeg er bange for nogen eller noget. *Nothing, absolutely nothing* kan skræmme Lurifax. Selv ikke en slange!“

Vi lå engang i en eller anden indisk havn, hvor varmen var så skrap, at den kunne forvandle ekskong Faruk til fluevægter i løbet af kort tid! Kokken var derfor meget irriteret, når jeg forsøgte at narre ham for en lækkerbid. Vi var kort sagt ikke på en god pote med hinanden. Men så en dag gik han ned i proviantlasten, og jeg kastede mig imens over en pragtfuld ret, der var under tilberedning. Pludselig hørte jeg et råk. Det kom nede fra provi-



antlasten. Nå, men hvad kom det mig ved, om kokken måske blev bange, tænkte jeg, for jeg var godt gal på ham. Ganske vist var det varmt, men kokken kunne dog gå i hvidt, køligt tøj, mens jeg måtte beholde min sorte pels på i den bagende sol! Men så hørte jeg en hel masse mennesker tumle ned ad lejderne, og jeg fulgte efter gumlende på et stykke kød.

Ved indgangen til proviantrummet stod det meste af besætningen samlet, helt slagne af panik. Kokken stod med vidt opspilede øjne klasket op mod skottet som forkølet vandgrød helt henne i den anden ende af rummet. Lige foran ham vrikkede en stor giftslange frem og tilbage og spærrede ham vejen. Den var parat til hug, og de andre søfolk, der ellers intet frygtede, foretog sig intet."

Igen holdt Lurifax en lille kunstpause, og Mons slugte en klump, der havde generet i halsen, som var den et sildeben.

"Jeg overså straks situationen," sagde Lurifax. "Der måtte handles hurtigt, og i eet spring var jeg henne hos bæstet, som i det samme vendte sig om. Jeg fik desværre kun fat i halen på slangen og måtte give slip igen for ikke at blive bidt af dens gifttænder. Men straks var jeg over fyren igen og fik nu fat lidt nærmere ved hovedet. Det var uhyggeligt! Dens frygtindgydende tænder var kun et knurrehårs bredde fra mine øjne, men jeg bed til, slap igen og tog fat helt oppe, hvor nakken ellers plejer at sidde på en skabning. Slangen slog vildt med halen og hvæsede faretruende, men i løbet af et øjeblik gav den op uden at få bidt mig, og der lå den på dørken, stendød og mindende om en ål!

Kokken besvimelede, men resten af besætningen bar mig og slangen op på dækket. Slangen fik en trist ende på livet som tobakspunge for søfolkene, men jeg fik mælk, *plenty of cool milk*, lige fra fryseskabet!"

Hårene havde rejst sig på ryggen af Mons og var ladet med mindst 1000 Volts elektrisk spænding. Men de to andre katte havde jo hørt historien før og tog det mere roligt. Stalin var dog ikke så lidt irriteret. Han var ikke i tvivl om, at historien var sand, men Lurifax' praleri irriterede ham, og ganske uventet — også for ham selv — udbrod han: „Det er løgn!“

Lurifax' grønne øjne skød lyn, og han sprang ned fra bordet for langsomt at nærme sig den formastelige synder, der havde lænet sig så uforsigtigt lige op ad en stabel øretæver. I det samme lød der støj ude fra vejen. Det var drengene fra før, der nærmede sig.

Lurifax viste tænder og hvæsede: „Skal du kalde mine historier for løgn?! Jeg skal vise dig, at en rigtig skibskat ikke er bange! Ikke for nogen ting! Hverken slanger, af hvad art de end måtte være, eller for vand, stormvejr eller — for at give dig en omgang klø!“

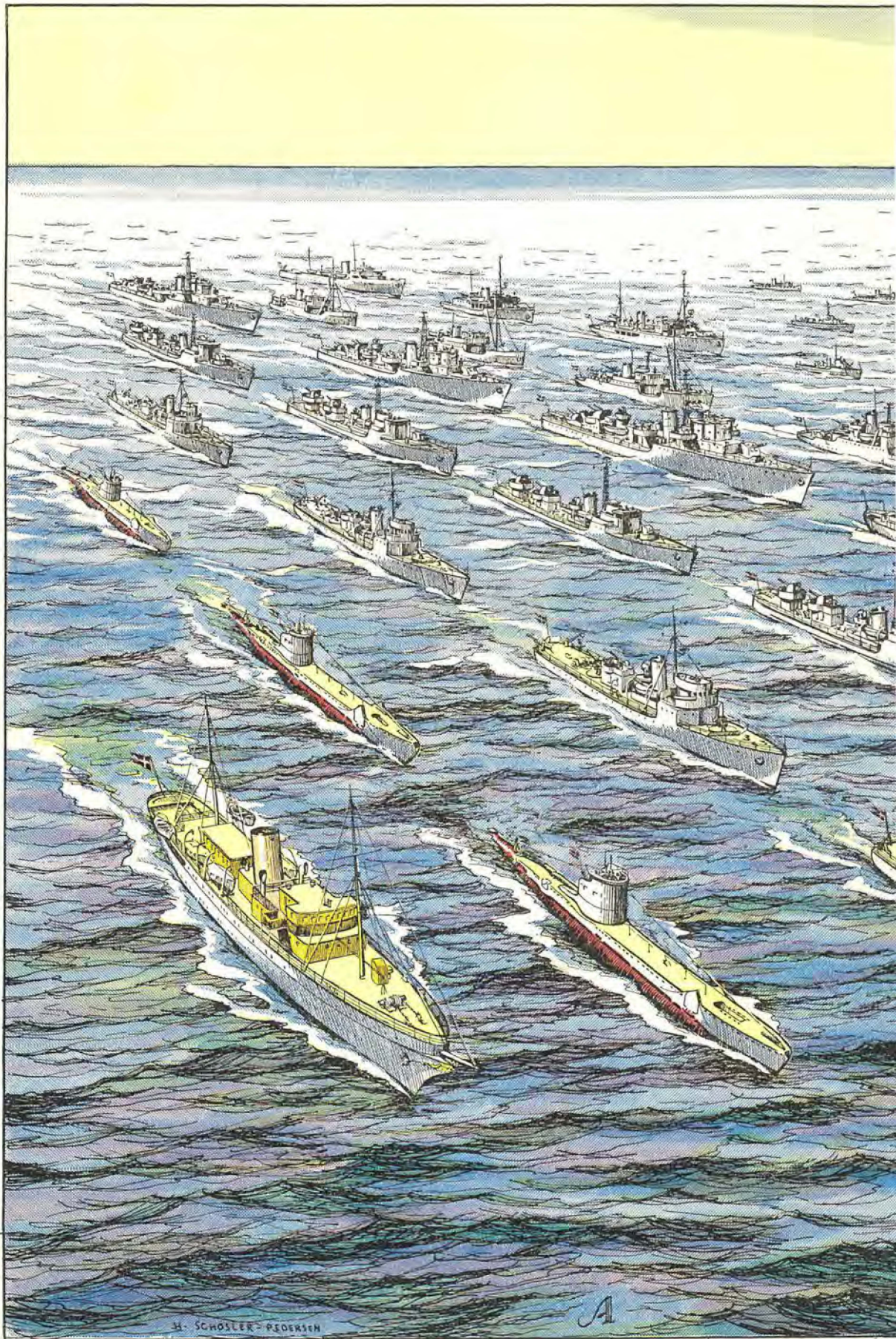
Stalin krøb sammen parat til at værgе sig for kløene, men i det samme lød der et klask mod fliserne. Lurifax for sammen og styrtede af sted efter at have kastet et hastigt blik mod væsenet, der lå og spyttede gift på fliserne. Var det mon en kæmpeslange af en hidtil ukendt race?

Lurifax standsede først tre haver borte, men de tre andre katte lå roligt og smilede lumskt fornøjede. De var jo blevet præsenteret for den vandfyldte slange een gang før, og nu var samme slange forresten "punkteret", så vandet fossede ud.

Mons, den nye kat, kiggede forbavset i den retning, hvori Lurifax var forsvundet. Så sagde han: „Det var kattens!“

Stalin sagde ikke noget, men så taknemmeligt hen mod cykelslangen, som havde reddet ham fra Lurifax' skarpe kløer.



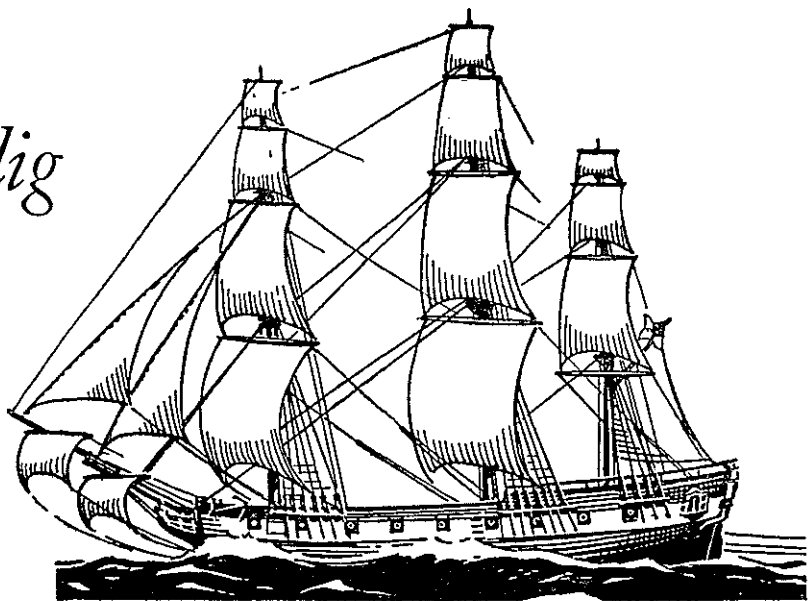


# Flåden vokser stadig

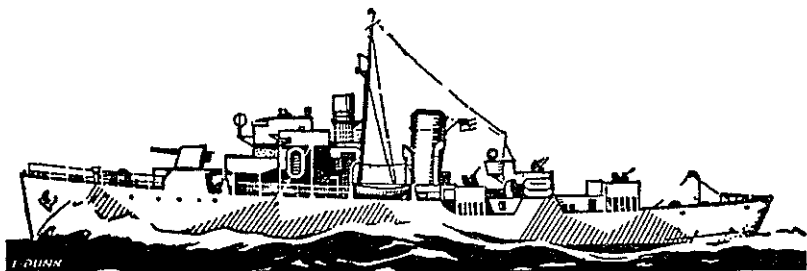
Havde vi ventet endnu nogle måneder med at lave det store panorama-billede over den danske orlogsflåde, kunne vi have tilføjet tegningen af fire korvetter, som for øjeblikket er under bygning på italienske værfter. Ordet „korvet« er meget gammelt. Allerede på Nelsons tid var det brugt som betegnelse for en bestemt krigsskibstype, og under den sidste krig fik det en renaissance. De fartøjer, som nu bygges til den danske flåde i Italien, adskiller sig imidlertid både fra Nelsons og den sidste krigs korvetter, og herunder bringer vi tre billeder, der viser korvetternes udvikling.

De nye korvetter adskiller sig fra den sidste krigs bl. a. derved, at de er mindre søgående og kun skal bruges til eskortering i kystfarvande. Skibene bliver på hver 625 displacement-tons, og længden bliver ca. 75 meter. De skal fremdrives ved hjælp af diesel-motorer, og farten bliver

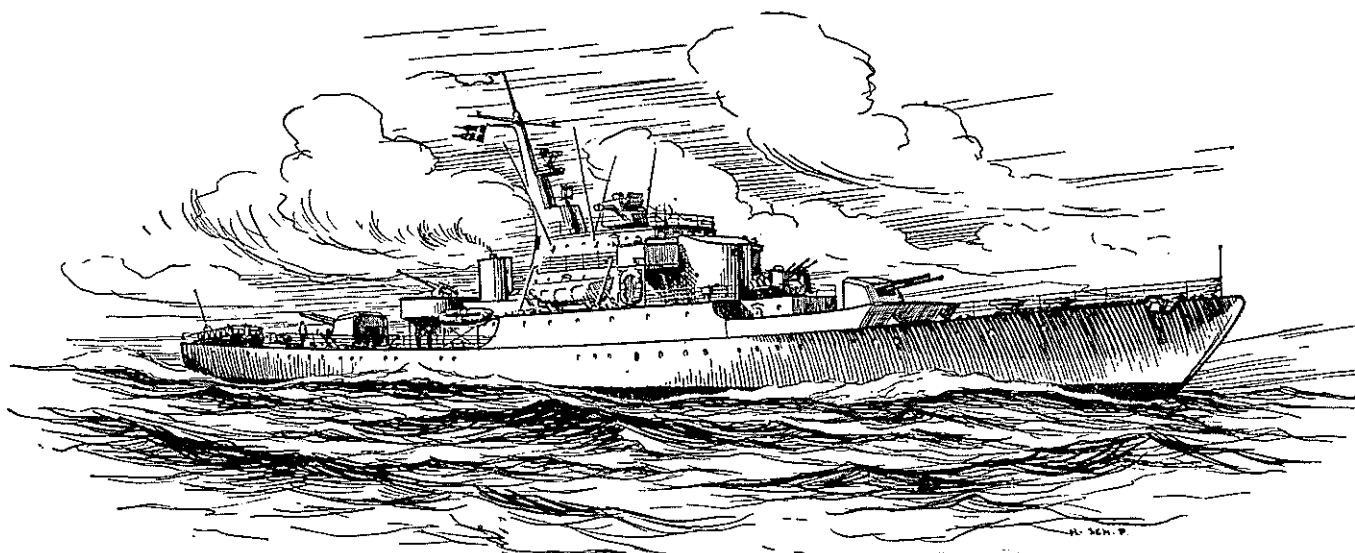
ca. 20 knob. De armeres med to 75 mm og to 40 mm antiluft-kanoner samt anti-ubåds-våben. Fartøjerne afleveres i tiden fra september 1954 til januar 1955.



Korvet fra Nelsons dage.



Korvet fra den sidste krig.



Sådan kommer de nye danske korvetter, som bygges efter våbenhjælp-programmet, til at se ud.

## TRØNDURS

*Jule-Knettir*

**T**RØNDUR havde i den sidste tid gået rasende om som en løve i bur. Han havde gang på gang slået næven i bordet og sagt: „Jeg skal vise jer, at jeg er mand for at trumfe min vilje igennem og sørge for, at der kommer juleknettir på bordet juledag. Jeg vil vise jer alle, at Trøndur i Stove er mand for at sætte sin vilje igennem, og han lader sig ikke standse hverken af Gud eller mennesker. — — — Nu har jeg i alle de år, jeg kan huske, spist knettir juledag, jeg vil vise, at jeg også i år skal gøre det samme.“ (Knettir er en speciel færøisk fiskeret).

Grunden til, at Trøndur var så utålmodig i år, var nok den, at det i den sidste måneds tid havde blæst og regnet konstant, og det havde været helt umuligt at drive fiskeri med de små årebåde.

Trøndur vidste godt, at på disse breddegrader var mennesker afhængige af vejrgudens lune, men netop denne viden fik ham til at rase indvendig, og derfor prøvede han på at forsikre sine kammerater om, at han ikke længere ville finde sig deri, men nu selv ville tage afgørelsen i sin hånd.

Kammeraterne, der vidste, hvordan havet kunne arte sig, trak overbærende på smilebåndet og sagde: „Ja, ja, Trøndur, du bliver nødt til at vente, til vejrguden finder det for godt.“

Rasende svarede Trøndur: „I kan bande på, det bliver løgn. I morgen — juleaften — tager Trøndur her til søs, jeg ved ikke, om I tør tage med, men ellers kan det også være lige meget, for så tager jeg ud alene.“ —

Det så sandelig ud til, at vejrguden blev bange for Trøndurs trusel. Vinden løjede af, og det klarede op. — Det kunne se ud til, at vejret endelig indbød til fisketur . . .

En velgørende stemning gik gennem hele bygden, alene tanken om juleknettir kunne få humøret højt. Madskrinene og langlinerne blev hentet frem. Det var om at være tidlig på færde, så de kunne nå at komme hjem i god tid. —

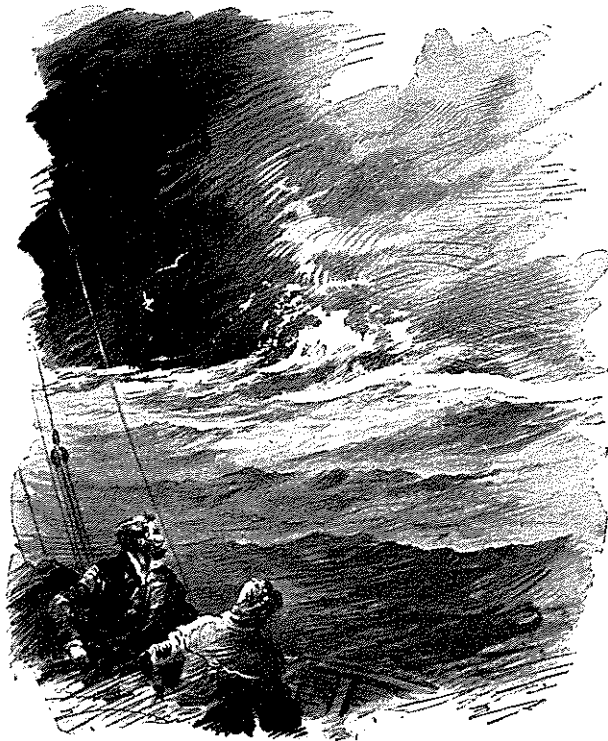
Men desværre, ved firetiden om morgenen, da bådene skulle stikke til søs, var der indtrådt en mærkbar vejrforandring, man snakkede frem og tilbage om vejrudsigterne, og der var almindelig enighed om, at de var meget dårlige, og det måtte på det bestemteste frarådes at stikke til søs i dag. — —

Trøndur, der var bådfører, slog næven i tolden og sagde: „Jeg vil blæse jeres formaninger en lang march, — nu tager jeg af sted, og så vil jeg iøvrigt blæse på Gud og menneskers mening i denne sag, vi skal have juleknettir, færdig med det.“

Selv om flertallet af bådsbesætningen havde størst lyst til at blive hjemme, var der ingen, der åbenlyst turde modsætte sig Trøndurs befaling — han var trods alt deres bådfører — og hans ordre var en uimodsigelig lov.

Trøndur fik sin vilje. Motoren blev startet, og som eneste båd tøffede den ud på de store dybder — ud på det lune-fulde hav.

Trøndur havde en uhyggelig fornemmelse af, at han her var ved at



En forrygende snestorm piskede hen over havet.

komme ud i noget, der kunne få uanede følger — men på den anden side — det var hans ære, der stod på spil. — Æren er det fagreste træ i skoven —.

Efterhånden, som de kom længere ud på dybet, gik det op for Trøndur, at her var han kommet op at køre, men ingen magt i verden ville være i stand til at standse ham i hans plan. Det var hele hans autoritet, der stod på spil. Nu måtte han engang for alle slå fast, at det var ham, Trøndur i Stove, der havde kommandoen på sin egen båd, han kunne ikke uden videre finde sig i, at mandskabet blandede sig i hans plan.

Men allerede inden de nåede ud til fiskebanken, stod det Trøndur klart, at vejret ville blive dårligt, stormen ville rejse sig, men han måtte lade, som om han slet ikke så det.

„Vi begynder at sætte langlinen ud nu,“ sagde han. — Der var en trykkende stemning i båden. — Uden et ord gik man i gang med det, motoren gjorde sit bedste, for at det skulle gå stærkt, men ligegyldigt hvor stærkt det gik, var det dog ikke hurtigt nok, for vinden voksede med foruroligende hastighed. — —

Endelig var den sidste krog smidt overbord, og Trøndur tænkte, at nu var det nok på tide at sejle op til den første bøje igen. —

Mennesker tænker — — men Gud råder. —

Nu var stormen vokset til orkan, en forrygende sne-storm piskede hen over havet og slog mændene i ansigtet, som var det en mand, der stod med et risknippe og slog dem lige i synet.

Havet var blevet et skummende, brølende uhyre, der grådigt styrtede sig imod båden, for om muligt at slå den til pindebrænde, men det var forbavsende, hvor godt den klarede sig, det så ud til, at den næsten havde menneskelig forstand. Præcis afværgede den ethvert angreb og boltrede sig med en smidighed mellem angrebene, så det virkelig så flot ud. — —

Trøndur, der sad fremme på toften, sagde ikke et ord, han mærkede, hvordan angsten listede sig kvælende ind over ham, som var det en stor hånd, der tog om hans strube, samtidig med at en stemme sagde: „Nå, Trøndur i Stove, tror du stadig, at du er mand for at trodse både Gud og mennesker?“

Men Trøndur ville ikke svare, han skød spørgsmålet fra sig af al sin magt, men kun for et øjeblik, så kom det igen. — Nå, Trøndur, hvad siger du nu, tør du stadig bande på, at du er mand for at gennemtrumfe din vilje, både over for Gud og mennesker? — Var det ikke dig, der bandede på, at du skulle være mand for at skaffe juleknettir på bordet? — Ha, ha, ha.“ —

Der blev ikke vekslet et eneste ord imellem mændene, enhver gjorde sin pligt. —

Det pralende og storladne var blæst væk af Trøndur. Nu sad han som en ussel knægt, der har været uartig i skolen og måtte stå ret for skolelæreren for senere at vandre hen i skammekrogen for alles øjne.

Endelig brydes tavsheden: „Jeg skal mene, Trøndur har fået sin vilje trumfet igennem. — Lad os nu

se — om han også kan skaffe juleknettir på julebordet!“

Selv om manden kun havde hvisket disse ord ud, syntes Trøndur, at de var råbt så højt, at hvert eneste menneske på Færøerne måtte kunne høre dem.

Trøndur følte ingen lyst til at kommentere mandens ord, de havde boret sig ind i hans bevidsthed. Han måtte give ham ret, det var sandelig ikke blot hans eget liv, der stod på spil, men hele besætningens.

I flere timer lå de ude på det oprørte hav uden at kunne øjne nogen chance for redning, tværtimod så det ud til, at de kom længere og længere fra land, men måske ville det forandre sig, når strømmen ville vende, og dog — ville det ikke netop blive farligere, når stormen og strømmen gik imod hinanden, for bølgerne blev da dobbelt så store og farligere?

Ved strømskifte gik det, som Trøndur havde anet, bølgerne voksede og blev langt frygteligere. Nu kunne de komme væltende ind over dem, og hver eneste bølge var nok til at fylde deres båd, så den gik til havets bund. De ville overhovedet ikke have nogen mulighed for at bjerge sig.

Efterhånden som stormen tog til i styrke, og bølgerne blev farligere, oparbejdede der sig en ligefrem fjendtlig stemning i båden. Det var indlysende, at Trøndur alene måtte bære skylden for dette, de kunne takke ham for, at de ikke skulle nå at fejre jul i år. Men som sømænd vidste de, at det var utilgiveligt at bebrejde nogen noget, når man først var ude i ulykken. Det var tilladt at have forskellige meninger, men når afgørelsen var faldet, måtte man bøje sig og finde sig i skæbnen — uden knurren. — — —

Trøndur kæmpede en voldsom kamp, hele hans pralende liv passerede revy. Hvornår lærte han at passe på sin mund og overveje sine ord, før han slyngede dem ud? — Havde livet ikke for længe siden lært ham, at den, der bruger de største ord, som regel er den største kryster, når det virkelig gælder. Hvor tit havde han ikke oplevet det derude på havet, at de, der var mest rapkæftede, som evig og altid bandede på, at de var færdige med Gud og Djævelen, altid var de første til at finde deres salmebog og ny testamente frem, lige så snart det blæste op til storm — for bag efter at bande på, at det havde de aldrig gjort — og han selv, havde han været stort anderledes?

Hvad nu, mon nu hans store ord kunne hjælpe ham? Var han andet end et støvfnug, som een eneste bølge kunne udslette sporene efter?

Hvornår lærte han at passe på, så han ikke skulle gøre livet for sig selv og sine omgivelser til et helvede?

I sit stille sind sad Trøndur nu og lovede sig selv højt og helligt, at kom han godt fra det her, så skulle han aldrig bruge så stærke ord, aldrig i evighed. Men i samme sekund hviskede en stemme til ham — ha, ha, din pralhals, hvor tit har du ikke givet det løfte?

Efterhånden bliver tavsheden uduhdelig — endelig siger Trøndur for dog at få noget sagt: „Det kunne se ud til, at vinden vil løje lidt af, og vi har strømmen med os.“



På strandbredden var man parat til at komme de nødstedte til hjælp.

Atter denne trykkende — „råbende“ tavshed. Trøndur hører sine egne ord dirre i luften. — Der kommer intet svar . . .

Lidt senere forsøger han sig igen: „Nu tror jeg, vi er uden for den værste fare,“ men han ved, at det er blot ord, han siger . . . atter den samme trykkende tavshed. Der gik flere minutter, før Trøndur igen sagde noget. Hvordan det end gik, måtte han se at komme over denne vanskelighed med den stilhed, som virkede så pinligt. Han var godt klar over, at skulle

det lykkes, måtte det være ham selv, der begyndte at indrømme sin fejl, og det var her, han ville udenom.

Trøndur valgte derfor det eneste fornuftige standpunkt, nemlig at holde sin mund. Hvert ord, han sagde, ville virke lige stik imod deres hensigt, de ville være en direkte hån mod disse mænd, der nu sad og kæmpede deres fortvivlede kamp — liv eller død.

I morgen er det jul, siger Trøndur til sig selv. Mon han kommer til at opleve den? Det er et stort spørgsmål. Jul, hvad betød det hele i grunden for ham andet

end juleknettir, god mad, brændevin, dans og hvad der nu fulgte i julens spor. Selve julen betød i virkeligheden intet for ham, for den sags skyld kunne de godt holde en hvilken som helst anden fest — og dog var der alligevel noget ved julen, som han ikke syntes, der var ved andre fester, noget med kirkegang og salmesang.

Minderne kom flyvende ind over ham. Mon det var snestormen, der førte dem med sig?

Eller er det noget helt andet, der får dem til at dukke frem? — Noget med et stålbånd, man kan trykke på kontakten, og så har man det igen, det, der er blevet talt for mange år siden. Måske havde han netop sådan et stålbånd siddende i hovedet, som nu sluttede kontakt. — —

Julen er kommet med solhverv for hjerterne bange; jul med gudsbarnet i svøb under englenes sange, kommer fra Gud, bringer os glædskabens bud. Æren er Guds i det høje. — —

Trøndur så sig helt forundret omkring — hvor i alverden kom det dog fra? Oh jo, nu vidste han det, det var alle disse forunderlige julesalmer, han havde lært udenad, han kendte dem jo alle, men hvor mærkeligt, at de skulle dukke frem nu . . . .

Trøndur sad pludselig som i en helt anden verden. Julen er kommet, hvorfor havde han aldrig tænkt alvorligt over det før, hvordan kunne det være, at han først nu med døden for øje for alvor begyndte at ane noget om julens egentlige budskab?

For et øjeblik glemte Trøndur alt og alle, hans tanker tog flugt — langt, langt bort — helt til Bethlehems mark, dér hvor hyrderne lå og passede deres hjord: Frygt ikke, thi se jeg forkynder eder en stor glæde, som skal være for hele folket. — —

Frygt ikke! Hvor har disse hyrder været angst og bange, men kun til at begynde med, senere fyldtes de med en forunderlig glæde.

En ubeskrivelig glæde gennemstrømmede også nu Trøndur, som han sad her ude på det oprørte hav. — — Julen var altså ikke knettir, men Guds budskab til fortabte mennesker, et budskab til mennesker, der ligger ude på de store, oprørte have — drivende hjælpeløse omkring i deres lille båd. — —

Uden at spekulere mere over den ting, begyndte Trøndur at nynne på den julesalme, han just nu var kommet i tanker om:

Kimer I klokker — — —

Der gik en brøkdal af et sekund . . . .

Fiskerne sad og så på hinanden — kunne det gå an, var det anstændigt eller uanstændigt at stemme med i salmen, men som på et givet signal begyndte de nu alle at synge så højt, som deres lunger kunne magte. Der blev ikke blot sunget een, men mange julesalmer — en uforklarlig forandring var sket. Man kunne nu ikke blot synge sammen, men også tale om tingene. — Alt det trykkende, det hadefulde var som blæst bort med stormen, og nu sad der fem mænd, der var fælles om liv og død. — Fælles om alle de kære, gode, danske julesalmer, og med dem i minde havde de bjerget sig over den største forhindringsbølge, der havde ligget på deres vej. — — —

Småt, men sikkert, gled båden ind mod land. Det ville blive en vanskelig opgave at lande i dag, men måske ville det lykkes for dem. — —

Da de kom helt ind under land, kunne de se, at chancen for at lande var lig nul, men der var jo ingen anden udvej, de måtte forsøge.

På strandbredden gik mænd og kvinder parat til at komme de nødstedte til hjælp. Flere mænd havde fået et svært tov om livet for at være rede til at springe ud i bølgerne, om nogen af deres kammerater skulle falde over bord, og det gik som ventet. Båden blev slået til pindebrænde, og alle fem mænd kastedes i vandet, men på en mirakuløs måde lykkedes det at bjerger dem alle. — — —

Da Trøndur vågnede julemorgen — øm og forslået, som han var fra dagen før, kom hans kone hen til ham, satte sig på sengekanten, strøg hans hånd og sagde:

„Ja, Trøndur, det blev ikke til juleknettir i denne omgang.“

Der gik en smertelig trækning hen over Trøndurs ansigt: „Nej, lille mor, det gjorde det ikke, men måske har vi fået det, der var mere værd end knettir?“ Mens han sagde det sidste, gik der et smil over hans læber.

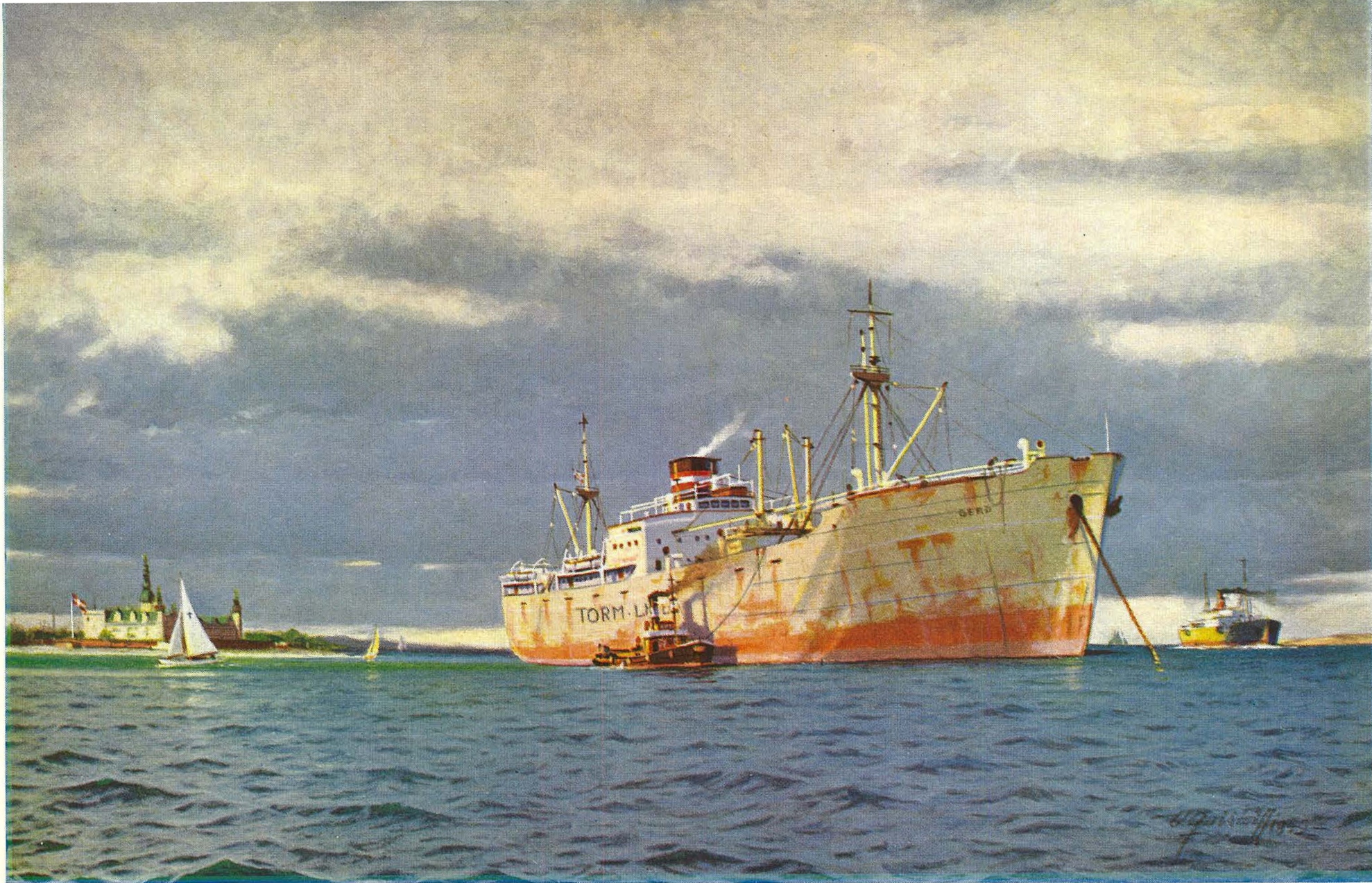
Konen rystede lidt på hovedet og tænkte: „Nå, sådan, så har han alligevel fået en hjernerystelse.“

Men Trøndur havde ikke fået hjernerystelse. — Han havde først nu forstået, at „Julen er kommet med solhverv for hjerterne bange.“









Reproduktion: B. dr. Barentzen

Torm-skib for anker ved Kronborg

Maleri af V. Qvistoff

# EN GÅDEFULD

# FANGST

Af ERIK BERTELSEN

Illustrationer: OSCAR KNUDSEN

**S**KUMRINGEN havde begyndt at brede sig, da Markus og Edvard sejlede ud af havnen i deres drivkvaser. Der var en lille mil til den vig, hvor de ville prøve heldet. Egentlig skulle de have været af sted noget før, helst sådan at de kunne begynde fiskeriet inden solnedgang. Men det havde taget uventet lang tid for dem at bøde deres vod, som de havde fået revet og flænget den foregående nat. På en måde betød forsinkelsen heller ikke så meget. Nætterne var lange nu i august. Der var sådan set timer nok at udrette noget i, indtil solen atter kastede sit lys over vandet og gjorde ålene mere uvillige til at lade sig fange.

Markus sad ved roret og iagttog utålmodigt sine sejl — klyver, fok, storsejl, topsejl, mesan — de var hejst hvert eneste et. Men hvad nyttede det, når der var for lidt træk i dem? De hang nærmest slappe, og båden tilbagelagde ikke mange fod i minuttet. Markus tænkte med ærgrelse på motoren, der var blevet helt ubrugelig, så den ikke var bedre værd end at smide i land. Han skulle have en anden, helst en brugt, til en billig pris. Men ikke engang til en sådan havde han kontanter, og han ville nødtigt låne. Nu havde han rigget kvasen til, sådan som den havde været før motortiden. Det var mere omstændeligt at fiske med sejlene alene som trækraft; men det var også det billigste, og hvis han var heldig, kunne han måske snart tjene så meget, at der blev råd til en motor.

Ude ved Knortholmene tændtes et skarpt ildglimt; det var straks forsvundet igen, men fulgtes snart af et dumpt knald. Edvard, som sad midtskibs og puslede med voddet endnu, løftede hovedet.

„Andejægere,“ sagde han. „Det må vist snart være for mørkt til den håndtering.“

„Også til din,“ brummede Markus. „Lad nu bare voddet være. Der er såmænd ikke flere småhuller i det. Gå hellere ned og sæt en kedel vand over.“

Den pinagtige smølefart gjorde Markus gnaven. Han trængte til noget at styrke sig på, og der forsømtes ingenting med at drikke en kop kaffe, når båden alligevel næppe nåede til vigen før midnat.

Men Edvard havde ikke været nede i lugaret mere end et øjeblik, da båden lige med eet blev bragt i skub af en rask brise. Han stak hovedet oven for lugen og spurgte:

„Hvad nu? Skal jeg tage kedelen af igen?“

„Lad den stå,“ svarede Markus oprømt. „Vi kan snart være derhenne, hvis vinden holder sig, og jeg tror endda, den vil friske, og så tager vi os en tår kaffe, når vi har fået voddet ud.“

Vinden friskede virkelig. Kvasen flyttede sig om sider med rimelig fart langs kysten, i kort afstand fra nogle høje, skovklædte bakker, som helt skjulte den sidste, svage solglans i vest og mørkede vandet med deres skygger. Markus måtte anstrenge sine øjne for at følge sejlrenden mellem de mange smågrunde, som for det første var flade og stenede og for det andet havde en vidtløftig beplantning af bundgarnspæle. Men han var temmelig godt kendt her, og desuden havde han hjælp af Edvard, som af og til dukkede op fra lugaret og så sig om. Han var yngre end Markus og ikke så langsynet som denne, men havde et skarpe blik.

Inden længe nåede de hen for munden af vigen, og da vinden bar lige ind, kunne de straks lade voddet gå. Sejlene blev derefter stillet sådan, at kvasen drev sidelæns af sted, med vodtovene gjort fast ved klyverbommen og en mindre bom agter. Og vigen plejede at have fin slæbebund over det hele. Her fandtes vist



Ved fælles hjælp løftede de ham op i båden.

hverken sten eller pælestumper, som kunne give „hold“.

„Så,“ sagde Markus. „Lad nu skuden passe sig selv. Lange træk er der jo ikke plads til at tage herinde, - - ikke meget over en halv time. Men på den tid kan man skylle ikke så få kopper drikkeelse i sig . . . bare du nu vil skynde dig at få kaffen færdig.“

Men Edvard rørte sig ikke. Han stod og stirrede ufravendt i samme retning, og så strakte han armen ud og pegede gennem mørket:

„Hvad er det for en kvase, der ligger til ankers derinde under stranden?“

„Hvad?“ måbede Markus. „Jeg kan ingen kvase opdage. Jo . . . jo, sandelig . . . det må være Sivert. Det lader ikke til, at han vil fiske i nat. Så har han nok drukket sig fuld igen og ligger og sover rusen ud.“

„Han skulle skamme sig.“

„Det gør han nok også . . . når han bliver ædru.“

Edvard og Markus var afholdsmænd. Og ligesom et vinterligt uvejr kan øge hyggen ved en lun stue, kan andre menneskers dårlige vaner styrke fornemmelsen af ens egen prisværdige vandel. Da de to mænd nu havde fået bænket sig i lugaret og sad og nød kaffen, faldt de i livlig samtale, skønt de havde fisket sammen i så mange år, at de egentlig for længst havde afsnakket om alt muligt. Der var ligefrem noget vederkvægende ved at drøfte, hvad fordærv der kunne følge med drikkeriet, og det gik så vidt med den ellers ret forbeholdne Markus, at han kom med bekendelser om sin ungdom, da han som langfartsmatros alt for ofte var bukket under for fristelsen til at smage, hvad forskel der kunne være på brændevin og genever, vodka og whisky, rom og cognak, portvin og madeira. Det var ikke frit for, at han smækkede lidt med tungen, mens han nævnte disse navne, der lød rent hebraiske for den skikkelige og stavnsbundne Edvard.

„Ja, drankerdjævelen er en snu herre,“ forsikrede Markus sagkyndigt. „Han har mange lokkemidler til sin rådighed, og han forstår at lave dem til, så de synes uskyldige . . .“

„Tys!“ afbrød Edvard ham. „Jeg syntes, jeg hørte et plask. Var der ikke også nogen, der råbte?“

De lyttede begge en tid. Men der var ikke andet at høre end småbølgernes klukken om båden. Markus hævdede, at der heller ikke havde været andet. Det var en kendt sag, at man kunne gribes af så mange indbildninger i nattermørket. Alligevel lettede han sig trevent fra bænken; for han opdagede, at der allerede var fløjet en halv time med snak.

„Hov!“ udbrød han, såsnart han fik hovedet op i fri luft. „Vinden må vist have drejet sig lidt. Vi er kommet lovlig nær land. Skal vi give os til at røgte?“

„Det haster vel ikke,“ mente Edvard, da han også var kommet op og havde set sig om. „Lad os fire på sejlene, så vi skærer en smule udad igen. Her er da et lille, pænt stykke at trække på endnu, inden vi er ved bunden af vigen.“

Han fik sin vilje, men kun for nogle få minutter. Markus var blevet utålmodig. Han var opsat på at

se, om der overhovedet fandtes fisk af betydning på dette sted. Og så gad Edvard ikke længere sige ham imod. De begyndte at hale voddet ind, og det skred noget tungt.

„Ja, vi er for nær land,“ pustedede Markus. „Du skal se, vi har fået posen fuld af tang. Vi kommer nok til at have taljen på den for at få den op.“

Endelig kom voddet til syne i vandoverfladen. Edvard lagde alle sine kræfter i for hurtigt at få det til borde; men pludselig slappede han taget.

„Hvad er det? En gammel træklods? Nej, der er også noget hvidt.“

Han bøjede sig efter lygten, der stod på damdækket, og løftede den op. Da lyset flød ud over vandet, gav det et sæt i begge mændene. Det var ingen træklods, de havde fisket, men et menneske, en død mand, et lig. De kiggede bestyrtet og rådvildt på hinanden. Ingen af dem kunne få et ord frem. Men som efter en stiltiende overenskomst rykkede de voddet endnu nærmere, indtil Markus kunne strække sig ud og få fat på den druknede. Ved fælles hjælp løftede de ham derefter ind i båden.

Det var en ung mand. De kendte ham ikke, og hans tøj gav ikke umiddelbart nogen oplysning om hans stand. Han havde brune gummistøvler på; men hvem løb ikke med gummistøvler nu om dage?

„Hvad nu?“ spurgte Edvard. „Der er vel ikke andet råd, end at vi straks må sejle til byen med ham?“

Markus rømmede sig vrangvilligt:

„Til byen . . . så spilder vi hele natten, og vi fik heller ikke noget ud af sidste nat.“

„Kan vi da lade ham ligge fremme i stavnen, mens vi fisker?“

„Nej, uha . . . det var da ikke til at holde ud. Det nemmeste ville være . . . hm . . . nej, vi kan ikke være bekendt at smide ham ud igen.“

Edvard rystede opgivende på hovedet. Han kunne stadig ikke se anden løsning end snarest at sejle til byen; men ærgerligt var det jo for et par fattige fiskere at skulle give afkald på en nats fortjeneste. Der var ingen sandsynlighed for, at turen kunne klares på et par timer. Hvis det endelig lod sig gøre at få fat på politiet midt om natten, skulle der vel holdes forhør og skrives rapport, og den slags plejede at tage tid.

„Hm,“ begyndte Markus usikkert. „Hm . . . hvad om vi sejlede hen til Siverts kvase og lagde ham på dækket af den, sådan i al stilhed?“

„Du siger noget,“ udbrød Edvard. „Det kan vi. Det er der da ikke noget galt i.“

Han løb uden videre hen til roret, som om han havde glemmt, at voddet endnu hang i vandet. Markus måtte selv hale det helt ind, og der var heller ikke mere tang i posen, end at han ene kunne løfte den ind og lade den dumpe ned på damdækket.

Da var båden allerede i fart. Den styrede nær mod vinden, skråt over fjorden, tilbage mod udgangspunktet, hvor det ville være passende at sætte voddet igen, og hvor Siverts kvase skulle ligge. Endnu kunne den ikke ses gennem mørket; men den dukkede snart frem,

og der var ikke lys i lugaret. Sivert lå nok og sov, — hvis han ikke var roet i land og sad inde på kroen og svirede.

Edvard manøvrerede så fint, at vinden gik af sejlene lige i rette øjeblik. De to kvaser kom til at ligge side om side uden forudgående bumpen eller skraben. Nu var det en forholdsvis let sag at flytte den døde mand over på det andet dæk. Det blev gjort meget forsigtigt og stille, og så skød Markus varsomt fra med en bådshage, indtil sejlene påny fangede vind.

Ingen af de to mænd havde sagt et ord, mens de drev deres fordægtige spil. Foreløbig havde de heller ikke travlt med at meddele sig til hinanden. Markus fik endelig løst op for voddet på damdækket, fangede de vimrende ål og kastede dem i dammen, og så skovlede han tang og andet affald ud. Fangsten var bedre, end han havde turdet håbe, og han skønnede, at det kunne være blevet et stort tab for ham, hvis han havde ladet sig bevæge til at sejle i havn med liget.

Først da voddet var kastet for anden gang, og der igen blev tid til at tænde piberne og sidde i magelig venten, mens kvasen langsomt drev ind gennem fjorden, bemærkede Edvard, men kun lavmælt, som om der endnu sad frygt i ham:

„Bare Sivert ikke bliver helt forstyrret i hovedet, når han kommer op og ser, at han ikke er ene om bord.“

„Det var måske ikke det værste, der kunne ramme ham,“ sagde Markus med påtaget ligegyldighed. „Det kunne måske gøre ham ædru for lang tid. Ja, det kunne måske give ham en sådan forskrækkelse, at han kom ud af . . .“

„ . . . ud af drikkeriet,“ hjalp Edvard til.

„Akkurat,“ vrissede Markus. „Ud af drikkeriet. Det er ikke for meget sagt, for det må være en trist tilværelse for ham . . . med den druknenskab.“

Der blev et ophold i snakken. Men tavsheden var ikke behagelig, og Edvard skyndte sig at tage fat igen:

„Sivert er da ellers på mange måder et skikkeligt menneske.“

„Alt for skikkeligt,“ indrømmede Markus. „Der er ingen vilje i ham. Han har for lidt styr på sig selv . . . og for ringe kommando over sin kone. Hvis han var blevet gift med en anden, som forstod at tage ham på en god måde, kunne han sikkert have rettet sig. Men det er en slem rapenskralde, han har fået at trækkes med. Der sidder en syndig kæft på hende, og surhed og gnaveri er han vant til, så snart han kommer inden for døren. Så det er måske ikke så sært, at han en gang imellem må drikke og ture i nogle dage for at glemme, hvor sørgeligt han har

det. Men på den anden side . . . jeg tror nu også, hans kone ville være anderledes, hvis han ikke drak.“

„Ja, det går sært til i verden,“ sagde Edvard dybsindigt. „Man synes mange gange, at folk kunne have det bedre, hvis de brugte deres forstand lidt mere. — Men hvad er nu det? Se — nu har han tændt lys.“

Der døsede virkelig en lille gullig glød bag et kahytvindue, og de stirrede begge derhen, som om det var et naturfænomen, der muligvis kunne varsle ubehagelige overraskelser. Snakken forstummede helt mellem dem. De sad ganske stille og prøvede at lytte sig til, om der foregik noget om bord hos Sivert; men de havde ikke held til at fange den svageste lyd, som kunne tilfredsstille deres nysgerrighed. Der hørtes kun det mørke vands kendte, ensformige klukken, og den stigende og dalende tone i vindens hvisken.

De kom til ende med det nye træk og fik voddet halet ind uden besvær, og da de så krydsede op igen, lagde de pludselig mærke til, at lyset var borte.

„Det var da besynderligt,“ sagde Markus. „Mon han har haft det tændt en tid, inden vi opdagede det? Helt umuligt er det jo ikke, at han hørte, vi var derhenne, og at han så stod op for at se efter, hvad der forstyrrede hans søvn.“

„Men alligevel,“ indvendte Edvard, „hvordan kan han lægge sig til at sove igen . . . med en død mand på dækket?“

„Han er vel så fuld, at han ikke engang ved, om han selv er levende,“ slog Markus det fra sig.

Edvard svarede ikke. En tanke jog som en kuldesitren igennem ham. Sæt, at det ikke havde været et rigtigt lys! Alting forekom ham med eet så uvirkeligt. Han skottede frygtsomt om mod det sted på dækket, hvor den døde mand havde ligget. Gamle spøgelseshistorier dukkede op i hukommelsen, og skønt han prøvede at vise dem fra sig, blev han ikke sparet for kriblende trækninger omkring hårrødderne.

Fiskeriet fortsattes imidlertid som enhver anden nat, og udbyttet blev ved at være tilfredsstillende, — hvad Edvard dog ikke var rigtig glad for. Han havde hellere set så ringe en fangst, at de var blevet nødt til at søge et andet sted hen. Måske havde Markus det på samme måde. Ganske vist snakkede de begge, som om det fornøjede dem at fiske så godt; men snakken var urolig, springende, uden fast sammenhæng. Den

røbede, at de var bragt ud af deres vante tryghed. Og de holdt sig mest ved den ene side af vigen, så langt som muligt fra Siverts båd. Men deres blikke søgte ofte i den retning. Edvard plagedes stadig af en fornemmelse, som om han befandt sig i nærheden af en kirkegård. Han syntes, der lå uhygge over hele fjorden.

Og inderst inde vidste



Og dér sad den druknede lyslevende!

han godt, at det var en slags samvittighedsnag, der gjorde sig gældende. Han skulle have holdt fast på sit forslag om straks at sejle til byen med den druknede mand. Man havde visse skyldigheder og pligter over for de døde. Man kunne ikke uden videre bringe dem af vejen og lade som ingenting. Døden spurgte aldrig, om man havde travlt med at arbejde og tjene penge. Den krævede respekt og underkastelse.

Til sidst kunne han ikke længere lade munden gå med snak om uvedkommende ting. Han måtte have luft for sin beklemmelse:

„Så snart det bliver lyst . . . så må vi vel hellere hente ham . . . den døde mand, mener jeg . . . og sejle til byen med ham?“

„Ja, det siger sig selv,“ svarede Markus, næsten som i lettelse over at høre noget, der faldt i tråd med hans egne tanker. „Det er vi da nødt til, når det er os, der har fundet ham. Man kan ikke stole på, at Sivert er ædru nok til at foretage sig noget fornuftigt.“

„Vi kan vel også roligt fortælle ham, hvordan det hele hænger sammen?“

„Selvfølgelig . . . vi har da ingenting at skjule.“

Med passende mellemrum lod de flere små bemærkninger falde om det samme. Det var som en livsnødvendighed for dem at styrke hinanden i den opfattelse, at de ikke på nogen måde havde båret sig uforvarsomt ad. Men trods denne afstivning af samvittigheden blev der ved at være noget vaklende i deres selvtillid. De havde ingen garanti for, at deres beregninger holdt stik, når en del af udfaldet måtte afhænge af noget så uberegneligt som en fuld mand. De undgik endog ikke tvivl om, at Sivert kunne lade sig forskrække til at ændre sine vaner i den gunstige retning, som de havde forestillet sig. Derfor ventede de utålmodigt på, at natten skulle få ende. Den syntes dem ualmindelig lang.

Der havde lige meldt sig et ganske svagt skær af af gry, da de opdagede, at der igen var tændt lys om bord hos Sivert. Markus udbrød straks:

„Nu må vi derhen.“

De var netop blevet færdige med et træk, og de spildte ikke tid på at undersøge fangsten, inden de kom af sted; det kunne gøres undervejs eller senere. Al var sejlivede dyr og tog ingen skade af at vrikke rundt på damdækket.

Vinden havde frisket en del. Den trak hæderligt i sejlene og fik vandet til at synge rask langs plankerne. Afstanden mellem de to kvaser mindskedes hurtigt, og da der kun var nogle få bådlængder tilbage, inden Markus skulle give roret et klem for at luffe op og styre langskibs, vendte Edvard sig imod ham med de mest udprægede tegn på forfærdelse:

„Han ligger der ikke længer . . . den døde. Jeg kan ikke se ham på dækket. Hvad nu, hvis Sivert har varpet ham ud igen?“

Markus strakte hals og forsøgte forgæves at få kig på liget. Et øjeblik så han helt rådvild ud. Men så mandede han sig op og gav et kraftigt prajeråb fra sig:

„Åhej — hallo!“

Sivert stak sit pjuskede hoved oven for lugen; han grinte bredt:

„Nå, er det jer. Læg bare til og kom om bord. Kaffen er færdig.“

Han dukkede ned i sit lugar igen. De to andre så spørgende på hinanden. Men hvad svaret på indbydelsen angik, var der egentlig ikke noget at spørge om. Markus lod sin båd dreje i en kort bue og lagde til. Der blev fortøjet, og de trådte begge over på det andet dæk, og så stod de foran kahytstnedgangen og stirrede, helt målløse af en overraskelse, der var blandet med rædsel:

Der stod kaffekande og brændevinsflaske på bordet dernede. Ved den ene side sad Sivert, og over for ham sad — den druknede mand, lyslevende iført noget af Siverts tykke, uldne undertøj. Han mødte roligt de fremmedes undrende blikke. Men Sivert grinede endnu mere og råbte buldrende:

„Hvad glør I på? Her er ingen pigebørn, og I har vel før set karlfolk i underbukser. Vil I have kaffe, eller vil I ikke?“

Først da de var kommet ned i lugaret, fik Markus samlet sig til at svare:

„Nej, tak, vi skal ingen kaffe have. Vi ville bare herhen for at se, om du lå og var syg. Du har jo ikke fisket i nat.“

„Fisket i nat,“ gentog Sivert foragteligt. „Et menneske må vel have lov at hvile en gang imellem. Jeg er da ikke så pengebegærlig, at jeg slider livet af mig i utide.“

„Du har fået en mand med dig?“ begyndte Edvard, som ikke længer kunne styre sin spænding.

„Ja, se . . . det er noget af det mærkeligste, jeg har oplevet,“ sagde Sivert og fik pludselig alvor over sig. „Ser I . . . jeg vågnede engang i nat. Det forekom mig, der var nogen ved båden. Da jeg så fik tændt lys og kom op, lå den mand her på dækket, drivende våd. Jeg var vist ikke helt klar i hovedet endnu, for jeg spurgte ham: Hvad, kan du ikke holde dig tør om natten? — Men han svarede ikke et ord. Jeg ruskede i ham. Stadig ikke et kvæk. Så slæbte jeg ham herved, og ved det at jeg sådan baksede med ham, løb der en masse vand af ham. — Nå, du har nok været ude at svømme, tænkte jeg. Imidlertid, jeg tumlede med ham, og til sidst kom der ligesom en smule bevægelse i kroppen, og da jeg så hældte en slurk brændevin i gabet på ham, begyndte han virkelig at komme til krylt. Så, tøjet af ham, og ind i køjen med ham, og kort sagt . . . ja, her sidder han. Er det ikke mærkeligt?“

Den unge mand tog nu selv ordet:

„Jo, det er så mærkeligt, at det næsten ikke er til at tro på. Jeg havde været ude ved Knortholmene for at skyde ænder og kom roende herind gennem vigen i min skydepram. Bøssen lå foran mig. Lige med eet var den ved at falde i vandet. Jeg snappede efter den . . . og så væltede prammen. Jeg gav vist et vræl fra mig. Jeg mærkede noget som en krampe gennem mig. Men hvad der egentlig foregik . . . nej, jeg husker ikke

Fort sættes side 62

# Min første JUL TIL SØS!

Af RUD. CHRISTIANSEN . Illustrationer: OSCAR KNUDSEN

Det var sidst i november, vejret var råt og koldt. Den ene storm afløste den anden, men skibe kom og gik i havnen og lod som ingen ting, altså kunne det ikke være så farligt at sejle, som min mor fortalte mig, det var, og det brændte i mig af længsel efter at komme ud. Se nu — den skonnert, som blev slæbt gennem havnen, stod der ikke to mand der, forude og spyttede i vandet og nærmest så foragtelig på os derinde på kajen. Om lidt skulle de hejse sejlene, og så skulle skibet suse frem gennem vandet som en stolt svane — langt bort til fremmede lande, hvor sproget var et andet, og hvor der var uhyre meget at se, som andre herhjemme slet ikke kunne tænke sig o. s. v. — Jo, jeg måtte og skulle ud, koste hvad det ville.

Jeg gik hjem og fortalte mor om alt det, jeg nylig havde set, og at den læreplads, jeg havde fået, ikke var noget for mig, da det eneste rigtige liv her på jorden, det var at sejle, og jeg kunne sagtens få en hyre i morgen, om det så skulle være. Mor hørte længe på mig, så så hun stille hen for sig og sagde, ja, ja, men så vent til foråret i alt fald; at komme ud nu lige før jul er da ikke morsomt, og du skal jo også nok have en hel del tøj med, og hvor skal vi få penge til det fra? Kårene var små, mor var enke, og

jeg var den eneste, hun havde, så underligt var det ikke, at hun satte sig imod mine planer med alle midler. Men med tålmodighed overvinder man alt, og til sidst gav mor op, og jeg fik endelig lov at søge mig en hyre, når jeg ville.

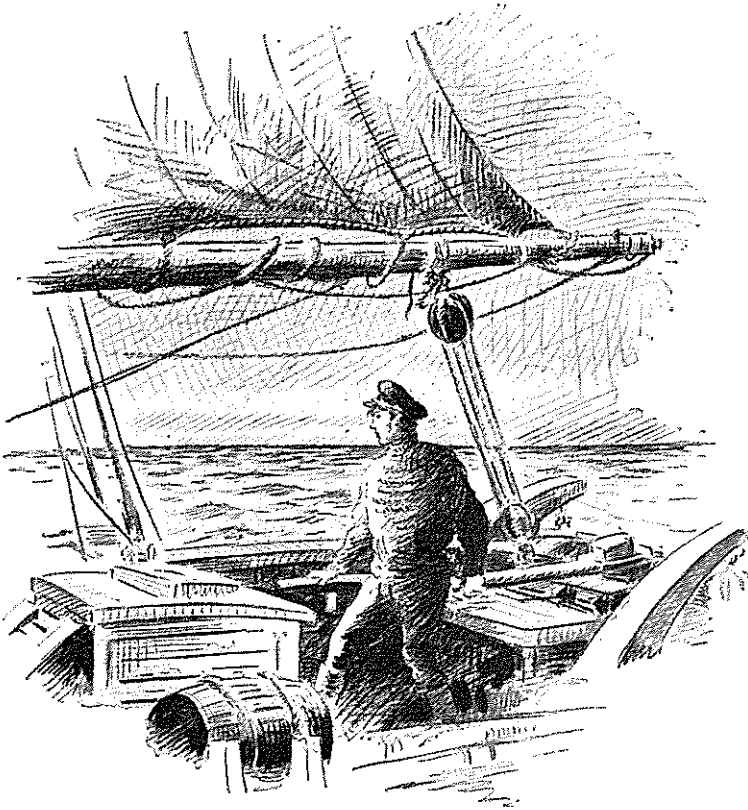
Af glæde kunne jeg næsten ikke falde i søvn — tænk, jeg skulle af sted — måske allerede i morgen, ih, hvor var det spændende. Jeg var tidlig oppe næste dag, og før forhyringskontoret åbnede, stod jeg udenfor for ligesom de andre sømænd at få mig en hyre med et eller andet fint skib, helst et der gik på varmen naturligvis. Døren til forhyringskontoret blev åbnet, og tre, fire forfrosne fyre masede sig ind og krøb hen på bænken ved kakkelloven i venteværelset. Der gik en times tid, så blev der hængt en tavle op i lokalet, og på tavlen var

skrevet navnet på skibet, der søgte mandskab, og hvad slags mandskab, man søgte. Det var dampskibe, der søgte folk, mest kuldampere, og så nogle, der skulle op i Østersøen og laste træ. Men dampere? — nej, det var jo sådan et sejlskib, jeg havde tænkt mig at komme med, et der med skum for boven brusede frem med sejlene højt i top, og ikke en sort, snavset kuldampere, der kom sejlen med en lang sort røgstribe efter sig.

Da jeg havde



På Jagtvejen blev jeg stoppet af to betjente.



„Anne“ havde ikke noget rat, men en rorpind agter.

siddet på bænken et stykke tid og nydt dette at være sømand, kom en ældre, hvidhåret mand ud inde fra kontoret og spurgte, hvad jeg søgte. Ja, jeg ville gerne have en sejskibshyre, svarede jeg og så med forventning op på ham. „En sejskibshyre,“ gentog han, „lad mig se din søfartsbog.“ En søfartsbog kendte jeg ikke, men han forklarede mig, hvordan jeg skulle få fat i en sådan, og hen på eftermiddagen kom jeg igen med min søfartsbog og var meget stolt. Jeg fik hyre samme dag med en gammel, bredbovet, norskbygget jagt, der hed „Anne“. Sulten som en ulv styrtede jeg hjem, jeg havde intet fået at spise hele dagen, men nu var jeg altså jungmand på et rigtigt sejskib med en løn af kr. 30 om måneden samt kost og logi, og min glæde kendte næsten ingen grænser. Jeg skulle møde næste morgen kl. 6 i frihavnen, hvor skibet lå og lastede petroleum i tønder, og det eneste skår i min glæde var, at vi kun skulle til Bogense med lasten. Altså blev der ikke noget med palmekyster og barbenede hulapiger på min første rejse; men Bogense var jo dog alligevel langt borte — sådan set. Træt var jeg og sov som en sten den første nat, før min sejlads begyndte.

Jeg var tidligt oppe næste morgen. Så tidligt, at jeg på Jagtvejen blev stoppet af to betjente, der spurgte mig om, hvad jeg havde i den sæk, jeg bar på nakken. De kiggede i sækken, og jeg fik lov at vandre videre. I vældig fart nåede jeg frihavnen

kl. 5.30. Jeg satte sækken på kajen og betragtede skibet nøje. En høj, svær mast med vimpel på toppen, en meget lang bom, og et bovspryd med stagsejl, klyver og jager — jo, den så slet ikke så tosset ud, selv om den kun havde een mast. Jeg vippede køjesækken over lønningen ned på dækket og sprang selv efter. Alt var stille, ikke engang en skibshund gøede ad mig. Jeg gik lidt frem og tilbage på dækket og betragtede de forskellige fald og skøder og den svære hamperig — det var jo før den tid, hvor stålwire var nået frem til småskibene. Pludselig stod der en lille rødhåret gut på omkring fjorten år foran mig, jeg var selv 16, så jeg var jo gammel. „Go'dav,“ hilste han og så undrende op og ned ad mig, „Æ du den nye styrmand?“ „Ja-æ,“ svarede jeg, „jeg skulle være jungmand her om bord.“ „Ja, men så kom denne vej med tøjet,“ forklarede han og tog et nap med i sækken.

Vi fik sækken ned i lukafet, et mørkt hul forude i skibet. Det flød dernede

med gammelt sejldug, en tønde med saltet flæsk, en køje fuld af kartofler, en kasse med sand, hvori der var plantet nogle visne porrer og gulerødder, samt en sæk med kul. Det var altså min fine kahyt, hvor jeg skulle sove og spise og opholde mig. Nå, men nu var det sådan og ikke anderledes, og så pakkede man sit fattige tøj ud og skiftede til et par andre bukser og en sixpence, medens man så glad ud. Var man blevet sømand, eller var man ikke blevet sømand? Hvad rolle spillede det forøvrigt, at der lå lidt kartofler i en køje, og at der lugtede af flæsk, sejldug og tjære, det var jo bare en vane. Jeg kom til at „lugte af skib“, som min mor senere udtrykte sig, når jeg kom hjem.

Den lille rødhårede, han hed forresten Sofus, og jeg entrede dækket, han var kok og havde lige sat vand over til kaffe, for inden vi begyndte på noget, så skulle vi have kaffe. Et stykke rugbrød og et stykke landbrød klasket sammen med lidt margarine imellem, og så en kop kaffe, et eller andet ubestemmeligt fludium smagende af muggen kaffepose og lagret forkogt kaffe, men ned gled det, omend med rynket næse og mund.

Sofus var skipperens søn, og skønt lille af vækst så var han ialt fald mere vant til søen end jeg, og han kendte alle fald og skøder på en prik og viste, hvor de stod. Han havde sejlet med fatter, fra han knapt kunne gå, og han kunne vrikke en jolle, da han var fem år, altså var jeg nærmest nul og niks

som sømand betragtet, men jeg havde den fordel, at jeg var større og stærkere, og det kan også have sine fordele. Henad eftermiddagen kom skipperen om bord, en lille undersætsig mand med fipskæg og stiv hat og et ret vejrbidt, rødt ansigt. Efter middag forhalede vi og begyndte så at laste vore petroleumstønder, to ad gangen i hvert slæng. Det gik hurtigt, og henad aften var vi lastet. Jeg vaskede mine hænder, der var godt ømme, og så styrtede jeg hjem til mor og fortalte om min første dag til søs, dødtræt, men lykkelig — og så havde jeg oven i købet tjent een krone. Det var slet ikke så tosset at være sømand, selv om man var lidt øm i kroppen, for det talte man slet ikke om.

Den gamle havde slet ikke travlt med at komme af sted; vi lå nogle dage ved kajen, men endelig en tidlig morgen kom en slæbedamper for og tog os ud i Sundet. Vi satte storsejlet, et ret stort sejl, og armkræfterne måtte bruges. Så lod vi gå slæbebåden og højste fok og de øvrige forsejl, og for en sydvestlig brise gled vi nordefter mod Helsingør. „Anne“ havde ikke noget rat, men en rorpind agter ligesom min onkels drivkvas, så for mig var det en let sag at styre.

Kompasset kendte jeg ikke ret meget til, men det gik godt alligevel, man styrede ikke på grader.

Og så var min drøm altså gået i opfyldelse, nu stod jeg her ved roret og mærkede trykket på rorfladen, når der kom et vindpust, og „Anne“ krængede over. Skummet fra boven kom farende langs siderne og forsvandt agterud i kølvandet — Åh, hvor var det herligt, jo, jeg var kommet rigtigt til søs med et fragtbærende sejlskib. Den gamle kikkede op af kappen fra kahytten af og til, men holdt sig ellers nede i kahytten hele tiden, men for hver gang, han stak hovedet op, var han blevet mere og mere rødhovedet. Jeg undrede mig noget over dette, for det var ikke den friske decembervind, han blev rød i hovedet af. Vi gik ind ved Snekkersten og ankrede, skønt vinden var god et stykke endnu. Næste morgen satte vi båden i vandet og roede i land med „Peter“. Peter var en brændt lerdunk, der rummede ca. 2 liter, og den var påmønstreret „Anne“ året rundt til brug for afhentning af brændevin. Altså Sofus og jeg roede i land og fik fyldt Peter op, og i to dage så jeg ikke noget til den gamle, hverken nat eller dag. Han holdt sig i ro nede i kahytten, og den tredje dag måtte vi i land med Peter igen. Vi lå ved Snekkersten i ca.

8 dage, og endelig en formiddag satte vi sejl igen og stod Sundet ud ved Helsingør. Nu så jeg for første gang det mægtige hav, der hed Kattegat, hvor man ikke kunne se land dér nordover. Vinden var god, og vi løb med en ret god fart vestefter nord om Sjælland. Det var mørk aften, da vi ankrede op ud for Hundested, hvor Peter næste dags morgen måtte i land. Så lå vi da også der nogle dage og ventede på god vind, som det hed, og endelig rundede vi Sjællands Odde og styrede ned, syd om Samsø, men vinden sprang vestlig, og da vor kaptajn ikke kunne fordrage at krydse, løb vi ind under Samsøs østkyst, hvor vi ankrede. Her lå vi dejlig i læ, tæt under land, og her lå vi i mange dage.

Det var imidlertid blevet småt med provianten.



For første gang på rejsen blev han rasende og veltalende.

Middagsmad havde vi ikke fået i flere dage, og nu var der heller ikke mere margarine og brød tilbage, så jeg spurgte Sofus, om vi ikke skulle have noget brød. Han forklarede mig, at det var det værste, man kunne sige til den gamle, og det viste sig at være rigtigt. Jeg måtte selv spørge ham, om vi ikke kunne købe noget brød, når vi roede i land så tit. For første gang under hele rejsen blev han rasende og vel-

talende: Der var ingen mening i, at vi åd så meget brød, og om jeg vidste, hvad brød og margarine kostede i disse dyrtider o. s. v., men efter megen søgen i sin skuffe fandt han så mange penge, at der kunne blive til et halvt rugbrød og et halvt sigtebrød. Vi roede igen i land med Peter og købte samtidig vort dejlige brød. Åh, hvor smagte det dejligt, da vi kom om bord og fik skåret os en skive af. Det var som det dejligste stykke lagkage, efter vi i mange dage havde levet af gamle skibskiks, der havde ligget om bord længe. Middagsmad, det var noget, vi måtte tænke os til. En skønne dag trak vinden sig nordlig, og vi lettede anker, og for fin brise styrede vi mod Bogense. Vi ankom juleaftensdag henad formiddagen efter ca. 1 måneds rejse fra København. Bedre sent end aldrig, som et gammelt ord siger. Der skulle ikke losses, da vi kom ind, julen havde allerede fået tag i folk. Et par skibe, der havde lossat lidt om formiddagen, lå stille, ganske vist med lugerne åbne, men havnearbejdere og søfolk stod i små klynger og snakkede fredsommeligt over en bajer uden nogen tanke på losning. Vi spulede dækket og tænkte på at holde jul. Der var kommet en pakke til den gamle, indeholdende en høne; det var julemaden. Da klokken blev henad



tre om eftermiddagen kom den gamle pludselig hen og fortalte, at jeg var afmønstreret og kunne afhente min søfartsbog oppe på toldkontoret.

Straks gik det ikke op for mig, hvad det egentlig betød, dette ord „afmønstreret“, men hurtigt gik det op for mig, at jeg var afskediget på gråt papir og altså ikke hørte til „Anne“s besætning længere.

Jeg pakkede min sæk og fik mine penge, uden et ord. I det hele taget var det den mest ordknappe kaptajn, jeg nogensinde har sejlet sammen med. I den måned, jeg var om bord, tror jeg ikke, han brugte 20 ord, hverken onde eller gode. Det var ved at blive mørkt, da jeg med sækken på nakken vandrede op mod banegården. Sulten var jeg, og i den første bagerbutik, jeg kom forbi, købte jeg tre stykker wienerbrød og slugte. Ih, hvor det smagte dejligt. Jeg havde aldrig vidst, at wienerbrød kunne smage så herligt. På banegården fik jeg den nedslående meddelelse, at der ikke gik noget tog før kl. 24. Jeg satte mig ovenpå min køjesæk og småtudede. Tænk, hvor forfærdeligt, jeg var tvunget til at sidde her på en højhellig juleaften, fremmed og alene i en by, som jeg ikke kendte spor til. Jeg lod min sæk stå og begyndte at slentre rundt i byen på må og få. Lysene var tændt rundt omkring i husene, og nogle steder kunne jeg se festklædte mennesker, som sad ved bordet og spiste gåsesteg. Jeg kunne høre børnenes forventningsfulde latter, og her gik jeg alene i den mørke vinteraften, hvor gaden lå stille og tom for både mennesker og køretøjer. Da brød tårestrømmen løs, og da forstod jeg først mors advarende røst: „Vent til foråret“.

Jeg blev ved at gå; det var, som om jeg fik udløsning for al min sorg bare ved at vandre videre, og uden jeg vidste af det, var jeg kommet udenfor byen, og landevejen lå foran mig, øde og trist. Og dog, der lå et lille ensomt hus endnu, fra hvis vinduer lyset skinnede festligt ud på vejen. Jeg gik derhen, men det var begyndt at blæse en rigtig kold og bidende vind, så jeg gik forsigtigt ind i en lang gang for at stå lidt i læ. Der kunne jeg gennem et



Så gik vi omkring juletræet og sang.

vindue i døren se lige ind i en oplyst stue, hvor børnene var ved at pynte deres juletræ. Jeg hørte moderens skændende røst, når børnene kom op og nappes om et eller andet, og jeg hørte den mindste græde henne i vuggen o. s. v. Hvor længe jeg har stået der, ved jeg ikke, men pludselig kom en stor mand gennem gangen, og jeg havde ingen mulighed for

at stikke af uset. Han stoppede og spurgte „Hvad er du for en, og hvad laver du her?“ Skamfuld over at have kigget ind i huset, vidste jeg ikke, hvad jeg skulle svare, men langt om længe måtte jeg ud med sproget, og jeg fortalte ham min sørgelige skæbne på denne juleaften, og at jeg bare var gået en tur, indtil jeg var kommet til hans hus og stod nu for at få lidt læ i gangen. „Det var som bare pokker,“ sagde han, „så kom du her med mig, min ven, har vi mad til syv, så har vi også mad til otte“. Derpå stak han sin store næve ned og tog mig i hånden, og vi gik hen mod den oplyste dør.

Der blev stor opstandelse i det lille hjem over den fremmede gæst, men da manden i korte træk havde fortalt min historie, så var der ingen grænser for alt det gode, de ville gøre for mig. Vi fik flæskesteg og æblekage til middag, og hvor var det herligt, efter at have halv-sultet i mange dage, og hvor øste den brave mor op på min tallerken. Den fremmede skulle afgjort ikke mangle noget. Så gik vi omkring juletræet og sang. Mor førte an, og børneflokkene sang med rene lyse stemmer „Julen har bragt velsignet bud, nu glædes gamle og unge“. Juleevangeliet blev ikke læst, men dejligt og smukt og højtideligt lød det i den lille stue „Det kimer nu til julefest, det kimer for den høje gæst, som steg til lave hytter ned, med nytårgaver, fryd og fred“. Jo, jeg gik ikke alene derude på den mørke vej mere, jeg var kommet til julefest i et lille, fattigt, men lykkeligt hjem. Verden var slet ikke så ond mod mig, som jeg tidligere på aftenen havde troet. Her gik jeg rundt om juletræet med den travle husmoder i den ene hånd og hendes lille, syvårige datter i den anden — og så dette, at hele familien lod,

Fortsettes side 62



PAUL

produktion: Bedr. Barentzen

Fernando Magellans skibe stående ud af det efter ham opkaldte strøede

Maleri af Paul Sinding



Reproduktion: Brdr. Børentzen

## Hammerodde på Bornholm

Maleri af O. W. Dahlstrøm

OTTO LUDWIG:

# En sømand har sin enegang

Illustrationer: OSCAR KNUDSEN

**A**ldrig før havde der været et sådant liv i Korsør havn som i foråret 1848. En stadig strøm af skibe stod havnen ind og ud. Sejlskibene var i overtal, men ind imellem så man også enkelte af disse nymodens dampskibe med plaskende skovlhjul og med en modbydelig, sort røg væltende ud af de høje skorstene.

Gamle Sivertsen, der ejede briggen „Tordenskjold“, stod lænet over lønningen på sit skib og iagttog travlheden i land. Et detachment soldater var allerede ved at gå om bord, og inde på kajen stod opmarcheret mange andre soldater i farvestrålende uniformer og med fuld op-pakning. Kanonhjulenes rumlen mod stenbroen blandede sig med hestenes vrinsken, og nu og da hørtes skarpe kommandoråb. Trods den hektiske travlhed foregik indskibningen planmæssigt og uden større forsinkelser. Sivertsen kunne ikke lade være at beundre kaptajn Tegner fra Marinens Transportvæsen, der ledede det vældige foretagende, som om troppe-transporter havde været hans eneste beskæftigelse gennem årene.

Selv følte Sivertsen sig en lille smule bitter. Straks efter krigens udbrud derovre i Sønderjylland havde han meldt sig til tjeneste i flåden. Men man kunne ikke bruge ham. Han var med sine 64 år alt for gammel til at slås, sagde man. En trøst var det dog, at man kunne bruge ham og hans skib til at føre tropper, krigsmateriel og pro-

viant over, og han var faktisk ikke så lidt stolt over at tilhøre et folk, der som det danske i fuld enighed havde taget stridshandsken op. Mange, mange andre havde ligesom han tilbudt deres aktive deltagelse i kampen, ja, selv fangerne i forbedringshuset på Christianshavn havde tryglet om at få lov til at sætte livet på spil for Danmark.

Nu var man klar til at tage fortøjningerne. Sivertsen gav ordre til at sætte sejl, og „Tordenskjold“ stod havnen ud, lastet næsten til dækket. Vinden var tilpas, og forårssolen sendte sine var-mende stråler ned over det let krusede bælt.



Inde på kajen stod opmarcheret mange soldater.

Soldaterne nød den behagelige sejls og det dejlige vejr, og humøret var højt. Røgen fra de mange piber, som nu var kommet frem, bølgede hen over dækket. Man sludrede om den kommende tids oplevelser og om pigerne derhjemme. Sivertsen følte sig lidt overflødig. Farten over bæltet var for ham den rene barneleg, og han vidste, at de yngre folk om bord kunne klare sig næsten helt uden hans hjælp. Derfor gik han rundt på dækket med hænderne dybt begravede i lommerne og lyttede sig til stumper af de mange samtaler.

„Jeg synes, du ser lidt beklemmt ud,“ sagde en soldat med et stort, rødt skæg til en af sine kammerater. „Du er måske bange for, at pigen skal løbe med en anden, mens du er væk?“

De andre i gruppen lo, men soldaten, der var blevet drillet, en høj og kraftig fyr med et vilt lyst hår, så forlegen ud. Han vidste ikke, hvad han skulle svare, men gryntede bare et „Nåh, næh!“

Men den rødskægede lod ikke sit offer slippe så let og fortsatte: „Jo, der er et eller andet i vejen med pigen. Hun er måske allerede rendt fra dig?“

„Nej, det er hun ikke,“ svarede den anden. „Det er egentlig mig, der er rendt fra hende. Det kommer jo slet ikke jer ved, men når jeg skal være ærlig, så havde vi et lille skænderi, inden jeg tog af sted. Det var ikke noget særligt, kun småting, forstår I. Hun er noget stædig af sig, og jeg er endnu mere støj, så jeg rejste altså uden at sige farvel. Bagefter var jeg for stolt til selv at gøre det godt igen.“

„Og det fortryder du nu?“ spurgte en anden af kammeraterne.

„Jeg ved ikke . . . ! Selvfølgelig kunne jeg jo let skrive et brev til hende, men jeg har lovet mig selv ikke at gøre det. Jeg skal vise hende, at jeg godt kan undvære hende. I alle tilfælde vil jeg lade, som om jeg kan det. Forstår I, det var den helt store kærlighed fra begge sider, men jeg vil altså ikke give mig.“

„Du skulle alligevel gøre det!“ brummede en stemme bag ham.

Soldaterne vendte sig forbavsede om og så lige ind i Sivertsens vejrbitte ansigt.

„Ja, undskyld, at jeg går lidt klods på,“ mumlede Sivertsen. „Men jeg har allerede taget bestik og set, at din kurs er forkert. Dælen brøle mig, om jeg ikke har! — Hvad hedder du forresten?“

„Jensen — Anker Jensen,“ svarede den lyshårede soldat. Hans blå øjne røbede, at han var blevet overrumplet.

Sivertsen lod ikke hans forbavselse bundfælde sig, men fortsatte: „Ser du, jeg kender et eksempel, der ligner dit ikke så lidt, og det kan du og dine kammerater have godt af at høre. Man kan næppe

undvære mig ret længe henne ved roret, men da vejret er gunstigt, kan jeg vel nok lige få tid til at belære jer, I landkrabber!“

Soldaterne kunne ikke lade være med at smile. De ventede velsagtens en ramsaltet skipperløgn.

„Historien begynder længe før jeres mislykkede ankomst til denne verden,“ sagde Sivertsen og kløede sig eftertænksomt i nakken. „Det var under kanonbådskrigen. De danske fyr på Skagen og Anholt var blevet slukkede, for at de ikke skulle vejlede fjenden. I stedet udlagde englænderne deres egne fyrskibe, men i begyndelsen af 1809 blev det ved Anholt skruet ned af isen. Så var det, at briterne fandt på at foretage et erobningsforsøg på Anholt for at tænde det danske fyr på ny. Angrebet blev udført med et linieskib, fire fregatter og en brig i maj måned. Først bombarderede man øen, og da dens kun 120 soldater var blevet godt møre, sendte fjenden en landgangsstyrke på 500 mand i land. Øen var hurtigt i engelsk besiddelse og blev befæstet efter alle kunstens regler, så den dannede et værdifuldt støttepunkt i kampen mod Danmark.

Blandt øens beboere var der et ungt par. Han hed Niels, var 25 år og havde sejlet over det meste af kloden. Hun var et par år yngre og hed Kirsten. Jeg er ikke digter og kan derfor ikke beskrive hende som fortjent, men hun havde i alle tilfælde en smuk skikkelse, et pragtfuldt hår og et par øjne så blå og så dybe som Middelhavet. Men dernede har I vel aldrig været og forstår derfor heller ikke sammenligningen!

De to unge var forlibt i hinanden, og enhver på øen ventede, at de en skønne dag ville blive splejsede sammen hos præsten. Selvfølgelig havde Niels mange rivaler. Alle Anholts ungersvende beundrede den unge pige, og de engelske soldater sendte lange blikke efter hende. Forresten var englænderne helt korrekte i deres opførsel over for øboerne, selv om de selvfølgelig ikke ligefrem var velidte. De unge mænd skumlede over briternes ophold på øen og planlagde mange vovelige attentater mod fjenden. Desværre blev det aldrig til ret meget med planerne, og i stedet for besluttede nogle af fiskerne og søfolkene at stikke af for at melde sig til flåden. Blandt dem, der ville væk, var Niels. Kirsten tryglede og bad ham om at blive, men alle hendes bønner hjalp ligeså lidt som en dværgs pusten på et storsejl. Det blev så til, at de to skulle giftes, før han tog af sted. Datoen for brylluppet var fastsat, og festen planlagt, men så blev de uvenner over et eller andet ganske ubetydeligt. Ingen af dem ville bøje sig, og mest stædig var Niels.

En nat sneg han sig forbi de engelske vagter

nede ved havnen og stod til søs i et af englændernes små fartøjer. Allerede et stykke ude i Kattegat fortrød han, men det var for sent at vende tilbage. Et brev kunne han heller ikke sende, fordi den danske postforbindelse med Anholt jo var afbrudt. Han regnede dog med, at tiden for en tilbageerobring af øen var nær.

Næste morgen kom han til Fladstrand derovre på Nordjyllands østkyst. Uden for havnen blev han prajet af en kanonbåd, der nærrede mistanke til ham og tog ham på slæb resten af vejen ind. Han kom i et skrappt forhør og blev pumpet for alle oplysninger om englænderne. Til sidst blev man enige om, at han var god nok, og det lykkedes ham virkelig at blive indrulleret i flåden. Han kom til at gøre tjeneste om bord i en af kanonbådene dér fra stationen. Tjenesten på søen gav ham ikke megen tid til at tænke på Kirsten, men tanken om hans afsked med hende nagede ham alligevel nu og da.

Hen på eftersommeren samme år fattede stationschefen ved Fladstrand en plan om et angreb på den engelske orlogsbrig „Minx“, der var udlagt som fyrskip ved Skagen. Han sendte premierløjtnant Tuxen, en prægtig officer forresten, derop med to divisioner kanonbåde, nemlig tre chalupper og tre joller. Niels kom med i en af chalupperne.

Ude i Kattegat blæste det op med stormende kuling af SO. Der stod en gevaldig sø. Hvis I vidste, hvordan søen viste tænder, ville I blive grønne i ansigterne alene ved tanken, soldater. Det værste var nætterne, hvor det var både koldt og klamt. Folkene var næsten gennemblødte. I næsten otte dage lå bådene derude i vejret, uden at mandskabet fik varm mad. Men gutterne klarede strabadserne uden at kny, og så må man endda huske på, at kun tre af bådene var overdækkede.

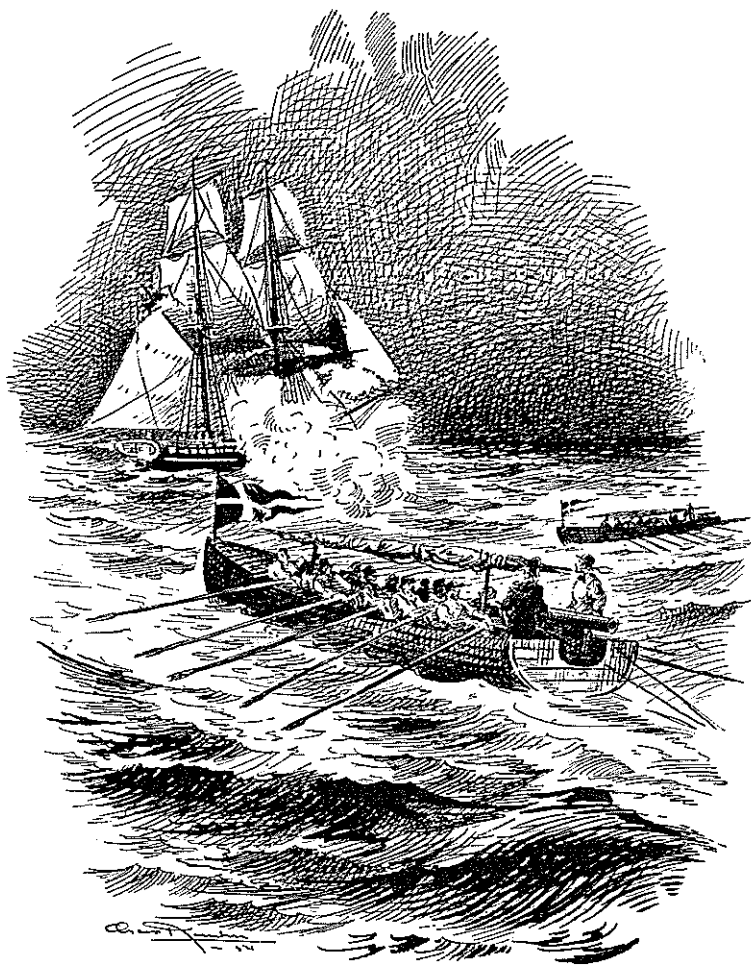
Da man efter en modbydelig nat vågnede den 2. september, løjede det endelig af. Det blev næsten blikstille.

„Så tager vi fat igen, folkens,“ råbte Tuxen. „Nu gælder det!“

Folkene sled i årerne af alle kræfter. Kursen var sat mod „Minx“. I otte timer roede man, som gjaldt det livet.

„Der har vi fjenden,“ råbte Tuxen og pegede forud. „Han har set os og stikker halen mellem benene. Vi må efter ham. Træk alt det, I har lært. Han må ikke slippe fra os!“

Folkene roede, så blodet var ved at springe frem under neglene. Det værkede i arme og ryg, og sve-



„Minx“ gav svar på tiltale.

den piplede frem på ansigterne, mens officererne i de seks både opildnede mændene med tilråb.

„Så har vi ham,“ sagde Tuxen lidt efter.

Englænderen havde opgivet flugten og brasede bak for at optage kampen. Danskerne ladede kanonerne, og snart drønedes det første skud. „Minx“, der havde 14 kanoner mod danskernes 9, gav svar på tiltale. Der blev skudt livligt fra begge sider. Kuglerne peb og sendte vældige kaskader af vand op i luften. Danskerne skød bedst. De engelske skud lå næsten allesammen enten for højt eller for lavt, men pludselig trimlede Niels bagover i båden og havnede nede mellem tofterne. Et af de engelske skud havde brækket hans åre lige over vandet. Han fik en ny åre og trak igen af alle kræfter.

Danskerne kunne i modsætning til englænderne, der måtte koncentrere deres ild over et langt større felt, sigte på et ret stort mål, og store stykker tømmer blev revet ud af briggens sider. Dens sejl lignede efterhånden mølædt linned.

„Englænderne må føle sig som en grævling midt i et kobbel arrige hunde,“ lo bådsmændene om bord i Niels' chalup.

Danskerne var udmattede efter de mange timers

roning, og det sved i deres barkedede næver. Men Tuxen gav dem ikke lov til at puste ud. Så begyndte englænderne at skyde med skrå. Folkene bukkede sig for hver salve og var heldige. Der vankede kun nogle små skrammer. Værre gik det englænderne. De sloges tappert og havde allerede flere sårede. Efter 2½ times kamp gav de op. Briggen havde fået så mange træffere, at den næsten ikke kunne røre sig af stedet. Flaget blev strøget, og danskeres hurra-råb genlød over havet. Besætningerne fra et par af kanonbådene gik om bord i prisen, hvor der var store blodpøle på dækket. Englænderne havde to døde og ti sårede. Ved synet af de døde blottede danskerne hovederne.

Med stort besvær fik man bugseret det engelske skib ind til Fladstrand, hvorfra det blev sendt til Aalborg og solgt. Så voldsom havde den danske ild været mod det, at skibet ikke mere kunne bruges til orlogstjeneste.“

Sivertsen holdt en lille pause og bakkede utålmodigt på sin pibe. Der var ikke mere tobak i den. For at han hurtigst muligt skulle komme i gang med sin fortælling igen, rakte den rødskæggede soldat ham sin tobaksæske, så han kunne få et stop. Da den gamle skipper atter havde fået ild på, fortsatte han:

„Kanonbådskrigen rasede videre, og over alt i de danske farvande opererede også kaperne, nogle friske fyre, der ikke var bange for brådne pander i kamp mod englænderne. Niels oplevede lidt af hvert på patruljer i det nordlige Kattegat. Gang på gang var han med til at opbringe fjendtlige handelskibe, og andre gange var han lige på nippet til at blive taget til fange, når store engelske orlogsmænd jagede de små kanonbåde.

Men Anholt var stadig i englændernes besiddelse, og krigen syntes aldrig at skulle få ende. Øen var blevet befæstet yderligere og husede en stor engelsk garnison. Der sivede også meddelelser ud om, at fjenden havde omdannet fyrtårnet til et helt kastel med stærke brystværn og skanseanlæg. Ikke mindre end 40 store kanoner bevogtede det engelske støttepunkt.

Men den danske militærledelse havde trods alt planer om at forsøge et angreb på øen. En forårsdag i 1811 blev Niels sendt til Grenå, hvor der lå en lille flåde af danske orlogsfartøjer klar til at stikke i søen. I admiralitetet havde man indset, at skulle et forsøg på generobring finde sted, måtte det ske netop om foråret, når de engelske krigsskibe kunne forventes ikke at være vendt tilbage til vore farvande. Og nu skulle det altså være!

Niels blev spurgt ud om forholdene på Anholt

endnu en gang, og da man gerne ville have stedkendte folk med på togtet, kom han med en af de tolv kanonbåde, der lå klar sammen med en lugger, nogle rekognosceringsbåde samt tolv transportfartøjer. Om bord på de sidste befandt sig 650 mand landgangstropper og nogle kanoner.

Den 26. marts brød man op under premierløjtnant Falsens kommando. Niels var kommet om bord på en kanonbåd, der førtes af sekondløjtnant Buhl, hvis navn selv I landkrabber ikke kan have undgået at høre. Buhl var en tapper officer, der havde mistet sin ene arm under en blodig kamp ved Kalvebodstrand i 1807.

I bidende kulde og buldrende mørke ankom den danske styrke til øen klokken tre om morgenen den 27. marts. For ikke at gøre for megen støj havde man omviklet årerne med klude, og soldaterne blev sammen med halvdelen af matroserne fra kanonbådene sat i land i dyb stilhed. Landgangen gik for sig et godt stykke vest for fyrtårnet. Det så virkelig ud til, at man havde overrumplet englænderne. Men de var alligevel godt forberedt. De havde haft deres spioner ude og vidste en hel del om danskeres angrebsplaner.

Ved dag gry satte de danske tropper sig i bevægelse mod det stærkt bevogtede fyr. Niels så misundeligt efter kammeraterne, der fik lov at være med i det landværts angreb, men slog sig til tåls med, at turen vel også kom til ham.

Mens tropperne asede sig frem ad øens sandede og tunge veje, roedes kanonbådene hen mod fyret for at give det en kraftig salut fra søsiden. Så begyndte kampen inde i land, og samtidig fyrede kanonbådene.

„Stakkels djævl!“ mumlede en af matroserne og pegede ind mod land, hvor de engelske kanon-skud gjorde lyst i de danske rækker. Mange raske, danske drenge faldt den morgen og farvede øens sand rødt med deres blod. Selv om jeg i almindelighed ikke har meget til overs for landpadderne, må jeg indrømme, at jeres forgængere fra den danske hær kæmpede en modig og forbitret kamp, og matroserne derinde gav dem ikke noget efter.

Mens skydningen var i fuld gang fra kanonbådene, tog Buhl pludselig sin hat af og udbrød: „Død og djævl! Der har vi et par britiske orlogsmænd!“ Han pegede i to forskellige retninger. I løbet af natten havde englænderne nemlig fået assistance fra to krigsskibe, fregatten „Tartar“ og briggen „Sheldrake“. Fregatten stod for en frisk vestlig kuling syd over østen om øen, og briggen kom nord fra vesten om Anholt.

„Kan vi klare dem, herr løjtnant?“ spurgte en af matroserne.

„Det kommer an på jer, gutter, ja, og så naturligvis lykken,“ sagde Buhl. „Man burde have sendt nogle af briggerne fra Norge til støtte for angrebet i stedet for disse snustobaksdåser. Vore kanonbåde er ikke meget værd i denne vind og den svære sø mod de skibe dér med deres store sejlføring. — Nå, men lad være at falde i staver! Giv dem det glatte lag derinde på fyret!“

Kanonéren tog omhyggeligt sigte, og der lød et brag, da skudet knaldede mod fæstningens stensætning, men så blev der ovre fra Falsens båd givet ordre til hurtig tilbagetrækning.

„Er vi harer eller krigere?“ spurgte Niels.

„Jeg ved ikke, hvad du er,“ svarede Buhl. „Men når Falsen beslutter sig til at stikke af, så er det kun for at komme tilbage igen!“

Halvdelen af bådenes besætninger kæmpede jo derinde i land, og derfor fik de øvrige gaster i fartøjerne nok at gøre med at trække i årerne. I fem timer roede man op mod strøm og vind, mens soldaterne inde på kysten så bådene fjerne sig mere og mere. De stakkels fyre var trætte efter marchen i det tunge sand og tørstede forfærdeligt. Mange var allerede faldet, deriblandt deres chef og mange andre officerer. Da man nu troede, at flåden havde svigtet, gav man op.

De fleste af matroserne fra kanonbådene havde efter tilbagekastningen søgt ned mod landgangsstedet, og her hentede man dem om bord noget senere. Da Falsen hørte om kapitulationen, gav han ordre til at frelse, hvad frelses kunne. Søen var blevet grovere, og vinden heftigere, og det ville være et hestearbejde at få bådene fri af kysten og de jagende engelske orlogsmænd.

Niels havde tårer i øjnene, da han så Anholt forsvinde af syne. Men han vidste, at Falsen havde gjort ret. Den tapre danske officer udtænkte oven i købet en list. Han sendte nogle af troppetransportskibene, som lignede kanonbåde, med kurs mod Isefjorden. Da kaptajn Baker på fregatten så disse fartøjer, satte han efter dem som en hund efter en flok høns og lod kanonbådene undslippe. Transportskibene arbejdede sig vest om Anholt, men måtte her sprede sig, fordi nu også briggen kaptajn, Stewart hed han forresten, satte efter dem. — For at hjælpe transportskibene lokkede Falsen med sin egen båd briggen til sig. En hektisk forfølgelse begyndte, men Falsen undslap i læ af øen og nåede næste dag til København.

Briggen „Sheldrake“ forfulgte så de andre kanonbåde. Niels så skibet nærme sig hastigt og trak i åren, så den svajede. Buhl stod agter og slog takt med sin sabel mod lønningen. „Hal så, folkens; fald helt ned på jeres syndige rygge! Nu bliver der spænding for alle pengene!“ råbte han.

Men søen var voldsom, og snart var Buhls båd, der lå agterst af alle, indhentet. Buhl kastede et blik agterud og sagde til folkene: „Nu kan I godt bede jeres fadervor, men glem ikke at trække i årerne samtidig. Om lidt har vi ham helt inde på os. Men hvert minut, vi kan stjæle fra ham, er kostbart for de øvrige af vore både!“

Kaptajn Stewart kom frem i stævnen af briggen, satte hænderne for munden som en tragt og brølede: „Stryg flaget, løjtnant! Kamp er til ingen nytte!“

„Nej, gu' om jeg vil gå glip af lidt løjer!“ råbte Buhl tilbage. „Og nytten af at kæmpe skal jeg nok selv vurdere!“ Så bøjede han sig fremover mod sine mænd i båden og sagde: „Nu skal I få jeres kampiver stillet! Om et øjeblik begynder en koncert for fuldt orkester, og jeg vil gerne slå musikken an selv! Kanonér, giv dem et skud med agterste kanon!“

„Javel,“ svarede kanonéren, og et øjeblik efter drønedes det første skud. Den engelske chef, der stadig stod i stævnen, fik en ordentlig styrt sø over sig



Han blev fanget i Themsens grumsede vand.



fra kuglens nedslag i vandet tæt ved skibssiden. Han styrtede agterud, og snart glimtede det fra de engelske kanoner. Søen kastede det lille danske fartøj op og ned, som var det et stykke kork, og englænderne havde svært ved at ramme. Buhl ændrede kursen, så han kunne skyde med begge sine kanoner, men de virkede dårligt i de kraftige bølger.

Alligevel kæmpede Buhl og hans folk som rasende for at give kammeraterne lejlighed til at undslippe. Den unge løjtnant førte selv kanonbåden med højre hånd, mens det tomme venstre jakkeærme lå bukket ind på brystet og mindede folkene om, at deres chef ikke var bange for at slås — selv mod en overmægtig fjende.

De engelske skud lå uhyggeligt nær og fyldte næsten båden med vand. Da tilmed sejlene var gennemhullede, blev farten mindre og mindre. Mændene ved årerne svedte og var ved at tabe pusten. Men stadig var begejstringen lige stor. Nogle af dem havde fået slemme sår fra englændernes kardætsker, men alligevel var de stadig med i kampen. De rev bare et stykke af skjorten og vikledede det om de blødende sår. Buhl stod henne agter, næsten kulsort i ansigtet af røgen fra agterste kanon.

Niels glemte ligefrem skuffelsen over det mislykkede angreb på Anholt. Han vidste, at den ulige kamp ikke kunne vare ved, og måske ville han komme til øen alligevel, hurtigere end han brød sig om — men som fange!

Da de andre kanonbåde efter tre kvarters forløb var kommet et godt stykke i forhånd, strøg Buhl endelig flaget.

Straks tav de engelske kanoner, og kaptajn Stewart viste sig atter i stævnen. Han smilede over hele ansigtet og råbte: „Nå, løjtnant, er De blevet mør? Så kan De måske tænke Dem at aflægge mig en lille visit og komme langs siden med Deres fartøj?“

„Så kender De mig dårligt, kaptajn! Hvis De vil have mig, må De selv hente mig! Jeg har tid nok!“ lo Buhl. Han tænkte, at en yderligere forsinkelse for englænderne ingen skade kunne være til. Så bøjede han sig igen fremover og sagde, henvendt til sit mandskab: „I har klaret det fint, gutter! Smid jer nu ned i bunden af fartøjet, for nu kan det godt være, at Albions Løve bliver vred!“

Folkene adlød. Selv stillede Buhl sig med ryggen mod masten og ventede. Niels så op på ham med beundring i øjnene, og så blev stilheden igen afbrudt af skud. Kaptajn Stewart var ikke til at spøge med, når han ikke selv kunne give spøgen an. Geværskudene fløjtede hen over båden, men Buhl stod urørlig og lo ad det hele. Matroserne kunne ikke dy sig for at kigge op over tofterne en gang imellem, men dukkede hastigt hovederne igen hver ene-

ste gang. De engelske geværskytter var ikke så ringe til deres håndværk. Men Buhl kunne de mærkeligt nok ikke ramme, skønt han stod som den prægtigste skydeskive.

Nede i bunden af båden kluklo de danske orlogsgaster og lod årer være årer. Til sidst måtte englænderne bide i det sure æble og sætte deres egne fartøjer i vandet for at hente byttet. Altsammen kostede dem tid.

Da de danske gaster så englænderne fire fartøjerne af, rejste de sig, kastede huerne op i luften og råbte hurra for deres chef.

Kaptajn Stewart modtog personligt danskerne om bord i briggen, og henvendt til Buhl sagde han: „Nå, De er nok en meget kostbar gæst, der skal nødes til at modtage en invitation.« Buhl smilede og svarede: „Ja, herr kaptajn, jeg har altid beundret den engelske flåde og kunne godt lide at vide, hvordan dens folk klarer en fartøjsmanøvre i oprørt sø.“

„Så skal De også få lejlighed til fra dækket af mit skib at se, hvordan en britisk orlogsmænd indfanger sit bytte. Sig mig, løjtnant, hvis De nu var skipper her om bord, ville De så sætte efter de fartøjer derovre, eller ville De sætte kursen mod Jylland og sikre Dem de andre både?“

Buhl var straks klar over situationen. De fartøjer, Stewart først havde nævnt, var kun transportfartøjer, mens fartøjerne, der søgte mod Jylland, var kanonbåde. Han besluttede sig derfor til endnu en krigslist. Efter et øjeblik betænkning svarede han:

„Sir, de fartøjer, De først pegede over imod, er kanonbåde, men de er for langt borte til, at De vil kunne indhente dem. Derfor ville jeg vælge det næstbedste og sikre mig transportfartøjerne, der søger mod Jylland.“

Nu var det Stewarts tur til at smile polisk, og han svarede uden betænkning: „Well, så ser jeg mig desværre nødsaget til ikke at følge Deres råd. Jeg sætter efter kanonbådene, selv om De mener, jeg ikke kan indhente dem!“

Buhl trak på skuldrene, men frydede sig i sit inderste over at have pudset englænderen, således at de virkelige kanonbåde kunne undslippe til Jylland.

Stewart lod sætte fulde sejl, og briggen skød af sted med god fart. Men det lod virkelig til, at Buhl havde haft ret i, at englænderen ikke kunne nå de flygtende. Ganske vist mindskedes afstanden lidt efter lidt, men de danske fartøjer nærmede sig land. Stewart stod med kikkerten for øjet, mens han stadig gav ordrer, der om muligt kunne sætte briggens fart endnu mere i vejret. Pludselig tog han igen kikkerten fra øjet og mumlede et „Damned“! Bådene

var nu kommet i sikkerhed under dansk kyst, og englænderen måtte opgive forfølgelsen.

Buhl bad på skrømt om tilladelse til at låne kikkerten, og da han havde kastet et blik efter bådene, vendte han sig mod Stewart og sagde:

„Ja, så nåede De det altså ikke, Sir. Men skaden er ikke så stor, for det lader til, at jeg tog fejl før, da jeg fortalte Dem, at de både derinde var kanonbåde. Jeg må i skyndingen have forvekslet de to grupper af fartøjer. Kanonbådene var dem, der sejlede mod Jylland!“

Stewart sendte den danske officer et knusende blik, men så lyste hans ansigt op i et smil. Han forstod, at Buhl havde narret ham, men han kunne goutere en god krigslist og bød på et glas rom i sin kahyt. Da løjtnanten havde taget den første mundfuld, vendte han sig mod Stewart med ordene: »Der er een ting, jeg altid har misundt officererne i den britiske flåde!“

„Og det er —?“ spurgte kaptajnen nysgerrigt.

„Dens rom!“ lo Buhl.

Som Niels havde ventet, kom han virkelig til Anholt, men kun for et kort stykke tid, og det var ham ikke muligt at komme i forbindelse med nogle danske, så han kunne høre om Kirsten eller sende et brev til hende. Et plaster på såret var dog det engelske vagtmandskabs meddelelse om, at alle de kanonbåde, som Buhl havde narret Stewart fra at forfølge, var nået uantastet til Jylland. To andre, der søgte mod Sverige, blev indhentet af fregatten. Den ene af dem var blevet bordet i synkefærdig stand efter en blodig kamp, og englænderne havde ikke lovord nok tilovers for deres modstanderes tapperhed.

Mens Buhl og de andre tilfangetagne officerer senere udveksledes med engelske officerer i dansk fangenskab, måtte de menige fanger vandre den tunge vej om bord i de berygtede prisonskibe. Buhl døde iøvrigt året efter under kampen ved Lyngør om bord på fregatten „Najaden“.

Nu skal I jo selv i krig, gutter. Og jeg ønsker jer alt muligt held. Jeg ved ganske vist ikke, hvordan forholdene er i tysk fangenskab, men er de lige så slemme som i prisonskibene, så beklager jeg de arme djævle, som bliver taget til fange!

Resten af krigen tilbragte Niels og hans kammerater sammenstuede som kreaturer i de engelske fangeskibe. Det uvirksomme liv gav Niels endnu mere tid til at tænke på Kirsten, og han så kun frem til een eneste ting, nemlig mødet med hende — hvordan det så end ville forme sig. Måske var hun allerede gift med en anden! Denne tanke kunne han ikke holde ud, og flere gange forsøgte han at flygte. Een gang blev han samlet op, mens han svømmede

i Themsens grumsede vand. En anden gang blev han opdaget, da han under flugten ville stjæle noget mad fra et lille bondehus. Det var næsten umuligt at flygte fra englænderne!“

Igen holdt Sivertsen en pause. Denne gang for at se, hvordan hans beretning virkede på soldaterne.

„Du, Anker,“ fortsatte han. „Hvis du havde prøvet det samme som Niels, ville du ikke tøve med det brev.“

Den rødskæggede soldat blev utålmodig og sagde:

„Ja, ja, skipper, det var jo en dramatisk ende, De dér har spundet. Hvordan med slutningen? Skal vi lade helten dø, eller skal vi lade de to elskende få hinanden alligevel?“

„Du tager fejl, Rødsæg. Men andet kan man vel heller ikke forlange af en landkrabbe. Historien er ikke opdigtet. — Da Niels kom tilbage til Anholt efter krigen, fik han at vide, at Kirsten var død, Hun havde pådraget sig brystsyge, og længslen efter ham og sorgen over deres afsked havde ikke netop været nogen god medicin. Siden den tid fortrød Niels endnu mere sin stædighed.“

Soldaten med det lyse hår og de blå øjne så fast på ham og sagde med beslutsomhed i stemmen:

„Det er ligemeget, om Deres fortælling er sand eller ej, skipper, for den har lært mig noget. Jeg vil skrive et brev, inden vi kommer i havn. Måske De så vil besørge det for mig?“

Sivertsen nikkede.

„Men hvor har De nu hørt historien, kaptajn?“ spurgte den rødskæggede.

„Æh — nå, ja, den har jeg hørt af Niels selv,“ svarede Sivertsen, der for en gangs skyld var blevet overrasket. Det spørgsmål havde han ikke ventet.

„Kendte De ham godt måske?“ spurgte den lys-hårede.

„Næsten ligeså godt, som hvis det havde været mig selv, der hed Niels,“ mumlede Sivertsen og gik agterud. Idet han overtog roret fra styrmanden, brummede han — nærmest for sig selv: „Og det gør jeg s'gu også!“

Styrmanden så en lille smule forbavset på ham og spurgte halvt åndsfraværende: „Hvad gør De, kaptajn?“

„Hedder Niels,“ svarede den gamle.

Styrmanden gik hovedrystende forud. Ganske vist havde han altid anset søfolkene fra Anholt for at være noget for sig selv, men —! Det kunne være, at årene i prisonen alligevel havde været for skrappe for den gamle, så han var ved at blive småtosset. Det var da i alle tilfælde ikke helt normalt over for sig selv at konstatere en kendsgerning som sit eget fornavn, mente styrmanden!

Nogen måtte vel sige noget. 1. styrmand var den første:

„Ja, der er måske noget om det med, at troen kan gøre en mand stærk — hvem ved — der er så meget, man ikke forstår —“.

„Den mand ta'r jeg min hat af for,“ eksploderede telegrafisten, „han lod det ikke blive ved ordene alene — ham kunne jeg sørme li' at få snakket lidt med på tomandshånd —“.

„Også jeg,“ sekunderede maskinchefen, „men han er måske død for længe siden?“

Kaptajn Brinch lo: „Ork nej, han lever i bedste velgående — han er jo gammel nu, men han mener det samme i dag som dengang. Spørg ham selv i morgen — i øjeblikket sover han henne i passagerkammeret.“

Et udbrud af forundring undslap de tre officerer, de så skiftevis på hinanden og på kaptajnen, smilende — benovede: Det var altså *ham* — og pludselig var der noget, man bedre forstod.

„Må jeg stille Dem et spørgsmål, kaptajn?“ spurgte telegrafisten lidt efter.

„Værs'god.“

„Et samvittighedsspørgsmål —?“

„Lad os høre.“

„Ville De gøre som han — i en lignende situation — ofre Dem for en anden?“

Der blev en lang pause efter „gnisten“s nærgående spørgsmål. Kaptajn Brinch sad og så ned — så løftede han hovedet og så fast på den unge mand: „Jeg ved, at det måtte være min pligt — både som kristen og som medmenneske — ingen er større end den, der sætter livet ind for sin næste. *Men* — af os selv kan vi intet, jeg heller ikke — jeg håber, Gud ville give mig kræfter, som han gav den gamle — til at være stærk. Han ejer nemlig troens realitetssans —“

De rejste sig, klokken var blevet mange. Chief'en trykkede kaptajnens hånd: „Tak skal De ha', kaptajn! Den historie vil jeg knageme fortælle 2. mester i morgen — før han skal i gang med den forbandede lavtryk.“

— — —

Sirenen var holdt op med at hyle. Tågen havde lettet, og julenattens myriader af stjerner hvælvede deres evigt lysende bro over en verden, som kun ville tro på „realiteter“.

## En gådefuld fangst Fortsat fra side 48

noget som helst. Jeg vidste ikke af mig selv, før jeg vågnede her i kahytten.“

„Du har naturligvis svømmet en tid,“ påstod Sivert. „Og så har du brugt dine sidste kræfter til at kravle herop i båden og er sunket besvimet om.“

„Sådan siger du. Men jeg tror ikke på det. Jeg tror, du hørte mig råbe og stak ud i din pram og fik mig bjærget. Du er bare for beskeden til at ville høre noget om det.“

„Beskeden!“ fnøs Sivert. „Aldrig hørt så galt ... beskyldte mig for beskedenhed. Nej, du er tummelumsk i hovedet endnu. Tag en dram til. Det er noget, der klarer på forstanden. Edvard og Markus ... I skal også have en.“

„Nej,“ sagde Edvard fast og stramt. „Vi drikker ikke. Det ved du vel.“

„Drikker. Hvem snakker om at drikke? Bare en lille morgenbitter ... det har I godt af.“

„Vi skal ikke sidde her længere,“ skyndte Markus sig at afgøre. „Vi skal hjemad. Vi ville jo bare se, om du var syg — som sagt.“

De tog afsked og sejlede bort. Og de fandt det unødvendigt at snakke sammen. Edvard gav sig til at rense voddet og spule dæk. Han trængte til at arbejde for at få bugt med sit ubehag. Det gøs i ham ved tanken om, at de ikke havde været så fornuftige at undersøge, om der kunne være en smule liv i den druknede mand, da de fiskede ham op. Forskrækkelsen havde gjort dem forfjamskede, og de kunne nemt være blevet skyldige i, at ... ja, det var forfærdeligt at tænke så langt.

Markus sad mørk og stiv ved roret. Han var også utilpas, og han havde en flov smag i munden. Han vidste med sig selv, at hvis Edvard ikke havde været med ham, ville han ikke have skammet sig ved at tage mod den tilbudte dram.

## Min første jul til søs! Fortsat fra side 52

som om de havde kendt mig i mange år. Jo, jeg følte mig hjemme, tiden gik hurtigt, næsten alt for hurtigt, og da klokken blev henad 24, og jeg skulle med toget, fik jeg et fast håndtryk af manden med ønsket om en glædelig jul og en god hjemfart, og moderen og de store børn fulgte mig til banegården.

Endnu i dag ser jeg for mig den lille glade og gæstfri flok, som stod tilbage, da jeg kørte bort i

julenatten. Endnu mindes jeg deres hjertelige, glædelig jul og deres flittige vinken farvel til ham sømanden, som for første gang i sit liv skulle holde jul borte fra sit eget hjem — og som blev afmønstret en hellig juleaften i en fremmed by uden familie eller bekendte eller et sted, hvor han kunne tage hen — bare fordi han absolut ville til søs før jul.



Produktion: Brdr. Barentzen

## En hollandsk kuf

Maleri af Fr. La



Reproduktion: Brdr. Børentzen

I Algeciras-bugten  
Tilhører Hans Majestæt Kong Frederik

Maleri af Anton M.

Skibsbygningen har under og efter den sidste verdenskrig gennemgået en forrygende udvikling. Nye byggemetoder og nye materialer er blevet taget i brug, hvilket har givet skibsbygnings-industrien helt andre mulig-

*Tillæg til  
søfartsbladet „Vikingen“  
nummer 1 - 1954*

## ★ ET SKIB BLIVER TIL ★

heder end tidligere. Så meget er der sket, at det kan være vanskeligt for ikke-specialister at danne sig et samlet skøn over udviklingen. Derfor har man fra flere sider foreslået, at „Vikingen“ bringer en række artikler under titlen „Et skib bliver til“. Redaktionen har taget ideen op, og i dette og de kommende numre af „Vikingen“ vil der blive bragt artikler, der giver oplysninger om de fremskridt, der har fundet og finder sted inden for skibsbygningen. Artiklerne skrives af eksperter inden for skandinavisk skibsbygning og dermed beslægtede industrier.

Artikel-serien vil blive bragt i specielle tillæg, som vil følge med hvert nummer af „Vikingen“. Disse tillæg, der til sin tid vil kunne samles til en lille bog, bliver rigt illustrerede og vil betyde en udvidelse af „Vikingen“'s sideantal. Vi lægger for i dette nummer med en artikel om stålmaterialer. Den er skrevet af Det Danske Staalvalseværk A/S, Frederiksværk.

I de kommende numre bringes følgende artikler:

### **Stålskibsbygning**

A/B Kockums mek. Verkstad,  
overingeniør Per Stenberg

### **Dampmaskiner - Gasturbinen**

Helsingør Skibsværft,  
civilingeniør G. Waagepetersen

### **Alt elektrisk udstyr i skibet**

Burmeister & Wain,  
overingeniør C. Kirkerup

### **Ventilation**

Nordisk Ventilator Comp.  
direktør S. T. Westenholtz

### **Navigationssystemer**

A/S Odense Stålskibsværft,  
ingeniør J. Bindesbøll

### **Aptering i skibe**

Nakskov Skibsværft,  
civilingeniør Erling Andersen

### **Redningsmateriellet**

Statens Skibstilsyn,  
direktør Aage H. Larsen

### **Dampkedler - Oliefyre**

Ålborg Værft A/S,  
overingeniør S. A. Groth

### **Nyt inden for maskinbygningen**

Burmeister & Wain,  
underdirektør H. Andresen

### **Moderne dæksmaskineri**

ASEA, Västerås,  
ingeniør Michaelson

### **Hydrauliske styremaskiner**

A/S Svendborg Skibsværft  
ingeniør K. R. Møller

### **Kølemaskineri**

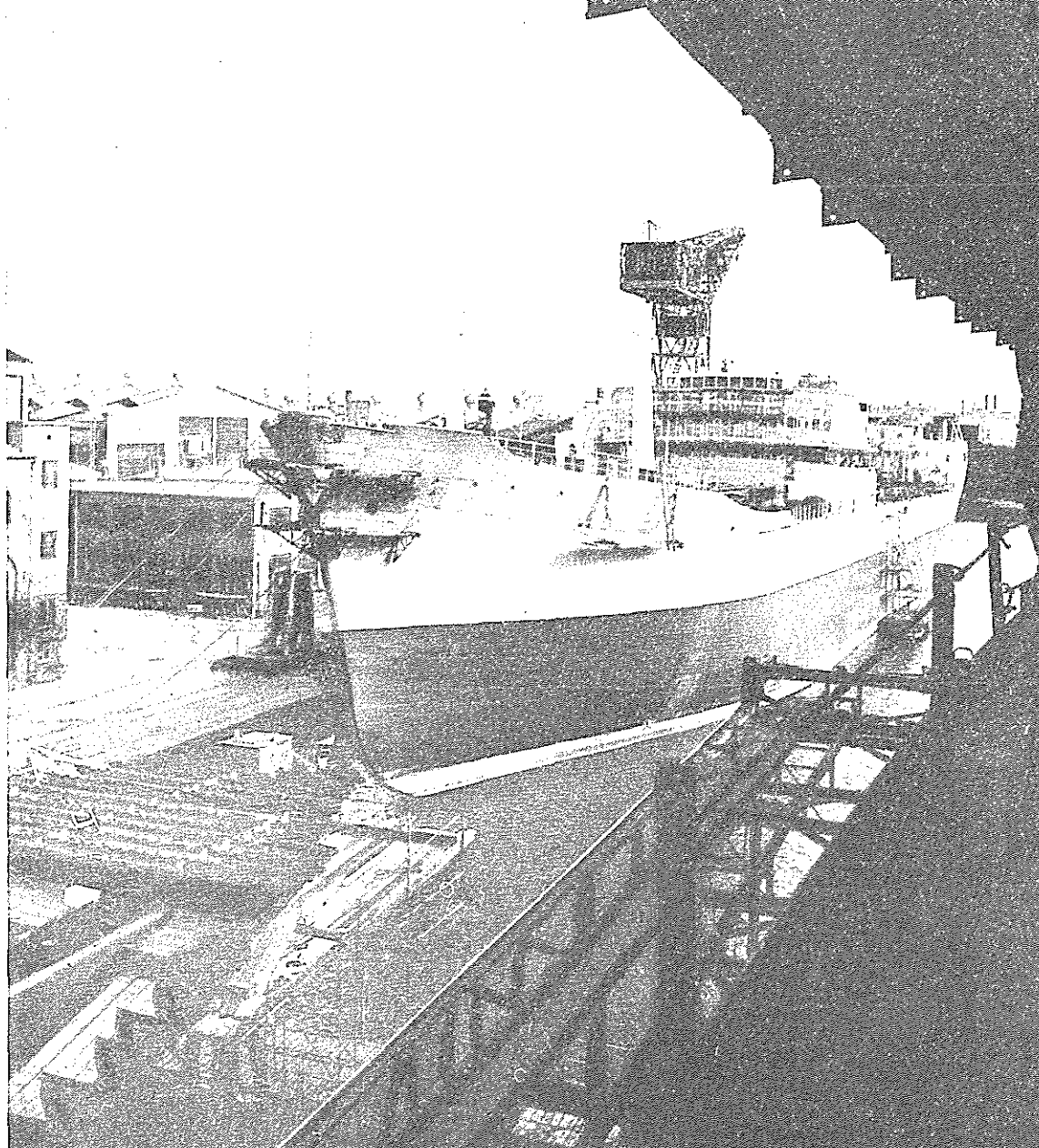
A/S Atlas Maskinfabrik  
afdelingsingeniør Helge B. Ørvad

### **Frugtkølerum**

A/S Stål, Finspong,  
ingeniør Conradi

### **Malerarbejdet på skibet**

Burmeister & Wain  
malermester Walther Hansen

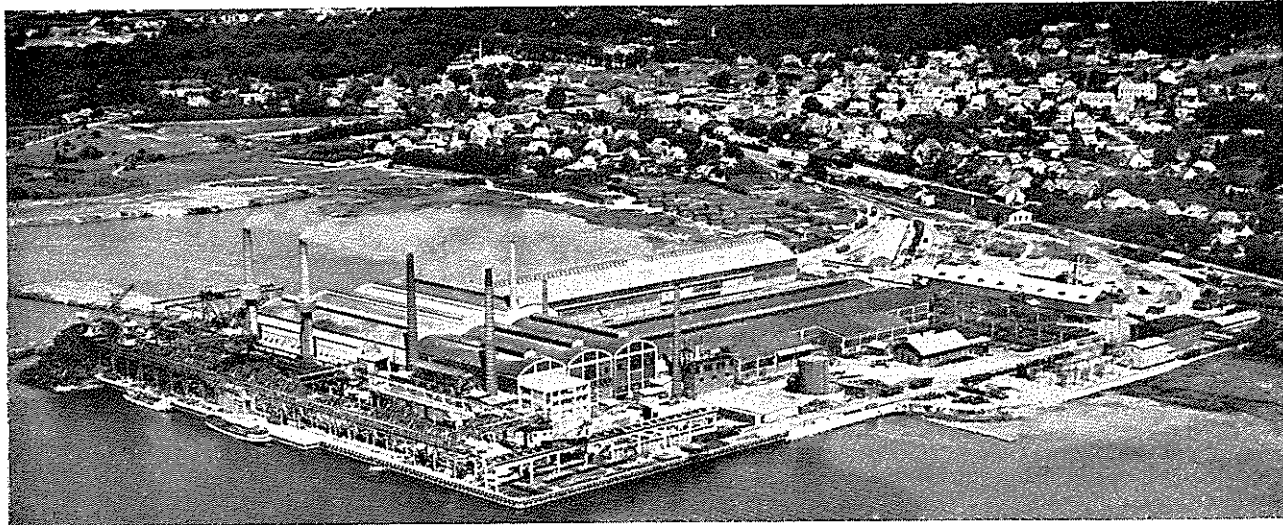


# KOCKUMS

MEKANISKA VERKSTADS AB · MALMÖ · SWEDEN  
SHIPBUILDERS · ENGINEERS · REPAIRERS

FOUNDED 1840

Turbine Tanker "Saxon-  
sky", delivered Decem-  
ber 1953. Owners: Orien-  
tal Tanker Corp. S.A.  
Panama. 20,200 tons  
deadweight 15 3/4 knots



*Det Danske Staalvalseværk A/S, Frederiksværk.*

*The Danish Steelworks, Ltd. Frederiksværk.*

## SHIP STEEL

Gennem de mange år mennesker har givet sig af med at bygge skibe, har der været stillet mere eller mindre bevidste krav til det anvendte materiale. Udviklingen har medført, at vi i dag er nået frem til en række almindeligt anerkendte regler og love for, hvordan forskellige typer fartøjer skal konstrueres og bygges, for at de sikrest muligt kan fragte folk og ladning under skiftende klimatiske og meteorologiske forhold.

I rækken af forskrifter indtager de, der omfatter byggematerialerne — og da ganske særligt stålet — en fundamental plads.

Ganske naturligt har man fattet interesse for de konstruktionselementer, hvoraf hele skibets ve og vel er afhængigt, og foreskrevet bestemte retningslinier med hensyn til stålets fremstilling.

Og her møder man straks kravet om enten basisk Siemens Martin eller Elektrostål. Sidstnævnte fremstillingsmåde er ret ny og bekostelig. Den anvendes overvejende til fremstilling af legerede stål, hvilket forklarer elektrostålets lave produktionstal målt med verdens alen.

En omtale af stål til skibe bliver derfor så godt som identisk med beretningen om det basiske Siemens Martin stål, og vi vil hæfte os ved de karakteristika, som betinger dette stålmaterials anvendelse.

Det følgende indeholder kun få tal, som anses nødvendige af hensyn til definitioner; men til gengæld en bredere omtale af en række forhold, som stålproducenten aldrig må undervurdere eller tabe interessen for.

Måske har en vis portion forfængelighed også spillet ind — trangen til at fortælle om den umage, vi gør os for at lave godt stål, så der fortsat kan bygges søfarten gode skibe at sejle med.

Oprindeligt dominerede træet skibsbygningen, og selv om dette materiale forlængst har måttet opgive førerstillingen, er det dog endnu suverænt på nogle områder. Næste udviklingsstrin var de såkaldte jernskibe, som blev

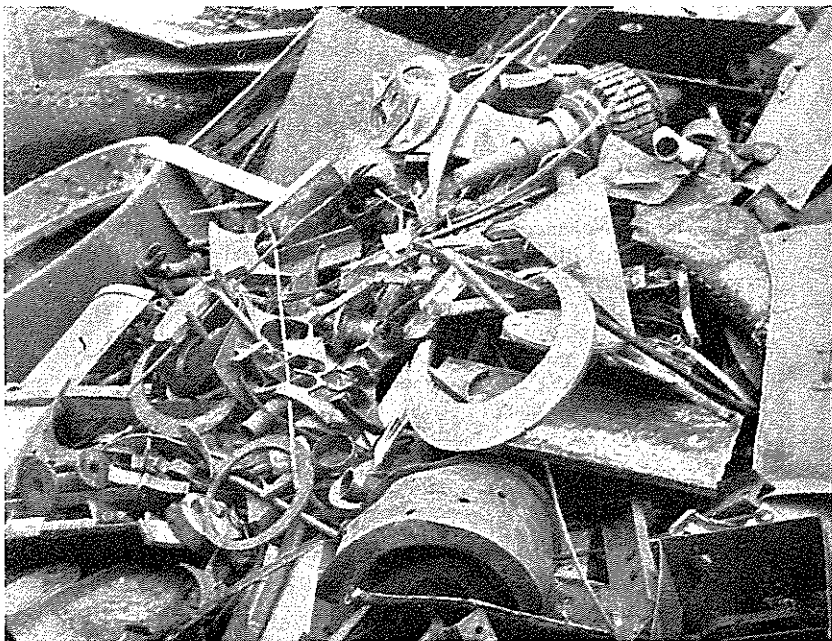
Throughout the many years man has occupied himself with shipbuilding, more or less deliberate demands have been made to the material used. Development has by now resulted in a series of generally recognized rules and regulations as to how different types of ships are to be designed and built in order that they can carry passengers and cargo at a maximum of safety under changing climatic and meteorological conditions.

In the series of regulations, those relating to the construction materials — particularly the steel — are holding a fundamental place.

Quite obviously interest has been taken in the structural elements on which depends the welfare of the whole ship, and definite lines have been laid down in regard to the production of the steel.

And here we first meet the demand for either basic Siemens Martin steel or electric steel. The method of producing the latter is rather new and expensive. It is chiefly used for production of alloyed steels, which explains the low production figures for alloyed steels on a world-wide scale.

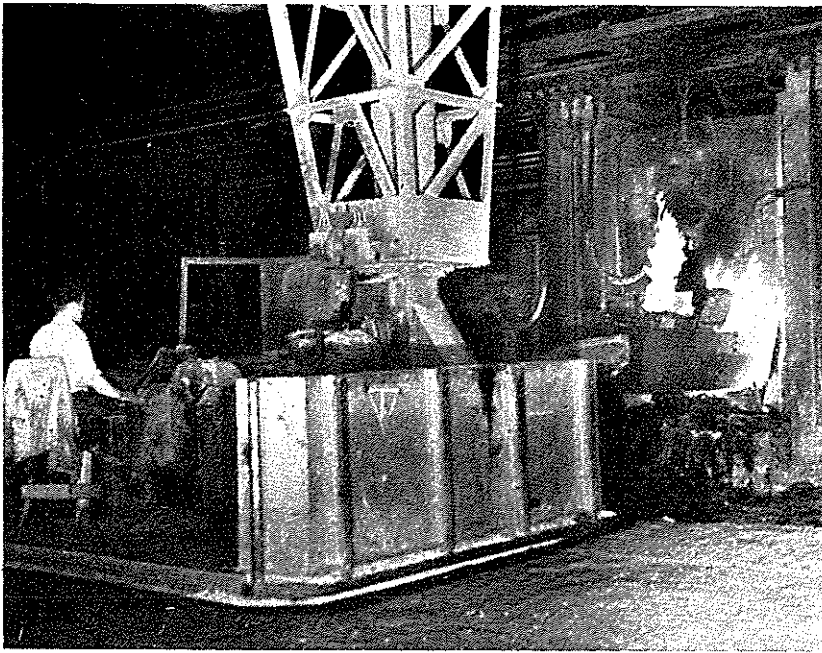
An account of steel for ships will therefore be practically identical with an account of the basic S.M. steel and we



*Det gamle jern og produktionsaffald, skrottet, er et væsentligt renere råmateriale end malm.*

*The scrap which is a much cleaner raw material than iron ore.*





*Chargerkranen i arbejde foran en 110 tons Siemens Martin ovn. En mælde med skrot er netop på vej ind i ovnen.*

*The charging crane working in front of a 110 tons basic open hearth furnace. The scrap is charged into the furnace.*

bygget i midten af det forrige århundrede. I denne periode blev jernet fremstillet i dejgagtig tilstand — altså ikke flydende som vore dages stål — og da de anvendte metoder kun gav forholdsvis beskedne emner som udgangspunkt for den efterfølgende valsning, blev de fremstillede plader ikke så store som de plader, man almindeligvis bruger til skibsbygning nu om stunder. Pladernes størrelse var igen bestemmende for størrelsen af de skibe, der kunne bygges, og først fremkomsten af stålet — legeringen af jern og kulstof fremstillet i flydende tilstand — åbnede mulighed for at bygge større skibe. I daglig tale benyttes udtrykkene jern og stål i flæng, men den rigtige benævnelse for vore dages skibsbygningsmateriale er stål. I almindelighed kan man sige, at ulegeret stål, og hertil hører langt størsteparten af verdens stålproduktion, er jern-kulstoflegeringer med en kulstofprocent mellem 0,05 og 1,6 %. Når man benytter betegnelsen ulegeret stål menes, at stålet ikke indeholder væsentlige mængder af stoffer som krom, nikkel, molybdæn, wolfram etc., men kun de gængse legeringsmaterialer, kulstof, mangan og silicium. De legerede stål har andre egenskaber end de ulegerede, hvortil kommer, at de er væsentligt dyrere at fremstille. Legerede stål har derfor specielle anvendelsesområder.

Som det vil være de fleste bekendt, er grundudgangsmaterialet ved stålfremstilling de i naturen forekommende malme, som via højovnsanlæg oparbejdes til råjern. Råjern er et halvfabrikata kun anvendeligt til videreforarbejdning. Raajern indeholder foruden 3-5 % kulstof andre legeringsemner, og dets forvandling til stål sker principielt ved at nedbringe kulstofindholdet til en passende lav grænse. Ved fremstilling af skibsbygningsstål skal man i alle tilfælde ned på 0,12-0,25 %.

Forvandlingen fra råjern til stål kan ske på flere måder. Vi skal ved denne lejlighed ikke opholde os længe ved de hurtige og billige konverterprocesser — Bessemer og Thomas — som til gengæld giver stål af en kvalitet, som ikke må anvendes til skibsbygning.

I korthed foregår konverterprocesserne på den måde, at man blæser atmosfærisk luft gennem en portion flydende råjern, så at ilten i luften brænder kulstoffet bort. Men samtidigt bevirker det kvælstof, som også er i luften, at det fremstillede stål optager kvælstof. Dette forhold rummer

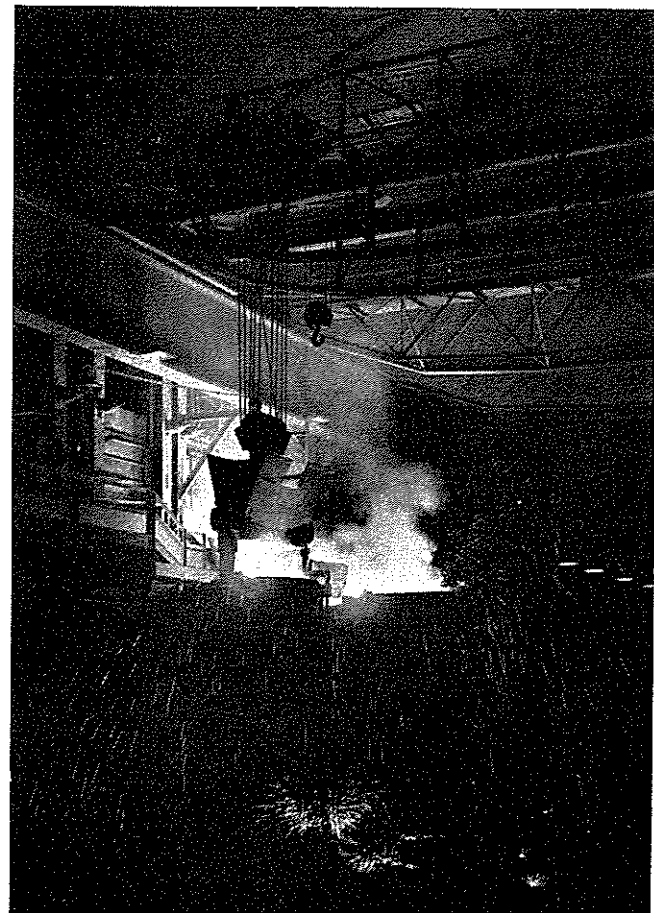
*Slutprøven har vist den ønskede sammensætning af stålet i ovnen, og nu tappes indholdet ud i et par stobeskeer.*  
*The composition of the steel in the furnace is finished, and 110 tons of ship steel is poured into the ladles.*

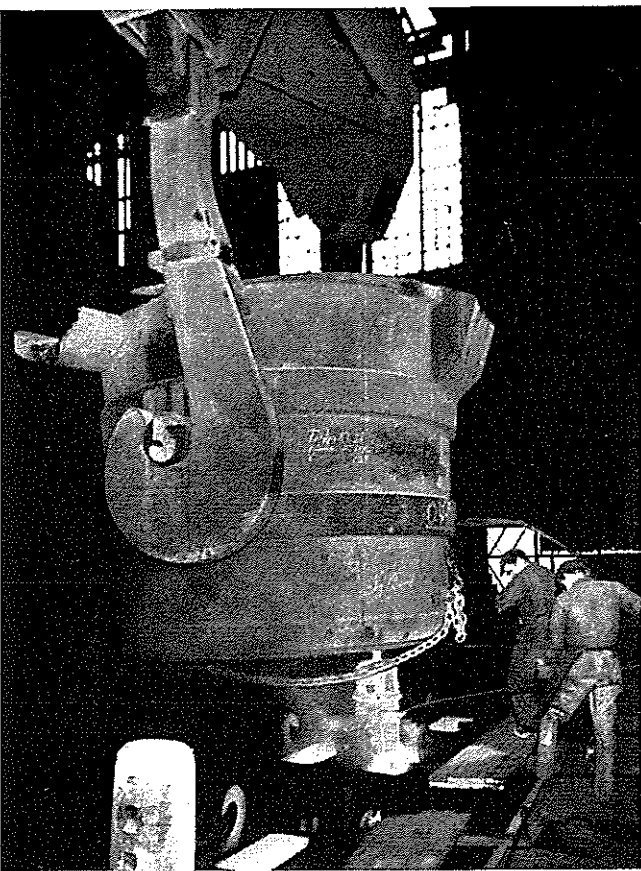
shall deal with the characteristics determining the use of this steel material.

The following contains only a few figures which are considered necessary for the sake of definitions, but on the other hand we elaborately mention a series of facts which the steel producer should never underestimate or ignore.

Perhaps a certain amount of vanity has played a part — the urge to tell of the efforts we are taking to make good steel so as to provide the shipping trade with good vessels for continuous navigation.

Originally wood was dominant in shipbuilding, and though this material long ago has had to give up the leading position, it is still supreme in some respects. The next step in development were the so-called iron ships which were built in the middle of the last century. In that period iron was produced in a pasdy state — not liquid as the steel now — and as the methods used only gave comparatively small ingots for the subsequent rolling, the plates produced were not so large as those generally used for shipbuilding nowadays. The plate dimensions were again determining the size of ships that could be built, and first in the development of steel — the alloy of iron and carbon made in a liquid state — the possibility was given of building larger ships. In everyday language the terms iron and steel are used indiscriminately, but the proper designation of the contemporary shipbuilding





*Medens støbeskeen hænger i en kran, løber det flydende stål ned gennem indløbstragten og op i kokillerne. En halv time senere står de støbte blokke der, hvidvarme og lysende.*

*The ingot moulds are filled through a fountain. Half an hour later the ingots are stripped, still white hot.*

material is "steel". Generally it may be said that plain steel — among which is reckoned the vast majority of the world steel production — is iron-carbon alloys with a carbon content between 0.05 and 1.6 per cent. The term "plain steel" means that the steel does not contain essential amounts of substances like chromium, nickel, molybdenum, wolfram, etc., but only the prevalent alloying elements carbon, manganese, and silicon. The alloy-steel have other properties than non-alloyed, to which comes that they are essentially more expensive in production. Alloy steels therefore have special fields of use.

As well known, the basic raw material in steel production are the natural ores, which via blast furnaces are changed to pig iron. Pig iron is a semi-product, and can only be used for further working up. Besides 3 to 5 per cent carbon, pig iron contains other alloying elements, and its conversion into steel is, in principle, effected by reducing the carbon content to a suitable low degree. For production of shipbuilding steel this degree should at any rate be 0.12 to 0.25 per cent.

The conversion from pig iron to steel may be effected in several ways. In the present account we shall not dwell much on the rapid and cheap conversion processes — Acid and Basic Bessemer — which, on the other hand, give steel of a quality that must not be used for shipbuilding.

Briefly, the conversion processes are effected by blowing atmospheric air through a charge of liquid pig iron so that the oxygen in the air burns away the carbon. But at the same time the effect of the nitrogen, also contained in the air, is that the steel produced absorbs nitrogen. This fact involves the risk of the steel becoming cold-short. The conception "cold-shortness" cannot easily be explained in a few

risiko for, at stålet bliver koldskørt og ældningstilbøjeligt. Ældning er, navnlig i forbindelse med de moderne, svejste skibe, hvor stålet udsættes for meget komplicerede spændingstilstande, overordentligt farligt. Mange af efterkrigsperiodens havarier kan med sikkerhed føres tilbage til ældningsskørt materiale. I denne forbindelse tænkes på de mange revnede og brækkede skibe.

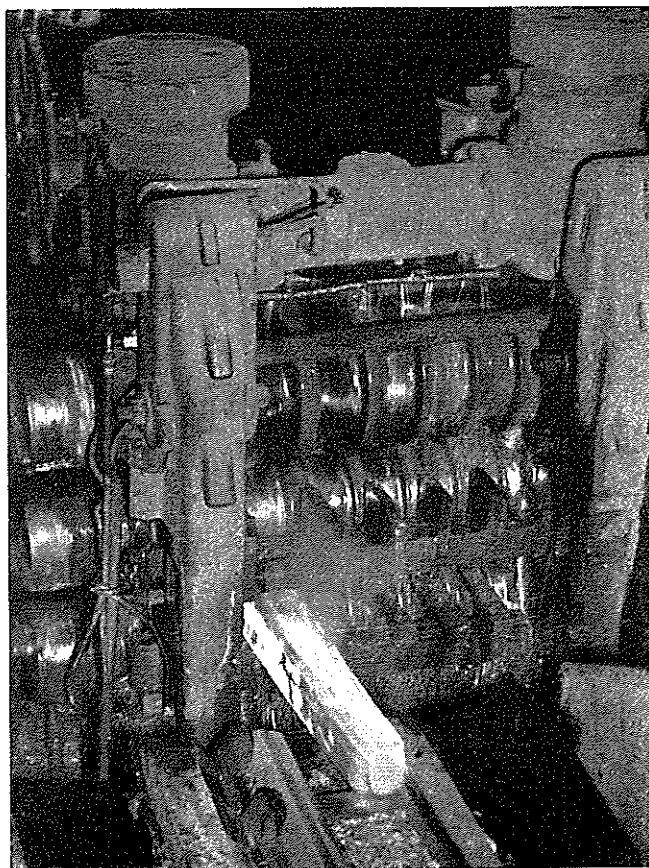
Når risikoen for, at konverterstålet har de ovenfor omtalte uheldige egenskaber, tages i betragtning, og når dertil kommer, at processernes kortvarige og spontane forløb ikke tillader tilstrækkelig grundig kontrol, medens de foregår, er det forståeligt, at man fra klassifikationselskabernes side foreskriver andre fremstillingsmåder for skibsbygningsstål: basisk Siemens Martin eller elektrostål.

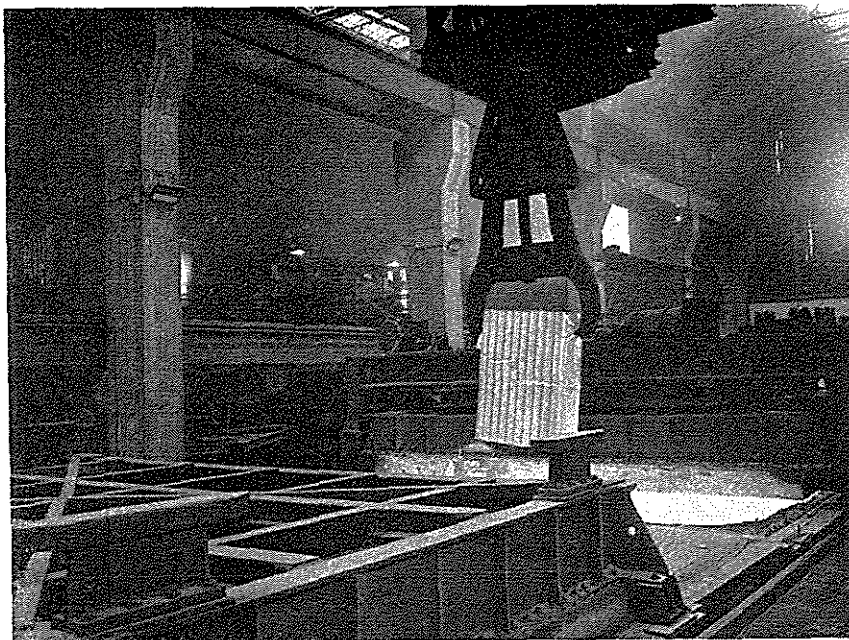
I de senere år har man flere steder forsøgt at bøde på konvertermetodernes skavanker for derigennem at vinde terræn for disse enkle og billige fremstillingsmetoder.

De lige skildrede processer er udelukkende baseret på anvendelse af flydende råjern hentet fra højovn. Den langt overvejende del af verdens stålproduktion foregår imidlertid i Siemens Martin ovne, som har den fordel, at de foruden råjern kan oparbejde de store mængder gammelt jern — skrot — som hvert år fremkommer i den civiliserede verden. Dette faktum indebærer mulighed for stålproduktion inden for sådanne geografiske områder, som ikke råder over malm og højovnsanlæg. Dette er således tilfældet i Danmark. Siemens Martin processen giver rig lejlighed til at øve kontrol under fremstillingen og derigennem beherskelse af det færdige ståls sammensætning. Da der desuden ikke er tale om nogen form for luftgennemblæsning, kommer stålet ikke til at lide af de gener, en kvælstofabsorption medfører.

*En blok på vej gennem grovværkets første stol. Få minutter senere er den korte, tykke blok forvandlet til 20-30 meter af et af de velkendte skibsbygningsprofiler.*

*The ingot passing the blooming mill. In few minutes it is shaped to 20-30 meters of one of the wellknown bulbs.*





*En blok på vej fra dybounen til pladevalseværket. De lyse linier på blokken er revner i den primære glødeskæl.*

*An ingot on its way from the soaking pit to the plate mill. The bright vertical lines on the ingot are cracks in the primary scale.*

words. Cold-shortness is — particularly in connection with modern welded ships where the steel is exposed to very complicated stress conditions — exceedingly dangerous. Many of the post-war shipaccidents can certainly be ascribed to cold-short material. In this connection we are thinking of the many burst and broken ships.

Considering the risk of the converter steel having the unlucky properties mentioned above, to which comes that the brief and spontaneous progresses do not permit a sufficiently thorough control while they are going on, it will be understood that the classification societies prescribe other methods of production for shipbuilding steel: basic S.M. steel or electric steel.

In the last years it has in various places been tried to make up for the defects of the conversion methods in order to gain ground for these plain and inexpensive methods of production.

The said processes are exclusively based on the use of liquid pig iron taken from blast furnaces. However, the vast majority of the world steel production takes place in open-hearth furnaces, which have the advantage that, in addition to pig iron, they can consume the large quantities of scrap iron annually being at disposal throughout the civilized world. This fact affords the possibility of steel production within such geographic areas which do not dispose of ore and blast furnaces. This is the case in Denmark. The open-hearth process affords ample opportunity to exercise control during the production, and thereby control the composition of the finished steel. Furthermore, as there is no air blow at all, the steel will not be suffering from the drawbacks caused by absorption of nitrogen.

Unfortunately, a number of people consider scrap an inferior raw material and steel made on scrap basis a second-rate product. Such viewpoints are rooted in ignorance, and cannot be opposed too strongly.

Certainly, scrap is steel, it has previously undergone some steel production process or other, and is thus — for instance, seen in relation to ore — a far purer raw material. Only the fact that the annually available quantities of scrap are, after all, too small, is the reason why S.M. steelworks are using more than 30 to 40 per cent pig iron admixture at all.

Whether steelworks are basing their production on one or the other scrap-pigiron ratio, the open-hearth process takes place in the same way. In the furnace hearth is melted a bath of scrap and pig iron with a carbon content which is considerably higher than the desired percentage in the resulting steel. The bath is covered with a molten slag consisting of burnt lime and metallic oxides. Protected by this slag layer the chemical processes take place down in the steel bath. The conception that this is merely a matter of remelting, is wrong. It is a production of new steel that goes on.

The chemical conversions cause the formation of some gas, mainly carbon monoxide, which bubbles up through the slag layer and burns. Some gas remains, however, in the steel, and according to the purpose for which the steel is intended, the quantity of gas in the steel has to be regulated by admixture of certain chemicals.

Shipbuilding steel is of the so-called semi-killed type,

En del mennesker betragter desværre endnu skrot som værende mindreværdigt råmateriale, og stål fremstillet på skrotbasis som andenrangs. Sådanne synspunkter bunder i uvidenhed og kan ikke imødegås kraftigt nok.

Skrot er jo stål — har tidligere gennemgået en eller anden stålfremstillingsproces og er således, set i relation til f. eks. malm, et langt renere råmateriale. Kun den kendsgerning, at den årligt fremkomne skrotmængde trods alt er for lille, gør, at overhovedet noget Siemens Martin stålværk arbejder med mere end 30-40 % råjernstilsætning.

Hvadenten man nu arbejder på basis af det ene eller det andet forhold mellem skrot og råjern, foregår Siemens Martin processen på samme måde. I ovnens herd skabes et smeltet bad af skrot og råjern med et kulstofindhold, der er en hel del højere, end det man ønsker at ende med i det færdige stål. Badet dækkes af en ligeledes smeltet slagge, bestående af brændt kalk og metaliliter. Beskyttet af dette slaggelag foregår de kemiske processer nede i stålbadet. Den opfattelse, at der kun er tale om en omsmelting, er forkert. Der foregår en fremstilling af nyt stål.

De kemiske omsætninger bevirker dannelse af en del gas, fortrinsvis kulite, som bobler op gennem slaggelaget og brænder. En del bliver dog tilbage i stålet, og alt efter hvad det stål, man netop er i færd med at fremstille, skal bruges til, er det opgaven at regulere gasmængden i stålet ved tilsætning af visse kemikalier.

Skibsbygningsstål er af den såkaldte semi-killed type, hvilket vil sige, at gasmængden er moderat. Under omtalen af blokstøbningen vil vi belyse betydningen af dette forhold.

Det varer 8-10 timer at fremstille 100-120 tons skibsbygningsstål. I dette tidsrum skal der, foruden tilsætning af de nødvendige materialer, holdes vågent øje med temperatur og flammeføring. Hvadenten der nu er tale om gas- eller oliefyrede ovne, spiller beherskelsen af temperaturen en dominerende rolle.

I løbet af de sidste 2-3 timer tages en række prøver, som sendes til undersøgelse på værkets kemiske laboratorium. Herfra går rapport tilbage med oplysning om indholdet af kulstof, mangan og silicium og de uundgåelige urenheder svovl og fosfor.

Det er denne stadige kontrol med stålet under fremstillingen — vekselvirkningen mellem observationer og kontrolforanstaltninger — som i forbindelse med processens sikre forløb har gjort Siemens Martin stålet til det foretrukne skibsbygningsstål.

Først når prøverne viser, at man har opnået den rigtige

*De indtil 6 tons tunge pladeblokke syner ikke meget på rullebanen foran valseværket. Uret foroven til højre angiver valseernes indbyrdes afstand.*

*A 6 tons ingot looks very small on the tilting table in front of the plate mill. The indicator shows the distance between the rolls.*

sammensætning af stålet i ovnen, den analyse, som det hele tiden har været målet at nå, tappes ovnen.

Stål til skibsbygning skal nu om dage være godt svejsbart, hvilket opnås ved at holde et bestemt forhold mellem kulstof og mangan. Stål til skibsplader har ca. 0,12-0,18 % kulstof, og stål til bjælker og profiler ca. 0,15 % kulstof.

Det flydende stål tappes ud i en støbeske, og medens dette foregår, tilsættes ofte ganske lidt aluminium. Aluminiumet skal gøre sin virkning, når det flydende stål lidt senere skal til at størkne i kokillerne, hvor det støbes i blokke. Aluminium virker som „kindanner“, således at stålet størkner under dannelse af mange og små korn. Dette har betydning for sejgheden i det færdige stål.

Med tapningen begynder stålets egentlige tilværelse som stål. Det har nu fået fundamentale, kvalitative egenskaber, som de efterfølgende processer i valseværkerne kun kan forbedre.

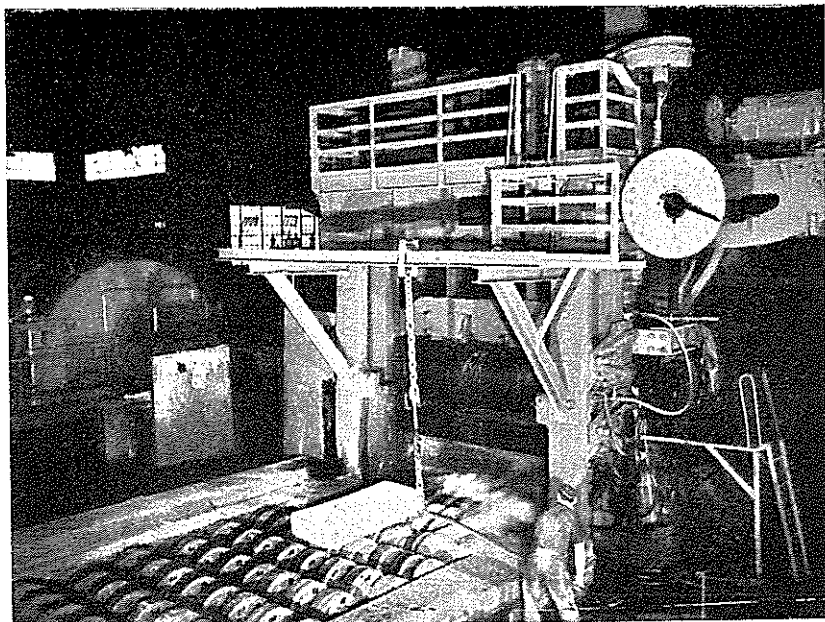
Som det blev nævnt før, afleverer stålværket sin produktion til valseværkerne i form af støbte blokke.

Allerede ved konstruktionen af støbeformene — kokillerne — drages der omsorg for, at det flydende stål kan størkne under så gunstig krystallisation som muligt. Kokillens udformning er af stor betydning.

Vi ved fra før, at det flydende stål indeholder visse mængder gas. Idet stålet begynder at størkne, „indefryses“ gassen i form af små blærer langs kokillens indvendige sider. Disse blærer forsvinder igen ved valsningen, og det er sidenhen ikke muligt at finde, hvor de har været. Ved at sørge for passende forhold dirigeres randblærezonen, som den kaldes, til at dannes i tilpas gunstig afstand fra blokkens yderflade. Dertil kommer, at flydende stål trækker sig sammen idet det størkner, og således fremkommer sugetragten, som kan gøre blokkens øverste ende ubrugelig.

Stål med ringe gasindhold giver kraftig sugetragt og få indesluttede gasblærer, og stål med højt gasindhold næsten ingen sugetragt og mange indesluttede gasblærer. Ihukommende det gamle ord om, at man ikke både kan få i pose og i sæk, står valget mellem et af to onder eller et kompromis.

Godt skibbygningsstål kan siges at være en sådan kompromis-løsning. Man afbøder ulemper og benytter sig af fordele.



which means that the quantity of gas is moderate. When mentioning the casting of ingots, we shall illustrate the importance of this.

It takes 8 to 10 hours to produce 100 to 120 tons of shipbuilding steel. Besides admixture of the materials required, the temperature and flame conduction should be carefully watched during this period. Whether the furnaces are gas or oil fired, the control of temperature plays a predominant part.

During the last 2 to 3 hours a series of samples are taken, which are sent to the chemical laboratory for examination. A report is given by the laboratory of the contents of carbon, manganese, and silicon, and also the unavoidable impurities: sulphur and phosphorus.

It is this continuous control of the steel during production, the interactions between observations and control measures, which in connection with the safe course of the process has made S.M. steel the preferred shipbuilding steel.

The furnace is not tapped until the final test proves that the proper composition of the steel in the furnace has been attained: the analysis which all the time has been aimed at.

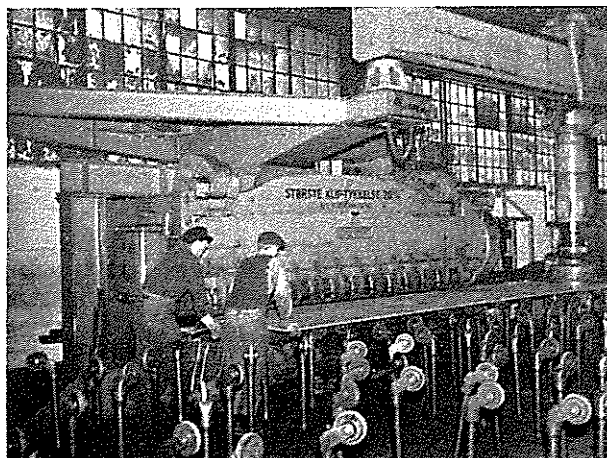
Nowadays, shipbuilding steel should be of good weldable quality, which is obtained by keeping a certain ratio between carbon and manganese. Steel for ship plates has about 0.12 to 0.18 per cent carbon, and steel for girders and sections about 0.15 per cent.

The liquid steel is tapped into a ladle, and simultaneously a few ounces aluminium pr. ton is often added. The aluminium will act when the liquid steel a little later is solidifying in the ingot moulds where it is cast into ingots. Aluminium gives a very fine grainsize during solidification. This is of importance to the toughness of the finished steel.

With the tapping begins the real existence of the steel as steel. It has now acquired fundamental qualitative properties which the subsequent processes in the rolling mills can only improve.

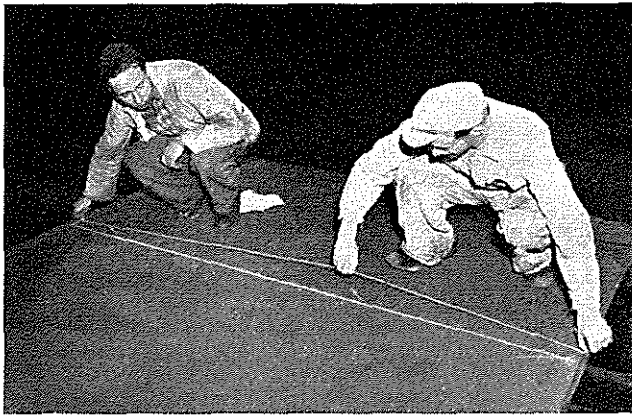
As stated before, the steelwork deliver the production to the rolling mills in the shape of cast ingots.

Already when designing the moulds — ingot mould — care should be taken that the liquid steel can solidify under the optimum crystallization conditions. The design of the moulds is of great importance.



*Renklipping. Plader over 20 mm autogenskæres. Apparatet i baggrunden er en svingbar magnet, som beforder pladerne ved saksen.*

*Plate cutting. Plates more than 20 mm. of thickness are flame-cut. The plate is manipulated by an electric magnet.*



En prøvestrimmel mærkes op. Alle linier trækkes op med en kridtsnor.

A test-piece is marked with a chalk line.

Overalt, hvor man skal befordre flydende stål, hvadenten det sker i en støbeske, eller man lader det løbe gennem rør, er der brug for godt, keramisk materiale, som kan stå for den høje temperatur. Men selv det bedste ildfaste materiale kan ikke anvendes med held, uden at det bliver behandlet med den største soberhed og akkuratse. Der hviler derfor et stort ansvar på de folk, som har med opmuring af afløb, støbeskeer, støbeborde etc. at gøre. Høj renhedsgrad af stålet er afhængig af disse menneskers arbejde. Også den måde og den hastighed stålet fyldes i kokillerne på, har betydning. Ved blokkernes støbning lægges bl. a. grunden til det færdige stålmaterials pæne og glatte udseende.

Endnu medens blokkene er hvidvarme, trækkes kokillerne af, og man udnytter helst varmen i blokkene ved straks efter at anbringe dem i ovne (dybovne), hvor de opnår en ensartet temperatur i hele tværsnittet. Opholdet gøres så kort som muligt, idet der uundgåeligt dannes et lag glødeskal overalt på blokkene. Dels er glødeskallen et direkte tab, og dels kan man spolere blokkens pæne ydre ved for lang tids ophold i tilvarmningsovn. Det er derfor af stor betydning at kunne nedsætte og hente de tilvarmede blokke i samme tempo, som valsningen finder sted. Beherskelse heraf er en blandt mange betingelser for at levere prima stål.

Selve valsningen tjener to formål. Først og fremmest at forme blokkene til profiler og plader i gængse tykkelser og dimensioner.

Valsningens andet og mindre øjensynlige formål er at omdanne den forholdsvis grove og svage støbestruktur i blokkene til den langt sejjere valsestruktur. Almindeligvis regner man med, at en blok skal vales ned til mellem  $\frac{1}{9}$  og  $\frac{1}{12}$  af det oprindelige tværsnit, for at denne omdannelse med sikkerhed kan siges at have fundet sted, og randblærene er svejset til.

Der blev sat aluminium til ved ovnens tapning, og vi får resultatet i form af finkornet materiale i det færdige stål.

Under valsningen falder den primære glødeskal, hidrørende fra opvarmningen, af. Ved valsningen af plader, hvor der fremkommer en stor, vandret op-side, må der hjælpes på forholdet ved forskellige arrangementer. Men da blokkens overfladeareal øges stærkt ved valsningen, og et stadigt større område udsættes for indflydelse fra luftens ilt, fremtræder alt varmtvalset stål i leveringsstilstanden overtrukket med et lag valsehud. Det første stykke tid sidder valsehuden godt fast, men efter få måneders indvirken af vejr og vind, begynder den at løsnes og falder af. Det er derfor illusorisk at male udendørs stålkonstruktioner, før valsehuden er fjernet. Malingens levetid kan kun blive den relativt beskedne periode, indtil valsehuden rustet løs.

Men der er langt alvorligere spørgsmål i tæringsproblemerne, i særdeleshed hvad udenbordsplader angår.

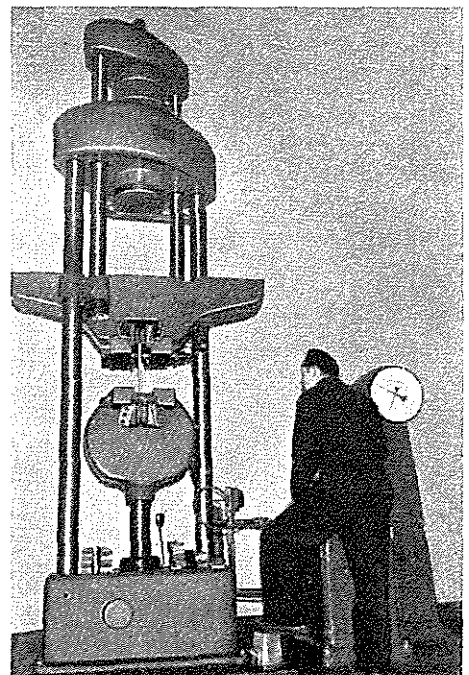
We know from the foregoing that the liquid steel contains certain quantities of gas. When the solidifying of the steel begins, the gas is "frozen up" in the form of small blowholes along the inside surfaces of the ingot. These blowholes disappear during the rolling and afterwards it is not possible to trace where they have been. By providing suitable conditions, the blowholes are directed to form itself at a convenient distance from the outer surface of the ingot. To this comes that liquid steel contracts when solidifying, and thus the suction cone appears, which may render the upper end of the ingot useless.

Steel with low gas content gives a large "suction cone" and few enclosed gas blowholes, and steel with high gas content almost no suction cone and many enclosed gas blowholes. Remembering the old saying that you cannot eat your cake and have it, the choice is between the evils — or a compromise.

Good shipbuilding steel may be said to be such a compromise solution. One alleviates drawbacks and makes use of advantages.

Wherever liquid steel is conveyed, whether carried in a ladle or running through pipes, good ceramic material is required which can withstand the high temperatures. But even the best fireproof material cannot be used with success without being handled with the utmost cleanliness and accuracy. Therefore, a great responsibility rests on the people who are dealing with the building of drains, ladles, casting tables, etc. A high degree of cleanliness of the steel depends on the work done by these people. Also the way in which the steel is poured into the moulds, and the speed of this pouring, is important. Thus, when the ingots are cast, the foundation is laid for the nice and smooth surface of the finished steel material.

While the ingots are still white-hot, the moulds are stripped, and preferably the heat in the ingots is utilized by immediately afterwards, placing them in soaking pits, where they obtain a uniform temperature throughout their cross-section. The ingots remain there as short time as possible because a layer of scale inevitably forms on the entire ingot. Partly, the scale is a direct loss, and partly the nice surface



Trækprovemaskinen i arbejde. På uret til højre aflæses trækket i tons. Working tensile testing-machine. The indicator shows the force.

Valsehuden er hård og skør, og springer let af ved slag og stød. Anbringer man derfor en plade med valsehud på plads i en klædning, kan man være sikker på, at de knubs, pladen har fået under transport og tilretning, har fået valsehuden til at springe af på en række punkter. Derved er fremkommet et antal lokale blottelser af den metallisk rene plade, og det er på disse blottede steder, at den voldsomme, elektrolytiske tæring sætter ind og giver dybe tæregruber i materialet.

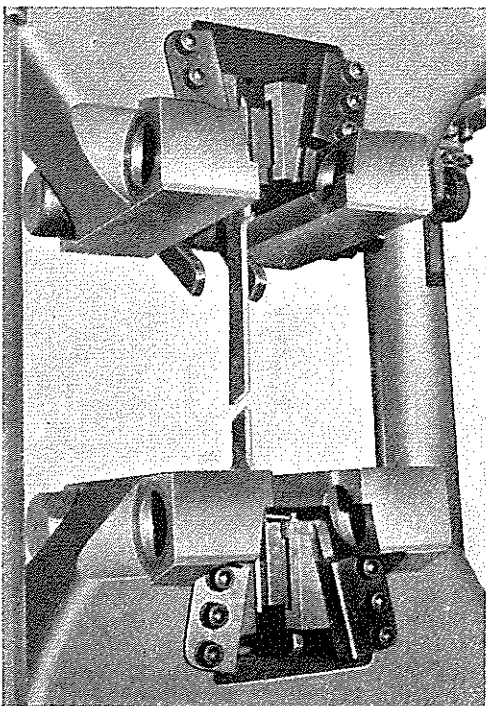
De dybeste og alvorligste tæregruber fremkommer, når det samlede areal af de blottede steder er meget lille i forhold til valsehudens udstrækning. Tæringen kan i sådanne tilfælde koncentreres om forholdsvis beskedne arealer, hvorfor virkningen kan gå så meget mere i dybden.

Senere hen, når der er faldet mere valsehud af, skal tæringen fordeles over et langt større areal, og virkningen afbødes derfor stærkt. Såfremt man kan tænke sig, at det blottede areal i udstrækning nærmer sig halvdelen af pladens, bliver tæringen så jævnt fordelt, at den praktisk talt er uden betydning, men så er der straks tæringen mellem søvand og plade at tænke på. Denne tæring er dog langt svagere end den lige omtalte valsehudstæring.

Af ovennævnte grunde er det derfor ikke tilrådeligt at træffe konserverende foranstaltninger i form af maling eller fernisering af navnlig udenbordsplader, så længe valsehuden endnu sidder på. Før eller siden viser resultatet sig, og så er spillet gående med dybe tæregruber „i et helt nyt skib, som ikke er et år gammelt endnu“. Langt hellere skal man lagre sit stålmateriale udsat for vind og vejr, eventuelt overspule det med saltvand, så valsehuden kan ruste løs. Først derefter er der mening i at give sig til at male.

Det er teknisk muligt, men bekosteligt, at fjerne valsehuden på kort tid ved bejtsning eller sandblæsning. Når man så ofte undlader disse fremgangsmåder, er det vel først og fremmest på grund af den ekstra udgift, men vel også ud fra det synspunkt, at skibe som regel bygges i fri luft over så langt et tidsrum, at klimaet kan nå at gøre arbejdet. Noget andet er det med friske plader til reparationsformål. Her vil det være på sin plads med foranstaltninger til en hurtig fjernelse af valsehuden.

Skibsbygningsstål er et kvalitetsmateriale og må derfor underkastes en gennemgribende kontrol. Kontrollen gennemføres af værket i forbindelse med et af de store klassifikationselskaber.



may be spoilt by excessive stay in the furnace. It is therefore of great importance that the heated ingots can be deposited and removed at the same rate as the rolling process. The command of this point is one among many conditions of supplying first-class steel.

The rolling itself serves two purposes. In the first place: to shape the ingots into sections and plates in current thicknesses and dimensions.

The second and less conspicuous purpose of rolling is to transform the comparatively coarse and weak casting structure of the ingots into the far tougher rolling structure. Generally it is taken into account that an ingot has to be rolled down to between  $\frac{1}{10}$  and  $\frac{1}{12}$  of the original cross-section to ensure that this transformation has taken place and the blowholes have been closed by welding.

Aluminium was added during the tapping of the furnace, and the result is obtained in the form of fine-grained material in the finished steel.

During the rolling, the primary oxide scale produced by the heating falls off. When rolling plates — whereby a large horizontal upside appears — this condition has to be improved by various arrangements. But as the surface area of the ingot is greatly increased by the rolling and an increasing area is exposed to influence from the oxygen in the air, all hot-rolled steel appears in delivery condition coated with a layer of scale. At first the scale is sticking well, but after a few months exposure to the climate it begins to loosen, and falls off. It is therefore illusory to paint outdoor steel constructions before the scale has been removed. The lifetime of the paint will only be the relatively short period until the scale loosens by rust.

But there is a far more serious aspect of the corrosion problem, in particular as regards the outboard plates. The scale is hard and brittle and it will easily fall off by blows and bumps. If a plate covered with mill scale is fitted into a shell plating, one may be sure that the bumps it has received during transport and straightening have caused the scale to get off in many places. Thereby a number of local exposures of the pure metal have appeared, and these exposed places will be attacked by the violent galvanic corrosion leaving deep pittings in the material.

The deepest and most serious pittings appear when the total area of the exposed places is very small as compared with the extent of the scale. In such cases the corrosion is concentrated on comparatively moderate areas, for which reason the effect will go deeper.

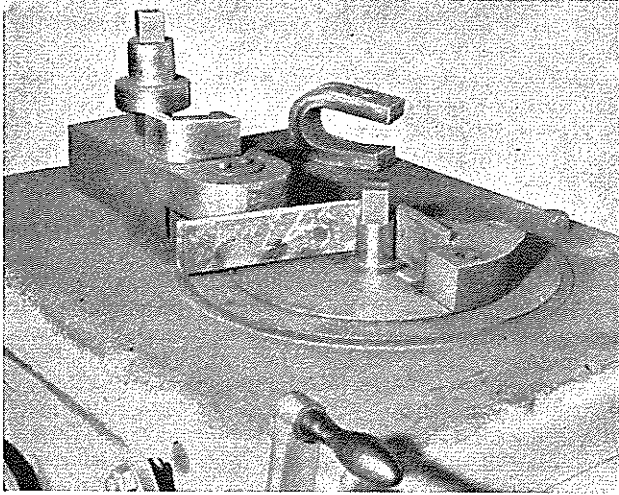
Later on, when more scale has got off, the corrosion has to disperse over a far larger area and the effect is therefore alleviated considerably. Supposing that the exposed area approaches half the extent of the plate, the corrosion would be so evenly distributed as to be practically insignificant, but then again the corroding effect of sea water on the plate is to be considered. This corrosion is, however, much less than the scale corrosion just mentioned.

For these reasons it is not advisable to take any preservation measures such as painting or varnishing, in particular of outboard plates, as long as the mill scale is still coating the plates. Sooner or later the result will appear — and then the game is going: with deep pittings “in an entirely new ship not a year old”. It is greatly preferable to store the steel materials exposed to the weather, if necessary to spray them with sea water in order to loosen the mill scale by rust. Not till then there is any sense in painting the steel.

It is technically possible, though expensive, to remove the scale quickly by pickling or sandblasting. When

*Trækprøvnng. Billedet er taget i det øjeblik, materialet har nået brudgrænsen, og brud indtræffer.*

*Tensile-testing. The picture is taken at the same moment as the material breaks.*



*Et stykke af prøvestrimlen bøjeprøves for at kontrollere pladens sejghed.*

*The bending machine at work.*

Efter tilfredsstillende prøvning udstedes der certifikat for materialet, og først da må stålet anvendes til skibsbygning.

Hver blok følges nøje fra stålverk, gennem dybovn og valseværk. Efter valsningen opmærkes der sammen med ordrepladen prøvestykker, stemplet med bloknummer, charge-nummer og angivelse af om prøven er taget fra top- eller bundenden af råpladen. Formålet med prøvningen er at sikre skibsværfterne et stål fuldkommen homogent og sundt og samtidig sikre en til formålet passende styrke og sejghed. Det gælder derfor om at tage prøverne, så de giver et gennemsnitsbillede af hele pladen, og de forskellige normer har nøjagtige regler for, hvor prøvestykkerne ønskes udtaget. D.D.S. plejer af hver plade at tage en 50 mm bred strimmel på tværs af valseretningen fra både top- og bundende. Ved at tage prøverne på tværs af valseretningen får vi de sværeste betingelser ved prøvningen.

Sejgheden er i reglen målt  $\perp$  valseretningen, fordi fibre i materialet er svagest i denne retning. Medens stålet endnu er flydende i kokillen, samler en del finere slaggeindslutninger sig i bundenden; og når stålet er lige ved at have afsluttet sin størkning, dannes der i toppen nogle hulrum, svarende til størkningssvindet. Derfor tager vi prøverne for at kontrollere sundheden både fra top- og bundende, og da enhver plade kontrolleres, er forbrugerne selvsagt sikret det bedst mulige materiale.

I alt mærkes ca. 1 % af produktionen op som prøver, og alle disse prøver lægges nøjagtigt mærkede på lager, indtil de skal undersøges. Prøvningen består af en trækprøve, hvor stålets modstand mod overrivning måles, samtidig med at vi måler, hvor meget prøven er blevet strakt. Dertil kommer en mere praktisk betonet bestemmelse af stålets egnethed til at kunne deformeres koldt ved bukning.

Det meste skibsbygningsstål leveres med en trækstyrke mellem 41-50 kg/mm<sup>2</sup> svarende til, at en prøvestang med 1000 mm<sup>2</sup> tværsnit rives over ved en belastning på 41-50 t. Specielle kvaliteter egnede for koldflanging leveres med 41-47 kg/m<sup>2</sup>, fordi de stærkere plader ikke er så egnede til koldflanging, som blødere kvaliteter. Specielle stål med særlig høj styrke 50-60 kg/mm<sup>2</sup> leveres f. eks. til krigsskibsbygning, for at man ved den øgede styrke kan opnå mindre dimensioner og derved vægtbesparelse.

Foruden styrken specificeres også altid en minimumsgrænse for forlængelsen til sikring af den nødvendige sejghed. Yderligere kontrolleres sejgheden ved en bøjeprøvning, hvor en prøve fra hver plade skal bukes 180° sammen over en dorn med diameter svarende til 1,5 × pladetykkelsen, uden at der må vise sig antydning af revnedannelse.

*Bøjeprøver lagt frem til inspektørens godkendelse. Manden i baggrunden betjener bøjeprøvemaskinen.*

*The bend test pieces ready for inspection by the surveyor.*

these procedures are so often neglected, it may in the first place be owing to the extra cost involved, but probably also from the viewpoint that ships are built in the open air over such a long period that the climate will manage to do the work. It is something quite different with fresh plates for repair jobs. Here it will be appropriate to take measures for quick removal of the scale.

Shipbuilding steel is a quality product, and must therefore be subjected to a thorough control. This control is effected by the steelworks in connection with one of the great classification societies.

After satisfactory testing, a certificate is issued for the material, and not till then the steel may be used for shipbuilding.

Every ingot is closely followed from steelworks through pit furnace and rolling mill. After the rolling, test pieces are marked together with the plate ordered, and stamped with ingot number, charge number, and indication as to whether the test piece has been taken from the top or bottom end of the plate as rolled. The purpose of the testing is to ensure that the shipyards get a perfectly homogeneous and sound steel, at the same time having a strength and toughness that suits the purpose. It is therefore up to the steelworks to take out the test pieces so that they give an average picture of the whole plate, and the various standards have exact rules as to where the test pieces are to be taken. The Danish Steelworks Ltd. use to cut a 50 mm wide strip transversally of the rolling direction, from the top as well as the bottom end of each plate. By taking the test pieces transversally, the most difficult testing conditions are obtained.

While the steel is still liquid in the ingot mould, a number of fine slag inclusions concentrate at the bottom end, and when the steel has nearly finished solidifying, some cavities are formed at the top corresponding to the shrinkage. Therefore the test pieces are taken in order to check the soundness from the top as well as the bottom end, and as every plate is controlled, the best possible material is, of course, secured for the customer.

In total about 1 per cent of the production is marked off as test pieces and all these test pieces are stored in exactly marked condition until they are to be tested. The testing comprises a tensile test by which the resistance of the steel to tearing is measured. At the same time the elongation of the test piece is measured. To this is added a more





*Prøvestykket til slagprøvningen. Understøttet i begge ender rammes prøvelegemet af et pendul på siden modsat kærven.*  
*A Charpy test piece.*

For blødt stål har man i forbindelse med trækprøvningen et særligt fænomen. Ved en belastning, der ligger på 65-70 % af brudstyrken, begynder materialet at „flyde“. Uden at spændingen øges, forlænger prøven sig tydeligt, og man kan se glødeskal og maling sprænges af efter skridningslinier 45° mod trækretningen. Denne grænse — flydegrænsen — har ved beregninger langt større betydning end brudstyrken, fordi det er umuligt at anstrenge en konstruktion over flydegrænsen, hvis den oprindelige facon skal bibeholdes. Derfor forsøger man idag at udvikle konstruktionsstål med høj flydegrænse i forhold til brudgrænsen ved særlig legeringsteknik og valsning.

Fra prøvereolerne i pladeværket hentes prøvestykker ind for de plader, som ønskes leveret med certifikater. Udtagningen sker efter ganske bestemte regler. Alle plader skal bøjeprøves, og bøjeprøverne bearbejdes på siderne, fordi klippegraterne ellers ville få prøverne til at revne fra siden. Til bukningen har vi en særlig maskine, der med et roligt tryk presser prøven omkring en dorn med den foreskrevne diameter. Er der slaggeindeslutninger i stålet, eller er analysen forkert, så at stålet er for hårdt, vil prøven knække, og pladen er kasseret. De tilfredsstillende prøver lægges frem i reoler, for at klassifikationsselskabets inspektør kan godkende dem og kontrollere, at pladenummeret er i overensstemmelse med prøvejournalerne.

Trækprøvningen er væsentligt mere kompliceret end bøjeprøvningen. Da vi årligt prøver ca. 45.000 plader, ville det være uoverkommeligt at lave trækprøver af dem alle. En undtagelse er kedelplader, hvor særlig høj kvalitet kræves. Her prøves alle plader, og de svære endog både i top og bund. Ellers nøjes vi med at prøve de forskellige pladetykkelser indenfor hver charge med spring på 4 mm. Variationen indenfor de enkelte tykkelser er uvæsentlig, og bøjeprøvningen sikrer mod forbytninger og uheldigt valsede plader.

Prøvestykkerne fræses i timeglasform, og det er en fast regel, at alle plader, bortset fra de tykkeste, skal prøves i fuld tykkelse med glødeskallen på, for at give det sande billede af hele tværsnittets egenskaber. Til at trække prøverne over har vi to store hydrauliske prøvemaskiner, en 100 tons maskine til pladerne og en 35 tons maskine til de mindre profiler og småt rundjern.

Al prøvning foretages under kontrol af en inspektør fra vedkommende klassifikationsselskab, og efter at samtlige bøjeprøver er godkendte, og resultaterne af trækprøvningen har vist sig at ligge indenfor de for kvaliteten opstillede grænser, udsteder inspektøren certifikat for materialet.

Som prøvningen her er skitseret, er den udviklet gennem erfaringer samlede fra nittede skibe. I dag bygges et stort antal skibe imidlertid helsvejst, da svejsningen giver en stor besparelse i vægt og ofte muliggør enklere konstruktioner.

Desværre er det ikke ukendt, at svejste skibe især i Amerika har været forfulgt af en række uheld.

En halv snes libertyskibe er knækket midt over, og flere hundrede har haft mere eller mindre alvorlige revnedannelser. Disse brud adskilte sig fra „normale“ brud ved at være

practically judgment on the fitness of the steel to be deformed in the cold by bending.

Most shipbuilding steel has a tensile strength of 41 to 50 kg/mm<sup>2</sup> corresponding to a test piece of 1000 mm<sup>2</sup> cross-section being torn at a load of 41 to 50 tons. Special qualities suitable for cold flanging have 41 to 47 kg/mm<sup>2</sup> because the stronger plates are not so suitable for cold flanging as softer qualities. Special steels with particularly high strength, 50 to 60 kg/mm<sup>2</sup>, are supplied for instance for war-ships, in order to obtain smaller dimensions at the increased strength with corresponding saving in weight.

Besides the strength, a minimum limit is always specified for the elongation to ensure the necessary toughness. Further the toughness is controlled by a bend test by which a test piece from each plate is to be bent 180° over a mandrel with a diameter corresponding to 1.5 × the plate thickness, allowing no crack formation.

In connection with the tensile testing of mild steel a particular phenomenon appears. At the load of 65 to 70 per cent of the tensile strength the material begins to yield. Without the load being increased, an evident elongation of the test piece takes place and oxide scale and paint are seen to burst along slippage lines at 45° to the direction of tension. This limit — the yield point — is of far greater importance to calculations than the tensile strength because it is impossible to stress a structure beyond the yield point if the original shape should be retained. Therefore it is today attempted to develop structural steel with a high yield point in proportion to the tensile strength by a special alloying technique and rolling.

The test pieces from those plates that are to be supplied with certificates are collected from the shelves in the rolling mill. The selection is done according to fixed rules. All plates are to be bended and the test pieces are machined on the sides as the shearing burrs would otherwise cause the test pieces to crack. A special machine is available for the bending; by an even pressure the test piece is bent round a mandrel having the prescribed diameter. If there are slag inclusions in the steel, or the analysis is wrong so that the steel is too hard, the test piece will break and the plate is rejected. The satisfactory test pieces are placed on shelves in order that the surveyor of the classification society can approve them and check that the plate numbers are in accordance with the test journals.

The tensile testing is essentially more complicated than the bend testing. As we are testing about 45,000 plates every year, it would not be possible to undertake tensile tests on all of them. Boiler plates form an exception, as a particularly high quality is required. All boiler plates are tested, the heavy ones even at top as well as bottom. Otherwise we only test the different plate thicknesses within every charge in steps of 4 mm. The variation within the single thicknesses is insignificant and the bend test ensures against interchanging and unsatisfactorily rolled plates.

The test pieces are milled in hour-glass shape, and it is a fixed rule that all plates, apart from those of maximum thickness, are to be tested in full thickness including the oxide scale to give a true picture of the properties of the entire cross-section. For the tearing of the test pieces two large hydraulic testing machines are available, one 100-ton machine for the plates, and a 35-ton machine for the smaller sections and small rods.

All the testing is made under the supervision of a surveyor from the classification society in question. When all bend tests have been approved and the result of the tensile tests have proved to be within the limits fixed for the quality, the surveyor issues a certificate for the material.



deformationsløse — materialet strakte sig ikke omkring bruddet, og oftest var der glødeskal eller rust lige op til bruddkanten. Brudfladen var heller ikke „normal“, d. v. s. 45° skråt mod overfladen og fløjsagtig mat, men vinkelret på overfladen og glinsende krystallinsk. En anden ting karakteristisk for disse brud — skøre brud, som vi kalder dem — var deres store forplantningshastighed. De store deformationer i forbindelse med et normalt sejt brud kræver betydelig energitilførsel og tager derfor tid, hvorimod skøre brud forplanter sig med hastighed op imod lydets.

Skøre brud har i og for sig været kendt så længe, man har bygget stålskibe. I nittede skibe blev de aldrig virkeligt farlige. Opstod der af ukendte årsager et skørt brud i en plade, forblev skaden altid lokal, idet revnen standsede ved de nittede samlinger. Helt anderledes er det i en svejst konstruktion, hvor svejsesømmene ikke er i stand til at standse en revne. I ugunstigste tilfælde vil den kunne løbe skibet rundt tværskibs, idet revnerne i reglen forplanter sig vinkelret på hovedspændingerne.

Der er ikke noget at sige til, at disse tilfælde af knækkede skibe opskræmte hele den amerikanske skibsbygningsverden. Således var tankskibet „Schenectady“ knækket over en vinternat i 1943 ved kaj i havnen i Portland efter samme dag at have afsluttet sin prøvesejlads. Det amerikanske marineministerium nedsatte derfor en kommission med opgave at undersøge samtlige tilfælde af skøre bruddannelser i skibe.

Man undersøgte selvfølgelig først stålet for at se, om det var i orden, og i næsten alle tilfælde viste det sig at svare til klassifikationsselskabernes krav. Derefter vendte man sig mod konstruktionerne og opdagede, at de fleste revner fandtes i forbindelse med bestemte konstruktionsdele. Især var overgangen mellem shear strake og stringer strake farlige, og skarpe kanter i lugekarmer og tilsvarende steder med store spændingskoncentrationer var som oftest udgangspunkt for revnerne. Store spændinger findes ofte i forbindelse med dårligt planlagte svejsninger eller direkte ved svejsefejl. Den fantastiske udvikling i den amerikanske skibsbygningsindustri under krigen nødvendiggjorde anvendelsen af hurtigt oplærte, ufaglærte svejsere.

Man fandt altså dels konstruktive, dels svejsetekniske årsager til brudene; spændingskoncentrationer som følge af uheldig udformning, spændingskoncentrationer fra svejse-spændingerne og svejsefejl. Men alligevel, billedet var ikke fuldkomment. Også materialet spillede tydeligvis ind. Blot var det ikke muligt ved de hidtil anvendte prøvemethoder at sige noget som helst om pladernes opførsel i forbindelse med et skørt brud.

Det blev den amerikanske professor Graf, der løste gåden. De fleste brud var indtruffet om vinteren ved slagagtige på-

Such as the testing is sketched above, it has been developed by experience gathered from riveted ships. Today a great number of ships are, however, welded, as welding means a considerable saving in weight, and often makes simpler designs possible.

Unfortunately it is a not unknown fact that welded ships, particularly in the United States, have been haunted by a number of mishaps.

Some ten Liberty ships have broken in two, and several hundred have had more or less serious crack formations. These fractures differed from "normal" ones by being deformationless — the material did not yield around the fracture and often there were oxide scale or rust straight up to the edge of fracture. The surface of fracture was not "normal" either, i. e. 45° inclined to the surface and velvety dull, but at right angles to the surface and glistening crystalline. Another feature characteristic of these fractures — brittle fractures as we call them — was their high velocity of propagation. The large deformations in connection with a normal tough fracture demands a considerable energy supply and therefore take some time, whereas brittle fractures propagate at a velocity close to that of sound.

Brittle fractures have, in a way, been known as long as steel ships have been built. In riveted ships they never became really perilous. If, for unknown reasons, a brittle fracture occurred in a plate, the damage always remained local and the crack stopped at the riveted joint. It is quite different in a welded structure where the seam is not able to stop a crack. In the most adverse case it will run all the hull round transversally as cracks normally propagate at right angles to the main stresses.

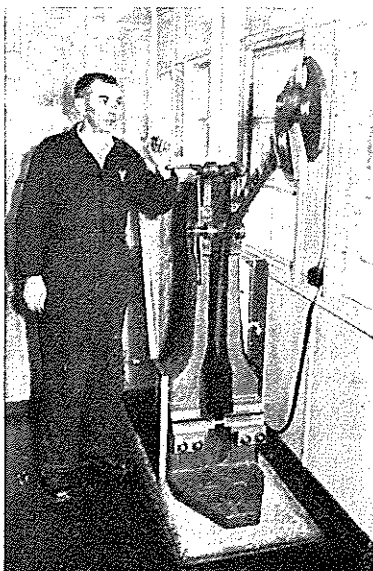
No wonder that these cases of broken ships startled the whole American shipbuilding industry. Thus the tanker "Schenectady" had broken in two a winter's night in 1943 alongside quay in the Portland harbour after having finished her sea trials the same day. The U.S. Ministry of Naval Affairs therefore appointed a committee for the investigations of all cases of brittle fractures in ships.

Of course the steel was first examined to ascertain that it was in order, and in nearly all cases it proved to comply with the requirements of the classification societies. Then the committee proceeded to the structures, and found that most cracks occurred in connection with certain structural elements. In particular, the connection between shear strake and stringer strake were dangerous, and sharp edges in hatch corners and similar places were usually the starting point of the cracks. Considerable stresses generally occur in connection with badly planned welding, or direct welding faults. The fantastic development of the American shipbuilding industry during the war necessitated employment of quickly trained unskilled welders.

Accordingly, partly structural, partly welding-technical causes of the fractures were found: stress concentrations as a consequence of faulty design, stress concentrations from weld stresses and defects in welding. But anyhow, the picture was not complete. The material, too, was evidently involved. Only it was not possible, by the testing methods hitherto used, to say anything at all about the behaviour of the plates in connection with a brittle fracture.

It was the American professor Graf who solved the problem. Most of the fractures had occurred in winter, in consequence of blow-like forces, and professor Graf proved that all the plates used had had a very small impact strength at the accident temperature. What does that mean?

An impact test — in this case particularly the Charpy test — is undertaken on a rather small test piece, 10×10×50 mm, which at one side is provided with a notch 2 mm deep and with 0.25 mm radius of curvature. The test piece is broken by a drop hammer, the head of which hits the test piece at the side opposite to the notch with 15 kgm shock energy and a speed of 5 m/sec. Corresponding to actual



*Slagprøvemaskinen. Man ser pendulet på vej ned. Prøvestykket er anbragt for nede.*

*Charpy drop hammer working.*

virksomheder; og professor Graf viste, at de anvendte plader alle havde en meget ringe slagstyrke ved ulykkestemperaturen. Hvad vil det sige?

En slagprøve — specielt her Charpyprøven — foretages med et ganske lille prøvestykke,  $10 \times 10 \times 50$  mm, som i den ene side er forsynet med en kærv 2 mm dyb og 0,25 mm rundingsradius. Prøven slås over i en faldhammer, hvor hammerhovedet med 15 kgm slagenergi og 5 m/sec. rammer prøven på siden modsat kærven. Svarende til de virkelige forhold i et skib, har vi her en prøve med svær spændingskoncentration omkring en kunstig kærv og en slagagtig påvirkning. Bortset fra de to tilfælde, hvor havariet var indtruffet i havn, var næsten alle de øvrige forekommet i forbindelse med stødvise påvirkninger ved *lav temperatur*. Den lave temperatur er et meget vigtigt forhold. Slår man en Charpyprøve over ved høj temperatur, f. eks.  $35-50^\circ\text{C}$ , vil bruddet være sejgt, og der skal et meget stort arbejde til for i bogstavelig forstand at rive materialet i stykker. Sænker vi prøvetemperaturen ca.  $50^\circ\text{C}$ , sker der det, at bruddet fra at være sejgt med stor energiabsorption går over til at være skørt med krystallinsk glinsende brudflade og ringe energiabsorption. Forskellen i slagenergi er meget stor, ofte 1 : 10, og nu nærmer vi os forklaringen på de skøre skibsbrud. Ved ulykkestemperaturen var stålet i en tilstand, hvor det ved slagagtige påvirkninger havde skørt brud. Denne overgang fra sejgt til skørt brud er ved et af naturens luner desværre for os placeret omkring  $0^\circ\text{C}$  — havde den generelt ligget  $40^\circ$  lavere, ville hele sagen kun have været af teoretisk interesse, havde den ligget højere, ville stål være uegnet til konstruktionsmateriale og have egenskaber som støbejern.

Og nu kan vi give den fuldstændige forklaring: I forbindelse med svejsesømme eller ved svært anstrengte partier i skibet, vil der under ugunstige forhold kunne dannes fine revner. Anstreges skibet hårdt, f. eks. svær søgang, grundstødning o. s. v., vil der være tendens til at udvide disse revner. Er temperaturen så høj, at stålet kun kan forplante en revne sejgt, sker der ikke noget. Der skal fantastisk energi til for at rive et skib over, hvis det virkelig er af sejgt stål. Revnen vil opfanges med kun lokal skade og kan senere svejdes. Men er temperaturen så lav, at stålet befinder sig i den skøre tilstand, vil revnen løbe frem med lydens hastighed, indtil den enten standes af en nitterække eller ved en plade, som af en eller anden grund endnu ikke har mistet sin sejghed ved den pågældende temperatur; hvis altså revnen standses . . .

Da vi ikke i svejste konstruktioner kan undgå revner, bliver konklusionen heraf, at vi må have skibsbygningsstål med overgang fra sejgt til skørt brud ved temperatur lavere end laveste arbejdstemperatur.

Dette er heldigvis i dag muligt, og det er dette stål, der leveres som „Welding Quality“ skibsplade.

Overgangstemperaturen påvirkes af mange faktorer: analyse, kornstørrelse, raffineringsteknik og valsning.

Analysen er et meget vigtigt punkt. Først og fremmest må stålet være næsten frit for stoffer som fosfor og kvælstof, som kan forekomme i store mængder i konverterstål — Thomasstål er af denne grund fuldstændig udelukket som skibsbygningsmateriale. Endvidere har forsøg vist, at kulstofindholdet skal være lavt samtidig med, at manganindholdet er højt. Forholdet Mn : C må mindst være 2,5 for et ordentligt svejsekligt stål, hvor man tidligere ved nittede skibe fik fuldt tilfredsstillende stål med Mn : C = 1,5. Til sammenligning hermed kan nævnes, at D.D.S. Welding Quality Ship steel har Mn : C = ca. 4, og skulle dermed lige helt på den sikre side.

Kornstørrelsen er også overordentlig vigtig. Et fintkornet materiale er bedre end et grovkornet. Da kornstørrelsen til dels bestemmes af afkølingsforholdene efter valsningen, bliver tykke plader, der afkøles langsommere end tynde, mere grovkornede og dermed ringere med henblik på egnetheden til at standse revner. Faktisk er det således, at plader under 25 mm

conditions in a ship, we have here a test with a heavy stress concentration round an artificial notch, and a shock-like stress. Apart from the two cases where the accident took place in a harbour, nearly all the cases had occurred in connection with impact stresses at *low temperature*. The low temperature is a very important factor. If a Charpy test piece is broken at high temperature — for instance  $35$  to  $50^\circ\text{C}$  — the fracture will be tough and a very great amount of work is required to, literally, tear the material to pieces. When the temperature is lowered by about  $50^\circ\text{C}$ , the following happens: From being tough with high energy absorption the fracture becomes brittle with crystalline glistening surface and low energy absorption. The difference in shock energy is very great — often 1 : 10 — and now we approach the explanation of the brittle ship fractures. At the accident temperature the steel was in condition having brittle fractures at impact stresses. This transition from tough to brittle fracture is by a caprice of nature located about  $0^\circ\text{C}$  — if it had generally been  $40^\circ$  lower, the whole matter would have been of theoretical interest only, if higher, steel would be unsuitable as structural material, and have properties like cast iron.

And now the explanation can be given: In connection with welded seams or in excessively stressed parts of the ship, fine cracks may be formed under adverse conditions. If the ship is severely stressed, for instance in a heavy sea, when running aground, etc., these cracks will have a tendency to widen. When the temperature is so high that the steel can only transmit a crack toughly, nothing will happen. A fantastic energy is required to tear a ship in two, if it is really built of tough steel. The crack will be caught, with local damage only, and can be welded later. But if the temperature is so low that the steel is in the brittle condition, the crack will extend at the speed of sound until it is either stopped by a rivet joint or at a plate which for some reason has not yet lost its toughness at the temperature in question; — that is, if the crack is stopped . . .

As cracks cannot be avoided in welded structures, the conclusion is that shipbuilding steel is required which has transition from tough to brittle fracture at temperatures lower than the minimum working temperature.

Fortunately, this is possible today, and this steel is supplied as “welding quality ship steel”.

The transition temperature is influenced by many factors; analysis, grain size, refining technique, and rolling.

The analysis is a very important point. In the first place the steel must be nearly free from alloying elements as phosphorus and nitrogen, which may be found in large quantities in converter steel — for this reason Basic Bessemer steel has been entirely precluded as shipbuilding material. Experiments have further proved that the carbon content should be low, the manganese content at the same time being high. The ratio Mn : C should not be less than 2.5 for a proper welding steel, where fully satisfactory steel was formerly obtained for riveted ships with Mn : C = 1.5. For comparison may be mentioned that The Danish Steelworks' welding quality ship steel has Mn : C = about 4 and it should thus be fully on the safe side.

The grain size is exceedingly important too. A fine grained material is better than a coarse-grained one. As the grain size is partly determined by the cooling conditions after the rolling, thick plates which are cooling more slowly than thin ones become more coarse-grained and thereby inferior in view of the fitness to stop cracks. In fact, plates of less than 25 mm gauge will normally be satisfactory without particular measures. The special requirements to welding quality steel are therefore only made to plates of more than 25 mm gauge.

Welding quality plates cannot be rolled from any charge even though the analysis is correct. The welding practice plays a great part. The steel should be refined longer than

normalt vil være tilfredsstillende uden særlige forholdsregler. De specielle krav til Welding Quality stilles derfor kun til plader over 25 mm.

Welding Quality plade kan ikke vals af en hvilken som helst charge, selvom analysen er korrekt. Chargeføringen spiller en stor rolle. Stålet skal raffineres længere end normalt, og det skal under støbningen underkastes en særlig finkornsbehandling for at nedsætte kornstørrelsen.

Også valsningen må gennemføres med særlig omhu. Det er nødvendigt at gøre alt for at sikre den gunstigste struktur, og derfor skal pladen vals ekstra kraftigt ned, og støbestrukturen fra blokken fuldstændig fjernes og gøres finkornet. Det opnås ved foruden kraftig reduktion at sørge for en lav slutvalsetemperatur lige over stålets omdannelsesområde. Der ved sikres, at omdannelserne sætter ind straks efter, at valsningen er afsluttet, uden at kornene får lov til at ligge og vokse sig store igen under afkølingen.

For meget store plader kan dette være svært at opnå, og derfor må man ved tykkelser over 50 mm foretage en ekstra varmebehandling efter valsningen — normalisering.

For at sikre, at de specielle krav til Welding Quality tilfredsstilles, prøves disse plader foruden den normale prøvning med trækprøver og bøjeprøver også med stikprøvevis udvalgte slagprøver, der skal godtgøre, at omdannelsestemperaturen ligger passende langt under 0° C. I det hele taget er det kun tilladt stålværker at levere Welding Quality plade, efter at hele fremstillingsmåden og kvaliteten er specielt godkendt af klassifikationsselskaberne. Men er disse krav først opfyldt, skulle forbrugerne også være sikrede mod uforudsete revnedannelser i svejste skibe.

normally and during the casting it should be subjected to a special fine-grain treatment with a view to reduce the grain size.

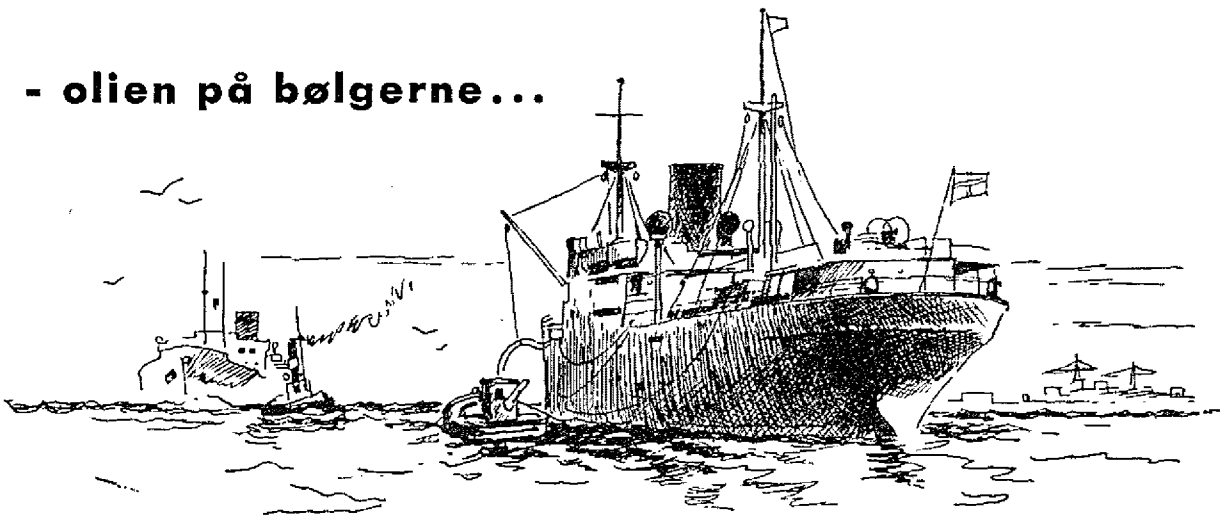
The rolling, too, should be carried out with particular care. It is necessary to do everything to ensure the optimum structure and the plate must therefore be rolled down extra strongly, and the casting structure from the ingot be fully removed and made fine-grained. This is obtained by providing — in addition to a heavy reduction — a low final rolling temperature just over the transformation range of the steel. Thereby it is ensured that the transformations begin immediately after the rolling has been finished, the grains not being allowed to grow big again during the cooling process.

For very large plates it may be difficult to obtain this, and consequently an extra heat treatment — normalising — should be made after the rolling of plates over 50 mm gauge.

To ensure that the special demands to welding quality plates are satisfied, samples of these plates are, in addition to the normal tensile and bend tests, further subjected to impact tests to prove that the transition temperature is suitably far below 0° C. On the whole, steelworks are only permitted to supply welding quality plates after the whole production method and the quality have been specially approved by the classification societies. But these requirements having been complied with, the consumers should be secured against unforeseen crack formations in welded ships.

STALVA.

- olien på bølgerne...



DANSK ESSO A/S

# Dansk Dampskibsrederiforenings nytårsoversigt

Handelsflåden 350.000 b. r. t. større end i 1939

Fragtmarkedet har i 1953 været præget af et rigeligt tonnagedbud overfor en formindsket og reserveret efterspørgsel med deraf følgende lave fragtrater. Allerede i 1951 gav Dansk Dampskibsrederiforening udtryk for, at den hektiske aktivitet, der den gang som følge af krigsfrygten kendetegnede fragtmarkedet, på længere sigt måtte anses for et tvivlsomt gode for dansk skibsfart. Mange års erfaringer lærer, at en pludselig kortvarig opblussen i tonnagedefterspørgslen altid efterfølges af en alvorlig reaktion og længere tids stilstand. Dette har også tilfulde vist sig denne gang. Fragterne har i hele 1953 været nede på et niveau, der for ældre trampskibe under dansk flag svarer til oplægningsgrænsen, og flere rederier har derfor for første gang siden 1930'erne set sig nødsaget til at lægge en del af deres skibe op. Oplægningerne har året igennem omfattet en 20-30 skibe på 50.000-75.000 tdw. Når tallene ikke er højere, skyldes det udelukkende, at der i 1953 ligesom i de nærmest foregående år til udlandet er afhændet adskillige ældre skibe, som på grund af det høje omkostningsniveau er urentable under dansk flag. Der er grund til at understrege, at rederierne yderst nødigt går til oplægning, dels fordi det faktisk ofte bedre kan betale sig at sejle med et mindre driftsunderskud, og dels og ikke mindst af hensyn til besætningernes beskæftigelse.

Når det alligevel har været nødvendigt for en række rederier at gå til oplægning, skyldes det først og fremmest, at det ikke har været muligt at tilpasse dansk skibsfarts omkostninger til det lave fragtniveau, som sandsynligvis ikke vil ændre sig foreløbig. Statistisk Departements fragtratetal er for november 1953 beregnet til 121 mod for januar 1952: 197 (basis 1949 = 100); men skibsfartens driftsudgifter er i løbet af de sidste 5 år steget med ca. 50 %. Den væsentligste del af denne stigning har fundet sted siden begyndelsen af 1950, og nogen nedgang har der ikke været i 1953. En yderligere stigning af omkostningerne vil under de nuværende forhold uvægerligt resultere enten i øgede oplægninger eller i salg af skibe til lande med lavere omkostningsniveau. En tilpasning er påkrævet, hvis dansk skibsfart ikke skal stagnere eller sakke agterud.

Det er uundgåeligt, at dette forhold må præge de igangværende overenskomstforhandlinger mellem Dansk Dampskibsrederiforening og mandskabsorganisationerne. Mandskabsudgifterne er en stor post på skibenes udgiftsbudget, og Danmark er sammen med Sverige de lande i Europa, der aflønner deres skibsbesætninger højest. Fra rederierhvervets side har man derfor ikke alene måttet afvise de vidtgående krav om lønforhøjelser, større fritid og mere bemanding m. v., som mandskabsorganisationerne har fremsat, men har samtidig set sig nødsaget til at stille forslag bl. a. om en mindre nedsættelse af hyrerne for de yngste besætningskategorier og en begrænsning af overtidsbetalinger. I hele perioden siden 1938 og ikke mindst siden 1946 har man fra rederierhvervets side under indtryk af de daværende relativt gode indtjeningsmuligheder år efter år måttet gå med til en lang række forbedringer af besætningernes løn- og arbejdsvilkår. Det er ikke længere muligt at fortsætte på denne måde.

Flere af skibsfartens andre driftsudgifter er ligeledes nået op på et niveau, der står i misforhold til indtjeningsmulighederne. Dette gælder således skibsværfternes priser på reparationsarbejder og iøvrigt også priserne på nybygninger. Betegnende for dansk skibsfarts vanskelige stilling er det, at der i 1953 ikke ses at være indgået nogen nybygningskontrakt af noget dansk rederi.

Endnu en vigtig omkostningspost for skibsfarten, nemlig bunkeroliepriserne, må nævnes. De store olieselskaber foretog i begyndelsen af august d. å. en forhøjelse af bunkerpriserne, et skridt som inden for skibsfartskredse vakte almindelig forundring, ligesom man fandt forhøjelsen under de nuværende vanskelige forhold i høj grad beklagelig.

Den danske handelsflåde er pr. 1. december 1953 nået op til at omfatte 570 skibe på 100 bruttotons og derover med en samlet tonnage af 1.453.000 bruttotons, hvilket re-

præsenterer en nettotilvækst i den forløbne del af året på 14 skibe og 89.000 bruttotons. Flåden er nu ca. 350.000 bruttotons større end ved den anden verdenskrigs udbrud i 1939. Der er i årets løb tilgået en række moderne, nybyggede skibe, ialt 29 på 136.000 bruttotons. Samtidig er som nævnt solgt en række ældre skibe til udlandet, og handelsflåden har således gennemgået en ret betydelig modernisering i 1953.

Handelsflådens fragtindsejling i udenrigsfart tilfører Danmark betydelige mængder af fremmed valuta og er derved af stor betydning for landets økonomi. I 1952 indsejledes fragter til et beløb af 1.230 millioner kr., men med det lave fragtniveau i 1953 er det givet, at indsejlingen for dette år vil vise en væsentlig nedgang. En nøjagtig opgørelse over indsejlingen kan selvsagt endnu ikke foretages, men foreløbig skønnes fragtindsejlingen at ville komme til at udgøre ca. 950 millioner kr. eller en nedgang på omtrent 300 millioner kr. sammenlignet med 1952. Fratrækkes skibenes udgifter i udlandet, kan man formentlig regne med, at skibsfarten har tilført Danmark fremmed valuta til et beløb af ca. ½ milliard kr. På baggrund af det lave fragtniveau var der i og for sig grund til at vente en endnu større nedgang i indsejlingen. Nå denne har holdt sig relativt godt, skyldes det navnlig tonnagens vækst og den moderniseringspolitik, rederierne har ført; endvidere er der vel endnu nogle rederier, som på grund af langsigtede kontrakter nyder godt af „boomen“ i 1951. Den konsekvente fornyelsespolitik, som rederierne har ført, har været af stor betydning for opretholdelsen af dansk skibsfarts konkurrenceevne. Endnu i 1954 og 1955 vil der tilgå handelsflåden en del nybygninger, der dog hovedsagelig er blevet bestilt i 1950 og 1951; men dermed vil flådens nybygningsprogram også stort set være udtømt, og nye ordrer vil næppe kunne ventes, før der opnås bedre balance mellem indtægter og udgifter.

Spørgsmålet, om hvorvidt Danmark fremover kan hævde sig som skibsfartsnation, er iøvrigt nøje knyttet til spørgsmålet, om i hvilket omfang den frie konkurrence vil blive opretholdt inden for international skibsfart. Ved den såkaldte „flagdiskrimination“, hvorved en række lande søger at forbeholde deres varomsætning med udlandet for skibe under eget flag, er der i de senere år sket store indgreb i den traditionelle konkurrencefrihed på verdenshavene. Afgørende for den videre udvikling på dette område vil først og fremmest være den politik, USA vælger at føre. USA's politik tjener i vidt omfang som eksempel for andre lande, og store dele af dansk skibsfart er baseret på farten på Amerika. Præsident Eisenhower nedsatte for nogen tid siden en særlig kommission under forsæde af mr. Randall med den opgave at undersøge USA's økonomiske politik over for udlandet. Den amerikanske afdeling af Det internationale Handelskammer indhentede i den anledning udtalelser fra handelskammerets afdelinger i andre lande med henblik på at forelægge det således fremskaffede materiale for Randall-kommissionen. Efter aftale med rederiforeningen fremhævede den danske nationale komité af Det internationale Handelskammer i sin svarskrivelse stærkt den store betydning, det vil have for dansk skibsfart og dermed for Danmarks økonomi, hvis USA opgiver sin nuværende protektionistiske skibsfartspolitik og følger Englands eksempel fra det 19. århundrede. Randall-kommissionens betænkning vil formentlig først foreligge om nogle måneder. Efter de foreliggende udtalelser må man have lov til at gå ud fra, at både præsident Eisenhower personlig og mr. Randall er tilhængere af, at USA skal føre en mere liberal handels- og skibsfartspolitik, men spørgsmålet er, om kongressen vil kunne vindes for dette synspunkt.

I denne forbindelse er det af interesse at nævne, at den canadiske transportminister i en nylig afgiven udrødning til parlamentet har udtalt, at skibsfartssubsidier er et protektionistisk tiltag, som er i strid med bestræbelserne for at fremme en friere verdenshandel, at fremmede skibsfartstjenester er en form for import, og at Canadas kunder i Europa ikke kan købe canadiske varer, hvis de afskæres fra at tjene dollars.



**vi leverer kvalitet...**



**Stålafdelingen.** Sandvikens sømløse rør for alm. ledningsformål samt for høje tryk & temperaturer.

Sandvikens båndstål- & jern, tråd & silverstål. Sandvik-Coromant hårdmetallværktøj & platter. Super-fix diamantslibeskiver.

Alle leveringer direkte fra Værk.

Søvandsbestandige aluminiumplader, profiler, stænger og rør samt special aluminiumdørkplader fra Aluminium-Walzwerke Singen G. m. b. H.



**Transportørafdelingen.** Stålbåndstransportører fra Sandvikens Jernverks AB. Rullebaner, svære & lette, hjulbaner, lette gummitransportører fra AB Transportbanor, Göteborg.



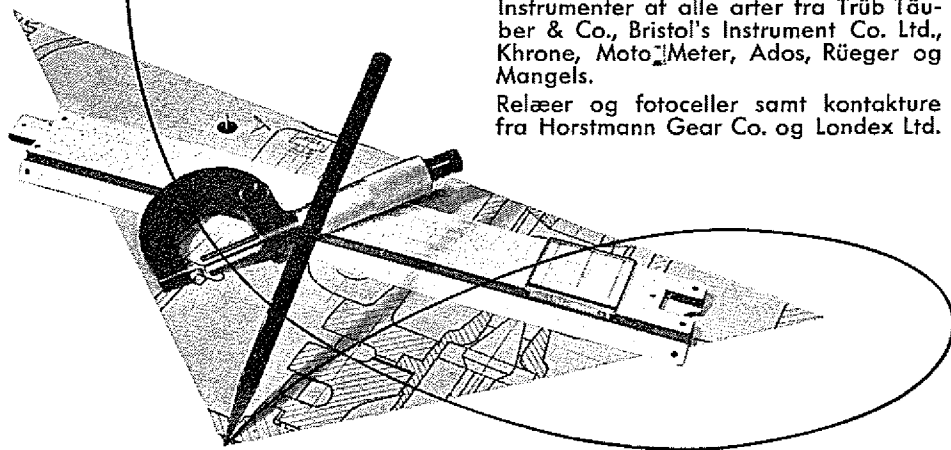
**Gear- & Maskinafdelingen.** Skibsvendegear - trinføse PIV gear - globoidsnekkegear, tandhjulsgear, gearmotorer, samt alle slags koblinger. Indstillelige propeller, segmangtryklejer, magnetbremser for spil, injektorer & ejektorer, fjerntachometre, spildedampskøleanlæg.



**Reguleringsafdelingen.** Regulatorer fra Regulator & Instrument AB Billman samt Globe Automatik.

Instrumenter af alle arter fra Trüb Täuber & Co., Bristol's Instrument Co. Ltd., Khrono, MotoMeter, Ados, Rüeger og Mangels.

Relæer og fotoceller samt kontakter fra Horstmann Gear Co. og Londex Ltd.



**CHR. HJELM BANG**

HANDELS- & INGENIØRFIRMA



VESTERBROGADE 10

KØBENHAVN V.

TELEFON: HILDA 13\*

# ★ ET SKIB BLIVER TIL ★

## STÅLSKIBSBYGNING

Af overingeniør PER STENBERG,  
Kockums Mekaniska Verkstads Aktiebolag

I artikelserien „Et skib bliver til“ skal jeg skildre den del, som vedrører bygningen af selve skibet. Det er et stort felt, og denne artikel kan på grund af sin begrænsede længde ikke gøre krav på at analysere de forskellige tempi indgående, men kun i store træk at beskrive, hvordan man i reglen går frem i dag og hvilke udviklingstendenser, man mener at kunne mærke inden for visse afsnit.

### Konstruktive synspunkter.

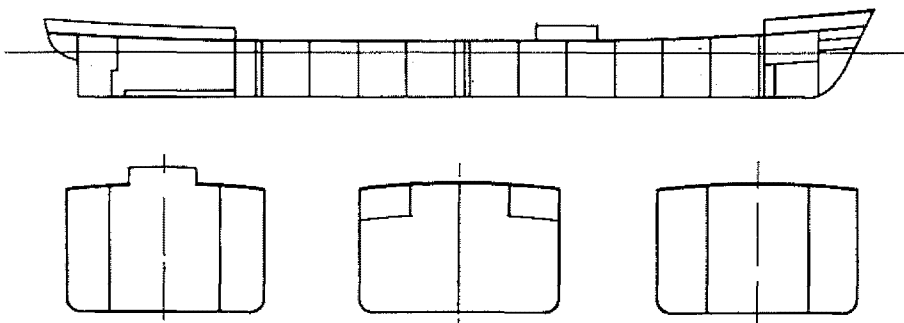
Skibsbygningen bygger på en kombination af teoretisk beregning og praktisk erfaring. I sammenligning med andre industrigrene spiller det sidstnævnte en forholdsvis stor rolle, hvilket ikke er at forundres over, når man tager hensyn til, hvordan skibet i løbet af sin karriere bliver udsat for de mest uventede og ublide behandlinger fra naturkræfternes side. De teoretiske faktorer kan samles fra konstruktionernes geometriske forhold og materialets beskaffenhed, mens de praktiske kun kan fås gennem et studium af driftsresultater fra et stort antal enheder og over en længere tidsperiode. Det er derfor naturligt, at udviklingen inden for skibsbygningen sker successivt og ikke i spring, og at folk inden for søfartskredse ofte anses for at være konservative. Denne konservatisme giver sig bl. a. udtryk i de bygningsbestemmelser, som klassificationsselskaberne har oprettet som vejledning for dimensionering af enkelte detaljer i et skibsskrog, og som da giver fartøjet en vis standard med henblik på dets konstruktive styrke. Disse bestemmelser modificeres siden lidt efter lidt, eftersom nye og bedre konstruktioner når at blive udprøvet og vise sig holdbare i drift. Foruden de erfaringer, som på denne måde gennem klassificationsselskaberne kommer til værftets kendskab, får værftet efterhånden bekræftelse ved egne byggede skibe og deres driftsresultater på, hvorledes deres specielle udførelse har bestået prøven. Men det er ikke bare disse to, så at sige ydre faktorer, der bestemmer konstruktionens udformning. Værkstedetsressourcerne i form af bearbejdningsmaskiner, kraner o. s. v. er også af stor betydning ved detaljeudformningen. Gennem et intimt samarbejde mellem tegnestue og værkstedsafdelinger udformes den byggemetode, som udnytter ressourcerne bedst og giver det bedste økonomiske resultat.

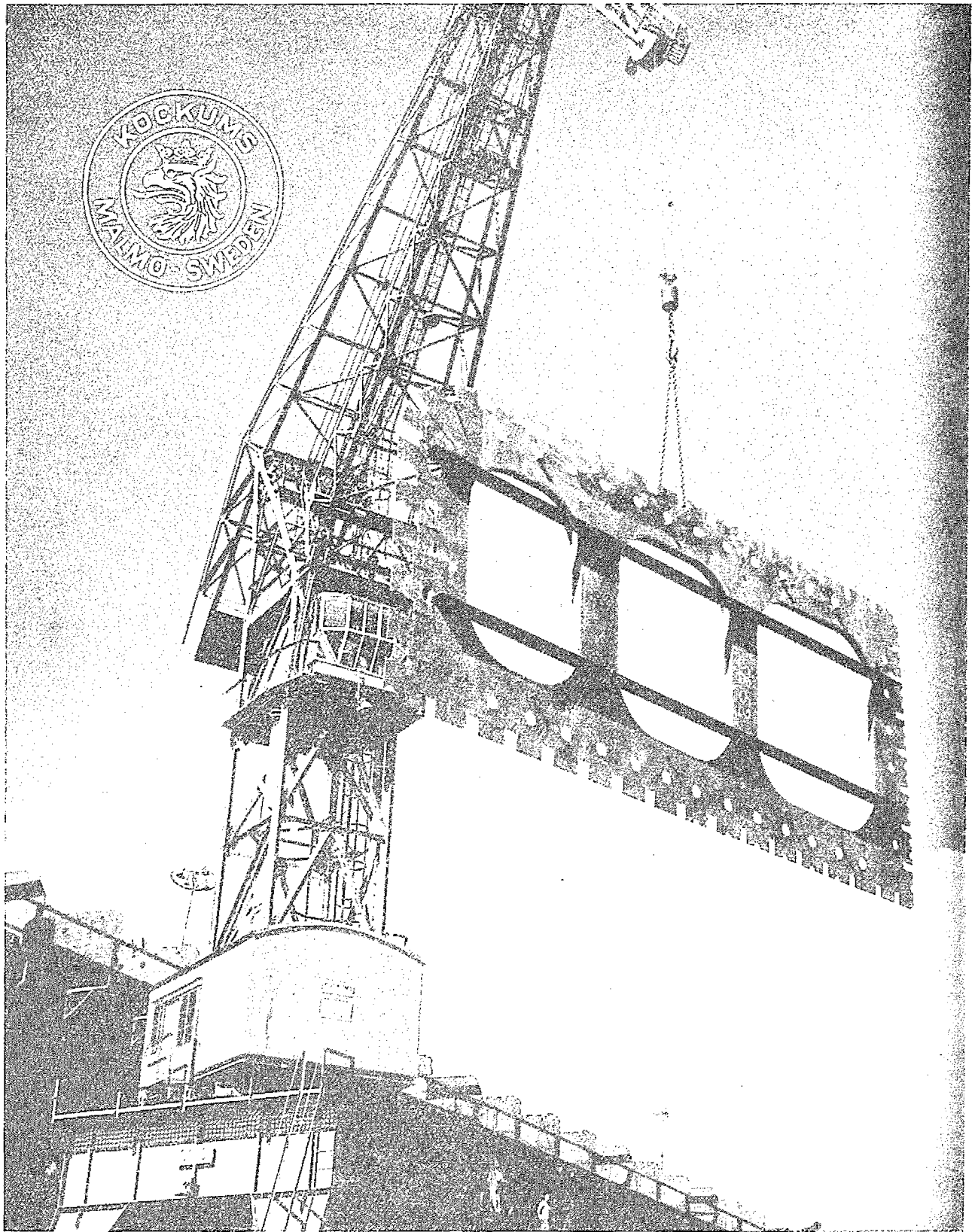
Et moderne værft er i stadig udvikling, og der finder derfor et jævnt tryk sted både ude- og indefra, for at forbedre konstruktionerne.

1. Tankskibstyper. Nederst tilh. to langskibsskodder og trunk, i midten et langskibsskod og sommertanke og tilh. to langskibsskodder.

Seriebygning i industriel betydning forekommer derfor ikke på et værft i fredstid, men så godt som alle skibe er at betragte som „skræddersyede“, selv om de har visse fælles træk — et faktum, som alle værftsledelser sikkert beklager, men som rederne bør velsigne, da de derved kan få deres personlige ønsker opfyldt.

Den fartøjstype, som i de sidste år har domineret interessen på tonnagemarkedet, er unægtelig tankskibet. Tankskibet bygges i dag meget rationelt, men har fra sin første begyndelse passeret et antal stadier med henblik på sin konstruktive udformning. Vi har set trunkfartøjet forsvinde ud af billedet, ligeledes bygges der ikke mere skibe med langskibsskod i centerlinien og sommertanke (jvf. fig. 1). Den gængse type er i dag fartøjer med to eller flere langskibsskodder og så tværskibsskodder, som skiller fartøjet af i et antal lasttanke. Endvidere er det efterhånden et almindeligt anerkendt princip i skibets bund og dæk at lægge spanterne langskibs, hvorved de danner et felt af såkaldte longitudinaler, der strækker sig udefter i det mindste hele tankdelen igennem. De fleste værfter har taget skridtet fuldt ud og lagt sidespanterne langskibs. Når man kommer til lang- og tværskibsskoddernes konstruktion, er meningene imidlertid delte. Fra begyndelsen anvendtes i reglen plane pladeskodder med horisontale stæg af vinkeljern eller anden passende profil, men siden er man begyndt at sløjfe stægningen med profiljern og i stedet udføre skodderne korrugerede, d. v. s. at bøje pladerne efter et bestemt regelbundet skema, så at de bliver selvstagede (jvf. fig. 2). Herved anordnes sædvanligvis horisontale korrugeringer i langskibsskodderne, mens tværskibsskodderne skiftevis er med vertikal og horisontal korrugering. Det kan ikke nægtes, at korrugeringen af skodderne i visse tilfælde har været af mindre heldig konstruktion i de enkelte detaljer, og det er sket, at de har fået revner. Imidlertid er det at betragte som en børnesygd, og de indvundne erfaringer har ført til holdbare konstruktioner. Nogen almindelig skepsis til denne konstruktion behøver man ikke at nære, men selvfølgelig beror den ligesom udformningen af alle vitale detaljer i skibet på, at al omsorg og erfaring lægges i ar-



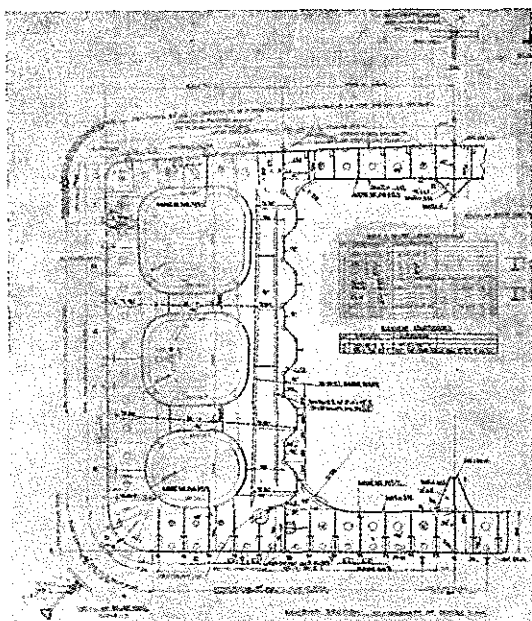


# KOCKUMS

MEKANISKA VERKSTADS AB · MALMÖ · SWEDEN

FOUNDED 1840

SHIPBUILDERS · ENGINEERS · REPAIRERS



2. Midtskibssektion til et moderne tankskib på ca. 20.000 d.w.

bejdet for at løse spørgsmålet konstruktivt rigtigt. En sammenligning mellem de korrugerede skodder og de sædvanlige stagede med profiljern giver til resultat, at de førstnævnte er lettere og giver overflader inden i tankene, som er lettere at holde rene — fordele, som man stræber efter og anser for afgørende for denne detalje, når man på forhånd ved, at udførselsmetoderne kunne anses sammenlignelige fra et holdbarhedssynspunkt.

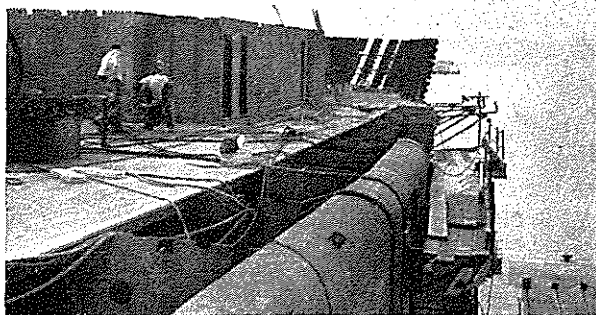
Fig. 2 viser midtskibssektionen af et tankskib på ca. 20.000 tons, udformet efter grundprincipper, som må anses som konstruktivt rigtige. Endvidere bør man lægge mærke til en bestræbelse efter bløde overgange mellem forskellige konstruktions-elementer, hvorved undgås kraftkoncentrationer med påfølgende høje påvirkninger og evt. udmatningsbrud. En markeret konstruktion, som i nogle år er blevet tilpasset på Kockums Verkstads store tankskibe, er den afrundede overgang mellem dæk og bordlægning (fig. 3). Det er åbenbart, at den gængse udformning med udenbordspladerne stikkende ca. 4" oven for dækket og forenet med dette ved en vinkel eller en svejsning er en mindre heldig konstruktion med henblik på spændingskoncentrationer, og både teoretisk og praktisk giver den anledning til betænkeligheder. For yderligere at sikre sig mod revnedannelse på dette sted samt nede i kimmingen benytter Kockums Verkstad sig desuden af specialmateriale med særlig høj brudstyrke. (1 & 2). Naturligvis fordyrer disse anordninger skibet noget, men meromkostningen er en ringe forsikringspræmie for den mangemillions-investering, et stort tankskib udgør.

Af fig. 2 fremgår endvidere, at skibet er helsvejst, og der forekommer ingen „briststopper“ af den art, som findes på visse skibe af denne klasse, og som er krævet f. eks. på de krigsbyggede T-2-tankskibe. At begynde en diskussion om at svejse eller ikke svejse må anses for unødvendigt. Svejsningen er efterhånden erkendt som pålidelig og formålstjenlig og særlig værdifuld for tankskibe. Den muliggør enkle og praktiske konstruktioner og absolut tæthed. Den har revolutioneret bygningsmetoden og skabt muligheder for bedre udnyttelse af materialet. Men den må udføres med ansvar og dygtighed og tåler ingen slendrian hverken i konstruktion eller udførelse. Svejsningen slog hurtigt igennem på skandinaviske værfter og ligeledes på kontinentet. På en del værfter er helsvejste skibe nu blevet bygget i næsten 20 år. Men på andre værfter har man været mere tilbageholdende med overgangen. De krigsbyggede amerikanske skibes mange havarier

skadede svejsningens renommé, men efter at årsagerne er blevet klarlagt af sagkyndige komiteer (3), må svejsningen siges at have klaret sig fra kritikken på udmærket måde. Derimod er det blevet endnu tydeligere end tidligere, hvor vigtigt det er, at kyndige folk forestår detaljerne fra begyndelse til slut. Konstruktøren, værkføreren og svejseren må alle have gode kundskaber om svejsningens egenart og besidde lang erfaring, for at man kan være sikker på et absolut godt resultat. Under hensyn til at okulær inspektion alene af svejesømmen ikke er fyldestgørende for bedømmelsen af svejsningens kvalitet, har man samtidigt anvendt røntgenfotografering eller andre ikke ødelæggende metoder, og ved hjælp heraf kan en bedømmelse gøres mere sikker. Efterhånden har denne kontrol i nogle lande fået en fast form og varetages tit af selvstændige institutioner, som foretager kontrolprøver og bedømmer arbejdets udførelse efter en internationalt vedtaget skala. Derigennem har værftet adgang til kontrolorganer, som upartisk bedømmer svejesømmenes beskaffenhed og for rederen skaffes en yderligere tryghed m. h. t. skibets kvalitet. Ulempen er imidlertid, at røntgenkontrollen er relativt dyr.

Jeg finder anledning til også at sige nogle ord om de såkaldte „briststopper“. Hermed menes, at et antal langsgående sammenføjninger i dæk, side og bund nittes i stedet for at svejses. Endvidere nittes ofte stringervinklen, som forbinder dæk og side. Som det fremgår af navnet, er meningen, at disse nittede forbindelser skal opfange og stoppe en revne, som af en eller anden årsag dannes i dæk, side eller bund. Denne tankegang omfattes med stor interesse i Amerika, og metoden anvendes dér i stor udstrækning, det kræves endog af det amerikanske klassificeringsselskab, American Bureau of Shipping, f. eks. på større tankskibe. På denne side Atlanten har man imidlertid været mere skeptiske over for denne konstruktion. Det primære er naturligvis at hindre bristens fremkomst, og lykkes det, er sådanne „briststopper“ unødvendige. Med gode konstruktioner og fagmæssig udførelse bør risikoen for revner være ringe ved normale belastninger. (Se også fig. 4).

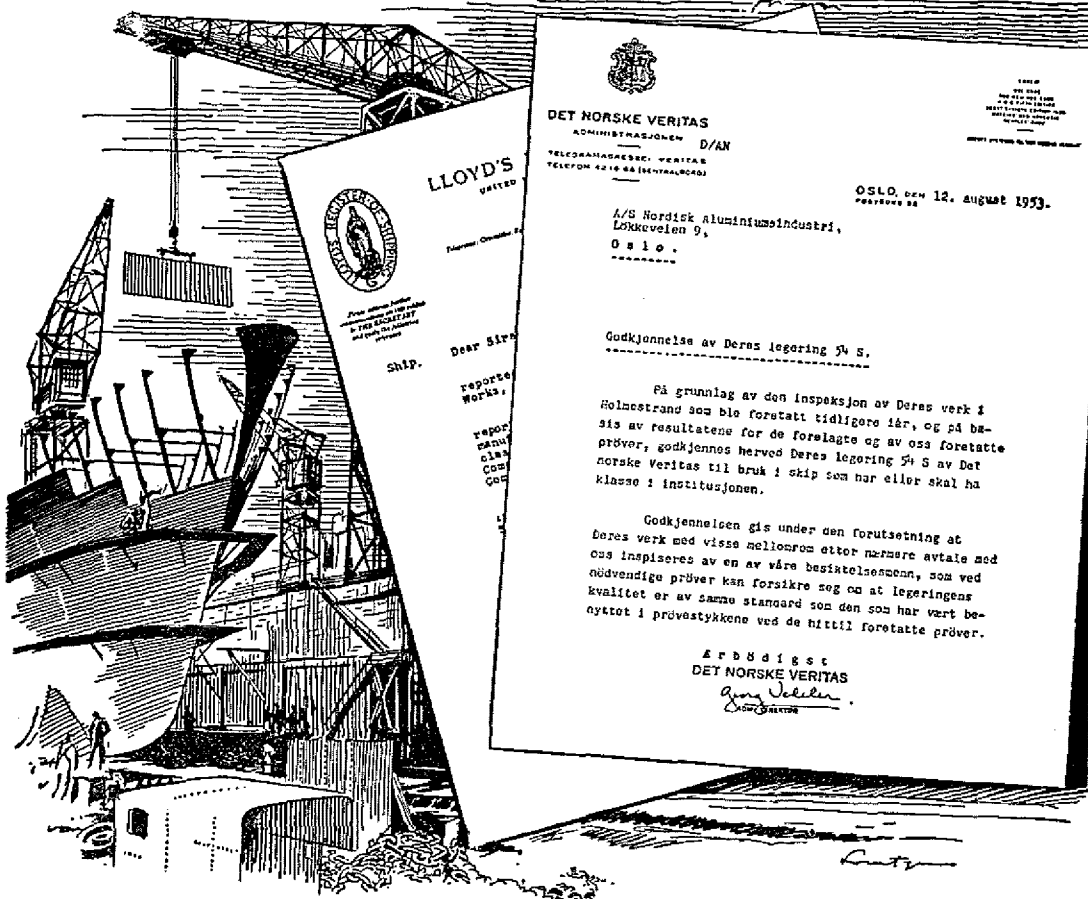
Ser man på den anden store gruppe af skibe, d. v. s. tørlast-skibene, optræder også dér en stor variation i udførelsen. Dog følger man i almindelighed et for længe siden vedtaget princip at bygge skibene med bundstokke, spanter og bjælker ordnede tværskibs. Særlige langskibsforbindelser udgøres da af kølsvin, marginplader og dragere i dæk. I de senere år har fragtskibenes øgede maskinstyrke og hårdere gang i høj sø imidlertid tit forårsaget, at skader er opstået i bunden og også på dæk, hvor belastningen af pladerne mellem bundstokke resp. bjælker har været så stor, at pladerne har vist tendens til at bukke. Ikke mindst har dette vist sig på skibe med svejste bundstokke resp. bjælker, hvor den ustøttede overflade har været større ved anlægningsflangens bortfald. Da særlig bunden har været udsat, har disse skader givet anledning til, at dobbeltbundkonstruktionen er blevet forstærket med et større antal sidekølsvin, hvilket siden efter-



3. Afrundet overgang mellem skibsside og dæk på et 24.000 d.w. tankskib.



# Godkendelse af vort norske valseværk



Foruden af LLOYD'S er vort norske valseværk nu også godkendt af DET NORSKE VERITAS og GERMANISCHER LLOYD for legerede aluminiumplader til skibe, der skal have klasse i disse selskaber.

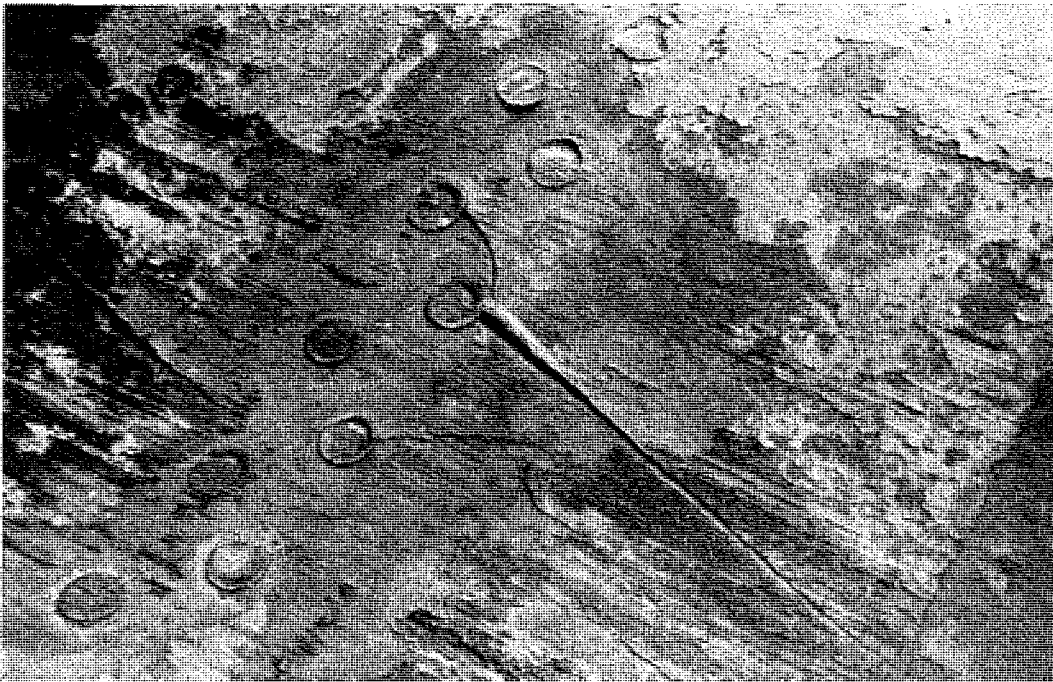
Priser og teknisk bistand:

## NORDISK ALUMINIUM A/S

Borgergade 16, København K., Minerva 4312

Plader i de rigtige legeringer leveres i format op til 2200 × 8000 mm.

Vi leverer for øvrigt også aluminium materialer f. eks. til brug for vinduer, ventiler, profiler, rør, nagler m. m. i søvandsbestandige aluminiumlegeringer.



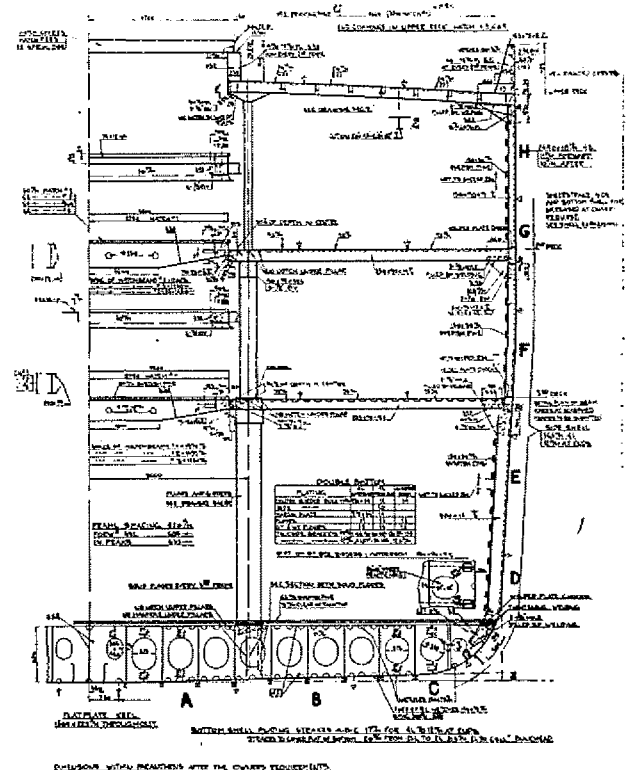
4. Ræve i bundplade, opstået i et naglehul.

hånden har ført til en konstruktion af overvejende langskibs-karakter med tæt placerede sidedragere og spredt placerede bundstokke (3 spantedistancers afstand) — en i alle henseender logisk udvikling og følgende samme træk som på tankskibe. Hvordan dobbeltbunden er konstrueret, behøver rederen ikke at bekymre sig så meget om, bare den holder. Den er beregnet til at rumme middeltung brændselolie resp. vandballast, og dette stiller ingen større krav til tilgængelighed eller plads. Derimod er arrangementet i lastrum af en vis betydning for rederen med hensyn til den fragt, som skibet normalt skal føre. I særdeleshed for stykgods-fragter og lignende er det magtpåliggende at så få generende dragere som muligt indskrænker pladsen og forhindrer fuld udnyttelse af lastrummets kubik. Her anvender man derfor overvejende bygningsmetoder efter tværskibsprincippet. På skibe, som hovedsagelig er beregnet til bulklast, har konstruktøren derimod friere hænder, og snart er han inde på indførelse af longitudinaler på dækket i stedet for tværgående bjælker. Som tværskibsforbindelser får man så dragere af varierende dybde placeret på et antal (3 á 4) spantedistancers afstand. Denne udførelse er at foretrække ud fra et konstruktivt synspunkt, og man må formode, at den stadig bliver mere almindelig på store tørlast-skibe, der hovedsagelig er beregnet til bulk-laster, som tidligere nævnt. Ud fra et styrkesynspunkt er det ikke altid lige magtpåliggende at ændre på systemet for sidespanterne undtagen i øverste dæk. Med hensyn til de ulemper, man skulle få af kraftige sidepladespanter, hvis longitudinaler indføres, er det sandsynligt, at den almindelige konstruktion med tværskibsspanter i siden også i fremtiden vil være dominerende i de underste rum. Fig. 5 viser midtskibssektionen af et hurtiggående, moderne fragtfartøj med langskibssystemet anvendt i bunden og øverste dæk. Af ovenstående fremgår det, at selv inden for fragtskibs-gruppen finder der en vis udvikling sted hen imod konstruktionen efter langskibsprincippet, og denne udvikling bliver mere tydelig, jo større skibene bliver, jo højere fart de skal have og jo større påvirkningerne derved bliver på skroget i høj sø.

#### Værkstedsarbejdet.

Inden jeg går over til at omtale arbejdet i værkstederne, skal jeg med nogle ord omtale stålmaterialiet og dets behandling før bearbejdningen. Materialets kvalitet følger de for-

dringer, som stilles af de forskellige klassifikations-selskaber. Værftet og rederen overlader det til disse internationale organisationer at varetage deres interesser også i dette tilfælde, hvis man da ikke ønsker materialer ud over klassens fordringer. Hvad jeg her skal omtale, er materialets beskaffenhed i anden henseende, d. v. s. forekomsten af den valsehud (mill scale), som sikkert alle redere har stiftet bekendtskab med ved skibets vedligeholdelse. Når materialet valses på stålvalseværket, dannes på ydersiden en blålig hinde, der siden sidder som limet fast. Ved ankomsten til værftet dækker den pladerne i store felter. Under transporten og lagringen har pladen tilbøjelighed til at ruste, og da fugt kan



5. Midtskibssektion til et moderne fragtskib på ca. 10.000 d.w.

# SIKKERHED TIL SØS

*Mere end 3000 skibe bruger*

**DECCA RADAR**

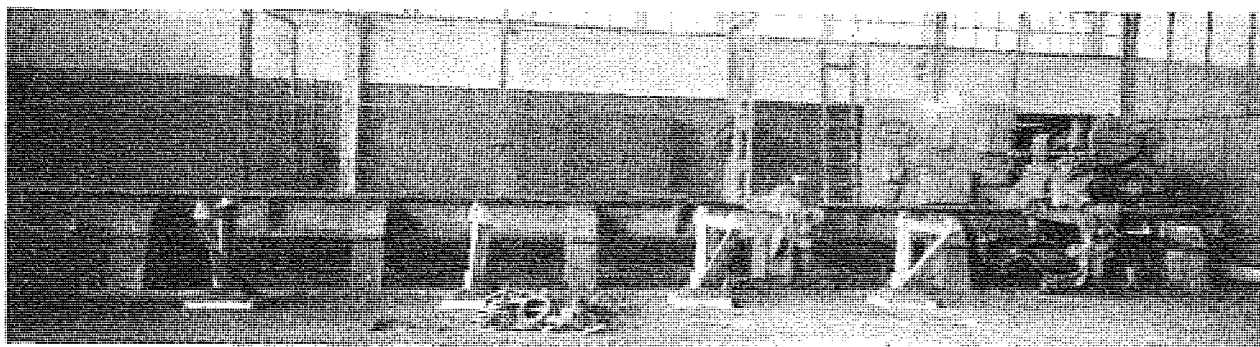


*Mere end 2000 skibe bruger*

**DECCA NAVIGATOR**

**DECCA NAVIGATOR AKTIESELSKAB, DANMARK**

KRYSTALGADE 15, KØBENHAVN K  
TELEGR.-ADR. DECNAVIGATOR . TLF. BYEN 8310



6. Rullesaks for plader på op til 20 mm tykkelse.

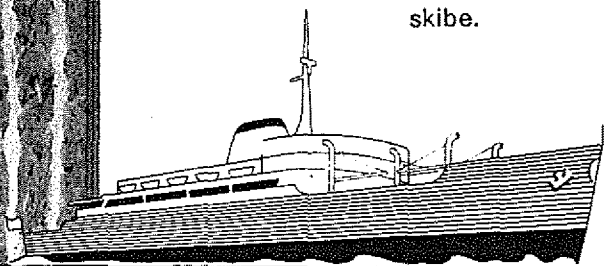
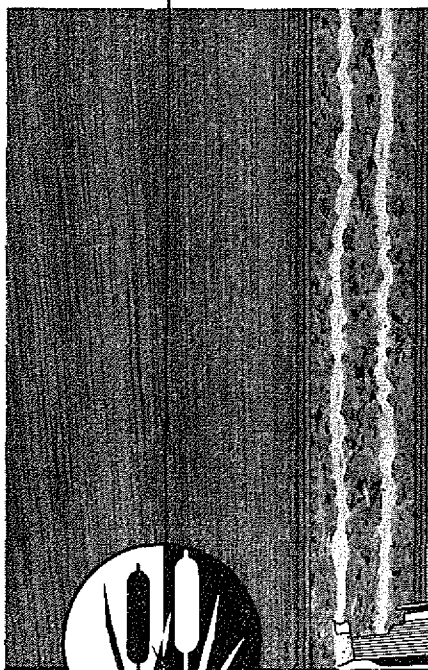
trænge ind under huden, sprænges den med tiden og falder siden af ved børstning eller skræbning. For at få valsehuden fjernet mest muligt venter man derfor med at grundmale skibsskroget til lige før afleveringen — med undtagelse af den udvendige del af bunden, som males før søsætningen. Imidlertid er der selv nu tit en del valsehud tilbage, som har siddet så fast, at skræbning og børstning ikke har formået at fjerne den. Man er så tvunget til at male den over, og derved har man givet rusten mulighed for at bide sig fast, idet fugten har tilbøjelighed til at trænge gennem malingen og danne rustpletter under valsehuden. Af forklarlige årsager ønsker rederne en holdbar behandling af skibsskroget, og det bliver så ønskeligt at fjerne valsehuden. Dette er især i den senere tid blevet aktuelt, da pladematerialet gennem en stadig hastigere takt i skibsbygningen ikke når at ruste, så valsehuden falder af, og en betydelig del af den er tilbage, når skibet males. Hvilke midler har man da at gribe til? Der findes et antal metoder, som man kan benytte sig af. Ved hjælp af kemisk, fysikalisk eller mekanisk medvirken kan man løse valsehuden. Den kemiske metode består i, at man

dypper pladerne i syrebåd og derpå skyller dem, hvorved huden løsnes. Den fysikaliske er den såkaldte „flame cleaning“, der bygger på, at man med acetylen gasflammer varmer overfladen, så valsehuden udvider sig mere end den underliggende plade og falder af. Til forskel fra syrebehandlingen kan man med fordel anvende „flame cleaning“ på færdigbyggede skrog og ældre skibe. Den metode, som formentlig kommer til at spille den største rolle i fremtiden, er den mekaniske. Under den blæses eller slynges sand eller stålspåner mod pladesiden, og valsehuden slås i stykker. Blæseanlægget kan være transportabelt for arbejde på beddinger og i dokker, eller stationært, og i sidstnævnte tilfælde passerer pladerne igennem anlægget, inden de behandles i værkstederne. Een ting har alle metoderne fælles. Når pladen er behandlet og rengjort, bør den omgående stryges over med et eller andet konserveringsmiddel. Overfladen er efter behandlingen meget åben og påvirkelig for luftens angreb, hvorfor den rustet let. Hvis den straks konserveres, bør en senere rensning for slutmalningen reduceres betydeligt. Rederne forstår, hvor vigtig denne operation er, og „flame

## NOVOPAN "B"-SKOD...

er godkendt af skibsfartsmyndighederne i Danmark, Norge, Sverige, Island, Holland, Belgien, Frankrig og Italien.

NOVOPAN "B"-skods fremragende brandhæm-mende egenskaber i forbindelse med skoddets rimelige pris og monteringslethed har medført en stigende anvendelse til apteringer i en lang række danske og udenlandske skibe.



NOVOPAN TRÆINDUSTRI A/S, PINSTRUP



## PROPELLERE SKIPSSTEVNER ROR

Strømmen S. R. 4 propellere av rustfritt elektrostål er av høyeste kvalitet — presisjonsutførelse — ingen galvanisk tæring. Akterstevn og ror av vårt spesielle elektrostål leveres til skipsverfter i Norge og i utlandet. I alt levert til ca. 2 000 skip med en samlet tonnasje på 10 millioner tonn. Enhver norsk båt, enten den bygges hjemme eller i utlandet, vil være godt tjent med propellere, stevner og ror av vårt norske elektrostål.

**$\frac{a}{s}$  Strømmens  
Værksted**

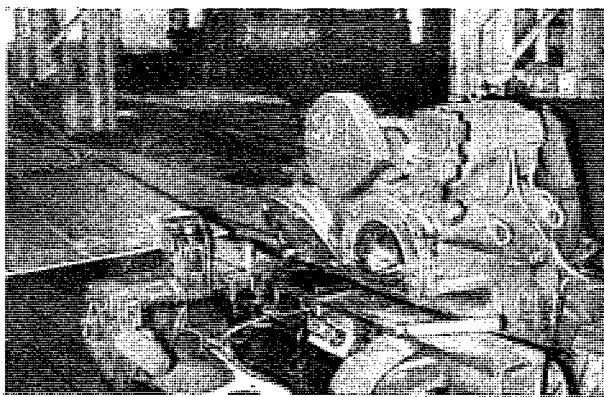
Elektrostålverk - Strømmen pr. Oslo



cleaning" samt sandblæsning af bunden og siderne af skroget på ældre skibe bliver stadig mere almindelige. Selv mellem nybygninger findes der et antal, som får en eller anden behandling. Naturligvis er disse renselsesprocesser relativt kostbare.

Lige fra valseværket udsættes pladematerialet for en ublid behandling, i særdeleshed hvis det transporteres bort pr. skib, da det i så tilfælde tit løftes med enkle kroge og får lokale deformiteter. En udjævning af disse er nødvendig, inden pladerne kan viderebehandles. Den første operation, inden det bringes ind på værkstederne for bearbejdning, er derfor udretning i en speciel valse. Næste operation, opmærkningen, er for øjeblikket inde i en gennembrudets tid, da man efter krigen har taget nye metoder og maskiner i brug, som kuldkaster tidligere traditionelle arbejdsmetoder. En af de vigtigste afdelinger på et værft har altid været spantloftet, hvor man tegner skibets forskellige dele i fuld størrelse og sætter skabelonerne sammen, så man på pladeværkstedet efter dem kan mærke pladerne op for videre bearbejdning i saks, stansmaskine eller bøjevalse. Denne hæderkronede afdeling, som bedst har bevaret det gamle skibsbyggeris traditioner, er nu kommet i modvind og regnes for at være utidssvarende og lidet rationel. En del værfter har allerede fulgt de nye veje, mens andre har stillet sig afventende. De nye metoder baserer sig dels på optik, dels på elektroteknik. Den metode, som allerede er indført på flere værfter i Skandinavien og på kontinentet, er i korte træk følgende: Når tegningerne er færdige på konstruktionsafdelingen, går de til en anden tegnestue, som erstatter spantloftet, hvor alle plader tegnes i en tiendedel skala. Derpå tegner man en for skibet beregnet plade i samme skala og indfører herpå omridsene af de pladestykker, som har samme tykkelse og passende bør tages fra den omtalte plade. Derved tilstræbes, at pladematerialet bliver udnyttet fuldt ud. Når denne tegning er færdig, og forsynet med alle anvisninger vedrørende kantbearbejdning af de enkelte stykker, perforering, mærkning o. s. v., foto-

graferes den. Over opmærkningspladsen i værkstedet er i ca. 14 meters højde placeret et projektiionsapparat, og i dette indsættes det pågældende negativ til billedet. Den tilsvarende plade placeres på opmærkningsbordet, og billedet aftegnes på pladen. Ved at følge linierne i denne projektiion kan arbejderne mærke pladen op på rette måde. Fortalerne for denne metode siger, at fordelene er mange og afgørende. De vigtigste er besparelse og let opbevaring af „skabeloner“ til bygning af søsterskibe. Med sparet materiel menes ikke alene det træ til skabeloner, som ikke bruges, men også en bedre udnyttelse af stålmaterialiet, som allerede på opmærkningsværkstedets tegnestue beregnes og kalkuleres med det mindst mulige spild. En betydelig fordel for rederne er det unægteligt, at negativerne til opmærkningen findes opbevarede på byggeværftet og kan tages frem ved behov f. eks. i forbindelse med reparation efter et havari eller ved klasning af skibene. Tidsspildende afslagning behøver ikke foretages, man be-



7. Detalje af skærehovede til rullesak for plader på op til 20 mm tykkelse.

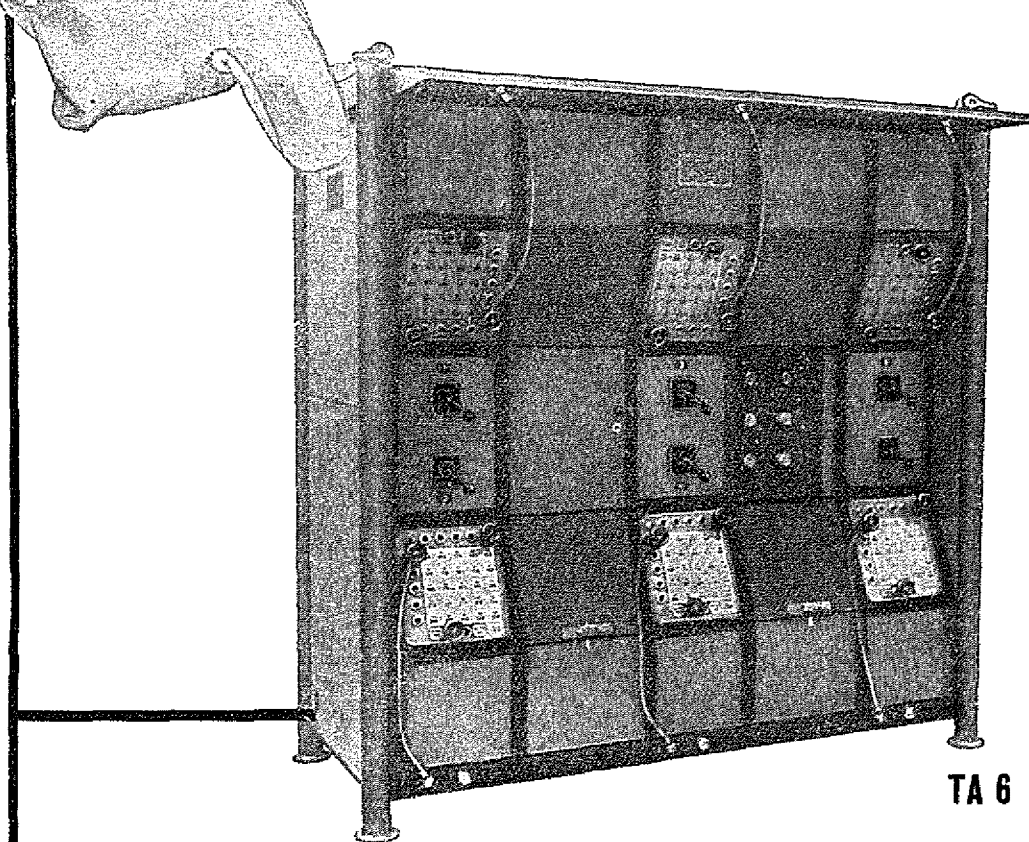
# Stål til Skibe



## Dansk SIEMENS MARTIN Stål

# 1 primært tilslutning

# 6 svejsetransformere



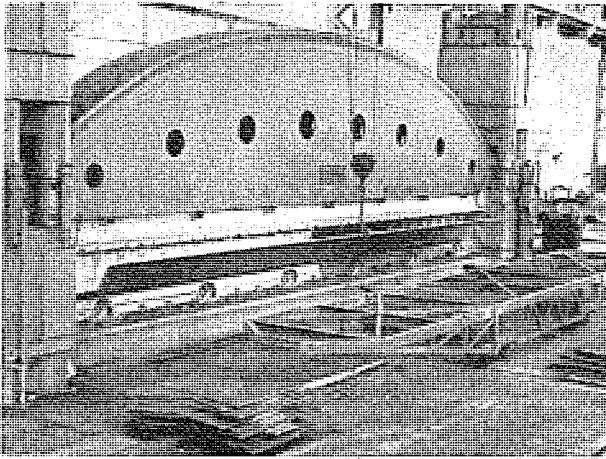
TA 6

- 1 — Hele anlægget tilsluttes over eet kabel.
- 2 — Optager kun  $1 \times 2$  m<sup>2</sup> gulvareal og er let at transportere.
- 3 — Der er indbygget sikringer og afbryder for hver transformer.
- 4 — Ved stort strømbehov parallelkobles enhederne.
- 5 — Kræves fasekompensering er der plads til montering af kondensatorer.
- 6 — Den trefasede tilslutning i forbindelse med samtidighedsfaktoren muliggør drift ved relativt små tilslutningssikringer.

AKTIESELSKABET

# ESAB

TREKRONERGADE 92, KØBENHAVN - VALBY - TLF. 30 01 11



8. Hydraulisk presse for bukning af plader til korrugerede skodder. Pressekraft 1.200 tons.

høver bare at sætte filmen direkte i projektionsapparatet. Endvidere kan dette billedmateriale sendes til et andet værftr og anvendes dér, hvis det behøves, såfremt man da anvender samme projektionssystem. En anden metode, som har visse træk fælles med den lige skildrede, er ved at komme i anvendelse og følges med den største interesse af alle fagfolk. Begyndelsen er den samme som oven for nævnt, d. v. s. at pladedetaljerne nedfældes på den tegning, som siden fotograferes, og billedet fremkaldes på en lille glasskive. Dette billede placeres i en dertil bestemt box i en maskine, og en tynd lysstråle rettes mod skiven. Når maskinen startes, følger lysstrålen konturerne af hver enkelt pladedetalje, og samtidig bevæger en arm sig med påsat acetylenbrænder, så den skærer nøjagtigt den samme pladedetalje ud i fuld størrelse på en plade, der placeres på siden af maskinen. Da detaljerne på et skib tit er højre og venstre bestemte, er maskinen udført dobbeltsidig, så at to plader kan skæres ud på een gang. Maskinen er helautomatisk og ret kompliceret, hvorfor det vil føre for vidt at komme ind på en nærmere beskrivelse her. Hvad der navnlig adskiller sig fra den før nævnte metode er, at der ikke finder nogen opmærkning sted. Pladen lægges efter udretningen direkte på plads i maskinen og skæres ud, som den skal være, uden mellemoperationer, — en ting som naturligvis yderligere reducerer arbejdstiden. En betingelse er det selvfølgelig, at maskinen arbejder med tilstrækkelig nøjagtighed og driftssikkerhed — to krav, som evt. bliver svære at opfylde, men alle metoder har jo som bekendt haft sine børnesygdomme. En maskine skal for øjeblikket være i drift, og flere vil sikkert følge på forskellige værftr.

I almindelighed går pladematerialet således fra opmærkningen til de bearbejdende operationer. Først skal pladens kant skæres til rigtig længde henholdsvis bredde. Dertil anvendes enten klipning i sakse eller skæring med acetylen-gasflamme. Begge metoder anvendes jævnsides, og forskellige indgående faktorer såsom omkostninger til gas o. s. v. gør metoderne mere eller mindre fordelagtige ud fra et økonomisk synspunkt på de forskellige værksteder. Fra et teknisk synspunkt er de lige fordelagtige. Med de sædvanlige skæreapparater kan man bearbejde de tykkeste forekommende plader, mens rullesakse er konstrueret for maksimalt ca. 30 mm pladetykkelse. Selv ved denne tykkelse har de såkaldte rullesakse en betydelig kapacitet. En sådan klipper f. eks. en 12 meter lang pladekant på et halvt minut. Billede nr. 6 viser en sådan rullesak.

Af andre betydningsfulde bearbejdningsmaskiner i pladeværkstedet bør nævnes presser og bukkevalser. Begge er beregnet til formgivning hovedsagelig i kold tilstand. I mange år har der været presser for presning af mindre huller, udstansning af mindre plader, flangebukning o. s. v. Disse presser har en pressekraft af ca. 200-400 tons. Imidlertid har der i

de senere år ved korrugering af lang- og tværskibsskoter vist sig et behov for en pressemaskine af en helt anden og kraftigere type, hvor hele plader kan bukkes i een eneste manøvre. Standardpressemaskiner til dette formål har en længde på 10-12 meter og en pressekraft på 1200 tons eller mere. (Billede nr. 8). Et nødvendigt hjælpemiddel inden for skibsbygningen er bøjevalsen. De groveste plader, som behandles dér, er kimmingsrangen i overgangen mellem skibets side og bund samt evt. en afrundet overgang mellem side og dæk, som også beskrevet. Pladetykkelserne når op til omkring 40 mm på et stort tankskib, og i længder på op til 12 m vales de til den ønskede form. Efter behandling i ovennævnte maskiner og andre mindre for specielle formål kommer pladematerialet i forskellige detaljer kantbearbejdet og formet som ønsket fra pladeværkstedet til svejseværksteder. Profilmaterialet er også blevet bearbejdet i pladeværkstedet, men da den ting udgør en stadig mindre del af arbejdet, skal jeg ikke komme nærmere ind på den her.

Det er flere gange blevet betonet, hvordan svejsningen har rationaliseret skibsbygningen. Såvel konstruktion som arbejdets udførelse bliver enklere og mere økonomisk, foruden at skibsskroget bliver lettere. Desuden indbyder svejsningen i høj grad til såkaldt sektionbyggeri, d. v. s. en sammenbygning af plader og profiler til betydelige enheder, inden de monteres på beddingen. Dette letter arbejdet og muliggør produktion uden for beddingen og selv inden døre. Det sidste er i særdeleshed af betydning, hvis klimaet er besværligt med fugtighed og kulde. Imidlertid må der findes haller forsynet med løfteanordninger for vending og transport af arbejdsdelene, hvor sådant arbejde kan udføres. På de fleste værftr findes derfor efterhånden store svejseværksteder med 30-50 tons kraner og op til 15-18 meter løftehøjde. Selve svejsningen udføres dels manuelt, dels med automatiske svejsemaskiner. Imidlertid er konstruktionerne i almindelighed af en sådan beskaffenhed, at svejsningen for en stor del må udføres manuelt. Udviklingen går utvivlsomt

# KØLSTØTTER



A K T I E S E L S K A B E T

## ALUMETA

TREKRONERGADE 92, KBHVN. VALBY, VA 8800





Færgen „Saint Germain“ leveret til S. N. C. F.  
- de franske statsbaner - af Helsingør Skibsværft

- også her er der anvendt

# PHILIPS

## SVEJSE-ELEKTRODER

Forlang specialprospekter  
og prislister



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

# V. LØWENER

VESTERBROGADE 9 B — KØBENHAVN V.  
TELEFON CENTRAL 7885

mod øget automatisering. Pladeflader til skodder, sider og dæk kan svejses maskinelt, ja, selv sådanne langstrakte detaljer som dragere og longitudinaler, da de let kan anbringes i svejsestilling. Den automatiske svejsning lider nemlig af den begrænsning, at den må baseres på horisontal sammenføining, og derfor er montagesvejsning med automat begrænset. Ude på beddingerne kan den kun anvendes til svejsning af samlinger i skibets bund og dæk.

Alt efter beddingernes udrustning gør man sektionerne større eller mindre. Beddingkranernes kapacitet er højt varierende, på ældre beddings tit kun 3-5 tons og på nyere og veludrustede helt op til 40-50 tons, selv om enkelte med endnu større kapacitet forekommer. På ældre beddings er man tvunget til at montere plade efter plade og opbygge meget store stilladser for at montere og svejse skibet. På de bedre udrustede beddings kan arbejdet derimod for en stor del udføres ude på værftet og i svejsehaller. Sektionsmontering af enkelte detaljer kan da ske under bedre kontrol, og svejsningen foregår under gunstigere forhold. Udviklingen går mod større beddingkraner og større løft, men værftsledelsen stilles tit over for vanskelige problemer ved modernisering af sin udrustning. Mange ældre værfter er anlagt sådan, at en overgang til sektionsbyggeri ville nødvendiggøre en fuldstændig omplacering af beddings og visse værkstedshaller, hvilket kræver en urimelig kapitalinvestering. De har da valgt at bibeholde beddings-placeringerne og i videst muligt omfang øge krankapaciteten. Selv på sådanne halvmoderne beddings kan byggehastigheden holdes højt, f. eks. har man på Kockums Værkstad noteret beddingstider på knapt 5 måneder for 16.000 d.w.t. tankskibe. Det er ofte blevet betonet, at sektionsbyggeri også medfører store besparelser i arbejdskraft. Det kan diskuteres, og spørgsmålet er, om man ikke gør sig skyldig i en vis fejlbedømmelse og sammenligner sektionsbyggeriet med en tidligere, mere gammeldags

måde at arbejde på, med en mere ufuldkommen organisation og dårlige transportmidler. Hvis sammenligningen i stedet gøres med et velorganiseret byggeri med et godt arbejdstempo, vil forholdet ikke være fuldt så påfaldende. At systemet er at foretrække, er dog utvivlsomt, men for at kunne motivere investeringerne i de øgede ressourcer, kræves det, at arbejdsmetoden er vel gennemtænkt, og at arbejdet går uden nogen forstyrrelser. Hver kvadratmeter i svejsehallen er dyrebar, og hver time med beddingkranerne koster mange penge, og de belaster omkostningerne for skibsbyggeriet, selv i de timer de står ledige. Mere tempo i bygningen på veludrustede beddings er således ikke kun muligt, men også nødvendigt, hvis investeringen skal være forsvarlig. Under krigen drev amerikanske værfter sektionsbyggeriet til et topunkt og opviste beddingstider, som var forbløffende. I fredstid forekommer ingen sådanne seriebyggerier, og intet værft i verden har haft held til at komme i nærheden af de amerikanske rekordtider. På et skandinavisk værft er man nede på ca. 3 måneder — og 4-5 måneder er ikke usædvanligt.

En meget vigtig faktor i forbindelse med sektionsbyggeri er, at konstruktionerne er sådan udformet, at de gør metoden let at have med at gøre og afpasset efter de forhåndenværende ressourcer. Her stilles samarbejdet mellem tegnestue og værkstedsafdelinger på en virkelig prøve, og kun hvis det er fuldkomment, kan metoden give gode resultater. Det er ligeledes vigtigt, at klassifikationsselskab og reder har forståelse for de tit uvante konstruktioner som f. eks. svejse-sømmenes placering o. s. v. Ved den opbygning af forskellige værfter, som er sket efter krigen, mærkes en afgjort tendens til øget sektionsbyggeri, og i den stadig øgede konkurrence, som nu synes at indtræde mellem værfterne verden over, og hvor leveringstiderne spiller en stor rolle, vil det sikkert også få en endnu mere dominerende plads.

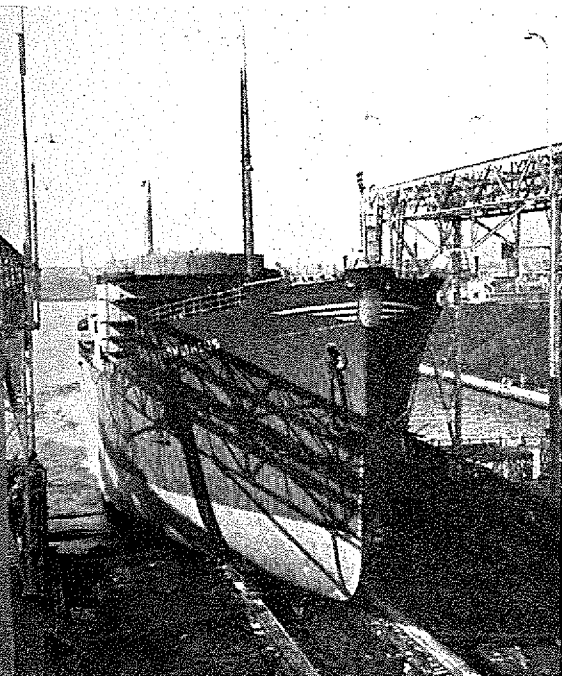
Denne nybygning anvendte udelukkende International.

## RUSTBESKYTTELSE af STÅLKONSTRUKTIONER

75 års erfaringer fra 23 farvefabrikker  
står til Deres rådighed



**International Farvefabrik A/S**



VERDENS STØRSTE SKIBSFARVE ORGANISATION

# **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

*Slutord.*

Man har grund til at spørge, i hvilken retning udviklingen peger med hensyn til skibenes størrelse og fart. Inden for tankskibsgruppen er for øjeblikket et skib på 45.000 d.w. i drift, og et mindre antal (5) er under bygning. Farten for disse er 16-17 knob, men for andre, mindre supertankers er den omkring 18 knob lastet. (Største fragtskibe under bygning er sikkert 3 malmskibe på 60.000 d.w. hver, som bygges i Japan for amerikansk regning). Muligvis kan man her begynde at skelne en grænse for skibenes størrelse, idet deres dybgående og andre dimensioner tangerer, hvad farvande, havne og servicepladser (tørdokker) kan tage imod. For tørlastskibenes vedkommende er de amerikanske fartøjer af Mariner-klassen på 13.400 d.w. og 19.250 BHK, sikkert de skibe, der har den største kapacitet. Imidlertid må denne konstruktion betragtes som i høj grad påvirket af søstrategiske synspunkter, og byggeomkostningerne er også blevet derefter. Europæiske liniefartøjer udelukkende beregnet til kommerciel søfart ligger trods dette ikke langt efter med 9.000 d.w. og 19-20 knob (14-15.000 BHK). Bygningen af disse skibe har budt på nye problemer. Materialekravene er blevet skærpet ved øget tykkelse af plader, og styrkeproblemet er blevet mere kompliceret. Derfor vil den høje fart sikkert kræve mere opmærksomhed end øgelsen af tonnagens størrelse. Når man tænker på, at tendensen stadig er gået mod at øge farten, er det ikke urimeligt at antage, at dette fortsætter også i den nærmeste fremtid. Om nogen begrænsning m. h. t. maskinkraft er der ikke tale. Dieselmotorens middeltryk gøres større, damptryk og damptemperatur øges for dampturbinernes vedkommende, og nye fremdrivningsmidler som gasturbinen og atomkraften er under intensiv udforskning. For skibsbyggeren betyder det, at stærkere skrog må bygges, nye krav til materiale vil blive rejst, og letmetallerne kan få øget betydning for at udligne den

øgede vægt af skrogmaterialerne o. s. v., altså sammen problemer, som kræver sin løsning, og som uden tvivl vil blive løst i samarbejde mellem redere, klassifikationselskaber og værfter.

*Litteraturhenvisninger.*

1. P. Stenberg: Konstruktiva synspunkter på svetsede fartøyg. Teknisk Tidsskrift, 18. februar 1950.
2. N. G. Leide: The brittle fracture problem from a ship-builder's point of view. Trans. West of Scotland Iron & Steel Inst. 1953. (Abstract in the Shipbuilder, Oct. 1953).
3. Final Report of a Board of Investigation. Washington 1947.

*Til søs og til lands*  
... altid **RONSON**

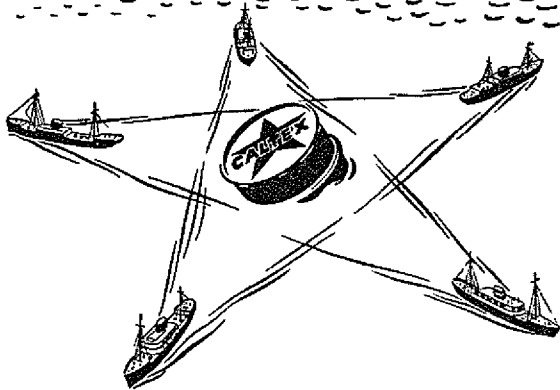
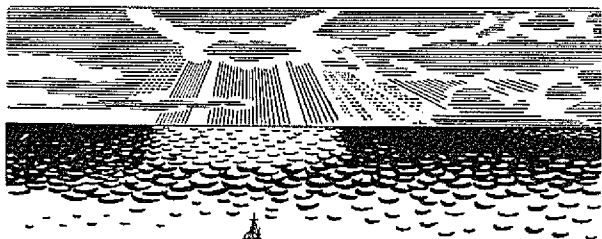


Den originale RONSON LIGHTER er den mest stabile i kvalitet og præcision! En glæde at give... en glæde at få!

For Deres egen skyld:  
- Se altid efter navnet

**RONSON**  
WORLD'S GREATEST LIGHTER

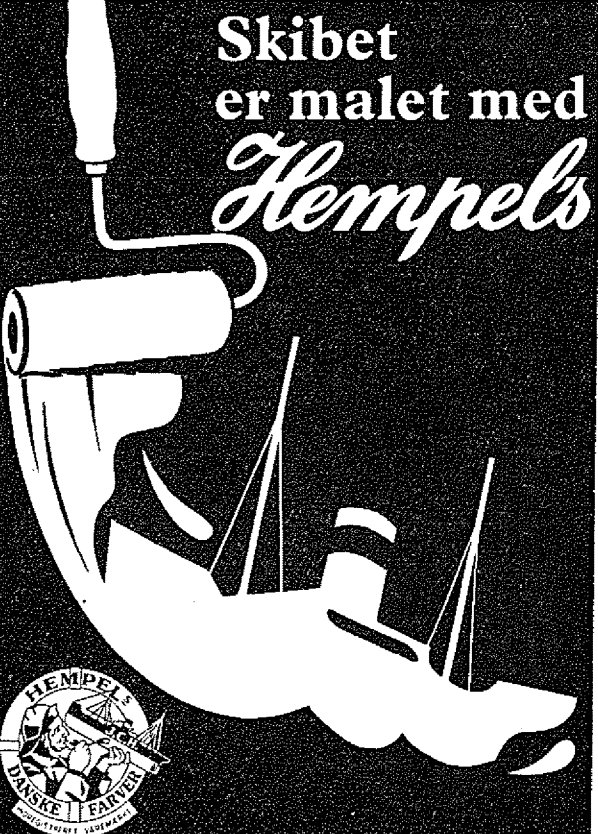
Generalfagentur: A. Mischau & Co.s Efff.  
Fæder Skramsgade 8, København, K. C. 7035



I alle Retninger - paa alle Have,  
CALTEX-Stjernen - Symbolet paa  
Kvalitet og Service.



Skibet  
er malet med  
*Hempels*



**HEMPEL'S**  
DANSKE FARTØJER  
INDUSTRIELT SÆDMERKE

*J. C. Hempel's Skibsfarve-Fabrik & Co.*  
AMALIEGADE 8 · KØBENHAVN K · CENTRAL 3842

# 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

# ★ ET SKIB BLIVER TIL ★

## Dampmaskiner - Gasturbinen

Af civilingeniør G. WAAGEPETERSEN, Helsingør Skibsværft

**D**ampmaskinen og gasturbinen er det første og det sidste indenfor skibsmaskinerne. Der ligger ca. 150 år og hele vor industrielle udvikling imellem dem, men man skal ikke deraf slutte, at den første er forældet, eller at den sidste i løbet af kort tid vil være dominerende på havene.

Skibsgasturbinen har endnu alvorlige vanskeligheder at overvinde, før dens brændselsøkonomi bliver tilfredsstillende, og dampmaskinen har på sin side gjort udviklingen med, således at den moderne skibsdampmaskine både med hensyn til ydelse og økonomi ligger langt over tidligere tiders.

Dampmaskinens princip er meget simpelt, og maskinmestrenes tillid til den kommer måske bedst til orde gennem den velkendte bemærkning, at en dampmaskine kan man altid få i gang, uanset hvad der er i vejen med den.

Konstruktøren må anlægge et noget mindre optimistisk synspunkt, for trods det simple princip indeholder dampmaskinen en hel del organer og elementer, hvis rigtige og omhyggelige konstruktion er af afgørende betydning for maskinens driftssikkerhed og ydeevne.

Oprindelsen til mange af disse elementer ligger helt tilbage til dampmaskinens første dage. James Watt, der byggede sin første dampmaskine i 1778, anvendte således kondensator med luftpumpe, damptrøje om cylinderen, centrifugalregulator til regulering af omdrejningstallet, svinghjul, krumpap og styreventiler, der bevirkede, at dampen ekspanderede i cylinderen.

Senere blev dampmaskinen dobbeltvirkende med flere cylindre, og der fremkom en mængde forskellige styringer, ventiler og glidere. Dampens tryk og temperatur er vokset med tiden, og de fleste skibsdampmaskiner kører nu med damp à 15-20 kg/cm<sup>2</sup> og 300-325° C.

De moderne skibsdampmaskiner kan være forskellige på mange måder, men fælles for dem er, at man tilstræber en enkelt og let konstruktion, der på den mest hensigtsmæssige måde optager såvel arbejdsstryk som inertikræfter, samtidig med at varmespændinger så vidt muligt udlignes.

Cylinderdimensionerne og størrelsen af ventiler eller glidere er nøje afstemt efter maskinens styring, ydelse og dampdata på en sådan måde, at de samlede tab ved kondensation, drøvling og ufuldstændig ekspansion bliver minimum.

Tab ved kondensation opstår derved, at den friske damp, der strømmer ind i en cylinder, møder flader, der er afkølet, fordi de lige har været i berøring med damp, der efter at have udført et arbejde i cylinderen, strømmer ud med lavere tryk og temperatur. Egentlig kondensation af den indstrømmende damp finder kun sted, når den rammer flader, hvis temperatur ligger lavere end den mættede dampens temperatur

ved det pågældende tryk. Dette tilfælde er særlig uheldigt, fordi varmeovergangen under sådanne omstændigheder er stor, således at cylinderfladerne kan optage megen varme på kort tid. Når en cylinder arbejder med overhødet damp, er vægtemperaturen normalt så høj, at kondensation ikke finder sted, og den varmemængde, cylindervæggen kan nå at optage, er da væsentlig mindre. Dampmaskinekonstruktøren søger derfor, hvor det er muligt, at anvende damp, der er så overhødet, at cylindervæggens temperatur ikke synker under dampens mætningstemperatur, og dette kondensationstab eller afkølingstab modvirkes naturligvis også ved at gøre cylindrens indvendige fladecaral så lille som muligt.

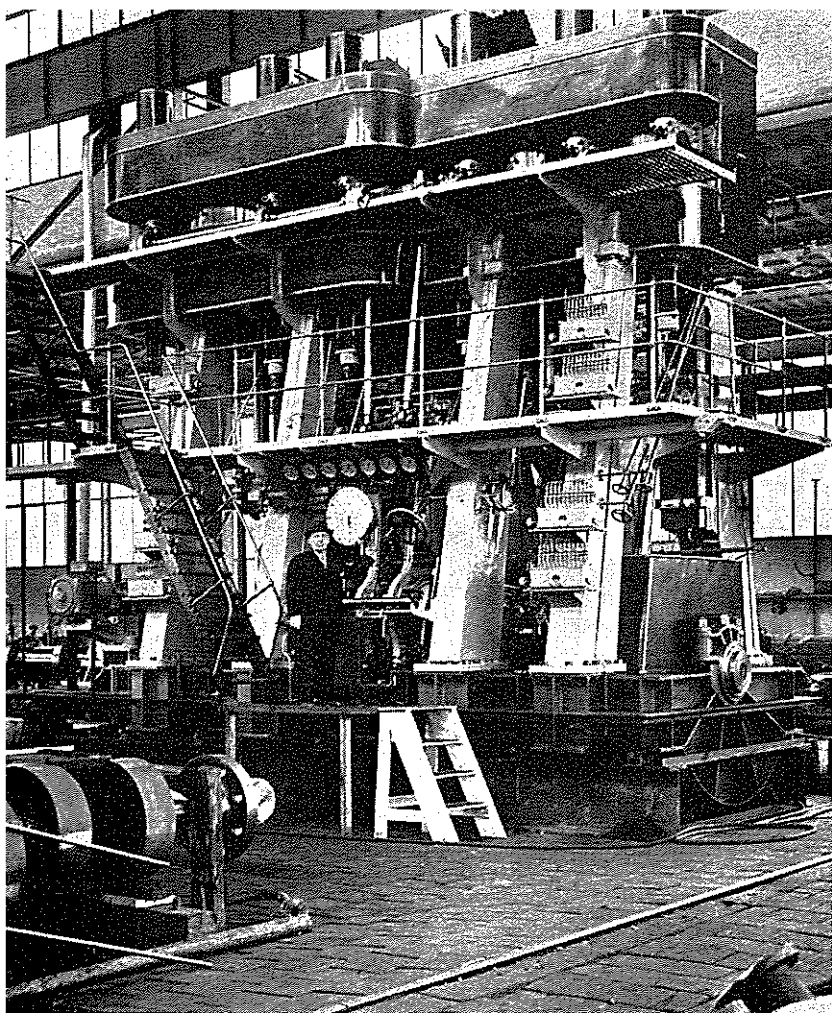
Når cylindrene er godt isoleret, som de altid er i moderne dampmaskiner, er deres varmetab til omgivelserne så lille, at det er uden praktisk betydning for dampen i cylindrene. Den varmemængde, som cylinderfladerne tager fra den friske damp, er derfor ikke væsentlig større end den varmemængde, der lige efter afleveres til den udstømmende damp, men for den pågældende cylinder betyder det alligevel et tab, fordi varmen tilbageleveres på et tidspunkt, hvor den ikke længere kan gøre nytte i cylinderen.

Drøvlingstabene er dampens tryktab under dens strømning gennem maskinen, og de ligger især i dampkanaler og ventiler eller glidere. Tabene formindskes, når disse passager gøres større, men passagerne udgør samtidig en del af cylindrens skadelige rum, hvis størrelse man ønsker at holde nede. En del af tryktabene fremkommer under styringsorganernes åbning og lukning, der derfor bør foregå hurtigt, ligesom anvendelse af dobbelte eller tredobbelte åbninger kan være en fordel.

Ufuldstændig ekspansion fremkommer ved, at en cylinder ikke er stor nok til, at den dampmængde, der lukkes ind i cylinderen under den første del af et stempelslag, kan ekspandere så meget under stemplets videre bevægelse, at dens tryk ved slagets slutning svarer til trykket i det rum, som dampen strømmer ud i fra cylinderen.

Ufuldstændig ekspansion forekommer særlig i lavtrykscylinderen, hvor dampens volumen er stort, og cylinderens størrelse begrænses af hensynet til kondensationstab. Udviklingen i de moderne dampmaskiner går dog i retning af bedre udnyttelse af dampens ekspansionsevne ved anvendelse af større lavtrykscylindre, idet de traditionelle ekspansionsforhold var fastsat under hensyn til store kondensationstab, som man nu har reduceret ved anvendelse af højere damp-temperatur.

En forudsætning for effektiv udnyttelse af en cylinder er det naturligvis, at styringen er rigtig tilpasset, således at



*Helsingør Skibsværfts nye 3000 hk firegangsmaskine, type HF11, efter Woolfs princip med Klugs styring og spildedamp-turbine med kompressor.*

dampens tilgang til og afgang fra cylinderen foregår i de rigtige tidsintervaller. Ved mange styringer er det vanskeligt at undgå, at dampens afgang fra cylinderen begynder for tidligt, og fordelene ved en større cylinder går da tabt.

Ventilernes bevægelse afledes gennem stangforbindelse fra en ekscentrik, men enkelte maskiner anvender dog hydraulisk overføring i stedet for stængerne. Den hydrauliske styring gør det muligt at opnå fuld åbning af ventilerne selv ved små fyldninger, og den anvendes derfor især til maskiner, der består af 1 højtryk- og 2 lavtrykcylindre, idet lavtrykcylindrene i sådanne maskiner af hensyn til en ligelig belastning arbejder med små fyldninger.

Erfaringen har vist, at de forholdsvis simple styringer er de bedst egnede for skibsmaskiner, og styringer som Klugs og Stevensons er derfor meget udbredt. Klugs styring frembyder ret gode tilpasningsmuligheder gennem variation af stanglængderne.

Spørgsmålet om man skal foretrække glidere eller ventiler er stadig åbent.

Det er ved anvendelse af glidere muligt at gøre de skadelige rum små, og maskinens gang kan måske blive mere lydløs. Ventilerne har på den anden side den væsentlige fordel, at de flader, der styrer dampen, ikke skal smøres, og at der er adskilt tilgang og afgang for dampen, hvorved man reducerer kondensationstabt.

De fleste skibsdampmaskiner udføres åbne, og smøringen foregår ved hjælp af smørekopper og smøreapparater. Det kan lade sig gøre, fordi omdrejningstallet er lavt, og det giver et bekvemt overblik over, hvad der foregår.

De små hurtiggående hjælpedampmaskiner er lukkede og tryksmurte ligesom dieselmotoren, og der fremstilles også skibsdampmaskiner i denne udførelse. Disse maskiner har en mere effektiv smøring end de åbne, men det er vanskeligt at hindre, at der kommer smøreolie i dampen og dermed på kedlerne. Dampen indeholder i forvejen cylinderolie, men den almindelige smøreolie, der ikke tåler så høje temperaturer, volder væsentlig mere besvær i kedlerne. Smøreolien fra det lukkede krumtaphus føres med stempelstangen op i cylinderen, hvor en del af olien afgives, og den eneste effektive måde at forhindre dette er ved at anvende en lang stempelstang og så stor afstand mellem krumtaphus og cylinder, at det stykke af stempelstangen, der kommer ned i krumtaphuset, ikke kommer op i cylinderen. Ved hurtiggående maskiner med kort slaglængde er denne metode meget anvendt, men hvis slaglængden er stor, foretrækker man ekstra vandrensning, f. eks. centrifugering, i forbindelse med en robust kedeltpe.

Kondensationsanlæggene er efterhånden blevet meget effektive, idet kondensatorrørene anbringes således, at passagerne imellem dem på ethvert sted er afpasset efter den dampmængde, der på dette sted endnu ikke er kondenseret, og kun meget lidt damp når frem til luftaf sugningen, der er anbragt vel afskærmet på det koldeste sted i kondensatoren.

Tidligere anvendtes til luftaf sugning især luftpumper, men de nyere maskiner er oftest forsynet med ejektorer, hvori en kraftig dampstråle suger luften med sig og fører den bort. De fleste ejektorer arbejder med kraftdamp på 8-12 kg/cm<sup>2</sup> og har 2 trin i serie med mellemkøler og efterkøler, hvori dampstrålen kondenseres, men de nyeste maskiner fra Helsingør har 3-trins ejektorer, der arbejder med spildedamp på kun 2 kg/cm<sup>2</sup> og giver et meget højt vacuum. De er i realiteten helt gratis i drift, fordi den forbrugte spildedamp samtidig anvendes til fødevandsforvarmning uden at dens varmeevne er nedsat.

Så længe man anvendte de såkaldte våde luftpumper, fik man fjernet luft og kondensat samtidig, men med indførelsen af ejektorer er fjernelsen af kondensat i nogle tilfælde blevet lidt af et problem. En pumpe, der skal suge vand fra et vacuum, der ved anvendelse af spildedampsturbiner ligger på 95-96 %, skal være meget tæt og med gode tilløbsforhold, for at den nødvendige sikkerhed i driften kan opnås. I erkendelse heraf anvendes nu ofte til dette formål ret kostbare kraftige 2-trins centrifugalpumper med overhængende hjul, således at der ikke kommer pakdåse på lavtrykssiden.

Pumperne drives elektrisk, og elektrisk drift af hjælpedampmaskinerne er netop et af de senere års væsentlige fremskridt. Det medfører, at hele effekten udvikles af en enkelt hjælpedampmaskine, der derved bliver så stor, at den får en nogenlunde god dampøkonomi, samtidig med at forbruget af spædevand går ned.

I hovedmaskinen gælder det naturligvis om at opnå den

størst mulige ydelse pr. kg damp med et minimum af komplikationer i anlægget.

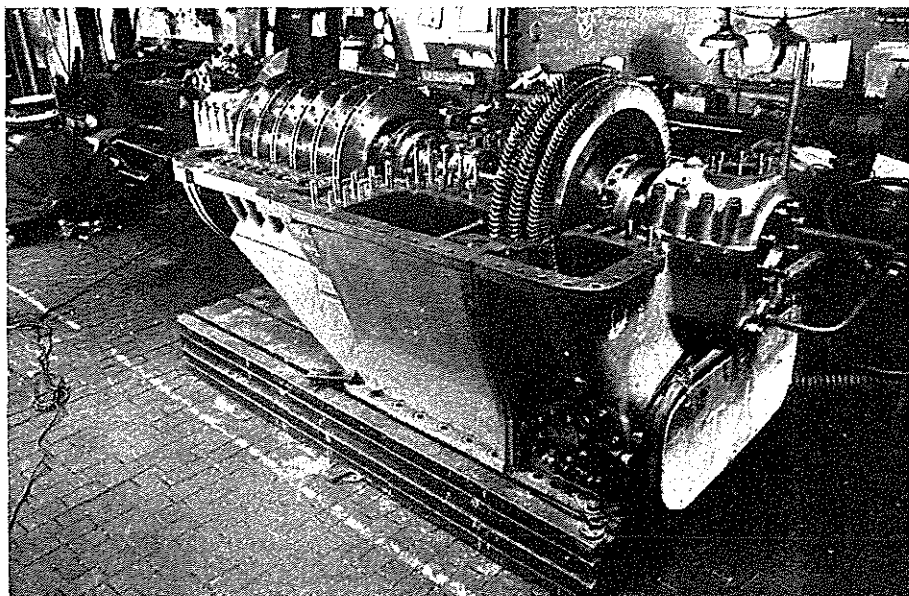
Ydelsen pr. kg damp kan forøges ved at forøge den del af dampens varmeindhold, der er til rådighed for udnyttelse i maskinen, eller ved at sørge for en bedre udnyttelse af dette varmfald, d. v. s. forbedre maskinens virkningsgrad.

Det sidste har man prøvet på mange måder, men ikke alle har givet påviselige resultater. Anvendelsen af dampkapper om cylindrene for at nedsætte kondensationstabt er man gået bort fra, efter at damptemperaturerne er blevet så høje, at dampen er overhedet under det meste af ekspansionen, men man bruger stadig mellemoverheder med godt resultat, fordi de giver en forøgelse af dampens temperatur og volumen på et tidligt tidspunkt under dampens ekspansion.

Mellemoverhederen kan være indbygget i kedlen, således at dampen går tilbage hertil efter at have arbejdet i maskinens første cylinder, men det mest almindelige er, at mellemoverhederen er anbragt på maskinen og modtager damp fra kedlen med en temperatur på ca. 400° C. Denne damp afgiver varme i mellemoverhederen og føres derefter til højtrykscylindren med en temperatur på ca. 320° C. Efter højtrykscylindren er dampens temperatur sunket til f. eks. 230° C., og den føres nu gennem mellemoverhederen, hvor den atter modtager den varme, som den før afgav. Med tal som de nævnte kan man trods det ekstra tryktab i mellemoverhederen opnå en besparelse på 5-6 %.

Dampens gang gennem maskinen skal naturligvis foregå med den mindst mulige modstand, hvilket opnås med en hensigtsmæssig føring, men af væsentlig betydning er det naturligvis, hvis nogle glidere eller ventiler kan udelades, som det er tilfældet med maskiner efter Woolfs system. Her samarbejder to cylindre, hvis tilsvarende krumtappe er forskudt 180° for hinanden, og dampen strømmer direkte fra den ene cylinder til den anden uden at passere nogen receiver og blot styret af een glider eller een ventil i top og een i bund. Dette system er dog ikke særlig egnet for tregangsmaskiner, og en tocylindret maskine ville få dårlig manøvre-ejne, hvorfor det særlig anvendes i dobbeltcompound- eller firegangsmaskiner.

Også jævnstrømsmaskiner frembyder en strømningsmæssig fordel, fordi dampen forlader en cylinder direkte gennem



*Spildedampturbine med kompressor for samme maskine.*

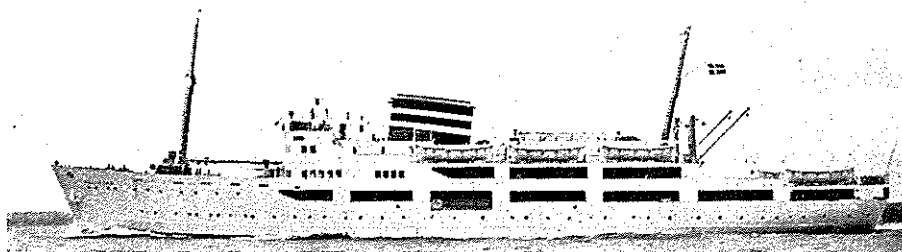
ret store slidser i cylindervæggen, og samtidig formindskes derved kondensationstabt. Der er dog den ulempe, at en jævnstrømscylinder har udstømningsåbninger midt på cylinderen, hvorved den bliver omtrent dobbelt så høj som en normal cylinder. Endvidere er kompressionstrykket i en jævnstrømscylinder tilbøjeligt til at blive for højt, hvilket kan modvirkes ved forskellige specielle anordninger og for LT-cylindres vedkommende ved anvendelse af et højt vacuum på over 90 %. Brugen af et så højt vacuum i en stempelmaskine er ellers ikke noget, man skal tilstræbe, da den herved opnåede forøgede ydelse ikke står mål med bekostningen ved at skaffe det høje vacuum.

Den eneste effektive metode til udnyttelse af et højt vacuum er anvendelse af en turbine efter stempelmaskinen, og derved kommer man ind på den vej, der hedder forøgelse af dampens tryk eller temperatur, men her når man ret hurtigt en grænse, idet smøreløien i cylindrene forkokser ved ca. 375° C., og under hensyn til belastningsvariationer og periodevis udtagning af mættet damp holdes den normale damptemperatur derfor under 330° C., således at der ikke kræves køling.

Trykket er i enkelte tilfælde forøget helt op til 50 kg/cm<sup>2</sup>, men gevinsten derved er ikke stor, og pakdåserne har svært ved at holde tæt, så almindeligvis går man ikke over 20-25 kg/cm<sup>2</sup>.

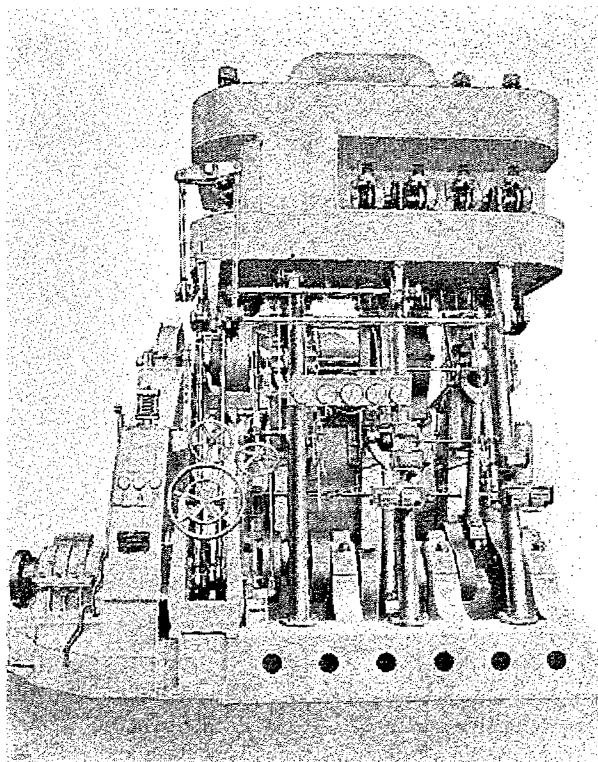
De store muligheder for udvidelse af det disponible varmfald ligger i ekspansionens sidste del, altså i anvendelse af højt vacuum, der udnyttes i spildedampturbiner.

I spildedampturbinen ekspanderer dampen normalt ned til 95-96 % vacuum, medens trykket før turbinen er 0,3-0,8 ata og i enkelte turbiner lidt over 1 ata. De normale stempelmaskiner ekspanderer dampen ned til 85 % vacuum, men virkningsgraden under den sidste



*Det finske passagerskib s/s „Aalotar“ er en af de rutebåde, der drives af en HF11.*





*Trecylindret compoundmaskine H9,5 med spildedampturbine med kædetræk.*

del af ekspansionen er så lille, at det er en fordel at lade turbinen overtage dampen med et væsentlig højere tryk.

Spildedampturbinerne har naturligvis nydt godt af den store udvikling, strømningsmaskinerne har gennemløbet i de sidste år. Der anvendes bedre materialer, der tillader højere omdrejningstal, hvorved virkningsgraden bliver bedre, eller samme virkningsgrad opnås med færre skovlrækker.

Skovlene har fået tværsnitsformer, der varierer langs skovlen i overensstemmelse med strømningsforholdene, og der anvendes profiler, der giver en fin strømning, selv om dampens indstrømning i skovlrækkerne foregår under vinkler, der varierer ret stærkt. Det sidste har betydning for enhver turbine, der arbejder med varierende belastninger og omdrejningstal, men for spildedampturbiner kommer hertil det særlige, at de arbejder med pulserende damp, fordi en stempelemaskine naturligvis ikke afgiver damp i en fuldstændig jævn strøm.

De mest anvendte spildedampturbiner er „Bauer Wach“, „Helsingør“ og „Götaverken“. „Bauer Wach“ overfører kraften til skruerakslen gennem gear og hydraulisk kobling, medens „Helsingør“ til samme formål anvender kædetræk med fjedrende hjul.

Indirekte virkende spildedampturbiner bygges af „Helsingør“ og „Götaverken“, idet turbinen her trækker en kompressor, der modtager damp fra en af maskinens første cylindre og forøger dampens tryk og temperatur, før den tilføres den følgende cylinder. Det har den fordel, at turbinen også kan anvendes under manøvrer.

Spildedampturbinerne medfører brændselsbesparelser på ca. 20 %, og i de nyeste dampanlæg med stempelemaskine og spildedampturbine er brændstofforbruget bragt ned til 275 g/IHKh olie for hovedmaskinen og de nødvendige hjælpe-maskiner; sådanne anlæg, der udmærker sig ved stor manøvrer-

reevne og en rolig gang uden støj og rystelser, er blandt andet i de sidste år installeret i flere passagerskibe i rute mellem Sverige og Finland.

Bemærkelsesværdig er fremgangen i bygning af damp-turbineskibe. Det er særlig de store tankskibe og passagerskibe med over 8-10000 hk, der opnår fordele ved anvendelse af højtryksturbiner, der arbejder med stor overhedning og et lavt forbrug af billig olie. For blot to år siden udgjorde dampskibene mindre end  $\frac{1}{3}$  af nybygningernes tonnage, medens de i dag udgør halvdelen af den tonnage, der er under bygning.

Den fremtidige anvendelse af dampmaskinen vil være afhængig af mange forhold, der for hvert enkelt skib må vejes mod hinanden. Af betydning er især skibets rute og prisudviklingen for brændsel på verdensmarkedet samt andre skibsmaskiners udvikling.

Lige efter krigen stillede man store forventninger til, at gasturbinen i kraft af sin ringe vægt og den nemme pasning og vedligeholdelse hurtigt ville vinde en position inden for skibsmaskinerne.

Her i landet byggede Helsingør Skibsværft en forsøgsturbin, som var færdig i 1949, og flere anlæg er bygget i udlandet ligeledes med det formål at tilpasse gasturbinen til søens krav.

Alt efter de krav, der stilles til brændstofforbruget, kan gasturbinen udføres som den simplest tænkelige maskine eller i former, der er så komplicerede, at enhver mulighed for at bruge den på søen er udelukket. Et sted mellem disse yderpunkter ligger fremtidens skibsgasturbine.

Den simple gasturbine består af en turbine, der drives af luft, der leveres af en kompressor og opvarmes i et brænd-

NEW YORK

**SHELL**

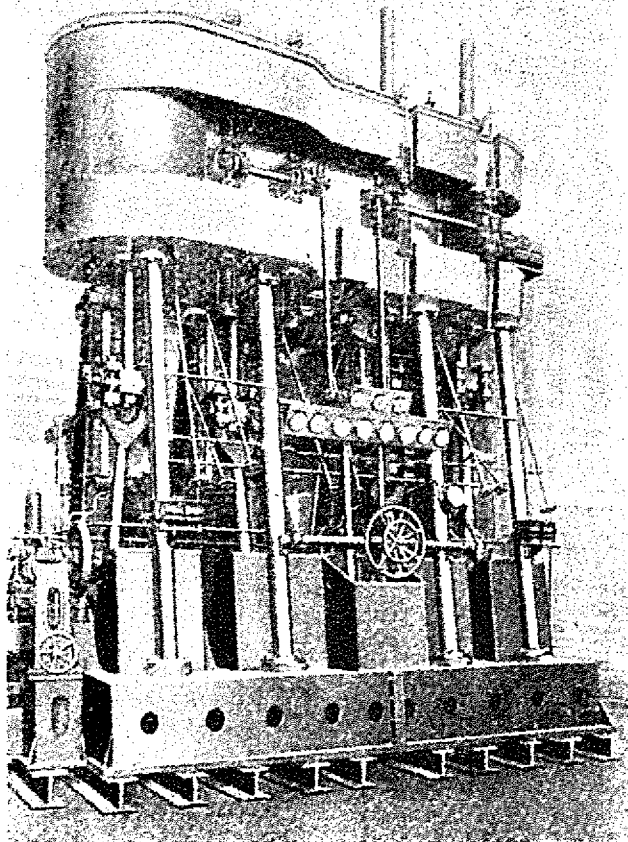
**WORLD WIDE BUNKERING SERVICE**

kammer til så høj en temperatur, at turbinen er i stand til at trække både kompressoren og f. eks. en skibsskrue.

Gasturbinens virkningsgrad kan forøges ved at lade en varmeudveksler overføre en større eller mindre del af spildgassens varme til opvarmning af den komprimerede luft, for denne går ind i brændkammeret. Endvidere kan man dele kompressoren i flere trin med mellemkøling og turbinen i flere trin med mellemopvarmning i ekstra brændkamre. Undertiden deles hvert enkelt brændkammer i flere små, men det skyldes mere konstruktive hensyn end hensynet til virkningsgraden. I nogle gasturbiner cirkulerer luften i et lukket system, hvis trykniveau er hævet over atmosfærens.

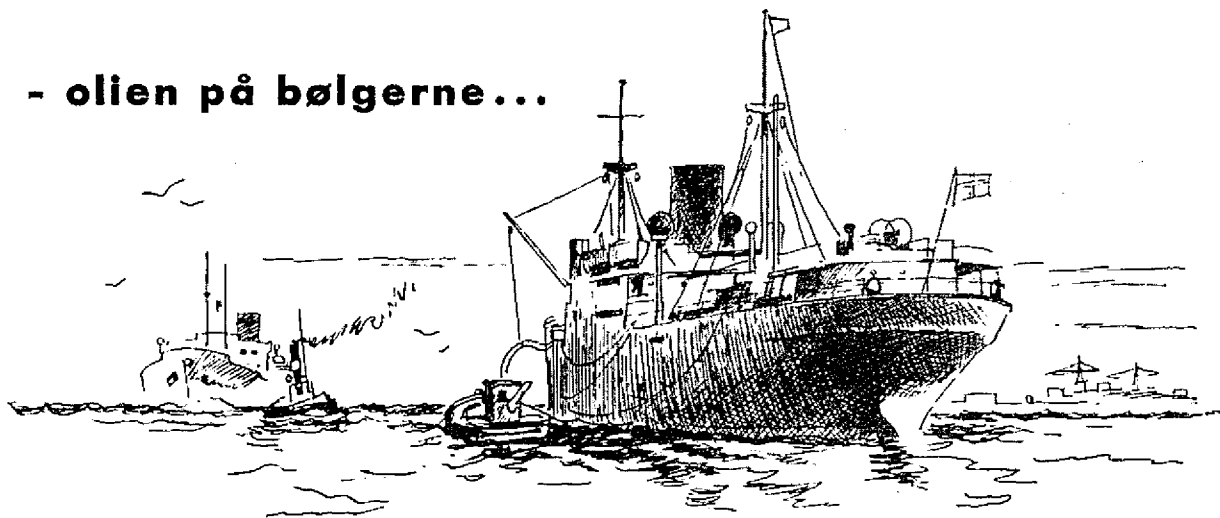
Der er således flere muligheder for at forøge gasturbinens virkningsgrad, men helt afgørende er luftens temperatur ved indgangen til turbinen. Denne temperatur ligger i øjeblikket for kraftværker og skibsanlæg på ca.  $650^{\circ}\text{C}$ ., og den skulle ved anvendelse af effektiv køling og bedre materialer kunne bringes meget højere op. Her er man imidlertid stødt på meget alvorlige vanskeligheder forårsaget af brændselsoliens indhold af vanadiumsalte, idet det har vist sig, at der findes en kompleks natrium-vanadium-forbindelse, der er klæbrig over  $650^{\circ}\text{C}$ . og i denne tilstand angriber og ødelægger næsten ethvert skovlmateriale. Man arbejder energisk efter flere forskellige metoder med dette problem, og først når det er løst, får gasturbinen en reel chance for at slå igennem som skibsmaskine. Med en forøgelse af luftens temperatur på et par hundrede grader vil gasturbinen kunne konkurrere med dieselmotoren i brændstofforbrug, og den rolige gang og nemme vedligeholdelse tillige med ringe vægt og pladsbehov kan da blive afgørende.

Indtil da må man med interesse følge de anlæg, der allerede er kommet ud at sejle, men de er ret hurtigt overset.

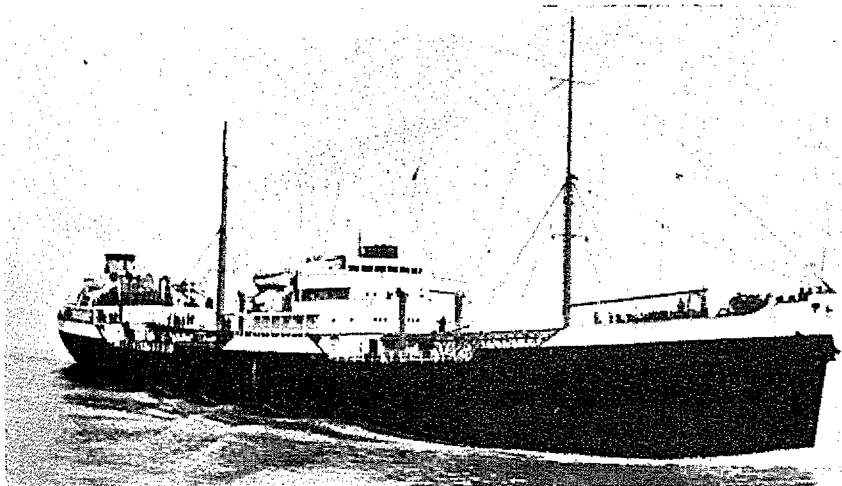


Firecylindret højtryksmaskine med mellemoverheder for  $50\text{ kg cm}^2$  udført af Borsig og indbygget i s/s „Altair“.

**- olien på bølgerne...**



DANSK ESSO A/S



Tankskibet „Auris“.

Der findes enkelte gasturbiner indbygget i lette marinefartøjer, men disse turbiner er stort set bygget uden hensyn til brændstofforbruget, og deres udformning ligger meget nær flyvemaskinernes gasturbiner.

Det eneste fragtskib, der sejler med en gasturbine er tankskibet „Auris“, der som erstatning for een af sine 4 dieselmotorer har fået installeret en gasturbine udført af firmaet British Thomson-Houston. Den er på 1200 hk og består af højtryk- og lavtrykturbine, kompressor og en varmeudveksler med to indbyggede brændkamre. Anlægget kører normalt med dieselolie, men kan også anvende brændselolie med en viskositet på 1500 sekunds Redwood I. Der er elek-

trisk kraftoverføring til skrueakslen, og olieforbruget opgives til 0,4 kg/kw.

Pasning og vedligeholdelse har ikke voldt vanskeligheder. Det indskrænker sig stort set til at holde smøringen og brænderne i orden, og hver 3. måned renses varmeudveksleren, ved at der hældes vand med kemikalier igennem den.

Anlægget fungerer fuldt tilfredsstillende og vil naturligvis give værdifulde erfaringer til brug for senere gasturbineskibe, men man kan dog ikke se bort fra, at de 3 tilbageblevne dieselmotorer gør det muligt at skåne gasturbinen for alle pludselige manøvrer, og at forbruget er væsentlig større end dieselmotorens.

En interessant egenskab ved gasturbinen er, at ydelsen og virkningsgraden vokser ganske betydeligt, når gasturbinen kører i kold luft. Den kolde indsugningsluft formindsker kompressorens arbejde, fordi luftens volumen bliver mindre, og da kompressorydelsen normalt er større end gasturbinens effektive ydelse, der er differencen mellem turbinens og kompressorens ydelser, har dette stor virkning. På „Auris“ betyder det så meget, at man i kolde farvande må køre med reduceret turbinetemperatur for ikke at overbelaste den elektriske overføring.

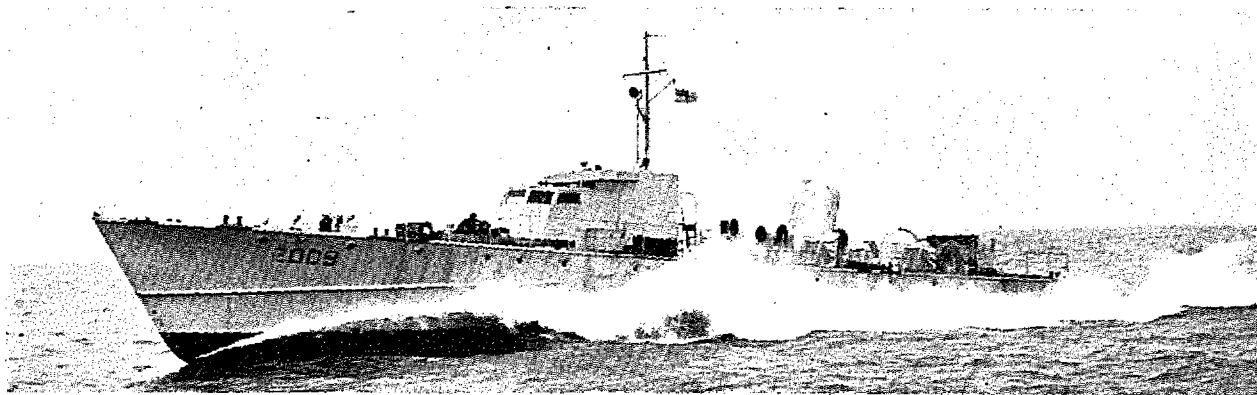
Et problem i forbindelse med skibsgasturbinen er reverse-

Det er almindelig kendt, at Laur. Andersen & Co. A/S igennem en Aarrække har været Leverandør til Skibe og Fabriker af Værktøj og Forbrugsgods, saasom Haandværktøj, elektr. Boremaskiner, Bor, Snittappe, Taljer e.t.c., Olie, Tvist, Isolations- og Pakningsmateriale, Redningsudstyr, Brandslukningsmateriel o. m. a. Kun faa ved imidlertid, at vi

**LAURITZ ANDERSEN & CO. A/S**  
 STRANDGADE 12 - KØBENHAVN K. - \*ASTA 1050

i den senere Tid har udvidet Virksomheden paa det rent maskintekniske Omraade. En Række Værksteder arbejder for os, hvorfor vi ser os i Stand til at levere Artikler som Haner, Ventilert, Armaturer, Pumper o.l. til fordelagtige Priser. Vi udfører Reservegods efter Deres Skitser eller Prøver, eller foretager, om De vil, selv Opmaalinger paa Stedet. Overslag eller Tilbud afgives hurtigt.

Agentur for Stempelringe for saavel Damp- som Dieselmaskinerier fra Fa. LOCKWOOD & CARLISLE



Den engelske „motorgunboat“ 2009 har installeret gasturbine. Farten er 34 knob.

ring. Fra dampturbineskibene er det kendt at anvende bakturbiner, der løber i vacuum, når skibet sejler frem, men gasturbinen har ikke noget naturligt vacuum, og en bakturbine, der ved atmosfæretryk løber modsat sin normale omløbsretning, vil være udsat for en ubehagelig opvarmning og medføre en nedsættelse af den effektive ydelse. Elektrisk overføring og omstyring af kraften som på „Auris“ er naturligvis en god løsning, hvorved man saantidig kan spare gearet. Andre konstruktører regner med at anvende specielle vendekoblinger, og endelig kan den indstillelige propeller bruges i forbindelse med gasturbinen.

Driftsforholdene på et gasturbineskib vil naturligvis i nogen grad komme til at ligne forholdene på et dampturbineskib, men gasturbinen har den fordel, at den ikke har nogen kedel, der skal fyres op, før anlægget kan køre. Der er ikke

kondensator, evaporator og fødepumper, og til skibets opvarmning kan anvendes en lille varmekedel, der bygges sammen med varmeudveksleren. Det bliver kun ganske få hjælpe-maskiner, og strøm til disse og skibets øvrige forbrug kan fås fra en hjælpegasturbine.

Medens man i gasturbineteknikken arbejder på at forbedre brændselsøkonomien og hindre vanadiumangrebene på skovlene, er man i dieselmotoren gået over til at anvende turboladning og brændselsolie i stedet for dieselolie. Samtidig er både dampmaskiner og dampturbiner forbedret ganske væsentligt, og de støttes af nye vandrørskedler, der er lettere og mere effektive, end man hidtil har set dem. Når dertil føjes, at fremdrivning ved atomkraft nu er indenfor rækkevidde, må skibsmaskinerne siges at være inde i en meget betydningsfuld udviklingsperiode.

# BROWN BOVERI

## TERMISKE MASKINER

- Dampturbiner og gasturbiner
- Turbotrykladere for dieselmotorer
- Turbokompressorer for skibs- og stationære anlæg
- Velox-kedler

$\frac{A}{S}$  NORDISK BROWN BOVERI

NYROPSGADE 24 . KØBENHAVN V . C. \*6240



**BURMEISTER &**



**SKIBSBYGNING  
| REPARATIONER  
DIESEL MOTORER**

med og uden **TURBO-LADNING**

**WAIN**

# ★ ET SKIB BLIVER TIL ★

## Skibets elektriske udrustning

The electrical outfit of the ship

Overingeniør C. KIRKERUP, Burmeister & Wain

For at kunne planlægge og udføre den elektriske installation om bord er det nødvendigt at vide, dels hvad der skal leveres strøm til, og dels hvor om bord de strømforbrugende apparater, maskiner etc. skal anbringes, og oplysningerne herom fås væsentligt gennem maskin- og skibsspecifikationerne, der er udarbejdet i henhold til den mellem rederiet og skibsværftet indgåede kontrakt og af hvilke hver impliceret afdeling erholder sit eksemplar, samt især for de elektriske installationers praktiske udførelse om bord, ved det samarbejde mellem skibsværftets forskellige afdelinger, der er absolut nødvendigt for at sikre det bedste resultat af de fælles anstrengelser.

Til brug ved planlægningen er det nødvendigt at have tegninger fra saavel skibs- som maskintegnestuen visende i detaljer skibets og maskinrummets indretning især med hensyn til placering af maskiner, apparater etc., som kræver elektricitet til deres drift, samt ikke mindst en plan af skibets aptering, hvorved muliggøres udarbejdelsen af en installationsplan for lys og eventuelt elektrisk opvarmning. Endelig er et indgående kendskab til de specielle regler og forskrifter, der rådende hos de forskellige klassificeringsselskaber, nødvendigt, samt også kendskab til den specielle lovgivning på søfartens område for det land, hvor skibet skal indregistreres.

Efter at have samlet de nødvendige oplysninger udarbejdes det sæt tegninger, der skal godkendes af klassificeringsselskabet (British Lloyd's, Bureau Veritas, Norsk Veritas etc.).

Et sådant sæt består af:

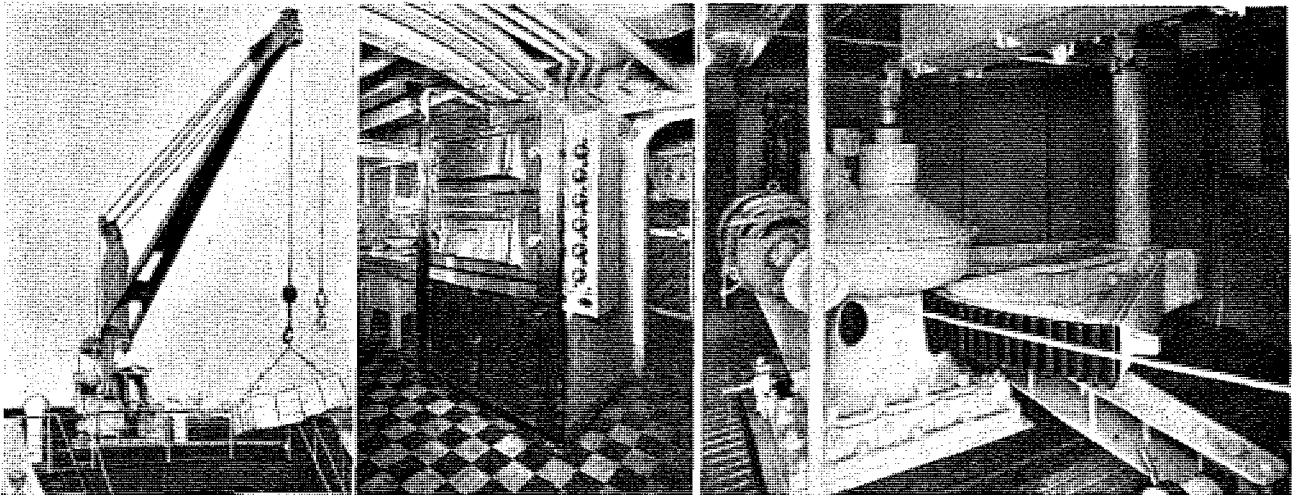
1) Et hovedstrømskema, der skematisk viser hele den

To plan and carry out the electric installation on board presume the knowledge of which current carrying devices and machines that have to be installed and where on board they are to be placed, and details concerning these points have to be extracted preferably from the machinery- and ship's specification, worked up in accordance with the contract entered between the ship-owner and the shipyard and of which every division concerned will get a copy, and chiefly as far as concerned the practical carrying out of the electrical installation on board by means of the team-work of the shipyard's other divisions, which is absolutely necessary to ensure the best result of the common efforts.

The planning of the installation requires drawings from both the machine- and ship-divisions showing in details the arrangement of the ship as well as the motorroom specially with regard to the placing of machines driven by electric motors and other current using appliances and last not least a drawing showing the ship's accommodation, thus making it possible to plan the electric installation for lighting and heating. Finally a throughout knowledge of the special rules and regulations in force of the various classification companies is necessary as well as knowledge of the special legislation governing the shipping field of the country in which the ship has to be registered.

Having collected the necessary particulars that set of drawings to be approved by the classification company (British Lloyd's, Bureau Veritas, Norsk Veritas a. o.) is worked up.

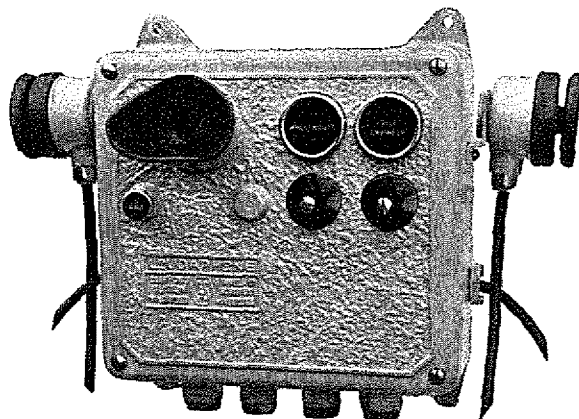
Such a set consists of



Til venstre en elektrisk dækskran af Thriges fabrikat. I midten en Vesta-skibsbageovn. Til højre en af Thriges elektriske styremaskiner.

# CLIFFORD & SNELL LTD.

Sutton — Surrey



Højtalende  
Telefoner  
„Loudaphones“

Repræsentanter:

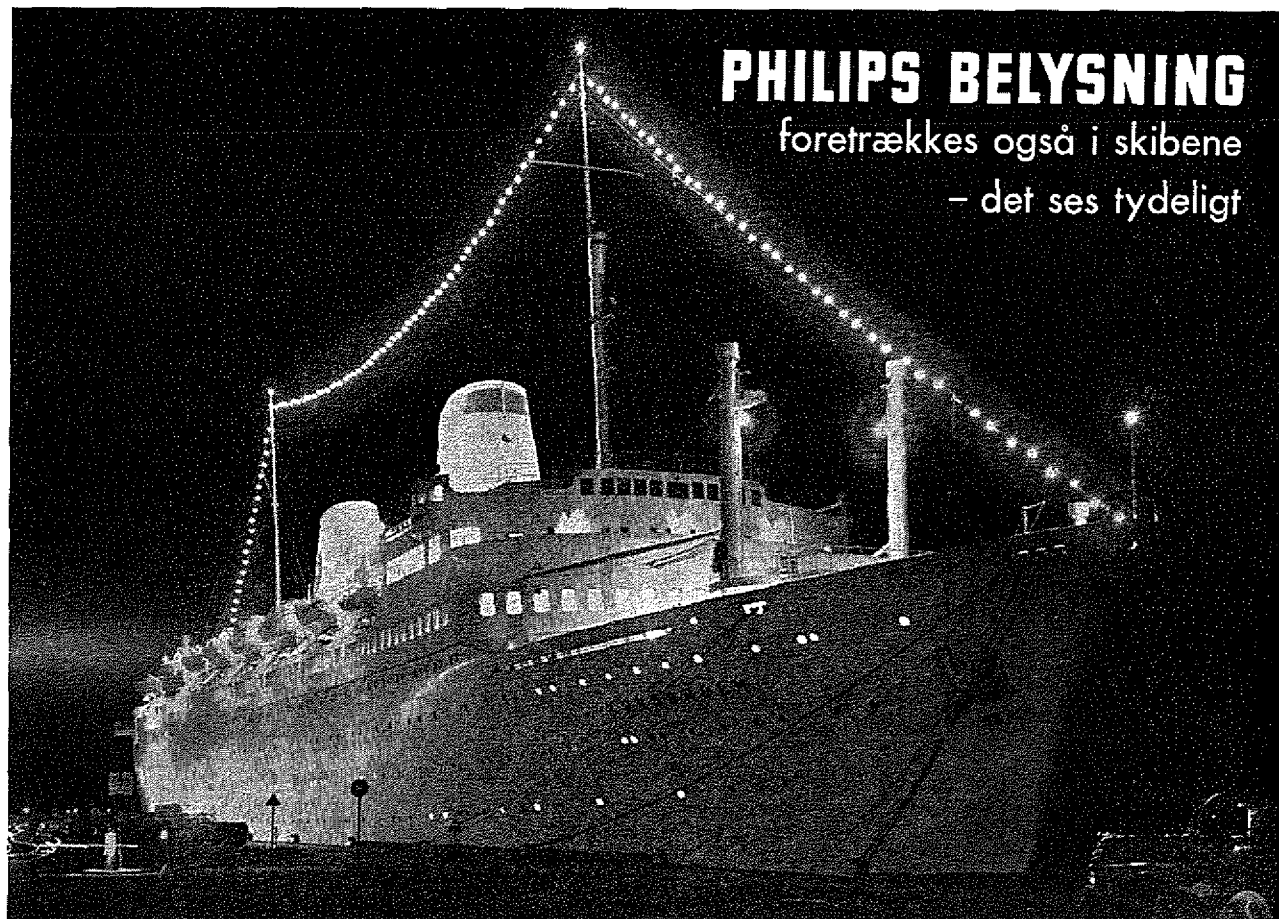
**SOPHUS BERENDSEN A/s**

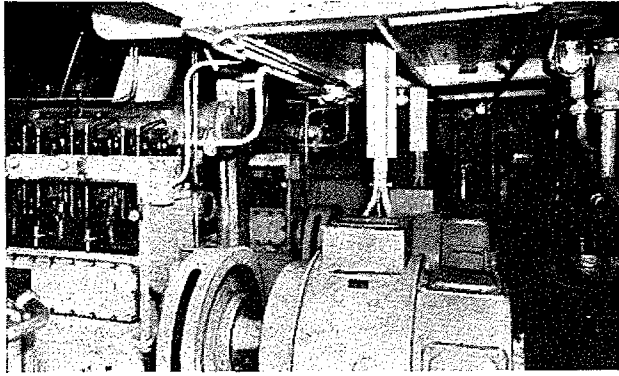
„ØRSTEDHUS“, KØBENHAVN V. . Telefon: C. 8500 . Telegram: BERENDSEN



## PHILIPS BELYSNING

foretrækkes også i skibene  
– det ses tydeligt





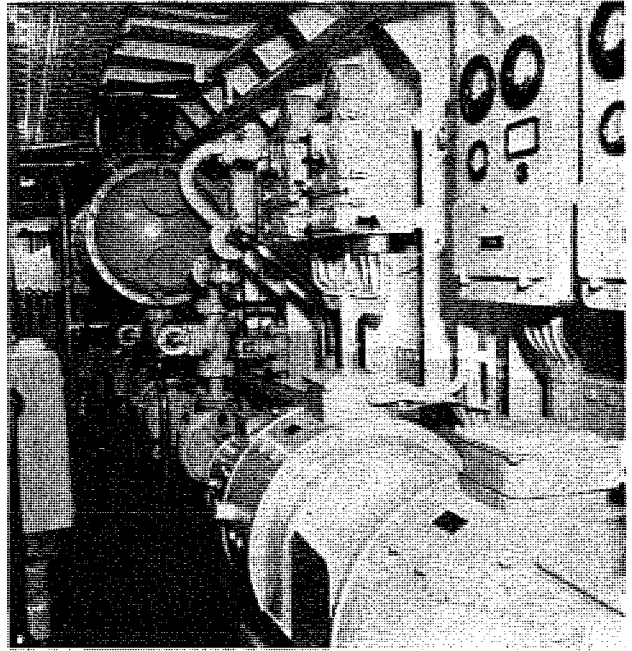
*Dieselmotor med dynamo (Thrige).*

elektriske installation fra dynamoer over hovedfordelingstavle, undertavler og gruppetavler til de forskellige strømforbrugende genstande angivende ledningernes længde, deres areal i mm<sup>2</sup> og spændingsfaldet i volt, alt fra hovedfordelingstavlen til de respektive strømforbrugende genstande.

2) Et strømskema visende skematisk hovedfordelingstavlen med automatisk maksimal- og tilbagestrømsafbrydere, eventuelle overbelastningsrelais og maksimalafbrydere eller almindelige afbrydere med sikringer for de forskellige udgående kredsløb til skib og maskine; yderligere må vises voltmetre og amperemetre til måling af spænding og strøm i den udstrækning, reglerne angiver, samt et arrangement for måling af de forskellige ledningers isolationsmodstand til „jord“.

3) En arbejds tegning af hovedfordelingstavlen visende dens mekaniske konstruktion og opbygning med alle afbrydere og instrumenter etc. anbragt på deres pladser.

Når disse tegninger er modtaget i godkendt stand fra



*Pumper med elektriske motorer og igangsættere (Thrige).*

1) A main wiring diagram schematically showing the whole electric installation from dynamoes via main switchboard, sectionsboards and distribution fuse boards to the various current using appliances indicating, the real length in meters, the area in sq. mm's, and the voltage drop of every cable from the main switchboard to the respective current using device.

2) A wiring diagram showing schematically the main switchboard with automatic overload and reverse current circuit breakers, overload stopping relays, if furnished, and overload circular breakers or switches with fuses controlling the various outgoing circulars for ship and motorroom; furthermore voltmeters and ammeters for measuring voltages and current in accordance with the rules and an arrangement for measuring the insulation resistance of the various conductors to „earth“ have to be shown.

3) A workshop drawing of the main switchboard showing the mechanical construction and erection indicating all circular breakers and instruments.

Having received approved these drawings from the classification company, may begin to working up of that multitude of drawings necessary for the workshop enabling it to carry out the installation on board as well as the preparatory work in the workshop itself.

The electric installation on board may in accordance with the ship's construction be divided in two main sections

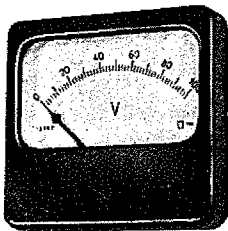
- 1) the motorroom installation and
- 2) the installation outside the motorroom.

The motorroom installation comprises preferably that auxiliary machinery necessary for the propulsion of the ship, such as:

- 2, 3 or more dieselgenerators,
- lubricating oil pumps ,
- cooling water pumps,
- air compressors,
- oil purifiers and heaters for as well lubricating oil as fuel oil a. s. o.

The remaining installation outside the motorroom includes steering gear, windlass, winches, capstans, sanitary installations, light and heating in the

 INSTRUMENTER



Moderne firkantede pladsbesparende

**TAVLEINSTRUMENTER**

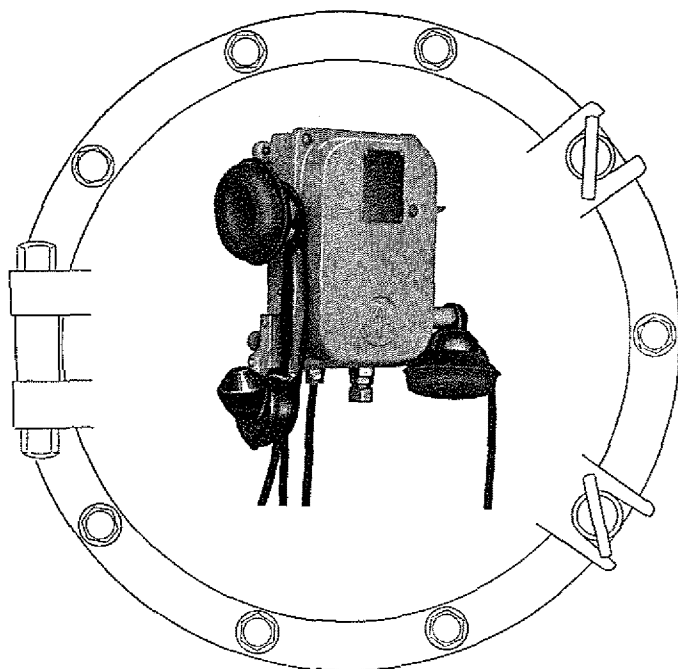
i alle størrelser

*Jensen Electric*

Finsensvej 86 . København F. . FA 1985

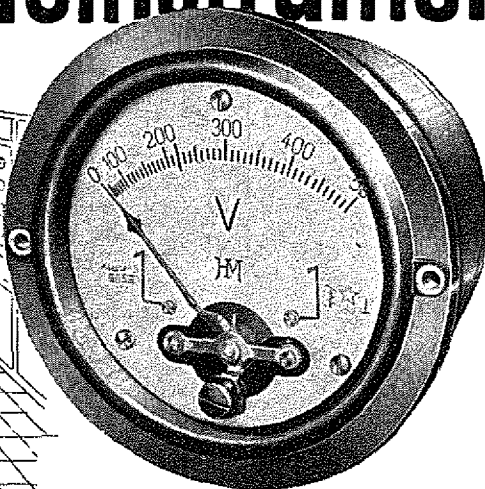
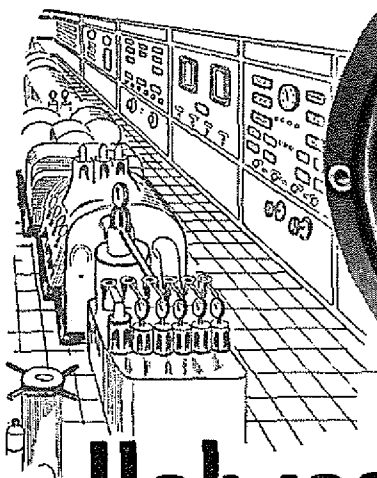


## WEATHERPROOF TELEPHONE EQUIPMENT



TELEFON FABRIK AUTOMATIC  $\frac{A}{S}$   
— COPENHAGEN · DENMARK —

# Maaleinstrumenter



Smaa Tavleinstrumenter  
Store Tavleinstrumenter  
Trp. Instrumenter  
Radiomaaleinstrumenter  
Pyrometre  
Fjerntermometre for  
Køleskibe  
(godkendt af Lloyds Register of Shipping)  
Spec. Instrumenter

Forlang Brochure  
Evt. Tilbud

# Helweg Mikkelsen & Co.

1918—54

ØSTER FARIMAGSGADE 28 · KØBENHAVN Ø · CENTRAL \*998



*Elektrisk skibskomfur (Vesta).*

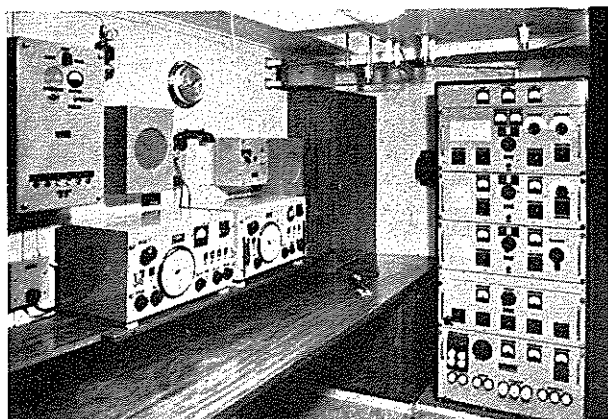
klassifikationsselskabet, kan der gås videre med udarbejdelsen af den mængde af tegninger, der er nødvendige for værkstedet for at kunne udføre installationen om bord samt det forberedende arbejde i selve værkstedet.

Installationen om bord deles naturligt i to hovedafsnit:

1) Maskinrumsinstallation og

2) installationen udenfor maskinrummet (motorrummet).

Motorrumsinstallationen omfatter fortrinsvis det hjælpe-maskineri, der er nødvendigt for skibets fremdrivning, såsom: 2, 3 eller flere dieseldynamoer, smøreliepumper, kølevandpumper, Luftkompressorer, oliecentrifuger og olieforvarmere for såvel smøre- som brændselolie etc.



*Udsnit af radiostationen om bord i m/s „Fjallfoss“ (M. P. Pedersen).*

Den øvrige skibsinstallation omfatter:

Styremaskine,

ankerspil,

lossespil,

capstans,

sanitære installationer,

lys og varme i apteringen etc.,

og sidst men ikke mindst de undertiden komplicerede instal-

lationer vedrørende skibets sikre navigering, såsom

gyrokompas med eller uden automatisk styreanordning,

rorindikator,

elektrisk log-arrangement,

ekkolod,

radar,

trådløs station med sender og modtager for lang-, mellem-

og kortbølgetelegrafi, med eller uden telefon-arrangement,

auto-alarm,

acomodation, and last not least the sometimes complicated installations concerning the safe navigation of the ship such as:

Gyro compass with or without automatic steering

arrangement,

rudder indicator,

electric log arrangement,

echo sounding device,

radar,

wireless station including transmitter and receiver for

long, medium and short wave telegraphy, with or

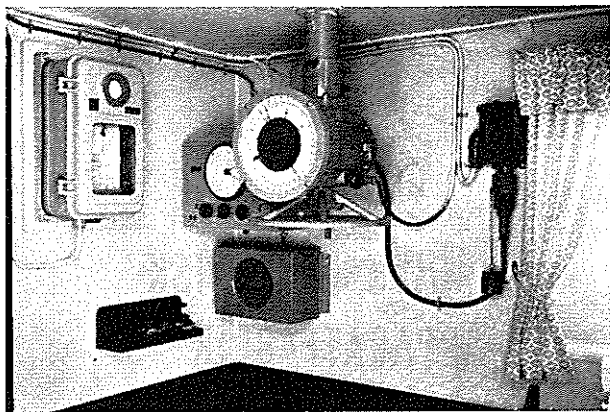
without telephone arrangement,

auto-alarm,

direction finder,

Decca arrangement or similar.

During all this before mentioned preparatory work a

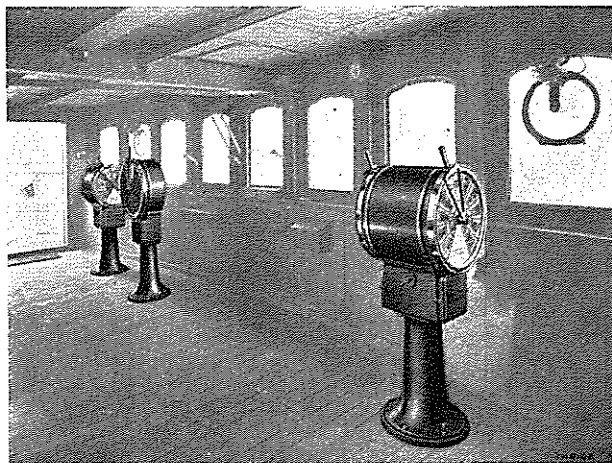


*M. P. Pedersens nye pejle-anlæg.*

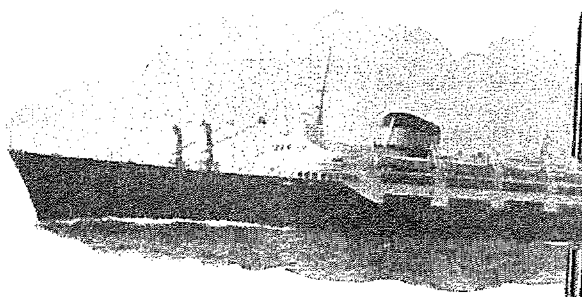
factor of special importance to be dealt with is the stipulated date of delivery and more secondary the date of launching. All endeavours with regard to the procurement of machines, electric devices and material must aim ensuring the presence at the yard or in the workshop of all material concerned in due time before it has to be installed on board.

According to the rules of the classification companies certain dynamos and motors and types of motors have to be tested during erection at the manufacturers works under the supervision of surveyors and certificates of approbation have to be issued and delivered to the yard together with the machines. All such certificates and a multitude of other similar will be handed over to the owner together with all other documents concerning the ship.

As many devices have to be bought abroad and some-



*Maskin- og doktelegrafer på kommandobro (Thrige).*



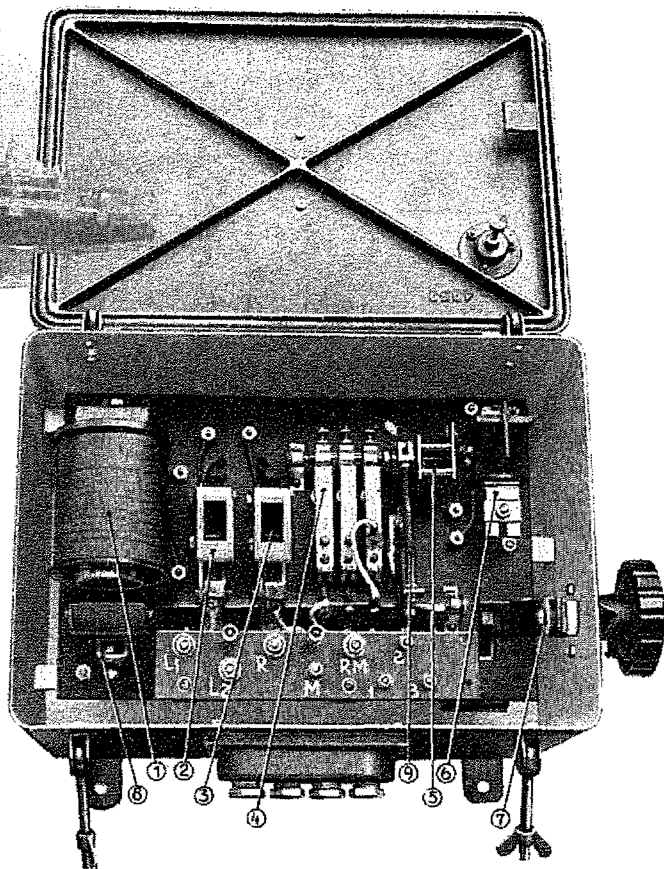
## ELECTRICAL STARTERS

for as well refrigeration plants as for machinery motors are also delivered in the newest danish passenger-liners by



## NORDISK ELEKTRISK APPARATFABRIK

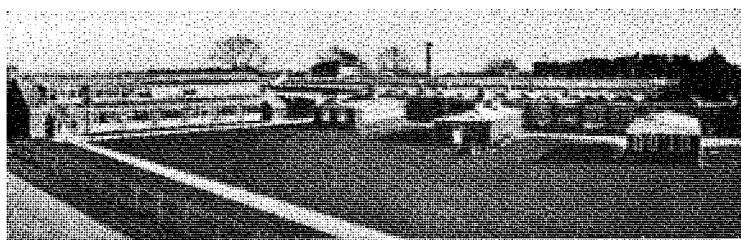
Founded 1906 by  
Eng. Vald. Selmer Trane  
Haraldsgade 6 - København N.  
C. 9303 - C. 6690



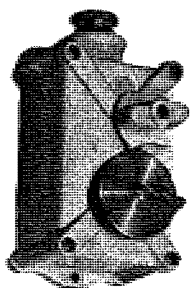
*(Terminal protection removed)*  
Remote operated-electrical starter type Q-U max. 30 amps.

# M A R I U S M U L V A D <sup>A/S</sup>

VED AMAGERBANEN . KØBENHAVN S.



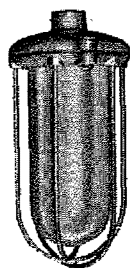
## VANDTÆT ELEKTRISK SKIBSMATERIEL



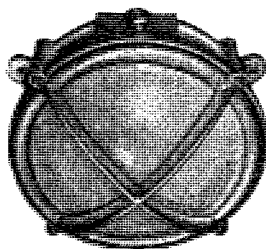
1723



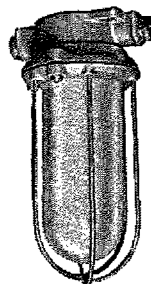
1730



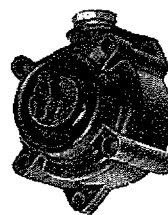
2681



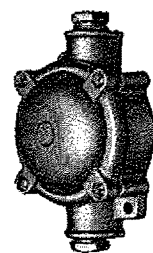
1023



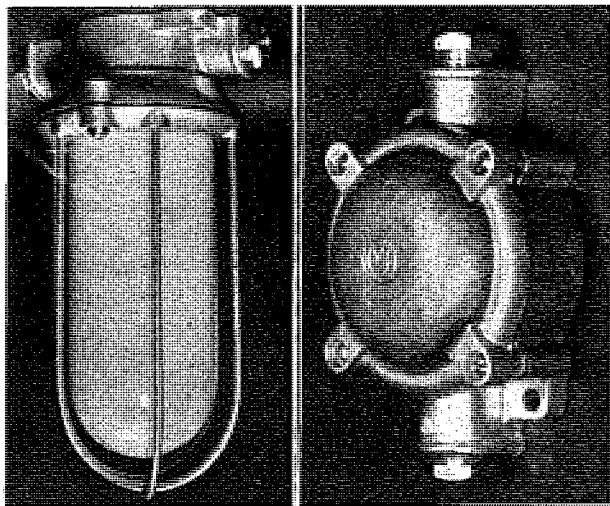
2581



2281



2212



Vandtæt lampe, 60 Watt, og vandtæt forgreningsdåse  
(Marius Mulvad).

pejleapparat,  
Decca-anordning eller lignende.

Under alle disse forannævnte indledende arbejder er der en faktor af særlig betydning, der stadig må tages hensyn til, og det er: den fastsatte afleveringsdato og mere sekundært søsætningsdatoen. Alle anstrengelser med hensyn til fremskaffelsen af maskiner, elektriske apparater og materiel må gå ud på at sikre disses tilstedeværelse på værftet eller i værkstedet i passende tid før, det skal installeres om bord.

I følge klassificationselskabernes regler skal visse dynamoer og motorer, samt typer af motorer prøves under fabrikationen i leverandørernes værksteder under kontrol af inspektører fra selskaberne, og godkendelsescertificater skal udstedes og afleveres til værftet sammen med maskinerne. Alle sådanne certifikater og en mængde andre vil blive overleveret rederen med alle andre dokumenter vedrørende skibet.

Da mange apparater skal indkøbes i udlandet og undertiden langvejs fra og med lang leveringstid, må der passes særligt på i disse tilfælde.

Hvor det ydermere drejer sig om komplicerede apparater, såsom elektronisk udstyr af forskellig slags, må forhandlinger angående disse apparaters rette anbringelse om bord føres med leverandørerne, og tegninger og andre nødvendige oplysninger må være værftet i hænde i rette tid.

Så snart skibet er søsat, begynder opbygningen af hovedmotoren til skibets fremdrivning, og meget snart efter vil adgangen til motorrummet blive begrænset, og der må bl. a. hovedfordelingstavlen stå færdiglavet i værkstedet, parat til at blive taget om bord umiddelbart før eller snart efter søsætningen. Om bord må selve den elektriske installation udføres i nøje samarbejde med alle de andre arbejdende afdelinger på en sådan måde, at disse afdelingers arbejde ikke sinkes, og på den anden side må disse andre afdelinger udføre deres arbejde på en sådan måde, at elektrikerarbejdet ikke sinkes, og her er det, at det gode samarbejde forhåbentlig vil bestå den strenge virkeligheds prøve.

Som tiden går og afleveringsdatoen nærmer sig, stiger arbejdstempoet om bord, og en ukyndig tilskuer, der aflægger besøg på skibet en uges tid før afleveringen, vil synes, at det vil være ganske umuligt ud af det tilsyneladende kaos, som hersker, at få et færdigt skib med alle de mange forskellige slags installationer korrekt arbejdende; men trods alle vanskeligheder står en dag hjælpdieselmotorerne færdige, og de egentlige afleveringsprøver kan påbegyndes, for ganske vist har der i nogen tid været elektrisk strøm til disposition om bord, men kun fra værftets elektricitetsværk, og afleveringsprøverne skal udføres med strøm produceret af skibets egne dynamoer og i overensstemmelse med den fremgangsmåde,

times far away and with a long time of delivery special attention must be kept in such cases.

Furthermore where complicated devices, such as electronic outfit of various kind, are involved negotiations concerning these devices appropriate placing on board have to be carried out with the furnisher and drawings and other informations received at the yard in due time.

As soon as the ship is launched the erection of the main motor for the ship's propulsion will begin and very soon the access to the motorroom will be restricted, and therefore among other things the main distributionboard must have been finished in the workshop and ready to be taken on board immediately before or very soon after the launching. On board the electric installation itself must be carried out in strict accordance with all the other divisions working, in such a way that the work of these other divisions will not be delayed, and on the other hand these other divisions must plan their work in such a way that the carrying out of the electric installation will not be delayed, and here the good team-work, it is to be hoped, will stand the test of stern reality.

As time is running and the date of delivery approaches the working pace on board will increase, and an unskilled spectator, visiting the ship a week's time before the delivery date, will think it quite impossible, out of the apparent chaos reigning, to get a finished ship in perfect order and with all installations working; but in spite of all difficulties, one day the dynamoes is finished and the real delivery tests may then begin. We have had, for some time it is true, electric current available, but only from the yard's power plant, and the delivery tests must be carried out by means of the ship's own electric power and in accordance with the proceedings set up by the classification companies and under supervision of their surveyors and the owners representatives, too.

Certain complicated devices have been installed in accordance with the furnisher's drawings, but the starting and

Leverandør til B & W



**H. MOGENSEN**

NANNASGADE 18 · TELEFONER CENTRAL 11349 · 11353  
KØBENHAVN N.

der er fastsat af klassifikationsselskaberne og i overværelse af disses inspektører.

For visse komplicerede apparaters vedkommende er de elektriske installationer foretaget efter de af leverandøren fremsendte tegninger, men den egentlige igangsætning og afprøvning må udføres af særlige eksperter, som i mange tilfælde kommer udenlands fra.

Under disse foreløbige prøver rettes eventuelle fejl eller uregelmæssigheder, og når alle skibets installationer er blevet godkendt af såvel rederens som klassifikationsselskabets inspektører, kan den endelige prøvetur finde sted — og på den forud fastsatte dag.

På prøveturen præsenteres det færdige skib, og der foretages forskellige prøver så nær som muligt under de forhold, maskineriet etc. skal arbejde under i den daglige drift. Blandt de vigtigste afleveringsprøver kan nævnes en 6 timers fuldlastprøve af hovedmotoren og det dertil hørende hjælpemaskineri, en hastighedsprøve over en forud udmålt distance, ankerspilprøve, styremaskineprøve etc.

Yderligere demonstreres det elektriske udstyr såsom radio, radar, ekkolod etc., og når alle prøver er endt med et tilfredsstillende resultat, bliver skibet overtaget af rederen.

Prøveturen er endt, og skibet vender tilbage til værftet. I løbet af nogle få dage, når al udrustning er bragt om bord, afsejler skibet igen og denne gang for sejlads over de syv have.

testing have to be carried out by special trained experts, who in many cases will arrive from abroad.

During these preparatory tests errors or irregularities, if any, may be repaired and when all the ship's installations are approved of both the owner's and the classification company's representatives the final trip may take place — and on the previous fixed date.

On the trial trip the finished ship will be shown and various tests carried out as near as possible to the daily working conditions of the ship.

Among the most important delivery tests may be mentioned a six hours full load test on the main motor and its appurtenant auxiliary machinery, a full speed tests over a previous measured length, testing of windlass and steering gear a. s. o.

Furthermore the working of all the various kind of electronic equipment, such as radio, radar, echo-sounding device, will be demonstrated, and having finished all tests satisfactorily the owner will take over the ship. The trial trip is finished, and the ship will return to the yard. In the course of a few days, having completed the general outfit, the ship will leave again and this time for sailing across the seven seas.



M S „METTE SKOU“

## MODERNE RADIOANLÆG TIL ETHVERT FORMÅL

Radiotelegrafsendere  
Radiotelefonsendere  
Autoalarmapparater  
Modtagere  
Radiopejlapparater  
Kommandohøjttaleranlæg  
Centralantenneanlæg  
FM-telefonanlæg  
Ekkolodanlæg  
Radaranlæg

FABRIKATION

SALG

SERVICE

**Elektromekano**

AKTIEBESKAB  
AARHUSGADE 88  
KØBENHAVN Ø.

**D. R. A.**

Dansk Radio Aktieselskab  
AMALIEGADE 33  
KØBENHAVN K

# ★ ET SKIB BLIVER TIL ★

## Dampkedler og oliefyr

Overingeniør S. A. GROTH, Aalborg Værft A/S

Et emne, der ofte diskuteres inden for shipping-kredse, er spørgsmaalet om, hvorvidt diesel- eller dampmaskineri vil blive fremtidens mest benyttede fremdrivningsmiddel i skibe.

Efter at man fandt frem til midler, der muliggjorde forbrænding af de tykke og billigere oliekraviteter i kedler samtidig med, at der fandt en gunstig udvikling sted inden for dampmaskineriet, fik dampkraftanlægget en chance for at hævde sig overfor dieselmotoren. Imidlertid har sidstnævntes forkæmpere nu gjort det muligt at benytte de billigere olie-sorter til drift af dieselmotorer, hvorved der igen er kommet et nyt moment ind i vurderingen af de to fremdrivningsarteres balanceforhold.

Denne artikel skal ikke være noget indlæg i diskussionen om, hvorvidt diesel- eller dampmaskineri vil blive foretrukket i fremtiden, men man må forudse, at dampturbinen vil få en værdig plads til større skibe, og damp vil fortsat være nødvendig til flere formål, hvortil kræves installeret dampkedler med tilhørende fyringsanlæg.

I dampskibe optræder dampkedler som hovedkedler, der leverer overheded damp — ofte med højt tryk — medens man i motorskibe benytter sig af donkeykedler, som indtager en mere sekundær plads i skibets maskinpark. I tankskibe — hvadenten disse har damp- eller motorfremdrivningsmaskineri — benyttes damp til opvarmning af olielasten gennem heating coils.

Hertil benyttes damp af lavere tryk og undertiden med en ringe overhedning.

I damptankskibe kan trykreduceret damp fra hovedkedlerne benyttes, medens man i motortankskibe må installere specielle varmekedler, som i flere tilfælde arbejder sammen med en exhaustkedel, der under sejlads udnytter varmen i motorenes udstødsprodukter.

Til fyring i dampkedler kan benyttes kul eller olie.

Kul forbrændes enten i forbindelse med manuelt betjente fyringsarrangementer eller mekaniske apparater, såsom vandrerister eller støkere, hvor indfyring af brændselet foregår maskinelt.

I dag vil man normalt ikke udstyre større skibskedler med andet end oliefyring, og igennem de senere år er mange

skibskedler, der oprindeligt er bygget til kulfyring, blevet udstyret med oliefyring.

Fordelene ved at benytte oliefyring fremfor kulfyring er:

- Mere ensartet brændsel, som ikke kræver ændring i fyringsteknik fra den ene brændselslast til den anden.
- Bekvemmere, hurtigere og mere renlig indtagning af brændsel på bunkerpladserne samt mere renlig fyring.
- Mere hensigtsmæssig placering i skibet af brændsel (i bundtankene) samt mindre pladsbehov svarende til samme aktionsradius.
- Større fyringsøkonomi, idet intet uforbrændt går tabt med slagger og aske, og på grund af, at man kan opnå mere effektiv forbrænding.
- Større mulighed for regulering af fyrets ydelse, hvilket bl. a. har stor betydning under manøvre, idet man lettere undgår, at kedlernes sikkerhedsventiler blæser og medfører varme- og vandtab. Når en oliebrænder er slukket, ophører varmetilførslen til kedlen; ved et kulfyrt fortsætter det glødende brændsel med at afgive strålevarme en tid efter, at der er lukket for forbrændingsluften og aftrækket.

I det følgende omtales de vigtigste og oftest forekommende typer af skibskedler indrettet for oliefyring.

Fig. 1 viser en skotsk kedel i en konstruktion, som den i dag udføres. Selvfølgelig er kedlens principielle opbygning har været uændret igennem årtier, kun visse detaljer har ændret sig, bl. a. som følge af, at svejsning har vundet større og større indpas også inden for kedelbygningen. Man ser i dag skotske kedler, der udføres 100 % svejst.

Den i fig. 1 viste kedel er en kombination af svejst og nittet konstruktion.

Kedlen er udstyret med overheder og luftforvarmer, hvor sidstnævnte er indbygget i oprækket, samt oliefyrt af trykforstøvningsstypen. Undertiden udføres skotske kedler med snoede røgrør („Swirlyflo“), som giver større varmeovergang (ca. 20 %) fra røg til rørvæg, idet røgen passerer igennem rørene i en skrueformet bevægelse. Til gengæld er sådanne rør vanskeligere at holde rene end glatte rør.

En skotsk kedel kan udføres som kombineret oliefyret og exhaustkedel, idet en eller flere kanaler kan tilsluttes udstødsrøret fra motorene.

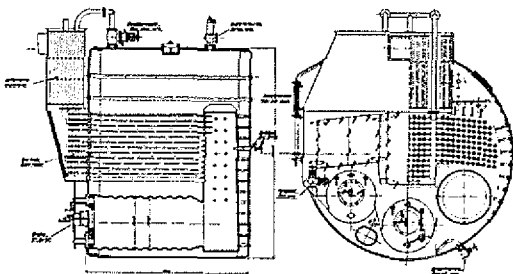


Fig. 1. 180 m<sup>2</sup> 3-fyrsk skotsk kedel med luftforvarmer og overheder udstyret med oliebrændere.

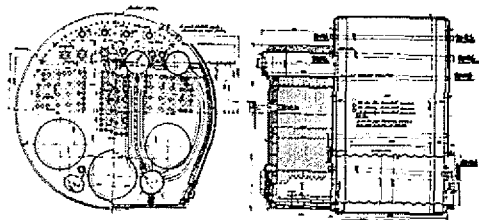


Fig. 2. 170 m<sup>2</sup> 3-fyrsk Capus-kedel.

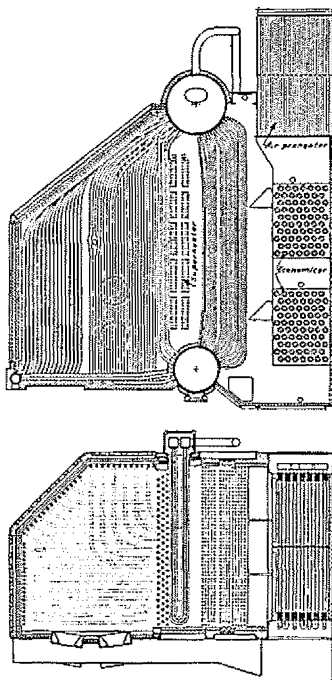


Fig. 3. Foster Wheeler vandror-skedel med overheder, økonomiser og røgbestøget luftforvarmer.

ved et pludseligt indtrådt behov.

Det store vandindhold medfører imidlertid, at kedlen kræver lang tid til opfyring, nemlig 16-24 timer, fra fyrene tændes i en kold kedel, til kedlen kan afgive damp ved normalt arbejdstryk. Den stive konstruktion forbyder også en for hurtig opfyring, som kan medføre lækager i kedlens samlinger og ved rørvælsningerne.

Den skotske kedel er stadig den mest udbredte kedeltype om bord i skibe på grund af dens hævdvundne omdømme som en robust og driftssikker kedel.

En anden kedeltype, som i sin opbygning minder om den skotske kedel, er Capus-kedlen — fig. 2 — men medens den skotske kedel er en ren røgrørskanalkedel, er Capus-kedlens konvektionshedeflade en kombination af røg- og vandror. Capus-kedlen har endvidere gennemgående fyrkanaler, og det udvendige forbrændingskammer er omsluttet og til dels fyldt op med rør, hvori kedelvandet cirkulerer, idet rørene forbinder tromler, som med den ene ende udmunder i henholdsvis kedlens vand- og damptrum.

Da vandrørene påvirkes kraftigt af strålevarme og røg af høj temperatur, vil der indvendigt i rørene gå en stærk vandstrøm, som forøger kedlens vandcirkulation som helhed, og derved nedsættes opfyringstiden i forhold til skotske kedler.

Capus-kedler udføres også med luftforvarmer indbygget i oprøkket efter samme princip som skotske kedler. Anbringelse af overheder i røgrørene er ligeledes analog for de to kedeltyper.

Som følge af, at varmeovergangen fra røg til rørvæg er større ved vandror end ved røgrør og den kraftigere vandcirkulation, har Capus-kedlen ca. 10 % større specifik dampydelse (kg/m<sup>2</sup>) end en skotsk kedel.

Ved en kanalkedel regner man normalt med en kanal pr. 50-90 m<sup>2</sup> kedelhedeflade. Vedrørende yderligere data for de omtalte kedeltyper henvises til skema.

Den overhedningstemperatur, der kan opnås ved skotske kedler og Capus-kedler, er ret begrænset og er sjældent højere end henholdsvis ca. 320° C og 370° C.

Som følge af den store svøbdiameter og de store plane flader er grænsen for kedlernes arbejdstryk ca. 17 ato. Højere tryk ville medføre urimeligt store materialedimensioner.

Undertiden udstyres kedlen med et specielt rørsystem for exhaustgas.

En skotsk kedel har et stort vandindhold, hvilket betyder, at den akkumulerer store varmemængder, hvorved den er i stand til at afgive stor dampmængde

Som bekendt må man for at opnå større økonomi for et dampkraftanlæg gå op med damptryk og -temperatur. Ved krav om højere tryk og temperatur end ca. 17 ato og 379° C er det nødvendigt at gå over til anvendelse af vandror-skedler.

Ved konstruktionen af en vandror-skedel er man langt friere stillet med hensyn til udformningen og kan nogenlunde frit tilpasse den ydre form efter de lokale forhold. Kedelbeholderne har forholdsvis lille diameter, vandrørene ligeså, hvilket tillader at benytte arbejdstryk over 100 atm.

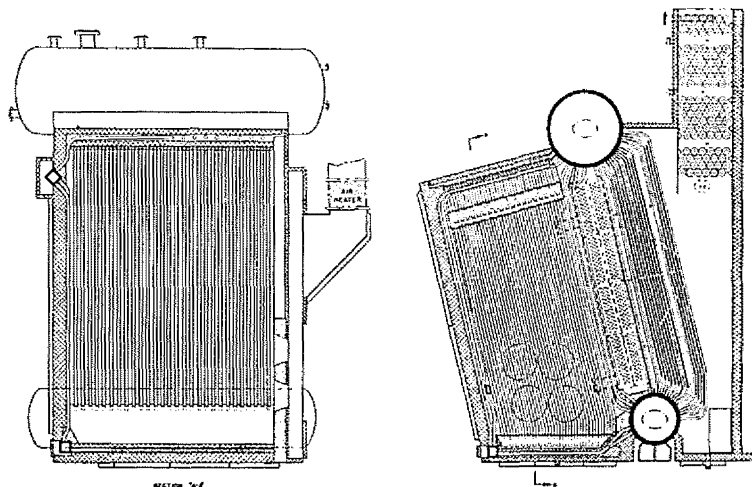


Fig. 4. Foster Wheeler vandror-skedel med overheder, økonomiser og dampopvarmet luftforvarmer.

De gode varmebestandige materialer til fremstilling af rør, man kender i dag, tillader overhedning af damp til ca. 500° C.

De ved nyere anlæg oftest anvendte data for vandror-skedler som hovedkedler om bord i skibe er:

Kedeltryk .....	30-45 ato.
Overhedningstemperatur .....	400-450° C.
Ydelse pr. kedelenhed svarer til .....	3000-15000 hk.

Af øvrige fordele, som en vandror-skedel besidder i forhold til en højeylindrisk kedel, kan nævnes:

- Større specifik dampproduktion, idet varmeovergangen fra røg til rørvæg er langt større, når røgen passerer udenpå rørene, end når den strømmer indvendigt, og fordi man udfører vandror-skedler med stor strålingsflade.
- Mindre pladsbehov og vægt i forhold til dampydelse. Den

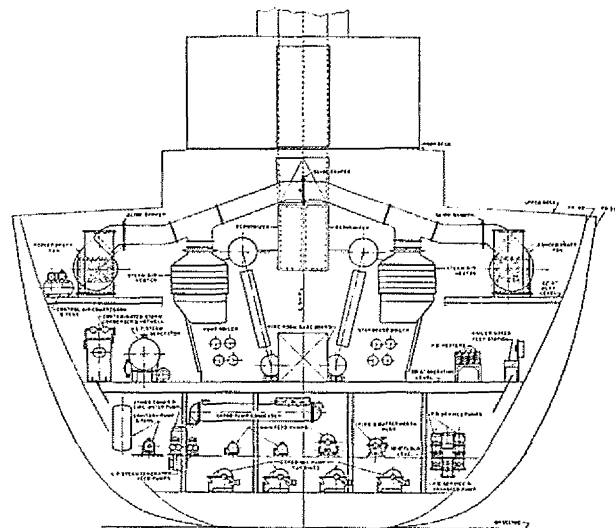


Fig. 5. Snit i tankbåd udstyret med 2 stk. af de i fig. 4 viste vandror-skedler.

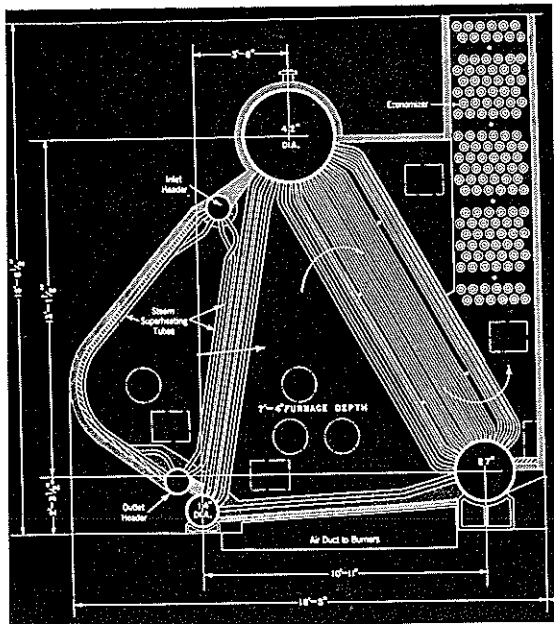


Fig. 6. Foster Wheeler vandørskedel med separat fyret . strålingsoverheder.

mindre vægt fremkommer bl. a. som følge af mindre vandindhold.

- c) Hurtigere opfyring (en opfyringstid på 1/2-2 timer er ikke ualmindelig) og langt større elasticitet overfor belastningsvariationer.
- d) Højere virkningsgrad (8-10 %), der opnås gennem bedre forbrænding og lavere skorstenstemperatur opnået ved at udstyre kedlen både med økonomiser og luftforvarmer.

Vandrørskedler stiller — bortset fra den senere omtalte type med indirekte fordampning — større krav til fødevandet end skotske kedler. Til belysning af dette forhold kan bl. a. nævnes, at maksimum for kloridindholdet i kedelvandet for normale vandrørskedler er 500 mgCl<sup>-</sup>/l og for skotske kedler 3500 mgCl<sup>-</sup>/l, (til sammenligning kan anføres, at søvand indeholder 15000-20000 mgCl<sup>-</sup>/l).

Indhold af olie i kedelvandet må ikke overstige 3 g/t for vandrørskedler og 10 g/t for skotske kedler.

Adskillige fyrkanaler i højcyklindriske kedler er i tidens løb brækket ned på grund af olie og andre aflejringer på kanalernes vandside, hvilket medfører overophedning af materialet. Også vandrørskedler opviser havarier som følge af aflejringer i rørene, men sker noget sådant, vil skaden som regel indskrænke sig til brud på et enkelt rør, og dette vil kunne proppes, hvorefter driften kan fortsætte.

Almindelige vandrørskedler stiller større krav til maskinpersonalet end skotske kedler, men udviklingen må nødvendigvis gå i retning af større anvendelse af vandrørskedler.

I det følgende findes en omtale af de mest gængse typer af vandrørskedler. Man skelner imellem vandrørskedler med:

#### I naturlig vandcirkulation

- a) med direkte fordampning,
- b) med indirekte fordampning.

#### II kunstig vandcirkulation

- a) kedler med tvungen omløb (La Mont, Löffler og Velox),
- b) kedler med tvungen gennemløb (f. eks. Benson).

Ia: Den normale og principielle opbygning af en vandrørskedel med naturlig cirkulation og direkte fordampning er følgende:

I et fyrrum, der er helt eller delvis begrænset af vand-

fyldte rør, som indgår i kedlens trykssystem, foregår forbrændingen. Fyrrummets rørvægge optager strålevarme fra fyret, hvorved kedelvandet tilføres en meget stor del af den til vandets fordampning i alt nødvendige varme.

Røgen, der udvikles i fyrrummet, forlader dette med en temperatur på 900-1200° C og passerer et bundt af rør — forhedefluden — hvor røgen afgiver varme ved konvektion. Røgen strømmer videre igennem kedlens overheder, hvis hedefladedstørrelse og placering bl. a. afhænger af, hvor stor overhedningstemperatur der skal opnås. Videre passerer røgen igennem kedlens efterhedeflade, der enten er en hedeflade analog med forhedefluden eller en økonomiser.

Sidstnævnte kan være udført af støbte rør, der for at forøge hedefluden på røgsiden er forsynet med ribber; den kan også være fremstillet af strålerør uden ribber.

I en økonomiser opvarmes fødevandet fra den temperatur, hvormed dette kommer tilbage fra det dampforbrugende system, til en temperatur, der nærmer sig temperaturen af kedelvandet. Undertiden gøres hedefluden så stor, at der opnås en delvis fordampning i økonomiseren.

Yderligere nedkøling af røgen kan foregå i en luftforvarmer, hvis hedeflade på den ene side bestryges af røg og på den anden side af forbrændingsluften.

Selve kedlens trykssystem opbygges af et antal beholdere og samle-kasser anbragt forskellige steder i kedlen, og som forbindes med rør bukket i faconer, der passer ind i den enkelte konstruktions særlige opbygning.

Ved oliefyring er man mere frit stillet med hensyn til udformningen af kedlens fyrrum end ved kulfyring, idet man ikke er bundet af hensynet til ristedimensioner, blot skal fyrrummet have en sådan dimension, at fyrrumsbelastningen ikke bliver for høj (ca. 500.000 kcal/m<sup>3</sup>h); endvidere må man sikre sig, at flammen ikke noget sted kan ramme rør eller murværk.

Kedelbeholderne udføres enten helmedede eller med svejste samlinger. Rørene forbindes til beholdere og samle-kasser ved valsning eller svejsning.

Ved høje overhedningstemperaturer (ca. 425° C og derover) udføres overhedeslangerne af varmebestandigt materiale, f. eks. chrom-molybden stål.

I vandrørskedler benyttes i større eller mindre udstrækning ildfast murværk til beklædning af fyrrumsvægge, til skillevægge etc., og det er af stor betydning, at dette murværk udføres omhyggeligt under iagttagelse af de termiske og mekaniske påvirkninger, det kommer ud for; endvidere må der benyttes kvaliteter, der sikrer bedst muligt imod de kemiske angreb, murværket udsættes for fra flamme og røg.

Den ydre beklædning består af jernplade, som dækker murværk og isolation.

Den virkningsgrad, man kan opnå med en kedel, afhænger af de tab, der optræder, og af disse er det største repræsenteret ved den varme, der bortgår med røgen til skorstenen. Man bør af hensyn til faren for tæring ikke arbejde med røgstemperaturer lavere end ca. 180° C, hvortil svarer et skorstenstab på 9-10 %.

Brændselolier indeholder bl. a. svovl, der kan forbrænde til SO<sub>2</sub>, samt vanadium. Svovldioxyden (SO<sub>2</sub>) kan under visse omstændigheder (især ved tilstedeværelse af katalysatorer som f. eks. vanadiumoxyd, V<sub>2</sub>P<sub>5</sub>) omdannes delvis til svovltri-oxid (SO<sub>3</sub>), der i forbindelse med vand danner svovlsyre (H<sub>2</sub>SO<sub>4</sub>). Et stort indhold af svovlsyre i røgen vil bevirke, at dennes „dugpunkt“ ligger højt, og man kan i værste tilfælde få et dugpunkt på ca. 180° C.

Oliens indhold af vanadium (0,015-0,02 %) forbrænder til vanadiumoxyd, og dette kan tilligemed natriumsulfat angribe stålmaterialer ved høj materialetemperatur (over ca. 550° C), idet den beskyttende hinde af jernoxyd opløses. Især er nikkelholdige stållegeringer udsat for ødelæggelse, idet nikkel i forbindelse med svovl danner en letsmeltelig forbindelse. Af denne grund anvender man helst ikke nikkellegerede stål til f. eks. ophængningsjern for overhedere etc.



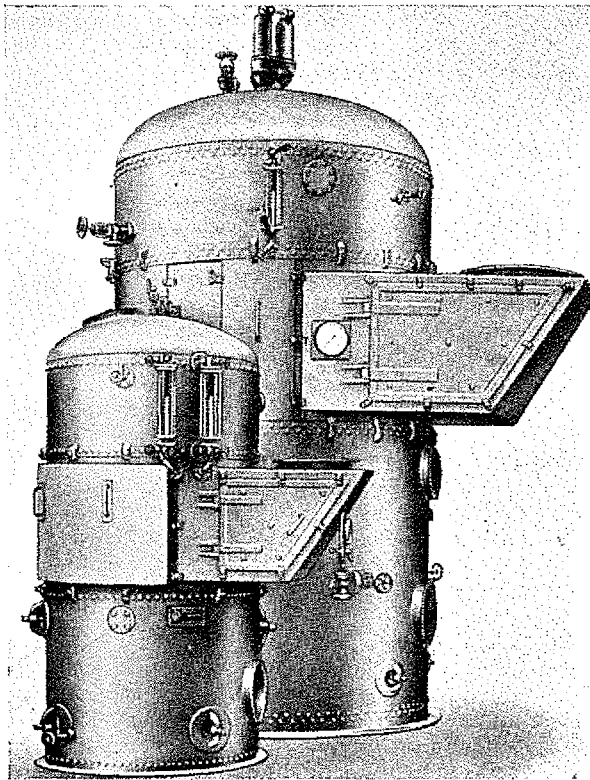


Fig. 7. Aalborg Værft A/S's donkeykedel med vertikale vandror.

Det næststørste tab ved oliefyrede kedler skyldes den varme, der udstråles og bortledes til omgivelserne; dette tab udgør 2-4 %.

Fyringstabet er — forudsat olien forbrænder fuldstændigt — lig 0.

Forvarmningen af forbrændingsluften må gerne ligge over 200° C, forudsat brænderens konstruktion tillader dette.

Fig. 3 viser en Foster-Wheeler-kedel, hvis opbygning illustrerer ovenstående beskrivelse af en vandrorshedel.

Den i fig. 4 viste kedel er af samme fabrikat og opbygning; den eneste principielle forskel er, at den førstnævnte kedel har røggennemstrøget luftforvarmer, hvorimod der ved den anden benyttes damp til forvarmning af forbrændingsluften.

Sidstnævnte konstruktion er benyttet i en række 28.000 tons tankbåde leveret af Bethlehem Steel Comp.

Arrangementet med røgpvarmet luftforvarmer giver højere virkningsgrad end opvarmning med damp, men med sidstnævnte arrangement undgår man ulemper ved eventuelle røgtæring i luftforvarmeren.

Fig. 5 viser et tværsnit i en af ovennævnte tankbåde, der har et kedel- og maskinanlæg med følgende data:

Hovedturbineeffekt .....	12500 chh
Kedeltryk .....	42 ato
Overhedningstemperatur .....	ca. 370° C
Maksimal dampproduktion .....	ca. 2 × 30 t/h
Kedelhedeflade .....	2 × 625 m <sup>2</sup>
Ekonomiserhedeflade .....	2 × 460 m <sup>2</sup>

Foruden damp til hovedturbine leverer kedlerne også damp til 2 × 400 kw turbogeneratore samt til opvarmning i skibet, forvarmning af brændselsolie og til opvarmning i lasttanke. Damp til sidstnævnte formål leveres gennem en lavtryksgenerator, hvorfra dampen leveres med et tryk på ca. 8 atm. og i en mængde af ca. 16 t/h, idet den fremstilles ved indirekte fordampning ved hjælp af kraftdamp fra kedlerne.

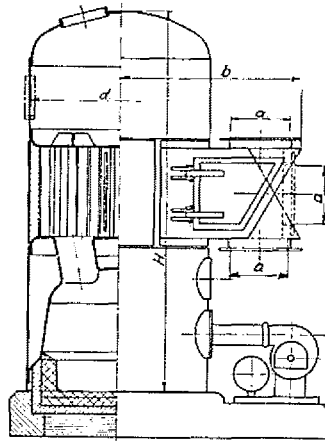


Fig. 8. Aalborg Værft A/S's donkeykedel med vertikale vandror.

Kedlerne er udstyret med elektrisk manøvreret fyringskontrolanlæg, der automatisk regulerer olie- og luftmængden til forbrændingen afhængig af kedelbelastningen.

Normalt vil overhedningstemperaturen ved en kedel med konvektionsoverheder variere med kedelbelastningen og således, at stigende dampydelse giver forøget overhedning.

Dampmaskineriets økonomi er som tidligere nævnt afhængig af bl. a. overhedningstemperaturen, hvorfor man bør tilstræbe konstant,

høj overhedning over så stort belastningsinterval som muligt.

Man kan opnå dette ved at udføre overhederen med tilstrækkelig stor hedeflade, således at den høje dampstemperatur, som turbineanlægget er bestemt for, fås allerede fra f. eks. ½ kedelbelastning. Ved dampydelser over ½ belastning ville dampen blive overhedet over det tilladelige, hvis der ikke blev truffet foranstaltninger derimod, f. eks. ved at benytte en dampkøler (desuperheater). Overhederen deles med hensyn til dampgennemstrømmingen op i to dele, således at den mættede damp fra kedlens overbeholder føres igennem første del af overhederen, hvorved den overhedes til en vis temperatur, hvorefter den føres igennem dampkøleren, hvori en passende varmemængde berøves dampen, således at den, når dampen har passeret sidste del af overhederen, har netop den temperatur, som ønskes. En sådan temperaturregulering kan udføres automatisk virkende ved at lade en termostat indbygget i hovedafgangsrøret styre afkølingen i dampkøleren.

Som kølende medium benyttes kedelvand ved overfladekølere og fødevand ved indsprøjtningkølere.

En anden måde at løse problemet på fremgår af fig. 6, der viser den ene halvdel af et „Foster-Wheeler“-kedelaggregat, der bl. a. anvendes i de amerikanske enhedsskibe, og som foruden det egentlige kedelfyrrum har et fyrrum, hvis side er beklædt med overhederrør, og som har separat oliebrænder.

Når kedlen er fyret op og skal afgive damp, strømmer denne igennem overhederen, og dennes oliebrænder tændes og indreguleres til at forbrænde så meget olie, som svarer til den ønskede dampstemperatur.

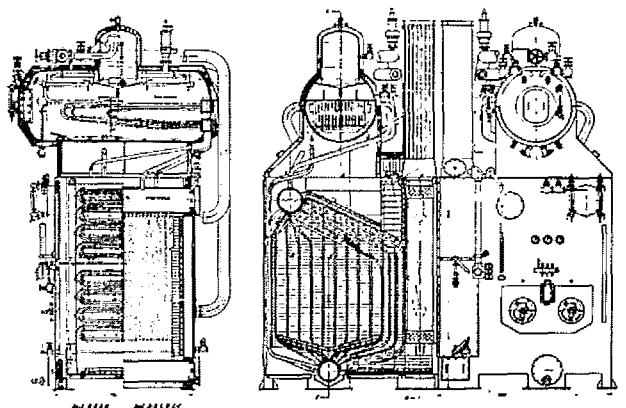


Fig. 9. Aalborg Værft A/S's vandrorshedel med indirekte fordampning med overheder og luftforvarmer udført som hovedkedler.

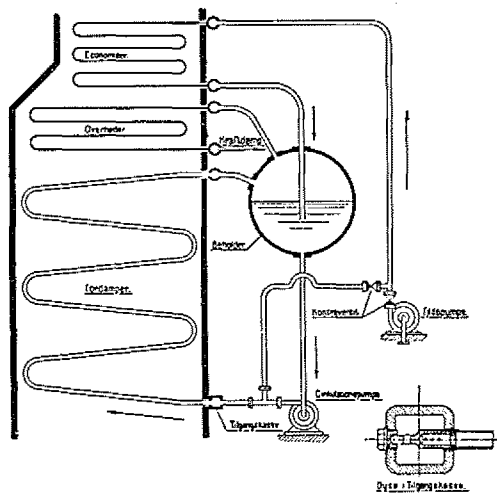


Fig. 10. Schematisk arrangement af La Mont kedel.

Man har her at gøre med en såkaldt strålingsoverheder, da størstedelen af varmen overføres ved stråling; en del varme overføres dog ved konvektion, ved at røgen passerer de overhedeslanger, der vender ind imod kedelfyrrummet.

Regulering af overhedetemperaturen sker ved variation af oliemængden til overfladebrænderen.

De hidtil nævnte typer af vandrørskedler er hovedkedler, der leverer damp til fremdrivningsmaskineri. I fig. 7 og 8 gengives en donkeykedel, nemlig en vertikal vandrørskedel udviklet og fremstillet af Aalborg Værft A/S. Denne kedeltype har en stor specifik ydeevne — ca. 40 kg/m<sup>2</sup> ved maksimal belastning — og er leveret til et stort antal skibe i ind- og udland.

*Ib:* Mange havarier på vandrørskedler skyldes overophedning af rørene som følge af kedelstensaflejringer i rørene og olieforekomst i vandet. Selv ved omhyggelig behandling af fødevandet er det vanskeligt helt at eliminere denne fare ved vandrørskedler af sædvanlig konstruktion.

Størst opnåelig sikkerhed opnås med vandrørskedler med indirekte fordampning, der består af to systemer, et primær- og et sekundærsystem (evaporatoren).

I primærsystemet, der er et lukket system, bestående af af den egentlige ild- og røgpåvirkede kedelhedeflade og fordamperbatteriet i evaporatortrømlen, fordampes destilleret vand ved et tryk, der er så meget højere end trykket på sekundærdampen (brugsdampen), at den fornødne temperaturredifferens til fordampning i evaporatoren er til stede.

Den i evaporatortrømlen fremstillede sekundærdamp kan, hvis man har brug for overhedet damp, sendes igennem en overheder, der indbygges i kedlens røgræk.

Den sidste nedkøling af røgen foregår — som i almindelige vandrørskedler — i en luftforvarmer.

Sikkerheden imod rørsprængning opnås ved, at det salt- og olieholdige brugsvand intet sted i kedlen kommer i berøring med ild- og røgpåvirkede hedeblade. De aflejringer, der kommer på fordamperslangerne i evaporatoren hidrørende fra brugsvandets uundgåelige forureninger, vil ikke på nogen måde kunne medføre overophedning af slangerne, da disses temperatur maksimalt kun kan stige til den temperatur, der svarer til den mættede primærdamps tryk.

En begyndende og tiltagende aflejring udefvendig på fordamperslangerne vil bevirke stigende primærtryk, således at man herigennem har et mål for slangernes tilsmudsningsgrad og i tide kan forberede rensning. Denne lettes derved, at

belægningen, som følge af den relativt lave temperatur på rørene, ikke brænder fast og i reglen let fjernes ved afbørstning.

De tidligere nævnte fordele ved benyttelse af almindelige vandrørskedler gælder naturligvis også for vandrørskedler med indirekte opvarmning.

Aalborg Værft A/S har til dato udstyret i alt tre dampskibe med kedelanlæg af denne type. I fig. 9 er gengivet kedelanlægget i s/s „Tessa Dan“. De vigtigste data for dette anlæg er:

Dampproduktion normal/maksimal	9,4/12 t/h
Damptryk, primærsystem, normal/maksimal	32/55 ato.
Damptryk, sekundærsystem	16,5 ato.
Overhedningstemperatur	ca. 420° C.
Fødevandstemperatur	120° C.
Kedelvirkningsgrad	89 %

Hver kedel er udstyret med to trykforstøvningsoliebrændere af Aalborg Værft A/S's fabrikat og med en maksimal kapacitet på 250 kg/h olie pr. brænder. Kedlerne har helstøjte beholdere fremstillet på værftet og til Lloyds Register of Shipping's højeste klasse.

Det første af de tre anlæg har nu været i drift i ca. 9 år, og driftserfaringerne viser, at kedlerne honorerer alle de forventninger, man har stillet til dem, såsom:

- Spædevandsforbruget i primærsystemet er yderst ringe.
- Kloridjonindholdet i brugsvandet kan uden gene stige til 3500 mg/l (500 ved alm. vandrørskedler). Større saltindhold medfører ingen fare, men kan forøge rensarbejdet på fordamperslangerne.
- Ingen rørsprængninger er forekommet.
- Man har konstateret et olieindhold i brugsvandet på ca. 20 gr/t, men selv betydeligt større mængder vil ikke medføre fare. (Maks. for alm. vandrørskedler er 2-3 g/t).
- Kedlerne tåler meget hurtigt opfyring.

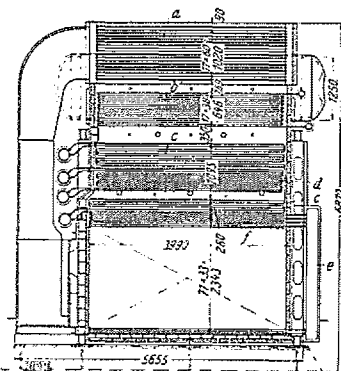


Fig. 11. La Mont kedel: 42 t/h, 40 ato og 420° C.

Den absolutte sikkerhed imod fare ved olieholdigt fødevand gør kedler med direkte fordampning velegnet til brug om bord i tankskibe, hvor netop denne fare i høj grad er til stede hidrørende fra lækager i olietankenes heating coils.

Flere rederier — både herhjemme og i udlandet — har da også vist stor interesse for spørgsmålet, og der påtænkes nu herhjemme at bygge et par tankskibe med indirekte fordampningskedler. Det ene anlæg består af 2 stk. 15 t/h kedler.

*Iia:* Den principielle forskel på virkemåden for en La Mont-kedel og for en almindelig vandrørskedel består i, at vandcirkulationen i en La Mont-kedel foregår ved hjælp af en pumpe — se fig.10. I det nederste højre hjørne vises et tværsnit af en samlekasse, hvortil cirkulationsvandet pumpes, og hvorfra vandet fordeles til kedlens kogerør, efter at det ved indløbet til hvert enkelt rør passerer en dyse, der er således afpasset, at de forskellige kogerør netop gennemstrømmes af en til fordampningen i røret passende vandmængde. Fødevandet til kedeltrømlen føres via en økonomiser. Imellem kedelhedefladen og økonomiseren er på normal måde indskudt en overheder.

Tilstopning af dyserne kan rumme en fare for rørsprængninger; ligeledes er det naturligvis en betingelse for uforstyrret drift, at cirkulationspumpen ikke svigter.

En fordel ved La Mont-systemet er, at der som kogerør kan benyttes rør med lille lysning og stor længde, som kan arrangeres på vilkårlig måde, både vandret og endog hældende nedad i fremløbsretningen.

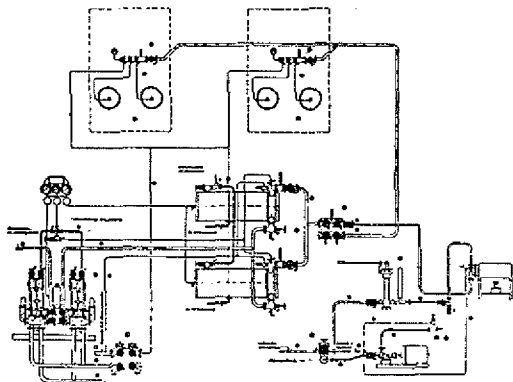


Fig. 12. Skematisk diagram for oliefyrringsanlæg med trykforstøvning. Til højre ses opfyrringsaggregat med el-drevet pumpe og primusopvarmet forvarmer.

Kedlen har en stor specifik ydeevne og dermed et relativt lille pladsbehov.

Fig. 11 viser snit i en oliefyret La Mont-skibskedel med følgende data:

Maksimal dampproduktion .. 42 t/h  
Arbejdsdruk ..... 40 ato.  
Overhedning ..... 420° C.

La Mont-systemet benyttes også i forbindelse med exhaustkedler.

Vedrørende Löffler, Velox, Benson og andre specielle kedeltyper henvises til speciallitteratur.

Udover det under skotske kedler nævnte arrangement til udnyttelse af exhaustgas kan man benytte en speciel exhaustkedel, der ofte anbringes i skibets skorsten, hvor den undertiden optræder som lyd-dæmper.

Exhaustkedler udføres både som røgrørs- og som vandrørskedler. De kan arbejde som selvstændige dampkedler eller cirkulationsmæssigt kobles sammen med selvstændigt fyrede kedler og optræde som fødevandsforvarmer for disse.

Fordelene ved til søs at benytte oliefyrring fremfor fyring med fast brændsel er tidligere omtalt.

Den på bunkerstationerne indtagne olie opbevares i skibets lagertanke. Under sejlads afkøles olien gennem berøring med den kolde skibsklædning, og da der ofte benyttes tyktflydende oliesorter, må olien opvarmes ved hjælp af varmespiraler for at kunne pumpes op i skibets settlingtanke. I disse opvarmes olien yderligere, og en del af vandet i olien udskilles og kan aftappes i bunden.

Fra settlingtankene suges olien af oliefyrringsaggregatets pumper, som trykker olien videre igennem forvarmere, hvori olien yderligere opvarmes til en temperatur, der svarer til den viscositet, som kræves for god forstøvning i brænderne.

Af oliefyrringstyper skal her nævnes to ofte anvendte, nemlig:

- a) Trykforstøvningsfyrring.
- b) Rotationsfyrring.

a) Fig. 12 viser et diagram for et trykforstøvningsoliefyrringsanlæg til skibsbrug. Anlægget har to dampdrevne stempeoliepumper og to dampopvarmede olieforvarmere. Til start af anlægget kan anvendes et aggregat med el-drevet oliepumpe og primus- eller el-opvarmet olieforvarmer; dette benyttes, når der ikke er damp på kedelanlægget. Opfyrring

kan også foretages med tynd olie, som ikke kræver forvarming.

Fig. 13 viser selve hovedpumpeaggregatet med to forvarmere, filtre etc.

I fig. 14 ses en trykforstøvningsoliebrænder til indbygning i vandrørskedler.

Fig. 15 viser en skotsk kedel, der har påmonteret 4 brændere af samme type.

En anden type af trykforstøvningsoliebrændere ses i fig. 16.

Donkeykedler kan udstyres med helautomatiske oliefyrring, således at fyret — styret af damptrykket — starter og stopper uden manuel indgriben.

Ved trykforstøvning arbejder man normalt med et olie-tryk ved brænderen på 8-16 atm. og en olieviscositet på 1,5-3,5° E ( $\approx$  40-105 sec. Redwood I), d. v. s. tykkere olie må opvarmes til temperaturer, der giver olien en viscositet, der ligger i dette område.

Regulering af en trykforstøvningsoliebrænders kapacitet kan til en vis grad ske ved at variere olie-trykket. På denne måde kan opnås en opregulering fra laveste kapacitet på ca. 25 %.

Med Aalborg Værfts konstruktion af regulerbar brænder kan man komme op på 150-200 %.

b) Fig. 17 viser en rotationsbrænder af Ray's fabrikat.

Olien ledes igennem den hule stillestående aksel med et tryk på et par atmosfærer og sprøjter radiært ud på den indvendige overflade af et roterende omdrejningslegeme, der har form som en svagt konisk skål. Denne skål er lejret på enden af en roterende aksel, der løber udenpå den før omtalte aksel for olietilførsel.

Skålen er gennem akslen i fast forbindelse med rotoren i den højtryksblæser, der giver primærluft til forbrændingen. Akslen fortsætter videre

ind i en dampturbine, som leverer drivkraften.

Olien slynges som følge af skålens rotation ud over dennes frie kant i en tynd hinde, som af primærluften rives i stykker og forstøves, hvorefter olien brænder under yderligere forbrug af luft, som strømmer til igennem en ringformet spalte udenom primærluftkanalen. Denne sekundærluft suges enten ind ved hjælp af skorstenstrækket eller tilføres af en lavtryksblæser. Skålen roterer med 4000 o/m. Regulering af

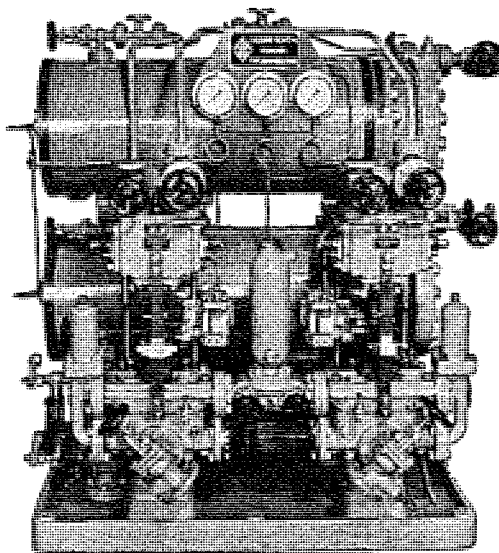


Fig. 13. „AVA“-pumpe- og forvarmer-aggregat for trykforstøvningsoliefyrring.

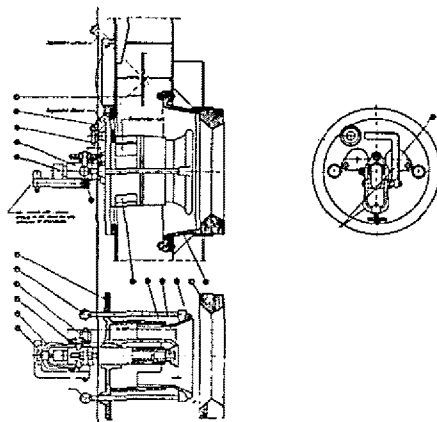


Fig. 14. „AVA“-trykforstøvningsoliebrænder monteret i vandrørskedel.

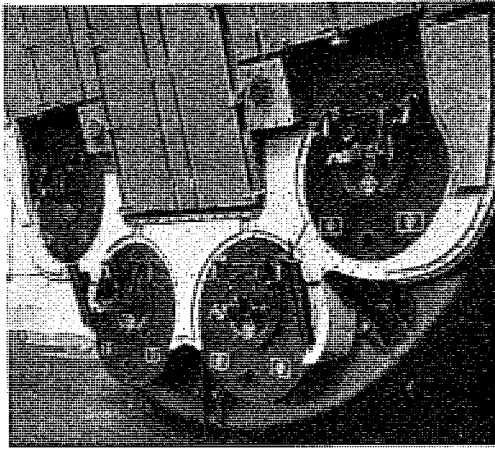


Fig. 15. „AVA“-trykforstøvningsoliebrænder monteret på 4-fjys skotsk kedel.

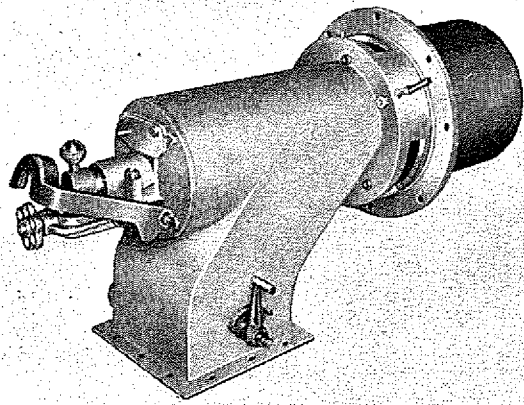


Fig. 16. „AVA“-trykforstøvningsoliebrænder for donkey-kedler.

oliemængden foregår ved hjælp af en ventil indskudt i olie-tilførselsledningen til brænderen.

„Ray“-brænderen angives at have et reguleringsområde fra min. til maks. på 1 til 3 eller 4,5 afhængig af brænderstørrelse.

En rotationsbrænder kan arbejde med højere viscositet end trykforstøvningsbrændere, d. v. s., at man ikke skal forvarme olien så meget eller helt kan undgå forvarmning.

Ved opfyring af kolde kedler, d. v. s., når der ikke er damp til drift af brænderturbinerne, benyttes en elektromotor, der gennem kileremtræk driver brænderen.

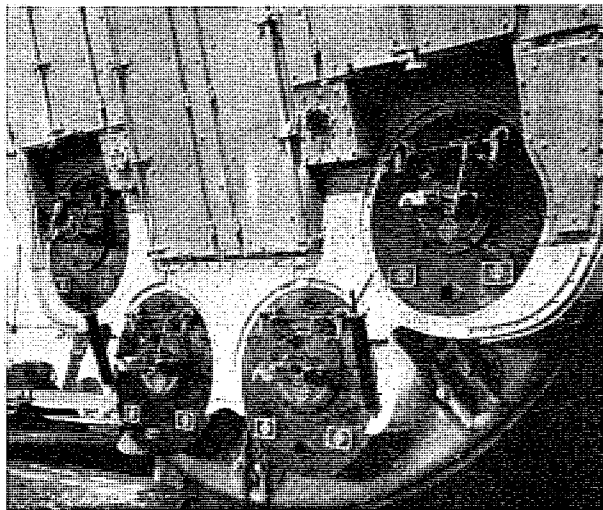
Fig. 18 viser et Ray anlæg indrettet for automatisk drift.

For at opnå god økonomi med oliefyring, må man sørge for fuldstændig forbrænding; dette kræver, at flammen tilføres tilstrækkelig luft, så den kan brænde med svag brunlig røg i skorstenen. For meget luft må undgås, da dette giver unødigt afkøling.

Den rigtige forbrænding kræver 13-14 Nm<sup>3</sup> luft pr. kg olie; dette svarer til et CO<sub>2</sub>-indhold i røgen på 12-12,5 % (det teoretisk højest opnåelige er ca. 15,6 %).

Forbrændingen kan kontrolleres ved hjælp af en CO<sub>2</sub>-måler, men for et øvet øje vil det være tilstrækkeligt at betragte røgen fra kedlerne; dette kan gøres direkte eller gennem en røgindikator, som f. eks. er indrettet således, at en projektor gennemlyser røgstrømmen i aftrækskanalen. Røgens udseende betragtes enten direkte eller gennem et system af spejle, hvorved det bliver muligt at betragte røgen fra fyrpladsen. En sådant arrangement er bl. a. bragt i anvendelse ved kedelanlægget, som ses i fig. 9.

Det foreliggende emne rummer stof til en langt større artikel, men forhåbentlig har læseren gennem ovenstående redegørelse fået et indtryk af, hvilke hovedtyper af kedler og oliefyrianslæg, der i dag almindeligvis kan komme i betragtning i forbindelse med bygning af et moderne skib.



305 m<sup>2</sup> skibskedel udstyret med oliefy

## Kedler og oliefy

Leveres til alle formål i skibe

\*

Skotske kedler

\*

Vandrørskedler m. indirekte  
fordampning

\*

Vertikale røgrørskedler

\*

Vertikale vandrørskedler

\*

Oliefyrianslæg for tyk eller  
tynd olie til såvel hoved-  
som hjælpekedler

# AALBORG VÆRFT A/S

Aalborg:  
Telf. 4101, Rigstelf. 909  
Telegr. YARD

DANMARK

Repræsentation i København:  
Bredgade 14-16  
Telf. Byen 2701

RAY STEAM TURBINE BURNER

TYPE TG

SIZE 3 & 6

STANDARD 1000 HORSE POWER

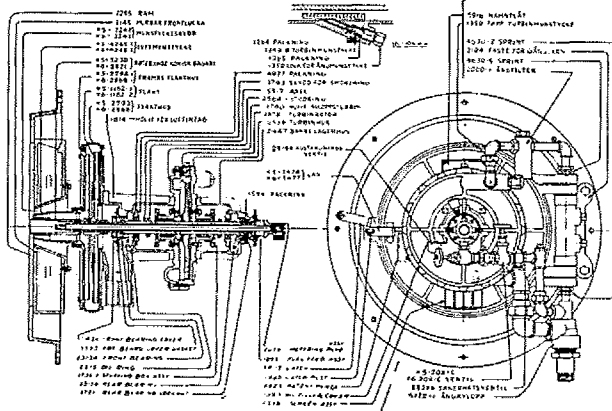
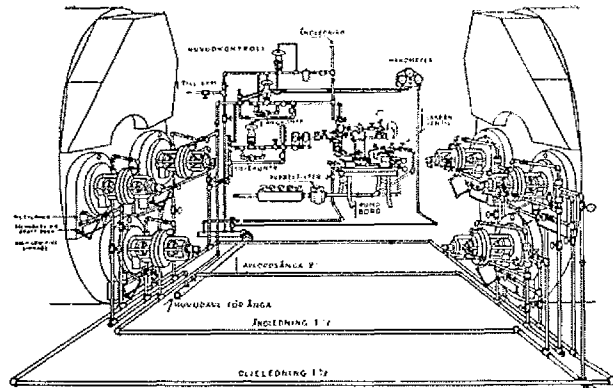


Fig. 17. „AVA“-helautomatisk olie-fyrringsaggregat for donkey-kedler.



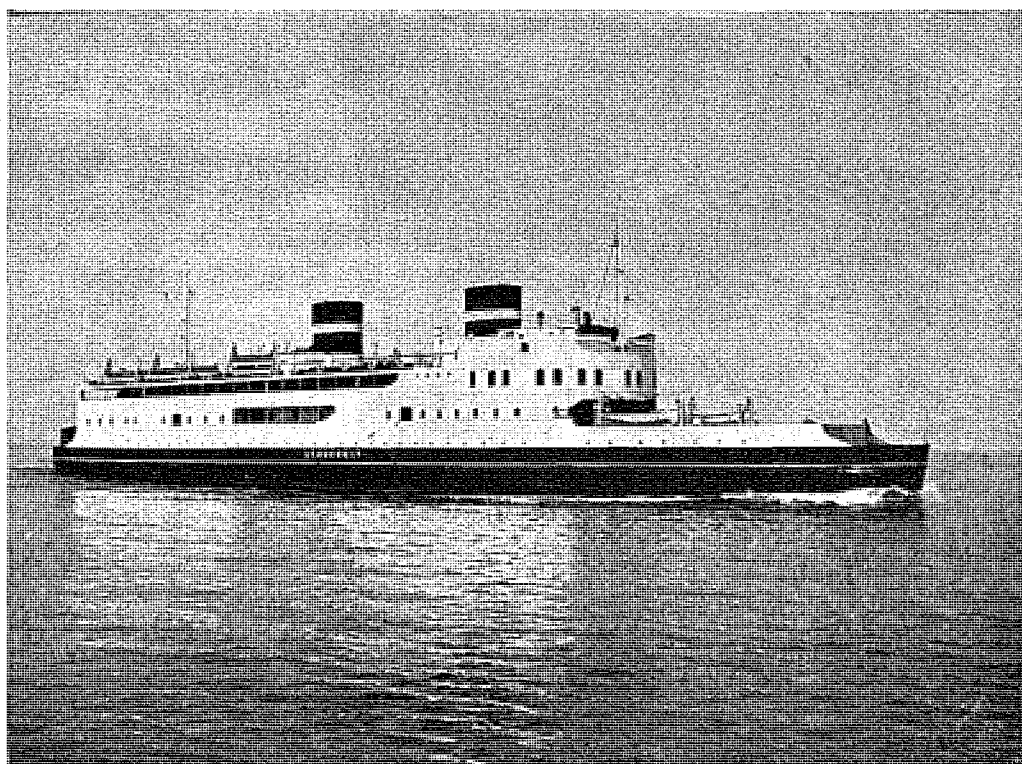
SEX RAY TG-6 BRÄNNARE  
AUTOMATISKT KONTROLLERADE MED  
RAY MASTER CONTROL

Fig. 18. „Ray“-rotationsoliebrænder.

**Data for skibskedler af forskellige typer**  
(Med oliefyrring og luftforvarmning)

Kedeltype	Max. arbejdstryk (kg/cm <sup>2</sup> )	Max. overhednings-temp. (° C)	Max. specifik dampproduktion (kg/m <sup>2</sup> h)	Max. virkningsgrad %	Vægt (incl. vand) pr. t/h. normal dampproduktion (t/t/h)	Kedelvandets max. indhold af	
						Klorioner mgCl <sup>-1</sup>	olie g/t
Skotske kedler .....	18	320	30	80-82	ca. 12	3500	10
Capus kedler .....	20	370	30	82-84	ca. 10	ca. 500	ca. 3
Alm. vandrørskedler .....	> 100	550	ca. 90	86-90	5-8	500	3
Vandrørskedler m/ indirekte fordampning .....	> 100	550	ca. 90	86-90	5,5-8,5	> 3500	20
La Mont kedler .....	> 100	550	> 100	86-90	1,5-4		

- også  
en  
**CALTEX**  
kunde



**CALTEX Ursa Oils**

CALTEX OIL A/S, AMALIEGADE 35, KBHVN K., C. 16076

# ★ ET SKIB BLIVER TIL ★

## SKIBSVENTILATION

Direktør S. T. WESTENHOLZ

**M**ED de sidste årtiers tekniske udvikling har mekanisk ventilation i skibe fået en stedse større betydning. Et synligt udtryk herfor er blandt andet, at mange store skibsværfter efterhånden har oprettet særlige ventilationsafdelinger i deres organisation til behandling af de herhenhørende problemer.

I store træk kan den ventilation, der er på tale om bord i skibe, opdeles i 3 arter:

- 1) Ventilation af aptering (beboelses- og opholdsrum).
- 2) Ventilation af lastrum.
- 3) Ventilation af maskin- og kedelrum.

### Aptering:

Går man 150 år tilbage i tiden, vil man se, at redere og teknikere dengang havde meget vage forestillinger om betydningen af frisk luft, ja — man havde kun delvis forståelsen af, hvad luft i det hele taget var. Det vides, at folk om bord i skibe i hine tider af og til er døde simpelthen af kvælning eller forgiftning i lastrum eller andre skibsrum, hvor dårlig luft har kunnet samle sig bag hermetisk tætte skillerum. Den vågnende erkendelse af den friske lufts livsvigtige betydning gav sig i første omgang udtryk i indretning af arrangementer for naturlig ventilation. Vi må notere, at denne udvikling markerer et uhyre vigtigt fremskridt.

Naturlig ventilation benyttes endnu i dag i udstrakt grad. Man sikrer forbindelse mellem de enkelte rum og den fri atmosfære — et forhold, som iøvrigt er underkastet strenge lovmæssige bestemmelser — og derudover anvendes på skibets overbygning særligt udformede ventilationshætter, som ved hjælp af vindens virkning enten trykker luften ned eller suger den ud af skibets indre. Hætterne er så gennem et rørsystem forbundet med de rum, som ønskes ventileret.

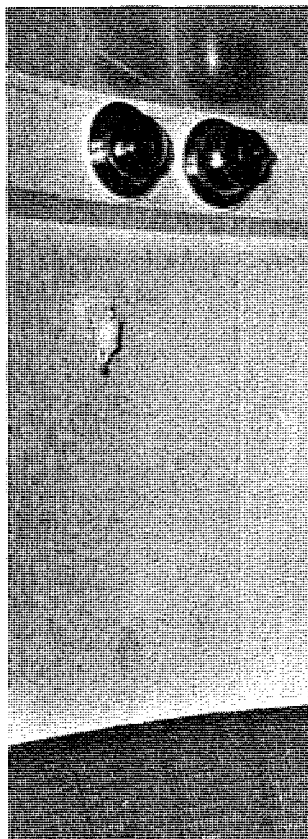
De senere årtiers stigende krav i forbindelse med teknikens udvikling har indført den mekaniske ventilation, som løser problemerne på bedre og mere effektiv måde end den naturlige ventilation. Denne udvikling har nu også sat sit præg på lovgivningen, som ved de omfattende krav til mekanisk ventilation i skibsaptering, der nu lovfæstes i stedse flere lande, selv sætter yderligere fart i udviklingen. Teknisk udvikling og lovgivning samarbejder således hånd i hånd med moderne rederier om en hurtig udbyg-

ning af de humanitære og hygiejniske forhold om bord i skibe, og man kan med rette i dag sige, at mange af de moderne skibe, som nu sejler på havene — herunder i første række danske — er bedre og sundere ventileret end de fleste moderne nybygninger på landjorden.

Et vigtigt træk i ventilation af skibsaptering er det, at mandskabsrummene i de senere år er inddraget i den tekniske udvikling. Det er nærliggende, at humanitære hensyn her har været de vigtigste, men det har allerede vist sig, at de omkostninger, der løber på et skibs byggepris ved indretning af moderne ventilation, i stor udstrækning kan indspares gennem større sundhed, arbejdsglæde og arbejdsevne hos de personer, der sejler med skibet.

Et typisk ventilationsanlæg i et skib består i hovedtrækkene af det nødvendige antal ventilatorer (oftest centrifugalventilatorer), som gennem luftfiltre indsuger friskluft, som videreblæses gennem de nødvendige varmekaloriferer for herefter i et forgrenet kanalsystem at fordeles til de forskellige dele af apteringen. Herfra undviger luften atter gennem korridorer og eventuelt gennem toiletter til udsugningssystemerne, som enten bortkaster den til det fri eller lader den recirkulere tilbage til apteringsrummene. Den luftmængde, der er nødvendig og tilstrækkelig for at opnå sunde og behagelige tilstande i hvert enkelt rum, er igennem de senere år underkastet indgående praktiske og teoretiske undersøgelser. Det er først og fremmest nødvendigt med friskluften at tilføre en rigelig mængde ilt til næring af det menneskelige åndedræt; ligeså skal der fra rummene bortføres dårlig luft, fugtighed, kulsyre, ammoniak m. m. Særligt må man i visse tilfælde tage hensyn til udsugning af tobaksrøg, ligesom det forhold også har været til diskussion, om store mængder af friskluft kan bidrage til at holde tilstanden i lokafer og saloner på et tåleligt niveau under skibets ophold under varme, fugtige tropiske himmelstrøg. Direktoratet for Statens Skibstilsyn har gennem sine bestemmelser givet anvisning på, hvor meget ventilationsluft der skal indblæses afhængig af størrelsen af hvert enkelt lokale og af det antal personer, der opholder sig deri.

Luftens rette indblæsning i de enkelte opholdsrum er af stor betydning. Da lofthøjden i rummene i almindelighed er lille,



*PUSH-PULL indblæsningsventiler. Ventilen til venstre er trykket ind i strålestillingen, som muliggør en svalende luftstrøm i kabytten. Ventilen til højre er trukket ud i ventilationsstillingen, som muliggør en trækfri luftindblæsning.*



*HI-PRESS luftkonditioneringskabinet. Reguleringsknappen til venstre styrer lufttemperaturen, medens knappen til højre regulerer luftmængden. Friskluften træder ud gennem risten foroven i kabinettet, medens returluften indsuges gennem jalousiet på kabinettets forside til opvarmning eller afkøling i kabinettets indre.*

må indblæsningsåbningerne placeres således, at den rigtige luftfordeling opnås. Ved sejlads i køligere farvande må luftbevægelsen i rummene være så lille som mulig, medens på den anden side man ved sejlads i tropiske farvande oftest er interesseret i en mærkbar luftbevægelse, som har en svalende virkning på beboerne. Der fremstilles forskellige indblæsningsventiler, som tilstræber en kontrol med luftbevægelsen i de enkelte rum. Disse ventiler er ofte udført med et kugleformet ventillegeme, som kan drejes i en tætsluttende kugleskål. Kuglen er forsynet med en gennemgående åbning, som ender med en passende dyseformet udstømning. Man kan derved ofte dirigere ventilens luftstråle således, at den kan virke svalende f. eks. under søvn. Imidlertid må man være opmærksom på de vanskeligheder, der kan opstå med hensyn til træk, når denne ventiltype anvendes under køligere himmelstrøg. Der findes på markedet specielle ventilkonstruktioner, som er egnede til sejlads under såvel tropiske som køligere himmelstrøg.

En særlig opmærksomhed bør gives ventilation af toiletter, pantries og kabys. Det er her nødvendigt at sikre et undertryk, som forhindrer lugte i at trænge fra disse lokaler til andre dele af apteringen. Dette kan sikres ved en kraftig udsugning. I pantries og kabys er det nødvendigt med en kraftig ventilation på grund af de varmemængder, som her udvikles. For at sikre undertrykket i disse lokaler må udsugningen dog altid være væsentlig kraftigere end indblæsningen.

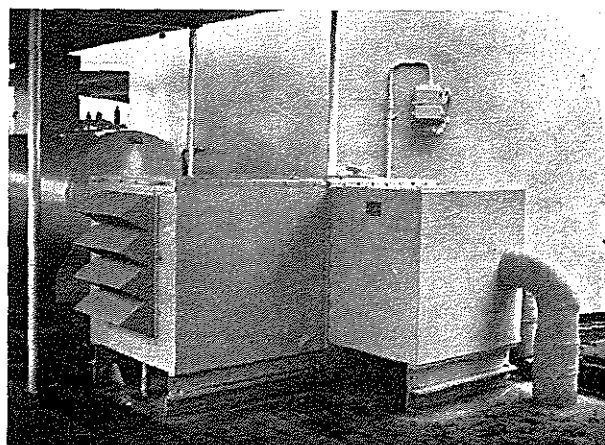
Som nævnt har man ved indførelsen af mekanisk ventilation opnået betydelig forbedring af de sundhedsmæssige tilstande i apteringen i skibe. Den tekniske løsning af ventilationsopgaven er dog behæftet med en række problemer. — Ventilationskanalerne er ofte vanskelige at få anbragt mellem andre tekniske installationer under de stærkt begrænsede pladsforhold, som er til rådighed om bord i skibe. Det kan endvidere være vanskeligt at sikre en jævn fordeling af ventilationsluften mellem de mange forskellige rum, ligesom

i visse tilfælde tobaksrøg eller støj kan forplante sig fra det ene rum i skibet til det andet. Det er heller ikke altid let at sikre, at ventilationen er tilstrækkelig lydsvag. Endvidere kan det være vanskeligt at imødekomme individuelle krav med hensyn til opvarmning i de forskellige lokaler. Beboeren i en kahyt ønsker måske en høj temperatur, medens hans nabo, som måske sover, gerne vil have det køligt. Endelig kan nævnes det særlige problem, som knytter sig til brandfaren i skibe. Principielt vil jo enhver lufttilførsel nære en opstået brand, ligesom i enkelte tilfælde ventilationskanaler kan befordre ild og røg fra en opstået brand rundt i skibet. Der er derfor opstået et stærkt krav om, at ventilationsanlæg ikke må medføre fare i det system af sikkerhedsforanstaltninger, man søger opbygget mod brandfare i skibe.

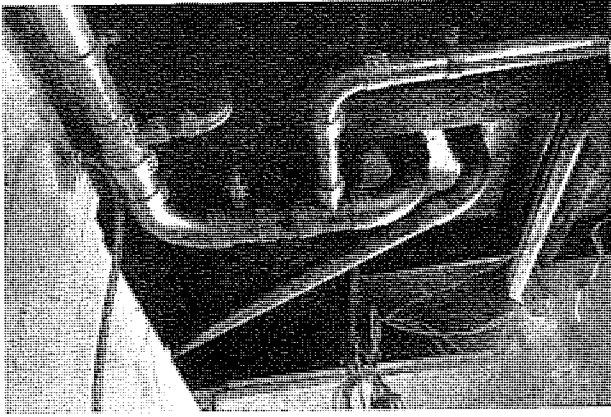
De ovenfor nævnte krav har ført teknikerne ind på anvendelse af højtryksventilation i skibe, og det er værd at notere, at et dansk system her synes at vise vejen for ventilations-teknikere i de forskellige lande. Det danske system, HI-PRESS systemet, er karakteristisk ved sine ventilationskabinetter, der nærmest minder om radioapparater, anbragt i hvert enkelt ventileret rum. Ved 2 knapper på kabinettets reguleringspanel kan en kahyts beboer på simpel måde regulere henholdsvis luftmængde og temperatur efter ønske. HI-PRESS systemet får sin luft fra en central anbragt på dækket. Herfra føres luften med stor hastighed gennem et system af stålrør ud til apteringen. Rørene er trukne tyndvæggede stålrør, der er samlet med specielle joints. Bøjninger og afgreninger er udført af støbte faconstykker med passende afrundinger, således at de kun byder luften lille modstand. I disse joints indgår også gummipakninger, som hindrer støj i at forplante sig langs rørene. Samtlige dele til disse ventilationssystemer er standard-fabrikerede, hvilket i høj grad letter deres hurtige indbygning i såvel nye som gamle skibe. Den tekniske udformning af dette system har måttet overvinde en række komplicerede problemer, men som resultat er til gengæld nået en afhjælpning af de foran nævnte ulemper.

#### *Lastrum:*

Den nødvendige ventilation i lastrum afhænger i meget høj grad af lastens art. Det vigtigste er ofte at fjerne fugtigheden fra lasten. Fugtigheden kan opstå dels på de kolde skibssider ved dugdannelse og dels ved, at lasten afgiver fugtighed til luften. Hvor det sidste er tilfældet, må der til stadighed være et passende luftskifte til at bortføre den udviklede fugtighed, således at luftens dugpunkt holdes under skibssidernes temperatur. Hvis den ydre luft imidlertid i forvejen har højere dugpunktstemperatur end skibssiden, vil det ikke være muligt at undgå fugtighedsnedslag ved ventilationen. I så fald må man nøjes med at cirkulere luften indenfor



*HI-PRESS ventilationscentral, indtager, filtrerer og tempererer friskluften og sender den med stor hastighed gennem rørsystemet til apteringens ventilationskabinetter.*



HI-PRESS rør installeret under loft i korridor. Den friske luft passerer med stor hastighed gennem de hyddæmpede stålrør.

lastrummet uden tilførsel af friskluft, indtil ydre luften har fået konditioner, som tillader en frisklufttilførsel.

Ved indførsel af luften i lastrummet er det ikke tilstrækkeligt bare at blæse luften ned på et tilfældigt sted f. eks. gennem et rør i den ene ende af lasten og suge den ud i den anden ende. Luften må fordeles hensigtsmæssigt ved et passende kanalsystem, således at f. eks. en tværskibsspuling sker over hele lastrummets længde. Samtidig må lasten stuves således, at luften kan passere gennem lasten.

Hvor lasten afgiver store vandmængder, kan det være nødvendigt at foretage en udtørring af luften f. eks. ved hjælp af „Silikageel“. For at kunne få en effektiv ventilering og undgå døde områder vil det i mange tilfælde være en fordel at kunne vende luftretningen gennem lasten enten ved reversering af blæserne eller ved med passende omløbskanaler og spjæld at vende luftretningen.

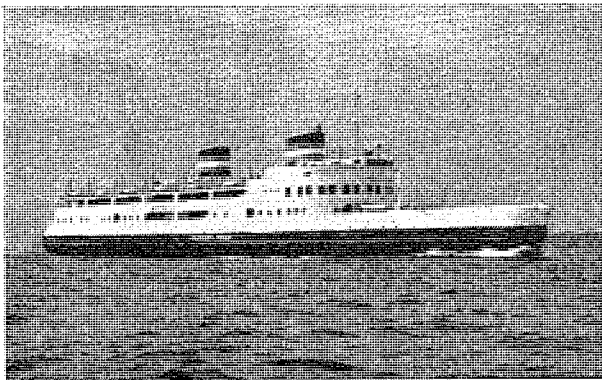
Frugtlasten stiller særlige krav til ventilationen, for at frugten ikke skal fordærves under transporten. Her skal både fugtighed og temperatur holdes indenfor visse grænser. Foruden fugtighed afgiver frugten kuldioxid, og kuldioxidindholdet i luften må holdes på en passende størrelse. På sådanne laster er det derfor af meget stor betydning, at hele lasten kan blive ventileret effektivt. Ventilationssystemet må udføres med kølelegemer, således at temperaturen kan holdes indenfor de forudsatte grænser. Anlægget udføres i almindelighed således, at der opnås en passende rumcirkulation af luften samtidig med, at der kan tilføres større eller mindre mængder friskluft. Et sådant anlæg udføres ofte således, at en eller flere reverserbare axialventilatorer med tilhørende kølebatterier anbringes langs et tværskibsskod i den ene ende af lastrummet. Der føres kanaler langs begge sider af lastrummet i hele lastrummets længde, og disse forsynes med et stort antal indblæsningsåbninger, så luften kan fordeles jævnt over hele lastrummet og udsuges i modsat side af lastrummet. Med passende mellemrum vendes omdrejningsretningen for ventilatorerne, således at lasten nu spules i modsat retning.

Da udformningen af ventilationssystemet, således at den rette luftføring opnås, kræver et specialkendskab til lufttekniske problemer, er det af vigtighed, at der er et intimt samarbejde mellem redere, værfter og ventilationsteknikere, for at det bedste resultat kan opnås.

#### Maskinrum og kedelrum:

Ved enhver forbrænding bruges der en vis mængde ilt, som normalt tilføres i form af atmosfærisk luft. Dette gælder, hvad enten forbrændingen foregår i en kedel eller i en dieselmotor. Mange skibskedler arbejder med naturlig træk, men man kommer mere og mere ind på at benytte kunstig træk i form af underblæst fra en underblæstventilator, som presser luften ind under kedlens rist, eller ved sugetræk, hvor man ved en sugetræksventilator suger røgen fra toppen af kedlen

# SKIBSVENTILATION



Fra vor referenceliste bl. a.

- Statsbanefærgerne: „Fyn“  
 „Chr. IX“  
 „Jylland“  
 „Kalundborg“  
 „Freja“  
 „Odin“  
 „Kronborg“  
 „Danmark“  
 „Korsør“  
 „Storebælt“  
 „Sjælland“  
 „Heimdal“  
 „Holger Danske“  
 „Dronning Ingrid“  
 „Dan“

**Glent & Co<sup>a/s</sup>**

ØSTER SØGADE 32, KØBENHAVN K - MI 1390



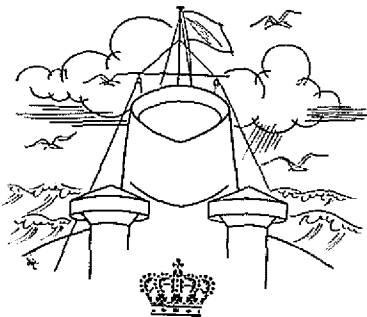
og blæser den ind i skorstenen. Endelig kan man bruge en kombination af både underblæst og sugetræk. Det mest almindelige er vel nok at nøjes med kun at benytte underblæst. Ved det kunstige træk til kedlen opnår man, at kedelbelastningen kan forøges, og kedelstørrelsen kan reduceres. Hvad enten der benyttes kunstig eller naturlig træk, skal den nødvendige forbrændingsluft føres ned i kedelrummet. Dette kan ske ved naturlig træk gennem en hætte, men det vil dog være en fordel at tilføre den ved hjælp af en ventilator. Man opnår herved at kunne forøge luftmængden således, at der kan opnås en passende ventilation af kedelrummet.

Samtidig kan ventilationssystemet benyttes til indblæsning af luft i kulrummene, der så samtidig må være forsynet med passende aftræk, således at gasansamlinger i kulbunkerne kan fjernes.

I maskinrum med dampmaskiner eller dampmaskiner udvikles der store varmemængder, som af hensyn til det personale, der arbejder her, må fjernes. Der må derfor også her være en effektiv ventilation, og det er vigtigt, at luften indblæses de steder, hvor den største varme udvikles, og at den varmeste luft udsuges fra maskinrummet. Det er derfor nødvendigt, at anlægget forsynes med et passende forgrenet kanalsystem, således at lufttilførslen til maskinrummet kan styres.

For maskinrum i motorskibe gælder det samme som for dampskibe. Der må tilføres den nødvendige luft til forbrændingen, og rummet må ventileres af hensyn til varmeudviklingen og til, at personalet, som har et meget krævende job, kan få de bedst mulige forhold at arbejde under. Hertil kommer yderligere, at uundgåelige utætheder i udstødningsrør og lignende kan forårsage, at udstødningsgas trænger ud i maskinrummet. Dette betyder, at ventilationen må være særlig effektiv, og at rummet må skylles meget effektivt igennem, således at der ikke opstår døde hjørner med stillestående luft.

## MARINE VENTILATION EQUIPMENT



BY APPOINTMENT TO THE ROYAL DANISH COURT

**D ♦ F ♦ J**  
DE FORENEDE JERNSTØBERIER A/S

SALES DEPARTMENT:  
ØRSTEDSHUS, 41, V. FARIMAGSGADE, COPENHAGEN, DENMARK

Telephone: Central 8808  
Telegrams: DEFOR, COpen  
Telex: 2314, Answer back Defor HK.

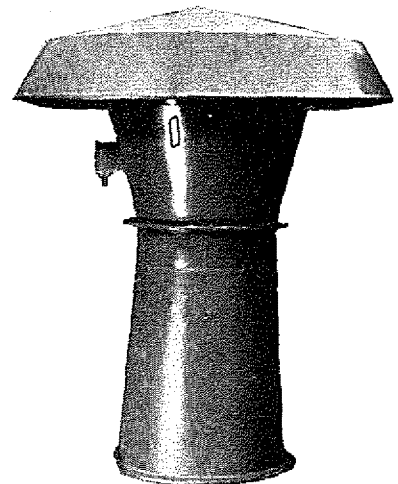
# GENERATORER DYNAMOER



AKTIESELSKABET  
**ALUMETA**

TREKRONERGADE 92, KBHVN. VALBY, VA 8800

Til maskinrumsventilation benyttedes tidligere hovedsagelig centrifugalventilatorer, men man er nu i højere grad gået ind for axialventilatorer, idet disse er betydelig lettere at installere og kræver mindre plads.



Ventilationshætte for anbringelse på dæk. I denne hætte er indbygget en axialventilator, der ved reversering har mulighed for såvel indblæsning som udsugning.

*Har Delæst „Sejl og Motor“*

# ★ ET SKIB BLIVER TIL ★

## NAVIGATIONSUDSTYR

Af ingeniør J. S. BINDESBØLL, B. Sc.  
(Odense Staalskibsværft A/S)

I de ældste tider, hvor der ikke fandtes instrumenter til hjælp ved navigeringen, var navigatøren henvist til at bruge stjernerne og andre naturlige hjælpemidler for at finde vej på det åbne hav.

På de store opdagelsesrejsers tid var kompasset dog kommet i brug. Dets oprindelse er ukendt, men det formodes at stamme fra Kina.

En del primitive instrumenter blev på Columbus tid anvendt til observationer, som f. eks. astrolaben, håndloggen, håndlodet, the cross staff etc.

Først i løbet af det nittende århundrede blev forbedrede navigationsinstrumenter bragt i anvendelse, og de vigtigste var foruden kompasset, sekstanten, oktanten, søret (kronometret), patentloggen og lodet.

Sekstanten og oktanten er instrumenter, ved hjælp af hvilke man måler vinklen mellem lysstråler, der udgår fra forskellige objekter og er konstrueret således, at man kan holde instrumentet i hånden under målingen. De benyttes til at tage solens eller stjerners højde over kimmingen og ved hjælp deraf beregne skibets breddeposition.

Søret eller kronometret er et særdeles omhyggeligt forarbejdet ur, der ombord benyttes ved astronomiske observationer. Det adskiller sig i konstruktionen kun fra andre ure ved sin finere udførelse og er kardansk ophængt i et polstret rum under kortbordet i bestiklukafet.

I det følgende skal beskrives nogle af de forskellige installationer, som i nutiden hører til et første klasses moderne navigationsudstyr for søgående skibe.

### Radar

**Radarprincippet** — Ved radar forstås en særlig udnyttelse af de radiotekniske principper, hvorved en observatør sættes i stand til at radioelektrisk vej at registrere tilstedeværelsen af omgivende objekter samt at bestemme retning og afstand til disse.

Radarprincippet er baseret på, at elektromagnetiske svingninger, radiobølger, som udstråles i rummet, vil delvis tilbagekastes, dersom de på deres vej møder et objekt, som i elektriske eller magnetiske egenskaber afviger væsentligt fra det medium, gennem hvilket radiobølgerne forplanter sig. I hvor høj grad denne tilbagekastning, ekkovirkning, finder sted, afhænger af beskaffenhed, farve og størrelse af det exciterede objekt.

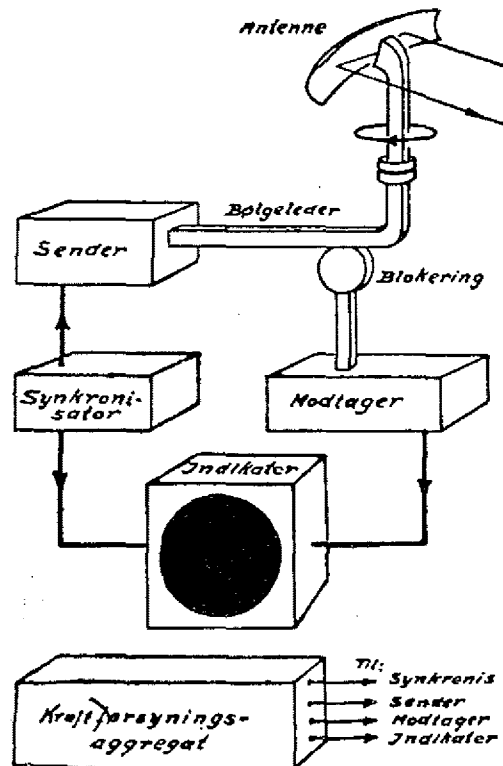
Udsendes således fra en retningsantenne ganske korte bølgetog, signalimpulser, vil disse, dersom de træffer et objekt, give anledning til, at der fra dette tilbagekastes lignende, men langt svagere bølgetog, ekkimpulser, som lader sig opfangne af antennen.

Ved registrering af de modtagne ekkimpulser fastslås objektets tilstedeværelse, medens retning og afstand til dette bestemmes på grundlag af udstrålingsretningen og ekkotiden, hvorved forstås tidsforløbet fra afgivelsen af en signalimpuls til modtagelsen af den af denne forårsagede ekkimpuls.

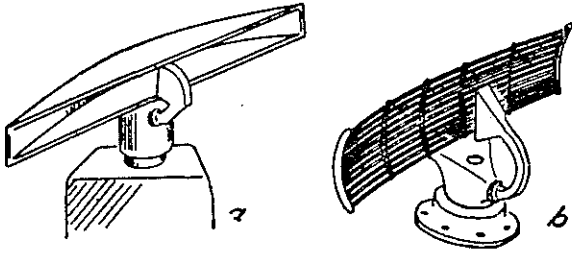
Er retningsantennen indrettet så at den kan drejes om en lodret akse og således, at signalimpulserne udstråles langs jordens overflade, kan man med denne afsøge hele horisonten.

Da radiobølgerne forplanter sig gennem rummet med lysets hastighed, kræver målingen af ekkotiden en indikator, der er i stand til at registrere brøkdeler af en milliontedel sekund.

Denne fordring opfyldes af katoderørsindikatoren, som derfor også udgør et af de væsentligste led i radarapparatet.



Radar. Fig. 1.



Radar. Fig. 2.

*Radaranlæggets hoveddele* — De vigtigste hoveddele eller enheder, se fig. 1, er:

- 1) Kraftforsyningsaggregatet,
- 2) synkronisatoren,
- 3) senderen,
- 4) antennen,
- 5) modtageren,
- 6) indikatoren.

Kraftforsyningsaggregatet, som skal fremstille de til driften af de øvrige enheder nødvendige spændinger og strømformer, omfatter transformatorer samt ensrettere med tilhørende filterkredse for tilvejebringelse af høj jævnspænding.

Energien til kraftforsyningsaggregatet fås fra en motor-generator for enfaset vekselspænding, sædvanligvis af frekvens 500 perioder pr. sekund.

Synkronisatoren fremstiller korte spændingsimpulser, som benyttes til synkronisering af sender og indikator, så sweepet påbegyndes nøjagtigt i det øjeblik, signalimpulsen affyres, og således at afstandsringene afsættes rettidigt.

Senderen består af en mikrobølge-oscillator, hvortil anvendes en såkaldt magnetron, der fremstiller de ultra-højfrekvente svingninger, som skal udstråles fra antennen, samt en modulator, hvis opgave er at afpasse magnetronens virketid, så signalimpulsen får sin rette form og varighed.

Antennen (scanner), som tjener til udstråling af signalimpulserne og til at opfange eventuelle ekkoimpulser, er en særlig konstrueret drejelig retningsantenne. Den består af den øverste ende af bølgelederen, samt af en parabelformet reflektor, som foroven og forneden er forsynet med vandrette skærmlader.

Reflektoren kan være tildannet af metalplade eller af flere parallelløbende metalstænger, se fig. 2a og b, eller af et netværk af metalbånd. Fra bølgelederens munding, der gerne har form som en flad tragt og er lukket med en rude af plastic, kastes signalimpulserne ind i reflektoren, som stråler dem ud i den ønskede retning.

Ved hjælp af en elektromotor, antennemotoren, bringes antennen til at rotere med konstant omdrejningstal, sædvanligvis mellem 10 og 40 omdrejninger pr. minut, samme vej rundt som viserne på uret.

Modtageren er en følsom super-modtager, hvori ekkoimpulsernes ultra-højfrekvente svingninger omsættes og forstærkes, så der for hver ekkoimpuls dannes en enkelt spændingsimpuls, videoimpuls, som føres til indikatoren.

For at skærme modtageren for direkte påvirkning fra de meget kraftige signalimpulser, som passerer til antennen, er der på den forgrening af bølgelederen, der fører til modtageren, indskudt en blokering, en slags kortslutningsorgan, som automatisk kortslutter forgreningen til modtageren, hver gang en signalimpuls passerer, men derimod frit tillader de langt svagere ekkoimpulser at søge til modtageren.

Indikatoren er som tidligere omtalt en katoderørsindikator, på hvis indikatorskive der for hver modtaget ekkoimpuls vil dannes et lysende billedpunkt svarende til det reflekterende objekt. Foruden de spændingsimpulser, som tjener til at synkronisere indikatorens forskellige funktioner med signaludsendelsen fra antennen, vil indikatoren, for hver gang antennen peger ret forefter, få tilført en så lang-

varig spændingsimpuls, at hele den tilsvarende sweepradius trækkes op på indikatorskiven og derved angiver skibets kurs i forhold til omgivelserne. Markeringen af denne linie, som benævnes kurslinien, kan dirigeres af en kontaktanordning på den roterende del af bølgelederen.

Katoderøret er intensitetsstyret, således at katodestrålen kun er i stand til at frembringe lysvirkning på indikatorskiven, når en styreelektrode i røret tilføres en tilpas kraftig positiv spænding.

Sweepet påbegyndes ved indikatorskivens centrum netop i det øjeblik, en signalimpuls affyres fra antennen, og samtidig tilføres der styreelektroden en spændingsimpuls, så der afsættes en lysplet i skivens centrum.

Modtages en ekkoimpuls fra et objekt, tilføres der ligeledes styreelektroden en spændingsimpuls, som giver anledning til, at der afsættes en lysplet, men denne vil dannes desto længere ude på måleradien, d. v. s. desto længere fra skivens centrum, jo større ekkotiden og dermed afstanden til det pågældende objekt er.

Under tilbagesweepet er katodestrålen slukket.

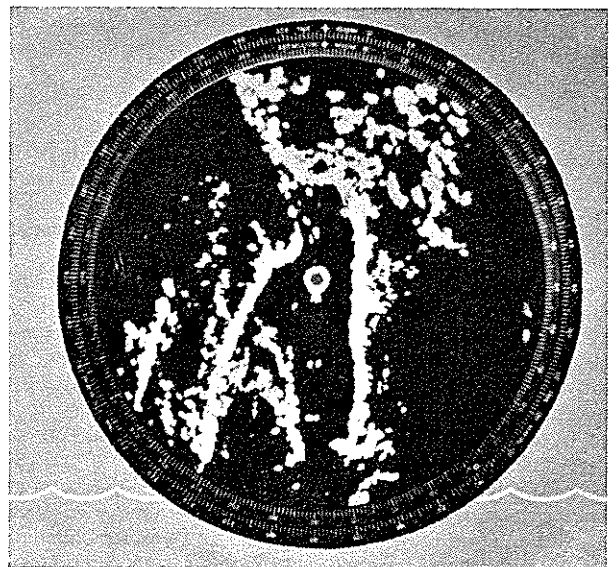
Idet antenne og måleradius roterer med konstant hastighed og fuldstændig synkront, vil der på indikatorskiven dannes et kortlignende billede, i hvis centrum observatøren befinder sig, og hvori omliggende objekter viser sig som lysende felter og punkter, således at pejling og afstand til hvert objekt kan aflæses direkte på indikatorskiven — se fig. 3.

For at lette bedømmelsen af afstandene til de enkelte objekter indretter man indikatoren, så katodestrålen automatisk aftegner et system af ækvidistante, koncentriske cirkler, afstandscirkler, på indikatorskiven. Radius i hver afstandscirkel svarer til en ganske bestemt afstand, f. eks. 2, 4, 6, 8, 10 og 12 sømil.

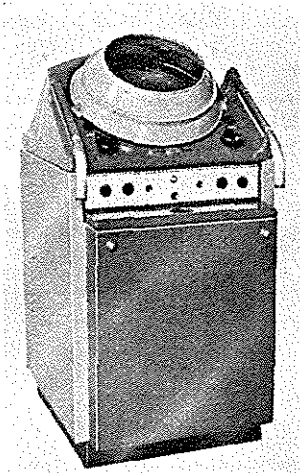
Endvidere kan katodestrålen bringes til på indikatorskiven at aftegne kurslinien, således at man kan iagttage, hvorledes denne ligger i forhold til bøjer, pynter eller andre skibe, som haves forude.

Af de mest kendte fabrikater af radar kan nævnes følgende:

- De amerikanske Raytheon Mariners Pathfinder Radar,
- Radio Corporation of America (RCA),
- De engelske Gossor Marine Radar,
- Seascan Radar of Metropolitan-Vickers,
- Kelvin-Hughes Radar,
- Decca Radar.



Radar. Fig. 3.



Radarindikator. Fig. 3a.

Det 16" katodestrålerør af metaltype giver et billede i stor skala med klart lysende konturer.

Der er 6 afstandsskalaer: 1, 2, 4, 8, 20 og 40 sømil. Minimumafstanden, som er af stor betydning for navigering i snævre omgivelser, er 50 yards eller mindre.

Indikatorskiven er forsynet med 4 faste afstandsringe. Nøjagtigheden er 1%, og en bevægelig afstandsskala med belyste tal tillader nøjagtig afstandsbestemmelse fra 1/2 til 20 sømil med 2% nøjagtighed.

På indikatorskivens omkreds er monteret to koncentriske azimuth-ringe inddelt for hver grad. Den inderste ring er fast og viser 0 på skibets kurs.

Alle de kontrolknapper og håndtag, som almindeligvis er i brug, er monterede på indikatorpanelet og det lodrette panel direkte under dette.

De indvendige dele i indikatoren er monteret med henblik på let tilgængelighed. Se figurerne. En aftagelig observationshætte med et polaroid filter udelukker stærkt udvendigt lys og muliggør bekvem observation af indikatorskiven.

Indikatorskabet er låst og kan åbnes med en særlig nøgle. Fronten kan svinges udad og nedad og giver let tilgængelighed til de indvendige dele. Sidepanelerne kan hurtigt fjernes og toppen kan svinges opad så at katodestrålerør og tilhørende dele er tilgængelige.

**Sender og modtageraggregat**

Dette består af senderen, modulatorens (med nettilslutning) for senderen, modtageren, renformeteret (ekko-box) og en elektrisk ventilator. Der er også plads for tilslutning af apparat til observation af radarfyrt (Raymark Beacon Adapter Kit).

I det følgende skal gives en kort beskrivelse af den hyppigt installerede radar: Raytheon Mariners Pathfinder.

Den fremstilles i 3 modeller:

Model	Frekvens	Antenne
1401	S-bånd	7 feet
1402	S-bånd	12 feet
1404	X-bånd	7 feet

Indikatorskiven er 16" i diameter, og samme indikator anvendes for alle 3 modeller og er af konsoltypen med bekvemt skråliggende indikatorpanel, og alle manøvrekontrollorganerne let tilgængelige.

Modtageren optager den øverste del af aggregatet og sender og modulator den nederste del.

Ekkoboxen er anbragt på højre side og blæseren er monteret i den øverste del af kassen.

Pulserende triggerstrøm for senderen frembringes af et brint-thyratron-rør, som har vist sig at være den mest virkningsfulde og forstyrrelsesfrie modulation i brugen.

Et oscillator af magnetron-type omformer den pulserende strøm i mikrobølger, som udsendes.

Radioenergi ledes til og fra antennen ved hjælp af en bølgeleder.

Modtageren er en superheterodyn med en krystal mixer. Antennen består af et fodstykke på hvilket udstrålingen er monteret.

Fodstykket indeholder motoren, som sætter antennen i rotation, og et synkroniseringsaggregat.

Antennen indbefatter bølgelederens munding og en parabolisk reflektor, som koncentrerer RF energien fra bølgelederens munding i en meget skarp stråle.

Radio Corporation of America fabrikere en 40 kW radar med 16" billediameter kaldet Radiomarintype C.R.—104, samt en 30 kW radar med ca. 12" billediameter betegnet type C.R.—103.

40 sømils rækkevidde, 6 afstandsområder, 3,2 cm bølglængde, automatisk frekvenskontrol, gyro-repeater-skala, 2 impulsfrekvenser, 2 impuls længder, variabel afstandsmåler og mellemfrekvens båndbredder.

Anlægget består som sædvanlig af en indikator, et sendermodtager-aggregat og en scanner (antenne) og drives fra en motor-generator, som er udstyret med automatisk igangsætter og spændingsregulator og tilsluttes skibets jævn- eller vekselstrømsnet.

Indikatoren er monteret i et robust stål kabinet; den øverste del er hængslet på bagsiden og kan let løftes op, således at man let kan komme til katodestrålerøret.

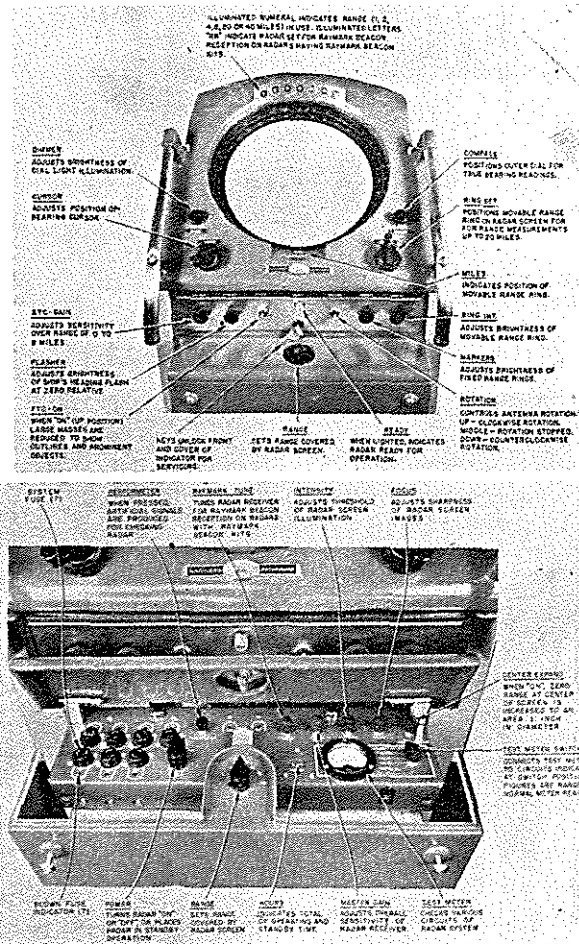
Dette er monteret i 25° vinkel således at billedfladen kommer i den mest hensigtsmæssige stilling for aflæsning.

En fast og en bevægelig pejleskala, begge indirekte belyst, er monteret omkring billedskærmen. På den faste pejleskala kan man til enhver tid aflæse pejlinger i forhold til skibets stæv. Den anden pejleskala kan tilkobles skibets gyrokompass og giver da direkte aflæsning af retvisende pejlinger.

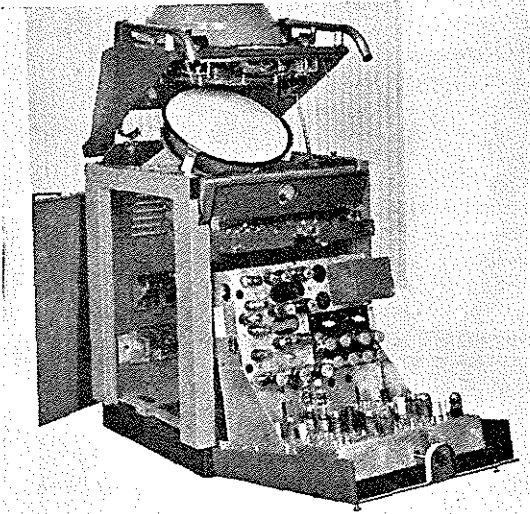
Der er 6 afstandsområder nemlig: 1, 2, 4, 8, 20 og 40 sømil. Afstanden til de forskellige objekter, som viser sig på billedskærmen, kan aflæses enten ved hjælp af fire faste afstandsringe, eller når den største nøjagtighed ønskes, ved hjælp af en justerbar afstandsring.

Når denne benyttes, kan man på et mekanisk tællerværk aflæse afstanden med en nøjagtighed af 2% mellem 0,5 og 20 sømil.

Indikering af det område, som er i brug, gives ved et oplyst tal lige over billedskærmen. Både tal og det



Radarindikator. Fig. 4.



Radarindikator. Fig. 5.

mekaniske tælleværk, som angiver den nøjagtige afstand, kan aflæses indenfor det bælte, som placeres over billedet, når man benytter radaren i et oplyst rum.

Lige under billedskærmen er de primære betjeningshåndtag monteret på et horisontalt sort panel med indirekte rød belysning.

Omkring billedskærmen er monteret de betjeningshåndtag, som benyttes til pejling og aflæsning af afstand, men som ikke vedrører justeringen af selve billedet.

Den tredje gruppe omfatter betjeningshåndtag, som vedrører indstillingen af radarbilledet, men som ikke er i stadig brug.

Disse er monteret på et lille panel lige under de primære betjeningshåndtag.

*Sender-modtager* — Der benyttes en magnetron, som giver en spidseffekt på 40 kw. Magnetronen

arbejder i frekvensbåndet 9320-9430 MHz (3,2 cm båndet). På de tre korteste afstandsområder, 1, 2 og 4 sømil benyttes kort impuls længde (0,25 mikrosekunder) og høj impulsfrekvens (2000 HZ). På de tre længste områder, 8, 20 og 40 sømil, er impuls længden forøget til 0,65 mikrosekunder og impulsfrekvensen reduceret til 800 HZ. Hermed opnår man skarpe, lysstærke billeder på samtlige afstandsområder og mest mulig konstant belastning af magnetronrøret.

*Antenne* — Reflektorens bredde er kun 50" (ca. 1,25 meter) og højden 32". Antennemotoren, synkrongenerator og andre dele er indkapslet i et vejrfast støbt aluminiumshus.

Antennen roterer med en hastighed af ca. 8,5 omdrejninger pr. minut.

### Gyroskopkompasset

Gyroskopkompasset får sin nord-søgende egenskab fra en kombination af fire naturlige love, af hvilke de to første er ejendommelige for gyroskopet, den tredje tyngdekraften og den fjerde jordens rotation.

Disse naturlige love giver den retningsbestemte kraft for et kompas, som angiver retvisende nord og gør det med en stabilitet, som kan sammenlignes med et objekt på land.

Foruden at angive retvisende nord er gyroskopkompasset i stand til at drive repeterkompasser eller indikatorkompasser, samt automatisk styreanordning (gyro-pilot). Dette er fordele til navigering af et skib.

Det fundamentale princip for gyroskopkompasset:

#### Definition af et gyroskop

Gyroskopet kan defineres som et udbalanceret hjul, som roterer ved et forholdsvis højt omdrejningstal og er båret af lejer, der tillader hjulet at dreje sig frit omkring tre akser.

Hjulet er monteret således, at dets tyngdepunkt ligger i et fast punkt, medens selve hjulet er frit til at dreje sig i en hvilken som helst retning om tyngdepunktet.

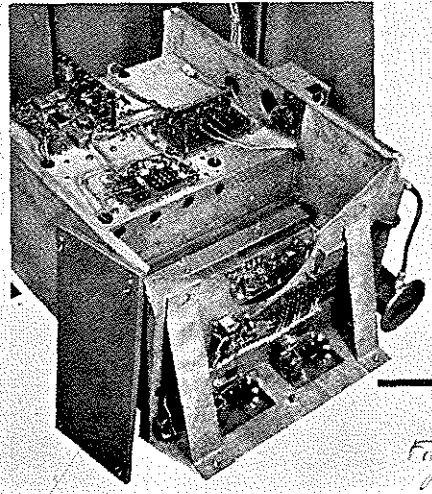


Fig. 6

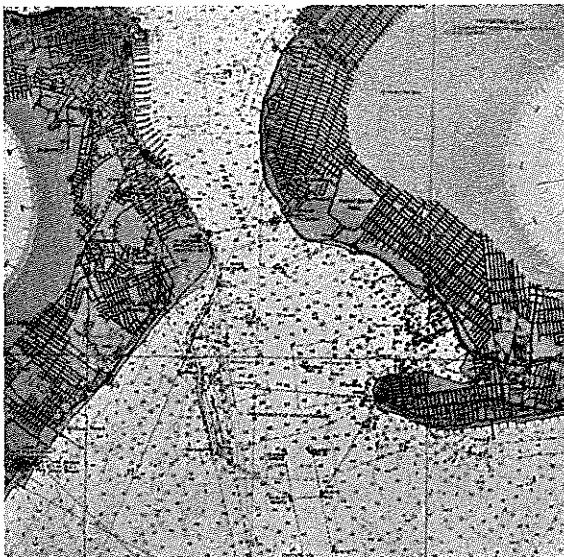


Fig. 7. Søkort.

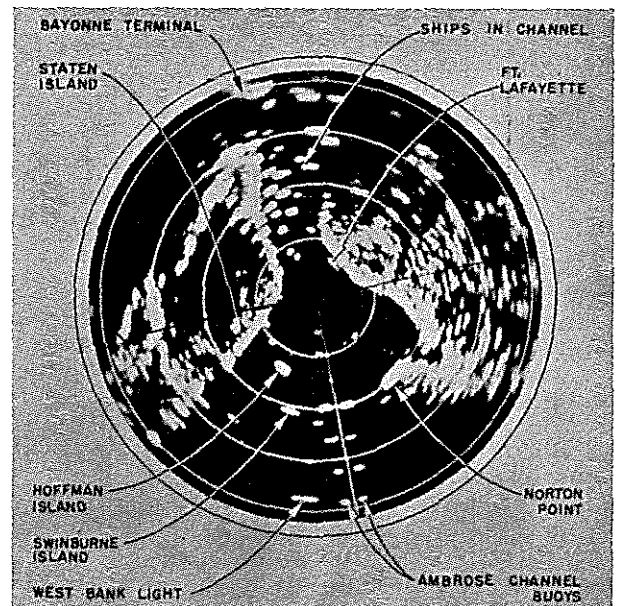
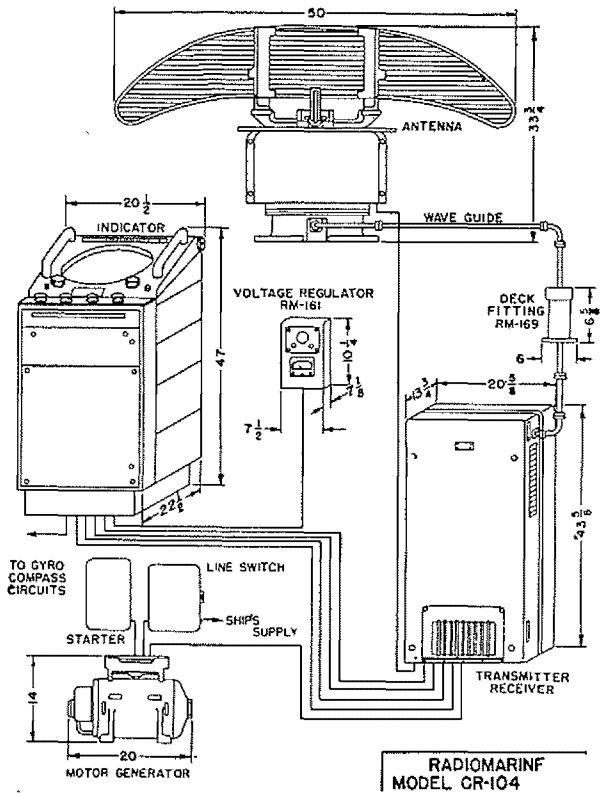


Fig. 8. Radargengivelse af søkort fig. 7.



R.C.A. Radar. Fig. 9.

Et sådant gyroskophjul er vist i fig. 1.

Det kan frit dreje sig om sin omdrejningsakse A, sin lodrette akse B og sin vandrette akse C.

I et gyroskoplkompass benyttes et gyroskop af den grund, at det er muligt at kontrollere dets to specielle egenskaber på en sådan måde, at det vil søge at bibeholde retningen med den geografiske nordpol.

Disse to hovedegenskaber for gyroskopet er den gyroskopiske inertie og precession.

Den gyroskopiske inertie er gyroskopets evne til at bibeholde sin stilling i rummet og gøre modstand mod kræfter, som søger at dreje dets omdrejningsakse i ny stilling.

Gyroskopisk inertie kan illustreres ved at sætte hjulet i hastigt roterende bevægelse som i fig. 2 og så dreje rammen, som i fig. 3.

Den oprindelige retning af hjulets rotationsakse vil ikke ændre sig trods bevægelse af fodten.

Når et kraftpar optræder, vil det forårsage, at gyroskopet bevæger sig (precession), dog ikke i retning af kraftparret, men i en retning vinkelret på det optrædende kraftpars akse og også vinkelret på rotationsaksen.

Virkingen af precessionen vises i fig. 4 og 5. Den optrædende kraft T vil modvirkes og i stedet for at dreje sig i retning af kraften, vil hjulet dreje sig i retning af pilen P. I fig. 4 virker kraften omkring en horisontal akse, og resultatet er precession om den lodrette akse.

Når kraften virker omkring den lodrette akse, vil precession finde sted om den vandrette akse, som i fig. 5.

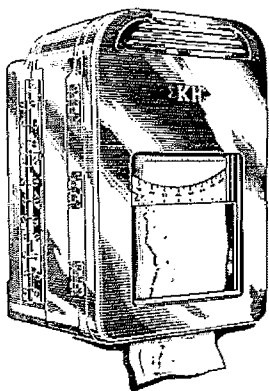
#### Virkingen af jordens rotation.

Når man tænker sig et gyroskop anbragt på jordens overflade ved ækvator med sin rotationsakse pegende øst-vest, som vist i fig. 6, vil gyroskopet på grund af gyroskopisk inertie bibeholde rotationsaksens retning i rummet, medens jordens horisont drejer i rummet.

Derfor vil gyroskopet, skønt det bibeholder rotationsaksens retning, synes at dreje sig i forhold til jordens horisont med en omdrejning i et siderisk døgn.

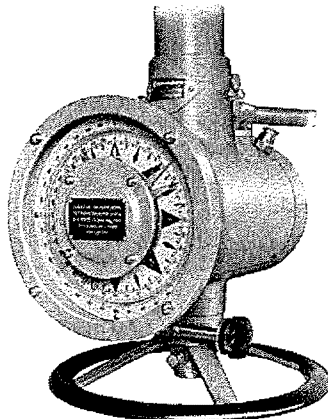
## RADIO-NAVIGATIONSINSTRUMENTER

KELVIN & HUGHES



EKKOLODANLÆG

ELEKTROMEKANO

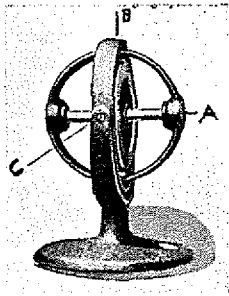


RADIOPEILANLÆG

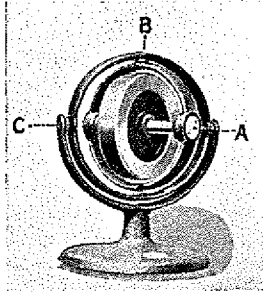
Radaranlæg af alle typer af fabrikat KELVIN & HUGHES, LONDON og Radiomarine Corporation of America

**DANSK RADIO AKTIESELSKAB**

AMALIEGADE 33 - C 7282



Gyroskopas. Fig. 1.



Gyroskopas. Fig. 2.

Dersom gyroskopet var placeret i nord- eller sydpolen, ville det ikke dreje sig ud af horisontalen, men ville synes at dreje sig om dets lodrette akse med en omdrejning pr. siderisk døgn.

Som følge heraf vil det være nødvendigt at kontrollere gyroskopet på en eller anden måde, således at det søger at bibeholde sig selv i meridianplanet, hvis det skal fungere som kompas.

Antag at en vægt, i form af et pendul, ophængt i begge ender af gyroakslen, så den hænger centralt under hjulet. På grund af tyngdekraftens tiltrækning vil vægten udøve en kraft imod jordens centrum.

Hvis rotationsaksen indstilles således, at den ligger i meridianen parallel med jordoverfladen, vil pendulet udøve lige store kræfter på begge ender af akslen, så ingen precession vil finde sted.

Ved at lade gyroskopet rotere i den korrekte retning, kan det bringes til at søge retning mod nord. Dog vil gyroskopet stadig oscillere omkring meridianen på grund af manglende dæmpning.

I Sperry gyroskopkompasset undgås denne virkning ved at anvende en såkaldt kviksølv-ballistic.

Gyroskopkompassanlægget består af et hovedkompas med hjælpeaggregater.

Hovedkompasset indeholder den gyroskopiske nord-søgende del og mekanismen ved hjælp af hvilken kompasvirkningen kan transmitteres til forskellige steder i skibet.

Hjælpeaggregaterne består i almindelighed af en omformer, en fordelingstavle, en forstærkertavle og en alarm for afbrudt strømtilførsel.

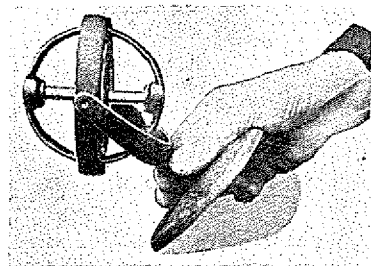
Disse apparater forsyner hovedkompasset med strøm af den rigtige kategori og i tilfælde af, at strømtilførslen svigter, gives der automatisk alarm på kommandobroen.

Tilbehøret for et komplet kompassanlæg består af følgende:

- 1) Et styrekompas,
- 2) to pejlekompasser,
- 3) et repeterkompas kombineret med radio-pejleren,
- 4) en kursindikator,
- 5) en gyropilot (automatisk styreanordning).

Styrekompasset er monteret på toppen af ratpedestalen på kommandobroen, hvor det kan anvendes enten for almindelig håndstyring med skibets rat, eller som reference, når gyropiloten er i funktion som automatisk rorgænger.

Pejlkompasserne er anbragt i en kardansk ophængning på søjler, som er bekvemt anbragte til at tage pejlinger af himmellegemerne, kystobjekter eller andre skibe. De er i reglen anbragt i



Gyroskopas. Fig. 3.

## THE SPERRY GYROSCOPE COMPANY LTD.

GYROSKOPKOMPASSER — SELVSTYRERE — RORVISERE — RADAR — LORAN

Leverandør til:

De Danske Statsbaner

Grønlandsdepartementet

Orlogsværftet

Søværnets Televæsen

Dansk Esso A/s

Det Dansk Franske Dampskibsselskab A/s

Det Forenede Dampskibs-Selskab A/s

Rederiet C. K. Hansen

Dampskibsselskabet Heimdal A/s

Islands Dampskibsselskab A/s

Rederiet J. Lauritzen

Rederiet A. P. Møller

Dampskibsselskabet Norden A/s

Jens Toft A/s

Dampskibsselskabet Torm A/s

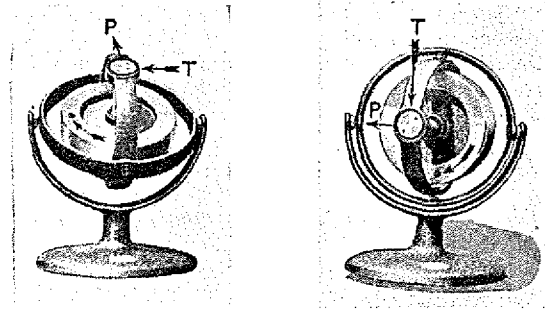
Det Østasiatiske Kompagni A/s

Generalrepræsentant for Danmark:

**SOPHUS BERENDSEN A/s**

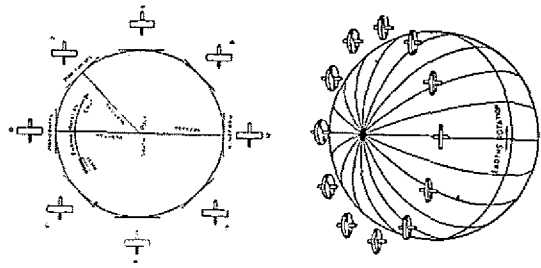
"ØRSTEDHUS" KØBENHAVN V. TLF. C. 8500. TLGR. BERENDSEN





Gyrokompas. Fig. 4.

Gyrokompas. Fig. 5.



Gyrokompas. Fig. 6.

hver brovinge med styrestregen parallel med skibets centerlinie.

En azimuthcirkel kan anbringes over kompasset til at tage pejlinger.

Repetærkompasset for pejlinger (Direction Finder) gør det muligt direkte at aflæse radiopejlinger på kompasset.

Dette kompas kan installeres som et komplet instrument under radiopjelerens omdrejningsakse. Instrumentet forbedrer i høj grad anvendeligheden og nøjagtigheden af radiopejleapparatet.

Kursindikatoren aftegner skibets kurs på en bevægelig papirstrimmel, så navigatøren kan aflæse skibets styring og middelkursen automatisk og kronologisk.

*Gyro-piloten*

Dette aggregat blev oprindeligt konstrueret for det ene formål at gøre styringen automatisk og mere nøjagtig end håndstyringen. Den består af en styresøjle på broen og et kraftaggregat i styremaskinrummet forbundet direkte med styremaskinen.

Med dette arrangement overføres manøvrer fra styresøjlen i styrehuset til styremaskinen agter ved et uafhængigt elektrisk system som en parallel med skibets telemotoranlæg. På styresøjlen på broen er der indstillingsmekanisme for at kunne imødegå variable faktorer, som vil have indflydelse på styringen, f. eks. søgang og hårdt vejr.

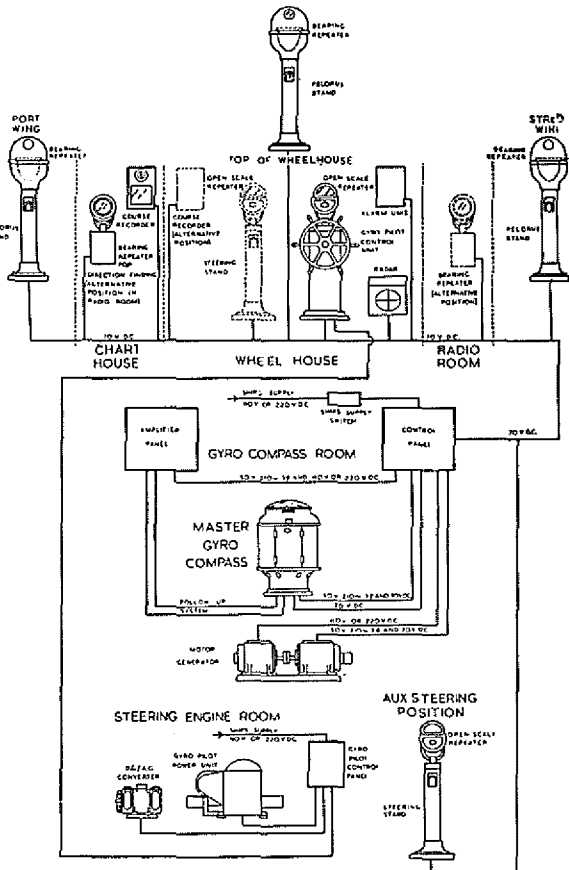
De figurer, som illustrerer ovenstående, gælder for Sperry-gyrokompas og afviger kun i detaljer fra andre fabrikater, såsom Brown, Anschütz etc.

Gyrokompaspet er et fortrinligt hjælpemiddel til deviationsundersøgelser, idet sådanne kan foretages uden benyttelse af punkter udenfor skibet.

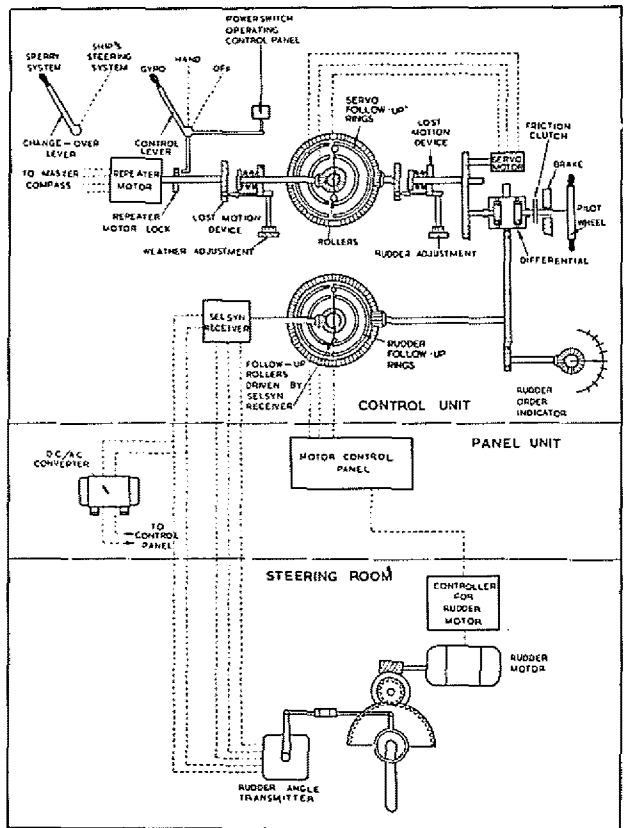
Selvom gyrokompaspet i moderne tid er blevet praktisk talt uundværligt i større skibe, har magnetkompasserne i henhold til deres simple konstruktion og deres uafhængighed af skibets elektriske anlæg stadig deres berettigede betydning.

Desuden fordrer jo lovene et bestemt antal magnetiske kompasser bortset fra gyrokompaspet.

En detaljeret beskrivelse af de forskellige typer af magnetiske kompasser vil ikke blive foretaget her, da deres konstruktion er ret simpel og anses for almindelig kendt. Der henvises i denne forbindelse til håndbøger og brochurer vedrørende magnetiske kompasser.



Gyrokompas. Fig. 8.



Gyropilot. Fig. 7.



### Ekkoloddet

Følgende beskrivelse gælder for „Kelvin & Hughes“ ekkolodanlæg type M. S. 21.

Anlægget arbejder helt elektrisk drevet fra skibets elektriske installation og uden batterier. Oscillatoren, som er anbragt i skibets bund, er af magneto-striction-typen.

Netspændingen kan være enten 110 eller 220 volt jævnstrøm, der omformes ved en roterende omformer til vekselstrøm til forsyning af kraft til forstærkeren, koblingsrelæet og indikatoren og til instrumentets indvendige belysning.

Forstærkeren er indbygget i indikatorens kabinet uden at tilgængeligheden derved ofres.

Anlægget består i hovedsagen af tre dele, nemlig omformer, koblingsrelæ og indikatoren. Hertil kommer afsenderen og modtageren i skibets bund.

Basis-skalaen dækker 0-120 fod eller favne i en længde af 5 tommer, men dette kan udstrækkes til 30 tommer. Skalaen er graveret på omkredsen af en stor cirkulær skive af gennemsigtigt plastic, som fastholdes af en fjederbelastet pal i en hvilken som helst af de 9 indstillinger. De 9 trin eller faser overlapper hinanden, så der er 9 faser på hver 80 feet/favne. Den garanterede dybde-rækkevidde er 250 favne i normale skibe.

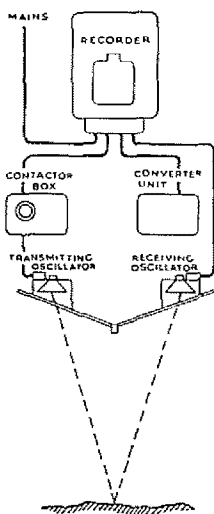
En fast gennemsigtig skala inddelt i feet/favne er monteret under den roterende skive for let interpolation.

En lampe oplyser en lille rektangulær indikator over den synlige sektor af skiven visende den dybde, som er i brug.

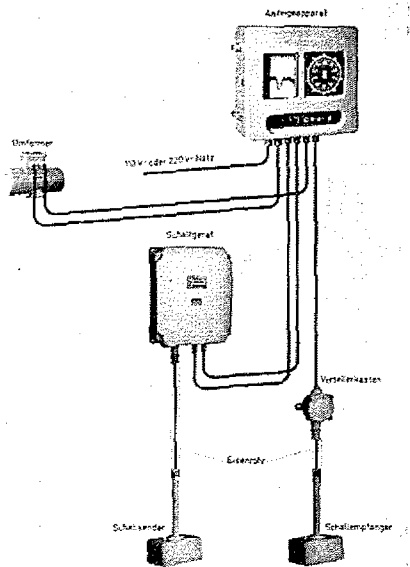
Papiret i indikatoren af det her beskrevne apparat er af den velkendte våde type imprægneret med stivelsesjodin, medens den sidste nye apparattype af „Kelvin & Hughes“ fabrikat, type M. S. 26, er udstyret med tørt papir.

Papirrullen er indesluttet i en lufttæt kapsel og kan let udskiftes.

Den skrivende stift er et lille stykke bøjet metal med iridium spids og praktisk talt uopslidelig. Elektrolytisk virkning af en svag strøm passerer gennem papiret fra pennen



Ekkolodprincip. Fig. 1.



Ekkolod. Fig. 2.

til en poleret anodeplade og afsætter et sepiamærke på papiret og aftegner vanddybden.

Lavspændt vekselstrøm ensrettet af en miniatur selenium-ensretter afgiver strøm for en fast linjemærke og elektrisk pencil til at skrive noter på papiret med og til den automatiske mærkning af tidsintervallet.

Motorgeneratoren består af en jævnstrømsmotor på en brøkdæl af en hestekraft, som driver en vekselstrømsgenerator ved en konstant fart af 2800 omdr./min. gennem en tandhjulsvæksling.

Sender-afbryderen er af samme type som i motorer med elektrisk tænding. Indikatoren har to afbrydere, en for fodskalaen, og en for favn-skalaen.

Forstærkerens dele er i miniaturformat og har to pentoder af Mullard type E F 37 med direkte glødestrøm. Disse kan fås overalt. Energi fås fra omformeren i vekselstrøm til en transformator, som giver 6,3 volt vekselstrøm for opvarmning af rørene.

Koblingsrelæet afgiver højspændte elektriske impulser til sender-oscillatoren og drives fra skibets net kontrolleret af en hovedkontakt.

Oscillatorerne er af magneto-striction type. De to Oscillatorer er ens med hensyn til mekanisk og elektrisk konstruktion; den ene er afsender og den anden modtager.

Hver er forsynet med en parabolisk lydreflektor og er indkapslet i en hermetisk lukket ståltank. Denne har form efter skibets bund for at den udsendte lydstråle er lodret.

Det er ikke nødvendigt at skære huller i bundpladerne ved installation af oscillatorerne. Sender-oscillatoren udsender ultra-sonore lydølger imod havbunden, hvorfra de kastes tilbage til modtager-oscillatoren, som sender impulsen videre til forstærkeren og indikatorpenen.

Det tyske firma Atlaswerke fremstiller ekkolod-apparater, såkaldte Echographs i monotype eller duotype-udførelse.

Monotypen anvendes for mindre fartøjer, fiskekuttere, trawlere, bugserbåde o. s. v.

Atlasapparaterne arbejder hovedsagelig efter samme princip som „Kelvin & Hughes“ ekkolod.

Ekkoloddene kan på fiskerfartøjer anvendes til at finde fiskestimer.

Det amerikanske firma Raytheon fabrikere ligeledes ekkolodanlæg.

Af ekkoloddets fordele, der må siges at være langt vægtigere end dets mangler, må først og fremmest fremhæves det meget store antal lodskud pr. minut, der opnås uden brug af mandskab, blot ved at slutte en elektrisk kontakt. Dette gør, at navigatøren nu er langt mere tilbøjelig end før til at benytte lodskuddet til pladsbestemmelse, men det forøger samtidig kravene til mange og nøjagtige dybdeangivelser i søkortene på alle dybder indenfor fastlandsskolen, ligesom det fremhæver fordelene ved i søkortene at have mange dybdekurver indtegnede.

Af almindelige lod anvendes håndlod og dybdelod. De består af et blylod med lodline, som er inddelt i favne eller meter.

Ved dybdemålere forstås instrumenter, der udmåler vandtrykket ved havbunden, og der forefindes forskellige typer, såsom Kelvins, kaptajn Clausens, Sigurdsons, Richters etc. Dybdemålere anvendes i forbindelse med en loddemaskine. Af disse findes forskellige konstruktioner, som dog i princippet er ens. Maskinen er forsynet med bremse og viser desuden den udløbne lines længde.

**KNUD E. HANSEN**

Consulting Naval Architects  
Marine Engineers



Bredgade 37 - Copenhagen  
Telegr.: DESIGN Tel.: Minorva 718

# ★ ET SKIB BLIVER TIL ★

## Skibs-kølanlæg

### MARINE REFRIGERATING PLANTS

By

Department Engineer HELGE B. ØRVAD,  
Atlas Limited, Copenhagen

Praktisk talt alle større moderne skibe er udstyrede med køleanlæg for et eller flere formål. Alle skibe har brug for et proviantkøleanlæg, et stort antal har lastkøleanlæg for en mindre eller større del af lastrumfanget, og endvidere har luftkonditioneringsanlæg deres store fordel for skibe, der sejler i troperne. Jeg skal nedenfor beskrive disse 3 typer skibskøleanlæg hver for sig, idet jeg dog vil indlede med en omtale af forskellige kølemedier samt behandle spørgsmålet: „Direkte fordampning eller brinekøling?“

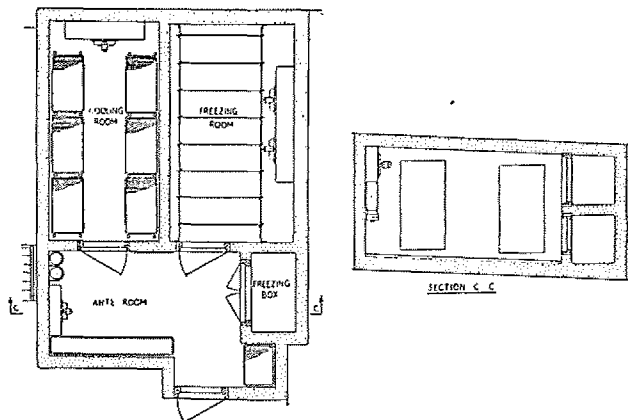
Man er i de sidste 25 år gået mere og mere bort fra anvendelse af kulsyre som kølemedium, og grundene hertil er dels de høje arbejdsstryk, kulsyreanlæggene arbejder med, og som forårsager tunge, pladskrævende og dyre anlæg, og dels at ydeevnen af et kulsyreanlæg vil være betydeligt nedsat i farvande, hvor søvandstemperaturen er over 30° C, ligesom kraftforbruget øges og betjeningen vanskeliggøres. Til et moderne skibskøleanlæg kan der derfor kun blive tale om at anvende ammoniak eller et af de mange kølemedier indenfor Freon-gruppen, f. eks. Freon-12.

Til små og mellemstore proviantkøleanlæg anbefales det altid at anvende Freon, idet dette i de fleste tilfælde muligst anbringelse af kølkompressoren eller -kompressorerne ved siden af proviantrummen. Denne placering er mulig på grund af, at Freon er ugiftig, medens kompressoren skal monteres i et særskilt og godt ventileret rum, når man bruger ammoniak.

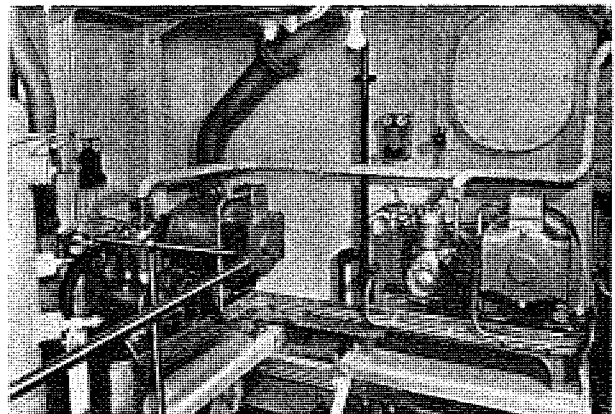
Practically all larger modern ships are furnished with refrigerating plants for one or more purposes. All vessels are in need of a *Provision Refrigerating Plant*. A large number of vessels require a *Cargo Refrigerating Plant* for a small or large cargo volume, and further *Air Conditioning Plants* have their advantages for a large number of vessels trading in the tropics. I shall describe below these three types of marine refrigerating plants individually. However, I will preface my article with information on the different types of refrigerants and deal with the question: "Direct expansion or brine cooling?"

In the course of the last 25 years carbonic acid as a refrigerant has gradually been abolished. The reasons herefore being partly the high working pressures with which the carbonic acid plants are working and which demand heavy, space-requiring, and expensive plants, and partly the fact that the capacity of a carbonic acid plant is considerably reduced by sea water temperature higher than 30° C. Further by higher sea water temperatures the power consumption is increased and the attendance rendered difficult. For a modern marine refrigerating plant it will therefore only be a question of using ammonia or one of the many refrigerants within the Freon-group, e. g. Freon-12.

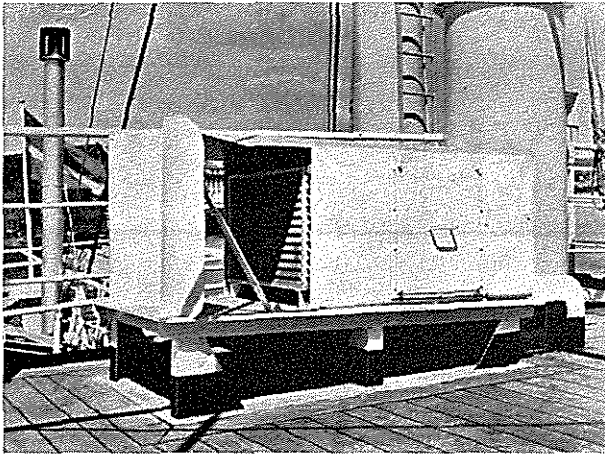
For small and medium sized provision refrigerating plants I always recommend Freon. For one reason the refrigerating compressor or compressors can, in most cases, be installed



Arrangement of Atlas provision refrigerating plant for abt. 12.000 tons vessel.



Atlas provision refrigerating machinery room.



*Atlas air cooled condenser arranged on a boat deck.*

I forbindelse med luftkonditioneringsanlæg foretrækker man som regel Freon-køleanlæg. Hvad angår lastkøleanlæg og store proviantkøleanlæg bør man overveje, om ammoniak eller Freon er at foretrække, idet hvert kølemiddel har sine fordele.

Ammoniak har en gennemtrængende lugt og en irriterende virkning på den menneskelige organisme, og det kan være i høj grad ubehageligt, hvis der opstår en lækage i systemet. Ammoniakkens karakteristiske lugt har imidlertid den fordel, at mandskabet hurtigt vil opdage selv den mindste utæthed, der således omgående vil kunne repareres, og som følge heraf vil der aldrig blive tale om større kølemiddeltab. Når et ammoniakkøleanlæg er af første klasses fabrikat og bliver betjent rigtigt, er der imidlertid ingen fare for ubehagelig lugt. Endvidere kan det tilføjes, at ammoniak er et billigt kølemiddel, og at det som regel er let at fremskaffe i de fleste havnebyer.

Klassifikationselskaberne forlanger, at ammoniakkompressorerne opstilles i et særligt rum, der er lufttæt isoleret fra hovedmaskinrummet og forsynet med en overrislingsanordning, der kan sættes i funktion i tilfælde af større ammoniaklækager. Denne metode er meget effektiv, da vand er i stand til at absorbere store mængder ammoniak.

Freon-gruppen omfatter lugtfri og — under praktisk talt alle vilkår — ugiftige kølemidler, og kølemaskineriet kan således monteres i hovedmaskinrummet eller et hvilket som helst andet sted i skibet.

Den kendsgerning, at Freon er lugtfri, medfører imidlertid den ulempe, at det kan være vanskeligt at opdage en lækage, og følgelig er der mulighed for tab af Freon før en sådan lækage opdaes. Utætheden kan lokaliseres ved hjælp af en detektorlampe, der føres langs med de samlinger, der skal undersøges, og på denne måde kan man konstatere selv den mindste utæthed, idet lampens flamme skifter farve, når den udsættes for Freon-dampe. Ved velbetjente Freon-køleanlæg er det almindeligt, at maskinpersonalet med visse mellemrum går samlingerne efter med detektorlampen for at opdage eventuelle små utætheder, således at disse kan repareres, før større Freon-tab har fundet sted. Freon er et temmelig dyrt kølemiddel, og selvom der findes depoter i alle større havnebyer, er det dog ikke så let at fremskaffe som ammoniak. En kølekompressor går ned i dydevne ved faldende fordampningstemperatur og stigende kondenserings-temperatur, men nedgangen er større for ammoniak end for Freon-12. Derfor vil et Freon-køleanlæg være at foretrække i forbindelse med lastkøleanlæg for transport af dybfrosne varer. Endvidere har Freon den fordel sammenlignet med ammoniak, at det selv under tropesforhold er muligt ved hjælp af et almindeligt ettrings-køleanlæg at opretholde en lastrumstemperatur på  $\pm 20^{\circ}$  C. Det kræver derimod et mere kompliceret, dyrere, tungere og pladskrævende tottrings-

next to the provisions chambers. Due to the non-toxic characteristics of Freon this position is possible, while in the case of Ammonia the compressor must be installed in a separate and well-ventilated room.

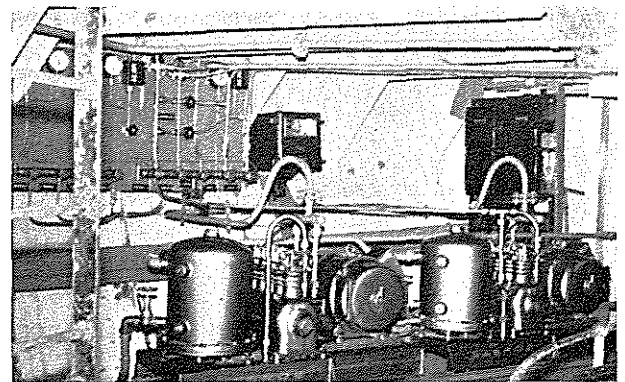
In connection with air conditioning problems Freon refrigerating plants are usually preferred. For cargo refrigerating plants and large provision refrigerating plants it is a point for consideration whether Ammonia or Freon is preferable due to the fact that each refrigerant has its own particular advantages.

Ammonia has a penetrating odour and an irritating effect on the human organism and it may be very unpleasant in case of a large leak in the system. The characteristic smell has, however, the advantage that the engine room crew will easily discover even small leaks and take immediate to stop same. Consequently loss of large amounts of refrigerant will be avoided. When an Ammonia refrigerating plant is attended to in the right way there is no danger of an unpleasant smell persisting. Further it may be added that Ammonia is an inexpensive refrigerant and as a rule is easily obtained in most parts of the world.

The classification societies require that Ammonia compressors must be erected in a separate room, isolated from the main engine room in an air-tight manner and equipped with a sprinkler installation, which latter may be put into action in case of large Ammonia leaks. This is an effective method, as water is capable of absorbing large amounts of Ammonia.

The Freon-Group comprises odourless and under practically all conditions non-toxic refrigerants. For this reason the refrigerating machinery may be erected directly in the engine room or any other place in the vessel.

The fact that Freon is odourless involves, however, the disadvantage that it may be difficult to discover a leak, and consequently there is a possibility of loss of Freon before a leak is discovered. The leak can be located by means of a detector lamp brought adjacent the joints to be investigated, and in this way even small leaks can be discovered due to the fact that the flame of its lamps changes colour when even small amounts of Freon vapour are present. With a well maintained Freon refrigerating plant it is customary for the engine crew to check over the joints with the detector lamp periodically to discover possible small leaks with a view to fixing same before greater losses of Freon occur. Freon is a comparatively expensive refrigerant, and even if depots are present in the larger ports it is not so easy to produce as Ammonia. The capacity of a refrigerating compressor is reduced at decreasing evaporating temperatures and increasing condensing temperatures. The reduction of capacity at decreasing evaporating temperatures is larger for Ammonia than for Freon-12. Due to this a Freon refrigerating plant may be preferable to an Ammonia refrigerating plant in cases where the vessel has to carry deep-frozen goods. Besides Freon has the advantage, compared with Am-



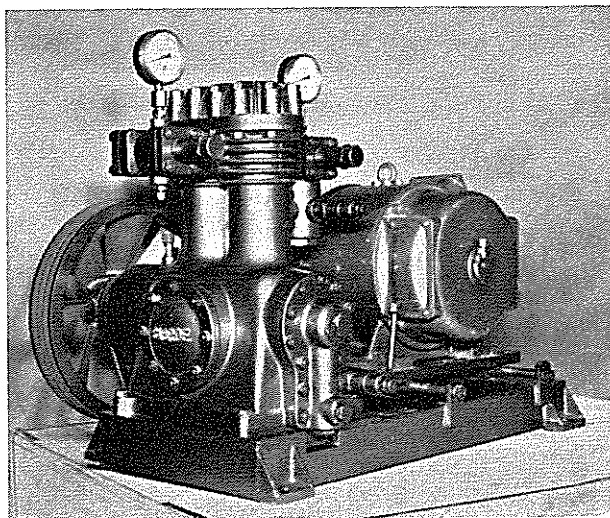
*Sabroe provision refrigerating machinery room.*

køleanlæg for under tropeforhold at opretholde den samme temperatur ved hjælp af ammoniakøleanlæg.

*Direkte fordampning eller brinekøling.* De fleste proviantkøleanlæg er indrettet for direkte fordampning, og luftkonditioneringsanlæg arbejder sædvanligvis med brine- eller ferskvandskøling; men for lastkøleanlæg kommer begge systemer i betragtning. I al almindelighed vejer, fylder og koster et anlæg for direkte fordampning mindre end et anlæg for brinekøling. Som følge deraf har køleanlæg med direkte fordampning vundet stor udbredelse såvel i skibe, der sejler med frugt, som i skibe, der transporterer dybfrosne varer.

Brinekøling har imidlertid den fordel, at det er lettere på samme tid at holde forskellige temperaturer i de forskellige lastrum. Denne fordel er især af betydning i skibe, hvor lasten er inddelt i flere rum, hvor der samtidig skal holdes forskellige temperaturer.

I anlæg med direkte fordampning sker reguleringen for de forskellige luftkølere og kølespiraler ved hjælp af reguler-ventiler, der er anbragt i vædskeledninger, der fører til de enkelte kølere. Man kan enten anvende håndbetjente regulerventiler eller termostatiske ekspansionsventiler. Det



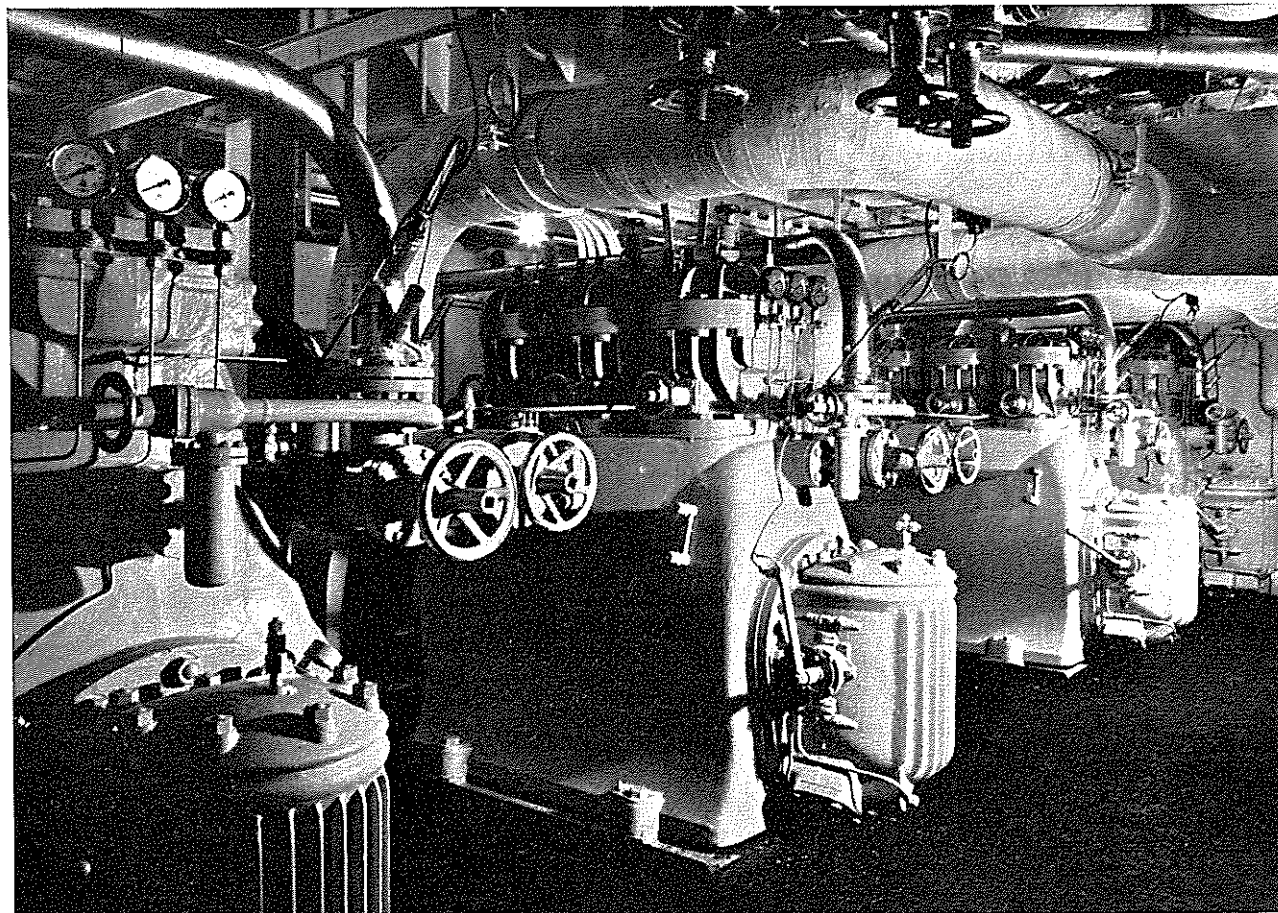
*Sabroe Ammonia or Freon-12 compressor for provision or small cargo refrigerating plants.*

has smaller weight, smaller space requirements, and is less expensive than a plant for brine cooling. Consequently refrigerating plants with direct expansion have gained a considerable position for fruit carriers as well as for vessels carrying deep-frozen goods.

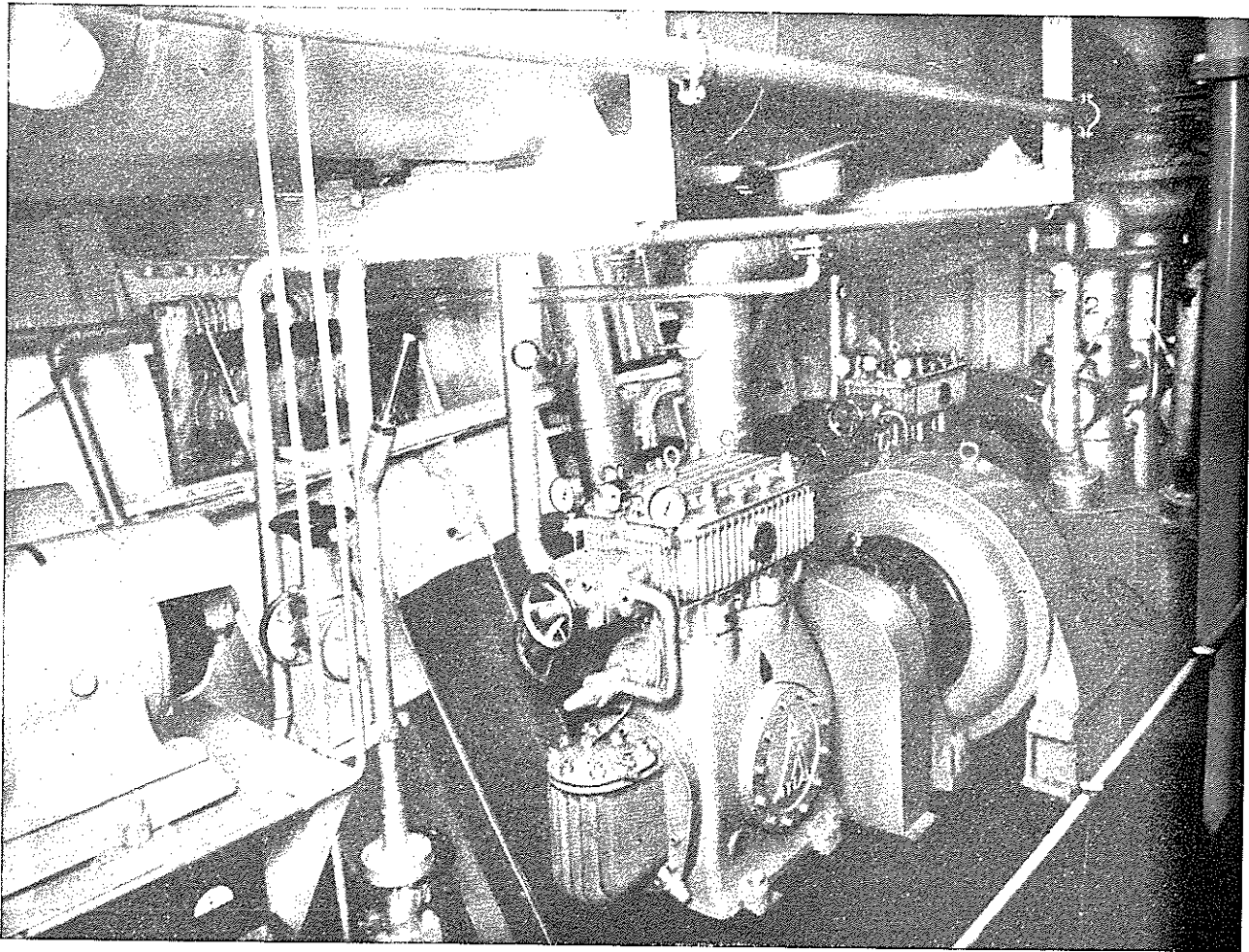
Brine cooling has, however, this advantage that it is more convenient simultaneously to keep different temperatures in the different cargo spaces. This advantage is especially important for a vessel having the hold divided in a great number of rooms and where several temperatures must be kept

monia, that even under tropical conditions it is possible to keep a hold temperature below  $\pm 20^{\circ}$  C. by means of an ordinary single-stage refrigerating plant. Keeping the same temperature by means of Ammonia requires a more complicated, more expensive, heavier, and more room absorbing two-stage refrigerating plant.

*Direct Expansion or Brine Cooling.* Most provision refrigerating plants are designed for direct expansion, and air conditioning plants usually operate with brine or fresh water cooling. For cargo provision plants both systems may be used. Ordinarily speaking, a refrigerating plant with direct expansion



*Machinery room with 4 Atlas Ammonia compressors, m/s „Mexican Reefer“.*



*Engine room with 2 Freon-12 compressors, m/s „Kolästind“.*

afhænger af forholdene, hvilken type ventiler, der med fordel kan anvendes i de enkelte tilfælde.

Ved brinekøleanlæg reguleres de enkelte kølere fra en brinefordelingsstation, hvor man blander brine af forskellig temperatur for at opnå den temperatur, der er bedst egnet for hver enkelt køler.

Det er ikke almindeligt at anvende automatisk udstyr for lastkøleanlæg udover eventuelt termostatiske ekspansionsventiler og elektriske sikkerhedsafbrydere, som afbryder strømmen til kompressormotorerne i tilfælde af for højt tryk i kølesystemet.

#### *Proviantkøleanlæg.*

Praktisk talt alle skibe har — som ovenfor nævnt — brug for et proviantkøleanlæg. Selv for skibe, der kun sejler over korte afstande, er et proviantkøleanlæg mere uundværligt end for en moderne husholdning. For skibe, der går på langfart — specielt i troperne — er det af stor økonomisk betydning at have et proviantkøleanlæg med rigelig kølerumspads og overlegent kølemaskineri.

Når kølerummene er tilstrækkelig store, er det muligt hjemmefra at medføre proviant til hele turen og på den

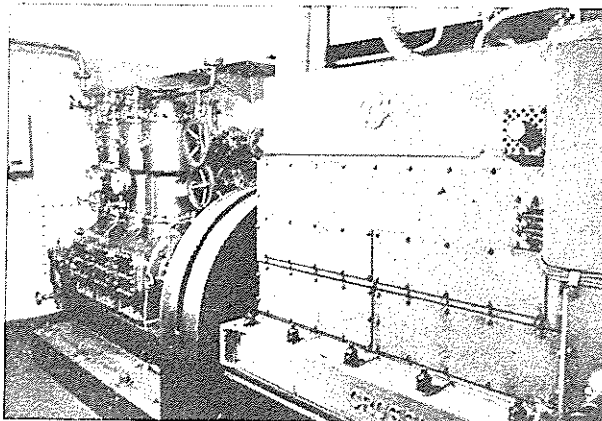
simultaneously. — For direct expansion plants the regulation of the different air coolers and systems of cooling coils is effected by means of expansion valves arranged in the liquid refrigerant pipe lines to the individual coolers. Either hand expansion valves or automatic thermostatic expansion valves may be applied. The valves most suitable under the existing conditions may be used.

For brine refrigerating plants the regulation of the individual coolers takes place from a brine control station. In this control station brine of different temperatures is mixed to obtain brine of the most suitable temperature for each of the individual coolers.

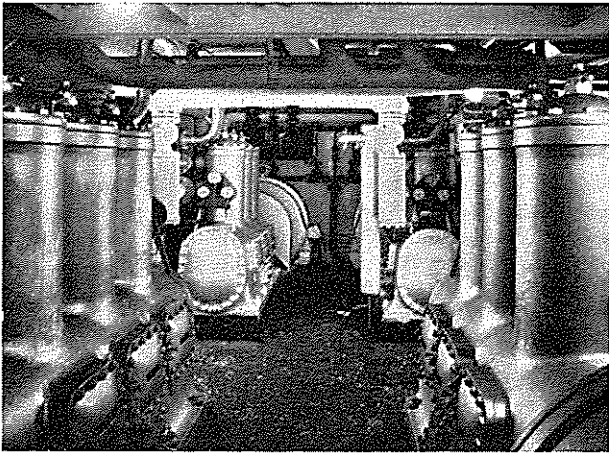
It is not common practice to use extensive automatic equipment for cargo refrigerating plants. The exception may be thermostatic expansion valves as above-mentioned and electrical safety cut-outs. These cut-outs may act in case of excessive pressures in the refrigerant system.

#### *Provision Refrigerating Plants.*

As mentioned above, practically all ships need a provision refrigerating plant. Even for vessels travelling short distances a provision refrigerating plant is more indispensable than for a mo-



*Sabroe Ammonia compressor direct coupled to Diesel engine.*



*Engine room with 4 Sabroe Freon-12 compressors.*

måde spare fremmed valuta, eller man kan købe de forskellige forråd i de havne undervejs, hvor det er mest fordelagtigt. Er kølemaskineriet tillige rigelig dimensioneret, er det muligt hurtigt at nedkøle rum og varer og at sikre varerne gunstige opbevaringsforhold.

Det er nu meget almindeligt at anvende helautomatiske Freon-køleanlæg med direkte ekspansion, og proviantkøleanlægget er normalt uafhængigt af skibets øvrige køleanlæg.

Moderne proviantkøleanlæg har som regel så stor en kapacitet, at det er muligt at nedkøle eller fryse en større mængde proviant. Dette er nødvendigt, når den proviant, der skal medføres, ikke kommer fra et kølehus og således allerede er nedkølet. Det anbefales derfor at indrette følgende rum: Et fryserum til kød med en temperatur på ca.  $\div 10^{\circ}\text{C}$ , et fryserum eller en fryseboks til fisk med ca.  $\div 10^{\circ}\text{C}$ , et kølerum til grøntsager med  $+ 4^{\circ}\text{C}$  og yderligere et lille kølerum eller en boks til pålæg og lignende med en temperatur på ca.  $+ 4^{\circ}\text{C}$ . Hvor det er muligt, anbefales at indrette et opskæringsrum afkølet til  $+ 6$  à  $+ 8^{\circ}\text{C}$ . Det frosne kød kan passende ophænges i opskæringsrummet for aftøning og udskæring, ligesom det er muligt med fordel at opbevare konserver, brød og mel i dette rum. Alle de ovenfor nævnte køle- og fryserum bør indrettes for nedkøling eller frysning af den proviant, der bringes om bord, når det drejer sig om ikke-nedkølede varer.

Køleboksene til pålæg og fisk bør indrettes for stille køling, medens de øvrige køle- og fryserum kan afkøles ved hjælp af lamelkølere med kunstig luftcirkulation. I fryserummene er luftkølerne ofte forsynet med elektrisk afrimningsanordning, således at det er muligt en gang om dagen at afrime rørslangerne i løbet af ca. en halv time, uden at temperaturen i rummet stiger nævneværdigt.

Det er ofte en fordel at bruge luftkølede kondensatorer, hvorved kølevandpumpe og kølevandsledninger undgås. Luftkølede kondensatorer skal anbringes enten på dækket eller i et rum med god mulighed for lufttilgang udefra. Ribberørskølefladen og ventilatoren er indbygget i et hus af galvaniseret jernplade, der beskytter dem mod søvandsprøjt, regn, og direkte solbestråling. Hvor det er vanskeligt eller upraktisk at anvende luftkølede kondensatorer, bruger man vandkølede manglekølede kondensatorer.

Afkøling af drikkevand kan ske ved hjælp af en vandkøler, der anbringes i et af kølerummene. Vandet løber gennem køleren og nedkøles således, inden det aftappes. Afkøling af drikkevand foretages imidlertid også ofte ved direkte køling af drikkevandstanken. Denne metode har den store fordel, at alt drikkevandet holdes frisk ved en temperatur på ca.  $10^{\circ}\text{C}$  under hele rejsen.

Køleskabe i pantry og messer kan være forsynet med selvstændige køleanlæg, eller de kan være forbundet med et centralkøleanlæg.

den household. For ships sailing on long distance routes and especially the tropics it is of great economical value to have a provision refrigerating plant with ample storage space and ample refrigerating machinery.

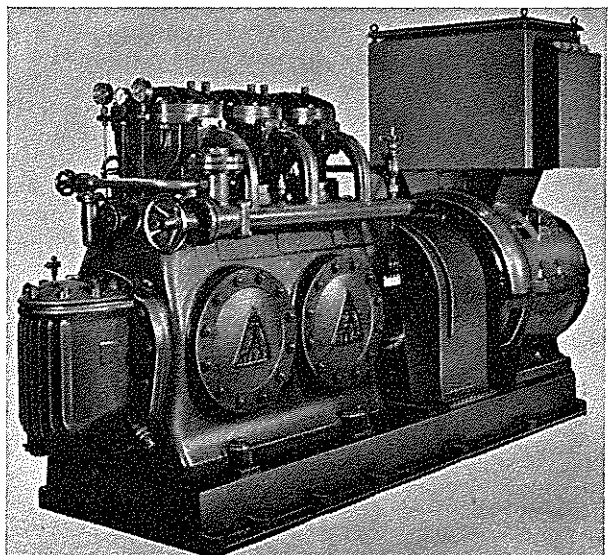
In cases where the refrigerated rooms are of sufficiently large volume it is possible to take provisions in the home port of the vessel for a round trip and in this way save foreign currency, or it may be possible to buy different types of provisions at places on the voyage where it is most advantageous. By means of ample refrigerant it is further possible to cool down the rooms and goods in a short time and to ensure that the goods are always stored under reliable conditions.

It is now common practice to install Freon refrigerating plants of the direct expansion, full automatic type, and the provision refrigerating plants are usually independent of other refrigerating plants on the ship.

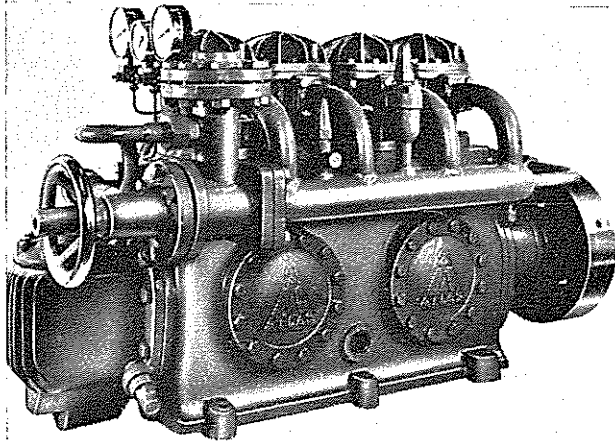
Provision refrigerating plants are now often of such a capacity that it is possible to cool or freeze down a considerable amount of food stuffs. This is a necessity when the goods to be refrigerated are not taken from a cold store and have thus not been previously cooled down. It is therefore recommended to arrange the following rooms: A freezing room for meat at a temperature of abt.  $\div 10^{\circ}\text{C}$ , a freezing room or freezing box for fish at abt.  $\div 10^{\circ}\text{C}$ , a cooling room for vegetables at  $+ 4^{\circ}\text{C}$  and further a smaller cooling room or box for sliced meat etc. at abt.  $+ 4^{\circ}\text{C}$ . Where possible, it is recommended to arrange a handling room with a temperature of  $+ 6$  to  $+ 8^{\circ}\text{C}$ . The frozen meat can conveniently be hung in the handling room for thawing off and cutting. Further it is possible to store canned goods, bread and flour under good conditions in this room. All the cooling and freezing rooms mentioned above ought to be arranged for cooling down or freezing of the provisions taken on board, in the event of non-refrigerated goods being bought.

The cooling boxes for sliced meat and fish ought to be arranged for still cooling, whilst the other cooling and freezing rooms may be cooled by means of extended surface coils with forced air circulation. The cooling coils in the freezing rooms are often equipped with electrical defrosting arrangements. In this way it is possible once daily to defrost the coils in the course of about half an hour without appreciable temperature raise in the room.

It is often advantageous to use air cooled condensers, thus eliminating a condensing water pump and associated piping. The air cooled condensers must be placed either on the deck or in a room with good access for fresh air from the



*Atlas Ammonia compressor for cargo refrigerating plant.*



*Atlas Freon-12 compressor for cargo refrigerating plant.*

#### *Lastkøleanlæg.*

Når et skib skal forsynes med køleanlæg for transport af dybfrosne varer, vil det ofte vise sig lønnende for rederen at indrette køleanlægget således, at der kan transporteres frugt. Det vil da være muligt at tage en ladning frugt om bord på skibets hjemrejse, og rederen har endvidere større muligheder for fartogets fremtidige anvendelse. Et skib, der er beregnet til frugttransport, kan uden særlig store udgifter til ændring af køleanlægget indrettes til transport af frosne varer ved temperaturer ned til ca.  $\div 12^{\circ}$  C. Hvis man tager ovennævnte forhold i betragtning ved bygning af et nyt køleskib, vil rederen få en nybygning, der er velegnet til flere forskellige formål.

Hvad angår almindelige lastskibe, der ikke er bygget specielt som køleskibe, er det en stor fordel for rederen at indrette f. eks. to mellemdekk, hver på ca. 10.000 cb. ft. for transport af frosne varer ved  $\div 12$  eller  $\div 20^{\circ}$  C og for kølest last ved højere temperaturer. Når et skib er udstyret med et sådant køleanlæg, kan det medføre alle slags letfordærlige varer.

For skibe, der går i fast rutefart, er dette en meget stor fordel, idet afskibeerne da er klare over, at de pågældende skibe er indrettet til at transportere al slags gods.

I de fleste tilfælde kræver rederen, at lastkøleanlægget skal bygges i overensstemmelse med et af de anerkendte klassifikationsselskabers fordringer. De forskellige selskabers krav er praktisk talt de samme. Vedrørende køleanlæggets størrelse kræves det, at ydeevnen er så stor, at det under tropiske forhold og efter nedkøling af lastrum og varer er muligt at opretholde lasttemperaturen med een kompressor, kondensator o. s. v. ude af drift. Endvidere skal køleanlæggets enkelte dele udføres af materialer af høj kvalitet, og de skal være dimensioneret og konstrueret således, at de tilfredsstillende selskabernes regler med hensyn til styrke og tæthed. Mange erfarne redere forlanger — og jeg vil altid anbefale — et køleanlæg med stor ydeevne for at have rigelig kølekapacitet til hurtig nedkøling af f. eks. en frugtladning.

Det kan ofte anbefales at installere 3 eller flere kompressorer, selv om klassifikationsselskaberne akcepterer et anlæg med blot 2 kompressorer, og især når et skib skal transportere dybfrosne varer, vil jeg anbefale flere end 2 kompressorer. Et sådant anlæg får nemlig en meget elastisk kølekapacitet, der let kan tilpasses de varierende krav, de forskellige ladninger og de klimaforhold; hvorunder skibet kommer til at sejle, stiller.

*Kompressorer.* De fleste kølekompressorer for skibskøleanlæg er af den enkeltvirkende, vertikale type for ammoniak eller Freon. Disse kompressorer er lidet pladskrævende, hvorfor de er i høj grad velegnede til skibsbrug.

outside. The extended surface condenser coils and the fan are enclosed in a casing of galvanized sheet iron, which protects them against sea water spray, rain, and direct sunshine. Where it is difficult or unpractical to install air cooled condensers, water cooled, multitube condensers are used.

Cooling of drinking water may be performed by means of a water cooler arranged in one of the cooling rooms. The water flows through the cooler and is cooled down before being tapped from the water line. Another system is arranged for cooling directly in the water tank. This method offers the great advantage that all the drinking water may be kept fresh at a temperature of abt.  $10^{\circ}$  C during the whole voyage. Refrigerators in pantries and mess rooms may have independent units or be connected to a central cooling system.

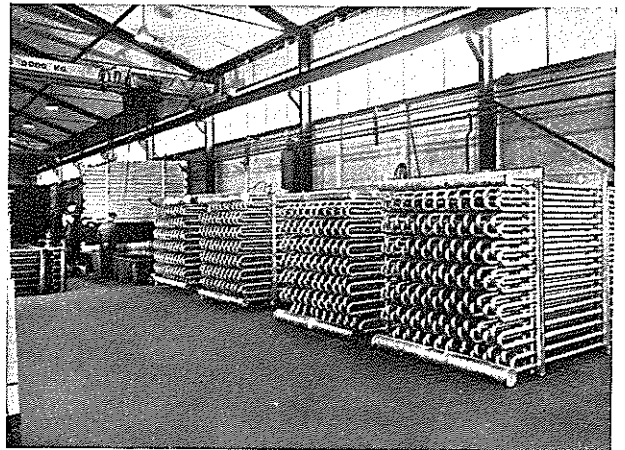
#### *Cargo Refrigerating Plants.*

When a vessel is to be equipped with a refrigerating plant for carrying deep-frozen goods it will often prove beneficial for the owner to arrange the refrigerating plant for carrying fruit also. It will then be possible to load a cargo of fruit on the home bound voyage of the vessel, and further the owner has better possibilities for the future use of the vessel. A vessel intended for fruit cargoes may without considerable extra expenses for refrigerating plant be arranged for carrying frozen goods at temperatures down to abt.  $\div 12^{\circ}$  C. If proper attention is paid to the above-mentioned conditions at the building of a vessel the owner will obtain a reefer adapted for a very comprehensive service.

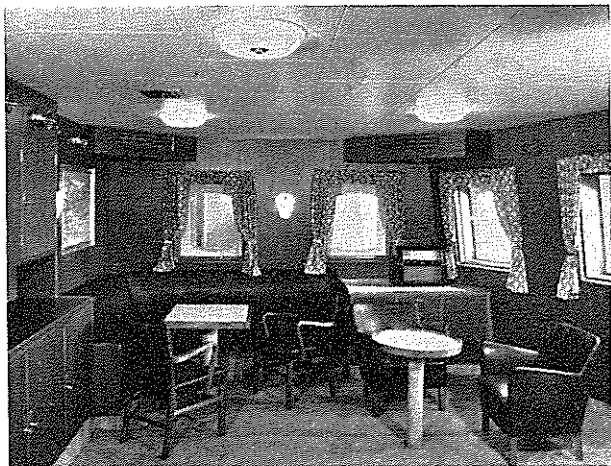
For ordinary cargo vessels not especially built as refrigerated vessels it is advantageous for the owner f. inst. to arrange two refrigerated tween deck chambers, each of about 10.000 cb. ft. for carrying frozen goods at  $\div 12^{\circ}$  C or  $\div 20^{\circ}$  C and chilled goods at higher temperatures. When a vessel is equipped with such a refrigerating plant the ship is able to carry all kinds of perishable goods.

For vessels on fixed routes it is a very great advantage, as the shippers then are aware that the shipping line in question is equipped to carry all sorts of goods.

In most cases the owner requires the cargo refrigerating plant to be designed according to the requirements of the approved classification societies. The requirements of the different societies are practically alike. Principally the requirement regarding the size of the refrigerating plant is that the plant be of such a capacity that under tropical conditions and after cooling down of the rooms and goods it is possible to keep the room temperature with one compressor, condenser etc. out of service. Further the individual parts of the plant are required to be executed of high quality materials, dimensioned and designed in such a way that they satisfy the societies' rules regarding strength and tightness. Many experienced ship owners require, and I recommend al-



*Crossblown air coolers in Atlas pipe shop.*



*Air conditioned saloon with Atlas air coolers.*

*Kondensatorer* for lastkøleanlæg er sædvanligvis af den horisontale manglestørrelse. Ammoniak-kondensatorerne har kølevandsrør af stål og med stor vægtykkelse, således at de i en længere årrække kan modstå søvandets tæring. Det er imidlertid muligt at forlænge kondensatorrørens levetid ved at fore stål-rørene indvendigt med søvandsbestandige broncerør.

Freonkondensatorer kan udføres med kondensatorrør af stål eller af søvandsbestandig bronze. Det anbefales at anvende broncerør, da man herved opnår pladsbesparende og lettere kondensatorer.

*Køleelementer.* Lastrum for transport af frosne varer afkøles sædvanligvis ved hjælp af kølespiraler, der er anbragt på lastrummenes sider og under dækkene. I lastrum for frugt og for transport af forskellige varer sker afkølingen i almindelighed ved kunstig luftcirkulation, idet luften cirkuleres gennem luftkølere og lastrum ved hjælp af kraftige ventilatorer. Det anbefales at anvende luftkølere af den effektive, tværblaste type, hvor luften cirkuleres på tværs af rørene.

Såvel kølespiraler som luftkølere fremstilles i almindelighed af svære, glatte stål-rør. Denne type kølelementer kan anvendes ved alle last-temperaturer — selv de laveste — uden risiko for at rimafsetningen på rørspiralerne skal blokere disse, hæmme luftcirkulationen og således resultere i formindsket kapacitet og i afrimningsvanskeligheder. Ribberør- eller lamelkølere bør kun anvendes ved lasttemperaturer over 0° C. Ved sådanne temperaturforhold er der nemlig ingen fare for, at mellemrummet mellem ribber eller lameller skal blive dækket med rim i et sådant omfang, at kølefladen blokeres.

Indretningen af lastrum og arrangement af luftkanaler vil blive behandlet i en senere artikel i nærværende tidskrift.

#### *Luftkonditioneringsanlæg.*

Luftkonditionering er ikke længere et spørgsmål, der kun kan komme på tale for passagerskibe, idet skibsredere verden over mere og mere bliver klar over de fordele, der opnås ved at installere luftkonditioneringsanlæg også i lastbåde — specielt i tankbåde — der sejler i meget varme farvande og laster i nogle af verdens varmeste havnebyer.

For lastbåde kan der blive tale om at luftkonditionere enten kun saloner og messer eller saloner, messer og kamre. Jeg vil absolut anbefale, at også kamrene bliver luftkonditionerede. Det vil føre for vidt i denne artikel at komme ind på de mange forskellige typer luftkonditioneringsanlæg, der kan komme i betragtning, men fælles for dem alle er, at de kræver et køleanlæg for nedkøling og affugtning af luften.

En billig måde at arrangere luftkonditioneringsanlæg for en lastbåd på, er at indrette det i forbindelse med det sæd-

ways, a refrigerating plant of large capacity in order to have ample refrigerating capacity for fast cooling down, e. g. of a cargo of fruit.

It may often be recommended to install 3 or more compressors, even if the requirements of the classification societies are satisfied with a 2 compressor plant, especially where a vessel has to carry deep-frozen goods I recommend more than two compressors. Such a plant has a very elastic refrigerating capacity, which may easily be adjusted to the varying cooling requirements of different types of cargoes and the varying climatical conditions met with during the voyage of the vessel.

*Compressors.* Refrigerating compressors for marine purpose are mostly of multi-cylinder, single acting, vertical type for Ammonia or Freon. These compressors are of a compact design, requiring small volume and are therefore exceedingly suitable for marine service.

*Marine Type Condensers* are ordinarily of the horizontal Shell & Tube type. Ammonia condensers have cooling water tubes of steel with heavy wall thickness in order to resist the corroding effect of the sea water in a reasonable number of years. It is possible, however, to extend the life of the condenser tubes by lining the steel tubes with tubes of sea water resisting bronze.

Freon condensers may be executed with steel tubes or with tubes of sea water resisting bronze. I recommend the last-mentioned tubes as giving a condenser with light weight and small space requirements.

*Cooling Coils.* Cargo chambers for carrying frozen goods only are usually refrigerated by means of cooling grids arranged on the sides of the hold and below the deck. In fruit holds and holds for carrying different sorts of goods the refrigeration is usually effected by means of circulated air. The air is forced through the air coolers and the hold by means of powerful fans. It is recommended to apply air coolers of the effective crocblown type, where the air is circulated across the tubes.

Cooling grids as well as air cooler are usually manufactured of heavy bare steel tubes. This type of coil may be used for all hold temperatures, even the lowest, without any risk that the accumulation of ice and frost on the coils will stop the air circulation and result in reduced capacity and defrosting difficulties. Only for installations working at hold temperatures above 0° C may coils of gilled pipe types or other extended surface types be used. Under these temperature conditions there is no danger of the intermediate space between the gills being covered with frost to such an extent that the cooling surface is blocked.

The arrangement of holds and air ducts will be dealt with in a future article in the present magazine.

#### *Air Conditioning Plants.*

Air conditioning is no longer a question for passenger boats only, as ship owners all over the world are now becoming more conscious about the benefits achieved by installing air conditioning plants in cargo ships also — especially in tankers — trading in severe tropical waters and loading in some of the hottest ports of the world.

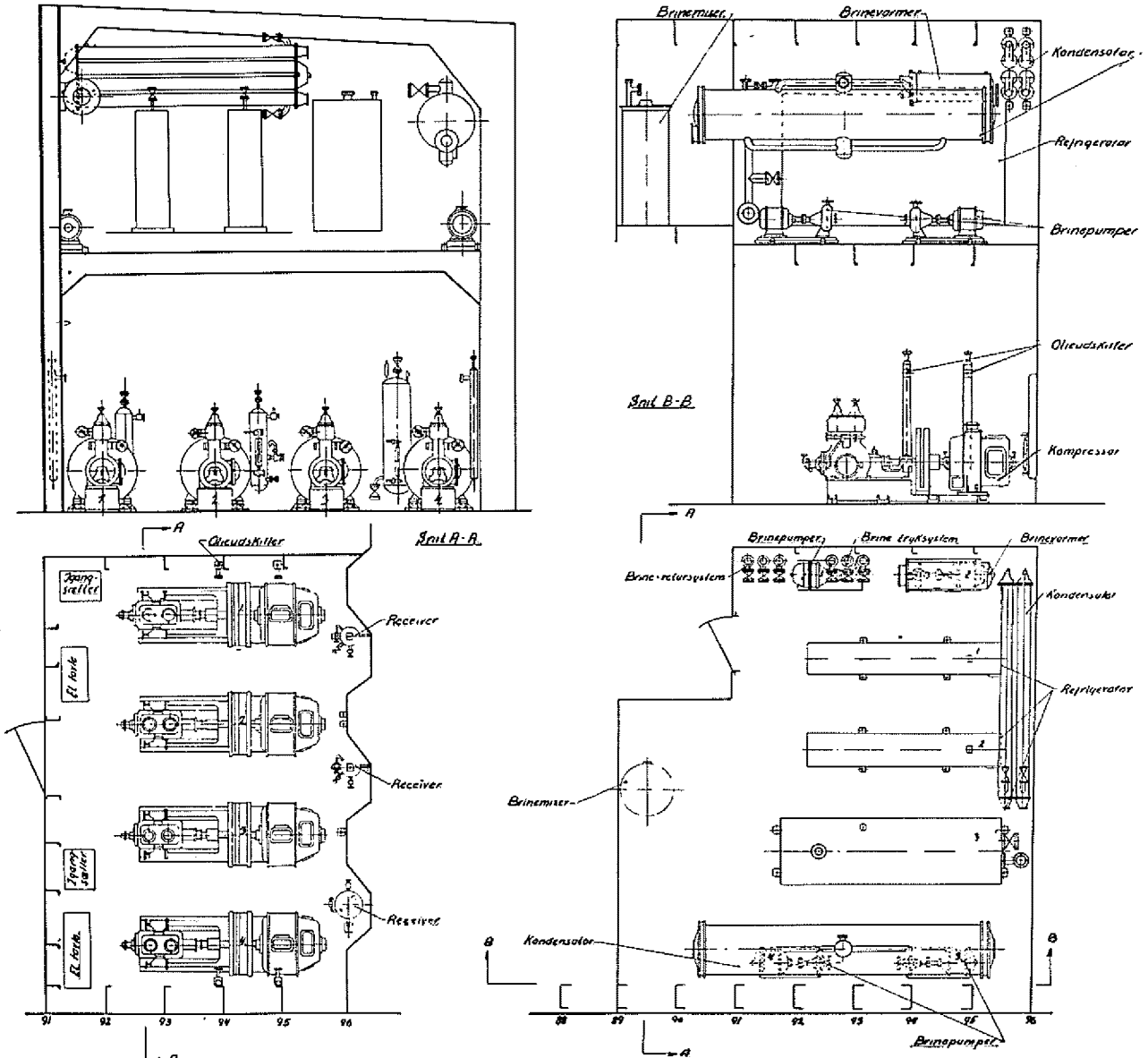
For cargo vessels it may be decided to air condition either the saloons and mess only or saloons, mess rooms and state rooms. I definitely recommend the state rooms to be conditioned also. It would lead too far to embark upon the many different types of air conditioning plants to be considered in this article, but common to them all that they require a refrigerating plant for cooling down and dehumidifying of the air.

An air conditioning plant for a cargo vessel may with advantage be arranged in connection with the ordinary fresh air ventilating system, by installing individually controlled



vanlige friskluftventilationssystem, idet der monteres individuelt regulerede luftkølere i de forskellige rum. Disse luftkølere kan da afkøles ved hjælp af koldt vand fra et fælles vandkøleanlæg, og luftkonditioneringsanlægget fungerer altså på den måde, at tilførsel af friskluft og udsugning af dårlig luft sker ved hjælp af det normale friskluftsanlæg, medens luften i de enkelte rum holdes afkølet og affugtet ved hjælp af de i rummene monterede luftkølere.

cooling units in the different rooms. These cooling units are supplied with chilled water from a central water cooling plant. The air conditioning plant is thus operating in the way that addition of fresh air and suction of bad air take place by means of the normal fresh air plant, whereas the air in the individual rooms is kept cooled and dehumidified by means of the air coolers mounted in the rooms.



Arrangements of refrigerating machinery for cargo and air conditioning plant, Sabroe.

# ★ ET SKIB BLIVER TIL ★

## Hånd- og elektrohydrauliske styremaskiner

Af ingeniør K. R. MOLIN, M. af I.

A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Som årene går, stiger kravene om sikkerhed på søen, og for at imødekomme disse krav har A/S Svendborg Skibsværft gennem de senere år udviklet en produktion af hydrauliske styremaskiner.

Svendborg-styremaskinerne fremstilles i 2 hovedgrupper, nemlig som håndhydrauliske anlæg og som elektrohydrauliske anlæg — indenfor sidstnævnte gruppe kan opbygges mange forskellige former for hånd- eller elektrohydraulisk reservestyring, trykknappstyring eller selvstyring.

Her skal først omtales de rent håndhydrauliske anlæg, som med stor fordel kan anvendes i skibe op til ca. 600 tdw, idet det giver en sikker, behagelig friktionsfri styring. Anlægget består af et broapparat med indbygget håndbetjent oliepumpe, som gennem 2 rørledninger virker direkte på agterapparatet i styremaskinrummet. På rørledningerne er indskudt en spærreglider, som bevirker, at bølgeslag på roret ikke kan forplante sig til rattet. Endvidere er på hver rørledning indskudt et oliefilter. Agterapparatet er forsynet med et støtteleje for rorstammen og kan udføres for et eller to ror, som f. eks. i skibe med lille dybgang og 2 skruer agter. Alle styremaskiner er forsynet med elektrisk rorviser-anlæg.

Fig. 1 viser et broapparat med søjle og rat. Påfyldning af anlægget finder sted gennem dækslet med håndtagsknappen foroven på pumpehuset samtidig med at rattet drejes. Pumpestemplerne virker aksialt, og pumpevirkning opnås ved hjælp af de to skråtstillede tryklejer for enderne af rotoren. Trykolien ledes fra pumpen ned gennem et af rørene i søjlen, medens det andet rør samtidig fungerer som sugerør; hvilket af rørene, der skal være sug- eller trykrør, afhænger af hvilken side rattet drejes til. Broapparaterne er udført helt af bronze og er nøjagtig ens for håndhydrauliske anlæg og for elektrohydrauliske anlæg.

På fig. 2 er vist et agterapparat for et håndhydraulisk anlæg. Det består af 2 cylindre, hvortil rørene fra broapparatet bliver ført. I hver cylinder vandrer et stempel, hvis ene ende er i fast forbindelse med et krydshoved; en del af krydshove-

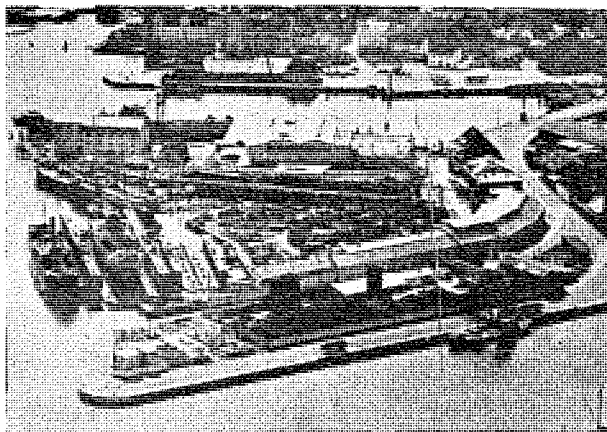
As the years pass by more is required in the way of safety at sea, and to meet these requirements the "Svendborg Shipbuilding-Yard Ltd." has, during the late years, worked up a production of hydraulic steering-gears.

"The Svendborg Steering-Gear" is made in two main-series, i.e. as hand-hydraulic plants and as electro-hydraulic plants;—inside this last group may be arranged many different kinds of hand- or electro-hydraulic emergency steering-gear; push-button steering or automatic pilot-steering.

We will here first mention the hand-hydraulic plants, which may be used, with great advantage, in vessels up to ab. 600 t.d.w., giving a good comfortable steering without friction. The plant consists of a wheel-column apparatus with a hand-oil-pump, which through 2 oilpipes direct works the rudderstock-unit in the steering-gear room. In the pipes is inserted a locking-valve with the effect, that the beating of the waves on the rudder cannot reach the wheel. Further is an oil-filter fitted on each oil-pipe. The rudderstock-unit is fitted with a pilot-bearing for the rudder-head and may be made for one or two rudders, as f. inst. in vessels with but small draught and 2 propellers aft. All the steering-machines are fitted with an electric rudder-indicator plant.

Fig. 1 is a wheel-column apparatus with column and wheel. The filling up of the plant is done at the cover with the handle on top of the pump-house while the wheel is being turned. The pump-pistons work lengthwise and pumping effect is attained by two slanting thrust-bearings at the end of the rotor. The oil is led from the pump down through one of the pipes in the column, while, at the same time, the other pipe works as suction pipe; which one of the pipes is going to be suction- and pushing pipe depends on, to which side the wheel is turned. The wheel-column apparatus is made entirely of bronze and exactly alike for hand-hydraulic plants and for electro-hydraulic plants.

In fig. 2 is shown a rudderstock-unit of a hand-hydraulic plant. It consists of 2 cylinders, to which the



Luftfotografi af Svendborg Skibsværft.

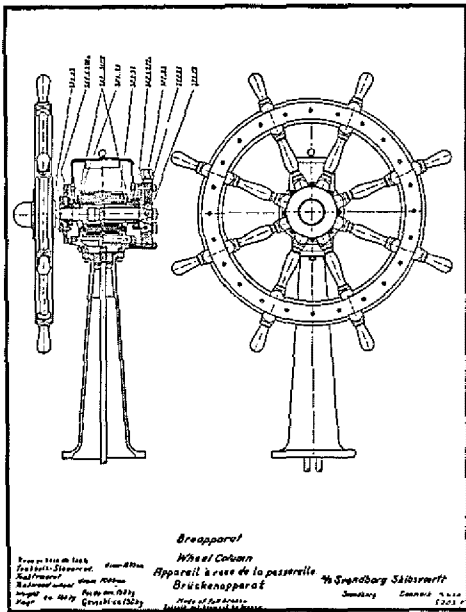


Fig. 1.

det er glidemuffen, hvori rorpinden glider, og hvorigenennem kraften fra stemplerne bliver overført til rorpinden.

Cylindrene og agterapparatets midterste bærende del, som danner fundamentet, er svejst op af stålplade, cylindrenes endebunde er dog af stålstøbegods. Stemplerne er af støbejern med en belægning af hårdkrom. Krydshovedet bestående af åg og glidemuffe er udført af stålgods, glidemuffen er udført med en broncebøsning, hvori rorpinden glider, selve rorpinden er også af stålgods. På den skraverede fundamentsplan på fig. 2 ses støttelejet for rorstammen, dette er også forsynet med en bronceforing.

På planbilledet forveden ses kæde trækkeret, som forbinder en kædeskive på rorstammen med rorviser-afsenderen, der gennem et kabel afgiver elektriske impulser til rorviser-modtageren, som anbringes i styrehuset, og som til enhver tid viser rorets øjeblikkelige stilling. Strømkilden er en 2 volt akkumulator eller et 1,5 volt tørrelement, således at man er uafhængig af skibets strømforsyning ved såvel rorvisning som belysning af rorviserens skala.

På fig. 3 foroven til venstre ses rorvisermodtageren forfra og fra siden; til højre er rorviser-afsenderen vist i et sidebillede med snit, og et billede set fra oven, hvor dækslet er fjernet, så man kan se ned i afsenderen, medens der er lagt et partielt snit i klemkassen, hvor forbindelsen af de elektriske ledninger finder sted. I sidebilledet ses afsenderens gennemgående aksel, hvor der på en konus forveden sættes en lille kædeskive, hvorigennem afsenderen drives af den store kædeskive på rorstammen. På fig. 3 foroven til venstre er vist et ledningsdiagram for afsender og modtager.

Fig. 4 viser et arrangement af et komplet håndhydraulisk styreanlæg. Set fra højre til venstre har vi broapparatet, rorviser-modtageren, forbindende rørledninger vist skematisk, spærreglider, oliefilter og agterapparatet. På figuren er foroven til venstre indsat en spærreglider i større målestok, ventilspindelen, der ses rage ud til højre, betjener en omløbsventil, som kun skal åbnes, hvis roret skal betjenes ved hjælpestyregrejser. Når omløbsventilen åbnes, skaber den forbindelse mellem de to rørledninger til agterapparatet, således at dette kan bevæges. I spærreglideren er endvidere indbygget et par sikkerhedsventiler, der tillader agterapparatet at give efter for et overstort tryk uden at tage rattet med, således at der ikke risikeres brud på nogen del, og rattet „slår“ derfor aldrig i dårligt vejr.

pipes from the wheelcolumn-apparatus are led. In each cylinder is a ram, one end of which is firmly connected with a crosshead; part of the crosshead is the slidesocket in which the tiller slides and through which the pressure from the rams is transferred to the tiller.

The cylinders and the middle part (supporting part) of the rudderstock-unit, which forms the seating, is welded out of steel-plate, the ends of the cylinders being made of steel casting. The pistons are made of iron-casting with a layer of hard chrom. The crosshead consists of a yoke and a slide-socket and is made of steel casting, the slidesocket being lined with a bronze-bush, in which the tiller slides—the tiller itself is also made of steel casting. On the scratched plan of the seating in fig. 2 is seen the pilot-bearing for the rudder head; this is also fitted with a bronze-bush.

In the picture below is seen the chain that connects a chain-wheel on the rudderstock with the rudder-indicator transmitter, which through a cable sends electric impulses to the rudder-indicator receiver in the wheel-house, and it indicates always the immediate position of the rudder. The current-giver is a 2 volt accumulator or a 1,5 volt element, so that you are independent of the vessel's own electric current, both at the rudder indicator and at the lighting up of the indicator-scale.

In fig. 3 is seen, on the top to the left, the rudder-indicator receiver from the front and from the side; to the right is the rudder-indicator transmitter shown in a side view with a cross-section, and a picture seen from above, where the cover is removed, so that you can look down into the transmitter while a partial section goes through the connecting-box where the electric wires are connected. In the side-view is seen the whole axis of the transmitter, where a small chain-wheel is fixed to a cone below, by which the transmitter is worked by the big chain-wheel on the rudder-head. Fig. 3 shows a diagram of the wires for transmitter and receiver.

Fig. 4 shows an arrangement of a complete hand-hydraulic steering-plant. Seen from the right to the left hand side we have the wheel-column, rudder-indicator receiver, connecting pipe-lines, locking valve, oil filter and the rudderstock unit. In the figure above to the left is inserted a locking-valve in a bigger scale, the valve-spindle, jutting out to the right hand side, works a bypass-valve which is only to be opened, when the rudder must be worked by the emergency steering gear. When the bypass-valve is opened it connects the two pipe-lines to the rudderstock unit, so that this may be turned. In the locking-valve is furthermore inserted a couple of safety-valves, which allow the rudderstock unit to yield to a predominant pressure without moving the wheel, so that no break may occur to any part, and in consequence the wheel will never „jerk“ in bad weather.

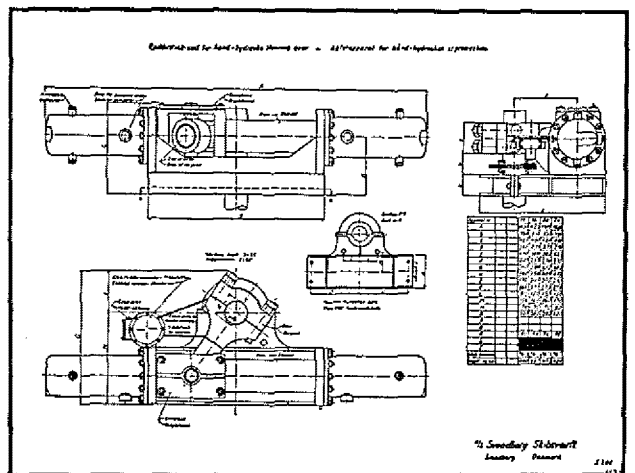


Fig. 2.

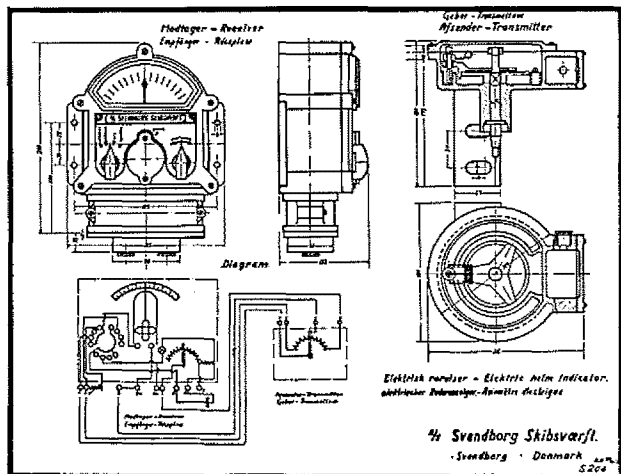


Fig. 3.

*Det elektrohydrauliske styreanlæg.*

Dette anlæg består også af et broapparat og et agterapparat, blot er der i stedet for spærregliden i rørsystemet indskudt en elektromotordreven oliepumpe, og spærregliden er indbygget i denne.

Den elektrohydrauliske pumpe er en rundstempelpumpe med variabel ydelse og er vist på fig. 5. Den udføres i forskellige størrelser svarende til størrelsen af det agterapparat, i forbindelse med hvilket den skal anvendes. Pumpen består hovedsagelig af en rotor, en glider, en løbering og et system af ventiler. Glideren er fast anbragt i selve pumpehuset, således at rotoren roterer uden om glideren; dens funktion er at fordele olien til henholdsvis suge- og tryksiden af systemet.

Rotoren er forsynet med et antal radiært indborede cylindre og stempler, disse stempler bliver af centrifugalkraften i forbindelse med rotorens rotation slynget ud mod den omgivende løbering, som på fig. 5 er inderringen på det store kugleleje. Ved at betragte billedet på fig. 5 forneden til venstre vil det ses, at samme kuglelejes yderring kan påvirkes med den forlængede del af et stort trykstempel, og her er det, at broapparatet igen kommer ind i billedet; thi dettes ene rørledning er ved det elektrohydrauliske anlæg forbundet med kammeret til venstre for det store trykstempel, og dens anden rørledning er forbundet med et ganske tilsvarende kammer og trykstempel i den elektrohydrauliske pumpes modsatte side.

Ved at dreje på broapparatets rat vil der ske en trykforplantning fra bro-pumpen og ned i kammeret til venstre for trykstemplet, herved vil trykstemplet blive presset til højre og derved bevæge kuglelejet mod højre, således at det bliver ukoncentrisk i forhold til rotor og pumpestempler, det vil af figuren ses, at kuglelejets inderring, som er løbering for stemplerne, vil presse disse ind i deres cylindre, hvorved der skabes en trykside i pumpen, samtidig med at løberingen i den modsatte side vil fjerne sig fra rotorens cylindre, hvorved stemplerne får en vis slaglængde, idet de her kan slynges længere ud af centrifugalkraften; herved skabes en sugevirkning, idet olietil- og afgang finder sted gennem bunden af cylindrene. Af det foregående fremgår det, at der er skabt en pumpevirkning, og denne forplanter sig fra den elektrohydrauliske pumpe til agterapparatet. At kuglelejet kan forskydes i pumpen sker ved at det er lejret foroven og forneden i vippebare glidesko. Foruden at være forsynet med pumpestempler er pumperotoren også forsynet med et sæt balancestempler; såsnart rørgænger holder op med at dreje på rattet, vil disse balancestempler føre løberingen ind i koncentrisk stilling i forhold til rotoren, hvorved pumpevirkningen til agterapparatet vil ophøre.

*The electro-hydraulic steering-gear.*

This also consists of a wheel-column apparatus and a rudderstock-unit, but in stead of the locking valve in the pipeline-system is here built in a oil-pump, worked by an electric motor, and the locking valve is built into it. The electro-hydraulic pump has round plunger-pistons with variable capacity and is shown in fig. 5. It is constructed in different sizes according to the size of the rudderstock unit with which it is to be used. The pump consists mainly of a rotor, a slide, a ridingring and a system of valves. The slide is fixed in the pump itself, so that the rotor rotates outside the slide; its function is to disperse the oil respectively to the suction and pushing side of the system.

The rotor is fitted with a number of cylinders and pistons, drilled radially into the rotor. These pistons are, by the centrifugal force, when the rotor rotates, flung out against the ridingring, which in fig. 5 is the inner-ring of the big ball-bearing. When looking at fig. 5 at the lower left side it will be seen that the outer ring of the same ball bearing may be acted upon by the lengthened part of a big pushing piston, and it is here, that the wheelcolumn unit again comes into the picture; for one of its pipe-lines is, in the electro-hydraulic plant, connected with the chamber to the left of the big pressure-piston, and the other pipe-line is in connection with a similar chamber and piston in the other side of the electro-hydraulic pump.

By turning the wheel of the wheelcolumn the pressure will be transferred from the bridge-pump down into the chamber to the left of the pressure piston. By this the pressure piston will be forced to the right and thereby move the ball-bearing to the right-hand side so that it becomes non-concentric with the rotor and the pump-pistons; it will be seen from the figure that the ball-bearing's inner-ring which is ridingring for the pistons, will press these into their cylinders, whereby a pressure-side is established in the pump at the same time as the ridingring on the opposite side will move away from the rotor-cylinders, by which the pistons attain a certain length of stroke, because they may be flung farther out by the centrifugal force; by this is made a suction, because the inflow and outflow of oil comes through the bottom of the cylinders. From this it will be understood that pumping has been effected, and this is transferred to the rudderstock unit. That the ball-bearing may be moved in the pump it is placed at the upper and lower end in tilttable slides. Beside being fitted with plungers the pump-rotor is also fitted with a set of lever-pistons. As soon as the man at the wheel stops turning the wheel, these pistons will bring the ridingring into a position concentric with the rotor, and then the pumping effect on the rudderstock unit will cease.

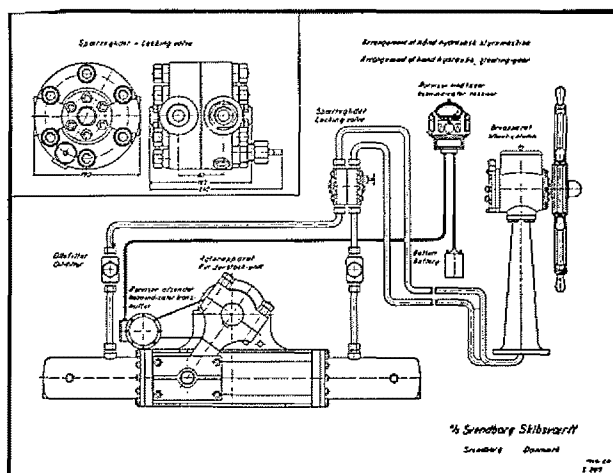


Fig. 4.

Princippet ved elektrohydraulisk styring bliver altså i sammenhæng følgende:

- 1) Den elek.drevne pumpe startes og kører kontinuerligt under hele styreanlæggets brugsperiode.
- 2) Rorgængerer drejer på rattet og sender herved en vis mængde olie ned til den elek.drevne pumpe, hvorved løberingen forskydes ukoncentrisk i forhold til rotoren med pumpestemplerne.
- 3) Herved frembringes en pumpevirkning, som sender en tilsvarende større mængde olie ned til agterapparatet med det nødvendige tryk til rorets drejning.

Derved er det opnået, at roret følger rattet, som drejes meget let.

Hele systemet ved A/S Svendborg Skibsværfts hydrauliske styremaskineanlæg er ganske uden telemotor, idet håndpumpen i broapparatet indgår som en del af systemet. Dette betyder en stor fordel, hvis strømtilførslen til den elek.drevne pumpe af en eller anden årsag svigter, thi derved bliver man i stand til uden afbrydelse eller omskiftning af nogen art at styre videre med håndhydraulisk styring, idet rorgængerer ved at fortsætte drejningen af rattet nu selv, ved hjælp af pumpen i ratapparatet, udøver det nødvendige tryk til rorets drejning. Samtidig forøges antallet af omdrejninger på rattet for at lægge roret fra borde til borde. Herved får man en reservestyringsmulighed, som er ganske overordentlig betydningsfuld.

Det skal bemærkes, at den elek.hydrauliske pumpe kan anbringes hvor i skibet, man ønsker det; i de fleste tilfælde bliver den dog placeret i styremaskinrummet.

På fig. 5 i snitbilledet foroven til højre ses fordelingsglideren, som ved sin store konus er fast anbragt og centreret i pumpehuset, udenom roterer rotoren, som er lejret i de viste 2 mindste kuglelejer, rotorens aksel er ført ud til venstre med koblingshalvpart for elektromotoren. På rotoren ses endvidere de store pumpestempler og de mindre balancestempler. Udenom rotoren ligger det store kugleleje, hvis inderring danner løbering for stemplerne. Umiddelbart under gliderens konus ses den indbyggede spærreglider.

På fig. 6 er vist et pumpenggregat monteret på bundramme.

Fig. 7 viser et arrangement af et elektrohydraulisk styreanlæg, og man bemærker, at spærreglideren ved det håndhydrauliske anlæg her er udskiftet med et pumpeaggregat.

Agterapparaterne som anvendes ved hånd- eller elek.hyd. anlæg er i det store hele ens, blot anbrorer man ved elek.hyd. anlæg cylinderendebundene og monterer her en kombineret omløbs- og sikkerhedsventil på hver cylinder, disse ventiler er forbundet med et omløbsrør, dette rør ses ligge langs den på fig. 7 værende nederste kant af agterapparatet. Anlæggenes normale arbejdstryk er 40 kg/cm<sup>2</sup>, sikkerhedsventilerne letter ved 50 kg/cm<sup>2</sup>, og anlæggene er trykprøvede med 60 kg/cm<sup>2</sup>.

Svendborg styremaskinene leveres med certifikat fra alle klassifikationsselskaberne, og såvel de anvendte materialer som fabrikation og prøvning af anlæggene står under stadigt tilsyn af klassernes surveyers.

Endnu en fordel ved det elektrisk-hydrauliske system er, at man på rationel måde får gearet styremaskinens elektromotor ned. Da elektromotoren løber med mindst ca. 400 omdrejninger pr. minut, og man ved rorstammen kun har

The principle of electro-hydraulic steering is then as follows:

- 1) The electric pump gets started and works continually while the steering plant is in use.
- 2) The man at the wheel turns the wheel and sends thereby a certain amount of oil to the electric pump, whereby the riding-ring will be displaced so that it becomes non-concentric with the rotor and the plunger-pistons.
- 3) This causes a pumping effect that sends a proportional bigger amount of oil down to the rudderstock unit with pressure necessary to move the rudder.

Thus it attained that the rudder follows the wheel, which is very easy to turn.

The whole system of the "Svendborg Skibsværft A/S"'s hydraulic steering gear plant has no telemotor whatever, the hand-pump of the wheel column is part of the system. This is a great advantage if the current to the electric pump for

some reason should fail; by this arrangement you will be able to go on with hand-hydraulic steering without stopping or changing of any kind. The helmsman himself will, when he goes on turning the wheel, now with the pump in the wheel column unit bring about the pressure necessary to shift the rudder. At the same time will more revolutions of the wheel be necessary to shift the rudder from hard starboard to hard port. By this is attained a possibility of emergency steering, that is most valuable.

It may be added that the electro-hydraulic pump may be placed wherever in the

ship it may be wanted; mostly, however, it will be placed in the room for the steering engine.

In fig. 5, in the section shown in the right top-corner, is seen the distributing slide which by its big cone is fixed and centered in the pump itself, around it rotates the rotor, which is placed in the two smallest ball bearings, the axis of the rotor is led out to the left with a coupling part for the electro-motor. On the rotor is further seen the big pump plunger pistons and the smaller lever pistons. Around the rotor is the big ball bearing, the inner-ring of which acts as riding ring for the pistons. Immediate below the cone of the sliding valve may be seen the locking valve.

In fig. 6 is shown a pumping-aggregate on a base-plate.

Fig. 7 shows an arrangement of an electro-hydraulic steering plant and it can be seen that the locking valve in the hand-hydraulic plant has been replaced by a pumping aggregate.

The rudderstock units, that are worked by hand- or electro-hydraulic plants are, roughly speaking, alike only that in the electro-hydraulic plants a hole is drilled in the bottoms of the cylinders and here is fitted a combined bypass- and safety valve on each cylinder; these valves are connected by a pipe, which is seen lying along the lower edge of the apparatus (fig. 7).

The normal working-pressure in the plants is 40 kg./cm<sup>2</sup>, the safety-valves open at 50 kg./cm<sup>2</sup>. and the plants are tested to 60 kg./cm<sup>2</sup>.

The Svendborg steering-gear will be delivered with certificate from all classification-companies, and both the material used and the manufacture and testing of the plants are continually controlled by the companies' surveyors.

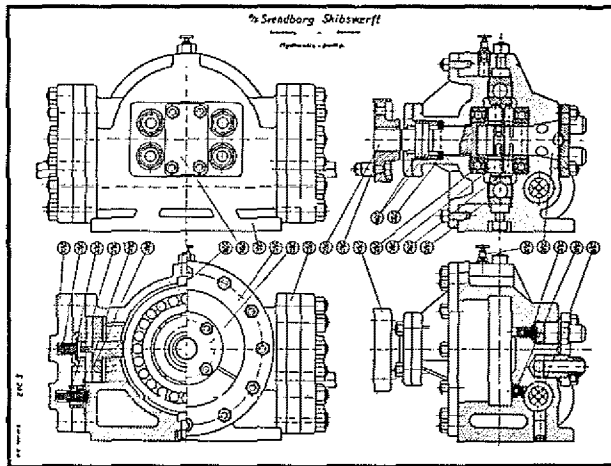


Fig. 5.

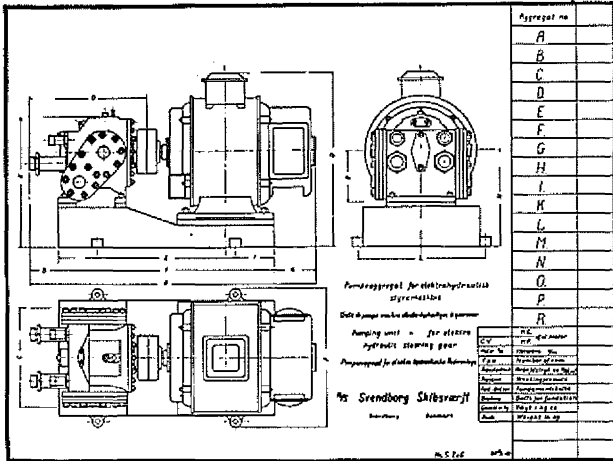


Fig. 6.

anvendelse for ca. 1/2 omdrejning pr. minut, vil det sige, at den skal geares ned i forholdet ca. 1:800, dette opnås let og uden friktionstab ved olien i det hydrauliske system. Olien, hvormed anlæggene skal være fyldt fuldstændigt op uden luftsække, skal være en telemotorolie med en viskositet på højst 2° E ved 50° C.

Det elek.hyd. styreanlæg tilsluttes let et mekanisk eller håndhydraulisk nødstyringsanlæg. Det mekaniske anlæg tilsluttes rorstammen på alm. måde ved kvadrant og drev samt en styresøjle på poopen med snække og snækkehjul.

Det håndhydrauliske anlæg består af en styresøjle agter magen til den på broen, herfra går 2 rør gennem en spærreglider ned til 2 omskiftventiler monteret på agterapparatets cylindre, den hydrauliske nødstyring er klar til brug efter få omdrejninger på omskiftventilerne. Begge nødstyrings-

Another advantage of the electro-hydraulic system is, that the steering gear's electro-motor is geared down in a rational way. As the electro-motor makes at least 400 revolutions a minute and you only want ab. 1/2 revolution a minute at the rudder it means that it must be geared down proportionately to ab. 1 : 800. This is done easily and without loss by friction of the oil in the hydraulic system. The oil, with which the plants must be filled right up without air-bubbles, must be a telemotor oil of a viscosity of most 2° E at 50° C.

The electro-hydraulic steering plant is easily connected with a mechanical or hand-hydraulic steering plant. The mechanical plant is connected to the rudder in the usual way by a quadrant and a pinion and a steering-column on the poop with a worm and a worm-wheel.

The hand-hydraulic plant consists of a steering column aft like the one on the bridge. From this column 2 pipes run through a locking valve down to two shifting valves on the cylinders of the rudderstock unit. The hydraulic emergency steering is ready for use after a few turns of the shifting valves. Both of the emergency steering arrangements may be fitted with a secondary rudder-indicator receiver, connected with the rudderstock unit's transmitter.

In bigger plants the hand-hydraulic emergency steering plant cannot be used, because the shifting of the rudder will be too slow. It will then be necessary to build in an electric worked pump in the emergency steering arrangement, so that this becomes, in principle, the same as the main-system. As emergency pump may be used a pump smaller than the one of the main-system, but usually will be used 2 equal pumps, and the pipe-system will be arranged in such a way that both pumps may be worked from both wheels.

Electro-hydraulic steering plants may also be arranged for steering by push-buttons, which may be practical when steering is required from both sides of the bridge or from the crow's nest; it would in these cases be unpractical to place normal steering columns at these places. A steering

## THE SPERRY GYROSCOPE COMPANY LTD.

GYROSKOPKOMPASSER — SELVSTYRERE — RORVISERE — RADAR — LORAN

Leverandør til:

De Danske Statsbaner

Grønlandsdepartementet

Orlogsværftet

Søværnets Televæsen

Dansk Esso A/s

Det Dansk Franske Dampskibsselskab A/s

Det Forenede Dampskibs-Selskab A/s

Rederiet C. K. Hansen

Dampskibsselskabet Heimdal A/s

Islands Dampskibsselskab A/s

Rederiet J. Lauritzen

Rederiet A. P. Møller

Dampskibsselskabet Norden A/s

Jens Toft A/s

Dampskibsselskabet Torm A/s

Det Østasiatiske Kompagni A/s

Generalrepræsentant for Danmark:

**SOPHUS BERENDSEN A/S**

„ØRSTEDHUS“ KØBENHAVN V. TLF. C. 8500. TLGR. BERENDSEN



muligheder kan forsynes med en sekundær rorvisermodtager tilsluttet agterapparatets afsender.

Ved større anlæg kan det håndhydrauliske nødstyringsanlæg ikke anvendes, idet rorbevægelsen vil blive for langsom. Det er da nødvendigt at indskyde en elek.dreven pumpe i nødstyresystemet, således at dette principielt bliver ens med hovedsystemet. Som reservepumpe kan anvendes en pumpe mindre end hovedsystemets; men i almindelighed vil man dog anvende 2 lige store pumper, og man vil da opbygge rørsystemet, således at man fra begge rat kan styre begge pumper.

Elektrohydrauliske styreanlæg kan også indrettes til styring ved hjælp af trykknapper, hvilket kan være praktisk, når der forlanges styring fra hver side af broen eller fra mastekurven, det vil i sådanne tilfælde være upraktisk at anbringe normale styresøjler på disse steder. Man anbringer da en styresøjle med rat på skibets normale styrested (broen) og kan så anbringe så mange sekundære styresteder, man ønsker, andre steder i skibet.

Man behøver ikke at foretage nogen omskiftning fra det ene styrested til det andet, men betjener sig blot af det styrested, der er nærmest. Rattet på styresøjlen drejer sig ikke, når et af de sekundære styresteder benyttes. De sekundære styresteder er forsynet med to trykknapper og en rorviser. Så længe man holder f. eks. s.b. trykknapp inde, drejer roret til s.b., man kan på rorviseren se rorets bevægelse, og når roret er kommet i den stilling, man ønsker, slippes knappen, og rorets bevægelse stopper, indtil der trykkes på en af knapperne igen.

Virkemåden er følgende:

På rørledningerne mellem styresøjlen og den elektrohydrauliske pumpe indskydes en speciel „Selvstyrepumpe“, der drives af en lille elektromotor, som kun løber så længe, der trykkes på en af knapperne, og som gangskifter, når man trykker på den modsatte knap. Derved overtager selvstyre-pumpen rorgængerens arbejde og pumper olie til den

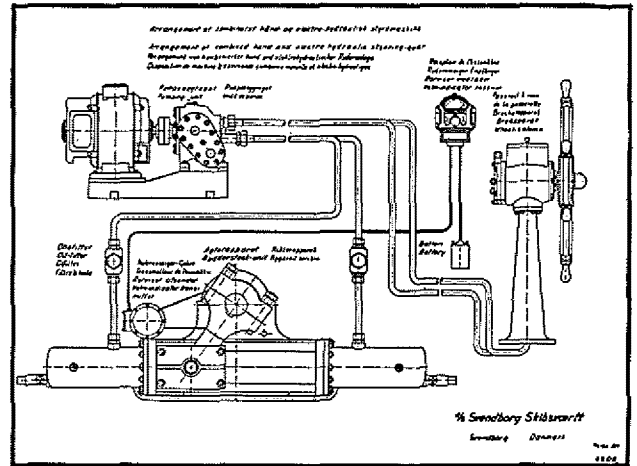


Fig. 7.

column with a wheel is then put up at the usual place (the bridge) and then as many secondary steering places as you want may be arranged at other places in the ship.

You need not change from one steering place to another, but just use the nearest one. The wheel on the steering column does not move when one of the secondary ones is used. The secondary steering-places are fitted with two push-buttons and a rudder indicator. As long as you keep the starboard button pushed in the rudder will turn toward starboard, you can see the rudder's movement on the rudder-indicator, and when the rudder is in the position wanted, the button is released and the movement stops until one of the buttons are pushed again.

The way it works is as follows:

On the pipe-lines, between the steering column and the

## WATERPROOF SHIP TELEPHONES

# TELEFON FABRIK AUTOMATIC A/S

7, AMALIEGADE . COPENHAGEN K

elektrohydrauliske pumpe og styrer derved denne, således at stemplerne bevæger sig i forhold til selvstyre-pumpens bevægelser. Selvstyre-pumpen er forsynet med indbyggede spærre-glidere, således at styresøjlen er afspærret, når selvstyre-pumpen arbejder og omvendt. Derved er det opnået, at der ikke behøves nogen omskiftning fra styring med rattet til de sekundære styresteder.

Tilslutning af Svendborg-styremaskinerne til selvstyre-anlæg sker på lignende måde hvad enten selvstyreren er opbygget som et elektromekanisk system eller som et rent elektronisk system, i begge tilfælde vil det være selvstyreren, der bestemmer selvstyre-pumpens arbejde.

I det første tilfælde styres selvstyre-pumpens elektromotor af skibets gyrokompass, idet enhver kursafvigelse registreres af kompasset, hvilket øjeblikkelig vil bevirke, at en elektrisk impuls sendes til selvstyre-pumpens startrelais.

I det andet tilfælde kobler man selvstyre-systemet til magnetkompasset, hvor man enten ved fotoceller eller ved en Wheatstone-bro indbygget i kompasset forårsager, at der ved en kursændring sendes en elektrisk impuls til selvstyre-pumpen.

Fig. 8 viser et elek.hyd. styreanlæg med selvstyre-pumpe opstillet til afprøvning i værkstedet. Selvstyre-pumpen har lodret flangemotor og ses nærmest styresøjlen. Rørledningerne er ved prøveopstillingen erstattet af gummislanger.

På fig. 9 ses det samme anlæg under en anden vinkel. Under ror-pindens hoved bemærker man kædeskiven for rorviser-anlægget samt støttelejet for rorstammen. Ved styresøjlen ses rorviser-modtageren interimistisk anbragt.

A/S Svendborg Skibsværft har indtil dato leveret 350 hånd- og elektrohydrauliske anlæg hele verden over.

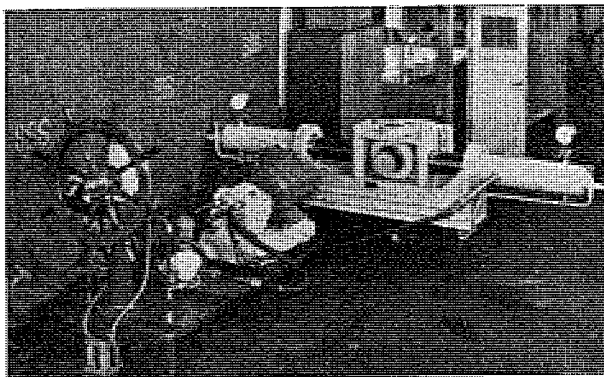


Fig. 8.

electro-hydraulic pump is inserted a special "Pilot-Pump", worked by a small electromotor, which only runs as long as one of the buttons is pushed in and which shifts when the opposite button is pushed; in that way the pilot-pump performs the helmsman's job and pumps oil to the electro-hydraulic pump and thereby regulates this pump so that the pistons move in accordance with pilot-pump. The pilot-pump is fitted with built in locking slides, so that the steering column is blocked when the pilot-pump works and vice versa. By this is attained that no shifting is needed from steering with the wheel to the secondary steering places.

Connecting the Svendborg steering gear with an automatic pilot-steering-plant is done in a similar way whether the automatic is constructed as an electro mechanical system or as a more electronic system; in both cases it will be the automatic pilot that regulates the work of the pilot-pump.

In the first case the pilot-pump's electro-motor is regulated by the vessel's gyro-compass, since every deviation from the cause is registered by the compass and this will immediately cause an electric impulse to be sent to the pilot-pump's starting-relay.

In the second case you connect the automatic steering system with the magnetic compass when you, either by photo-electric cells or by a wheatstone-bridge in the compass, send, when the course is altered, an electric impulse to the pilot-pump.

Fig. 8 shows an electro-hydraulic steering plant with pilot-pump set up to be tested in the work-shop. The pilot-pump has vertical flange-motor and is shown close to the steering column. The pipe-lines are here replaced by indiarubber-hoses.

In fig. 9 the same plant is seen from another side. Under the tiller-head you will find the chain-wheel for the rudder-indicator and pilot-bearing for the rudderstock. At the steering-column is placed temporarily the rudder-indicator receiver. "Svendborg Shipbuilding Yard Ltd." has up to now delivered 350 hand- and electro-hydraulic plants all over the world.

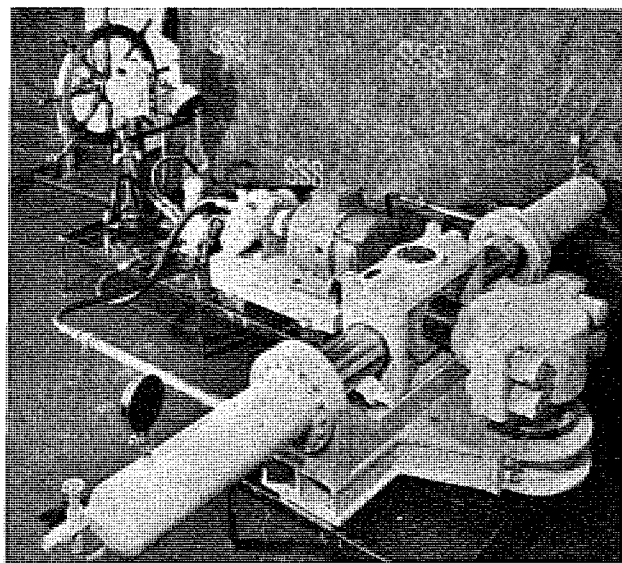


Fig. 9.

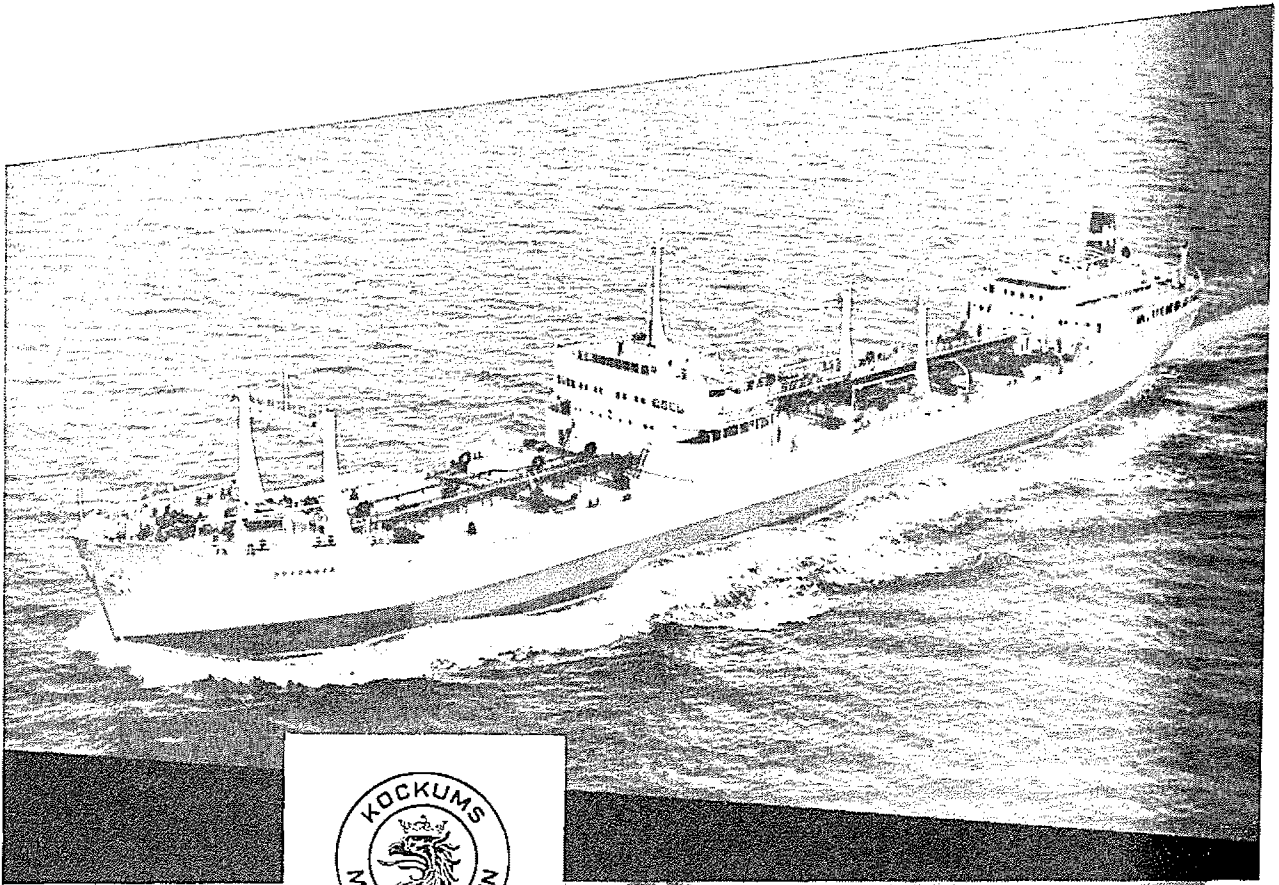
## A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

*Nybygninger og reparationer  
hånd- og elektrohydrauliske styremaskiner*

Telegram adr.: Flydedokken

Telefon 269 (2 Lin.)  
Rigstelefon 21





S. S. SAXONSEA  
 og S. S. SAXONSKY,  
 bygget til Oriental  
 Tanker Corp. S. A.,  
 Panama.  
 20.200 ts. d. w.  
 15<sup>3</sup>/<sub>4</sub> knob.

**Byggeprogram**

Tankskibe på 13.000, 16.000, 19.000  
 24.000, 32.000, 38.000 og større op til  
 maks. 52.000 ts. d. w.

Kombinerede tank- og malmskibe på  
 21.000 ts. d. w.

Bulk carriers på 19.000 ts. d. w.  
 Tørlastskibe på 3.500 til 12.000 ts. d. w.

Jagere

Ubåde

Motortorpedobåde

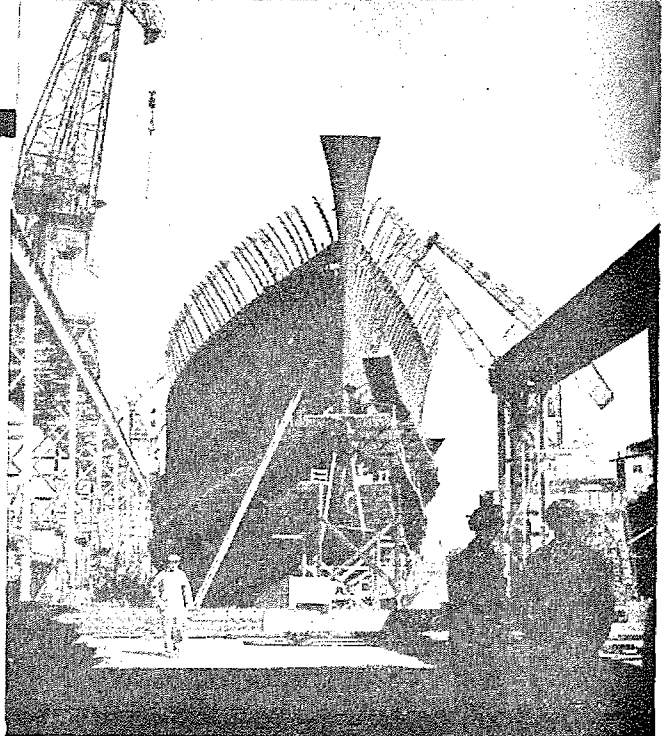
Skibs- og maskinreparationer af alle slags

Dieselmotorer, System M. A. N.

Dampurbiner, „ De Laval

Jernbanevogne, alle typer

TYFON og SUPERTYFON, signalapparater



**KOCKUMS**

MEKANISKA VERKSTADS AB · MALMÖ · SWEDEN  
 SHIPBUILDERS · ENGINEERS · REPAIRERS

# ★ ET SKIB BLIVER TIL ★

## Redningsmateriellet

Af direktør AAGE H. LARSEN

STATENS SKIBSTILSYN

Anbringelsen af redningsmateriellet om bord i et moderne skib kan ofte skabe store vanskeligheder, når der iøvrigt skal tages hensyn til skibets konstruktion og praktiske indretning, men det skal nødvendigvis være der, først og fremmest for det tilfælde, at et menneske skulle falde over bord, eller det af en eller anden grund bliver nødvendigt for de ombordværende at forlade skibet i åben sø efter indtruffet havari, grundstødning, kollision, brand eller, som det desværre stadig viser sig, ved minesprængning.

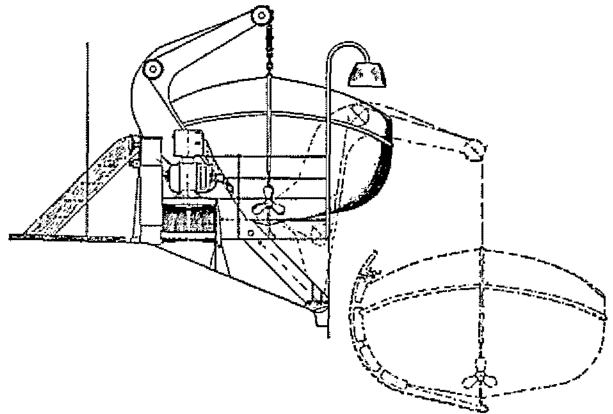
Den sidste krig medførte, at alle søfarende nationer høstede erfaringer i så henseende, erfaringer, der måtte betales med utallige menneskeliv og meget kostbart materiel.

Efter krigen samledes de fleste af verdens søfarende nationer i London i 1948 til en konference, hvor man med krigens ulykker til søs i frisk erindring enedes om at afslutte en ny konvention om de sikkerhedsforanstaltninger, der måtte træffes for at sikre menneskeliv på søen bedst muligt.

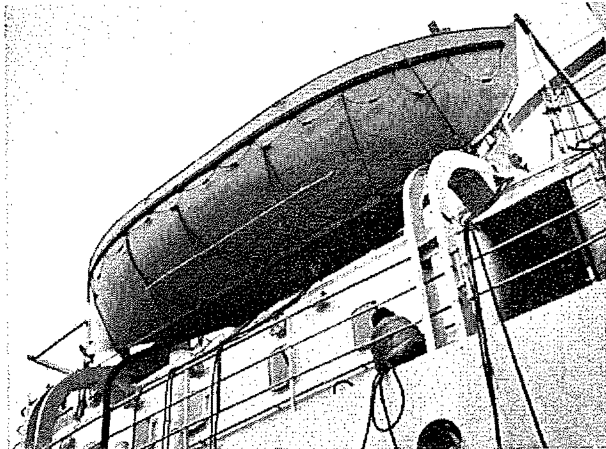
Denne konvention afløste den tidligere i London i 1929 udfærdigede, der hidtil havde været gældende, men selv om man i den ny konvention bibeholdt mange af de gamle bestemmelser, der havde vist sig hensigtsmæssige, blev kravene

krav som minimum, medens man på adskillige områder på grundlag af indvundne erfaringer har set sig nødsaget til at gå endnu videre.

Det er helt i konventionens ånd at sige, at dens bestemmelser først og fremmest tager sigte på at sikre selve skibet



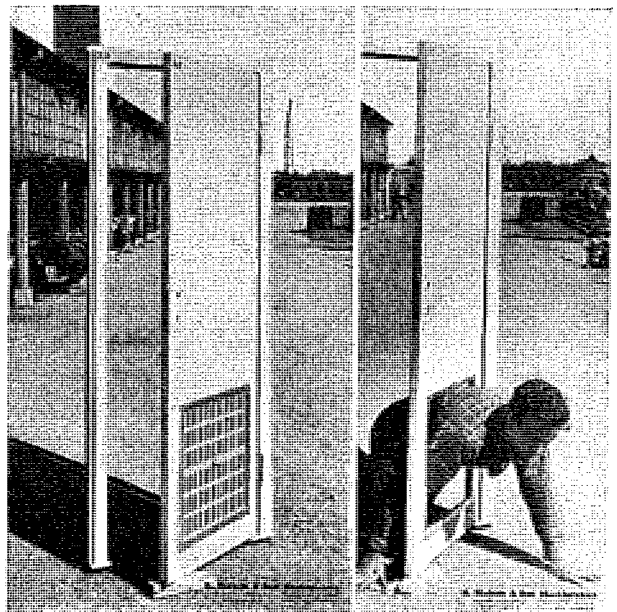
Systemet for en „faldavid“ vist skematisk, bemærk „skojen“ på den udsvingede båd.



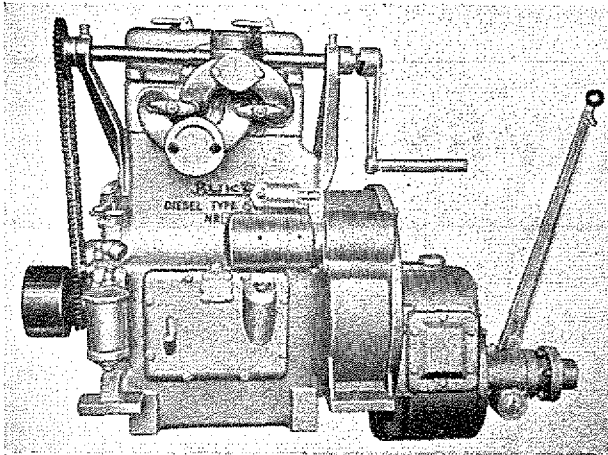
Redningsbåd af aluminium betjent af „faldavid“.

til bl. a. stabilitet, sikkerhedsforanstaltninger mod brand og redningsmidlerne betydeligt skærpede.

I handelsministeriets bekendtgørelse af 15. november 1952 om forskrifter for skibes bygning og udstyr er den danske version af konventionsbestemmelserne nedfældet, idet disse efter forudgående drøftelser mellem myndigheder og søfartens repræsentanter er blevet tilpasset nationale forhold, således at de danske bestemmelser overalt indeholder konventionens



Sparkeplade (nødudgang) i en passagerkammer-dør.



**Motorfabriken „Bukh“ A/S**  
Kalundborg

**Dieselmotorer 5-10-20-30 HK**  
til alle formål

## **Drivanker**

**til redningsflåder og redningsbåde**

Eneste anerkendelse givet sådanne af  
skibstilsynet.

Ved bestilling til flåder bedes opgive,  
hvormange mand flåden er beregnet til;  
til redningsbåde: bådens længde.

\*

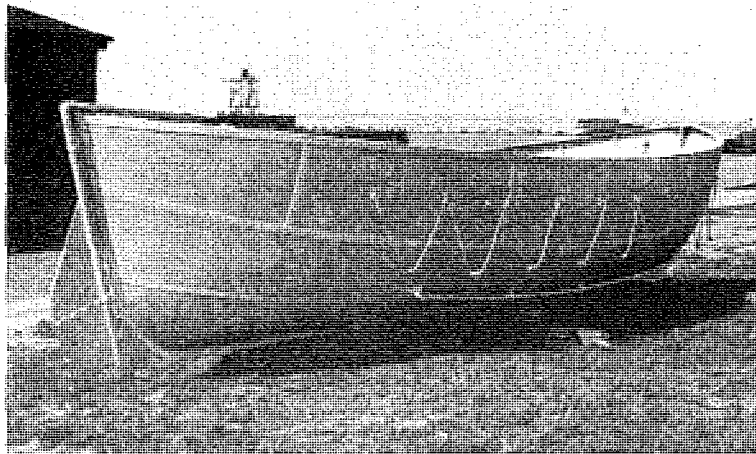
*Leverandør til:*

D. S. B.  
Rederiet J. Lauritzen  
Søtransportvæsenet  
Rederiet Anholt  
m. fl.

**O. C. BECK**

SEJLMAGERMESTER  
GL. JERNBANEVEJ 32 — TELF. VALBY 3882

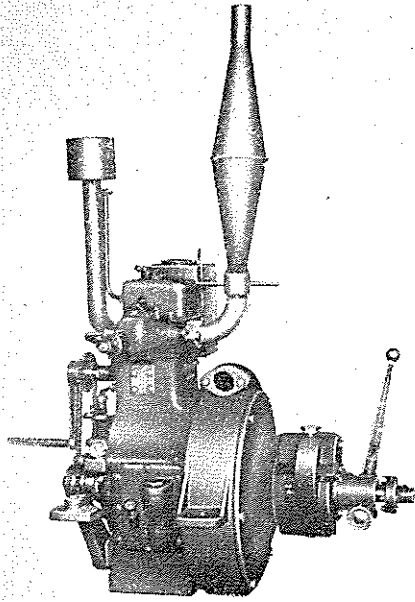
## **ALBOATS A/S - Helsingør**



Aluminium redningsbåde, flåder, master etc.

Salgsrepræsentant:

**SHIPPING AGENCIES - Minerva 697 - Amaliegade 21**



10 hk redningsbåds-motor med svinghjuls-lønsning og krudtstart samt i vandtæt udførelse. (Motorfabriken Bukh A/S).

under alle forhold, således at det ikke, selv om ulykker skulle indtræffe, bliver nødvendigt for de ombordværende at forlade skibet.

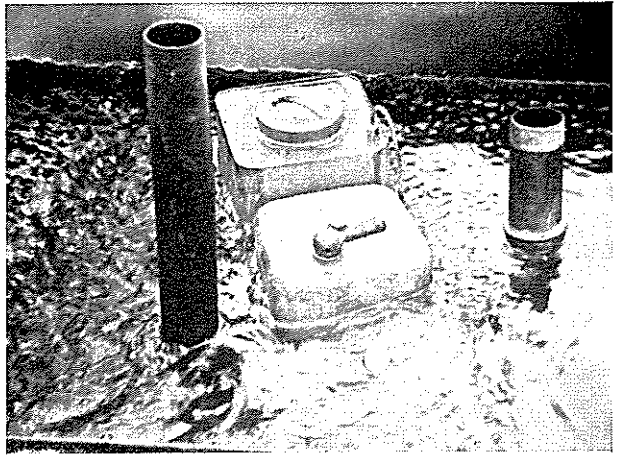
Skibets fører skal derfor forsynes med alle nødvendige oplysninger for skibets sikre drift, det vil sige, han skal have alle oplysninger om skibets stabilitet i de forskellige lastetilfælde; for passagerskibe gælder endvidere, at disse, efter nærmere angivne regler, skal kunne flyde med eet eller flere rum åbne i søen, samt, såfremt lækager opstår og et rum fyldes usymmetrisk, at skibet da ikke får en slagside på mere end 7°, i særlige tilfælde 15°.

Denne sidste bestemmelse har voldt skibsbygningsingeniørerne megen hovedbrud.

Et lastskib, hvorved forstås et skib, der medfører højst 12 passagerer, kan almindeligvis ikke flyde med et lastrum åbent til søen, og der er for disse skibes vedkommende da også kun stillet krav om, at de skal være stabile i intakt tilstand. Skulle lækager opstå, må man sætte sin lid til, at disse kan stoppes, eller at de forhåndenværende pumper kan klare opgaven.

Brand om bord i et skib er med god grund frygtet, og der er da også i bestemmelserne taget vidtgående forholdsregler til at modvirke brands hærgende virkning.

Skulle det nu, trods de foran omtalte foranstaltninger, alligevel vise sig nødvendigt for de ombordværende at forlade skibet i rum sø, må redningsmateriellet tages i brug, og ethvert skib skal derfor være forsynet med redningsmateriel efter nærmere angivne retningslinier, alt afhængig af,



Bukhs 10 hestes motor nedsænket i en vandbeholder, mens den arbejder.

om der er tale om et passagerskib eller et lastskib, ligesom der tages hensyn til skibets størrelse, fartområde m. v.

Det gælder for alle skibe, at redningsbåde, flydemidler eller flåder skal kunne sættes hurtigt og sikkert i vandet, selv under de ugunstigste forhold, det vil sige, selv om skibet har slagside eller ligger på et uheldigt trim.

Endvidere må der være taget hensyn til, at manøvrering af både og flydemidler (flåder) ikke vanskeliggøres, samt naturligvis at alle redningsmidlerne altid er klar til øjeblikkelig brug.

I et passagerskib, der sejler i international fart, skal der i princippet være redningsbåde i så stort et antal, at alle ombordværende kan optages, men derudover skal der være anbragt flydemidler, der kan optage 25 % af de ombordværende.

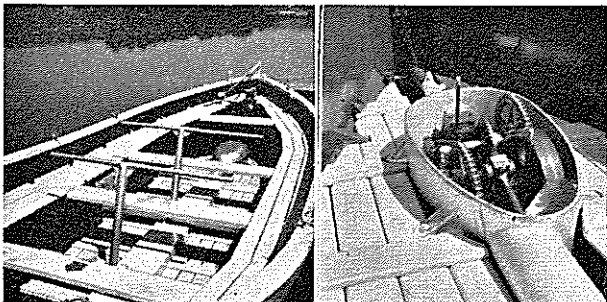
For passagerskibe i indenrigs fart gælder, at de skal være forsynet med både i antal og størrelse efter et i hvert tilfælde af myndighederne fastsat skøn.

I lastskibe over 500 tons brutto, der anvendes i international fart skal der på hver side medføres redningsbåde i tilstrækkeligt antal til at kunne optage alle ombordværende, og i tankskibe over 3000 tons brutto, skal der være mindst 4 redningsbåde, heraf skal de to være anbragt midtskibs og de to andre agter.

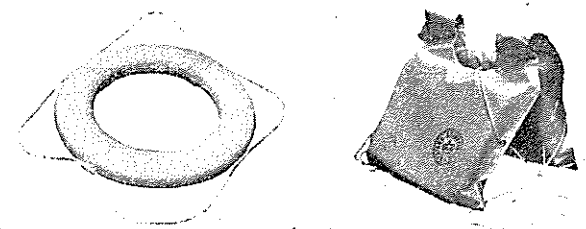
Desuden skal der i alle skibe med en tonnage fra 50 til 500 tons brutto, der anvendes i fart vest for linien Lindesnæs- Texel være både i hver side til at optage samtlige ombordværende, og heraf skal mindst den ene i hver side være en redningsbåd. Endvidere skal skibe under 500 tons brutto, der anvendes i fart øst for linien Lindesnæs- Texel samt i „Indenrigs fart“ medføre både, der kan optage alle om bord.

For sejlskibe med hjælpemotor, fiskefartøjer og lægtre er der givet særlige regler for antal af både og redningsmateriel, men det ville føre for vidt at beskrive alle disse detaljer her, og man må henvise interesserede til at studere selve bekendtgørelsens bestemmelser herom.

Som man ser, skelnes der mellem både og redningsbåde,

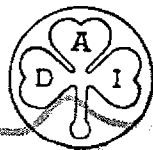


Redningsbåd forsynet med mekanisk fremdrivningsapparat (Nauta Boat).



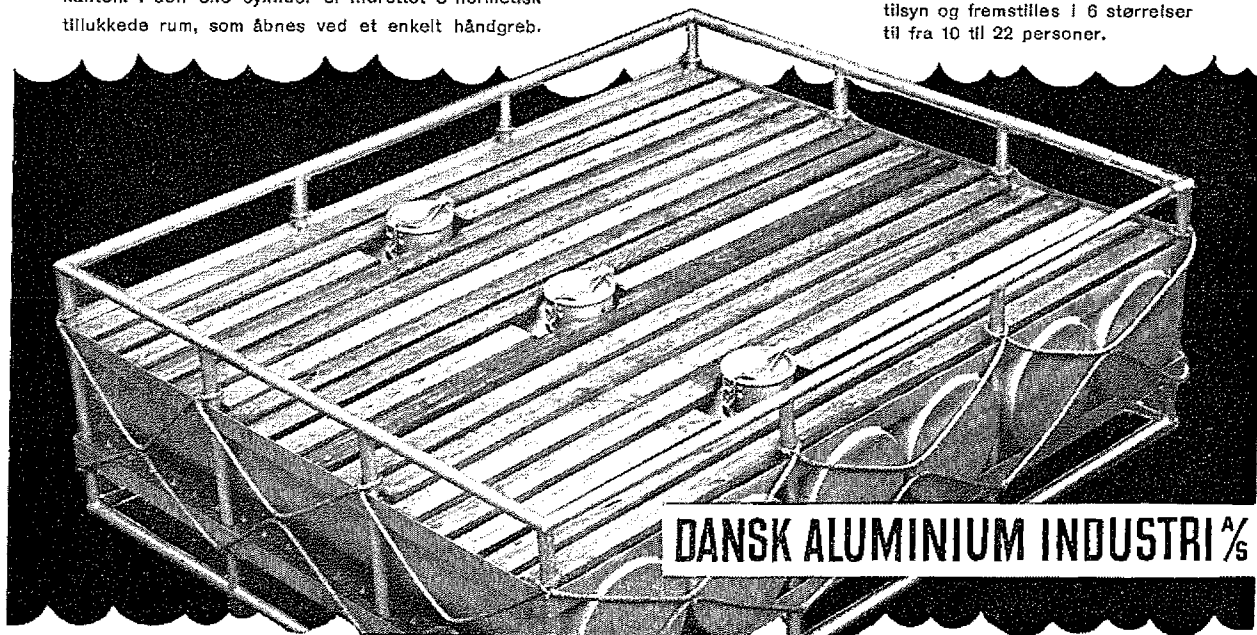
Redningskrans og Merman-redningsvest udført med overtræk i plastic (Maritime Plastic Company).

# Største tryghed for folk på søen



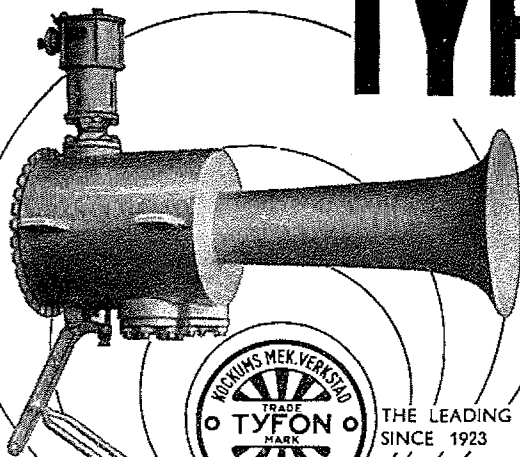
D. A. I. redningsflåder er fremstillet af en modstandsdygtig aluminium legering og forsynet med  $\frac{3}{4}$ " træ-dæk på begge sider, samt redningslinjer langs hele kanten. I den ene cylinder er indrettet 3 hermetisk tilslukkede rum, som åbnes ved et enkelt håndgreb.

D. A. I. redningsflåder er godkendt af Direktoratet for Statens Skibstilsyn og fremstilles i 6 størrelser til fra 10 til 22 personer.



**DANSK ALUMINIUM INDUSTRI A/S**

## TYFON<sup>®</sup> dampdrevet



THE LEADING MARK  
SINCE 1923

### T/T TINA ONASSIS

på ca. 45.000 t. dw. — den hidtil største tankbåd — er udrustet med 2 TYFON signalapparater, som er dampdrevne og elektrisk eller automatisk manøvrerede:  
Type T425 DVELK.

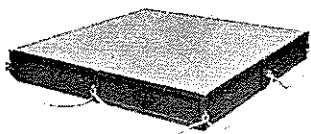
Forlang prospekt nr. 681

Hvis De ønsker oplysning om signalering med komprimeret luft, forlang da vores prospekt nr. 677.

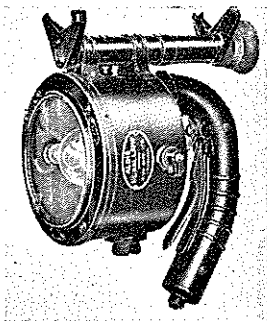
# KOCKUMS

MEKANISKA VERKSTADS AB • MALMÖ • SWEDEN  
FOUNDED 1840

REPRÆSENTANTER FOR DANMARK: SCAND. STEEL & SHIPPING AGENCY, AMALIEGADE 16, KØBENHAVN



Til venstre plastic-redningsflåde (Maritime Plastic Company) og til højre Aldis signal-lampe (Alfred Raffel A/S).

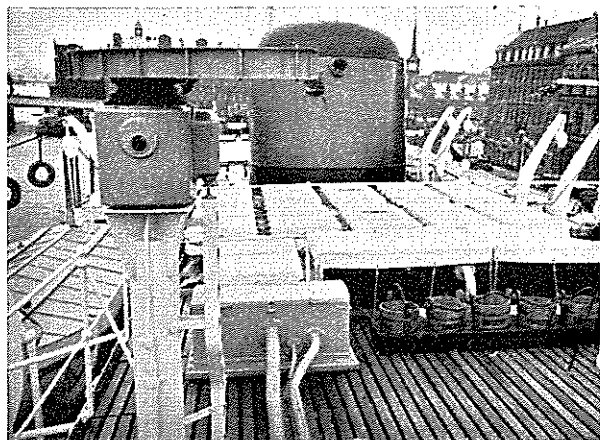
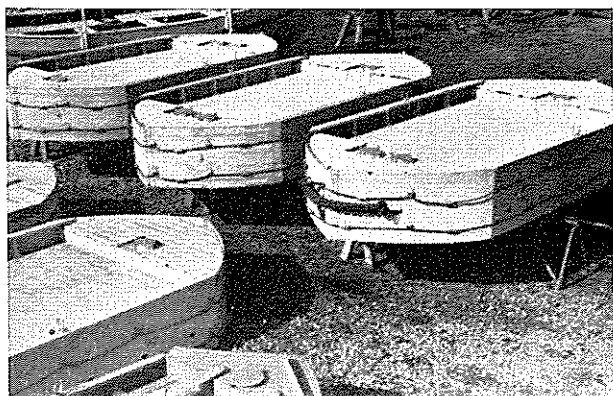


idet der til disse sidste stilles ganske bestemte krav til udrustning og opdriftsmidler.

Bådene skal være godt konstruerede og have tilstrækkelig stabilitet og fribord til at medføre det antal personer, båden er godkendt til at kunne optage, heri medtaget vægten af udrustningen, og de skal kunne udsættes i vandet med fuld belastning.

Redningsbådene skal være „åbne“ med fast klædning samt være forsynet med udelukkende indenbords opdriftsmidler, der kan bestå af enten fast indbyggede eller løse luftkasser.

Ingen redningsbåd må være mindre end 7,3 m lang, medmindre myndighederne under hensyn til skibets størrelse eller fartsområde finder, at et sådant forlangende ville være urmeligt.



Et lille udvalg af rednings-flåder i forskellige størrelser (Nauta Boat).

Redningsbådene kan være udført af træ eller metal, og handelsministeriet har i 1929 udgivet en vejledning i bygning af standardredningsbåde af træ, hvor man direkte ud fra det antal personer, båden ønskes at kunne optage, kan udlede hoveddimensioner, spring m. v.; desuden er der givet

detaillerede oplysninger om materialedimensioner, beslag, maling o. a.

For både udført af stål eller letmetal er der udgivet en tilsvarende vejledning i „Meddelelser fra direktoratet for statens skibstilsyn“, og denne indeholder samtidig bestemmelser om, hvilke prøver der skal afholdes med den færdige båd.

En redningsbåds personantal fås ved at dividere bådens rumindhold med visse i konventionen fastsatte coefficienter, men det udfundne tal må dog ikke overstige det antal sidde-

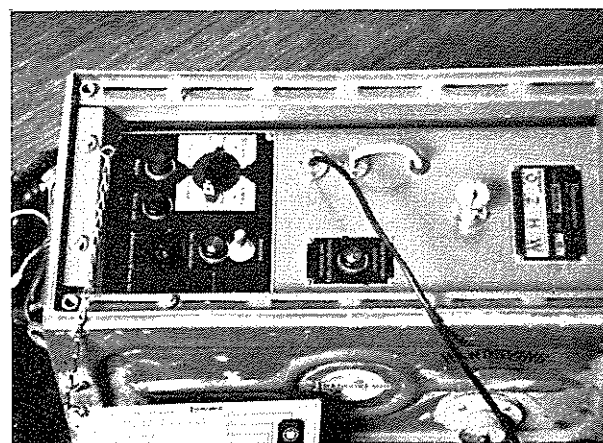


Vitaminerede nodrationer.

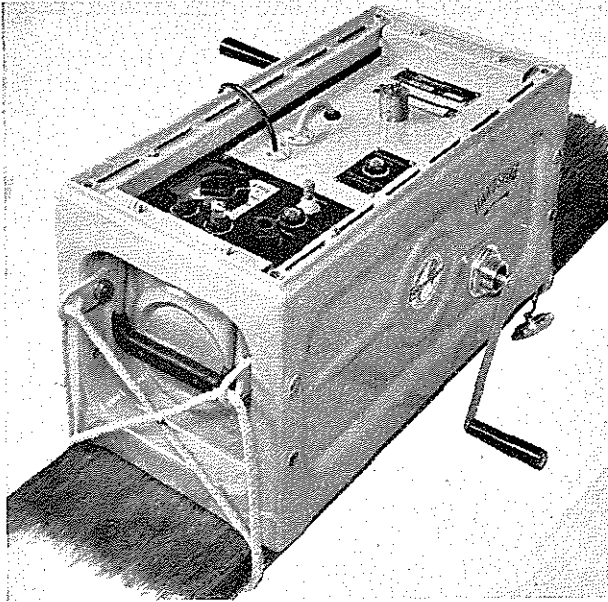
pladser, der forefindes i virkeligheden. Endvidere skal der i båden være indhugget hoveddimensioner, personantal samt navn og hjemsted.

Alle redningsbåde skal alt efter type, fartsområde, størrelse m. v. have udrustning af årer, øskar, lanterner, master, sejl, kompas, drivanker, vand- og brødbeholdere (de sidste med vand og brød i nærmere fastsat mængde), faldskærmsignaler, presenninger, selvtændende blus o. s. v., og det er en selvfølge, at alle disse ting skal være klar til øjeblikkelig brug.

Endvidere har det vist sig, at en radarreflektor af form som et sammenfoldeligt paraplystativ til at anbringe på



Det viste transportable radioanlæg har været om bord i et skib, der forliste og sank på 6-8 m vand. Apparatet blev optaget ca. 1 måned efter forliset og blev afprøvet umiddelbart efter bjergningen. Trods opholdet i vandet fungerede apparatet udmærket (Elektromekano A/S).



Redningsbåds-sender type SM108K (Elektromekano A/S).

bådens mast har været til stor nytte for det skib, der søger at finde en båd ved hjælp af radaren.

Der skal være truffet alle foranstaltninger til, at indskibningen i bådene kan foregå så betryggende som muligt, således skal de nødvendige lejdere være anbragt, og pladsen omkring bådene passende oplyst; endvidere skal selve redningsbådene kunne belyses såvel under som efter udsætningen, også trapperne, der fører til båddekene, skal naturligvis være belyst. For at tilvejebringe denne nødbelysning skal der, over skoddækket udenfor maskincasingen, være anbragt en nødenergikilde, der kan bestå af et akkumulatorbatteri eller en generator, der drives af en forbrændingsmotor.

Der skal sørges for, at skibets pumper kan stoppes, så vand fra afløb i skibssiden ikke fylder en redningsbåd under udsætningen; thi selv om båden antages at være synkefri, er det klart, at et sådant forhold ville være højst uheldigt.

Bådene skal være anbragt under daverider og kunne udsættes på kortest mulig tid, selv om skibet har slagside. For at opfylde sidstnævnte bestemmelse må man ofte forsyne bådene med „skøjter“ eller glidemeder, som fastgøres på den side af bådene, der vender ind mod skibssiden.

Skøjterne vil også i nogen grad være beskyttende, dersom skibet slingrer, og bådene af den grund hugger mod skibets sider. Skøjterne skal let kunne fjernes, efter at båden er sat på vandet.

Daveriderne skal være af godkendte typer, og i skibe, hvis længde overstiger 46 m, skal de enten være „vippedaverider“, d. v. s. daverider, der bevæger sig i et tværskibs plan ved hjælp af mekaniske midler, eller falddaverider, der bevæges i et tværskibsplan ved selve bådens vægt under nedfiringen.

Denne sidstnævnte type skal anvendes, såfremt vægten af båden med udrustning overstiger 4064 kg.

I skibe, hvis længde ikke overstiger de 46 m, må de „gammeldags“ drejedaverider stadig anvendes, dog må man sørge for, at daveriderne ikke kan rykkes ud af deres spor.

I alle skibe, hvor afstanden fra let vandlinie til båddek overstiger 8 m, skal der almindeligvis anvendes wire-taljeløbere og spil, og disse dele skal være dimensioneret således, at bådene kan affires med fuld belastning med alle personer om bord, og alt materiel skal inden afleveringen være godkendt og prøvet.

Der skal også, når båden er sat på vandet, være anbragt midler til, at denne let kan frigøres fra taljerne, det vil sige, at båden kan være forsynet med sliphager, af hvilke der findes mange typer, men fælles for dem alle gælder, at de skal være godkendt af myndighederne og fungere efter simple

principper, ligesom det er en forudsætning, at skibets besætning er fortrolige med brugen af dem.

I passagerskibe skal en af skibets redningsbåde i hver side altid være anbragt og tilrigget til øjeblikkelig brug i tilfælde af en nødsituation.

Såfremt skibet har tilladelse til at medføre et større antal passager end redningsbådene kan optage, stilles der strengere krav til den vandtætte inddeling, f. eks. skal skibet kunne flyde med to i stedet for eet rum åbent til søen.

Hvis skibet medfører mere end 20 redningsbåde, skal to af disse være klasse A motorredningsbåde. Har skibet over 13 både, skal den ene være klasse A, og de andre skal være klasse B, eller både forsynet med et godkendt mekanisk fremdrivningsapparat, f. eks. Fleminggear, der er indrettet til at kunne betjenes ved håndkraft af uøvede personer, selv om båden bordfyldes.

Alle passagerskibe, undtagen de der anvendes indenfor linierne Skagen-Færder, Smygehuk-Arkona, skal være forsynet med motorbåde af klasse A eller B, eller både forsynet med et mekanisk fremdrivningsapparat.

Ligeledes skal alle lastskibe over 1600 tons brutto, der går i international fart, være forsynet med en motorredningsbåd eller en mekanisk fremdrevet båd.

En klasse A motorbåd skal være forsynet med en fast indbygget motor med kompressionstænding og skal medføre brændstof til mindst eet døgn forbrug. Motoren skal være beskyttet, så den virker under alle forhold og skal foruden at få båden til at bakke kunne give denne en fart fremover på mindst 6 knob med fuld last.

Klasse B båden skal opfylde alle de betingelser, der stilles til en almindelig redningsbåd, være forsynet med motor (dog ikke benzin), have brændstof til 12 timer, kunne bakke og gøre en fart af mindst 4 knob.

Motorredningsbådens flydeevne må ikke være ringere end de almindelige redningsbådes, og der må derfor ved beregningen af luftkasserne være taget hensyn til mervægten af motor og brændstof.

Alle skibe — bortset fra lastskibe under 500 tons brutto — der anvendes i fart vest for linien Lindesnæs-Wilhelms-haven, skal være udstyret med et transportabelt radioanlæg, der hurtigt kan anbringes i een af bådene.

Anlægget skal opfylde særlige bestemmelser, bl. a. skal det kunne betjenes af en uøvet person, således at det er muligt automatisk at udsende alarm- og nødsignaler.

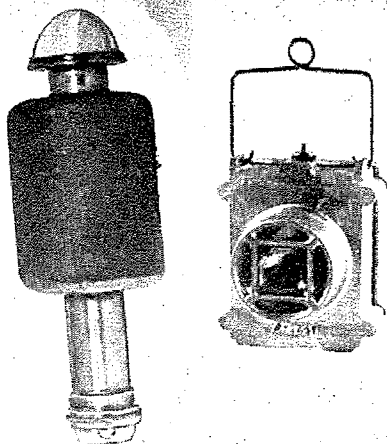
Hele anlægget skal være udført som en enhed og anbragt i en vandtæt beholder, let transportabel og i stand til at holde sig flydende i havvand.

Endvidere skal så mange af besætningen som muligt instrueres i betjeningen, hvilket kan foretages i forbindelse med de periodiske bådmanøvrer, ved rutineeftersyn og lignende.

For særligt store passagerskibe, der skal være udrustet med mere end 13 henholdsvis 19 redningsbåde, skal mindst



Billedet viser en radiostation i et moderne dansk lastskib, fra venstre ses hovedsender, på bordet nødsender, hovedmodtager, nødmodtager og telefonisender, yderst til højre på skoddet er autoalarmapparatet anbragt (Elektromekano A/S).



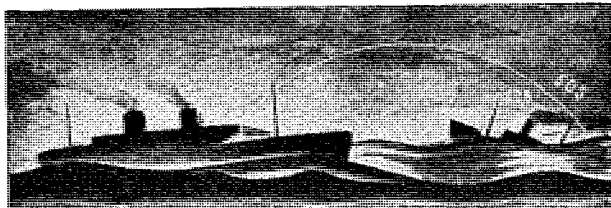
Selvtændende, elektrisk vand-lys og (til højre) gas- og vandtæt sikkerhedslampe (Brøndberg & Tandrup).

een henholdsvis to af de foreskrevne klasse A motorredningsbåde være forsynet med et fast installeret radioanlæg.

Skibet skal være forsynet med flydemidler efter bestemte regler. Ved flydemidler (der ikke må forveksles med flåder) forstås genstande udover redningskranse og bæltter, som er indrette til at holde et nærmere angivet antal personer oven vande, og som er konstrueret, så de beholder deres form under alle forhold.

De skal kunne tåle at blive kastet ned fra det sted, hvor de er anbragt og må ikke veje mere end maksimum 180 kg, medmindre der på stedet findes midler til at løfte dem over bord (bomme eller kraner).

Endvidere skal de være effektivt stabile og kunne benyttes uanset hvilken side, der vender opad.



Udskydning af nylon-redningsline ved hjælp af raket-gevær (Kongsberg Våbenfabrik, Iver C. Weibach & Co.).

Flydemidlernes opdriftsevne må ikke være tilvejebragt ved oppumpning, og der skal være anbragt fangeline og selvtændende blus på dem. I tankskibe skal sådanne blus af nærliggende grunde være af elektrisk type.

Personantallet, der skal være tydeligt påmærket flydemidlet, fås ved at dividere det antal kilo, dette kan bære i fersk vand med 14,5 eller dividere hele omkredsen med 30,5, og de mindste af disse tal angiver det antal personer, som flydemidlet kan bære.

Redningsflåder, hvor de skibbrudne, i modsætning til ved flydemidlet, befinder sig på selve flåden oven vande, skal findes i alle lastskibe over 500 tons og skal opfylde de samme bestemmelser, der gælder for flydemidler, dog skal flådernes opdriftsmidler have et større rumindhold, ligesom der er foreskrevet et minimumsareal for hver person, de skal optage, og flåderne skal om bord anbringes, så de i tilfælde af skibets forlis let og uhindret kan flyde op, det vil sige, de må anbringes klar af stag, barduner og lignende.

Desuden skal ethvert skib, alt efter dets længde, medføre et nærmere angivet antal redningskranse, for passagerskibe under 61 m 8 stk. og op til 30 stk. for skibe over 244 m længde.

Disse kranse skal kunne flyde i fersk vand med en vægt af 14,5 kg uden at synke og kan være udført af kork eller andet godkendt materiale, medens plantetrevler, spåner,

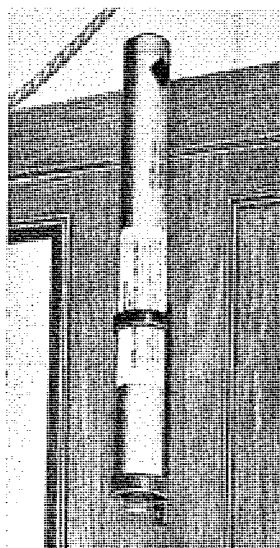
# S C H E R M U L Y

## LINEKASTERE, FALDSKÆRMSBLUS og NØDSIGNALER



Haandbetjent Nødsignal for Redningsbåde, stiger 300 m op, lyser 1/2 min. med 7500 Lys Styrke

Raketpistolen er let og handy, udskyder med Sikkerhed en 275 m lang 1/2" Hampeline med 225 kg Brudstyrke. Faldskærmsnødblussene stiger 300 m op og lyser med 150 000 Lysstyrke i 3/4 min., er synlige indenfor 40 Sømils Afstand.

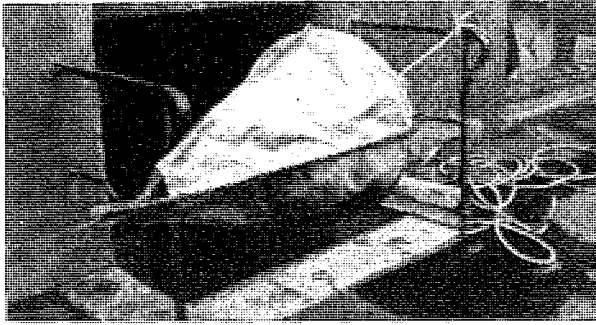


Faldskærmsblus i Holder paa Siden af Bestiklukaf. C. 180,000 Lys

**SCANDINAVIAN STEEL & SHIPPING AGENCIES**

AMALIEGADE 16 - TELF. C. \*14 150





Drivanker for redningsbåd (Sejlmager O. C. Beck).

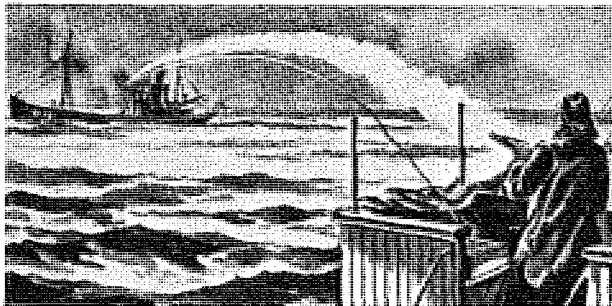
smuld eller lignende naturligvis ikke må anvendes, ligesom en flydeevne, der er tilvejebragt ved oppumpning, ikke er tilladt.

Der skal være fastgjort en redningsline til mindst een af kransene på hver side af skibet, endvidere skal efter særlige regler et bestemt antal være forsynet med selvændende blus, og alle kransene skal selvsagt være anbragt så hensigtsmæssigt som muligt, klar til øjeblikkelig brug.

Skibets redningsbælter skal være af godkendt type, det vil sige, de skal være påmærket betegnelsen „Statens skibstilsyn“.

Forinden denne betegnelse er blevet givet, er bælteerne nemlig blevet undersøgt, og det er konstateret, at de kan flyde i fersk vand i 24 timer med en vægt af 7,5 kg, at de ikke kan tages „forkert“ på, og endvidere at de er i stand til at holde den forulykkedes hoved oven vande, selv om vedkommende er bevidstløs.

Luft må heller ikke her anvendes for at tilvejebringe den fornødne flydeevne, og for anbringelsen om bord gælder det samme som for kransene, at de skal være let tilgængelige; desuden skal opbevaringsstederne være tydeligt angivet. Antallet af redningsbælter retter sig efter, hvor stor besætning og hvor mange passagerer, skibet medfører, men der skal mindst forefindes eet redningsbælte for hver person.



Schermuly raket-pistol i funktion.

Endvidere skal skibet medføre et godkendt linekastnings-apparat, som med rimelig nøjagtighed skal kunne udskyde en 230 m line, hertil de nødvendige projektiler og mindst 4 stk. liner.

Alle skibe over 20 tons brutto skal være forsynet med et nærmere angivet antal kanonslag og faldskærmssignaler, der skal kunne frembringe kraftigt rødt lys.

I forbindelse med redningsmateriellet må også skibets radiostation nævnes, men det ligger uden for denne artikels rammer at give en nærmere beskrivelse af kravene til radio-materiellet, men det er jo indlysende, at radioens betydning slet ikke kan overvurderes, når talen er om at tilkalde hjælp eller modtage meldinger fra skibe, der er i nød, og dernæst formidle, at et sådant skib bliver undsat.

Selv om et skib nu er udstyret i overensstemmelse med alle de gældende forskrifter med første classes materiel o. s. v., er det klart, at det hele intet nytter, hvis ikke det personel, der skal anvende det, er fortrolige med brugen heraf, og det er da også pålagt skibets fører, at han skal benytte enhver rimelig lejlighed til at lade redningsmateriellet efterse og til at indøve besætning (og passagerer) i hurtig og sikker anvendelse af de forhåndenværende redningsmidler.

Der er derfor for ethvert skib udarbejdet bestemte planer for, hvorledes de ombordværende skal forholde sig i tilfælde af, at situationene kræver, at skibet må forlades, hvilken vej de skal gå og hvorhen de skal begive sig, når et bestemt signal lyder i skibet.

Disse planer er af overordentlig stor vigtighed, og det skal indskræpes, at det er overordentlig betydningsfuldt, at instrukserne følges nøje for at undgå en panik, der vil ødelægge ethvert nok så fornuftigt arrangement.

Statens skibstilsyn foretager første syn og dermed godkendelse af det ombordværende redningsmateriel, men vil også med bestemte mellemrum (ved de såkaldte lovpligtige hovedsyn) og ved lejlighedsvis foretagne kontrolsyn føre opsyn med, at skibets udrustning m. v. altid er i forskriftsmæssig stand, ligesom det bliver kontrolleret, at de nødvendige prøver og øvelser med materiellet er foretaget med passende mellemrum, hvilket blandt andet skal fremgå af skibets tilsynsbog.

Det har erfaringsmæssigt vist sig, at danske redere og skibsbesætninger som helhed holder deres skibe i mønsterværdig orden og dermed letter tilsynsarbejdet betydeligt, men undtagelser findes jo, og det er naturligvis i første række disse, lovens bestemmelser tager sigte på.

Selv om nu disse foranstaltninger, som i store træk er beskrevet foran, er truffet i et skib, sker der alligevel ulykker.

Javel, men disse foranstaltninger, der er og stadig bliver forbedret efter indvundne erfaringer, har dog stået deres prøve både under krigs- og fredsforhold, og man har lov til at tro, at de har været medvirkende til at nedbringe ulykkes-nes antal, selv om det ifølge sagens natur er umuligt at sige, hvor meget.

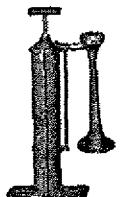
**Lanterns • Ship Lamps • Electrical Deck-Lights  
Electrical Safety Lamps • Electrical Life-Buoy Light**



**The Fog-horn »Søhyl«**

Sea-Howl for hand-power and compressed air

**Lubrication Frames Ship Supplies**



**G. V. HARNISCH & CO.**

Sole Distributors for

**G. W. FRYDENLUND & SØN'S METAL WORKS**

Nygårdsvej 12

Telephone: RYvang 132

Telegraphic Addr.: Harnischco

# Brandsikring og brandslukning i skibe

Af direktør AAGE H. LARSEN

## DIREKTORATET FOR STATENS SKIBSTILSYN

Brand om bord, det være sig til søs eller i havn, anses med rette for at være noget af det farligste, et skib kan komme ud for, og at brandfaren ikke bør undervurderes, kan eksempelvis illustreres ved den kendsgerning, at der i året 1951 forekom ialt 433 skibsbrande i hele verdenstonnagen.

Overfor uheld, som skyldes dårligt vejr, lækager, kollision m. v., kan man allerede ved projekteringen af skibet træffe sine forholdsregler, idet man er i stand til, indenfor visse rammer, at kunne forudse virkningerne heraf. Anderledes, hvis brand udbryder om bord; her vil det heldige resultat af forholdsreglerne først og fremmest afhænge af officerernes og mandskabets indsats, alt naturligvis under forudsætning af, at det ombordværende brandmateriel er i orden og klar til brug.

Selv om en aptering er udført af ikke brændbart materiale, vil der alligevel være en mængde ting, der kan brænde, f. eks. passagerers og mandskabs ejendele, køjetøj, bagage o. s. v., og man ved jo aldrig med sikkerhed, hvor og hvordan en brand vil opstå, kun at risikoen herfor aldrig kan udelukkes.

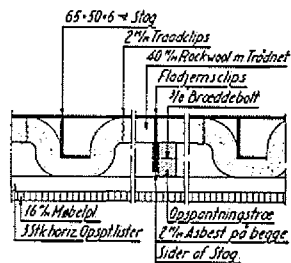


Fig. 1.

Også Danmark har, bortset fra katastroferne under krigen, været udsat for brande i danske skibe, her skal bl. a. nævnes brandene i passagerskibene „Kronprins Olav“, „Erria“ og „Kronprins Frederik“ og i lastskibene „Gudrun Mærsk“, „Stina Dan“ og „Else Basse“, men endnu har vi „heldigvis“ ikke haft lejlighed til at se, hvorledes de nye bestemmelser virker i praksis, idet ingen af de nævnte skibe var brandsikrede i overensstemmelse med bestemmelserne i konventionen, da de er bygget, før denne trådte i kraft.

Indtil videre er der her i Danmark kun bygget 2 passagerskibe efter de nye bestemmelser, nemlig det finske dampskib „Aallotar“ og det danske motorskib „Østersøen“, men samtidig er der ved genopbygningen af m/s „Kronprins Frederik“ i så vid udstrækning som muligt taget hensyn til bestemmelserne i konventionen, og i brandteknisk henseende er skibet nu i fuld overensstemmelse hermed.

De sikkerhedsforanstaltninger, som konventionen foreskriver, falder i 3 grupper:

1. Forskrifter om meddelelsesmidler ved opstået brand, således at arnestedet hurtigt kan angribes.
2. Forskrifter om midler til bekæmpelse af brand, således at denne effektivt kan komme under kontrol.
3. Forskrifter om branddrøj eller brandhæmmende skodinddeling, således at branden kan begrænses.

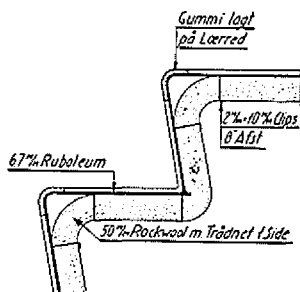


Fig. 3. Eks. på trappe isoleret som „A“ skod.

For opdagelse af brand kræves, at der i ethvert passagerskib skal findes et brandalarm- eller brandvisningsanlæg, som på et eller flere steder eller stationer, hvor det hurtigst kan iagttages af besætningen, automatisk viser tilstedeværelsen af eller tegn på brand samt brandstedet i de dele af skibet, der er utilgængelige for patrulletjenesten, og under visse forhold desuden et anlæg, der på tilsvarende steder viser tilstedeværelsen af eller tegn på brand i alle lukkede rum, indrettet til brug for passagerer og mandskab.

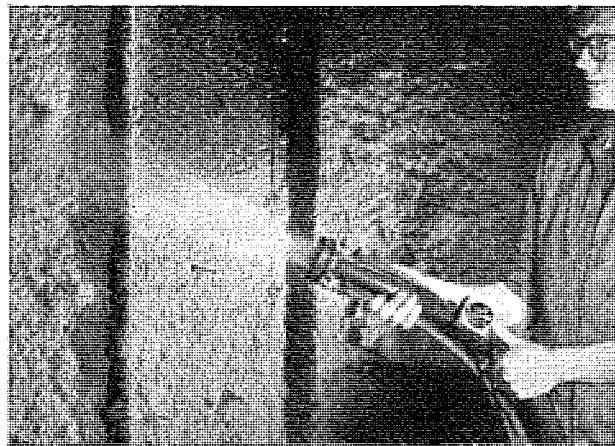


Fig. 2 viser påsprøjtning af fingranuleret rockwool på „A“ skod.

I skibe, der befører mere end 36 passagerer, skal der herudover i passager- og mandskabsapteringen findes håndbetjente brandalarmer, og sådanne skibe skal iøvrigt opfylde de i det følgende omhandlede strengere bestemmelser.

De særlige bestemmelser om branddrøj og brandhæmmende inddeling kræver en inddeling af skibet i lodrette hovedzoner, hvis middellængde over skoddækket ikke må overstige 40 m, og som så vidt muligt skal anbringes i fortsættelse af de vandtætte inddelingsskodder, der under skoddækket danner begrænsningen.

Disse lodrette hovedzoner skal yderligere inddeles ved branddrøje skodder, der beskytter adgangsåbninger og ad-

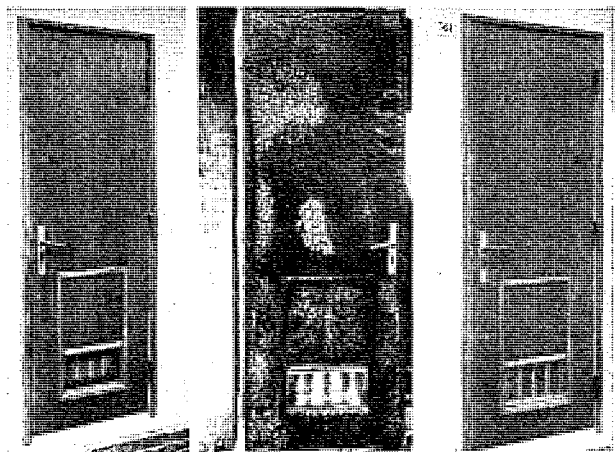


Fig. 4. Novopan „B“ dør. Før og efter brandprøving. Bemærk spærkepladen (nøddugang nederst i døren).

# BRAND ! HVOR ER DERES NU-SWIFT ?

Verdens hurtigste ildslukkere  
—for enhver brandrisiko  
Virker ved tryk fra forseglede kulsyrepatroner  
VAGN DUJARDIN,  
TAARBÆKDALSVEJ 3 - KLAMP  
i alle engelske orlogsskibe

## NU-SWIFT Ildslukkere

sælges i 52 forskellige lande og anvendes  
bl. a. af:

Den danske Orlogsfleåde — Luftvåbnet.

Praktisk talt alle vore større og mange  
mindre rederier.

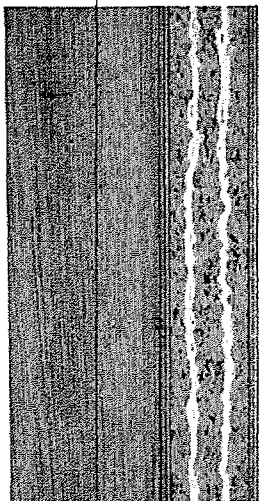
**HURTIGERE - MERE EFFEKTIVE OG  
DRIFTSIKRE**

Eneforhandler i Danmark:

**VAGN DUJARDIN**

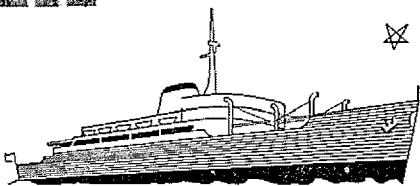
Tårbækdalsvej 3, Klampenborg, Bellevue 737

## NOVOPAN "B"-SKOD...



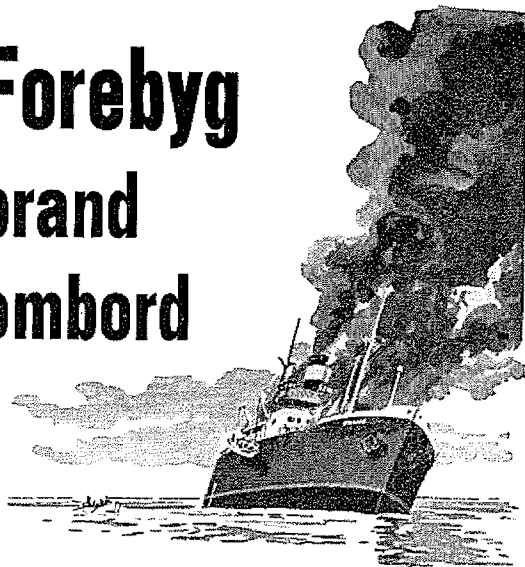
er godkendt af skibsfarts-  
myndighederne i Danmark,  
Norge, Sverige, Island,  
Holland, Belgien, Frankrig  
og Italien.

NOVOPAN "B"-skods  
fremragende brandhæm-  
mende egenskaber i for-  
bindelse med skoddets  
rimelige pris og monte-  
ringslethed har medført  
en stigende anvendelse til  
aptering i en lang række  
danske og udenlandske  
skibe.



NOVOPAN TRÆINDUSTRI A/S, PINDSTRUP

# Forebyg brand ombord



## med FIRETEX

Det er ofte Træværket i Saloner og  
Kahytter, der faar en lille Ildløs  
om Bord til at blusse op og udvikle  
sig til den store Katastrofe!

Lad derfor Træ-apteringen FIRETEX-  
lakere, naar Nybygning eller  
Restaurering er aktuel!

FIRETEX er en klar, meget lys og  
særlig svær Acetyl-Cellulose-Lak, der  
tørre op til en haard, elastisk Film,  
som forhindrer Ilden i at fænge.  
FIRETEX giver samtidig et straalende  
smukt Udseende, som er modstands-  
dygtigt ogsaa overfor Havgus etc.  
Ogsaa mindre Skibe og Baade bør  
FIRETEX-lakeres!

Færdig til Brug.

Kræver ikke Anvendelse af Hærder.

**Millionværdier  
kan sikres med**



# FIRETEX

**BRANDHÆMMENDE, KLAR LAK Nr. 2043**

Godkendt af Direktoratet for Statens Skibstilsyn  
til Overfladebehandling af udsatte Overflader i  
danske Passagerskibe!

# A. STELLING

LAK- OG FARVEFABIK - KØBENHAVN - VALBY

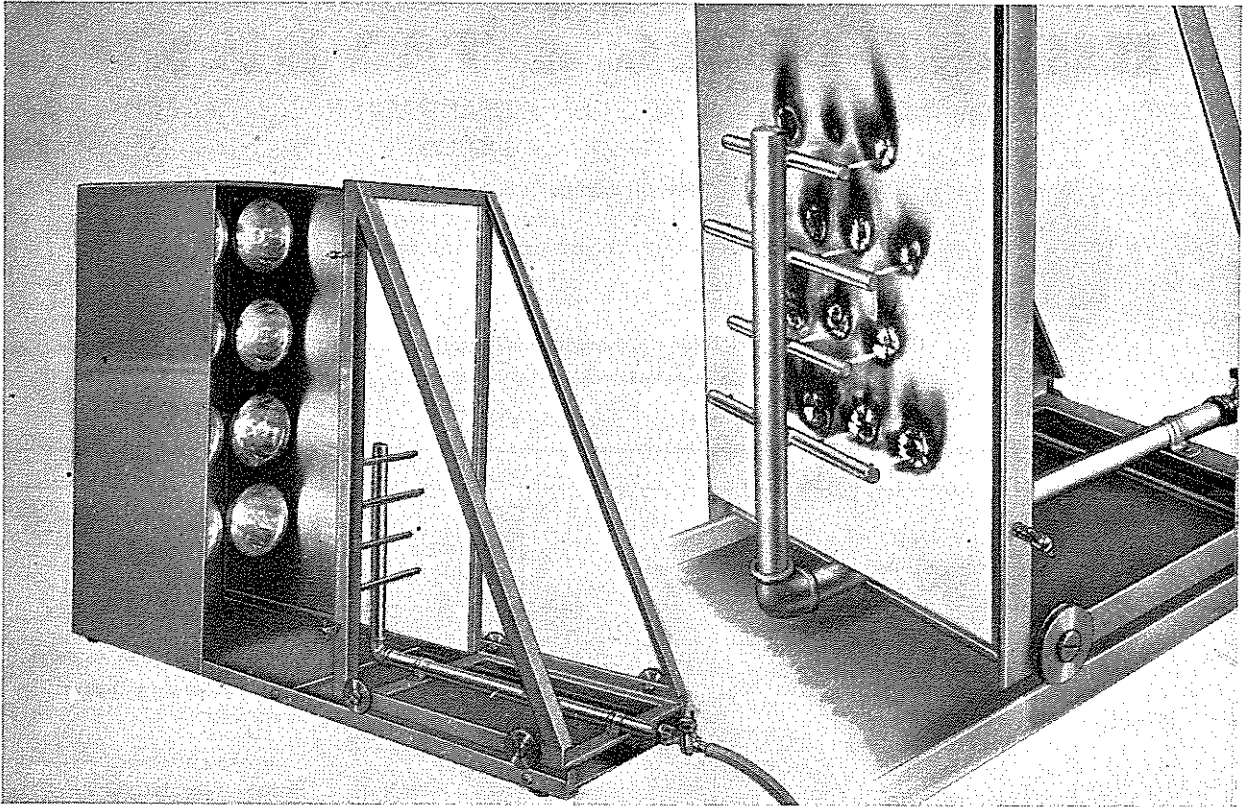


Fig. 5. Statsproveanstaltens prøveapparat for prøvning af maling og lak

skiller opholdsrum fra maskin-, last og tjenesterum samt andre rum, og der foreskrives een af følgende metoder til brandsikring indenfor denne inddeling eller en kombination heraf:

- I. Et indvendigt inddelingssystem af brandhæmmende skodder.
- II. Installation af et automatisk brandalarm- og sprinkleranlæg.
- III. Et indvendigt inddelingssystem ved hjælp af brandhæmmende skodder fordelt under hensyntagen til betydningen, størrelsen og arten af de forskellige rum i forbindelse med et automatisk virkende brandvisningsanlæg og med begrænset brug af brændbart og let antændeligt materiale og inventar.

For de såkaldte brandhæmmende skodder, der altså kun kræves under metode I og III, opstiller konventionen visse særlige krav.

I skibe, der bygges efter metode I, kræves *alle* deleskodderne udført som brandhæmmende skodder, og disse skodder skal i skibe, der fører over 100 passagerer, være udført af ikke-brændbart materiale, f. eks. „navilite“ eller „marinite“, medens der i skibe, der fører under 100 passagerer, kun kræves af skodderne, at de skal kunne modstå standardbrandprøvens første halve time.

Under metode III forlanges deleskodderne ikke udført af ikke-brændbart materiale, men de skal, som senere omtalt, tilfredsstille visse konstruktive krav, og de skal under denne metode bl. a. anbringes som deleskodder mellem alle kamre og de tilstødende korridorer, som står i forbindelse med de af branddrøje skodder omgivne trappeopgange, og formålet hermed skulle være, igennem det således opbyggede system af „tunneller“, at sikre passagerernes udgang fra de afdelinger, der brænder. ligesom slukningsmandskabet gennem de samme „tunneller“ skulle lettes adkomsten til arnestedet.

Metode II foreskriver som nævnt ikke brandhæmmende

skodder, men at der her skal installeres et automatisk virkende sprinkleranlæg, der samtidig kan virke som alarm.

Rederierne er frit stillet med hensyn til hvilken metode, de vil anvende, eller om de vil kombinere de forskellige metoder, og valget vil naturligvis afhænge af, hvilke andre tekniske og komfortmæssige krav rederiet i det enkelte tilfælde vil stille til skibet, men økonomi og valutamæssige forhold kan også spille en afgørende rolle.

Amerikanerne anvender fortrinsvis metode I, hvilket sikkert i høj grad er samholdende med, at man ikke i amerikanske skibe stiller så store krav til komfort; englænderne sværger til metode II, medens franskmændene er mest begejstrede for metode III; de øvrige søfartsnationer har sympatien jævnt fordelt på metoderne II og III.

I det finske passagerskib „Aallotar“ ville man ikke installere sprinkleranlæg, idet man frygtede for frostskafer under de særlige forhold, hvorunder dette skib arbejder, medens man i det nyrestaurerede „Kronprins Frederik“ har anvendt metode II, og yderligere har indbygget brandhæmmende skodder efter metode III. Man er således her gået videre end konventionen kræver.

De branddrøje skodder — de såkaldte „A“-skodder — skal være udført af stål med passende stagafstivning og skal kunne stå for standard-brandprøven i 60 minutter, det vil sige, at man skal kunne anbringe et prøvelegeme (en skoddel med isolation) i en prøveovn, der efter 5 minutter udvikler 538° C, efter 30 minutter 843° C og endelig efter 60 minutters forløb 927° C, og efter dette tidspunkt må den side af skoddet, der vender bort fra ilden, ikke have større gennemsnitstemperatur end 139° C over begyndelsestemperaturen og intet enkelt punkt over 180° C.

Gennem adskillige prøver har man fundet, at en isolering med 25 mm sprøjteasbest eller 40 mm rockwool, opsat på clips, opfylder konventionenes krav. Glasuld har indtil dato kun kunnet anvendes i større tykkelser, da det viser sig, at en del af glasulden cintrer under prøven, hvorved isolations- evnen nedbrødes.

# BRØNDBERG & TANDRUP

ST. KONGENSGADE 27 B . KØBENHAVN K.

Telf. PA 827 — Telegr.-Adr.: SKIBELYS



BT 6611

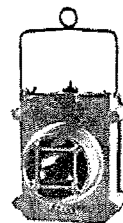
SPECIALFABRIK:  
SKIBSLANTERNER - LAMPER - LYGTER - VANDLYS  
BRØD-, VAND- og LUFTTANKE - OLIESPREDERE

Obs. Nyheder:

Godkendte elektr. Gas- og vandtætte Sikkerhedslamper

Tanke af søvandsbestandigt Aluminium efter Opgave

Forlang dem hos Deres Forhandler



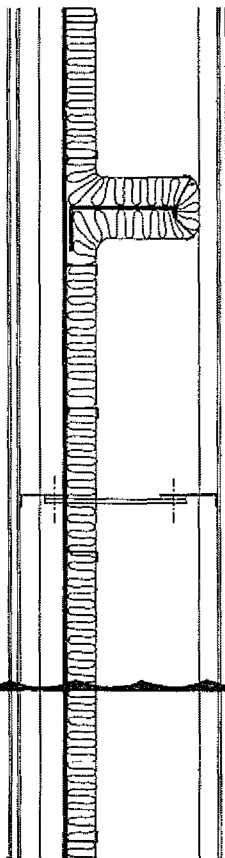
BT 4091

## ROCKWOOL

til  
skibsisolering



Alle oplysninger ved henvendelse til  
**AKTIESELSKABET ROCKWOOL**



Rockwool er let,  
billigt,  
højisolerende

og kan ikke brænde,  
rådne eller angribes af  
skadedyr.

Som eksempel på  
Rockwools mange  
anvendelsesmuligheder  
indenfor skibsisolering,  
er her i snit vist  
et „A“-SKOD  
isoleret på stagsiden  
med 40 mm Rockwool  
isolationsmætter med  
galvaniseret trådvæv.

Rockwool er godkendt  
af Statens skibstilsyn.



TRONDHJEMSGADE 9  
Kbh. Ø. Telf. \*C 9575

## SHIPPING AGENCIES

AMALIEGADE 21

TELF. MINERVA 697

Det kan af praktiske hensyn være nødvendigt at lade trapper indgå som „A“-skodder, og i så fald må trappeløberne også isoleres, f. eks. som vist på fig. 3.

Medens vanskelighederne ved at fremstille et tilfredsstillende „A“-skod teknisk set har været forholdsvis lette at overvinde, er dette ikke tilfældet med fremstillingen af et „B“-skod — under metode III — der opfylder konventionens krav, som siger, at et sådant skod skal være i stand til at forhindre gennemtrængen af ild og røg i indtil en halv time under en standard brandprøve, samt at temperaturen på modsat side af ilden ikke må være mere end 139° C over begyndelsestemperaturen; endvidere at skoddet skal være af en type med en ikke-brændbar kerne, eller opbygget med indvendige lag af asbestplader eller lignende ikke-brændbart materiale.

Utallige er de forsøg, der er afholdt for at finde frem til et sådant skod, og slutresultatet er her i Danmark blevet det såkaldte „novopan „B“-skod“, der består af træspåner, (pluk), som er sammenpresset under stort tryk, og hvis dele sammenholdes af fenollim, ligesom der er indlagt to lag af asbest.

Dette skod modstår med lethed standard brandprøvens første halve time og opfylder desuden konventionens konstruktive bestemmelser, ligesom det er homogent, og man kan uden vanskeligheder opsætte håndvaske og hylder på det; endvidere lader skoddet sig let finere, og endelig er det ikke væsentlig dyrere end en almindelig møbelplade. Dette skod har da også fundet vid anvendelse i mange lande og blevet en betydelig eksportvare.

Et svagt punkt i hele brandsikringsystemet er åbne døre, hvorigennem ilden i tilfælde af brand kan få den nødvendige lufttilførsel, og der er da også til „A“-dørene stillet krav om, at de skal være selvlukkende.

Til „B“-dørene er der ikke stillet samme krav, men det er indlysende, at effektiviteten af såvel metode I som III er afhængig af, om dørene holdes lukket, og det må derfor anses for rigtigst, at „B“-dørene også gøres selvlukkende.

Vigtigheden heraf er blevet bekræftet ved brandforsøg, hvor man havde opbygget en hel averteringsafdeling (et dæks-hus med kammer, inventar og køjetøj), og hvor det viste sig at være umuligt at gennemføre forsøget, så længe dørene var lukket. For overhovedet at få et resultat måtte en dør åbnes.

Nu kan et sådant forsøg ikke uden videre sidestilles med forholdene om bord i et skib, men det giver dog et fingerpeg om vigtigheden af at stoppe lufttilførslen mest muligt under brand. Dette forhold er vel almindelig kendt, men det viser sig desværre ofte, når en brand udbræder, og der skal handles hurtigt, at denne elementære forholdsregel tilsidesættes.

De store, lange ventilationskanaler, der løber under og gennem dækkene overalt i averteringen, har vist sig at være

kraftige trækkanaler, der medvirker til at befordre branden, og det kræves da også, at de vigtigste til- og afgangsåbninger skal forsynes med let tilgængelige, evt. automatisk virkende lukkemidler (spjæld eller lignende). Kanalsystemerne skal så vidt muligt hver for sig holdes indenfor en af hovedzonerne, og hvor der er installeret kunstig ventilation, skal denne være forsynet med en centralstyring, således at alle ventilatorer kan stoppes fra kontrolrummene.

Man må endvidere sørge for, at f. eks. kanaler fra kabys og lignende bliver isoleret.

Med de nye højtryks ventilationssystemer — her skal nævnes HI-Press (se illustrationerne i „Vikingen“ nr. 6) — hvor kanalerne består af rør af små dimensioner, der i de enkelte kamre udmunder i ganske små luftdyser, er trækfaren bortelimeret, og disse systemer vinder da også større og større udbredelse.

For at sinke en brand i at brede sig fra et dæk til et andet skal dæksbelægningen være af et ikke-letantændeligt materiale, og en del belægninger, f. eks. Aranbec, har vist sig at opfylde dette krav.

I skibe, der er brandsikrede efter metode III, skal der desuden, som tidligere nævnt, være installeret et brandvisnings- og brandalarmeringsanlæg, der er indrettet således, at udbrud af brand øjeblikkelig registreres på kontrolstationen, d. v. s., at der i alle rum skal anbringes branddetektorer, og af sådanne findes der flere godkendte typer.

Under metode I skal alt underlag og opspantning for skodder og garnering være af ikke-brændbart materiale, en bestemmelse, det har vist sig vanskeligt at opfylde; endvidere skal alle slags brændbare materialer såsom tæpper, gardiner o. s. v., under metode III indskrænkes til det mindst mulige.

De tildækkede overflader af skodderne i averteringen skal behandles, så ildens forplantning begrænses mest muligt, og maling og lak og lignende, opbygget på nitrocellulosebasis, er strengt forbudt, ligesom der under metode III til behandling af de udsatte overflader i averteringen kun må anvendes maling og lak, der af direktoratet er godkendt til formålet.

De såkaldte brandhæmmende malinger kan anbefales på det bedste, da de kan forsinke antændelse af træværket ganske betydeligt, men da de på den anden side ikke sinker en gennembrænding væsentligt, kan man dog ikke godkende noget skod som „B“-skod, dersom de brandhæmmende egenskaber helt eller delvis er baseret på sådan maling.

Metode II kræver, som allerede anført, at der installeres et automatisk virkende sprinkler- og brandalarmanlæg, der skal være udført således, at både alarmering og slukning bliver så effektiv, som det er muligt.

Dette system anvendtes i udstrakt grad i engelske skibe, og at man her har valgt netop denne metode, skyldes vel nok,

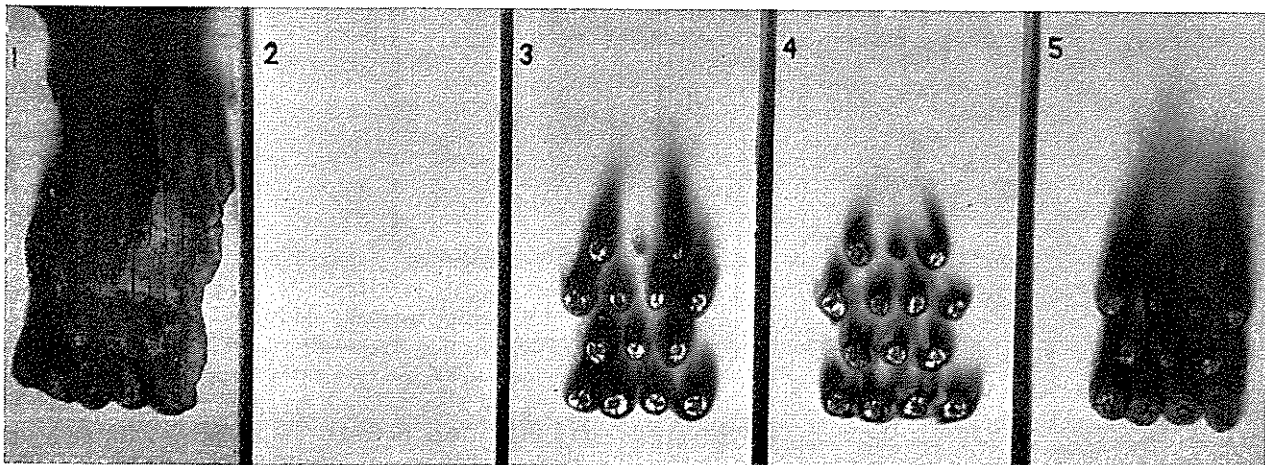
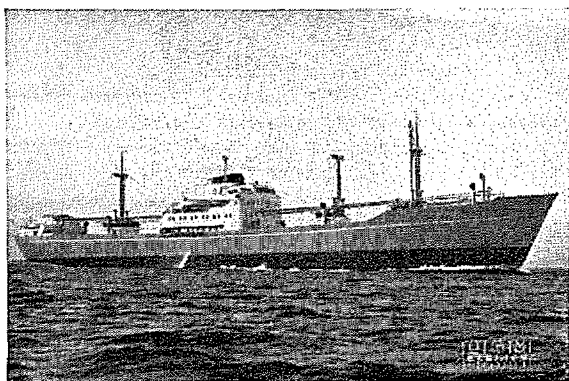


Fig. 6. Eks. fra prøvning. Kun prøve nr. 4 kan godkendes.

**Skum- og  
kulsyre-slukningsanlæg  
for skibfarten**



M/S BELGIEN  
er udstyret med kulsyre-slukningsanlæg leveret af:

**T. SMEDEGAARD**  
INGENIØRFIRMA & MASKINFABRIK  
Emilsvej 28 - Glostrup 1028

**Danfyr's**  
**SIGNAL RØDLYS**

Godkendt af »Statens Skibstilsyn«  
Danmark

A/S Dansk Fyrværkeri Fabrik

**Skumslukningsanlæg**  
til  
**skibsbrug**

**ELLEHAMMERS LABORATORIUM**  
Kildegårdsvej 20, Hellerup  
Telf. Helrup 814

**LETMETALLER**

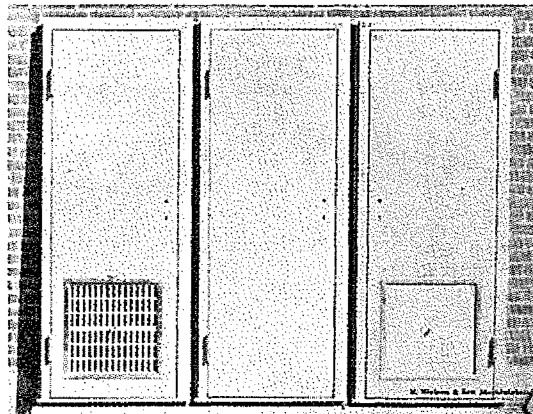


AKTIESELSKABET  
**ALUMETA**

TREKRONERGADE 92, KBHVN. VALBY, VA 8800

**HANIS**  
**BRANDSIKKER JERNASBESTDØR**

Godkendt af:  
Danmark: STATENS SKIBSTILSYN  
Norge: SJØFARTSKONTORET  
Sverige: KUNGL. KOMMERSKOLLEGIUM



Er særlig velegnet for Skibe paa Grund  
af den fine Rustbeskyttelse af Pladerne,  
ogsaa paa den indvendige Side af Døren.

**H. Nielsen & Søn Maskinfabrik A/S**  
Aldersrogade 37, København N

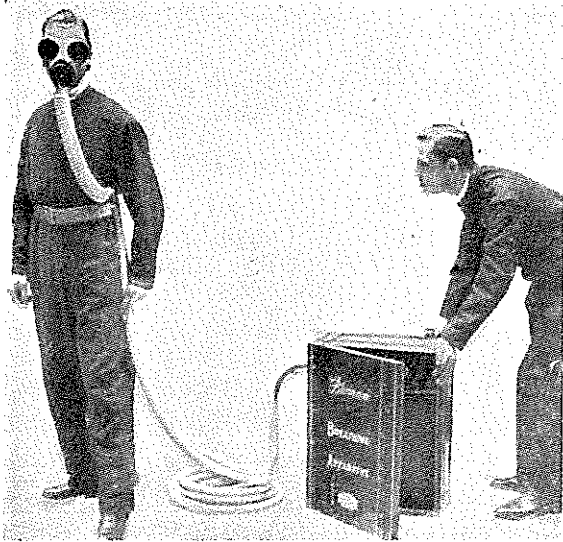


Fig. 7. Eks. på røgdykker udrustning.

at man i England gennem mange år har arbejdet med sprinkling og har udviklet sprinklersystemet til en større fuldkommenhed end tilfældet er i andre lande, og man kan ikke se bort fra det taltalende ved metoden, der går ud på at bekæmpe en brand ved at kvæle den i fødslen.

Det har erfaringsmæssigt vist sig, at helt op til 60 % af de opståede brande i passagerskibe skyldes menneskenes uopsigtighed f. eks. ved henkastning af brændende cigaretter o. lign. Brande, opstået på denne måde, vil øjeblikkelig kunne slukkes af den altid årvågne sprinkler.

Metode II har også en anden fordel, idet den ikke medfører restriktioner, som har indvirkning på de rent dekorative; ingen brandskodder af ikke-brændbart materiale, bortset fra de for alle 3 metoder krævede „A“-skodder i zoneinddelingen, ved trappeopgange og casinger m. v., og med hensyn til materialevalg i aptering og saloner m. v. stilles man frit.

Sprinklersystemet skal normalt være fyldt med ferskvand, og systemet skal altid stå under tryk, det vil sige, være tilsluttet en tryktank og en kraftig pumpe; denne sidste skal kunne starte automatisk og indpumpe søvand i systemet, så snart den forhåndenværende mængde ferskvand er opbrugt. Søvand i forhånd må af tæringshensyn ikke anvendes.

Sprinklerhovederne, der anbringes i lofterne, må ikke have en afstand over 4 m, og skal træde i virksomhed ved en temperatur på 70°-95° C.

Endvidere skal der om bord findes de nødvendige vejledninger med angivelse af systemets virkemåde og planer over installationen.

Alarmeringen skal være anbragt på et centralt sted, f. eks. på kommandobroen, hvor der normalt er vagt.

Men uanset hvilken metode, man har valgt, og hvordan man iøvrigt har indrettet hele sit arrangement, er det, for at alt skal virke efter hensigten, nødvendigt, at først og fremmest officerer og mandskab er fuldt informeret om, hvad hver enkelt har at gøre, såfremt en brand bryder ud.

Derfor skal der i alle passagerskibe være ophængt planer på passende steder, visende, hvor de forskellige brandspæjld, branddøre o. s. v. er anbragt, og som det er af vital betydning bliver lukket, samt hvordan hver enkelt person skal forholde sig, når der slås alarm, og endvidere må der med mellemrum afholdes de nødvendige brandøvelser for at sikre, at

alle er klar over, hvad der skal gøres og hvordan; dette sidste gælder også passagererne.

Brandpatrouiller må døgnet rundt kontrollere alle skibets rum, navnlig under trapper og i rum, hvor der henkastes affald. Denne patrouilletjeneste og disse øvelser er af overordentlig stor betydning, og dette er vistnok endnu ikke i fuld udstrækning gået op for det sejlede personel, men der vil forhåbentlig i fremtiden ske en ændring i dette forhold, idet myndighederne i særlig grad har øjnene rettet på dette punkt.

Vedrørende brandslukningsmidler i passagerskibe skal nævnes, at brandpumperne skal have en ydeevne svarende til  $\frac{2}{3}$  af skibets lænsepumpekapacitet, rækkevidden af strålerne fra brandslangerne skal være mindst 12 m, og arrangementet skal være indrettet således, at der altid kan rettes to kraftige vandstråler imod et hvilket som helst sted i skibet, der optages af aptering, last, maskineri m. v., og der skal derfor på passende steder være anbragt de fornødne brandstudse med tilhørende slanger. Brandpumperne skal altid være klar til øjeblikkelig brug. Som brandpumper kan skibets almindelige ballast-, spule-, last- og sanitærpumper anvendes.

I skibe over 91,5 m i længden, og som er forsynet med oliefyrede kedler eller som fremdrives ved motorer, skal pumperne være anbragt således, at samtlige brandpumper ikke sættes ud af drift ved brand i et enkelt rum.

I skibe under denne størrelse skal der, såfremt en brand i et rum kan sætte alle pumper ud af drift, findes et andet godkendt brandslukningsarrangement.

I skibe over 1000 tons brutto skal der gennem et fast rørsystem kunne ledes ildslukkende luftarter eller damp til hvert lastrum.

Yderligere skal der overalt være anbragt det nødvendige antal transportable ildslukkere, og i rum, hvor der medføres automobiler, skal der findes et tilstrækkeligt antal skumslukkere; også brandudrustninger bestående af indåndingsapparater (røgdykker-



Fig. 7. Eks. på røgdykker udrustning (Svenska AB Gas-accumulator).

apparat med komprimeret luft) skal forefindes, mindst 2 stk., der skal være anbragt så langt borte fra hinanden som muligt.

Til bekæmpelse af brand i maskin- og kedelrum kan man anvende ildslukkende luftarter, og der må i så fald installeres et rørsystem, som skal være således indrettet, at fordelingen af slukkemidlet bliver så effektiv som muligt.

Konventionens bestemmelser tager først og fremmest sigte på brandsikring af passagerskibe i international fart, men naturligvis vil man for passagerskibe i indenrigs fart søge at gennemføre tilsvarende forholdsregler i så stor udstrækning, det nu er foreneligt med skibets størrelse, passagerantal, fartsom-



Fig. 8. Eks. på ildstucker (Nu-Swift).



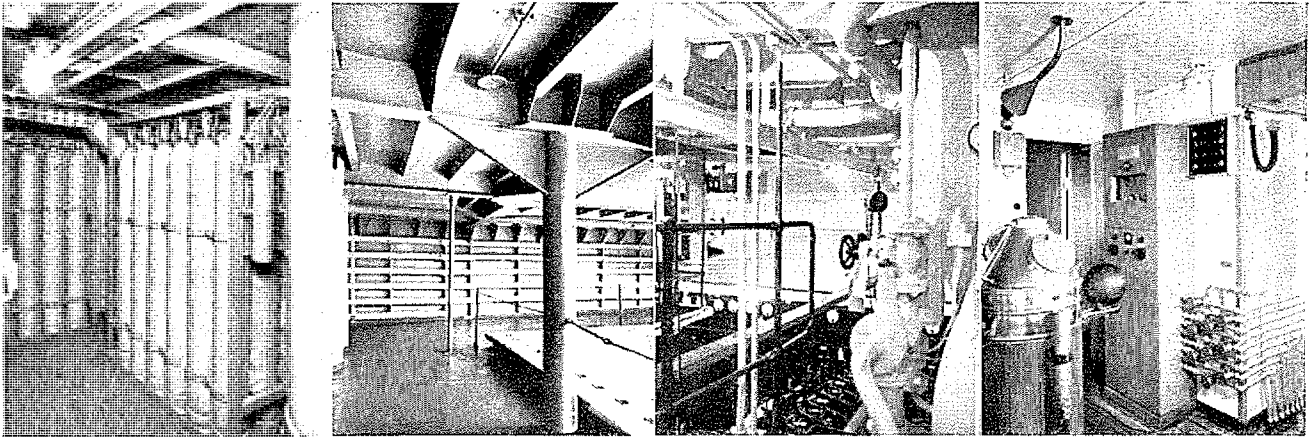


Fig. 9. Til venstre et billede af kulsyre-batteri i m/s „Gdynia“. Til venstre ses flasker med skrueventiler, til højre flasker med hurtigåbnings-ventiler og afkoblings-aggregat. — Billede nr. 2 viser lastrummet i samme skib med røgfanger overst. — Billede nr. 3 viser „Gdynia“'s lastrum med tågetragt lidt over billedets centrum. — Det sidste billede viser røgdetektor-skab og ventil-register fra skib med 9 lastrum. (T. Smedegaard).

råde o. s. v. — Men nu lastskibene, de kan jo også brænde, har det desværre vist sig.

Det ligger i sagens natur, at der ikke kan eller skal træffes slet så kraftige forholdsregler i disse skibe; dels er apteringerne væsentlig mindre, så det ville være urimeligt at kræve indbygning af „A“- og „B“-skodder, og dels er der om bord kun besætningen og ikke et måske stort antal passagerer, så risikoen for de meget farlige paniksituationer er ikke til stede.

Også lastskibene skal være forsynet med kraftige selvstændigt drevne brandpumper, og som i passagerskibe kan last- og sanitærpumper anvendes.

I skibe over 1000 tons brutto skal der være mindst to brandpumper, og disse skal være i stand til at give vand i to kraftige stråler af en rækkevidde på mindst 12 m overalt i skibet, og naturligvis skal de altid være rede til øjeblikkelig brug.

Skibe over 2000 tons brutto skal have installeret et fast rørsystem, hvorigennem der skal kunne ledes ildslukkende luftarter til alle lastrum.

Hvis der kan fremskaffes den nødvendige mængde damp, kan man anvende denne i stedet for luftarterne, og i tankskibe kan man anvende skumslukning.



Glasuld-materialer stoppes med en rumvægt af 60 kg/m.

Konventionen giver mulighed for fritagelse for at opfylde disse bestemmelser (dog ikke for tankskibe), hvis lastrummene er forsynet med lugedæksler af stål, og hvis der er anbragt effektive lukkemidler (spjæld eller lignende) i alle lufrør og andre åbninger, der fører til lastrummene, hvis skibet er bygget udelukkende med transport af kul eller malm for øje, eller såfremt det kun anvendes på ganske korte rejser.

Yderligere skal der i alle lastskibe være anbragt det nødvendige antal transportable ildslukkere af godkendte typer og på passende steder.

Skibe på 1000 tons og derover skal desuden medføre et indåndingsapparat (røgdykkerapparat med komprimeret luft) eller en røghjelm, der begge skal være af godkendt type.

Desuden skal der i alle større lastbåde, i hvilke der er anbragt motorer eller oliefyrede kedler, på samme måde som i passagerskibe, findes et andet godkendt brandslukningsmiddel, hvis en brand skulle ødelægge eller hindre anvendelse af pumperne i maskinrummet, f. eks. kulsyreslukning til maskinrum eller selvstændige brandpumper anbragt udenfor maskinrummet.

Mindre skibe som f. eks. sejlskibe med hjælpemotor, pramme og lignende skal være forsynet med de nødvendige slukkemidler, f. eks. skumslukkere af godkendt type, og i sejlskibe på 400 tons samt i sejlskibe med hjælpemotor og i fiskefartøjer på 200 tons og derover skal der være anbragt en særlig sprøjte med ledninger, slanger og strålerør. Skibe af de sidst nævnte størrelser er sjældne i den danske flåde, men bestemmelsen får dog betydning for f. eks. trawlere.

Men, kunne man nu indvende, hvad hjælper alle de kostbare brandbeskyttelsesforanstaltninger, skibsbrande opstår jo alligevel?

Rigtigt, men det er alle sagkyndiges overbevisning, at de nu indførte bestemmelser vil vise sig at være så effektive, at de i hvert fald vil medvirke til hurtigt at oplære og sinke brandens udbredelse, således at mandskab og passagerer kan bringes fra borde, hvis branden tager overhånd.

I tidligere tid betød en brand til søs ofte store tab af menneskeliv, og man må derfor, næst at håbe, at vi i fremtiden må blive forskånet for større brandkatastrofer til søs, sætte sin lid til, hvis ulykken alligevel indtræffer, at de nu afnede forholdsregler vil vise sig at være så effektive, at de kan opfylde konventionens formål „at skabe den størst mulige sikkerhed for menneskeliv på søen“.

# ★ ET SKIB BLIVER TIL ★

## Aptering i skibe

Af civilingeniør ERLING ANDERSEN, Nakskov Skibsværft

De rum på et skib, som indrettes til brug for de ombordværende personer, benævnes almindeligvis apteringen.

Arbejdet med udførelsen af apteringen på et skib ligner på mange områder det tilsvarende arbejde på landjorden, og indretningen af kamre og øvrige lokaler er også i høj grad påvirket af almindelig boligindretning i land. Selv om der er fundamentale forskelle mellem et stålskib og et stenhus, er der en vis tendens til at udføre apteringen således, at man ikke kan se, at man befinder sig på et skib, men får indtrykket af et smukt og velindrettet, skønt måske ikke ret stort, hus på landjorden.

### Hvem planlægger apteringen?

På landjorden har arkitekten en væsentlig indflydelse på husets bygning og indretning, og efterhånden får arkitekterne også mere indflydelse på beboelsesrummenes indretning på skibene. Her kommer arkitekten dog først til på et senere

tidspunkt af byggeriet, idet han sjældent har noget at gøre med „husenes“ bygning, men først træder til, når rummene skal indrettes.

Husenes bygning overlades til værftsingeniørerne, alt naturligtvis i samråd med rederne og efter disses krav.

### Huse af stål

Beboelsen på et skib indrettes nutildags næsten udelukkende i huse beliggende på øverste dæk eller i opbygningsdæk. Husene bygges af stål eller for de øvre etagers vedkommende af aluminium for at spare vægt, idet store vægte anbragt højt oppe i skibet har en uheldig indflydelse på skibets stabilitet.

Man vælger stålplade, dels fordi huset skal være stærkt, da det kan komme ud for meget kraftige påvirkninger i storm og svær sø, dels fordi stålhuse på en naturlig måde kan indgå i skibets hele styrkekonstruktion. Endvidere fordi de let kan

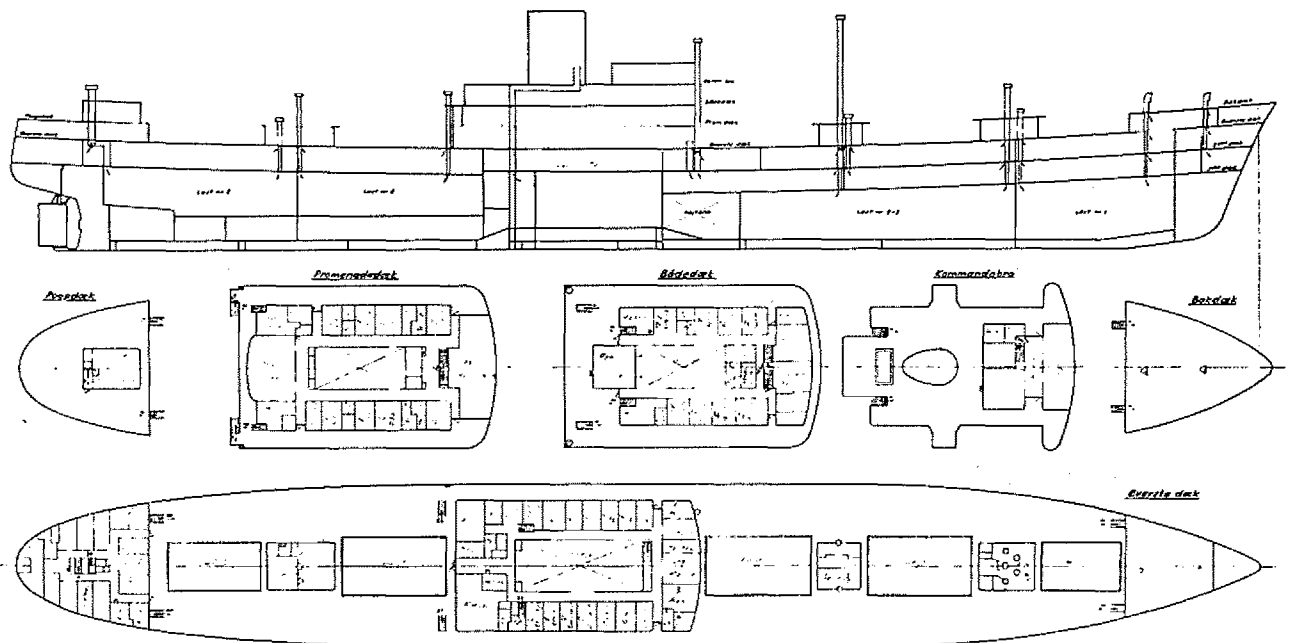


Fig. 1. Plan af apteringen i et fragtskib.

fastgøres til skibets ståldæk, og fordi tykke vægge af sten eller træ, som man kender dem på landjorden, ville optage en uforholdsmæssig stor del af den meget knapt tilmålte plads ombord.

Skibets indretning til fartøj med laster, luger, lossegrejer, maskincasing, nødvendige frie dæksarealer og lignende begrænser husenes størrelse, og man er ofte tvunget til at bygge i højden for at få plads til de nødvendige rum. Et 4 etagers hus midtskibs er således slet ikke ualmindeligt. Højden mellem etagerne er måske en smule mindre end i huse på landjorden, ofte 2,44 m (= 8 eng. fod).

Pladsen, der er til rådighed for apteringen, og det antal personer, der skal opholde sig ombord, er som regel fastlagt på forhånd, og det kan være et ret kompliceret arbejde at planlægge en god fordeling af kamre og andre rum, fordi pladsen altid synes for lille til alt det, der gerne skulle med. Hver lille plet må udnyttes og bliver udnyttet i meget større udstrækning end på landjorden, og kamre, gange, saloner, trapper o. s. v. er ikke større, end at de med rimelighed kan opfylde deres formål.

#### *Love og bestemmelser*

Som indenfor alle andre områder af skibsbygningen er der også en række love og bestemmelser for udførelsen af apteringen. De tager væsentligst sigte på at sikre besætningen en rimelig mængde plads, lys og luft samt beskyttelse mod brand, varme, kulde og støj.

De vigtigste bestemmelser er: Ikke mere end 2 besætningsmedlemmer i hvert soverum med enkelte undtagelser, 1 m<sup>2</sup> frit gulvareal og 3,5 m<sup>3</sup> frit rumfang luft for hver person i soverummene, dagslys til alle beboelsesrum og for passagerskibe en særlig brandsikrende inddeling og udførelse. Endvidere er der særlige bestemmelser for ventilation og opvarmning. Ståldækkene over beboede rum må ikke være udsat for direkte sollys. Der kræves mindst et 2½" trædæk

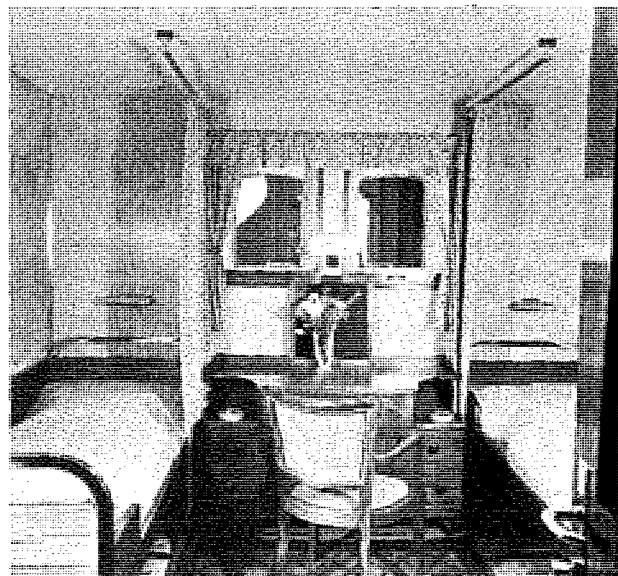


Fig. 2. Passagerkammer med plastic-beklædte paneler. (m/s „Sumbawa“).

ovenpå stålet eller tilsvarende isolationslag under dækket kombineret med soltag eller solsejl ovenover.

#### *Rummenes placering*

Rummene skal placeres hensigtsmæssigt for deres anvendelse. De forskellige kategorier af ombordværende skal have deres rum liggende samlet og helst naturligt adskilt fra de andre kategorier, og anbragt bekvemt for deres arbejde eller for passagerernes vedkommende for deres opholdsrum og saloner.



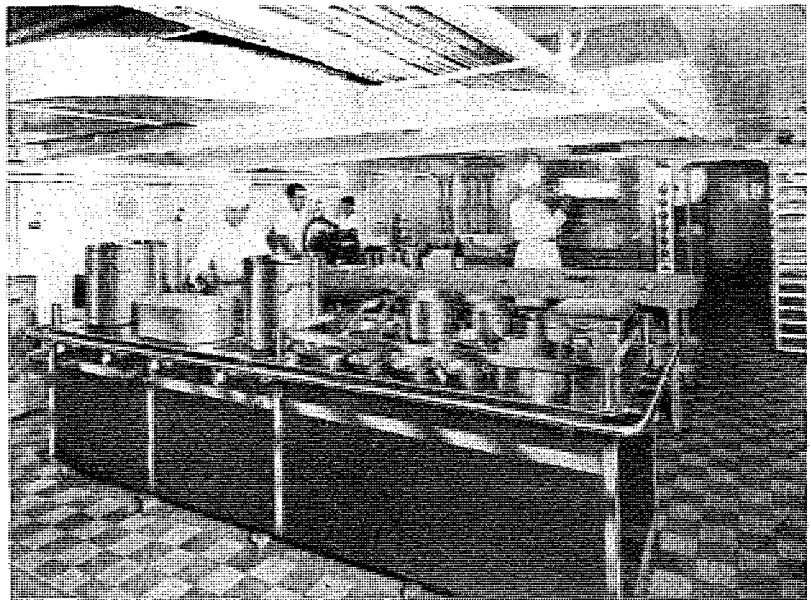
Borgmesterens kontor, udført i teaktræ. FREDERIKSBERG RÅDHUS  
Tegnet af arkitekterne CARL H. NIMB, m. a. a. og HELGE HOLM m. a. a.

**Kgl. Hofmøbelfabrikant C. B. HANSENS ETABL., BREDGADE 32, KØBENHAVN K.**

# Kabys- Inventar

## Specialiteter:

- Rustfri Kogekar,  
Kasseroller m. m.
- Elekt. Stegeborde
- Elekt. Røremaskiner
- Elekt. Kaffemaskiner
- Elekt. Opvaskemaskiner
- Elekt. Brødmaskiner
- Elekt. Kartoffelskrællemaskiner
- Elekt. Pålægsmaskiner
- Porcelains Service
- Fajance     "
- Plastic     "
- Glas        "
- Rustfri Staal "
- Forsøvede   "
- Mess. Skibsbeslag m. m.
- Værktøj



M/S Selandia

## BAADH & WINTHERS EFTF.

v. Mogens Werner

KØBMAGERGADE 45 - KØBENHAVN K.

*Leverandør til de førende Rederier og Skibsværfter*

TELEFON C. 7100   GRUNDLAGT 1717

En typisk fordeling på et almindeligt fragtmotorskib med 12 passagerer er vist på fig. 1, hvor den øverste etage, kommandobroen, en indrettet med styrerum, bestiklukaf og kaptajnsapting. Ofte er radiostationen også anbragt heroppe. På det næste dæk, bådendækket, bor skibets dæksofficerer, som har let adgang til kommandobroen, og maskinofficererne, som har direkte adgang fra deres gang til maskincasingen.

Promenadedækket nedenunder er helt forbeholdt passagererne, som har deres kamre, baderum og saloner her.

Den underste etage i huset, beliggende på det øverste, gennemgående dæk, indeholder messer, kabys, pantries og beboelse for restaurationspersonale og underofficerer.

På mellemdekket under huset findes proviantrum, proviantkølerum, bagagerum, toldrum, ferskvandstanke o. l.

I poopen og i huset på poopen bor dæks- og maskinmandskabet, og her findes også opholdsrum for mandskabet.

Ud over de arbejdsmæssige og sociale hensyn skal der også tages en mængde tekniske og konstruktive hensyn, særlig til føring af rørledninger for vand, afløb, opvarmning og ventilation.

Det er et hovedkrav, at hvert beboelsesrum skal have dagslys. Derfor lægges kamrene som regel i en lang række ud mod hussiden med døre til en gang inde i huset. Rummet helt inde midt i huset mellem gangene optages af maskincasing, samt rum der ikke beboes såsom linnedrum, medicinrum, gyrorum eller af skabe o. l.

### *Rummenes opbygning og garnering*

Ydervæggene er af stål (eller aluminium) og enkelte af de indvendige skodder er af styrkemæssige eller andre grunde også af stål, medens en stor del af skillerummene mellem de enkelte kamre udføres af lettere materiale f. eks. træ eller specielle brandsikrende kunststofmaterialer, eventuelt med

en stålarm forneden. Toilettrum omgives normalt af fulde stålskodder eller tilsvarende hårdt og tæt materiale for at hindre fugtighed eller lugt i at trænge ud i kamre og gange.

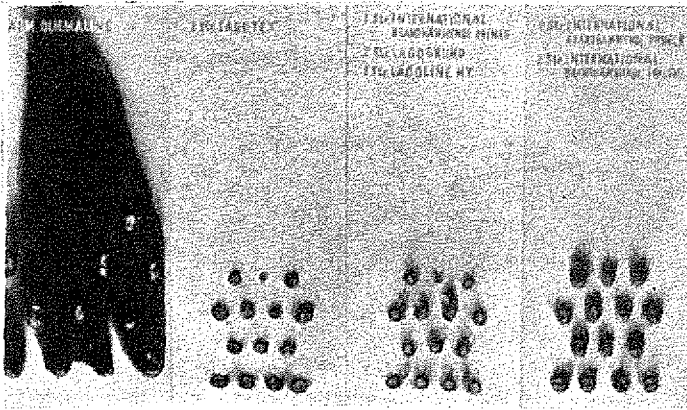
Da det ikke er behageligt at opholde sig i et rum med stålvægge, bliver alt stål i kamrene beklædt med garnering eller panoler på vægge og loft. Denne garnering af træ eller kunststoffer anbringes inden for de stag, som afstiver hussider og skodder og under dæksbjælkerne, således at rummet får plane og glatte flader til vægge og loft. Der bliver således et hulrum mellem stål og garnering, som dels virker isolerende, dels benyttes i stor udstrækning til at føre rør og elektriske kabler igennem. Isolationen kan forøges ved at anbringe særlige isolationsmætter i dette hulrum. Almindeligvis anvendes træ til garnering, f. eks. møbelplade, som kan fineres — ofte med smukke og kostbare træsorter — eller males. Det samme gælder deleskodderne mellem rummene.

Garneringen anbringes på en opspantning som regel af træ, som fastboltes til de stag, bjælker eller lignende stålelementer, som afstiver husside og dæk. På denne opspantning skrues garneringen.

Da pladsforholdene ombord er så begrænsede, og da beboerne er nødt til at opholde sig i de samme få og små rum i længere perioder, gør man ofte meget ud af indretningen og udseendet af opholdsrummene, særligt hos passagerer, i saloner og hos officerer. Man gør egentlig betydeligt mere ud af det end i de tilsvarende rum på landjorden.

### *Kunststofferne vinder frem*

En række plasticstoffer og andre kunstprodukter er i den senere tid trængt frem som afløsning for træ til garnering eller til overfladepålægning på trægarneringen. Disse kunststoffer er dels ubrændbare, dels kan de have meget hårde og smukke overflader, som ikke skal poleres eller behandles, og som kan tåle afvaskninger, cigaretgøder o. l. De kan fås med



# International

**brandhæmmende farver**

er godkendt efter Statens  
Skibstilsyns anerkendte  
afprøvningsmetode

Det er nu lige så let at bruge brand-  
hæmmende farver som almindelig maling — ingen ubehagelige opløsningsmidler —  
fantastisk rækkeevne — og de fås matte, halvmatte og blanke.



## International Farvefabrik A/s

ØRESUNDSVEJ 141 — KØBENHAVN S — C. 5601 - AM 1483

VERDENS STØRSTE SKIBSFARVE ORGANISATION

# TH. POSS' EFTF.

KNIPPELSBROGADE 8

TELF. CENTRAL 1618, KØBENHAVN K.

Skibsmontering - Møbelværksted

★ Gulvtæpper - Møbelstoffer - Gardiner

Linoleum - Ruboleum og

Gummibelægning

*Leverandør til:*

Aktieselskabet Burmeister & Wain

Danske Statsbaner

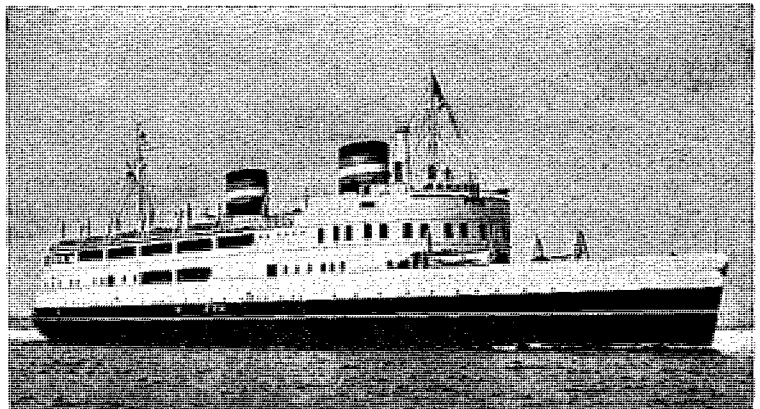
Aktieselskabet Nakskov Skibsværft

Aktieselskabet Det Østasiatiske Kompagni

Rederierne A. P. Møller

Ove Skou

Dannebrog o. m. fl.



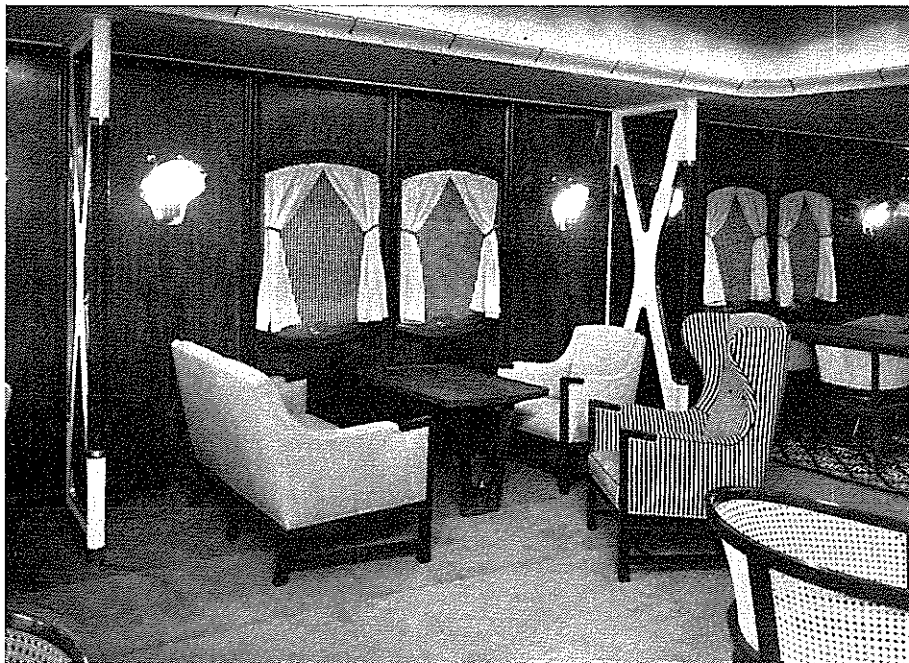


Fig. 3. I kl. rygesalon, tegnet af professor Palle Suenson (m/s „Venus“)  
(Firma: C. B. Hansen).

tegnung og farve nøjagtigt som finer af kostbare træsorter eller i et utal af mønstre og farver, omtrent som når man skal vælge tapet til en stue på landjorden.

Også særlige kunststofplader til loftsbeklædning vinder indpas. Fig. 2 viser et passagerkammer med paneler af træfinerlignende plastic.

#### Gulvbelægning

Gulvbelægningen kan være trædæk med linoleum eller lignende slidlag, men består nu oftest af et lag litosilo eller lignende, som lægges ud på staldækket i et 10-12 mm tykt lag. Når dette er stivnet, behandles overfladen, så den bliver smuk og jævn, eller den dækkes med linoleum, ruboleum, gummi eller andre stoffer.

Også her kommer forskellige plasticfabrikater frem, enten som fliser eller i baner.

Både for gulvbelægningen og garneringsmaterialerne stilles store krav til uforanderlighed og modstandsdygtighed mod de voldsomme klimaforandringer samt mod de stærke påvirkninger, når skibet arbejder i søen, og de ustandselige smårystelser fra maskine og skruer; krav som er næsten ukendte for de tilsvarende materialer i almindeligt „land“-byggeri.

#### Indretning og møblering

Indretningen af beboelsesrummene har tidligere været stærkt præget af tradition og af rangforordningen ombord. Kaptajnens møbler skulle således helst være pompøse og af mørkt mahogny, og elegancen og kvaliteten af møblerne såvel som kamrenes øvrige udstyr aftog så ned gennem graderne til mandskabets malede fyrretræ. Dette forhold har dog ændret sig noget i de senere år, idet man såvel fra redernes som fra værfternes side søger at udstyre kamrene med så smukke og praktiske møbler som muligt.

De fleste ombordværende har nutildags eget kammer, som man udstyrer således, at det ikke blot er et soverum, men også et lille opholdsrum. Desuden findes der særlige opholdsrum og messer, der ofte er hyggeligt og smukt udstyret, og på enkelte skibe indrettes der endog biblioteker og hobbyrum til besætningens rådighed.

Selve møblerne var navnlig tidligere svære og solide, som oftest mørke og i stor udstrækning indbygget eller op-hængt på skodderne i bestræbelserne for at spare plads og

udnytte alle hjørner og kroge. Køjekommoden er et typisk eksempel på et møbel, der af pladshensyn er kombineret af to møbler og fast indbygget i kammeret.

Møbelarkitekturens indflydelse har i den senere tid skaffet smukkere, lettere og flere fritstående møbler ombord og erstattet mahognytrivialiteten med en række lysere og lige så velegnede træsorter. Ikke mindst stolene har vist en glædelig udvikling i moderne, funktionel retning. De indbyggede møbler har dog stadig deres store fordele under slingerage og ved at lette renholdelsen af kamrene.

På de store passagerskibe stræber man efter at indrette apteringen som et hotel med en luksus og en komfort, som nærmest overgår landhotellerne.

Plasticstofferne finder voksende anvendelse ved montering af rummene. Plastic er slidstærkt, nemt at holde rent,

ubrandfarligt og modstandsdygtigt over for temperatur- og fugtighedssvingninger. Det kan anvendes som erstatning for træ, tekstiler, linoleum, glas og metal, til møbler, betræk, gulvbelægning, beslag o. s. v.

For tekstilernes vedkommende har man som overalt inden for skibsbygningen en vis konservativ indstilling. Det samme gælder farvevalget. De friske og stærke farver vinder kun langsomt indpas. Men for at få den helt rigtige virkning frem, skal både skodder, møbler, tekstiler, farver og belysning passe sammen, og det er navnlig her, at specialisterne, boligarkitekterne, har deres største betydning. Man må huske, at det ikke er de enkelte beboere, der hver for sig kan indrette deres kamre efter eget ønske med møbler, gardiner, lamper o. s. v., men at det er værftet, der afleverer det hele færdigt til rederiet, og derfor må apteringen have et vist alment anerkendt kvalitetspræg uden for mange eksperimenter.

#### Vinduer

Vinduer eller køjer sættes i stålet i husside eller skibside, således at der må bygges en særlig lyskasse ind til gar-

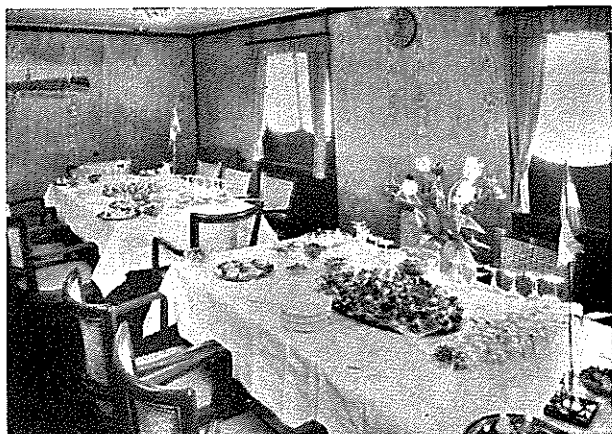
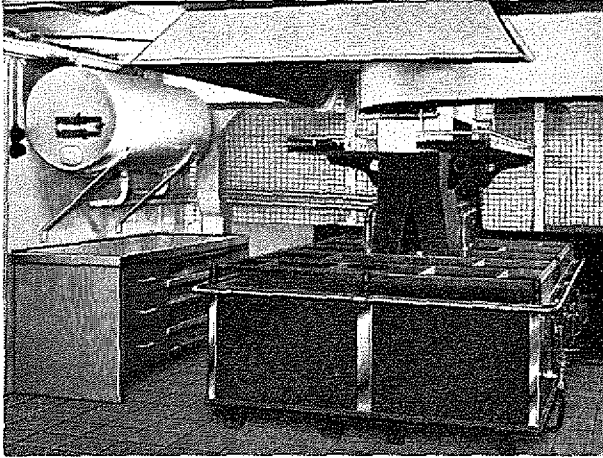


Fig. 4. Spisesalon med naturlig finer i lys ask.  
(m/s „Estrid Torm“).



**Galley-ranges, baker's ovens,  
cooking-pots, hot-presses etc.**

*for*

**coal, gas, oil and electricity**

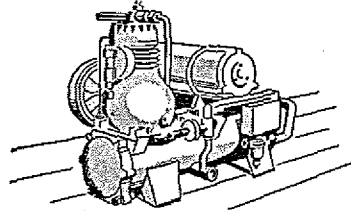
**BRØNNUMS MASKINFABRIK A/s**

Holmbladsgade 47, Copenhagen S.

Phone SU 3001

Cable: „JERNGODS“

**FÅ  
MERE KULDE  
FOR MINDRE  
KRAFT...**



ISOLÉR MED

**KORK**

NATURENS EGET ISOLERINGSMATERIALE

★  
Kork  
bevarer  
isolering-  
evnen  
usvækket  
år for år.

# Perma-Calk *kalfatring*

PERMA-CALK er navnet på den nye dæskkalfatring som ikke kræver nogen vedligeholdelse.

PERMA-CALK er en syntetisk gummiliste, der sammentrykkes mellem dæksplankerne med et tryk på 6-8 tons og derefter beholder sin elasticitet når træet arbejder.

PERMA-CALK er modstandsdygtig over for varme, kulde, olie, moderate syrer og baser.

PERMA-CALK har vist sig at være en fordel for rederier såvel som for værfter.



INDR. VAREMÆRKE

*International Shipping Service*

AMALIEGADE 8 TLF. C. 3842 og 1269



Fig. 5. Et hjørne af et mandskabskammer (m/s „Estrid Torm“).

neringen. Vinduerne og køjerne udføres solide, af metal eller jern og kan enten være faste eller til at åbne. De oplukkelige vinduer forsynes med pakninger og kraftige forvriddere eller lukketøj, så fuldstændig tæthed kan opnås.

#### Kabys og pantry

Kabyssen ligger oftest midtskibs og er udstyret med en mængde arbejdsbesparende maskiner ligesom et moderne restaurationskøkken i land. Fra gamle dages besværlige og snavsede kulfyrede komfurer, er man nu gået over til elektriske eller oliefyrede komfurer, over hvilke er anbragt en emtragt til bort sugning af damp og os. Desuden forefindes elektrisk bageovn, suppekoger, kartoffelskrællemaskine, piske- og røremaskine, vandvarmere o. s. v. Bordplader og vaske er af rustfrit stål. Dørken belægges med skridsikre fliser, og særlige rendestensfliser leder eventuelt vand til afløbene. I

tilknytning til kabyssen ligger ofte et pantry, hvor den i kabyssen tilberedte mad anrettes og udleveres. Pantryet udføres ligesom kabyssen med rustfrie bordplader, stålvaske, fliser, køleskab samt skabe og hylder for service.

I den seneste tid er man kommet ind på et nyt system, Cafeteria-systemet, til afløsning af de mange spredte messer og pantryer i skibet. Der indrettes i umiddelbar forbindelse med kabyssen to messer, een for officerer og een for mandskab, og besætningen henter selv maden ved store diske i skodet mellem kabys og messe. Herved spares pantryer og de mange mindre messerum. I kabyssen findes så et særligt opvaskerum, og i diskene findes både varmeskabe og køleskabe.

#### Proviant- og storesrum

Foruden beboelses- og restaurationsindretningen omfatter apteringen en hel del andre rum, bl. a. proviant- og storesrum. Disse rum blev i gamle dage anbragt i bakken eller poopen i mørke, dårligt ventilerede og svært tilgængelige rum. Med indførelsen af motorskibe uden kulbunker på mellemdækkene midtskibs og med de nyere skibstyper med spilhuse på dækket, har man fået muligheder for velegnede lokaler til stores og proviant.

I spilhusene indrettes dæksstoresrum, f. eks. for lossegrejer, farverum, lamperum, tømrerværksted foruden spilkontrollerrum og evt. messer for tallemænd og lignende.

På mellemdækket under beboelsen er det naturlige sted at anbringe proviantrum, toldrum, bagagerum o. l. Provirantrum og proviantkølerum anbringes ofte i forbindelse med hinanden med en fælles nedgang fra kabys eller gang ved kabys. Kølerum behandles i en anden artikel, men for begge rum gælder det, at foruden den nære adgang fra kabys skal der også helst findes en direkte adgang fra åbent dæk, f. eks. ved en speciel lille luge til proviantrummet eller adgang til mellemdækket ved en lastluge. Det er ofte store mængder af kasser, sække og kød, der bringes ombord ved proviantering, og som det er bekvemt at kunne få direkte ned i proviantrummet uden at skulle igen-

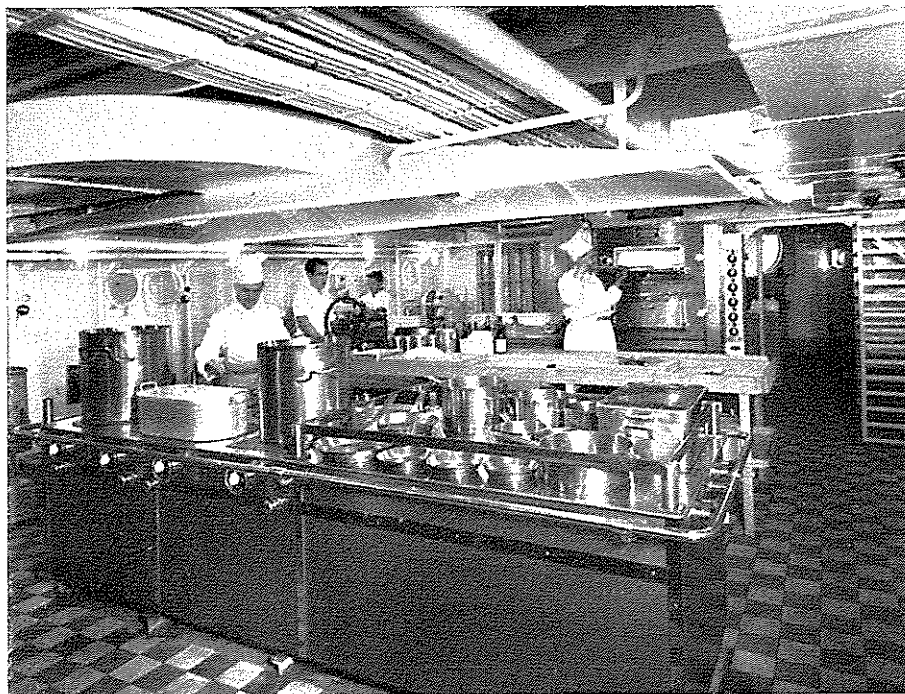


Fig. 6. Kabys (m/s „Selandia“) (Firma: Baadh & Winter).



nem kabys og gange og ned ad trapper. — Anbringelsen på mellemdækket midtskibs medfører dog een ulempe, idet den nære beliggenhed ved maskinrummet gør proviantrummet temmelig varmt, hvorfor man må sørge for god isolation og kraftig ventilation.

Proviastrummene inddeles ved tremmeskodder i flere mindre rum, der indrettes med hylder og skabe til f. eks. mel, konserves, kolonial, kartofler, drikkevarer etc., ligesom et eller flere rum kan lukkes og forsegles i havn.

Dørken i proviantrummet er ofte uden belægning men blot malet, så dækket let kan spules. Under hylderne anbringes ristværker af træ, og i forrummet findes arbejdsbord og evt. vægt og huggeblok.

Storesrum indrettes stadig i bakken og ofte også agterude i skibet i sådanne rum, der ikke med fordel kan anvendes til last, og som er uegnede til beboelse, disse rum indrettes med træhylder og anvendes til opbevaring af fortøjningsgoods o. l.

#### *Sanitær-arrangement*

Tendensen går i retning af, at hvert soverum udstyres med håndvask med varmt og koldt vand, hvis ikke der ligefrem hører specielt baderum til kammeret. Iovrigt placeres toiletter og baderum i bekvem nærhed af kamrene og udstyres så hygiejnisk som muligt med fliser på dørken og flisebeklædte eller malede vægge. De hårde plasticstoffer anvendes ofte til vægbeklædning i toilet- og baderum. Rindende varmt og koldt vand, spejle, sæbeskåle, plasticbeslag eller forchromede beslag, rigelig ventilation og god belysning giver disse rum et tiltalende og rentligt udseende.

Opvarmning, ventilation og elektrisk belysning er felter, som må tages med i betragtning for at danne et fyldestgørende billede af apteringen på et skib, men disse områder behandles i andre artikler, hvorfor de ikke skal medtages her.

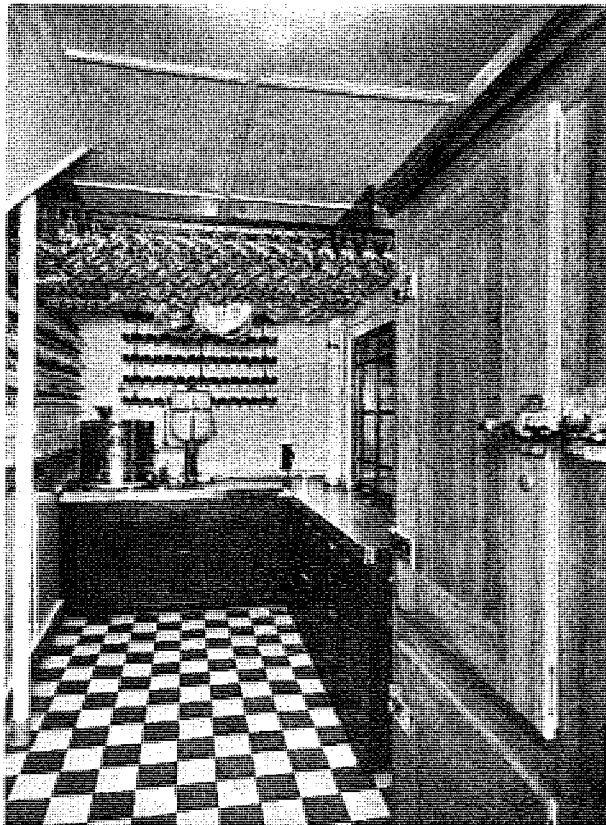


Fig. 7. Pantry (m/s „Selandia“)

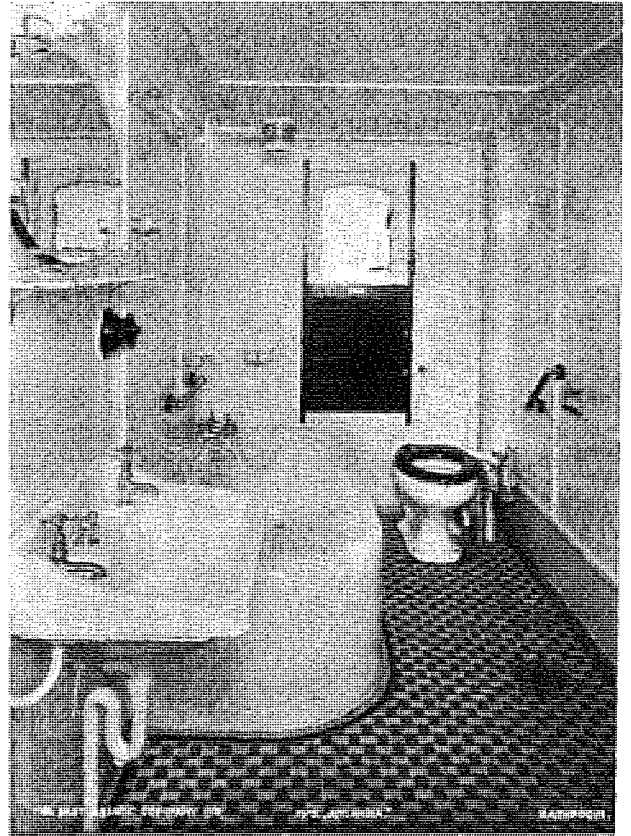
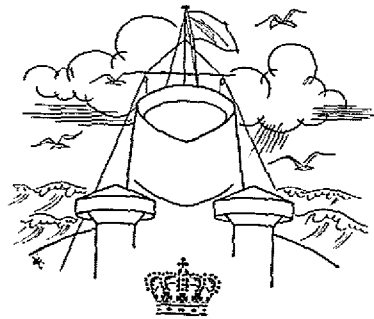


Fig. 8. Passager-baderum og toilet (m/s „Jutlandia“).

## MARINE VENTILATION EQUIPMENT



BY APPOINTMENT TO THE ROYAL DANISH COURT

**D ♦ F ♦ J**  
DE FORENEDE JERNSTØBERIER A/S

SALES DEPARTMENT:  
4, HAMBROSGADE, COPENHAGEN V, DENMARK

Telephone: Byen 9606  
Telegrams: DEFOR, COPENHAGEN  
Telex: 2516, Answer back Defor KH.

# ★ ET SKIB BLIVER TIL ★

## Malerarbejdet på skibet

Af malermester WALTHER HANSEN, Burmeister & Wain

Allerede når det store skibsskrog begynder at tage form på beddingen, står malerne parat til at rykke ud. Først skal de ræverøde stålplader dog renses. På nogle skibsværfter er det stadig malerne, der tager sig af dette arbejde, men hos Burmeister & Wain f. eks. har man arbejdsmænd til det.

Rensning af skroget og første gangs strygning skal helst ske samme dag, for at stålet ikke skal ruste påny. Dette er særligt vigtigt i vort ustadige og fugtige klima. På mange udenlandske værfter sandblæser man nybygningerne, før malerne tager fat. Denne rensemetode er uhyre effektiv, men den har sine store ulemper. Sandet blæses ud med 5 atmosfæres tryk, og selv om man bestræber sig på at suge det mest mulige sand tilbage for at bruge det påny, trænger der sand ind alle vegne. Værst er det selvfølgelig, når det lægger sig i maskinrummet, hvor det kan gøre ubodelig skade på de kostbare maskindele, selv om man dækker dem over. Og så giver sandblæsningen et modbydeligt griseri på værftet, i særdeleshed i fugtigt vejr, hvilket herhjemme vil sige ca. 8 måneder om året.

Selv om man altså så vidt muligt hele tiden bruger det samme sand, går der store mængder til, bl. a. fordi sandet efterhånden bliver så findelt, at nyt må tilsættes. Man må iøvrigt ikke vente over fem timer efter sandblæsningens afslutning med at male. Men man kan på den anden side ikke blæse og male på samme tid, da malingen eller møjnen let kan blive fyldt med sand, således at overfladen bliver kornet.

Vi har herhjemme i enkelte tilfælde anvendt sandblæsning ved rensning af skibsskrog. Det var f. eks. tilfældet med den B & W-byggede amerikanske lystyacht „Wema“, tidligere „Hussar“. Jeg husker, hvordan jeg fulgte næsten lige i hælene på sandblæserne med min møjne, og det var sådan, at vi til sidst næppe kunne se hinanden. Ved en anden lejlighed sandblæstes tankskibet „Esso Nyborg“ for og agter, men det var, mens skibet lå i vandet.

Stort set er sandblæsning altså ikke at anbefale i vort klima, og vi benytter derfor — i alle tilfælde indtil videre — de gamle rensemetoder.

Når et skib skal bygges, udsendes der bl. a. et udførligt malerprogram med angivelse af de farvetoner, der skal anvendes de forskellige steder om bord, samt med oplysninger om antallet af behandlinger. Programmet laves som et diagram, der er meget let forståeligt for fagfolk. Farver i lakaf'er og saloner afstemmes naturligvis efter møbler og gardiner, og som regel får officererne om bord selv lov at bestemme, hvordan de vil have malet i deres beboelse.

Det er nu tyve år siden, jeg kom til B & W, og i de forløbne år er der sket store forandringer og forbedringer inden for malerarbejdet på skibene. Indtil den anden verdenskrigs udbrud var der gerne 8-12 malere i gang under bunden på en stor fragtbåd. Dengang foregik bundbehandlingen ved hjælp af pensler. Men senere holdt sprøjtepistolerne for alvor

deres indtog, og med dem kan et par mand nu klare arbejdet under bunden på en stor ØK-båd på to dage!

I trediverne stod malerne på 28 fods (eller trins) lejdere ved bundbehandlingen, og lige indtil krigens begyndelse måtte de selv flytte lejderne og passe hele opstillingen. I dag derimod er det forbudt at anvende mere end 24 fods lejdere. Iøvrigt benytter man sig på mange værfter af såkaldte „flyve-maskiner“, d. v. s. platforme af træ, der ved hjælp af kraner flyttes op og ned og til siderne.

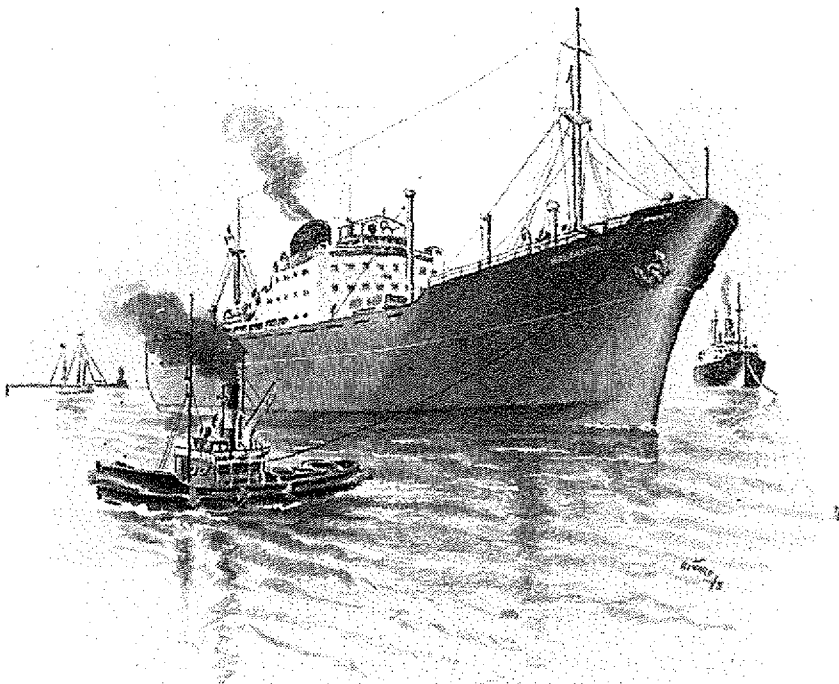
Sprøjtepistolerne anvendes ved bundbehandling og ved behandling af lastrummene. Andre steder om bord har man indtil nu brugt pensler, men på nogle områder afløses penslerne nu af ruller. Der er gået mange forsøg forud, før man begyndte at „rulle“ malingen på, og på B & W begyndte vi som det første værft her i landet for alvor med denne metode i 1953. Rullerne bruges bl. a. udenbords og på skrogets bund fra kiming og op til vandlinien. Linierne „skæres“ dog stadig med pensler. Anvendelsen af ruller betyder en hurtigere behandling og en besparelse m. h. t. maling, der på den måde rækker længere. Resultatet må betegnes som godt, og der er ingen tvivl om, at rullen er et praktisk apparat.

Også inden for farve- og lakindustrien er der sket store forbedringer. Under vandlinien brugte man før 1920 næsten udelukkende patentmaling på spritbasis, men så gik man over til at bruge farver på tjærebasis, og dem bruger man for en stor del endnu. Men i 1950 kom der et nyt stof, som man kaldte „plastic-farve“, skønt det ikke har noget med plastic at gøre. Svenskerne kalder dem „navy coat“.

Før et skib glider i vandet, tager malerne altså fat på bundbehandling og sprøjtning af lastrum, kofferdamme, maskinrum o. l., ligesom man indvendigt går i gang med bitomastic-solution og -enamel, der før brugen varmes i gryder. Bitomastic enamel smøres på med stive koste, f. eks. bag beklædninger og under spil. Bitomastic-farverne, der er en slags asfalt-produkt, er et godt beskyttelsesmiddel, som er vandtæt, ikke elektrisk ledende og ikke springer eller revner ved jernets volumen-forandringer. Før søsætningen begynder man også så småt at grunde i apteringen. Når man er  $\frac{2}{3}$  færdig med møjnen, eller hvad man nu anvender, sker søsætningen.

Nu begynder apteringen af skibet, og malerne følger med efterhånden. Først grunder og spartler de. I mellemtiden følger andre malere med på dækket med spartling og første gangs strygning, som regel hvidt på huse. Masterne males også første gang.

Der males videre, mens snedkerne stiller op, og man bruger ikke i større udstrækning syntetiske farver om bord, men mest de gammeldags. I enkelte tilfælde benytter man sig af de nye latex-farver, med hvilke man har haft særdeles gode resultater. Disse farver tørrer hurtigt og ødelægges ikke så let, hvilket har stor betydning på en nybygning, hvorpå der stadig arbejdes.



LAD DEM LEDE  
 af sund fornuft  
 og erfarne specialisters råd  
 når De specificerer Deres mali

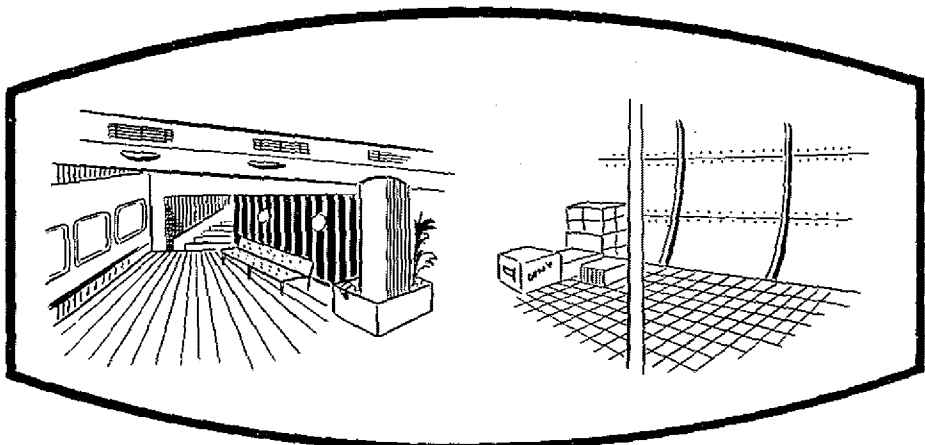
★

$\frac{1}{3}$

af verdens skibstonnage  
 maler nu med

# International

**Saloner,  
 kamre etc.**  
 Brug vore  
 godkendte  
 blanke eller  
 matte



**Lastrum**  
 Brug  
 Brown  
 Primocon  
 Light  
 Primocon

**BRANDHÆMMENDE FARVER - ALUMINIUMSFARVEN INTERLAST**

INDR.

VARE-



MÆRKE

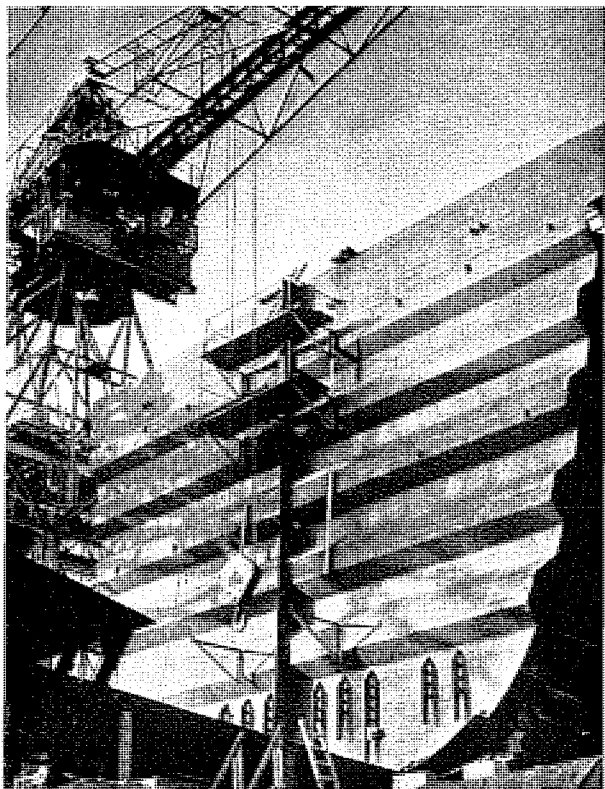
## International Farvefabrik A/s

ØRESUNDSVEJ 141 . KØBENHAVN S

C. 5601 . AM. 1483

TLGR. HOLZANDIA

VERDENSTØRSTE SKIBSFARVE-ORGANISATION



Malerstillads på korrugeret skod.

Maleren er om bord først og fremmest for at bevare værder, men også for at forsøkke. Han har en stadig kamp for at komme til at udføre sit arbejde så smukt som muligt, men det er ikke let for ham at sejre. Der er til stadighed alle mulige arbejdere om bord på samme tid, og de går naturligvis mange steder maleren i vejen og ødelægger uforskyldt en del af hans arbejde.

Malerne er ganske vist de sidste, der arbejder om bord, men desværre ikke helt alene. Det vil blive en stor dag, når malerne får bare een eller to dage til at arbejde *alene* om bord. Men tiden kræver tempo, og der er ikke råd til at vente. Malerne er i uafbrudt arbejde det sidste døgn før søsætningen, og det er hidtil lykkedes at blive færdige til tiden. Når prøveturen har fundet sted, er der forresten altid to-tre dages arbejde med at reparere og polere.

I de sidste år har vi fået flere brandhæmmende malinger. Disse farver betyder et stort problem: De er farlige at indånde, og en del er — hvilket lyder paradoksalt — eksplosionsfarlige, indtil de er tørre.

Da vi skulle male Islands-båden „Tungufoss“, skulle der anvendes brandhæmmende maling. Efter nogen diskussion enedes man om at male med disse farver om natten uden for den egentlige arbejdstid for på den måde at nedsætte faremomentet. Man satte også brandvagter om bord. Under arbejdet med de brandhæmmende farver får man let hovedpine, hjertebanken og kvalme. Derfor — og af hensyn til eksplosionsfaren — satte man et større ventilationsapparat i gang, som udpumpede den gamle luft og tilførte ny. Man sikrede sig naturligvis, at der ikke kunne fremkomme gnister ved ventilationen.

De brandhæmmende farver er absolut en stor og vigtig nyhed inden for malingen af skibe, men man må finde frem til farver, der ikke lugter så stærkt, og som kan bruges når som helst og altså ikke være eksplosionsfarlige selv i våd tilstand. Man forventer at finde frem til sådanne farver i nær fremtid.

Ved påstrykning af tjærestoffer træffer man iøvrigt også altid permanente sikkerhedsforanstaltninger. Bl. a. opstiller

man brandvagter, indtil farverne er tørre, og der må ikke anvendes åben ild i nærheden og absolut ikke rygges under arbejdet. Nogle af tjærestofferne har et flammepunkt på 25° Celsius og kan altså være farlige at benytte på meget varme sommerdage.

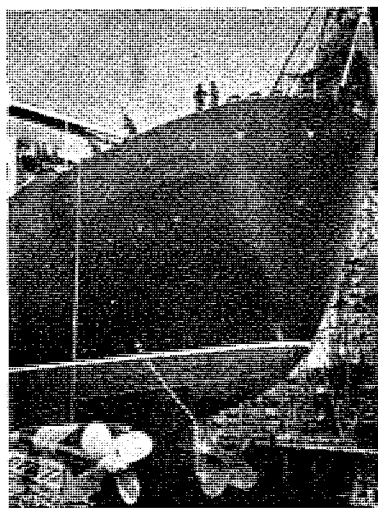
Der er ikke noget specielt fag, der hedder „skibsmalere“, men de malere, der er beskæftiget på skibsværfterne, bliver specialister efterhånden. Man kan slet ikke sammenligne malingen af et skib med malerarbejdet i et nyt hus. I husene maler man jo kun døre, paneler, skabe og vindueskarne, mens man om bord i skibene også maler „lofter“ og „vægge“, ja, sommetider endog „gulve“. Derfor bruges der betydeligt mere maling og flere farver ved bygningen af et skib end ved bygningen af et hus. *Hvor* meget afhænger naturligvis af, hvor mange behandlinger rederen ønsker, og af, hvilke farver, der skal anvendes. Blymønje er f. eks. betydeligt tungere end jernmønje.

Malerafdelingen på et værft som Burmeister & Wain anvender hvert år millionbeløb til farver og maling. Iøvrigt leverer enkelte rederier selv en del maling til deres skibe.

For at illustrere omfanget af malerarbejdet på en nybygning kan jeg dog nævne, at der til et skib på 5-10.000 tons anvendes ca. 20.000 maler-arbejdstimer, bortset fra mønjeakkorden, der er på 2-3000 timer. Til et almindeligt fragtskib medgår der ca. 50 tons maling og mønje, mens der til hvalkogeriet „Thorshøvdi“ medgik 90 tons til en værdi af over 30.000 kroner. Men der blev heller ikke sparet på noget her om bord.

Det almindelige er, at bunden på en nybygning får to gange f. eks. bitomastic og to gange patent-farve, den ene mod rust og den anden mod begroning. Indvendig får en nybygning mindst fire behandlinger.

Et af de smukkeste stykker malerarbejder, jeg har været med til at udføre, var det om bord på de to rumænske passager-linere „Transilvania“ og „Basarabia“. Ganske vist var der meget simple emigrantkamre om bord, men også usæd-



No. 3 hindrer galvaniske tæring

**POUL WEEKE & CO.**

Central 2692 - KØBENHAVN-VALBY - Telegr.-Adr.: „WECAPEX“

vanligt smukke luksuskahytter, hvor forgyldning blev anvendt i stor udstrækning, og hvor badeværelserne var tonet i forskellige skønne nuancer.

Forresten er der eksperter inden for skibs-malerne. Der er f. eks. eksperter, der ikke bestiller meget andet end at male inskriptioner over kamre, saloner o. s. v., og som forgylder og stafferer. Endelig er det også specialister, der tager sig af malingen af master. Malerne sidder her i bådsmandsstole højt til vejrs, og enhver sømand ved, at der til sådant arbejde ikke kan bruges nervøse folk eller sværvægttere!

Af pensler bruges der naturligvis også stadig en mængde. Hver svend får ved malingen af et skib udleveret to sæt pensler, som han kun får fornyet, når han afleverer skafterne, men penslerne slides også op næsten til skafterne!

Det kan måske også interessere at høre, hvilken farve, der er den mest anvendte om bord. Det er så ganske afgjort hvidt.

I den internationale konvention for sikkerhed på søen er fastsat særlige bestemmelser for, hvor tit et skib skal males. Det skal ske indvendigt hvert år og udvendigt hvert fjerde år, nemlig ved klasing. Naturligvis har et stort skibsværft også meget at bestille med at male skibe, der har været i fart i nogen tid. Men visse ting maler søfolkene jo selv på rejserne. Hvis man spørger mig, hvordan søfolkene maler, må svaret blive: Søfolkene renser godt for rust, smører godt på og bruger tykke farver. På grund af de sidste to omstændigheder kan det derfor være svært for en professionel maler bagefter at male op, så det ser tilfredsstillende ud. Sømanden glemmer som ikke-fagmand som regel spartling og slibning, men det, han smører på, er holdbart.

I årene efter krigen er der kommet forskellige plastiske vægbeklædninger frem som f. eks. Warerite, der har fundet stor udbredelse inden for bl. a. skibsfarten. Disse stoffer har dog ikke i nogen særlig grad gjort maling overflødig, idet de hovedsagelig anvendes, hvor man før brugte poleret træ og mahogny-skodder.

Derimod har f. eks. indførelsen af sprøjtepistoler betydet en nedgang i beskæftigede arbejdere ved skibsværfterne. Sommetider kunne man før i tiden være oppe på at beskæftige ca. 200 malere hos B & W, men nu beskæftiges sjældent mere end 100 mand på een gang. På den anden side er der også sket meget betydelige fremskridt i fagets forhold på alle skibsværfter. Før i tiden var arbejdsdagen meget lang, indtil 12 timer, men nu er den på 8 timer. Det kunne også ske, at arbejdsløse malere blev tilsagt til arbejde kl. 13 og var færdige kl. 16, hvorefter der i nogen tid ikke var noget at bestille igen. Nu er arbejdet af en mere permanent karakter. I vore dage får skibs-malerne også hjælp ved arbejde med store stiger, og det sker nu sjældent, at en af vore malere falder ned under arbejdet. Der er kommet mere fart over malerarbejdet om bord på et skib, og det er som så meget andet blevet en industri.

Vi kan sikkert også ind i fremtiden vente store nyheder og forbedringer, både med hensyn til arbejdsforhold og materialer. For øjeblikket eksperimenterer man således med syrehærdende lakker til tanke. Det er lakker, der skal kunne stå for angreb fra olie og benzin. Indtil nu har man ikke haft egnede stoffer til dette formål. De har været farlige at arbejde med og alt for dyre. Priserne har ligget på 16-20 kr. pr. kg. Men det er min overbevisning, at man nok skal finde frem til det helt rigtige stof her, og det vil få stor betydning for skibsfarten, idet man bl. a. på denne måde vil kunne beskytte tankene indvendigt mod rust.

Skandinavisk industri og håndværk har et godt ry på sig ude i verden, og dette ry vil de nordiske skibsværfters malere gøre deres til at fastholde. De har aldrig været bange for at prøve noget nyt, når det har været godt, og de vil også ind i fremtiden have et vågent øje for alt, hvad der inden for deres specielle felt yderligere vil kunne hæve skandinavisk skibsbgnings høje standard.

*Og penslen er malerens vigtigste redskab*



**BØRSTE- & PENSELFABRIK**

*har lavet pensler i 3 generationer*

KGS. NYTORV 8, K.

TELF. PALÆ 3589