



VIKINGEN

Kr. 1,50
1. januar

FISKEKUTTER I KRAP SØ

Maleri af FRITZ SCHRØDER

1955 - nr. 1
32. årgang



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

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

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

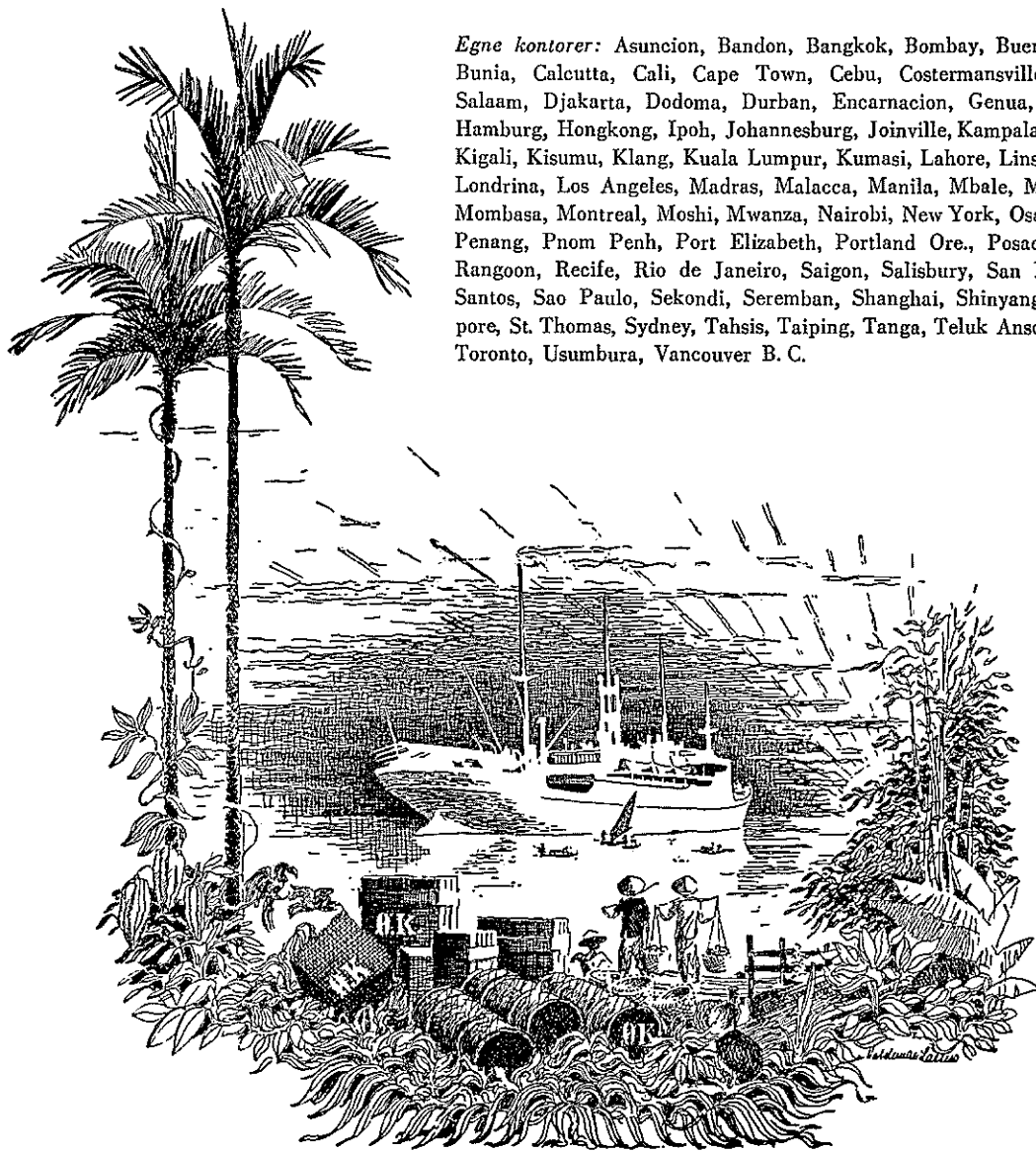
AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI KØBENHAVN

IMPORT til Europa af oversøiske produkter.

EXPORT oversøisk af europæiske varer.

Plantage-, savmølle- og skovdrift i Østen, Afrika, 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 ILLUSTREREDE MAGASIN

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

65905
Vi
66699



„Jeg var familiens sorte får“!

siger sømændenes nye formand

Da Thomas Laursen døde for et år siden, skrev „Vikingen“ bl. a. følgende: „En dygtig og brav sømand er gået bort, og hans plads vil blive vanskelig at udfylde.“ — Siden da har Sømændenes Forbund holdt generalforsamling og valgt ny formand. Valget faldt på Sv. From-Andersen, som allerede har virket i sin nye stilling i nogen tid. Når vi ikke har præsenteret ham for læserne før, skyldes det, at From-Andersen har haft meget travlt. Han er den første til at indrømme, at Thomas Laursen er svær at erstatte, men han har sømændenes tillid og er fuld af energi, så man har lov at vente sig et godt stykke arbejde fra hans side.

I et pusterum mellem vigtige forhandlinger har From-Andersen besøgt „Vikingen“s redaktion for efter opfordring at fortælle lidt om sig selv. Man mærker, at han nødtigt taler om dette emne og helst ikke vil have søgelyset rettet mod sig. Men han resignerer dog, vel vidende at det er svært at undgå dette søgelys i en sådan stilling, som han nu beklæder.

„Jeg er født i Esbjerg i 1908,“ fortæller han. „Min far var premierløjtnant i hæren og i nogle år mønstringsbestyrer i Aarhus. Vi var syv søskende. Jeg var familiens sorte får, for mens mine søskende læste for at blive noget stort, stod min længsel kun efter at komme til søs. Mine forældre var selvfølgelig forfærdede, og de to første år efter min konfirmation var jeg såmænd landvæsens-elev! Men så kunne jeg ikke holde ud at tænke på søen længere uden at komme i kontakt med den, og i 1924 kom jeg så endelig ud at sejle. Jeg måtte love mine forældre at læse til styrmand senere, og skønt lærerbøgerne aldrig har haft stor tiltrækning på mig, var det virkelig min mening at holde dette løfte. Men skæbnen ville, at jeg blev forlovet og gift med en pige fra Færøerne, og så blev der andet at bruge penge til end til at læse for.

Mit første skib var DFDS' „Nevada“, med hvilket jeg sejlede på Sydamerika. Siden var jeg om bord i flere andre skibe, indtil jeg rømte i USA fra „Frederik

VIII“. En rømning var dengang ikke en så alvorlig affære som i dag, og det var lettere at klare sig i „staterne“ før en udlænding, end det er nu. I alle tilfælde var jeg derovre i to år. Først blev jeg tallerkenvasker i en automat-cafe, mens jeg lærte sproget nogenlunde og sugede til mig af restaurations-fagets finesser. Efter tre måneders forløb havde jeg lært så meget, at jeg ikke siden vaskede en tallerken af derovre. Så meget havde jeg lært, at jeg nu blev „special-man“ og kunne sættes ind på alle poster inden for virksomheden, hvor man manglede en mand.“

„Har De nogensinde sejlet som sejskibs-sømand?“

„Ja, jeg fik min sejskibstid om bord i Grønlandske Handels „Sværdfisken“, med hvilket jeg sejlede i to år. Senere skibsinspektør Tving var skipper, og skibet agerede som lænseskib for hvalfangerbåden „Sonja“. Efter de to år gik jeg igen over i damp- og motorskibsfarten.“

„Og under krigen?“

„Da sejlede jeg herhjemme for „Heimdal“, hvis reder, gamle Hans P. Carl, jeg lærte at kende som en pragtfuld mand helt igennem. Hans lige som skibsreder fandtes ikke. Meget tit kom han om bord i skibene for at hilse på sit personale, både officerer og menige. Og skulle vi en tur til Rotterdam, en af de værste rejser på det tidspunkt, gav han skipperen ordre til at give hele besætningen fri de 2-3 dage, vi lå i havn før afrejsen, og sætte afløsning om bord.

Det var forresten på en rejse fra Rotterdam, at jeg forliste med den tidligere „Sejrø“, der nu havde fået navnet „Poul Carl“. Natten mellem den 8. og 9. januar måtte vi på grund af luftangreb og mørkelægning i området sydøst for Møn ankre op her. Mens vi lå til ankers, blev vi påsejlet af s/s „Nordlicht“ af Danzig, der var lastet med erts. Der varede noget, inden „Poul Carl“, der var lastet med køks til København, sank, og derfor var vi nogle stykker, der roede tilbage for at hente papirer og forskellige ting fra skibet, efter at vi

tørst havde fået bådene i vandet. Mens vi var om bord, væltede skibet pludselig ligeså stille rundt, men vi spadserede over dæk og derefter over skibsside og bund ned til redningsbåden, som vi nåede fuldstændig tørskoede! Som rasende roede vi væk for at komme klar af det sug, som vi mente måtte komme, når „Poul Carl“ sank. Men skønt vi kun var to meter fra skibe, da det skete, mærkede vi ikke det mindste! Forrester må jeg ikke glemme at fortælle, at alle mand blev reddet.“

„Hvor længe blev De ved med at sejle?“

„Faktisk helt indtil 1949, da jeg blev Thomas Laursens sekretær. Det sidste stykke tid var jeg i Det Forenedes malergæng som skipper for en malertram, fra hvilken vi sprøjtemalede rederiets skibe. Nu sprøjter man ikke malingen på mere, nej, nu er folkene i malergænget „rullekoner“. De smører malingen på med ruller. — Nå, men jeg blev altså hentet lige fra malergænget og op på forbundskontoret —.“

„— hvor De kom i formandslære hos Thomas Laursen?“

„Ja, Laursen var i alle tilfælde min læremester, og jeg lærte meget af ham. Det er min agt at følge hans lære i mit arbejde for mine kolleger.“

„Der er jo sket store fremskridt i sømændenes kår i den tid, De har været knyttet til søen. Det kan vi vist godt være enige om?“

„Der er sket stor fremgang. Jeg har sejlet i skibe, hvor vi var 8-9 mand i eet rum forude, og hvor der hverken var vaskerum, klædeskabe eller lignende. Ser man et nyt skib af i dag, iristes man næsten til at gå til søs igen. Jeg kan også sige det på den måde, at et matros-kammer i dag er bedre end et 1. styrmandskammer for 30 år siden, og det er mit håb, at vore medlemmer skønner på og værner om de bedre beboelsesforhold som det hjem, et skib må være for en færende sømand.“

„De har jo allerede været til flere konferencer i udlandet som de danske sømænds repræsentant. Har De indtrykket af, at vore søfolk stadig er lige godt estimeret ude omkring?“

„Ja, bestemt, men han er mindre anerkendt herhjemme. Der er noget galt med danskernes mentalitet over for søfarten og dens mænd. I Norge f. eks. er det helt anderledes. Der bliver en sømand ligefrem behandlet som en storborger! Nå, men der er da heldigvis også sket nogle fremskridt på det område. Jeg har nogle udklip fra et retsmøde i 1914, hvor et bud i land blev idømt seks måneders fængsel for tyveri. Da dommen var faldet, sagde dommeren til den dømte: „Når De kommer ud, vil jeg råde Dem til at tage til søs!“ — Ja, sådan var tiden dengang, og det er stadig ikke „noget“ kun at være matros. Hvis jeg kommer ind i en forretning og vil købe noget på afbetaling og samtidig opgiver min stilling som matros, ja, så får jeg ikke noget!“

„Ønsker for Deres fremtidige formandsgerning har De selvfølgelig mange af?“

„Ja, men jeg vil bare nævne et par enkelte: Først og fremmest vil jeg ønske, at der må blive enmands-



From-Andersen og hans frue (i vennekredse kaldet „Bedste“) under en pause mellem vigtige forhandlinger i London.

kamre for alle voksne om bord i skibene. I nogle skibe, hvor der allerede er sådanne kamre, har man forskudte køjer, der er bygget ind i skoddet, så man i eet rum sover i underkøje, mens manden i rummet ved siden af sover i overkøje. Man tror, man er alene i sådanne kamre, men det er man faktisk ikke. Derfor ønsker jeg de forskudte kamre bedre isolerede, hvis de ikke kan afløses af noget bedre.

Dernæst ville jeg ønske, at der skete visse ændringer i kostreglementet, der er meget forældet. Reglementet må tages op til revision, så kostplanen bliver lidt smidigere og retter sig efter de klimatiske forhold. Gule ærter og flæsk f. eks. hører hjemme herfra og op til Nordpolen og ikke under Ækvator!

Mit tredje ønske er, at den gode skik med at lade sømands-konerne komme med ud at sejle en gang imellem ville brede sig til flere rederier og også komme til at gælde for den menige besætnings vedkommende.“

„Er der nogen i Deres familie til at gå i Deres kølvand?“

„Ja, jeg har tre børn — og er forresten også bedste-far — og min søn sejler for øjeblikket som maskinassistent for A. P. Møller,“ slutter From-Andersen.

—wig.

A/s Dampskibsselskabet VENDILA

KØBENHAVN V. • DAGMARHUS
TELEFONER: C. 2537 - 2538

En nat udfør Fastnet

Af R. BARRY O'BRIEN

Held eller uheld er noget mærkeligt noget. I hele nitten år mistede den velkendte fire-mastede bark „Loch Carron“ af Glasgow ikke så meget som en mast eller en rå; den kostede med andre ord ikke assurandørerne en penny. Så en mørk nat ud for Fastnet havde skibet det uheld at påsejle og sænke barken „Inverkip“, hvorved menneskeliv gik tabt. De to skippere var iøvrigt meget gode venner. Katastrofen kostede „Loch Carron“'s rederi over 30.000 pund, altså langt over en halv million kroner.

„Loch Carron“, der var et jernskib på 2.075 netto register tons, var bygget med særlig tanke på den australske ild-flåde, men fartøjet gjorde også et antal rejser til Calcutta og havne langs Nordamerikas Stillehavs-kyst. I begyndelsen af året 1904 var den med i en spændende kapsejls hjem fra San Francisco sammen med det hurtige franske skib „Jules Gomme“. De to skibe afsejlede samme dag fra den californiske havneby og nåede samtidigt Falmouth — 112 dage efter afrejsen fra San Francisco.

Ved den ulykkelige rejse, som her skal omtales, afgik „Loch Carron“ den 10. august 1904 fra Greenock med Sidney som bestemmelsessted. Kaptajn Stainton Clarke, som havde haft med skibet at gøre lige siden dets jomfrurejse, havde kommandoen om bord. Besætningen bestod ialt af 32 mand, og tre mandlige første-klasse-passagerer medfulgte. Barken havde godt vejr på det irske hav, og alt var, som det skulle være, til man rundede Tuskar, hvor man mødtes af stærke sydvestlige vinde, som nødvendiggjorde stadige stagvendinger for at holde en vestlig kurs.

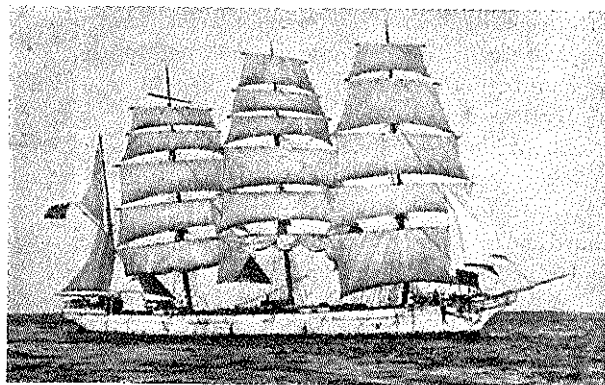
Lørdag den 13. august kl. 20 befandt „Loch Carron“ sig ca. 80 sømil sydost for Fastnet. Skuden var brasat bidevind for bagbords halse og styrede nordvest til vest. For fok og mærssejl gjorde den seks eller syv knob. Det blæste en stiv kuling, som efterhånden øgede i styrke, og søen gik højt. Vejret var gråt med tåge og regn.

Kaptajn Clarke befandt sig på dækket, som han havde for vane, når skibet befandt sig på lodbart vand. Tilfældigvis befandt han sig ikke på poop, da ud-kigten rapporterede rød lanterne næsten en streg om styrbord. Klokkeren var da 23.12.

Inden styrmanden, som havde vagten, nåede at se det røde lys, forsvandt det i en kraftig regnbyge. Seks eller syv minutter senere dukkede lanternen op igen, og denne gang var den så nær, at man over den tydeligt så de mørke konturer af et sejl-skibs mærssejl.

„Hårdt bagbord!“ råbte andenstyrmanden heftigt.

Rorgængerer lagde roret om så hurtigt, han formåede. Men det var for sent, og netop som kaptajn Clarke sprang op på poop, tærnede „Loch Carron“ imod det fremmede skib, der viste sig at være „Inverkip“, og skar sig med stor kraft ind mellem skansen og



„Loch Carron“ blev i 1912 solgt til Stray & Co., Kristiansand, og fik navnet „Seileren“. Indtil 1915 var det hjemmehørende i Kristiansand.

bagbords fokkerig. „Inverkip“ blev skåret op helt ned til vanclinen.

I nogle øjeblikke forblev de to fartøjer indesluttet i en dødelig omfavelse. Så løsgjorde de sig langsomt og drev bort fra hinanden i nattens mørke.

En af passagererne om bord på „Loch Carron“, en mr. W. P. Watson fra London, gav senere følgende malende skildring af kollisionen:

„Jeg befandt mig i min kahyt under poop, da jeg hørte og mærkede et forfærdeligt brag, som om skuden var kørt op på en klippegrund.

Jeg hoppede ud af køjen og sprang op på dækket, kun iført mit nattøj. Da jeg kom op, var besætningen ved at sætte fartøjerne i vandet. Jeg blev kommanderet til at tage en redningsvest på. „Loch Carron“'s forskib var helt trykket ind, og vandet strømmede ind i de forreste rum.

Så først opdagede jeg, at vi var kollideret med et andet skib, som antagelig var sunket. To fra det andet skibs besætning befandt sig på vort dæk. En mand, der talte ret dårligt engelsk, havde svære sår. Han havde fået tre fingre revet af og havde mistet meget blod. Han havde i kollisionsojeblikket befundet sig i „Inverkip“'s rig og var styrtet ned herfra.

Den anden reddede klatrede på samme tid op i „Loch Carron“'s bovspryd og klarede sig på den måde. Alle vore redningsbåde var imidlertid blevet svinget ud og forsynet med proviant, eftersom vi ikke vidste, hvor lang tid vort eget skib kunne holde sig flydende. Efter kollisionen sås intet spor af „Inverkip“, så det må være sunket i løbet af et par minutter.“

Ja, dette var den tragiske ulykke set fra „Loch Carron“'s dæk. Lad os nu også se på den anden parts version.

„Inverkip“ var et stålskib på 1.354 nrt og tilhørte Messrs. William Walker & Company i Greenock. Det var på hjemvejen fra Melbourne med en hvedelast til „Queenstown eller Falmouth for ordre“. Skuden havde en besætning på ialt 21 mand og førtes af kaptajn Jones, der på denne rejse havde sin kone med.

Den 13. august kl. 20 befandt skibet sig ca. 120 sømil fra Queenstown. Det lænsede af sted for rebede; bramsejl, mærssejl og fok og gjorde ti til elleve knob,

fart. Kaptajn Jones ville imidlertid ikke nærmere til den irske kyst i døgnets mørke timer og i dårligt vejr, og han besluttede derfor at mindske sejl og afvente daggyret, inden han styrede ind mod land.

Kl. 22 blev alle mand kaldt op for at give bramsejl og fok op og at brase ræerne. Kl. 23 var arbejdet udført, og „Inverkip“ styrede for styrbords halse sydost til syd med omkring 5 knobs fart.

De opgivne sejl hængte stadig i det løbende gods, og straks efter kl. 23 gav førstestyrmanden ordre til besætningen om at gå til vejrs for at beslå fokken.

Folkene klatrede op i tækkeriggen, da udkiggen pludselig råbte:

„Grøn lanterne om bagbord, sir!“

„Well,“ svarede den vagtloavende navigatør.

Nogle øjeblikke senere råbte kaptajn Jones ud til bakken for at spørge, om „Inverkip“s sidelanterer var i orden.

„Begge lyser klart, sir,“ svarede udkiggen.

Folkene oppe til vejrs, som nu entrede ud på fokkeråen, tænkte ikke mere på det varskoede farøej, før tømmermanden — en tysker ved navn Martin Luhrmann — sagde noget om, at det fremmede skib ikke ændrede kurs. Den grønne sidelanterne efterfulgtes nemlig ikke af nogen rød, men fortsatte at være synlig.

„Jeg tror, skibet vil sejle lige på os,“ råbte han forskrækket. „Kom drenge, så skynder vi os ned fra råen!“

Alle begyndte at krybe og klatre for livet. Tømmermanden indså imidlertid, at han ikke kunne nå ned på dækket inden det uundgåelige sammenstød, og derfor blev han, hvor han var, og ventede på braget. Kollisionen slyngede ham ned fra råen, og han genfandt sig selv tredive fod nede, på „Inverkip“s bak.

„Loch Carron“s sammentrykte bovspryd og klyverbom stak netop i det øjeblik tværs over „Inverkip“s dæk, og tømmermanden klatrede op på bovsprydet. I sin blinde hast sårede han sig så slemt, at han mistede tre fingre.

En anden af „Inverkip“s besætning, matrosen James Stewart fra Inverness, lykkedes det at redde livet på akkurat samme måde. Stewart forklarede senere, at han havde set to eller tre af sine kammerater forsøge at springe over på „Loch Carron“, da de to skibe drev fra hinanden, men de havnede i vandet. Han opgav videre, at han havde set mr. Jones falde på knæ på pooppen.

Nogle af besætningen på „Loch Carron“ sagde, at de havde set et antal mænd forsøge af få en af „Inverkip“s redningsbåde i vandet, men de stakkels mennesker klarede ikke at fuldføre deres arbejde, inden skibet gik til bunds.

Da det stod klart, at „Loch Carron“ ikke løb nogen overhængende fare for at synke, var barken drevet så langt bort fra ulykkesstedet, at kaptajn Clarke fandt det uklogt og til ingen nytte at sætte bådene ud i et så farefuldt redningsforsøg. Redningsbådene ville nemlig ikke kunne avancere i den svære sø, og der ville være fare for, at de gik ned. Mån blussede imidlertid efter hjælp, og kl. 1.30 om natten kom en Fleetwood-trawler til assistance.

Foruden skader på bovspryd, klyverbom og takkelage havde „Loch Carron“ fået et stort hul i forskibet, og desuden havde det mistet forreste bramstang. I denne ilde medtagne tilstand nåede skibet Falmouth om aftenen, søndag den 14. august.

Ejerne af „Inverkip“ og ejerne af lasten på samme skib rejste senere tiltale mod „Loch Carron“s rederi på grund af de skete skader. De sagde, at kollisionen skyldtes „Loch Carron“s undladelse af at gå af vejen for „Inverkip“ ifølge artikel 17 i „International Rule of the Road at Sea.“

„Loch Carron“s reder stævnedes samtidig ejerne af „Inverkip“. De hævdede, at „Inverkip“ ikke havde ført sådanne sidelanterer, som var tilstrækkeligt effektive til at være synlige på en sådan afstand, som var foreskrevet i søfartsbestemmelserne.

Da sagen kom til behandling i retten, vakte den meget stor interesse. Tømmermanden Martin Luhrmann hævdede, at da kaptajn Jones præjede bakken for at få rede på, om „Inverkip“s sidelanterer brændte klart, så havde udkiggen først kigget efter til begge sider og derpå svaret, at lanterne brændte, som de skulle.

Forsvareren for „Loch Carron“s ejere hævdede, at selv om den brændte klart, så kunne „Inverkip“s røde lanterne godt have været usynlig for et skib, som kom tæt på „Inverkip“s bagbords bov, på grund af at skærmanordningerne ikke havde været tilfredsstillende.

I sit resume af sagen forklarede dommeren, at det af forhøret var fremgået, at „Inverkip“s røde lanterne var blevet set om bord på „Loch Carron“ på et vist tidspunkt af de skæbnesvangre minutter før kollisionen. På grundlag af det, som var fremkommet under vidneudsagnene, var dommeren kommet til den slutning, at lanternen var rigtigt placeret og brændte klart.

„Inverkip“ sejlede for styrbords halse, og det var således skibets pligt at holde kursen, hvad det også havde gjort. Det påhvilede „Loch Carron“, som sejlede for bagbords halse, at vige. På grund af dets undladelse af at gøre dette, fastslog dommeren, at „Loch Carron“ alene var skyld i kollisionen, og afgørelsen måtte derfor blive fældende for barkens ejere.

Denne domstolens afgørelse indebar et betydeligt tab for „Loch Carron“s rederi, men dette rokkede på ingen måde selskabets tro på kaptajn Clarke. Da „Loch Carron“ atter var klar til at gå ud, bad man ham igen overtage kommandoen om bord. Den tragiske ulykke havde imidlertid indvirket på kaptajn Clarkes helbred i en sådan grad, at han af sin læge fik det råd at blive i land en rejse over. Dette råd rettede han sig efter.

Kaptajn Henderson, tidligere fører af „Samuel Plimsoll“, tog kommandoen på „Loch Carron“ for en rejse til Australien. På hjemturen forenedes barken imidlertid igen med sin tidligere kaptajn. Clarke fortsatte siden at føre skibet, indtil det i 1912 solgtes til Norge, hvor det fik navnet „Seileren“.

^/s J. FREYTAG, Seilmager
53 Nyhavn 53 - Tlf. Palæ 3943

København er blevet et flot hotel rigere

Den 20. december indviedes „Sømandenes Mindehotel“ i Peder Skramsgade 19 i overværelse af en repræsentativ, indbudt forsamling. Af gæsterne kan bl. a. nævnes H. K. H. Prins Axel, handels- og søfartsminister fru Lis Groes og finansminister Viggo Kampmann. Fra Rederiforeningen var bl. a. mødt direktørerne Normann, Christiansen og Mægaard, og fra havnevesenet direktør Blach, ligesom der naturligvis var mødt repræsentanter for de søfarendes organisationer.

Den flotte hotelbygning var smukt pyntet med de nordiske landes flag i dagens højtidelige anledning. Indvielses-højtideligheden fandt sted i festsalen i bygningens øverste etage.

Sømandenes formand, From-Andersen, indledte med at oplæse et telegram fra Kong Frederik, der havde sendt følgende hilsen: „Til indvielsen af søfolkernes mindehotel sender jeg mine varmeste ønsker for fremtiden.“

Det havde været kongens mening at komme til indvielsen, men desværre var han i sidste øjeblik blevet forhindret. From-Andersen nævnte imidlertid kongens store interesse for sagen, der bl. a. havde fundet udtryk ved majestætens protektorat for mindeindsamlingen. Fra mindefonden blev der i sin tid afsat 500.000 kroner til hotellets opførelse, og fra Rederiforeningen indkom et lignende beløb. Det havde oprindeligt været meningen at bygge hotellet i Amaliegade, men den tanke var blevet opgivet.

„En god tanke kan aldrig dø,“ sagde From-Andersen. Tanken om et sømandenes hotel fremkom allerede omkring århundredskiftet, men først nu er den blevet til virkelighed. Efter krigen mente man, at det bedste og varigste minde, man kunne rejse de omkomne danske søfolk, var et hotel som dette.

Opførelsen af det nye hotel har stået på i kun ni måneder. Af en gammel ejendom er der blevet en flot, monumental bygning, hvor indretningen svarer til den moderne, stille facade.

Til slut i sin tale opfordrede From-Andersen forsamlingen til at mindes de omkomne søfolk ved et minuts stilhed.

Derefter oplæste skuespilleren, direktør Lau Lauritzen, en smuk prolog af Kaalund-Jørgensen. Prologen bragtes i forrige nummer af Vikingen.

Så blev ordet givet til kriminaloverbetjent Bernt Andersen som repræsentant for den private indsamling til hotellet. Bernt Andersen ønskede søfolkene til lykke med den store dag og overrakte som gave til hotellet et smukt billede af skoleskibet „København“.

Som redernes repræsentant talte direktør Normann. Direktøren sagde spøgefuldt, at „fødslen havde været vanskelig“, men fortsatte: „Men hvad gør det, når barnet er sundt!“

Arkitekt Iversen takkede, fordi man havde overdraget ham opgaven at opføre hotellet, og fortalte, at hotellet et par dage forinden havde haft besøg af en sømand, der bl. a. sagde: „Dette er verdens bedste sømandshotel!“ Nogle dage senere havde en af arkitektens venner og dennes hustru også set hotellet, og fruhen havde sagt: „Ja, men her er jo ingen pastelfarver!“

„Nej, her er ingen pastelfarver,“ fortsatte arkitekten. „Jeg har bestræbt mig på at bygge et hus for mandfolk. Jeg håber, at søfolkene vil bruge hotellet flittigt og slide på det.“

Handelsminister Lis Groes sagde i sin indvielsestale bl. a.: „Søfolkernes indsats glemmes noget for tidligt, men her er rejst et synligt minde. Jeg håber, søfolkene må få mange gode timer her.“

Efter et traktement i hotellets skrivestue besøgte de mange gæster hotellet fra tagetage til kælder. Inspektør Jespersen, der får den daglige ledelse, fremviste stolt de smukke værelser.



Der er ialt 73 værelser og 110 senge. En sømand kan leje et enkeltværelse for 6 kroner pr. nat. Et værelse med en dobbeltkøje koster 8 kroner og et værelse med to adskilte køjer koster 10 kr. Desuden findes nogle lidt større dobbeltværelser til en noget højere pris.

Hotellets værelser kan også udlejes til turister, som imidlertid må betale større priser end søfolkene. Det er dog sådan, at ingen værelser lejes ud til turister før efter kl. 14. Derefter står der altid 8 enkelte værelser med 16 køjer parat til søfolkene samt i ekstra reserve et værelse med fire senge. Ingen søfolk kommer altså til at gå forgæves!

Drkkepenge kendes overhovedet ikke på dette hotel. Der er fire kadeværelser på hver etage, og de kan benyttes gratis. Ved elevatorerne er der telefoner, så man kan få sendt forskellige ting op til værelserne.

Hotellet har også sin egen restauration. Her kan søfolkene købe en middag for kr. 2,75. Fuld pension koster kr. 7,75 om dagen. Og måltider, der af en eller anden grund ikke spises, bliver gedtgjort.

Søfolkene har her fået et længe tiltrængt hotel. De har selv været med til at spare sammen til det, idet hver sømand eller søfyrbøder hver måned har betalt 2 kr. ekstra i kontingent til formålet. På den måde er der indkommet ca. 140.000 kroner.

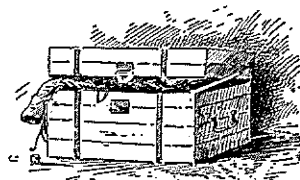
Søfolkernes kontaktsmand i København, Børge Mikkelsen, lovede inspektøren, at han i løbet af otte dage ville fylde hotellet med søfolk. Der er ingen tvivl om, at den smukke bygning nok ska. blive flittigt besøgt, selv om „Mike“ måske nok har overdrevet en lille smule!

I næste nummer vil Vikingen bringe en billedreportage fra indvielsen.

—wig.

... fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



Hans majestæts hav

I middelalderen regnede englænderne Kanaler for rent britisk farvand, og omkring år 1700 udtraktes dette „territorial-farvand“ helt til Kap Finisterre. Englænderne krævede, at fremmede orlogsskibe skulle afgive salut, stryge mærsejl og hale flag på alle toppe ned ved møde med deres krigsskibe. Alle selvstændige sonationer var selvfølgelig forbitrede over disse krav og folte dem som en ydmygelse. Derfor havde mange ikke-britiske orlogsskibe ordre fra deres admiralitet til ikke at føre flag på toppene i disse farvande.

En bestemt dame

Det var ikke alle nationer, der agtede at finde sig i de engelske krav. Således gav Dronning Christina (1626—1689) engang ordre til, at ingen flag måtte hales ned om bord i svenske skibe, selv om disse blev angrebet af dobbelt så mange englændere.

Jo mindre vi er sammen...!

Englænderne var ikke de eneste, der var nøjeregnede med den ærbødighed, der vistes deres orlogsskibe. Mens den danske flåde endnu regerede enevældigt i Øresund, stillede den omtrent ligeså ublu krav til fremmede skibe som englænderne. En udladelse af at afgive salut eller en fejl i salutskydningen kunne nemt få alvorlige følger. For ikke at give anledning til misforståelser og pinlige episoder undgik mange flåder så vidt muligt at møde hinanden på havene i fredstid! — Først hen på 1800-tallet enedes nationerne om internationale overenskomster angående salutskydning og dermed forbundne spørgsmål.

Intet nyt under solen!

I de sidste år og navnlig efter den store eksplosions-katastrofe på Holmen har der været talt og skrevet meget om orlogsflådens flytning fra København. Men det samme gjorde man allerede i 1845, da der var kraftige røster fremme om at lægge flådens leje i nærheden af Køge eller Korsør.

Store forhold

Den amerikanske handelsflådes bibliotek, der arbejder på nogenlunde samme måde som vort eget „Søfartens Bibliotek“, blev stiftet i 1921. Biblioteket har siden da udlånt ca. 10,5 millioner bøger til 51.000 skibe under amerikansk flag fra kontorer i elleve forskellige havne.

Personalepolitik

Under bygningen af Suez-kanalen 1859-69 kneb de tit med at skaffe den fornødne arbejdskraft. Kanal-kompagniet fandt imidlertid på råd. Vel vidende, at det er enhver mutammedaeners mest brændende ønske i de mindste en gang at gøre en pilgrimsrejse til Mekka, lovede selskabet ved opslæg i alle marokkanske byer enhver arbejder, som havde gjort tjeneste ved kanalen i eet år, gratis beföring til Mekka. Det hjalp på tilgangen af arbejdskraft, og begrebet „firma-skovture“ er således ikke af helt ny dato!

Ved De førstesten,

at planen om at bygge Suez-kanalen er meget gammel? Allerede 1300 år før Kristi fødsel påbegyndte faraoerne Sethor I og Ramses II nogle arbejder, der gik ud på at forbinde den østlige arm af Nilen med Rødenavet. 700 år senere fortsattes arbejdet og fuldførtes af perser-kongen Dareios (521-485 f. kr.). I det 8. århundrede forfaldt kanalen, og en istandsættelse under Soliman II i 1529 var ikke effektiv.

Hvad hed det?

I et nummer af „Illustreret Tidende“ fra 1872 har jeg fundet følgende notits: „Det ældste Skib på Havet gik i Februar dette Aar om det gode Haabs Forbjærg paa Rejsen fra Batavia til Nederlandene. Det blev bygget i 1568, det Aar, da Prinsen af Oranien begyndte Kampen med Philip II af Spanien, som dengang var paa sin Vældes Toppunkt.“ — Det lyder interessant, ikke? Det nævnte skib var nemlig på det tidspunkt 306 år! Hvis „Illustreret Tidende“ har skrevet rigtigt, hvad hed mon skibet så?

„Stødpudef“

Da skruedampskibet „Bergen“ for mange år siden skulle sættes fra Baumgarten & Burmeisters værft på Christianshavn, var man bange for, at skibet skulle tørne den modsatte kaj. Derfor udlagde man et gammelt, udslidt træskib ved denne kaj, hvor det skulle tage af for stødet. Det var meget fornuftigt gjort, for mens træskibet blev næsten knust, skete der intet med „Bergen“!

Ud af „mølposerne“

Ved udgangen af september var 1.471 Liberty-skibe og 156 Victory-skibe oplagt. Nu er amerikanerne ved at åbne for „mølposerne“ — men kun så småt! Foreløbig har man bl. a. ombygget fire Liberty-skibe til radar-forpostskibe. De fire veteraner skal indgå i forsvaret af USA.

En mærkedag

Den 27. november fyldte den moderne antarktiske hvalfangst 50 år, idet man den nævnte dag fra en argentinsk hvalfangerbåd med norsk mandskab og norske skytter skød den første finhval i Antarktik. Lederen af ekspeditionen var den kendte norske kaptajn C. A. Larsen. Skibet var det norske „Fortuna“, der samme år var bygget på Framnæs Mek. Værksted.

Det var holdt at være kadet

I sin glimrende bog om Søofficersskolen fortæller kommandørkaptajn Steen Steensen mange morsomme og interessante ting om kadetternes forhold gennem tiden. Han fortæller bl. a. om den elendige tilstand, Søkadetakademiets bygning befandt sig i omkring 1720. Når det regnede, løb vandet ned gennem taget og dannede store søer på gulvet. Nogle steder var gulvet så råddent, at gulvbrædderne bevægede sig, når man havde undervisning i dans. Og kakkellov var der — trods den megen træk — ingen af. Til sidst blev kadetterne utålmodige og lejede selv en kakkellov til bygningen!

Snedig opfindelse

En mand fra Newcastle ved navn Benton fandt i 1851 på en ny måde at ballaste skibe på, nemlig ved at medføre vand i gutaperka-sække, der anbragtes i bunden af fartøjet på hver side af kølsvinet og forenedes ved et system af rør. Systemet havde den fordel, mente opfinderen, at et skib, hvis det gik på grund, selv kunne komme flot, ved at man pumpede vandet ud. Når skibet var let, kunne man uden besvær ballaste det pány.

Hele familien

Med Fearnly & Egers „Aragon“ er for øjeblikket påmonstret en hel norsk familie, nemlig mand, kone og en 16-17-årig dreng. Manden er steward, hustruen kahytjomfru og sønnen messedreng.

Skibsfarten i 1954

Af E. MAEGAARD

adm. direktør for Dansk Dampskibsrederiforening



Det lave fragtniveau i første halvdel af 1954 bevirkede, at de danske rederier i stigende omfang måtte gå til oplægning af skibene. Særlig for de noget ældre trampbåde var det umuligt at finde lønnende beskæftigelse. Oplægningerne kulminerede i begyndelsen af maj med 30 skibe på ialt ca. 100.000 tdw. Vanskelighederne ved at holde skibene i fart skyldtes ikke mindst dansk skibsfarts høje omkostningsniveau, og forholdet forværredes yderligere ved de i marts indgåede nye overenskomster med mandskabsorganisationerne, der medførte en stigning i hyreudgiften på ca. 5 %.

Fra omkring årets midte gjorde der sig en noget lysere tone gældende på fragtmarkedet. Nødvendigheden af en betydelig europæisk kornimport fra Nord- og Sydamerika som følge af den dårlige høst skabte en forøget tonnageefterspørgsel, og i samme retning virkede Storbritanniens og andre europæiske landes kulindkøb fra USA. I løbet af efteråret indtraf der en mærkbar forbedring i fragtraterne i de fleste farter. Det danske fragtindeks for trampfragter, der for maj beregnedes til 117 (1949 = 100), var i november steget til 140. De bedre fragtkonjunkturer gav sig også udslag i en væsentlig nedgang i oplægningerne, der pr. 1. december var faldet til 7 skibe på ca. 30.000 tdw. En del af nedgangen skyldes dog salg af oplagte skibe til udlandet.

Takket være de sidste måneders bedre indtjeningsmuligheder og en forøgelse af tonnagen, kan det måske skønnes, at den samlede indsejling for året vil blive af nogenlunde samme størrelse som i 1953, da den danske handelsflåde indsejlede fragter til et beløb af godt 1 milliard kroner i udenrigsfart.

Den danske handelsflåde har i 1954 fortsat den beskedne, men støtte vækst, der har karakteriseret udviklingen i de senere år, således som det fremgår af efterfølgende oversigt, der omfatter privatejede skibe på 100 brt og derover:

	<u>Antal skibe</u>	<u>Brutto tons</u>
1. januar 1950	541	1.137.000
1. januar 1951	551	1.220.000
1. januar 1952	552	1.288.000
1. januar 1953	556	1.364.000
1. januar 1954	570	1.453.000
1. december 1954	563	1.525.000

I årets første 11 måneder tilgik der handelsflåden 30 nybygninger på godt 146.000 brt. Størstedelen af nybygningerne, nemlig 23 skibe på 110.000 brt, leveredes fra danske værfter. Samtlige nybygninger var motorskibe, og ca. 83 % af den danske handelsflådes tonnage består nu af motorskibe. Tankflåden har fortsat de senere års kraftige vækst og er blevet forøget med 9 nye skibe på ca. 78.000 brt, således at den pr. 1. december omfatter 58 skibe på 447.000 brt eller ca. 30 % af flådens samlede tonnage. Ligesom i de nærmest foregående år har danske rederier i 1954 afhændet en række ældre både til udlandet, fortrinsvis kulbrændere i 2-3000 tons klassen, der har været anvendt i Nord og Østersøfarten. Disse både erstattes i vidt omfang af motor-coasters på 6-900 tdw, som har vist sig at være

langt mere konkurrencedygtige. Af den danske tonnage er nu kun godt 6 % kulbrændere.

De dårlige fragtkonjunkturer i 1953 og første halvdel af 1954 i forbindelse med de forandret meget høje skibspriser bevirkede, at der i dette tidsrum af danske rederier kun blev afgivet meget få bestillinger på nye skibe. De sidste måneders lysere udsigter har imidlertid medført en forøgelse i kontraheringsaktiviteten, og efter de foreliggende oplysninger er der i de første 11 måneder af 1954 afgivet ordre på 24 nye skibe på tilsammen ca. 100.000 brt. Til sammenligning tjener, at der i hele 1953 kun blev kontraheret 8 skibe på ca. 30.000 brt. Den danske handelsflådes nybygningsprogram omfatter herefter pr. 1. december 1954 47 skibe på tilsammen ca. 276.000 brt., der i hovedsagen forventes afleveret i løbet af 1955 og 1956. Blandt disse nybygninger er der også en serie store tankskibe på 26.250 tdw, der er bestilt ved Odense Stålskibsværft til forskellige danske rederier.

Dansk skibsfart hviler fuldt ud på den frie konkurrences og det private initiativs grundlag og nyder ingen form for præferencer eller subsidier. I 1952 — det sidste år, hvorfra der foreligger officiel statistik — blev 33,4 % af handelsflådens fragter indsejlet i fart mellem udenlandske havne. I samme år blev af Danmarks handel med udlandet kun 28 % fragtet på danske skibe. På denne baggrund vil det forstås, at dansk skibsfart er vitalt interesseret i, at den tiltagende flagdiskrimination, der udøves af en række lande, søges bragt til ophør, og man har fra dansk side stærkt støttet de internationale bestræbelser, der udfoldes med henblik herpå. Det står dog mere og mere klart, at kun såfremt USA i samarbejde med de vesteuropæiske lande stiller sig i spidsen for en aktion med henblik på en liberalisering af forholdene indenfor den internationale skibsfart, vil der kunne gøres noget effektivt til bekæmpelsen af flagdiskriminationen. Det er derfor med den største beklagelse, at man i danske skibsfartskredse har set, at USA i 1954 yderligere har skærpet sine skibsfartspræktionistiske politik ved den i august vedtagne såkaldte Butler Act eller Cargo Preference Bill. Danmark har såvel som de andre vesteuropæiske lande protesteret i Washington mod denne lov, der må befrygtes at kunne få yderst uheldige konsekvenser for forholdene indenfor den internationale søfart.

Dette spørgsmål fik særlig aktualitet i forbindelse med den af Danmark nylig indgåede aftale med USA om køb af korn og kul fra de amerikanske overskudslagre for et beløb af 10 millioner dollars med betaling i form af danske vareleverancer til underudviklede lande. Den amerikanske regering stillede her krav om, at mindst 50 % af lasterne på forhånd skulle reserveres for amerikanske skibe. Dansk Dampskibsrederiforening advarede indtrængende regeringen mod at acceptere et sådant urimeligt monopolkrav i en vareudvekslingsaftale af ren kommerciel art og henviste samtidig til, at de tiltagende bestræbelser, som en række lande udfolder for at reservere deres vareomsætning med udlandet for skibe under eget flag, er til største skade for dansk skibsfart. Alligevel valgte regeringen beklageligvis at gå med til aftalen i den af USA krævede form, hvorimod Norge afslog et tilsvarende amerikansk tilbud.

NYT I NOTER

„Gunhild Torm“ solgt

Fragtdamperen „Gunhild Torm“ af rederiet Torm er blevet solgt til Kiel-rederiet Karl Grammerstorff. Skibet er på 1196 brt med en lasteevne på 1350 tons og blev bygget i 1918 på Frederikstad Mek. Verksted. Overtagelsen er allerede sket i Københavns havn.

„Gripsholm“ om døbes til „Berlin“

Passagermotorskibet „Gripsholm“ (19.105 brt) af Svenska Amerika-Linjen, der siden februar 1954 har sejlet under Norddeutscher Lloyds flag mellem Bremerhaven og New York, omdøbes den 7. januar 1955 til „Berlin“. Dagen efter starter skibet på sin første rejse under nyt navn til New York. M/S „Berlin“ blev for nogle år siden underkastet en større ombygning på Howaldtsværftet i Kiel og vil betyde et *come-back* for Tyskland på den nordatlantiske rute. I forbindelse hermed kan det oplyses, at et ungt tysk skibs- og søfartforetagende har planer fremme om at bygge et passagermotorskib på ca. 19.600 brt hos Deutsche Werft A.G., Hamburg-Finkenwerder. Skibet skal have plads til 800 passagerer og skal sejle under Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Ges. flag.

M/T „Kate Mærsk“ solgt til ophugning

Tankmotorskibet „Kate Mærsk“, A. P. Møller, er blevet solgt til ophugning i Tyskland, hvor skibet bliver ophugget på Nordseewerke, Emden. M/T „Kate Mærsk“ blev bygget i 1927 på Odense Stålskibsværft og er på 5793 brt. „Kate Mærsk“ (eks. „Solstad“) havde en 3000 hk Burmeister & Wain dieselmotor. Der har været forhandlinger om også at sælge M/T „Bente Mærsk“ (bygget i 1928 — 8625 tdw) og M/T „Emma Mærsk“ (1928 — 13.570 tdw) — begge til ophugning.

Første udenlandske ordrer til Blohm & Voss

Efter at Steinwerder Industrie A.G., Hamburg, der om kort tid får navnet Blohm & Voss. Schiffswerft A.G., har bygget to dok-sektioner og nu bygger et pas-

sager-motorskib på ca. 2300 brt til ruten Hamburg-Helgoland-Sild, færdig pinsen 1955, har værftet fået en byggeordre fra Det Bergenske Dampskibsselskab på et passager-motorskib på ca. 2300 brt til ruten Bergen-Kirkenes. Skibets hoveddimensioner er følgende: Længde 80,8 m, bredde 12,6 m. Skibet vil kunne befordre 200 passagerer i europæisk fart og 450 passagerer i norsk kystfart. Hovedmaskineriet vil blive en B & W diesel på 3000 hk, der giver nybygningen en fart af ca. 16 knob. Skibet er tænkt som en erstatning for m/s „Nordstjernen“, der sank i september 1954 og var omtrent som „Nordlys“, der i 1951 byggedes på Aalborg værft.

De sidste hindringer for genoprettelsen af Vesttysklands største værft er nu ryddet af vejen. Senatet i Hamburg har godkendt en finansieringsplan, der går ud på, at værftet får ialt ca. 7,15 millioner D-mark til genopbygningen. Der tænkes særligt på bygningen af store passagerskibe, skibs-reparationer og bygning af dokker. Tre store beddingkraner er allerede bestilt hos DEMAG, Vesttysklands store kran-firma i Duisburg/Hamburg, og det er meningen at beskæftige ca. 2500 mand til en begyndelse og opnå en årlig kapacitet af 16-18.000 tons. For øjeblikket arbejder der på værftet ca. 1200 mand.

Udenlandsk bestillings-bølge i Vesttyskland

I løbet af ganske kort tid har vesttyske værfter modtaget ordrer som vist i tabellen nederst på siden.

Det bemærkelsesværdige er, at Bremer Vulkan fik ordren i konkurrence fra 15 andre værfter i ind- og udland. Engelske værfter bød med glidende priser. mens Bremer Vulkan kontraherede med en fast pris. Desuden kunne det nævnte vesttyske værft levere skibet et år hurtigere end alle andre. De russiske bestillinger er bølge nummer to, idet Howaldt allerede for et år siden fik ordrer på ti lignende fiskeri-fabrikskibe, der allerede er under bygning.

Nauticus.

Tonnage	Værft	Flag	Bemærkninger
Fragt-M/S 12.500 tdw	Deutsche Werft A.G., Hamburg	Danmark	134—18, 7×9 m, 15 knob
„ 12.500 „	„	Norge	„
„ 10.000 „	„	Norge	„
„ 12.600 „	„	Ekspert	„
„ 10.500 „	F.ender-Werke A.G., Lübeck	Norge	„
„ 10.500 „	„	Norge	„
„ 12.000 „	Bremer Vulkan, Bremen	England (Blue Star-Line)	Køleskib, 10.000 brt
„ 10.600 „	Seebock-Werft A.G., Bremerhaven	P. D. Marchessini, New York	Tramp, turbine, færdig 1956
„ 10.600 „	„	„	„
„ 10.600 „	Deutsche Werft A.G., Hamburg	Gypsum Corp., New York	Turbine
„ 12.500 „	„	Golden West AS., Oslo	„
„ 12.500 „	„	„	„
„ 2.500 „	Nörder-Werft, Hamburg	Worms & Cie., Paris	Chateau „Latour“ 88,8×12,6 m, 1500 hk
„ 1.700 „	„	Booth Steamship Co., Ltd., Liverpool	70×12,6 m, 1500 hk, 13 knob
14 fiskeri-fabrikskibe à 5240 tdw	Howaldts-Werke, Kiel	Sovjet-Union	103×14,5×6,2 m, 3200 hk

»Jeg har ikke drevet mit liv bort —«

Interview med

fhv. navigationsskolebestyrer L. K. Rasmussen

Ved CARL ØSTEN

4 dage ind i januar 1955 runder „Svendborg Navigationsskole“s populære fhv. forstander L. K. Rasmussen Kap 80.

— Det var vel drengeårenes lyst til søen, der som for så mange andre af søens folk var årsagen til, at De valgte denne livsvej?

— Nej, heri adskiller jeg mig fra de fleste andre. Det er vist sjældent, at en, der vil være jurist, bliver sømand. Det første skyldes, at jeg som 7 årig havde brækket min højre underarm, mente mine forældre det ville svække mig så meget, at jeg hellere måtte gå studievejen. Men inden jeg var kommen ret langt på denne bane, døde de begge, hvorfor jeg brød brat af og tog til søs, en dengang ret usædvanlig livsvej for en ung mand med eksamen. Det må have været i 1894. Mit første skib var en Thurø-skonnert, „Stine“, på ca. 125 netto registertons.

— Deres værste rejse?

— Min værste rejse, tror jeg ubetinget, foregik i slutningen af samme år med en skonnertbrig, „Sofie“, af Fredericia, som med kul var afgået fra Skotland til Fredericia. Den var norskbygget og havde derfor ruf for mandskabet på dækket, hvorimod de dansk-byggede skibe havde lugar for mandskabet forude under dækket. Som hårdt lastet med næppe mere end 1 fod fribord tog „Sofie“, der oven i købet var et dårligt søskib, en rigtig „vandsø“, en masse vand over, hvorved der, da folke-ruffet lakkede nede ved dækket, var ligeså meget vand inde i ruffet som ude på dækket. Vore skibskister var fulde af vand, så alt vort tøj var vådt. Jeg havde uheldigvis en underkøje, og under den skvulpede vandet ustandselig op, så også køjetøjet var vådt. Det var en drøj omgang i december måned efter 4 timers vagt på dækket at komme ind i det kolde lugar, tage olietøjet af, tømme søstøvlerne for vand og så kravle ind i en våd køje, for 3½ time efter atter at tørne ud, dampende som en kogt kartoffel. — Normalt varede en sådan rejse godt otte dage, men vi fik modvind og knækkede oven i købet vor klyverbom, så det blev en rejse på tre uger, og på adskillige dage fik vi ikke varm mad, fordi skuden slingrede så stærkt, at alt skvulpede oven ud af gryderne, hvortil kom, at det var næsten umuligt at holde fyr i kabyssen med vandet næsten uophørligt pøsende ind både fra oven og fra neden. Jeg undrer mig den dag i dag over, at jeg ikke blev syg efter den omgang.

— Fik De nogen sinde hilst på Kap Horn?

— Ja, det blev den gang — i slutningen af sidste århundrede — næsten betragtet som en slags „sømands svende-stykke“ at „gå rundt hornet“, så efter et par års sejlads på Nord- og Østersøen og en enkelt afstikker til Marokko, besluttede jeg mig til at tage på langfart. De store sejlere, som gik i denne fart, kom praktisk talt aldrig til Danmark, i reglen ikke længere end til engelske og tyske Nordseehavne. I Hull var jeg så heldig efter kort tids forløb at få hyre med en tysk bark, „Magallanes“, af Hamburg, som skulle til Iquique i Chile med 2800 tons kul. „Magallanes“ var af træ, bygget i Nova Scotia, som den gang havde en betydelig flåde af store træskibe, der nød et vist „ry“ for den hårde behandling, mandskabet var udsat for om bord. Barkens dimensioner var kolossale. Således var mærserøerne 74 fod lange, stortoppen 150 fod over dækket og siderne 2 fod tykke, nemlig 12 tommer spant, 7 tommer yderklædning og 5 tommer inderklædning. Masterne var byggede af fire stykker pitchpine med svære jernringe om. Alt var således enormt, undtagen besætningen, idet den kun bestod af 28 mand. Disse udgjordes af kaptajn, 2 styrmænd, 1 kok, 1 sejlmager, 1 tømmermand og 22



L. K. Rasmussen.

dæksfolk, blandt hvilke mærkeligt nok tyskere var i mindretal. Resten udgjordes af dansk, norsk, svensk, finsk og engelsk nationalitet. Sproget mellem os var en slags engelsk med et meget begrænset ord-forråd. Det var ved juletid, at vi var nået ned til „Hornet“. Her blæser som bekendt næsten altid vestlig kuling, der har fri bane hele jordkloden rundt, med en tilsvarende sø. Skibe, som fra Atlanterhavet skulle om i Stillehavet, måtte krydse sig rundt, og da de store sejlere ikke kunne ligge vinden nærmere end 6½ til 7 streger, vil det forstås, at når afdrift og strøm kommer dertil, blev det næsten intet, man kom frem. De eneste muligheder herfor var at udnytte de tidspunkter, hvor vinden trak sig lidt nord eller syd over. Skønt „Hornet“ ikke ligger længere syd for Ækvator end København nord for, kan man ikke stå ret langt syd over af frygt for drivis, og følgen bliver, at man under krydsningen må stavgende ret ofte, hvilket jo er en manøvre, som under kuling er hård ved rigningen. Derfor vendte ofte adskillige skibe om for at sejle øst over til bestemmelsesstedet. Hellere det, end at slide både rigging og sejl op.

Ved De forresten, at det er herfra myten om „Den

flyvende Hollænder“ stammer? I lang tid havde hollænderen ligget og krydset uden at komme fremover, hvorfor styrmanden en dag rådede kaptajnen til at vende om og sejle øst på. Men kaptajnen svor en drøj ed på, at han skulle vise Vorhære, at han kunne komme rundt, om han så skulle ligge og krydse til dommedag. Og der ligger han altså og krydser og varsler endt for dem, som ser ham. Nå, jeg hører nu til de, som ikke så ham!

— Vendte „Magallanes“ også om?

— Nej. Vi var så heldige, at vinden en dag trak sig så meget syd over, at vi kunne ligge vest over. Og så blev der vel nok sejlet til. Trods midsommeren, som er her ved juletid, var det hundekoldt. Vi, som den dag havde eftermiddagsvagten, kunne ikke som normalt opholde os på bakken eller dækket, fordi vandet ustandselig pøsede ind over forskibet. Vi opholdt os allesammen henne på halvdækket uden at foretage os andet end at logge hver time og så skæve ængstelig til vejrs, hvor alle fald, skøder og brasser stod spændt som violinstrenger. Faktisk ventede vi hvert øjeblik, at et eller andet skulle komme ned i hovedet på os. Farten var 14 knob, hvorfor „Magallanes“ drønedes vest over.

Det var med bange anelser, at vi tørnede ind kl. 20. For skibet slingrede voldsomt. Jeg i min tværskibs-køje stod snart på hovedet, snart på benene. Ingen af os sov, og nu og da stak en og anden hovedet ud af køjen for at lytte, for det lå ligesom i luften, at noget usædvanligt skulle ske. Og det gjorde der! Med eet opfattede vi lyden af et brag, efterfulgt af trampen og råben på dækket, hvorpå den læ dør til ruffet blev revet op, og en stemme beordrede alle mænd på dæk. I løbet af et øjeblik var vi deroppe, hvor alt var eet kaos. — I en byge var den luv forre-over-mærse-brase gået samtidig med, at alle sejlene var røget i laser. Og sikke et vejr! Den hylende storm piskede hagl ned over alt og alle, medens søerne ustandselig vaskede ind over bækken og lønningen. — Der blev ikke mere frivagt den nat.

I løbet af nogle dage fik vi dog en ny rådigget til — alle store sejlere havde flere reserve-rundhøfter med — og de øvrige skader udbedrede. Vor forcerede sejlads havde imidlertid bragt os så langt vest over, at vi kunne falde af og holde nord på. Uden yderligere uheld nåede vi Iquique red på rejsens 119. dag.

De følgende år sejlede jeg på Stillehavet med engelske skibe indtil efteråret 1898, hvor jeg med en engelsk bark sejlede fra Vancouver tilbage rundt Kap Horn til Liverpool, en rejse, der varede 5 måneder og 2 dage. — Hvorfor så lang tid, kan der spørges? Ja, dels var det jo en tur som her fra til Ækvator fire gange, og dels var skibet som jernskib godt tilgroet i bunden modsat „Magallanes“, der som træskib havde kobberforhudet bund, og som sådan var helt ren.

— Hvordan var ellers sejladsen og forholdene i disse store sejlere sammenlignet med datidens danske skonnerter?

— De store sejlere var langt de behageligste. Jeg sejlede jo med danske skonnerter et par år, men da det var før de tremastede skonnerters tid, var det kun små

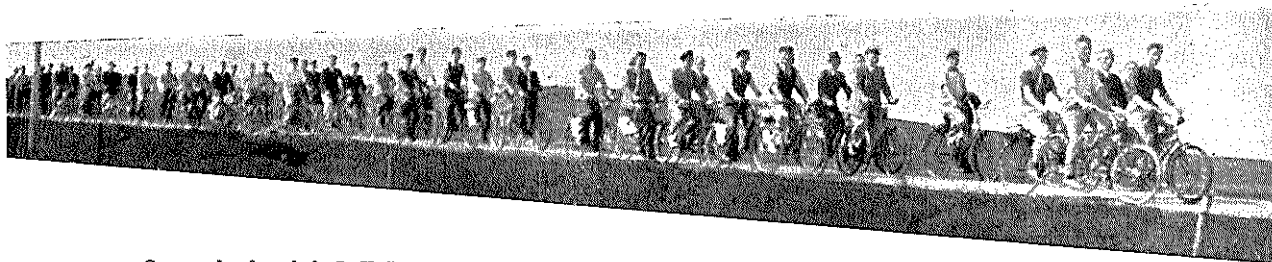
skibe, der lastede 200-250 tons. Rejserne gik sædvanligvis til England eller Skotland efter kul til Danmark eller Østersøen, og så træ eller korn den modsatte vej. Lastede med kul havde disse skibe næppe mere end 1 god fods fribord, så med den krappe sø her i vore farvande tog de meget vand over. Styrehuse og motorer var den gang ukendte begreber, lige så ukendte som begrebet „vagt om vagt“. I datidens skonnerter havde man endnu „arbejdsvagter“, det vil sige, at folk, der havde haft morgenvagten fra 4 til 8, måtte på dækket igen og arbejde til kl. 9.30 eller 10 i stedet for at gå til køjs efter at have spist frokost. Ligeledes måtte de, der havde haft formiddags-vagten og skulle til køjs kl. 13, op på dækket igen og arbejde til kl. 15. Noget sådant kendtes ikke i de store sejlere. De havde deres vagt om vagt. — Også selve sejladsen med disse var behageligere, idet de med deres større fribord i den mere langstrakte oceansø tog langt mindre vand over. Jeg tror, der ikke findes eller fandtes et hårdere eller mere krævende liv end sejladsen på Nord- og Østersøen med datidens skonnerter.

— Hvorledes med udviklingen i Deres tid indenfor navigatør-uddannelsen?

— Hvad den teoretiske side angår, synes jeg, er den fulgt med udviklingen, således at uddannelsen svarer til nutidens krav. Derimod, synes det, kniber det stadig med at få den praktiske uddannelse afpasset efter den moderne skibsfart. Således må kravet om sejlads med sejlskibe bort. Det har ingen berettigelse mere, eftersom der ikke længere findes sejlskibe. Jeg skal være den første til at anerkende sejlskibenes betydning som personlighedsdannende. Et halvt eller helt år med et skoleskib er selvfølgelig kun af det gode, men herved fostres nu alligevel ikke folk af den støbning, som formes i fortidens sejlskibe. — Såvidt jeg ved, ligger der i søfartsministeriet lovforslag færdige netop angående bl. a. dette spørgsmål, nemlig revision af sønæringsloven, men det synes jo som om lovgivningsmagten ikke er særlig interesseret i søfartsspørgsmål. — Nå, det er vist ikke værd at komme nærmere ind herpå.

— Sømanden af den gang sammenlignet med vor tid?

— Med den gamle sejlskibs-tid, der uvægerlig er forbi, er også den tids søfolk forsvundne. Omend nutidens søfolk er udmærkede, er deres hele tilværelse så forskellig fra datidens som dag fra nat. Nutidens skibe er meget ofte ikke andet end flydende hoteller med rejser, der ofte varer et par dage, næsten aldrig over et par uger. Anderledes forhen, hvor rejser gjordes op i måneder, de korteste i flere uger. Ligeledes havde sømanden i gamle dage kun sig selv og sine egne kræfter at stole på, med naturkræfterne enten som ven eller fjende, men nu besørger maskinkraften alt, selv styringen. Datidens søfolk var vel nok ikke bedre mennesker karaktermæssig set, men ganske sikkert mere hårdføre og måske også mere primitive. Så mere den gang end nu var der vel ikke så meget at sige til, at unge mennesker, som i flere måneder ikke havde set andet end himmel og hav og 20-30 grimme mandfolk, fået



Somænd på cykel. L. K. Rasmussen arrangerede hvert år cykel-ture for sine elever.

tarvelig kost og kun drukket dårligt vand, gik lidt over gevind i første havn.

— Den så ofte besungne sejlskibs-romantik?

— Ja, den fandtes virkelig — for den, der havde sans for at fange den. For mit vedkommende står i hvert fald mine rejser gennem passaterne i et romantisk skær. Tænk Dem dette: at glide af sted gennem et dybblåt hav, under en blå himmel oversæet med små lammeskyer, med en bekvem fart af 6-7 knob og i en behagelig, ikke spor generende varme. — Vi måtte gerne sove på nattevagten, men vel at mærke ude på dækket. Min yndlingsplads var på storlugen. Med en pude under hovedet, et tæppe over sig og en god pibe tobak i munden lå man da dér og stirrede op mod den høje rigning, som langsomt svajede fra den ene side til den anden. — Om dagen kunne vi bruge frivagten til at fiske eller prøve at harpunere et par springere i den flok, som næsten hver dag boltrede sig for boven. Efterhånden som farten gik syd over, fik himlen også et andet udseende. Sydkorset hævede sig mere og mere over horisonten, mens Polarstjernen og Karlsvognen forlængst var sunket ned bag den nordlige himmelrand. Hele denne idyl forandredes naturligvis efterhånden, som vi kom endnu længere syd over. Så kom det tykke tøj atter frem, de svære sejl blev slået under, og alvoren begyndte igen.

— Da De i 1945 fratrådte Deres stilling som bestyrer, havde De virket ved Svendborg Navigationsskole i hvor mange år?

— I 44, heraf de 11 som bestyrer og resten som lærer. Jeg har forresten også taget mine nautiske eksaminer her. Da jeg fik tilbudet om ansættelse som lærer, sejlede jeg som styrmand i DFDS.

— De har vel en vis andel i bygningen af den nuværende navigationsskole i Svendborg?

— Egentlig meget lidt. Det var i første række navigationsdirektør Guldhammer, der fik planerne for denne nye skole gennemførte, senere med skibsreder A. E. Sørensen, Svendborg, som en udmærket hjælper med at skabe den økonomiske basis for dens bygning. Desværre nåede jeg ikke at komme til at virke dér, idet den først blev taget i brug i 1951. Bygningen er nu en af Svendborg bys seværdigheder, og den vil sikkert en årrække fremefter være Danmarks, måske Nordens smukkeste navigationsskole. Den, som fyldte 100 år den 1. november, har de sidste 50 år været den største blandt provinsens navigationsskoler.

— Det må være et ret betydeligt antal elever, som De gennem de mange år har sendt ud i verden?

Ja, jeg har jo i hvert fald haft med adskillige tusinde at gøre, og blandt disse mange er der kun 4-5 stykker, som jeg vil betegne som dårlige individer, men til min glæde har jeg erfaret, at flere af dem har rettet sig med årene. Det er ikke få af disse tusinder, selv fra mange år tilbage, som aflægger mig besøg. Under sådanne samtaler er det morsomt at se billedet af førtidens unge styrmandselev efterhånden dukke frem af den ældre, gråsprængte skibsfører, som nu sidder foran en.

— De har haft andre hverv at røgte gennem tiderne?

— Ja, det har jeg. Sideordnet med mit arbejde ved navigationsvæsenet var jeg i 27 år forretningsfører for „Dansk Sejlskibsrederi-Forening for mindre Skibe“, og det var et arbejde, som nok kunne give sin mand noget at besille. Jeg overtog ledelsen af foreningen i 1908, da den var 10 år gammel og omfattede ca. halvdelen af den danske småskibsflåde. Det vil føre alt for langt her at gå i enkeltheder angående det arbejde, det blev at bringe denne forening frem, så den kunne blive det, den var tænkt at skulle være: En hjælper og et værn for den enkelte skipper. — Det lykkedes, mener jeg, gennem de 27 år, jeg var foreningens forretningsfører; men det var en lang og bitter kamp. Først udskillelsen fra „Dansk Sejlskibsrederi-Forening“, hvoraf de mindre skibe var en afdeling, derefter starten af et eget medlemsblad, oprettelse af en procesafdeling, en sygeforsikring, tøjforsikring, hjælpefond m. m. Og så det allervigtigste: Fastsættelse af minimums-fragtrater og bekæmpelse af den udenlandske konkurrence (tyskere og hollændere). Derimod lykkedes det ikke at realisere min kongstanke: Een stor gensidig assurance-forening for hele landet i stedet for de mange små, lokalt begrænsede. De forskellige særinteresser var for stærke. Da jeg forlod foreningen i 1935, var den bragt frem til at nyde almindelig anerkendelse. Helt afbrudt forbindelsen med foreningen har jeg dog ikke. Jeg er æresmedlem af den og har praktisk talt stadig været dirigent ved foreningens årsmøder siden min afgang. Jo, jeg synes tilfreds med mit arbejde for de små skibe, „søens husmænd“.

— Så har De vel heller ikke haft tid til mere?

— Jo, jeg har såmænd også fusket lidt med politik og adskillige gange været folketings-kandidat. — Jeg har jo ikke drevet mit liv bort!

— Kunne De selv finde et par afsluttende bemærkninger til alt dette?

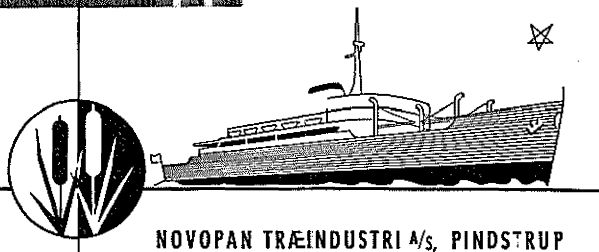
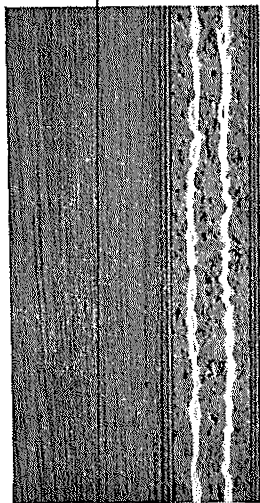
— Det er jo klart, at et så langt liv som mit giver, om man forstår at leve det ret, en tilsvarende portion af livs-erfaring, hvormed jeg ville kunne fylde en hel bog. Jeg har jo gennemlevet en vældig udvikling på trafikens område: På søen overgangen fra sejl til maskinkraft, og på landjorden hele udviklingen fra de høje velocipeder („væltepetere“) over cyklerne til bilerne og flyvetrafikken. Men jeg har også set en udvikling på andre felter, som måske er knap så positiv, men det skal vi nu ikke komme ind på. —

I en søfartens og navigationsvæsenets „Blå Bog“ ville L. K. Rasmussens data blive: Født 1875, studentereksamen, filosofikum, specialuddannelse i matematik og fysik, lærer ved Svendborg Navigationsskole 1901-45, deraf bestyrer 1934-45. Foretningsfører for „Dansk Sejlskibsrederi-Forening for mindre skibe“ 1908-35, medlem af fællesrepræsentationen for dansk skibsfart, medlem af søfartsrådet, medlem af repræsentantskabet for „Danske Rederes Ulykkesforsikring“, medlem af bemandings-kommissionen, søfartsmedlem for Svendborg amt, medlem af Svendborg lignings-kommission, medlem af hovedbestyrelsen for „Danske Købstæders Ligningskommissioner“. Indkaldt under første verdenskrig 1914-1916. Folketingskandidat flere gange. Translatør i engelsk.

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.

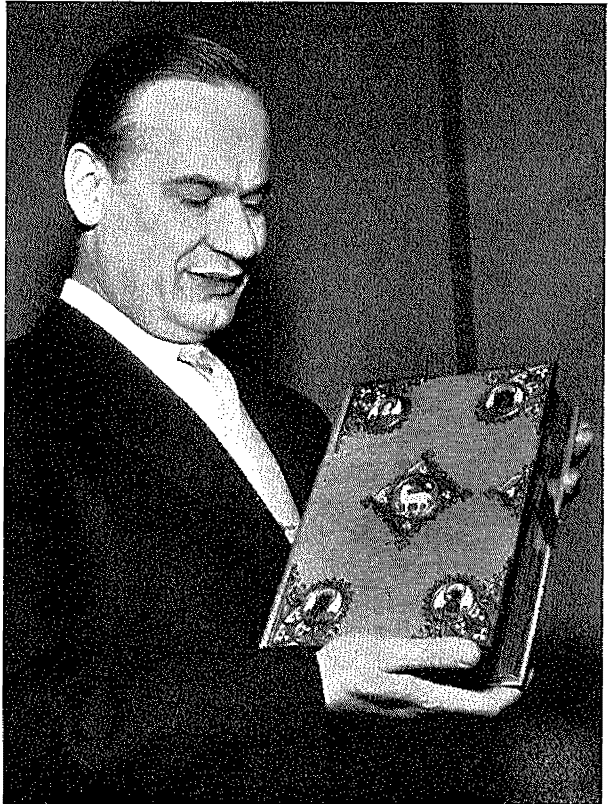


NOVOPAN TRÆINDUSTRI A/S, PINDSTRUP

A/S MONTANA

Telefon 9246

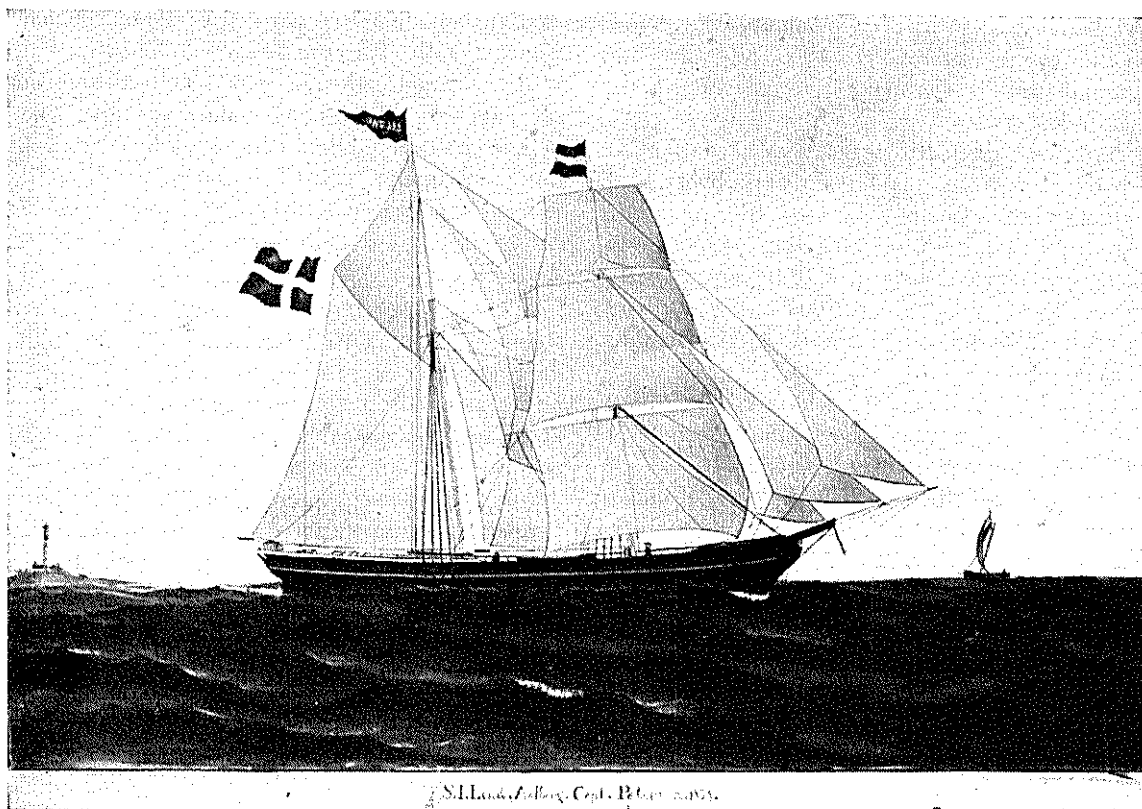
Kul, Koks, Cinders



En bibel til sømændenes egen kirke

Kgl. hofjuveler Dragsted fejrede sit firmas 100 års jubilæum bl. a. ved at overrække en meget smuk bibel til Holmens kirke. Biblen, som Ove Dragsted holder på billedet herover, overræktes på kirkeårets sidste dag, den 27. november ved en lille højtidelighed i kirken. Ved overrækkelsen talte overretssagfører Frantz Dragsted, der er en søn af Alfred Dragsted, som i sin tid forarbejdede de skønne emaille-emblemer på biblens bind.

AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE-DAMPKIBSELSKAB
FREDERIKSGADE 17
KØBENHAVN K



Et minde fra sejskibstidens dage -

Et andet gammelt **ARNESEN**-billede

I Vikingens september nummer 1954 bragtes en gengivelse af et gammelt billede, en akvarel af skonnereten „Falken“ af Aalborg, malet af Wilhelm Arnesen i 1878, 14 år gammel.

Da det må anses for at være af stor betydning sådan at fremdrage de tidligste ungdomsarbejder fra den nu afdøde kunstners hånd, kan der her bringes billede og oplysninger om yderligere en akvarel af samme art, som tilmed må anses for lidt ældre end billedet af „Falken“ og dermed som det hidtil ældst kendte af den kendte marinemalers produktion.

Arnesen var født den 25/11 1865 og døde den 24/3 1948, men i teksten til begge de her omtalte billeder har indsneget sig en unøjagtighed. Begge billeder er malet i 1878, men „Falken“ af den 14-årige Wilhelm A., som på det andet billede er angivet til i samme år at være kun 12 år.

En af Vikingens medarbejdere er ejer af dette gamle billede, og han har bl. a. af familiehistoriske grunde foretaget en nærmere undersøgelse af det forevige skib, hvis resultat fremgår af nedenstående redegørelse:

Under akvarellen af det gamle sejskib: „S. I. Lund“ af Aalborg. Capt. Petersen. 1878. Tegnet af Wilhelm Arnesen 12 Aar.“ Man har altså lov til at sige, at det hører til den kendte malers tidligste produktion; det

viser et typisk dansk sejlfærtøj, således som de i slutningen af forrige århundrede brugtes i Nord- og Østersøfarten.

Wilhelm Arnesen har selv fortalt, at han som dreng i Aalborg tilfældigt kom til at tegne et skib, som førtes af en af hans faders skibsfører-kolleger. Da denne så billedet, blev han så glad for det, at han på stående fod gav drengen 2 kr. for det, og det var mange penge dengang — de første Arnesen tjente ved at male skibe, hvilket han fortsatte med dels i Aalborg og dels under sin læretid i København og derved tjente sig manganen en ekstraskilling.

Skonnerterbriggen „S. I. Lund“ hørte til den i sin tid ret store sejskibsflåde, som var hjemmehørende i Aalborg. Mange af disse Fartøjer kom sjældent op til selve byen, idet man under vinteroplægning fortøjede dem ved de store Duc d'Alber vesten for Hals, de såkaldte „Blødens pæle“, hvoraf de sidste ødelagdes af isgangen i Limfjorden omkring 1925-30.

„S. I. Lund“ blev bygget i 1860 af eg og fyr på kravel med fladt agterspejl og udfaldende stævn med gallion formentlig af skibsbyggeren Lambert Bonnensen, som havde sit værft ved den såkaldte Friisenborg havn, der nu ligesom flere andre småbassiner i Aalborg havn efterhånden er kastet til. Fartøjet blev bygget for køb-

mand, vinhandler og skibsreder i Aalborg, S. I. Lunds regning. Bilbrevet er dateret 10/3 1860, og skibet, hvis kendingssignal var: NDVT, målte 57½ kommercelæster (111 netto register tons).

I 1870 overgik skonnertbriggen, som havde fået sin bygherre og ejers navn, til et partrederi, hvor: bl. a. deltog købmand S. I. Lunds enke — i 1888 overtoges det af Aktieselskabet S. I. Lund af Aalborg, i hvis bestyrelse bl. a. var optaget skibsfører N. P. Petersen; bestyrende reder var købmand Viggo Rützeberk af Aalborg, der allerede i 1889 som sådan afløstes af firmaet Chr. Simoni, Aalborg.

Hermed indgik „S. I. Lund“ i rederiet Simonis flåde, der for ca. 75 år siden talte 4 barkskibe, 3 brigger, 9 skonnertbrigger, 7 skonnerter og 2 slupper.

Den 6/4 1895 udslettedes „S. I. Lund“ af det danske skibsregister, idet den blev afhændet til et partrederi i Hålsingborg med C. H. With som hovedredere for 4000 kroner. Navn og hjemsted blev samtidig ændret til „*Sylvia*“ af Hålsingborg.

Under svensk flag blev skonnertbriggen — eller brigantinen, som denne skibstype også kaldtes — solgt flere gange for dalende priser, og i 1909 fik der hjemsted i Pukavik. I 1911 blev den købt af O. E. Lundström af Karlshamn på en auktion for 500 kr. + auktionsomkostninger, medens prisen i 1912, da befålhavere og redare A. Johansson Barton i Asarum købte den, var 1200 kroner.

Den 23/12 1915 forliste den danskbyggede skonnertbrig på Rügen og blev totalt vrag.

Når Vikingen her bringer — ikke alene det morsomme gamle billede af et typisk ældre dansk sejlfartøj, ovanikøbet et ungdomsarbejde af een af vore kendteste marinemalere, hvis man har lov til at betegne denne lille uprentiøse akvarel som sådan — men også giver det en indgående omtale, så har det sin særlige grund.

For henvend 30 år siden bragtes der i Marineforeningens medlemsblad, „Under Dannebrog“, flere interessante og fængslende erindringer om sejskibsoplevelser fra gamle dage af Marineforeningens Aalborg afdelings nu afdøde, energiske sekretær, inspektionsbetjent A. Høfler. Han var gammel sømand og havde, som naturligt var, i sin ungdom faret med mange af Aalborgs den gang ret store sejskibsflådes fartøjer, herunder også skonnertbriggen „S. I. Lund“, og netop om dette skib og dets myndige skipper, kaptajn N. P. Petersen, har han, hvad Marineforeningens ældre medlemmer sikkert husker, ofte fortalt.

Kaptajn N. P. Petersen, der førte „S. I. Lund“ i to perioder og til slut var deltager i A/S S. I. Lund af Aalborg, gik hovedsagelig i Nord- og Østersøfart med skonnertbriggen og besejlede særlig randstaterne, som den gang var russiske. Han døde af kolera i St. Petersburg, som det hed den gang, og blev begravet der i 1895.

Når Vilhelm Arnesen netop har malet dette skib, så skyldes det efter sigende, at hans fader, der var skibsfører, også var en kollega og bekendt af kaptajn Petersen.

I en samtale herom har den gamle marinemaler fortalt, at han, der fra barnsben havde tilknytning til søen, altid var meget omhyggelig med sine skibsbilleder. Det var ham meget magtpåliggende at gengive sine skibe så korrekt som muligt, både med hensyn til linier i skrog og rigning, som til de øvrige detaljer. Den lille sejlbåd, som ses på billedet her, fører — således som det er fastsat for lodssejlfartøjer — en rød stribe i storsejlet.

På fortoppen fører „S. I. Lund“ det internationale signalfalg J, hvilket i følge signalbogen fra 1881 betyder: Stop eller drej bi; jeg har vigtige meddelelser. Det er ret ualmindeligt på ældre skibsbilleder af denne art at se sådanne enkeltbogstaver afbildet, det drejer sig sædvanligvis om skibenes kendingssignaler, eventuelt om de gamle havnekendingssignaler. For Aalborgs vedkommende var dette nu K, og forøvrigt var disse flag helt anderledes. Flaget J er dog snarere et rederiflag, idet andre Aalborg fartøjer fra den tid (Simonis) er afbildet førende dette særlige flag.

Den gamle akvarel ejes nu af Vikingens medarbejder, hvis kone er eneste barnebarn af førnævnte kaptajn Petersen. Billedet og en gammeldags kapøkse, der efter sigende stammer fra „S. I. Lund“ og nu gør god fyldest som brændekøse, er i dag de eneste synlige minder i en tidligere sømands hjem fra den svundne sejskibstids gyldne dage.

Dersom nogen af Vikingens læsere har kendskab til andre — og måske ældre billeder af marinemaleren Vilhelm Arnesen, vil det være af stor interesse at erfare lidt herom.

—del.

Eet til!

Vi har modtaget:

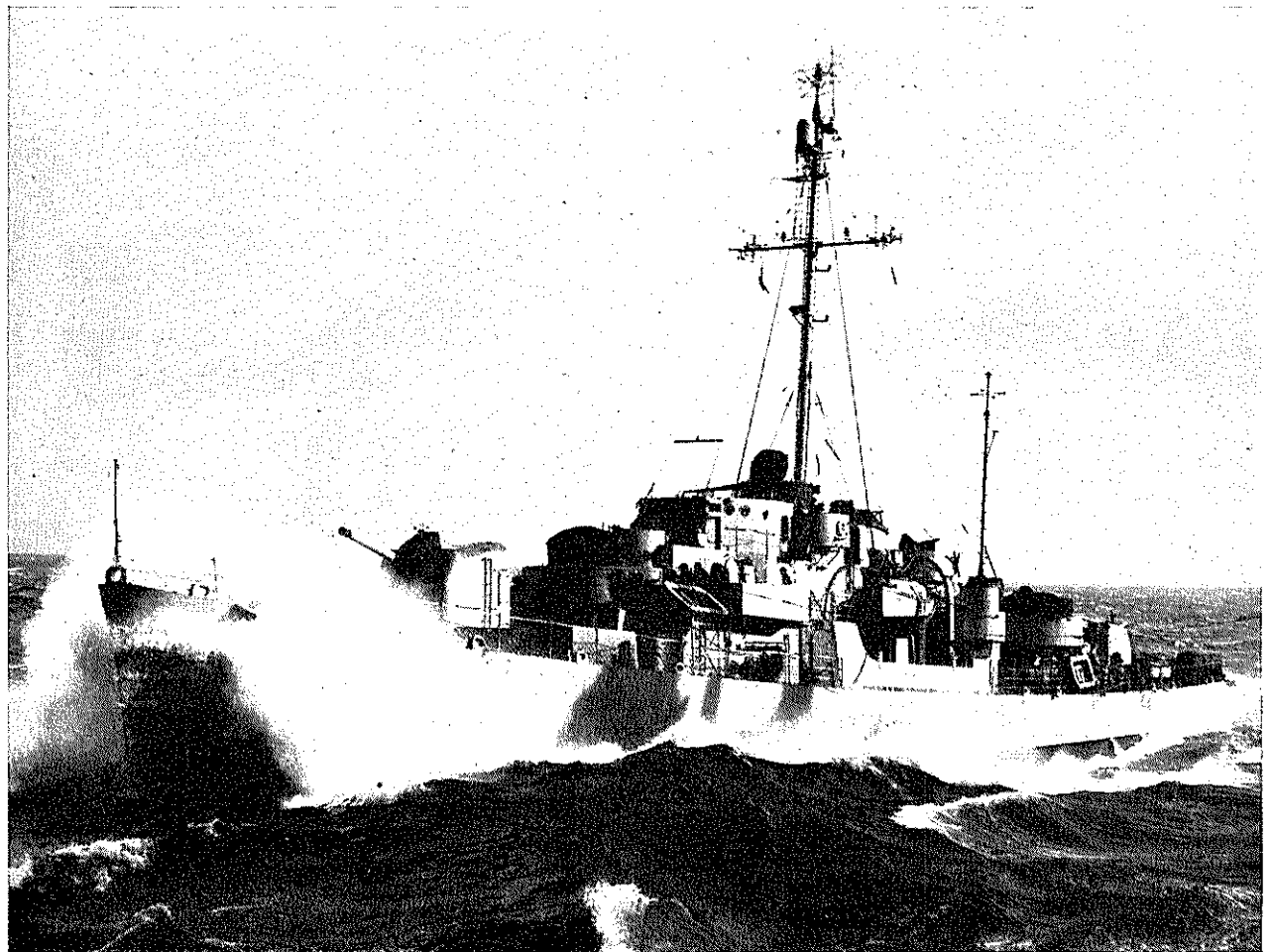
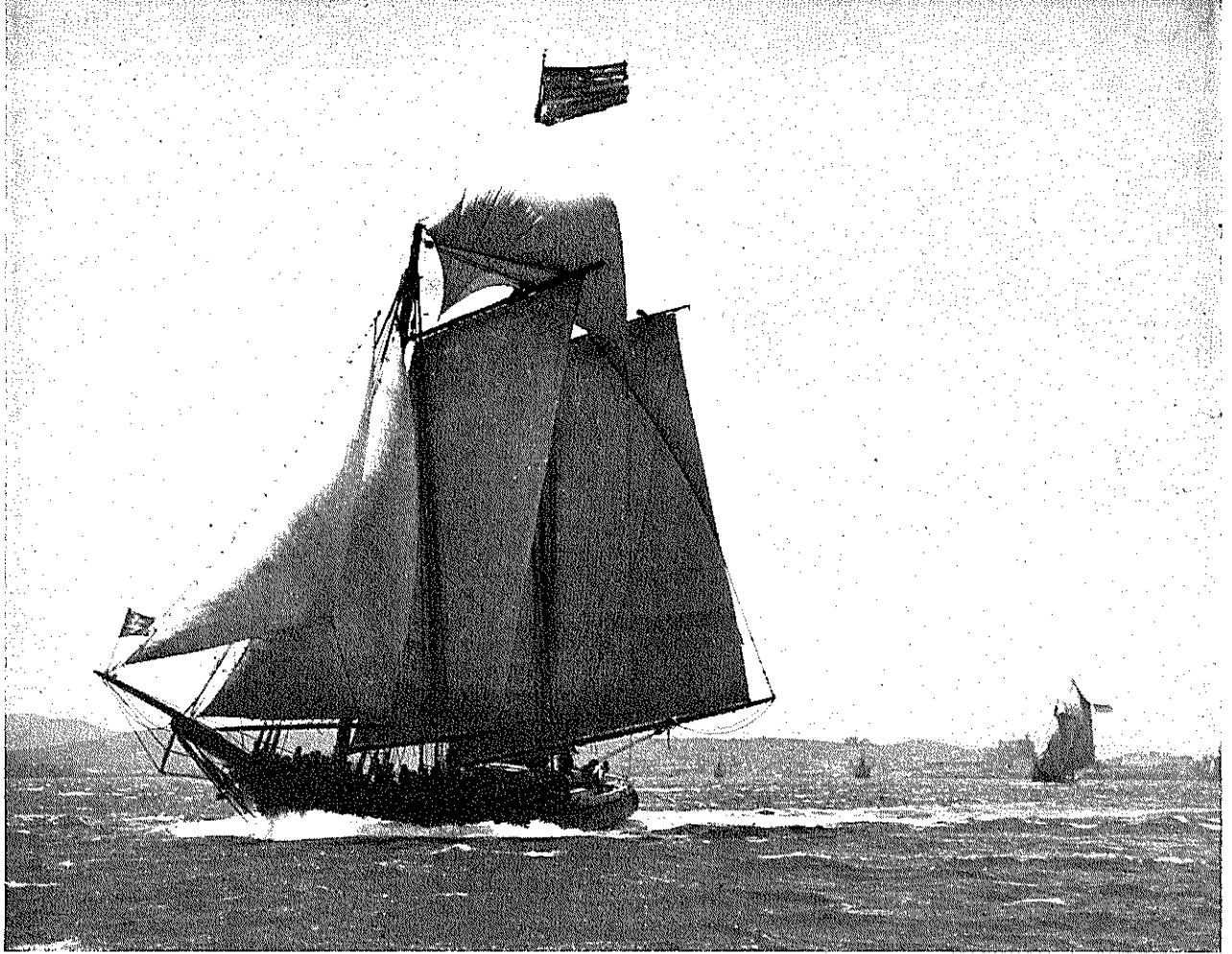
I Vikingens september nummer findes en akvarel malet i 1878 af Vilh. Arnesen som 14-årig. I Dragør Søfartsmuseum er også en akvarel malet i 1879 af Arnesen. Briggen „*Anna Jans*“ af Dragør og udført til skibsfører Chr. Holm.

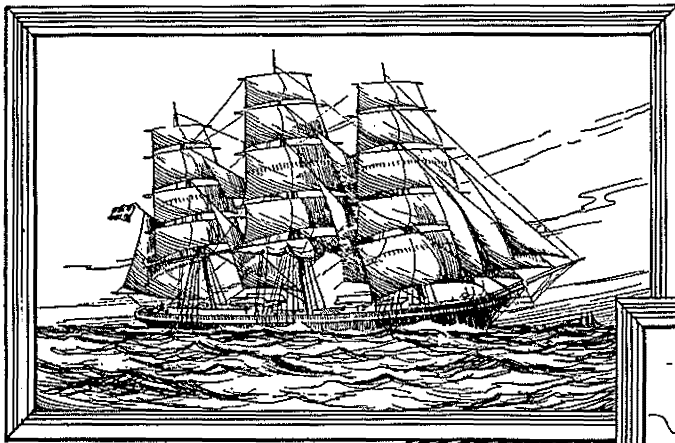
Venlig hilsen *Vald. Holm.*

Fortid og nutid

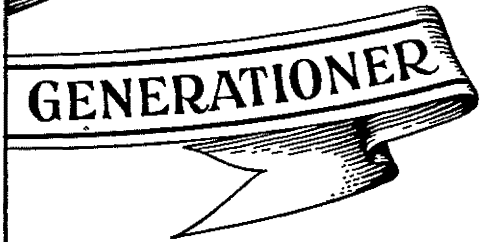
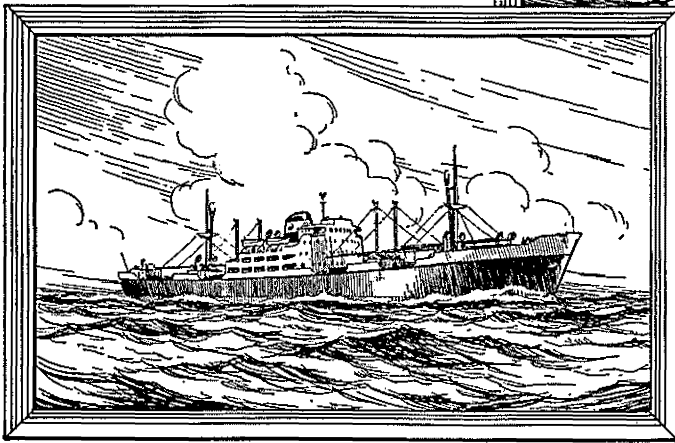
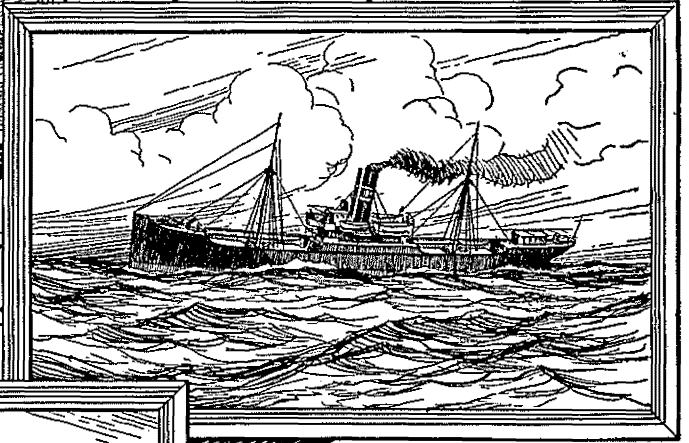
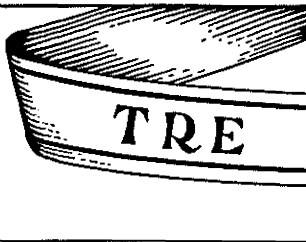
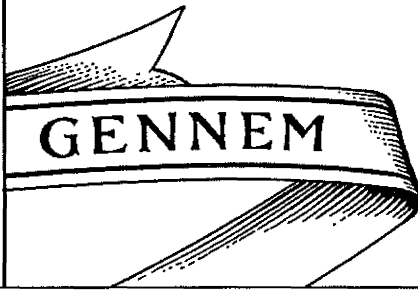
Det øverste billede på modstående side vil få det til at gibbe i enhver svoren tilhænger af sejskibe. Det viser amerikanske fiske-skonnerter på vej ud fra San Francisco for mange år siden. Bådene her ligner nærmest rigmands-yachter, og der er ingen tvivl om, at de kunne skyde en gevaldig fart med deres sejlareal. Billedet tilhører lods P. A. Gruelund.

Det nederste billede, som vi har lånt fra den amerikanske marine, viser et patrulje-fartøj i søgang. Med al ære og respekt for sejlene kan det ikke nægtes, at der også kan være noget smukt ved synet af et moderne skib, selv om det er et krigsskib.





H. SCH - P.



HAR DE OVERALT PAA HAVET FAAET

fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER



Martin Sørvig

På opfordring af Bergens Sjøfartsmuseum har F. Holm-Petersen i Troense til samme museums årbog skrevet en meget interessant artikel om Bergen-maleren Frederik Martin Sørvig, der specialiserede sig i at male billeder af sejlskibe. Holm-Petersen har som bekendt en meget stor samling sejlskibs-billeder og bl. a. flere af den norske malers hængende i „Skipperhuset“, som hans hus, der er et helt lille søfartsmuseum, hedder.

Sørvig var en af de såkaldte kadrejemalere, der lavede de bedste billeder, og ved hjælp af disse har man kunnet konstatere mange detaljer i skibenes bygge-måde, rigningsmetoder o. l.

Holm-Petersen fortæller, at den skik at lade male billeder at det skib, man nu ejede eller sejlede med, stammer fra midten af 1700-tallet. I mange tilfælde sejlede sejlskibsmalerne rundt med kadrejerbådene og solgte på den måde deres frembringelser. Tit var billederne malet på bestilling og forsynet med en lokalpatriotisk betonet baggrund. (Herhjemme i særdeleshed Kronborg).

For det meste var kadrejemalerne tidligere søfolk, der var gået i land med et udpræget talent for tegning som eneste ballast. Men Sørvig var ikke sømand. Han gik som 14-årig i malerlære og modtog samtidig tegne-undervisning. Senere modtog han et stipendium til videre uddannelse, eller han blev rettere tilbudt det, men fik det ikke, fordi hans fader ikke ville have en kunstner til søn.

Endnu senere blev Sørvig teatermaler, og i sine dekorationer indflettede han tit maritime motiver. Fra midten af 1850-tallet begyndte han efter grundige studier at male skibsbilleder.

Sørvig, der var født i 1820 og døde i 1892, var meget produktiv, og ikke så få af hans „skutebilleder“ eksisterer endnu. I årbogen er flere af disse billeder gengivet, iøvrigt meget smukt. Både reproduktion og tryk er fint arbejde.

Det er en ærefuld opfordring, Holm-Petersen her fik, og opgaven er løst godt.

Årbogen med Holm-Petersens interessante artikel kan sikkert købes ved henvendelse til museet i Bergen.

—wig.

„Abraham Rydberg“

Herr O. Crumlin Pedersen har bedt os gøre opmærksom på en fejltagelse i november-nummeret, som skyldtes en forkert angivelse fra fotografens side. Billedet på det nævnte nummers side 11 forestiller ikke „Abraham Rydberg“ II, der var en tre-mastet fuldrigger, men „Abraham Rydberg“ III, der var en fire-mastet bark. Dette skib blev i 1941 overtaget af Portugal og omdøbt „Foz de Douro“ og er siden blevet motoriseret og helt nedrigget. I over et år har det været oplagt i Lissabon.



DE SPØRGER - JURISTEN SVARER

I gamle dage, d. v. s. i sejlskibenes storhedstid, var den farende sømand uden for al lov og ret, i alle tilfælde når det gjaldt rettigheder. Kun skipperens ord var lov. Nu er forholdet heldigvis helt anderledes. Ja, der findes faktisk i dag så mange love for sømanden og søfarten, at menigmand ikke kan hitte rede i dem. Det sker vel for enhver søfarende, at han stilles over for juridiske problemer, som han ikke selv kan løse. Derfor starter Vikingen fra næste nummer en juridisk brevkasse.



LRS Jacob Hald.

Landsretssagfører Jacob Hald, der er godt kendt med forholdene om bord i skibene, har lovet at fungere som Vikingens juridiske medarbejder, og han vil se det som sin opgave i det omfang, det er muligt, at besvare alle generelle spørgsmål, der måtte blive stillet vedrørende retsforholdet mellem rederiet og det i dettes tjeneste værende søfolk, sømandens private retsstilling over for offentlige myndigheder såvel om bord som i land, herunder bl. a. skattespørgsmål, samt iøvrigt ethvert spørgsmål af særlig natur, der måtte have en vis almen interesse.

Vi byder landsretssagfører Hald velkommen i vore spalter og håber, at læserne vil få gavn af hans medarbejderskab og viden. Det er en selvfølge, at spørgernes navne ikke offentliggøres, hvis dette ikke ønskes. I stedet kan anføres et mærke, men ethvert brev må dog — til redaktionens orientering — være forsynet med underskrift og adresse. Spørgsmål kan indsendes til Vikingens redaktion, Christiansborggade 1, København V.

Altså: De spørger — juristen svarer.

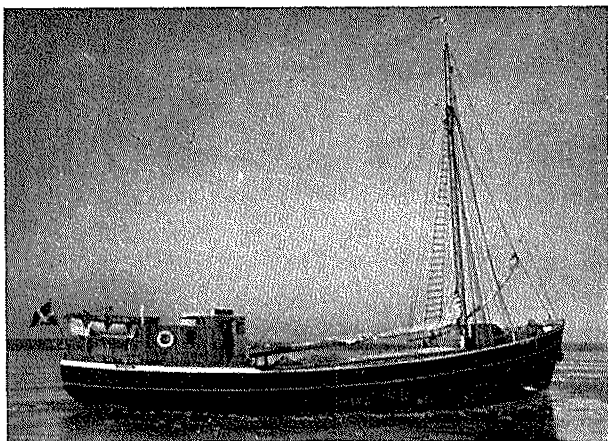
Redaktionen.

BASSE & CO.

Amaliegade 33, København
Telf. Minerva 4322
Telegramadresse: Dampøtland, Steam Pacific
Fjernskriver: no. 2250

★

D/S Hetland A/S - D/S Pacific A/S
A. H. Basse Rederi A/S - Rederiet Bien A/S



M/g „Edv. Hansen“

Vi har modtaget:

Da jeg som gammel skibsfører og mangeårig holder af „Vikingen“ i sidste nummer ser artiklen om Holbæk Skibs- og Baadebyggeri, føler jeg trang til at meddele Dem, at min søn og jeg har fået bygget og har overtaget det sidste fragtskib fra Holbæk, nemlig m/g „Edv. Hansen“ af Odense. Galeasen blev søsat den 22. november 1953 og prøvesejlet den 26. januar 1954, da den også blev overtaget af os.

Skibet er bygget på 80 % statslån og måler 99 tons brutto og 66 netto. Det laster 179 tons dw. Det er helt moderne og er bl. a. udrustet med telefon og en god, stærk Grenaa-motor. Min søn, H. G. Hansen, er fører af skibet.

Skibsbygmester A. M. Nielsen kan, ligesom vi selv, være stolte af skibet.

Jeg sender et billede af „Edv. Hansen“, da det måske vil interessere Deres læsere at se det.

Skibsfører Edvard Hansen, Næsby, Fyn.

Fra søretten

Den 8. december 1952 om morgenen kolliderede m/s „Primo“, tilhørende Skibsreder Erik Hoffmeyer, Hundested, i tåge ved indløbet til Isefjorden med Grenå-Hundestedfærgen „Marsk Stig“. „Primo“ var for sydgående på rejse fra Thisted til Frederiksværk, medens „Marsk Stig“ var på vej til Grenå.

Ved kollisionen led „Primo“ skade og påstod ved sø- og handelsretten A/S Grenå-Hundested Færgefart dømt til at betale reparationsregningen med 1400 kr.

Begge redere hævdede, at det andet skib havde ansvar for kollisionen.

„Primo“ gjorde navnlig gældende, at „Marsk Stig“ havde vigepligt og havde sejlet for hurtigt. „Primo“ havde holdt sin fart og kurs og havde kun af hensyn til giringen støttet kursen til styrbord. Man havde af hensyn til vind og strøm bestemt sig for ikke at stoppe skruen, men i stedet valgt at gå styrbord over med fuld kraft for at undgå kollision.

Grenå-Hundested Færgefart henviste til, at „Primo“ havde tilsidesat søvejsreglernes bestemmelse om, at et

KNUD E. HANSEN

Consulting Naval Architects
Marine Engineers



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

dampskib, der tilsyneladende foran for tværs hører tågesignal og ikke kan bestemme det andet skibs plads, skal stoppe sin maskine og derefter manøvrere med forsigtighed. Iøvrigt mente man, at „Marsk Stig“s 12 sømils fart var moderat i forhold til 18,2 sømil, der er fuld fart for skibet.

Retten fandt, at begge skibe havde ansvaret for kollisionen. „Primo“ havde, efter hvad skibets rapport angav, manøvreret styrbord over før „Marsk Stig“ var i sigte, medens „Marsk Stig“ efter at have observeret „Primo“ havde sejlet med for stor fart i tågen og burde have drejet styrbord over, da „Primo“ observeredes.

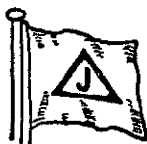
Tabet blev herefter fordelt med halvdelen på hvert skib.

Afsagt den 11. november 1954.

Nyt om „Pamir“ og „Passat“

For tre år siden var der stærkt røre om firemast-barkerne „Pamir“ og „Passat“, der af den tyske skibsreder Schliewen, Hamburg/Lübeck, blev sat i fart med cementladninger til Sydamerika, derfra med træ til Australien og tilbage til Europa med korn. Efter at de to skibe havde fuldført hver to rejser, fik rederiet økonomiske vanskeligheder, og skibene blev beslaglagt af landsregeringen i Kiel, der ejede 2 millioner D-mark som lån til rederiet. Der dukker nu planer op om, at skibene skal i gang igen med landsregeringen som ejer og korresponderende reder i Hamburg. Et konsortium af hamburgske, bremiske og slesvig-holstenske redere vil chartre skibene som en slags skoleskibe. Foruden en stambesætning på ca. 30 mand skal der til at begynde med sejles med ti betalende elever, senere med 40, for dermed at afhjælpe den store mangel på tyske navigatører. „Pamir“ har i næsten to år ligget i Hamburgs sejlskibshavn, og „Passat“ er fortøjet i Travemünde. Allerede i januar måned skal „Pamir“, der for mange penge blev ombygget på Howaldtsværftet i efteråret 1951, ud på sin første rejse under nyt kontorflag.

Nauticus.



Dampskibsselskabet

JUTLANDIA

JENS TOFT

Ny Toldbodgade 5

TELF. *8192

JORDEN RUNDT

med barken »Sørine« af Fanø

Af fhv. lodsformand SØREN N. SØRENSEN

Sidst i februar 1900 var vi fire unge mennesker, der sammen rejste til Hamburg for at søge hyre i langfart. Vi ville prøve det også, da vi i flere år havde sejlet på Nord- og Østersøen. Vi rejste fra Aalborg fastelavns-søndag og arriverede hos fru Palle i Kastanien Alle mandag formiddag. Vore sidste penge var nu opbrugte. Vi gik så til hyrebassen Clausen i Kirkenstrasse. Her fik to af os straks hyre med den lille 400 tons bark „Sørine“ af Fanø. Vi fik to måneders hyre forud og købte nu forskellige ting, vi havde brug for til rejsen.

I Hamburg lastede vi stykgods til Sydamerika. „Sørine“ var hvidmalet og i det hele taget et fint, lille skib, som lovede godt. Den første morgen efter påmønstringen blev vi straks sat i arbejde med at rigge til. Hele den øvrige besætning var allerede om bord. To af folkene var tyskere, resten danskere. Ialt var besætningen på ti mand.

Da vi var færdige med at laste stykgods, blev vi bugseret ned på Elben for at inlade et parti dynamit. Alt gik, som det skulle, og den 3. marts sagde vi farvel til Elben og styrede ud i Nordsøen, gennem kanalen og syd over.

To skibsbrande

Linien passeredes den 9. april under de sædvanlige ceremonier. Vejret var fint, men til tider var det lidt for varmt. Vi passerede derefter Kap det gode Håb og kom den 16. maj til Port Elisabeth, hvor vi skulle losse. I bugten ud for byen lå ca. 100 skibe, både damp- og sejlskibe, og lossede i lægtene, da der ingen rigtig havn var. Det var midt under boer-krigen, og mange af skibene lossede proviant både til dyr og mennesker, mens andre kom med soldater og heste fra Australien og Indien. Både soldaterne og hestene skulle ind i landet for at slås mod boerne. To gange, mens vi lå der, var der fest om bord i en engelsk orlogsmand i anledning af de gode nyheder fra krigsskuepladsen. Under festerne affyredes der raketter, og i det ene tilfælde ramte nogle raketter to dampere og tændte ild i dem. Disse skibe var lastede med hør og brændte fuldstændig op.

Efter seks ugers forløb og efter en landlov på kun to timer sejlede vi fra Port Elisabeth den 4. juli. Vi skulle i ballast til New Zealand. Straks efter at være kommet ud af bugten kom vi ind i kanten af en cyklon. Der var træk i

den, skal jeg love for! Vi lænsede for begge stumperne i flere dage, og de fleste af os var søsyge de første dage, men det gik snart over. En nat, der var den hårdeste, vi havde, måtte jeg stå til ros i fire timer på morgenvagten, da tømmeranden, der var meget lille, ikke kunne holde roret.

Under skiftende storm og stille fortsattes rejsen syd om Australien, til vi nåede mellem New Zealand og Australien. Her fik vi i flere dage et sådant stormvejr, at vi måtte dreje under før stumperne, alt imens det lynede, tordnede og regnede. I dette farvand var der en mængde albatrosser, som vi fangede en del af. Så snart de kom på dækket, blev de søsyge og kastede op.

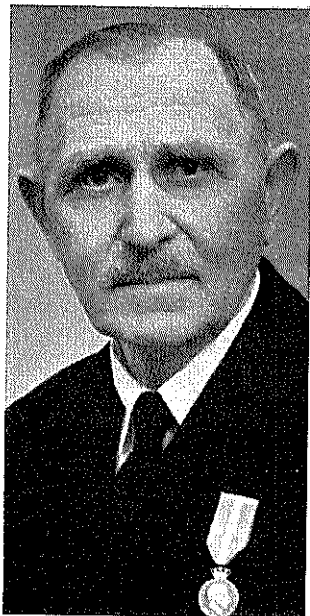
Den 21. august ankom vi til Westport på New Zealand. Det første, vi fik om bord efter at have fortøjet ved bolværket, var noget frisk kød og en sæk kartofler. Det havde vi ikke smagt på hele rejsen.

Hverken by eller havn var imponerende, men en aften var vi da en kort tur i land. Borgmesteren var fra Bornholm og havde en lille restaurant, hvor vi fik os et par glas øl. Vi lossede ballasten og lastede derefter kul til Sydhavsøerne. Det hele tog kun fem dage, og en søndag morgen sejlede vi, fordi kokken var rømt om natten. Nogle dage forinden var en lov trådt i kraft, som sagde, at der skulle betales en mulkt på £ 100 for hver mand, der rømmede. Derfor gjaldt det bare om at komme af sted. Men forresten fik vi i sidste øjeblik hentet kokken inde i land.

Jordskælv

Vi oplevede ikke noget særligt, før vi kom til Salomons-øerne, hvor vi fik stille i flere dage, hvad der ikke var så behageligt, da det var meget varmt. En dag lidt over middag kom jeg til rors. Kaptajnen sov til middag, og et par af folkene var til vejrs for at male. Pludselig begyndte skibet at ryste som en mand i febevildelse. Jeg sprang hen til skibssiden for at se, hvad der var på færde. Samtidig kom kaptajnen springende op på dækket og spurgte, hvad der var gåt. Jeg kunne imidlertid ikke svare ham, og han løb så fra den ene side til den anden og stirrede ud over lønningen. Men der var intet at se, undtagen at vandet blev hvidt som mælk.

„Det var da godt,“ sagde kaptajnen så. Jeg så forstående på ham, og han forklarede nu, at han først havde troet, skibet var sejlet over et koralrev, men at han, da han så det hvide vand, blev



Søren N. Sørensen.

klar over, at vi havde oplevet et jordskælv. Rystelsen, der kun varede fem minutter, var iøvrigt alvorlig nok, idet folkene var lige ved at falde ned fra riggen.

Vi var forresten ikke glade for at ligge stille her alt for længe, da kaptajnen fortalte os, at andre skibe her var blevet overfaldet af sørøvere fra Salomons-øerne. Nå, vi fik da lidt luft igen og fortsatte mod nord. De sidste dage, før vi kom til vort bestemmelsessted, sejlede vi mellem masser af koral-øer og to større øer. Den ene hed Ny Mecklenburg og den anden Ny Hannover. Øerne var tysk besiddelse.

Den 20. september fik vi lods om bord og lodsedes ind til en plads, som hed Herbertshøj. Her lå vi natten over og ventede på ordre. 2. styrmanden havde fået blodforgiftning i den ene finger og var hos doktoren, som satte fingerens yderste led af.

Næste dag lettede vi igen og kom ved aftenstid til vort bestemmelsessted, Matupii. Det var en lille plads med kun to eller tre huse. Der var nemlig ikke mere end seks hvide, som alle var tyskere. Resten var sorte. Kanakker kaldtes de. De boede i telte mellem kokospalmerne og løb næsten nøgne rundt. Havn var der ingen af, kun en lille bro, hvor skibet kunne lægge til med tre favne af sin længde. Vi måtte fortøje til palmerne. Det var stegende varmt, og ingen luft kunne komme til, da øen var halvmåne-formet og tæt bevokset med palmer. Det kunne godt lufte en del et stykke fra øen, men palmerne tog af for passaten, hvor vi lå. Om trent en kvartmil fra os lå en anden ø med høje bjerge. Den var meget vulkansk, og det var derfra, de rystelser kom, vi havde mærket ude til søs. Beboerne sagde, at der i de dage var kommet røg, ild og sten fra toppen af det højeste bjerg. Det var ikke sjældent, den slags ting skete, og hvor der nu var flere favne vand mellem øerne, havde der for år tilbage været højt bjergland.

„Sörine“ bliver passagerskib

Vi begyndte løsningen af kullene og havde en masse indfødte til at hjælpe os. De var store og kraftige at se til, men kræfter havde de ikke mange af. Ti mand i spillet kunne ikke hive mere end to af vore folk. De fik prygl efter noder, disse mennesker, så blodet flød dem ned ad ryggen. Men intet hjalp. Så snart formanden vendte dem ryggen, drev de den af igen. De indfødte var ellers meget fredelige, og vi var inde i deres hytter om aftenen. De serverede kokosmælk og frugter, og vi førte mange samtaler pr. fingersprog.

Man kunne forresten både få Carlsberg og tysk øl til henholdsvis een og halvanden shilling. Der var nemlig ugentlig forbindelse med fastlandet. — Også kvinderne arbejdede ved løsningen. Selv mødre, der gav deres børn bryst. Mødrene satte deres børn overskrævs på den ene hofte, bandt et tørklæde over skuldrene og stoppede brystvorten ind i munden på barnet. Så kunne ungerne sidde der og passe sig selv, mens mødrene arbejdede videre!

Efter ca. 14 dages hårdt arbejde var vi udlossede og skulle så tage ballast ind for at gå i passager-fart. Balla-

sten bestod af store sten, som de indfødte samlede op på stranden og sejlede hen langs siden af skibet i fartøjer, der var lavet af udhulede træstammer. Det varede flere dage, før vi havde hele ballasten på ca. 150 tons inde.

Den 10. oktober om morgenen sejlede vi fra Matupii med lods om bord og kom samme aften til Mioko, hvor vi skulle indtage proviant og andre fornødenheder til rejsen. Før vi kom ind til Mioko, måtte vi gennem et smalt stræde, hvor ingen vind blæste. Så vi måtte ud at bugsere. Samtidig kom 3 á 4 både med indfødt besætning om bord. Også de blev spændt for skibet, og sådan kom vi ind til reden, hvor vi sent på aftenen kunne ankre.

Byen Mioko ligger på en pynt, hvor der er dejligt køligt både dag og nat. Af fremmede var der kun en tysker og 5-6 kinesere. Også her bestod havnen af en lille bro, og skibet blev halet ind næste dag, hvorefter kinesere og indfødte begyndte at lægge et mellemdæk ind i skibet under ledelse af vor tømmermand. Iøvrigt hjalp hele besætningen til. Før mellemdækket blev lagt i, blev 30 vandtanke sat oven på ballasten, der var planet ud. Disse vandtanke blev fyldt med regnvand, som var opsamlet i store beholdere efter at være faldet på husenes flade tage. Andet ferskvand fandtes ikke her. Dækket blev lagt, så der var et hul ned til hver tank. Under dækket forude blev der lastet træ til at fyre op med. Agter fyldte vi op med forskellig proviant, ligesom der midtskibs på mellemdækket blev skoddet et rum af til proviant, ammunition, tøj o. l. til at forhandle blandt de indfødte. Vore egne både blev sat i land, og vi fik tre andre om bord, hvoraf de to blev ophængt i davidder, mens den tredje blev lagt op på ruffet forude. Over storlugen blev lavet en kasse med lemme på begge sider. Foran lugen blev sat en anden kasse op til anbringelse af tre store gryder for madlavning. Et lille træhus blev bygget på halvdækket agten for stormasten. Her skulle lodsens bo med sin medicinkasse og andre ting.

Og så var „Sörine“ blevet en slags passager-liner! Da alt var klar, fik vi lodsens om bord. Han var tysker og hed Lemin. Vi fik også en ung, tysk journalist om bord, der skulle gøre rejsen med. Som yderligere besætning fik vi 9 indfødte roere. Passagererne bestod af ca. 150 kanakker, der fra en norsk tremastet skonnert var sat i land her fra Samao. Det var folk, der skulle hjemsendes efter at have arbejdet rundt regnet fem år i plantagerne på Samoa. I stedet for penge havde de som løn fået klæder, tobak o. l. Pengene brugte de nemlig som smykker i øren og næse. Deres egne „penge“ var små snegle, som de trak på tynde trærodde.

En fødsel om bord

Den 17. oktober afsejlede vi fra Mioko. Ny Mecklenburg var målet for den første etape. Her skulle vi begynde at sætte passagerer i land og tage nye om bord. Lodsens Lemin havde kort over kysten på de mange øer og kunne på dem se, hvor de forskellige indfødte hørte hjemme. Da vi kom ud til det første sted, brasedes bak et stykke fra land, og bådene blev sat i vandet og be-

mandet med kanakker. Lemin førte den ene, og journalisten den anden. Så blev de indfødte, som skulle i land her, kaldt op og roet i land, hvorefter de selv måtte finde hjem.

Lemin og journalisten Wallak gik ind i landet for at søge nye folk til Samoa, og der var nok, som ville med. Når kanakkerne kom om bord ganske nøgne, fik de udleveret et tæppe, en pibe, noget tobak, tændstikker og en blik tallerken, hvorefter de blev indskrevet i en bog og fik anvist plads på mellemdækket. Deres føde bestod mest af kogt ris, salt kød, jordfrugter og kiks. To gange om dagen blev der kogt ris til dem i de store gryder. Kokkene blev udvalgt mellem de indfødte selv. Risen blev indtaget på dækket ved at stoppe i munden med fingrene. Der så altid farligt ud på dækket efter et sådant måltid. Men passagererne måtte selv spule rent bagefter!

Hver morgen sejlede vi under land og skiftede folk ud. Sådan fortsatte vi i ca. to måneder. Under halvdækket havde kvinderne plads, så de var adskilt fra mændene. En af kvinderne fødte forresten om bord, og kun en time efter fødslen kom hun op på dækket med piben i munden! Men der var også dødsfald om bord. Ikke mindre end fem kanakker døde på rejsen. Begravelsen var simpel: De døde blev viklet ind i et tæppe, en sæk sten blev bundet ved fødderne, og så kastedes de over bord. Vi måtte selv besørge dette arbejde, da de indfødte var bange for de døde. Hajer var der mange af her, og ligene var knapt sunket et par favne, før de blev sønderrevne af disse havets rovdyr. Grunden til de mange dødsfald lå i kostforandringen, som de indfødte ikke kunne tåle trods medicin.

Jul om bord

Den 21. december kom vi tilbage til Mioko, hvor vi ankrede på redan. De sorte kom i land for at røre sig lidt, og imens gjorde vi rent om bord, hvilket var i høj grad tiltrængt. Vi fik atter proviant om bord inde ved broen, og ude på redan blev skibet set efter vandlinien. Kobberet var helt tilgroet, men en snes indfødte klarede let rensningen. De var utroligt dygtige til at dykke og kunne med lethed samle en pensel op fra bunden, når den faldt i vandet.

Juleaften skulle vi have lidt ekstra godt at spise og blev sendt ud i skoven for at fange en lille tyrekalv. Denne løb først fra os, og det gjorde de indfødte, som var med os, også. De blev bange og forsvandt under stort spektakkel. Nå, men vi fik da fanget kalven, som Lemin derefter gav en kugle for panden. Straks var kineserne der med deres knive og påbegyndte slagtningen. En del af kødet fik vi om bord og stegte det til aften. I stedet for friske kartofler fik vi jordfrugter og sweet-potatos. Efter kalvestegen fik vi æbleskiver. Efter måltidet, som blev indtaget under bakken i 40 graders varme, fik vi af kaptajnen en flaske vin og en flaske rom. Og vi fik skam også cigarer, så det var en fin juleaften!

Næste dag fik vi også kalvesteg, og der blev ikke

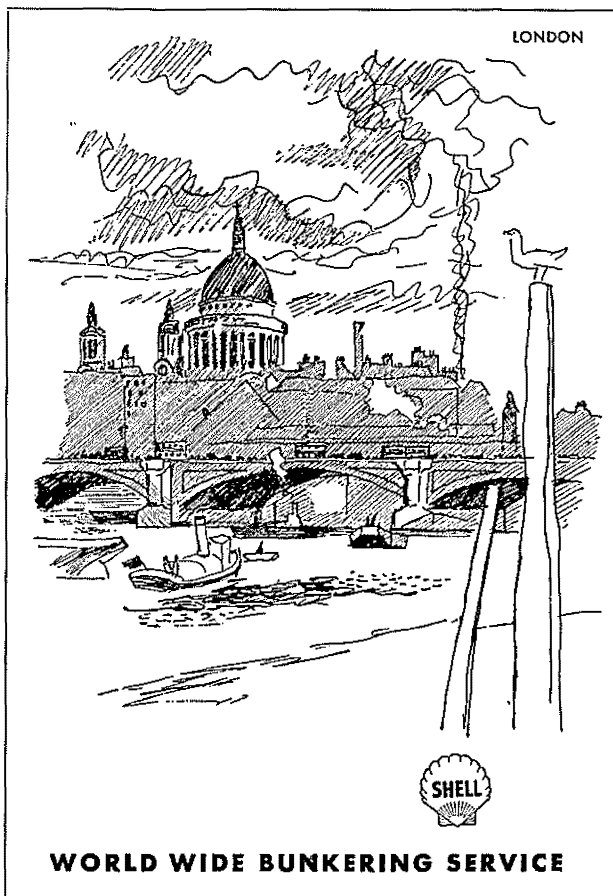
sparet på kødet, der ikke kunne holde sig ret længe i den varme. Derfor fik de indfødte alt, hvad vi levned. Selv maven og indvoldene spiste de med god appetit!

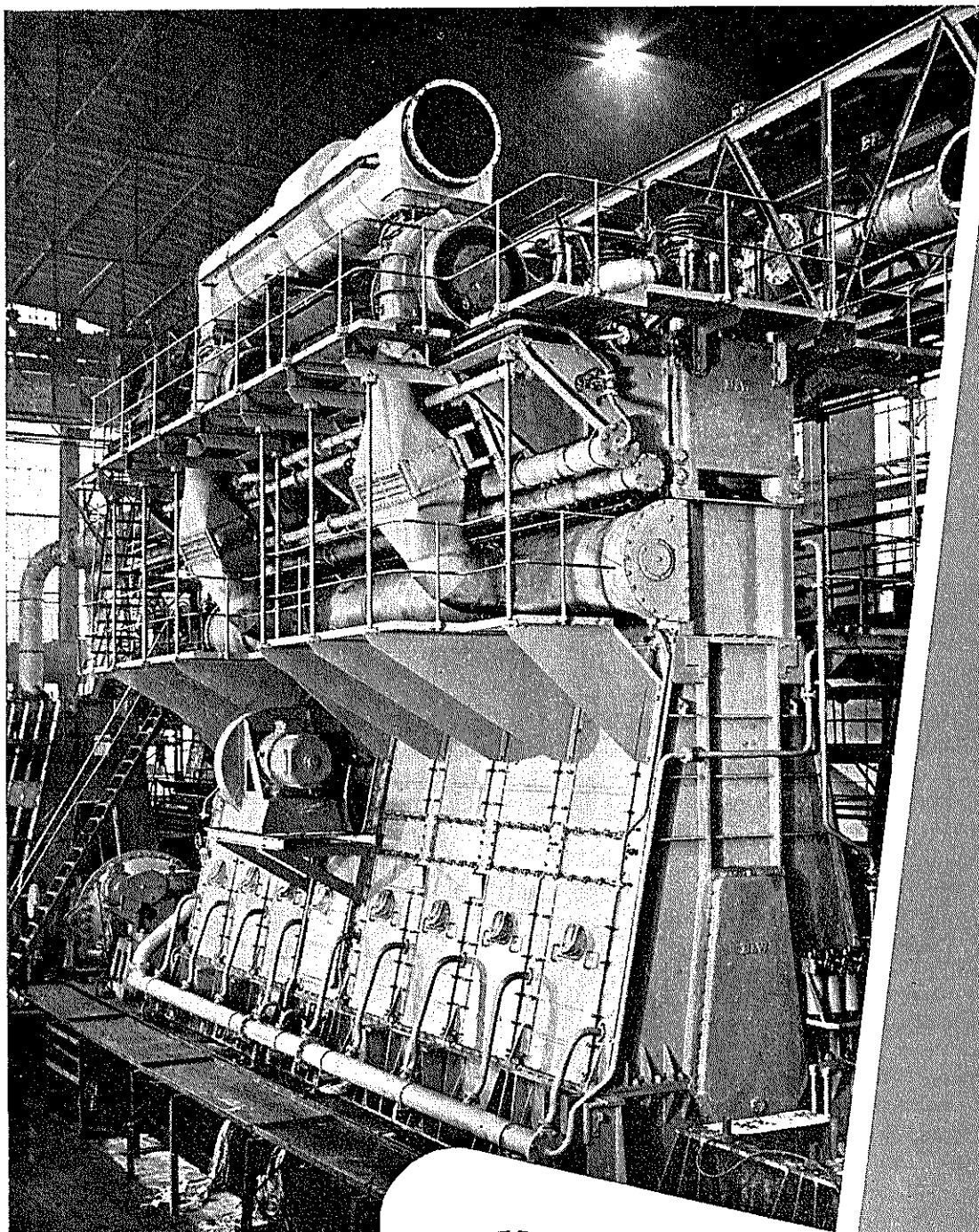
Fisk fik vi masser af, idet vi bare smed en dynamitpatron i vandet, hvorefter fiskene kom bedøvede til overfladen. Hvad vi ikke selv spiste, fik kanakkerne. De tog fiskene rå på en pind og holdt dem et øjeblik over ilden for så at spise dem med skæl og indvolde. Inde i land spiste vi af skovens mange frugttræer. Der var både appelsiner, baraner og mange andre slags frugt.

Den 29. december sejlede vi med kurs mod Samoa. Blandt passagererne var der 15 indfødte af brun farve og med pænt, sortkrøllet hår. De var en slags missionærer, som holdt sig fra de øvrige indfødte. Dagen fik de til at gå med læsning eller sang, og hver morgen holdt de andagt.

Vi havde det forresten gemytligt på rejsen. Vi kom godt ud af det med de sorte. Vort tøj vaskede vi aldrig selv. Det gav vi bare sammen med en spand vand og en stang sæbe til de indfødte kvinder. Tøjtøjet gik for sig på den måde, at kvinderne dyppede tøjet i vandet, lagde det ud på dækket og smurte sæbe på. Så rullede de det sammen i en klump og bankede det ned i dækket, eller også bankede de på det med et stykke træ. Selv det mest snavsede tøj skulle nok blive rent på denne måde. Betalingen for en sådan gang vask var et stykke tobak, og med det var kvinderne godt tilfredse.

Sluttes i næste nummer.





BURMEISTER &



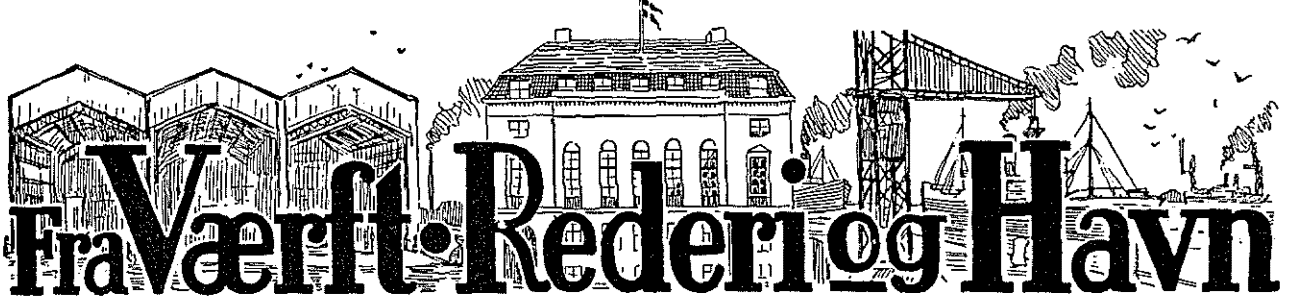
SKIBSBYGNING

REPARATIONER

DIESEL MOTORER

med og uden **TURBO-LADNING**

WAIN



Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. januar 1955



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 Telegrafskab 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

Søsætning af ^{M/T} Regina Mærsk

Lørdag den 27. november 1954 blev en særlig mærkedag for Mærsk rederierne og Odense Stålskibsværft, idet Deres Majestæter Kongen og Dronningen overværede afløbningen af, og Hendes Majestæt Dronningen døbte værftets nybygning nr. 130, et tankskib til A. P. Møllers rederier.

Mærkedagen understregedes yderligere ærved, at skibet er det største, der er bygget af Odense Stålskibsværft, og det største skib, der hidtil er bygget i Danmark til den danske handelsflåde. Det måler 26.280 tons dødvægt, og dimensionerne er som følger:

Længde mellem perpendikulærene	178,3 m
Største bredde på spant	23,5 m
Dybde til hoveddæk	13,6 m

Nybygningen er bygget som hel-svejt skib til Lloyds højeste klasse + 100 A.1. Der er ialt 24 tanke, 8 centertanke og 2 × 8 sidetanke, et lastpumperum agter og et mindre pumperum forude. Pumperne er meget kraftige og i stand til at oppumpe ca. 2500 tons pr. time. Alle lasttanke forsynes med varmespiraler.

Apteringen bliver overalt rummelig og smuk. Kaptajn og dæksofficerer bor i brohuset midtskibs, maskinbesætningen og mandskabet i agterskibet. Der indrettes messer og rygesaloner såvel for officerer som for det menige mandskab. Kamre og saloner vil blive ventileret mekanisk. Nybygningen forsynes med de mest moderne navigationsinstrumenter og udstyr, såsom radar, ekkolod, gyrokompass, log med elektrisk overføring, radio og radiopejler.

Burmeister & Wain leverer hovedmaskinen, en nicylindret dieselmotor type 974-VTBF-160 med turboladning, der kan præstere 12.500

ihk = 11.200 ehk ved 115 o/m. Skibets fart bliver 15½-16 knob.

Stålet, hvoraf skibet er bygget, er leveret af Det Danske Stålværk i Frederiksværk.

Til stede ved afløbningen var:

Skibsreder A. P. Møller og Fru, skibsreder Mærsk Mc-Kinney Møller og fru, mr. og mrs. Platt, managing director for Anglo-Saxon Petroleum Company, Ltd., og director i Shell Transport and Trading Company, London, mr. og mrs. Hulton, director i Shell Tankers, Ltd., London, Direktør V. A. J. Jørgensen og fru, Dansk Shell, direktør William Nielsen og fru, Svendborg, civilingeniør H. E. Raun og fru, København, direktør Falslev og fru, Lloyds danske afdeling repræsenteredes af inspektør W. D. Lydersen, Odense Stålskibsværft af direktør Ringsted og fru m. fl.

Efter afleveringen skal skibet på charter til Anglo-Saxon Petroleum Company, Ltd., London.

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 „Vikings“ ekspedition, Christiansborggade 1, tlf. Byen 8040.

Nybygning til

Det Østasiatiske Kompagni fra Nakskov Skibsværft

Den 3. december afholdt Nakskov Skibsværft prøvetur i Langelandsbæltet med nybygning nr. 136 — m/s „Siena“ — til det Østasiatiske Kompagni.

„Siena“ er et fragtmotorskib med plads til 12 passagerer på 2. klasse, og dets hoveddimensioner er:

Største længde	149,7 m
Længde mellem p. p. ...	139,0 m
Største bredde på spant	19,4 m
Dybde til shelterdæk	11,7 m
Lasteevne	10.560 tons

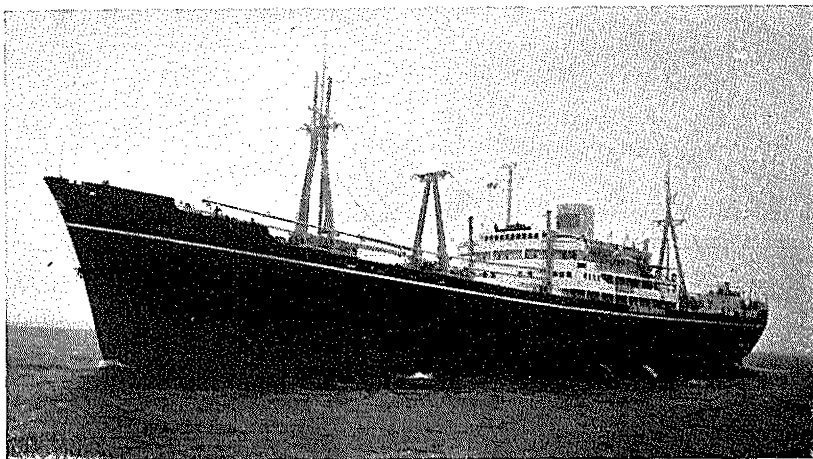
Skibet er bygget til Lloyd's Registers højeste klasse med lukket shelterdæk, bak og hytte samt hus midtskibs. Det har to selvstændige master og fire samsonposter, og lossegejerne består af en 60-tonns bom, en 20-tonns bom samt tolv 5-tonns og to 3-tonns bomme. Desuden står der på agterkant af midtskibs hus to af Thomas B. Thriges nyeste 3-tonns dækskraner til betjening af 4-lugen. Thrige har også leveret de elektriske losse-spil, ankerspil, capstans og styremaskinen.

Alle moderne navigationsinstrumenter 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 udelukkende forbeholdt passagererne. Alle kamrene har eget badeværelse, og de fornemte udstyrede ryge- og spisesaloner ligger for enderne af passagergangene. Alle skodder, paneler, bordplader o. l. i kamre og saloner og gange og badeværelser er udført af det brandsikre plastikstof Waverite.

Redningsbådene er af aluminium og er placeret i gravity-davidder fra firmaet Schatt i London.

Til opbevaring af provianten findes proviantkølerum, ligesom en del af lasten er indrettet til lastkøle-




M/s „Siena“ på prøvetur.

rum. Thomas Ths. Sabroe & Co. har leveret kølemaskineriet hertil.

Hovedmaskineriet består af en syvcylindret B & W enkeltvirkende, totakts dieselmotor med trykladning, type 774-VTBF-160, der udvikler 8.200 bhk ved 115 o/m og giver skibet en fart af ca. 17 knob fuldt lastet.



Alle lastrum samt maskinrum er forsynet med kul-syre ildslukningsanlæg, og i styrehuset findes en røg-detektor, der viser, hvis der er brand i et hvilket som helst af skibets lastrum.



KGL. HOFMØBELFABRIKANT
G. B. HANSENS ETABL.

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

Skibet er malet med *Hempels*



J. C. Hempels Skibsfarve-Fabrik A/S
AMALIEGADE 8 · KØBENHAVN K · CENTRAL 3842



Hendes Majestæt Dronning Ingrid dober „Regina Mærsk“.

Nautaboat Co.

K. TOXEN WORM

NÆSTVED HAVN. TLF. 2248



Redningsbåde af aluminium med indbyggede lufttanke, vandtanke og storesrum i standardstørrelse fra 16' til 30'. Bådene er forsynede med fast indbyggede lænsepumper og aut. bundventiler.



Langskibsstyrken er stor trods den lille egenvægt. En 24' båd vejer 755 kg. Nedbøjning målt ved fuld belastning: 3,5 mm. Tilladelig nedbøjning 1/400 X L. Pladsfordeling opmålt med mandskab iklædt redningsbælter viser i praksis bådernes fordelagtige konstruktion

Motorbåde fartsprøves med og uden belastning. Efter 4 timers prøve med motoren på fuld omdrejningshastighed kontrolleres motoren og alle arrangementets dele forinden afleveringen.

Bådene leveres med garantibevis for 12 måneder.



3 POINTS

Lette og glatte både

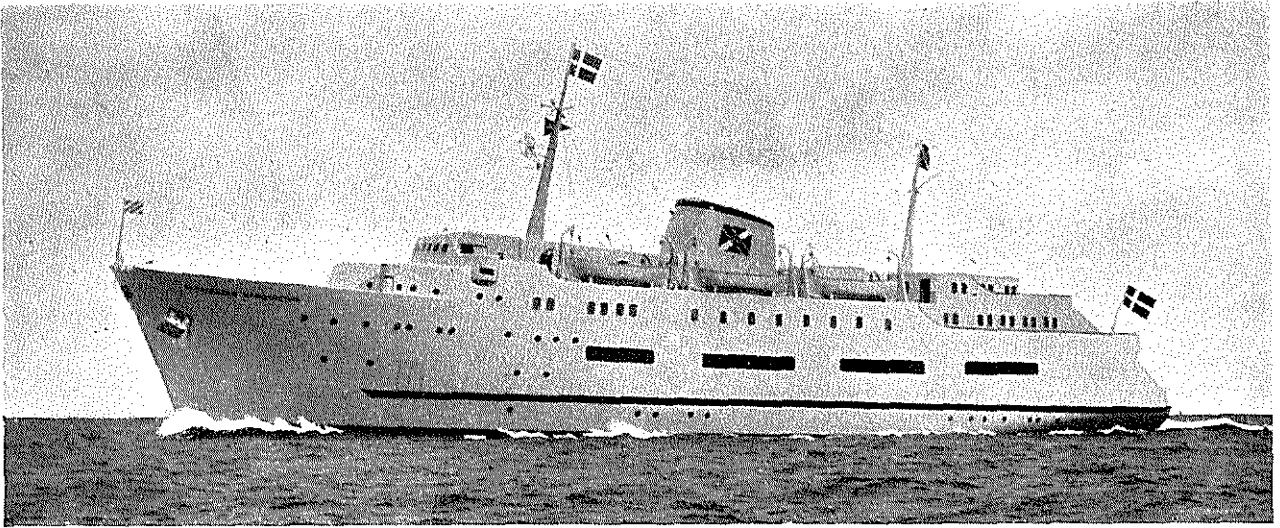
God plads til alle passagerer

Høj styrke og stabilitet

Helsvejest aluminium redningsbåde

Salgskontor:

K. BIRKEDAL,
STRANDGADE 12
KØBENHAVN K.
TELEFON ASTA 1050



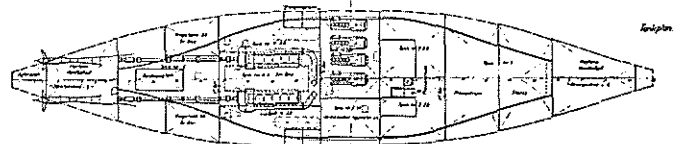
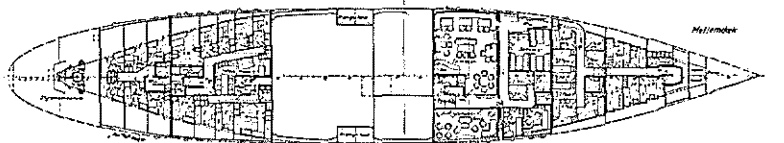
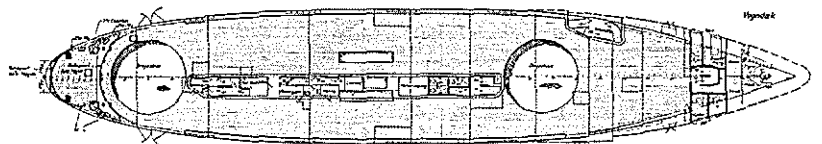
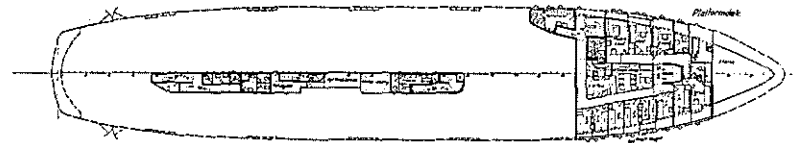
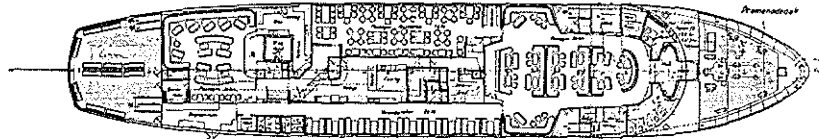
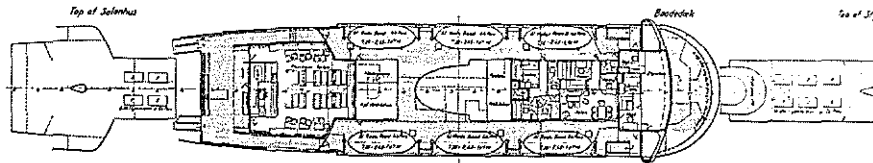
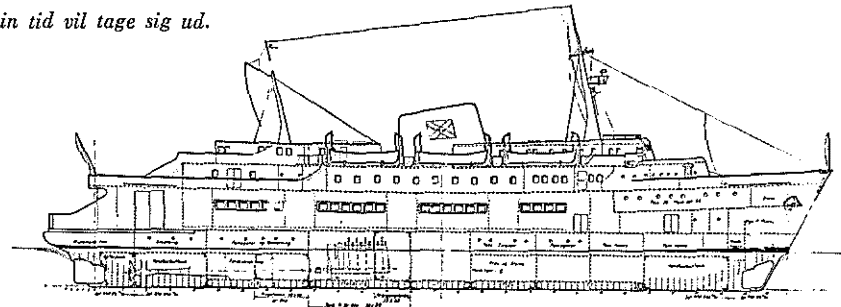
Som skibet til sin tid vil tage sig ud.

Ny færge til Göteborg-Frederikshavn-Linjen

Fredag den 3. december søsattes fra Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri den nye færge til Göteborg-Frederikshavn-Linjen, som skal afløse rederiets hidtidige færge på denne rute „Kronprinsessan Ingrid“.

Hendes kgl. Højhed Prinsessan Margaretha af Sverige var nærværende ved søsætningen, og fra dansk side var bl. a. D. kgl. H. Prins Axel og Prinsesse Margaretha kommet til stede.

Den nye færge vil få en længde af 78 m, en bredde af 14,5 m og en dybgang af 4 m.



Apteringsstregning.



Prinsessan „Margaretha“ ved søsætningen.



Prinsessan Margaretha og direktor H.P. Christensen på tribunen under sosætningen.

Fremdrivningsmaskineriet bliver to dieselmotorer af Nydqvist og Holms fabrikat, der skal kunne give skibet en fart af 17 knob.

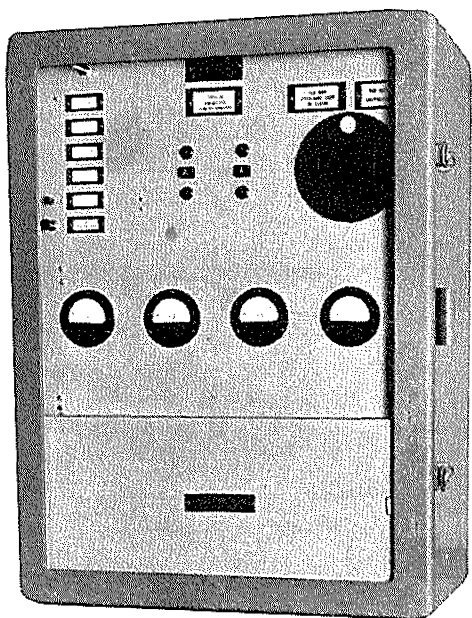
Skibet får plads til 1000 passagerer og ca. 75 personbiler på helt lukket bildæk, og bildækkets højde udføres tilstrækkeligt til at turistbiler og store lastbiler kan medtages, ligesom agterdækket udstyres med 2 drejeskiver med 8 m diameter.

Agter på promenadedækket placeres en bar, medens der på forkant arrangeres rygesalon, hal og kiosker, idet man også på den nye færge bevarer enklassestystemet.

Som noget nyt fra den tidligere færge afgiver mellemdækket plads for en damesalon og to store klubrum, det ene med bar, hvor sluttede selskaber vil kunne opholde sig.

Løsning og lastning af bilerne vil komme til at foregå over agterenden ad en 12 m lang klap, der forbindes med en konsol i skibets hæk.

Der vil i Frederikshavn blive bygget et klapanlæg ved „Sessan“s gamle kaj, men også i Göteborg vil rederiets få kajplads og klapanlæg ved et helt nyt kajsystem, der bygges af Göteborg havn.



BRANDMELDERANLÆG

for Skibe

„Electrocontrol System Ekman“

- * Anlægget, der er 100 % sikkert
- * er billigt og let at installere,
- * kan betjenes af en ukyndig,
- * kan afprøves paa faa Sekunder.

Installeret bl. a. i

M/S Gripsholm og

M/F Kong Frederik IX

ENEFORHANDLER FOR DANMARK:

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

M/s C. F. TIETGEN forlænget 10 m

„C. F. Tietgen“ blev bygget i 1928 som det første passager-motorskib i Det Forenede Dampskibsselskabs indenrigske passagerfart.

Skibet havde en dieselmotor på 2200 ihk, som gav det en fart på 14,5 knob, hvilket var tilstrækkeligt for natsejladsen mellem København og Aarhus.

I 1938 blev motoren udskiftet med en 4350 ihk dieselmotor, da selskabet på dette tidspunkt ville oprette både dag- og natsejlads på ruten med „C. F. Tietgen“ og den nybyggede „Hans Broge“. Overfartstiden blev den samme om natten, medens den om dagen kun var 6,5 timer med en fart på 16,5 knob.

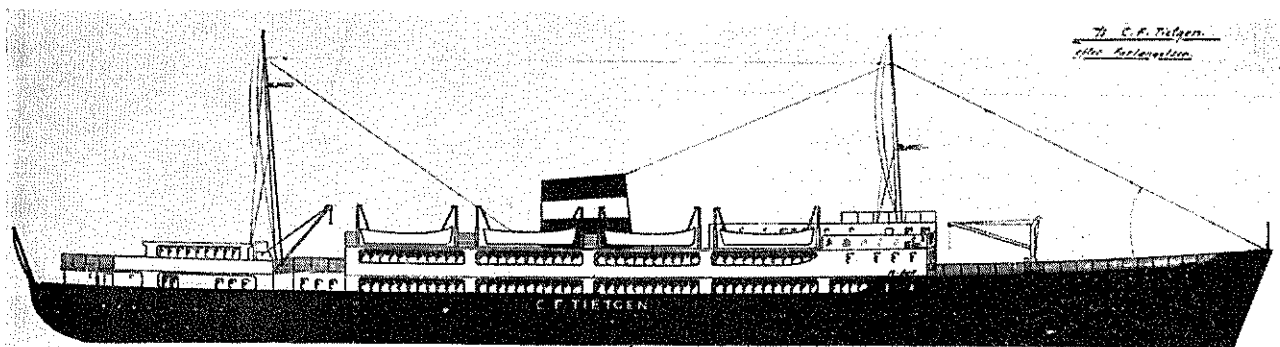
Da det nu ikke længere er muligt for selskabet at tilfredsstille efterspørgslen efter billetter, navnlig enekamre på 1. klasse, og da bygningen af to nye skibe ville koste 30 millioner kroner, blev det besluttet at forlænge begge skibene med 10 m for en bekostning på 5 millioner for begge.

For tre måneder siden, da sommersæsonen var forbi, gik „C. F. Tietgen“ til Burmeister & Wain, hvor arbejdet allerede var tilrettelagt, og blev taget i tørdok. Skibet blev skåret over ved forkanten af forreste maskinrumsskod, idet man såvidt muligt skar gennem de forhåndenværende støde i klædningen. Derefter blev forskibet, der vejede 840 tons, i løbet af ca. 8 minutter trukket 10 m frem og løftet 7 cm på grund af skibets styrlastighed. Der blev hertil brugt tre otteskårne gier, trukket af dampkraner. Det nye stykke pladekøl var tildannet og gjort færdig, så det straks kunne lægges på plads, så man havde den nøjagtige afstand mellem

skrogets to stykker. Desuden blev forskibet bygget om og forsynet med „soft nose“, skorstenen blev „moderniseret“, og masten flyttet agterover hen til broen.

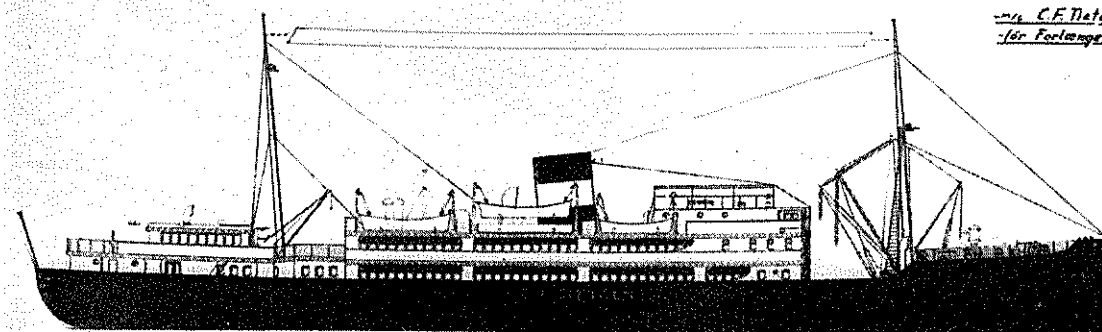
Hele det nye skrog er blevet udnyttet til udvidelse af passagerapteringen. På 1. klasse er der indrettet 31 nye enmandskamre og antallet af køjepladser er ialt forøget fra 211 til 294.

Den helt nye salon på 1. klasse er blevet dobbelt så stor som tidligere og af arkitekt, professor Kay Fisker, blevet udformet til en smuk, æstetisk helhed. Væggene er beklædt med oliebehandlet mahogny, loftet med den indirekte belysning er af oliebehandlet mahogny og ask. Gulvet er dækket med Roboleum i sort, hvidt og grønt. Møblerne er af



*M. C. F. Tietgen -
1938 Forlængelsen*

Forlængelse
ca. 10 m



*M. C. F. Tietgen -
1938 Forlængelsen*

mahogny og ask, og betragtet er holdt i svagt grønne afvekslende med mørkegrønne farver.

Ventilationen er gjort endnu mere effektiv med bredere luftkanaler og kraftigere blæsere.

Der er truffet alle forholdsregler mod brand. I alle gange og korridorer er der sprinkleranlæg, og lastrummenene er lige så effektivt sikrede som passagerapteringen. Overalt er der alarmsystemer.

Alle krav til det sidste moderne udstyr til lastning og losning er imødekommet. De gamle spil og bomme er erstattet med to moderne tremotors 3-tonns kraner, som giver en hurtigere og sikrere godsbehandling. På tanktoppen og mellemdækkere er lagt de såkaldte elefantriste til gaffeltrucks, og hvor nødvendigt er lugedækslerne af stål.

Lastrummenes kapacitet, lodvægten, maskinkraften og skibets fart er bevaret som hidtil. Skibets proportioner er med forlængelsen næsten bedre end tidligere, og på prøveturen den 6. december opnåedes den samme fart som før forlængelsen.

Den 8. december sattes den nye „C. F. Tietgen“ ind i den faste rutefart med kaptein H. C. Aaskilde på broen og maskinchef O. C. Kofoed i maskinrummet.

■/■ „Thordis“

Ved Götaverken søsattes den 30. november et tankmotorskip på 17.500 tons dw til Tønnevolds Rederi A/S, Grimstad, Norge.

Fru Gudrun Tønnevold gav det nye skib navnet „Thordis“.

Værftet har til samme rederi tidligere leveret fire tankskibe i størrelse 12.000-16.000 tons dw.

Nybygningen er et søsterskib til de mange andre 17.000 tons tankskibe, som værftet har bygget i de senere år, og som flere gange er omtalt i Vikingen.

Fiskeriårbogen

Fiskeriministeriet har udsendt den 62. årgang af fiskeriårbogen.

Denne årbog, der er den eneste officielle håndbog for fiskere, men som også benyttes af langt videre kredse, bl. a. i småskibsfarten, vil være kendt fra den lange række af forgængere.

Det skal dog kort nævnes, at bogen bl. a. indeholder regler for sejlads, herunder de internationale søvejsregler og regler for sejlads i visse danske farvande, udførlig fortegnelse over radiostationer med nærmere vejledning, fyrfortegnelse, vejledning vedrørende consol-navigering, havnereglementer, farvandsafmærkninger, fiskerilove og bekendtgørelser, regler om skibes udstyr m. v., regler for opnåelse af lån til bygning af fiskerfartøjer m. v., almindelig almanak, nautisk almanak med tabeller m. v., en række praktiske opsætningstabeller for temperaturer, mål og vægt, praktiske vink i tilfælde af ulykker om bord m. m.

Ved en hurtig gennemgang af årbogen hæfter man sig iøvrigt bl. a. ved de forskellige bestemmelser, der er en følge af Danmarks tilslutning til en række internationale konventioner angående fiskeriet. Heraf vil fiskerne sikkert først og fremmest være interesseret i ændringerne af 27. januar 1954 og 11. juni 1954 angående den meget omtalte „Nordsøkonvention“. Specielt for fiskerne ved Flensborg fjord må det, efter at det dansk tyske fællesfiskeri er genindført, være af interesse at gøre sig bekendt med reglerne herom.

Blandt nyhederne i bogen hæfter man sig særlig ved et nyt afsnit, „Madlavning om bord“. I en fodnote gør redaktionen opmærksom på, at afsnittet er medtaget som et forsøg ud fra den betragtning, at maden om bord spiller en stor rolle for fiskernes sundhed og arbejdshumor. Dette er sikkert rigtigt, idet maden nødvendigvis må spille en større rolle om bord på en fiskekutter, som i længere perioder er borte fra hjemstedet, end folk, der hver dag får deres mad „hjemme hos mor“, kan forestille sig. Det i længden både ensformige og hårde liv om bord er medvirkende hertil. Vi tror derfor, at redaktionen har set rigtigt og udfyldt et savn ved at tage dette afsnit med, også fordi maden om bord ofte laves af yngstemand med begrænsede erfaringer på madkunstens område. Selv for mere indviede synes der dog at være noget at hente, idet mange praktiske vink, madopskrifter m. v. er medtaget.

I afsnittet aktuelle problemer, der blev påbegyndt i sidste års udgave, indeholdes i år en artikel „Træk af ålegårdsrettens historie“. Denne artikel, der er udarbejdet af årbogens redaktør, ekspeditionssekretær J. Nørgaard, indeholder en interessant redegørelse for den omstridte ålegårdsrets udvikling og historie. Artiklen er særlig aktuel i år, og dette er formentlig også grunden til dens fremkomst, idet den af fiskeriministeriet i januar 1952 nedsatte ålegårdskommission forventes at ville afgive sin betænkning og indstilling angående spørgsmålet om ålegårdsrettens eventuelle afløsning i begyndelsen af 1955.

En lille praktisk forbedring er indført i 1955-udgaven, idet indholdsfortegnelsen i denne er anbragt foran i bogen, hvilket letter orienteringen i det omfangsrige værk.

Forlaget er som sædvanlig det nautiske firma Iver C. Weilbach & Co., Amaliegade 30, København K, og prisen er uanset de skete løstigninger den samme som for sidste udgave, nemlig 7,50 kr. pr. stk.

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



NORDISK VENTILATOR CO
AKTIESELSKAB NÆSTVED DANMARK

Næstved: Telefon 3000
København: Telefon Minerva 3003
Århus: Telefon 22933



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.

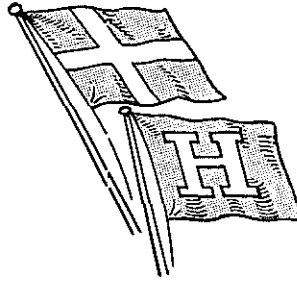
★

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
DAMPSKIBSSELSKABET „HEIMDAL“

Telegr.: MARTINO
KØBENHAVN Ø. DANMARK

DAMPSKIBSSELSKABET

TORM

AKTIESELSKAB

Grundlagt 1889

Telefoner: MINERVA 2437 - RIGSTELEFON 203
HOLMENS KANAL 42 — KØBENHAVN



$\frac{A}{S}$ Em. Z. Svitzers Bjergnings Entreprise

Grundlagt 1833
KØBENHAVN

C. CLAUSEN



DAMPSKIBSREDERI $\frac{A}{S}$
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



M 63 -



VIKINGEN

Kr. 1,50
1. februar

ANKRING I SKUMRINGEN

Maleri af V. QVISTORFF

1955 - nr. 2
32. årgang



Kampen om „kæmpe-iskagerne“

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.

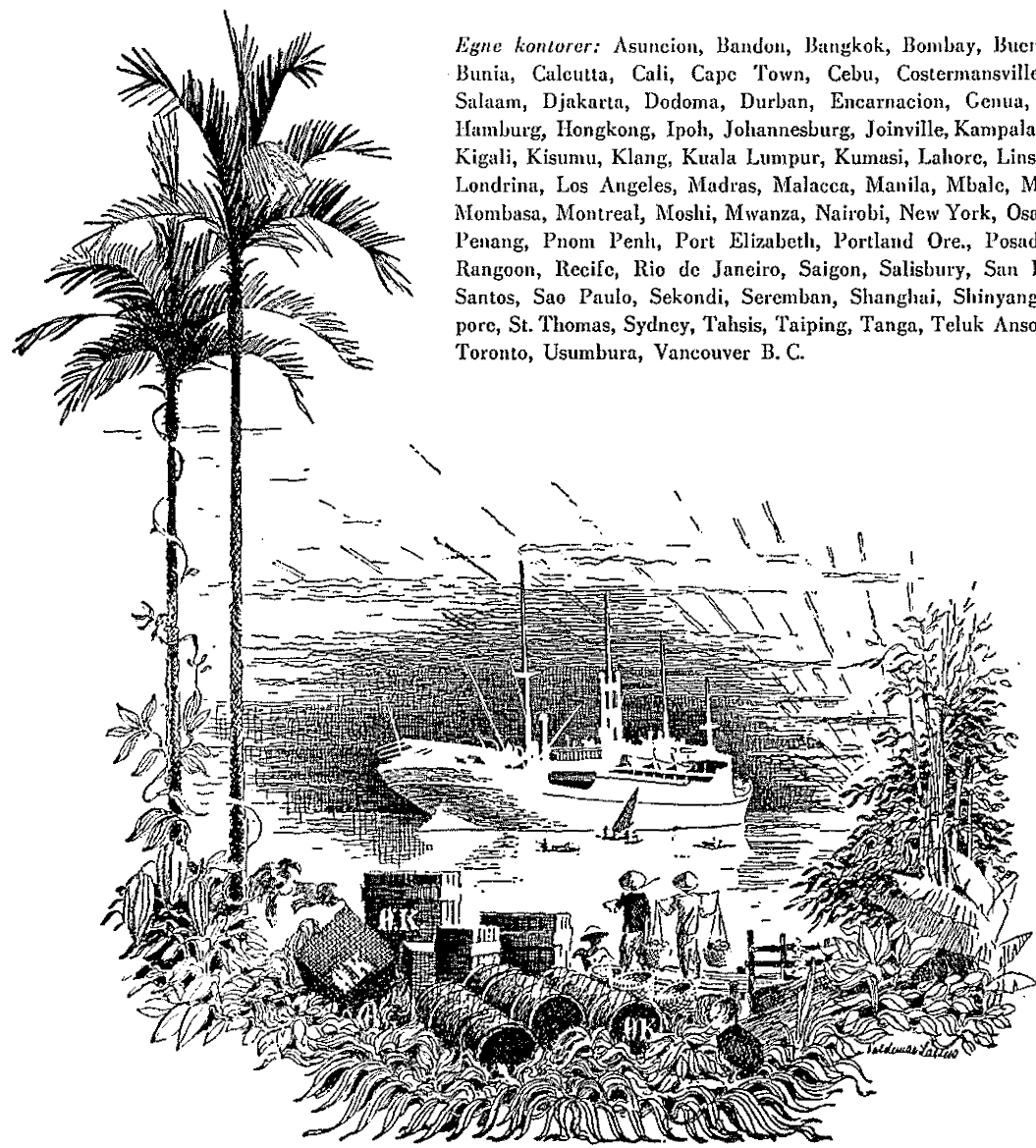
HAMBURG HAVANA HONGKONG IPOH JOHANNESBURG KARACHI KIANG KUALA LUMPUR LONDON MADRAS MALACCA MANILA MONTREAL NEW YORK

AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI KØBENHAVN

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

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

Regulære afsejlinger til Ceylon, Indien, Pakistan, Burma, Malaya, Indonesien, Thailand (Siam), Indo-Kina, Philippinezne, 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, Buntia, 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, Moshii, Mwanza, Nairobi, New York, Osaka, Paris, Penang, Pnom Penh, Port Elizabeth, Portland Ore., Posadas, Prac, Rangoon, Recife, Rio de Janeiro, Saigon, Salisbury, San Francisco, Santos, Sao Paulo, Sekondi, Seremban, Shanghai, Shinyanga, Singapore, St. Thomas, Sydney, Taxis, Taiping, Tanga, Teluk Anson, Tokyo, Toronto, Usumbura, Vancouver B. C.

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

Kampen om „kæmpe-iskagerne“

En amerikansk-russisk duel i isen

Ved OTTO LUDWIG

Under en eventuel ny krig vil man utvivlsomt — hvis man altså når det, inden det hele er forbi — benytte isens vældige ødemarker i nord og syd som krigsskuepladser. Ja, måske vil et første angreb mod mere kultiverede egne netop blive startet fra isen. I alle tilfælde har begge parter allerede nu taget konsekvensen af de fremtidsperspektiver, isens storslåede riger byder på for en eventuel krig. Således meddelte amerikanerne for et par måneder siden, at de i samarbejde med canadierne vil etablere en kæde af radar-stationer til mange milliarder dollars langs Canadas og Alaskas nordlige kyster. Denne radar-kæde, der vil komme til at strække sig over 3000 miles, skal advare mod russiske angreb fra luften.

Nå, men isbryderne er ikke bare at betragte som et vigtigt våben, selv om det er dem, der skal gøre det muligt at nå frem med materiel til ødemarkerne. De er stadig en uvurderlig hjælp for den fredelige, civile skibsfart, som de vil skaffe nye havne længere mod syd og nord. Men når alt kommer til alt, er skibsfarten jo også et led i de militære bestræbelser.

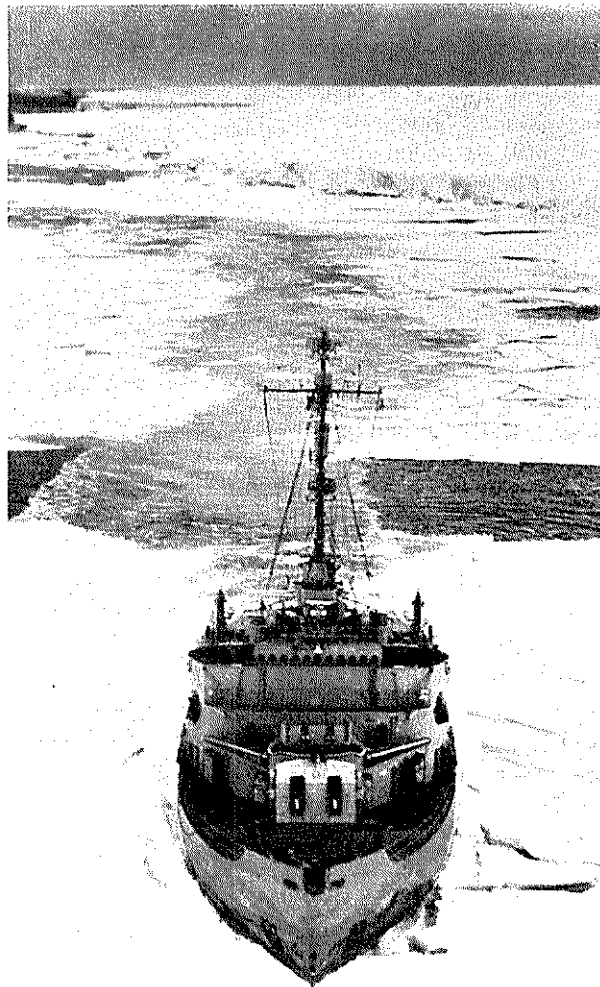
Jætte-isbrydere

Sovjetunionen er så absolut den førende nation inden for isbrydningen.

Russerne har stolte traditioner at hævde i isens riger, og de gør det! Men amerikanerne vil gerne gøre dem rangen stridig. Et vældigt kapløb om at skaffe sig de største og kraftigste isbrydere er for øjeblikket i fuld gang mellem øst og vest.

For ganske nylig er der fra Ingalls Shipbuilding Corporation ved Pascagoula, Mississippi, blevet søsat en kæmpe-isbryder til den amerikanske marine. Isbryderen, der er blevet døbt „Glacier“, har et deplacement af 8.320 tons. Dens længde er 94,5 meter og dens største bredde 22,5 meter. Maskineriet er diesel-elektrisk og yder ikke mindre end 21.000 effektive hestekræfter. Det består af to 10.500 hk Westinghouse-motorer. „Glacier“ vil komme til at danne proto-typen for en hel flåde af sådanne isbrydere, som USA vil bygge i de kommende år.

Næsten samtidig, den 27. november 1954, afleveredes fra Wärtsilä-koncernen i Helsingfors en stor russisk isbryder, „Kapitan Belousov“. Dette skib har et deplacement på 5.360 tons og en største længde af 83,16 meter. Aksel-effekten ved seks timers forcering er 10.500 effektive hestekræfter. Samme dag søsattes fra samme værft endnu en russisk isbryder af „Belousov“-klas-



Den amerikanske Coast Guard-isbryder „Northwind“, en af verdens kraftigste, i Alaskas is.

sen, og kølen blev lagt til en tredje. — Men „Kapitan Belousov“ og dens søskende er efter fremtidig russisk målestok kun legetøj. Russernes svar på den amerikanske „Glacier“ bliver to kæmper, som Wärtsilä-koncernen har fået bestilling på. Disse skibe, der ifølge handelsaftalen mellem Finland og Sovjetunionen skal afleveres i 1958 og 1960, bliver hver på 12.840 tons. De får en største længde af 118,9 meter. Til sammenligning kan det nævnes, at m/s „Kronprinsesse Ingrid“ har en længde af 114 meter. Isbryernes største bredde bliver 24,5 meter, og de får en dybgang af ikke mindre end 9,5 meter. Farten i frit farvand bliver 19 knob! Maskineriet kommer til at bestå af 8 dieselmotorer, som hver kobles til en elektrisk generator og udvikler 3.250 effektive hestekræfter, altså tilsammen 26.000 hestekræfter!

De russiske jætter, der æter al sandsynlighed vil få deres arbejdssted i det nordlige Ishav, får tre propeller hver. Ingen af propellerne anbringes forude. Skibene monteres med tanke, så de får en aktions-radius af ca. 20.000 sømil!

I mange år var den russiske isbryder „Jermak“, som stadig eksisterer og gør tjeneste i Østersøen, verdens største isbryder. „Jermak“ blev bygget af Armstrong Whitworth i England i 1898 og har en længde af 97,5 meter. Deplacementet er 7.875 tons og maskinkraften 7.500 hestekræfter. Skibet havde oprindeligt to skruer agter og een for, men lige efter afleveringen var det på en sommertur til Spitsbergen, hvor man blev enige om at fjerne den forreste skrue. Samtidig forsynede man i England „Jermak“ med en endnu stærkere stævn. Mens stævn-skruen har vist sig at være udmærket i mere tempererede egne som vore, havde den altså ikke succes i arktisk isbrydning, hvilket russerne har taget konsekvensen af siden, bl. a. også ved bygningen af de nye isbrydere, som nu er bestilt i Finland.

„Jermak“ er iøvrigt delvis ombygget i 1949-50. Ombygningen foregik i Antwerpen. Den er Ruslands — og sikkert hele verdens ældste isbryder i den størrelse. Et år ældre er „Davidov“, som i 1897 byggedes af Burmeister & Wain. Skibet var tidligere heddet „Krasni Oktjabr“ („Oktober-revolutionen“) og „Nadiejni“. Navnet „Jermak“ betyder iøvrigt „Sibiriens erobrere“.

Da Stalin lånte i USA

I 1939 havde Sovjetunionen 13 store isbrydere, men så kom krigen med de store konvojer til Murmansk og andre arktiske havne, og Rusland fik nu brug for endnu flere isbrydere. Under „låne- og lejeloven“ fik russerne overdraget tre store amerikanere, „Southwind“, „Northwind“ og „Westwind“. Alle tre skibe var nye, da russerne lånte dem. De har et deplacement af 6.500 tons fuldt udrustede, og maskinkraften er 13.300 effektive hestekræfter. Også de har diesel-elektrisk maskineri, og farten i frit farvand er 16 knob. De har tre skruer, hvoraf een er anbragt forude. Under den russiske flådes flag fik de tre amerikanere navnene „Admiral Makarof“, „Kapitan Belousov“ (hvilket navn altså nu er gået i arv) og „Severini Polius“.

Efter krigen havde USA noget besvær med at få sine isbrydere igen. Russerne havde god brug for dem, skønt de overtog mange finske isbrydere samt alle Estlands og Letlands. Amerikanerne rykkede gang på gang for deres skibe, og først fik de „Southwind“ tilbage, som overdroges marinen og døbt om til „Atka“. Tilbageleveringen fandt sted i Yokohama 1950. De to sidste trak det ud med, og russerne undskyldte sig med, at de sad fast i isen et eller andet sted! Men endelig den 26. januar 1952 fik amerikanerne deres skibe tilbage. Tilbageleveringen foregik i Bremerhaven. De to isbrydere var efter amerikansk forlydende ribbet for alle reservedele og alt udstyr, ligesom de var meget dårligt holdt. „Northwind“ blev overdraget marinen og fik navnet „Staten Island“, mens „Westwind“, der sejler under Coast Guard-flaget, beholdt sit navn.

Under amerikansk flag eksisterer der i dag syv isbrydere af „Wind“-typen. Foruden de allerede nævnte har marinen to, nemlig „Burton Island“ og „Edisto“, der blev søsat i henholdsvis 1946 og 1945. Også Coast Guard har — foruden „Westwind“ — to isbrydere af typen, nemlig „Eastwind“ og „Northwind“. Den første blev søsat i februar 1943 og den anden to år senere.

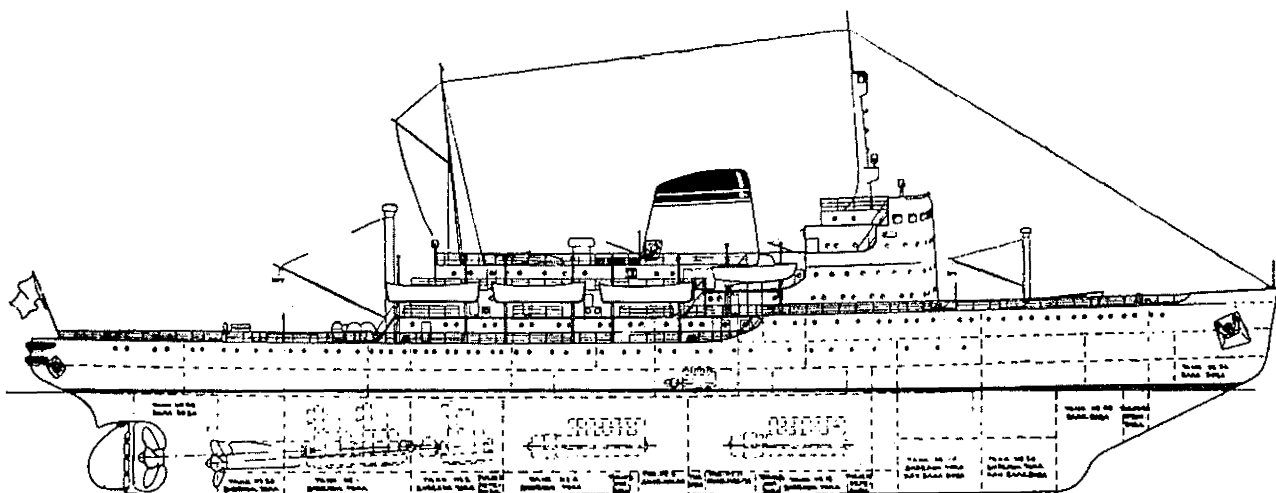
Men USA har endnu een stor isbryder. Den hedder „Mackinaw“ (eks „Manitowoc“) og har lidt større dimensioner end fartøjerne af „Wind“-klassen, mens maskineriet „kun“ er på ca. 10.000 hestekræfter. „Mackinaw“, der blev færdig i januar 1945, kostede over 10 millioner dollars. Den gør kun tjeneste på de store indsøer.

„Eastwind“ var iøvrigt så uheldig at kolliderede med tankeren „Gulfstream“ den 19. januar 1949. Isbryderen blev så svært beskadiget, at den først kunne sejle igen i maj 1950 efter en reparation, der kostede 1,3 millioner dollars! — Samtlige brydere af „Wind“-typen er bygget af Western Pipe & Steel Co., mens „Mackinaw“ er blevet til hos Toledo Shipbuilding Company.

På det amerikanske fastland findes endnu en stor og kraftig isbryder. Den hedder „Labrador“ og sejler under den canadiske marines flag. „Labrador“ ligner meget de amerikanske isbrydere, og kølen til den blev lagt i november 1949. Skibet har et specielt dæk agter, som tillader medførelsen af et fly. Forresten har den moderne isbrydning i høj grad taget luftfarten til hjælp, og den nye amerikanske „Glacier“ vil således kunne medføre flere helikoptere, der vil kunne finde den nemmeste vej gennem ødemarkernes is. Også flere af de russiske isbrydere kan medføre fly.

Russerne har gode kort på hånden

Selv om amerikanerne gør sig de største anstrengelser for at være med i kapløbet om den bedste isbryderflåde, har russerne stadig et stort forspring. Sovjetunionen har omtrent 30 store isbrydere. Men disse er spredt over store dele af kontinentet. En del af dem er således til stadighed bundet til Østersøen. Dette gælder



Tegning til de to russiske kæmpe-isbrydere, som skal bygges i Finland. De bliver 4-5 meter længere end „Kronprinsesse Ingrid“!

bl. a. „Sibiriakov“, der er identisk med den tidligere finske „Jääkarhu“, „Krassin“ (eks „Sviatogor“), „Lenin“ (eks „Aleksander Nevski“), „Malygin“ (eks finsk „Voima“), „Volynetz“ (den eks-estiske „Suur-Töll“) og den allerede nævnte „Jermak“.

Desuden har man flere isbrydere i det fjerne Østen. Således bl. a. den tidligere lettiske „Krisjans Valdemaras“ samt tre 12.000 tons isbrydere, nemlig „Kasak Khabarov“, „Sergei Kirov“ og „Valerian Kuibyshev“, der er bygget i Leningrad mellem 1938 og 1940. Maskineriet er på 12.000 hestekræfter.

Men flertallet af deres kraftigste isbrydere har russerne i arbejde i det nordlige Ishav, hvor man bl. a. kan træffe „Laza Kaganovich“, „Mikoyan“ (eks „Otto Schmidt“), „Yosif Stalin“ og „Vyatcheslav Molotov“. De er alle bygget fra 1937 til 1939 og har ligesom de store isbrydere i det fjerne Østen diesel-elektrisk maskineri. De er hver på 11.000 deplacement-tons og har en maskinkraft af 10.050 hestekræfter. Det vides, at russerne har store planer for de arktiske egne. De har anlagt flere flyvepladser og observations-poster heroppe, som isbryderne er med til at forsyne med proviant, ammunition og materiel. I Hvidehavet har de også stationeret to ældre isbrydere, nemlig „Georgei Syedov“ (eks „Beothic“) og „Wladimir Russanov“ (eks „Bonaventura“), der begge, ligesom „Feodor Litke“ (eks „Kanada“, eks „Earl Grey“), som er stationeret samme sted, er bygget i 1909. Den sidste købtes af den canadiske regering i 1915 og gennemgik en ombygning i England 1947-48. „Georgei Syedov“ har rekorden for den længste „sejlads“ mod nord, idet den engang blev ført af sted med isen.

Russerne har også en ret stor isbryder stationeret i Sortehavet. Den hedder „Stepan Makarov“ og blev bygget i England i 1916. Den er på 3.150 standard-tons og er i besiddelse af 6.400 indikerede hestekræfter. „Stepan Makarov“ er opkaldt efter en russisk admiral, der konstruerede „Jermak“ og lagde grunden til Ruslands polar-isbrydning. Admiral Makarov faldt som chef for den russiske Stillehavsflåde under kamp mod den japanske flåde den 13. april 1904.

Heltemød i isen

Russerne har i tidens løb udført fantastiske bedrifter i isen. Bl. a. kan nævnes „Krassin“'s redning af de overlevende fra Nobiles luftskib „Italia“, der faldt ned på polarisen i maj 1928.

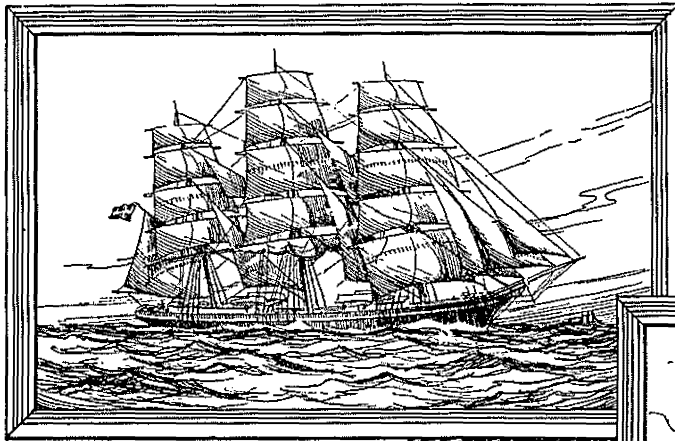
I de sidste år er amerikanerne kommet med, også hvad angår strålende bedrifter i isen. Bedst kendt er den bedrift, som de amerikanske isbrydere „Burton Island“ og „Northwind“ udførte sidste sommer ved at være de første skibe, der gennemsejlede McClure-strædet oppe over det amerikanske fastland. McClure-strædet er den vestlige indgang til den gennem så mange år eftertragtede Nordvest-passage. Kort efter udførte „Burton Island“ en ny bedrift ved som det første skib at kæmpe sig gennem isen i Prince of Wales-strædet.

Men amerikanerne er ikke til sinds at lade det være med disse enestående togter. De vil både længere mod syd og nord. Derfor har den amerikanske marine for kort tid siden udrustet en fire måneders ekspedition til Sydpolen. Ekspeditionsskibet er „Atka“. Ekspeditionens tekniske rådgiver er den gamle polar-rotte, nu afgædede kontreadmiral Richard E. Byrd, som imidlertid ikke selv deltager. Foruden den militære betydning, en sådan ekspedition altid vil have, har den også en videnskabelig, idet den bl. a. skal samle stof til USAs indlæg i International Geophysical Year's projekt 1957-58. „Atka“ vil bl. a. medføre tre helikoptere, en jeep og to såkaldte „snow-weasels“.

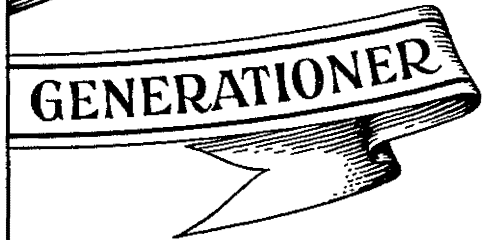
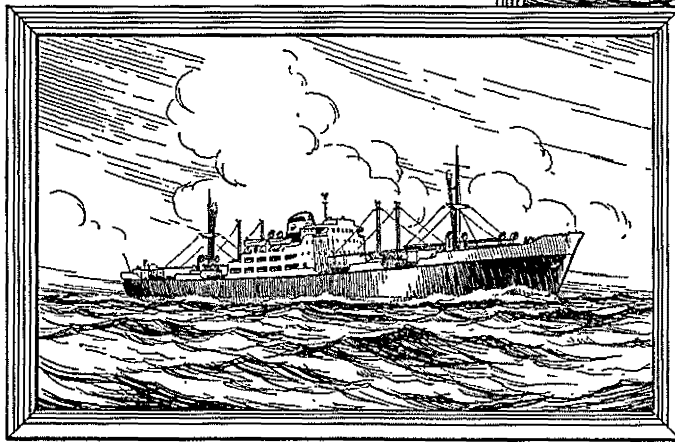
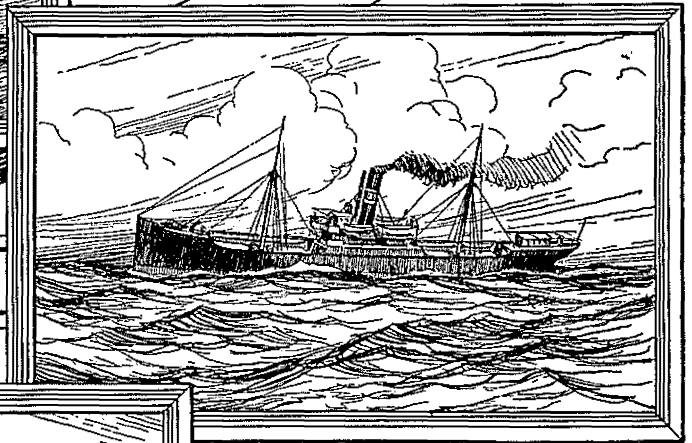
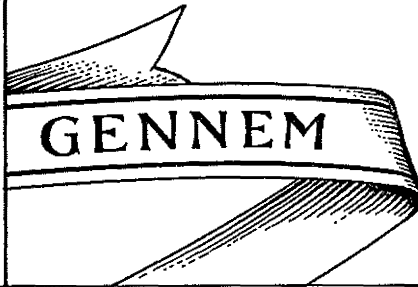
Det er amerikanernes drøm, at deres isbrydere en skønne dag vil blive i stand til at pløje sig vej helt op til Nordpolen. For at denne drøm skal blive til virkelighed, må der gøres et vældigt planlægnings-arbejde, og foretagendet vil ikke kunne gennemføres uden hjælp af luftfartøjer. Men admiral Byrd er sikker på, at sejladsen til Nordpolen en dag vil være en realitet.

Når sejlads helt oppe mod nord bliver almindelig, vil det resultere i en slags Panamakanal her, siger amerikanerne. Flere måneder hvert år vil det blive muligt at føre proviant og andre ting frem til flyvepladser, observationsposter o. l. på steder, som nu ikke bruges.

Vi lever i en næsten alt for spændende tid!



H. SGH - P.



HAR DE
OVERALT PAA HAVET
FAAET



fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER

En gammel orlogsmands endeligt -

HEKLA - tidligere dansk krydser og mangeårigt stationsskib for undervandsbåds- og marineflyvepersonel går til ophugning.

Det svinder efterhånden blandt vor orlogsflådes gamle, hæderkronede skibe; således har søværnskommandointendanturen for nylig i dagspressens annoncespalter udbudt den gamle krydser, senere kaserneskibet „Hekla“ til ophugning, og skibet påregnes afhændet i begyndelsen af året 1955.

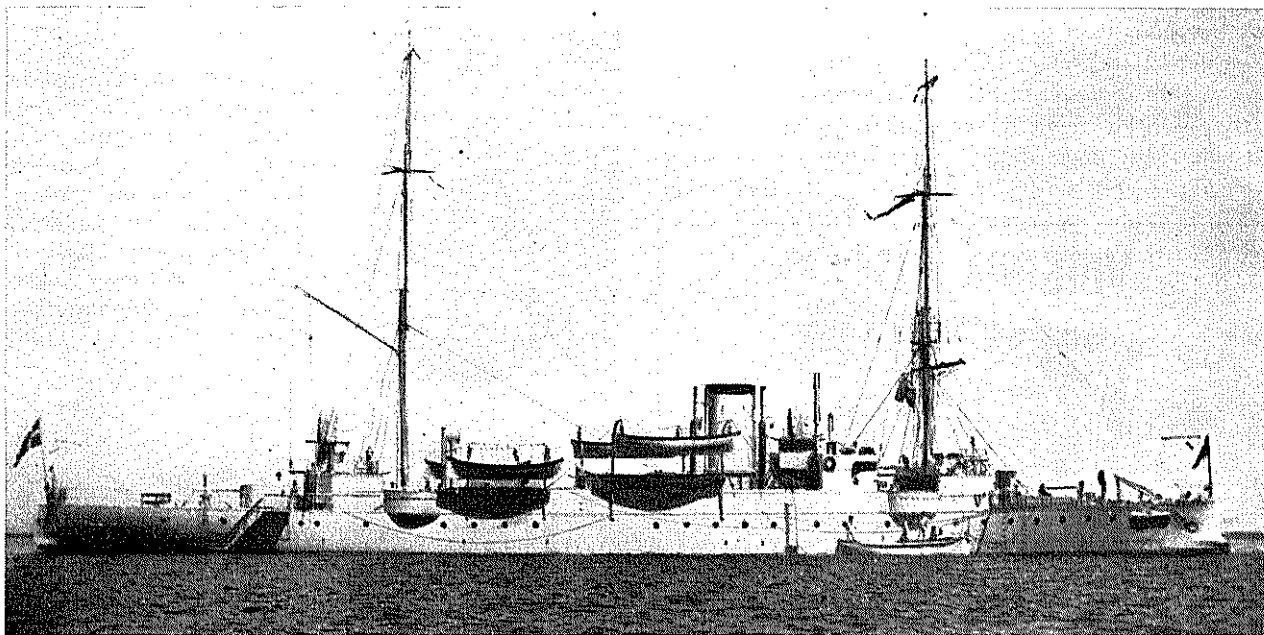
Mange gamle orlogsgaster, specielt undervandsbådsfolk og mandskab fra den første flyvebådsstation, vil stemmes vemodigt ved denne tørre, lakoniske meddelelse, thi efterhånden er der vist kun få tilbage, der er så gamle, at de virkelig har *sejlet* med krydseren „Hekla“. I dag er dette skib sammen med den til kaserneskib ombyggede krydserfregat „Fyen“ fra 1882 de sidste enheder i søværnet fra forrige århundrede, men begge har i mange år ikke været selvbevægelige.

Med den betydelig større og meget smukke, nu forlængst hedengangne krydser „Valkyrien“, der bedst huskes fra det berømmelige togt til Østen med kommandør, hs. kgl. højhed Prins *Valdemar* som chef i begyndelsen af dette århundrede, som forbillede, blev der i 90'erne bygget en krydserklasse på 3 enheder til den danske orlogsflåde. Det var „Hekla“ (1890), „Gejsir“, senere „Gejser“ (1892) og „Hejmdal“ (1894). De to sidstnævnte, hvoraf „Gejser“ havde to slanke skorstene mod de øvriges ene svære, sluttede begge deres tjeneste under dansk orlogsflag som skoleskibe for henholdsvis Dæksofficerselevskolen og Kadetskolen i 1928 og 1930. „Hekla“ fik derimod en lang og omskiftelig skæbne, som dog nu er ved at ebbe ud.

„Hekla“'s armering bestod oprindeligt af to 15 cm og fire 57 mm kanoner, seks revolverkanoner og ti stk. maskinskyts. Den havde to 90 cm spejlprojektører samt en svær torpedoarmering: to 38 cm overvandsstøvnapparater, eet tilsvarende agter samt en torpedokanon af samme kaliber på dækket. Det hvælvede panserdæk beskyttede de kulfyrede kædler, der leverede damp til det B & W maskinanlæg, hvis 3000 hk over krydserens 2 skruer kunne give den en fart på 17 knob. Besættningens størrelse var 156 mand.

I 1891 kom „Hekla“ ud på prøvetur. Oprindeligt var flådens skibe på den tid helt sorte, senere ændredes farven til sort skrog med gul overbygning, skorsten og master, og langt senere fik de den almindeligkendte krigsgrå farve overalt.

Blandt „Hekla“'s vigtigste togter må nævnes, at den i 1892 var ude som kaderskib, og som kuriositet kan anføres, at krydseren, der var et dobbeltskrueskib, på dette togt gik over Nordsøen for een maskine for at øve kadetterne i sejlad og manøvre med „enkeltskrueskib“. I 1895 repræsenterede den med hs. kgl. højhed Prins *Valdemar* som chef sammen med „Gejser“ og nogle torpedobåde den danske marine ved Nord-Østersøkanalens indvielse, og i 1897 var den sammen med andre danske flådeenheder i Stockholm i anledning af Kong *Oscars* 25 års regeringsjubileum. Fra 1902 gjorde „Hekla“ i en årrække om sommeren tjeneste som stationsskib ved Island, herfra blev den i 1906 beordret til at støde til den eskadre, der med det gamle kongeskib „Danne-



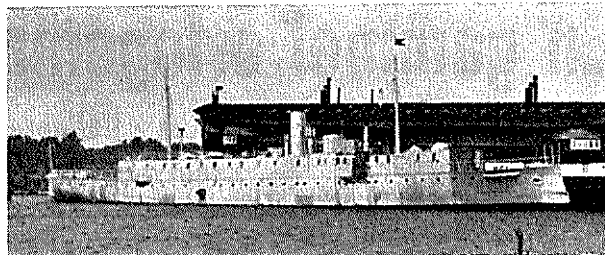
Krydseren „Hekla“ i sin oprindelige skikkelse.

brog“ med det daværende danske kronprinsepar om bord, stævnedes mod Trondhjem til Kong *Haakons* kroning. På hjemturen herfra anløb „Dannebrog“ eskorteret af „Hekla“ flere norske kystbyer, bl. a. Christianssand med krigergraven fra Helgolandsslaget 1864. „Hekla“ var på dette togt skoleskib for elevskolen, og det var første gang, at underofficersleverne var udkommanderet med et moderne skib.

I 1907 gik rejsen sydpå til Madeira og i 1808 var „Hekla“ sammen med „Geiser“ eskorteskib for ØKS dampskib „Birna“, der førte kongen til Island. Under præmieskydningen i august måned dette år skete der en ladningsantændelse, hvorved kanonkommandøren dræbtes og 5 mand fik betydelige brandsår foruden flere lettere sårede. Atter udrustet som elevskib var „Hekla“ i sommeren 1909 på togt til Island og Færøerne, men var dog så betids tilbage i de hjemlige farvande, at den nåede at deltage i øvelseseskadren.

Fra januar 1914 har „Hekla“ fungeret som logis- og depotskib for undervandsbådsflotillen — senere også flyvebådsdelingen, og i 1915 blev den helt ombygget til dette brug og benævnt stationsskib. Maskiner og armering forsvandt, og efterhånden som der blev brug for mere husrum og lukafplads, kom der en overbygning på den gamle krydser, der efterhånden både ud- og indvendig helt ændrede udseende. Der herskede imidlertid en vis hygge i lukafer, messer og gange. Stationsskibet „Hekla“ blev et andet hjem for de mange, der i pionerårene tjente u-bådene eller de første luftfartøjer. Stationsskibet blev et fast begreb på Holmen, eksempelvis kan nævnes, at de lange brøer fra den gamle ophalerbedding på Nyholm, hvor „Hekla“ i åringer har haft sin plads, ganske naturlig efterhånden fik navnet: „Hekla“-broerne. Og dog skulle den gamle veltjente orlogsmænd alligevel endnu en gang komme udenfor flådens leje. Som uden militær værdi blev „Hekla“ ikke sænket den 29. august 1943 — tyskerne slæbte den senere op til Isefjorden, hvor den tjente som skoleskib for fast mandskab og skibsårer.

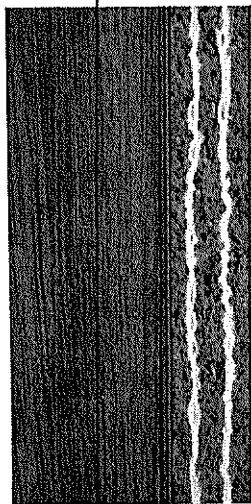
Efter kapitulationen kom den tilbage til Holmen for her — efter et stærkt tiltrængt hovedeftersyn — at blive stationsskib for chefen for kystflåden, den nåede således på sine sidste dage at føre admiralsflag fra sin stumpe fortop. Sin sidste fase oplevede den gamle skude



Stationsskibet „Hekla“ med chefen for kystflådens flag på fortoppen. (I baggrunden kaserensskibet „Fyen“).

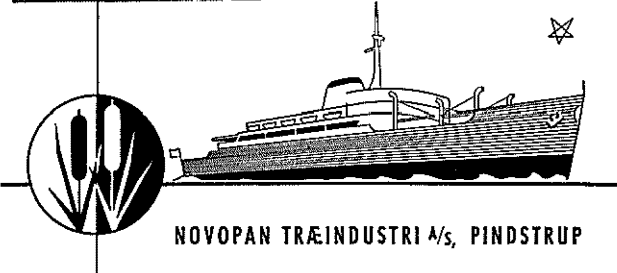
fortøjet på siden af „Fyen“ ved „Elefanten“, men nu er den også forbi. „Hekla“ er kondemneret, da en istandsættelse ikke kan svare regning, og snart går den ud på sin sidste rejse til ophugningsværftet. Dog, „Hekla“'s navn vil givetvis leve længe i den danske orlogsflådes historie, thi i dette skib spirede de første spæde forsøg på krigsførelse over og under havoverfladen, som senere udviklede sig til det danske undervandsbådsvåben og marinens flyvevæsen, hvilket sidste nu er indgået i det nye flyvevåben. For de mange, der har gjort tjeneste her, blev „Hekla“ et begreb, hvortil der knytter sig et væld af minder og traditioner. Forhåbentlig vil man også vide at sikre de mange gamle trofæer fra u-bådernes første dage: „Dykkeren“'s skibsklokke, navneskiltene og dybdemålerne fra vore første undervandsbåde m. m., forhåbentlig må de blive overført til det nye moderskib „Ægir“ og her være med til at bevare traditionerne i vort lille u-bådsvåben. —del.

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.

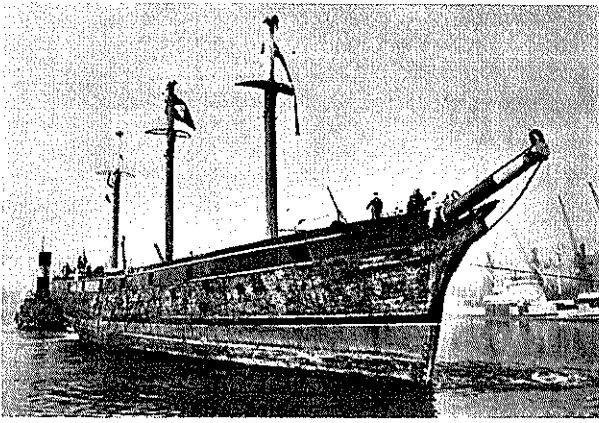


VIRGINIA ROSE



— i den fikse pose

— en herlig shagtabak



CUTTY SARKs sidste sejlds

Den 10. december 1954 var den gamle clipper „Cutty Sark“ ude på sin sidste sejlds, idet den blev bugseret fra East India Import Dock ved Themsen til den tørdok, der specielt er bygget som endeligt hvilested for det gamle sejskib i Greenwich.

Blandt deltagerne i denne bugsering var captain *C. E. Irving*, der nu er 83 år gammel, og som begyndte sit sømandsliv om bord i „Cutty Sark“ i 1885 og sejlede jorden rundt med den 3 gange inden sit 17. år. Han trådte nu for sidste gang plankerne på den stolte stor-sejler, medens den endnu flyder på vandet. „Cutty Sark“ vil nu blive anbragt i sin tørdok ligesom Nelsons berømte flagskib „Victory“ i Portsmouth. I denne tørdok vil skibet blive restaureret, tilrigget og udrustet for at blive bevaret som et minde om en svunden epoke indenfor skibsfarten, ligesom der vil blive indrettet et nautisk museum om bord. Også direktøren for „The Nautical Maritime Museum“, mr. *Frank Carr*, var med på „Cutty Sark“s sidste rejse. —del.

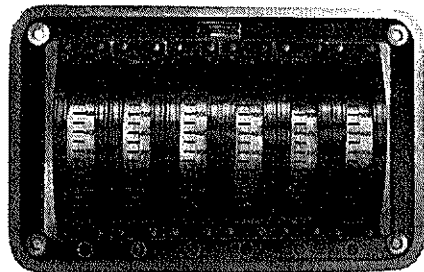
Afslutning på J. Lauritzens Søfartsskole i Kogtved

Den halvårlige eksamen fandt sted i dagene den 15. og 16. december under deltagelse af en nordisk gæst, idet sjøfartsrådet *A. Relander* fra Sjøfartsstyrelsen i Helsingfors var censor sammen med skibsinspektør *L. Cou-*

let-Svendsen fra den kgl. grønlandske Handel, skibsinspektør *O. Lund* fra Fyr- og Vagervæsenet, samt kaptajn *Erik Rasmussen* og maskinchef *K. Beck*, begge fra rederiet.

Som bekendt er skolen i 1953 gået over til en undervisningsplan med junior-senior-system. Undervisningstiden varer nu ca. 12 måneder, nemlig 6 måneder som juniorelev og 6 måneder som seniorelev på skolen eller 6 måneder som juniorelev på skolen og 6 måneder i rederiets skoledamper „*Mæria Dan*“. Denne undervisningsplan har vist sig i høj grad udviklende for eleverne. Senioreleverne får foruden den videre uddannelse tilegnet sig en vis selvstændighed og ansvarsfølelse, idet de er med til at uddanne junioreleverne og således får brug for de grundlæggende lederegenskaber.

Prøverne strakte sig som sædvanlig over to dage, og der deltog ialt 7 senior- og 19 juniorelever. Holdene førtes op af skolens lærere, forstander *Villy Eisfeldt*, overstyrmand *J. Dyhr-Nielsen*, 2. styrmand *H. Loft* og *Ove Mortensen*. Eleverne æltes i to hold, som skiftevis aflagde de forskellige prøver. Disse fandt dels sted ombord i skoleskibet „*Lilla Dan*“ og dels i land. Den første dags program sluttede med en gymnastikopvisning, medens den sidste eksamensdag afsluttedes med en festlighed på skolen, hvor skibsreder *Knud Lauritzen* uddelte afgangsbeviserne og præmier til eleverne, også til de to kokkeelever, som har aflagt prøve allerede for et par dage siden. Under denne festlighed spillede pianistinden frk. *Jytte Borch* fra Odense.



MEKANISKE KVIKSØLVS- PROFILTERMOMETRE

for store og små Dieselmotorer

Illustrationen viser et Profiltermometer til små Dieselmotorer

*

Leveres i samme Størrelser
som Manometre

AKTIESELSKABET



AARHUS - TELEFON 2 28 55

Sikkerhed til søs

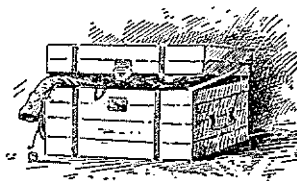
DECCA NAVIGATOR
DECCA RADAR

DECCA NAVIGATOR AKTIESELSKAB

KRYSTALGADE 15 - KØBENHAVN K.
TELEFON BYEN 8310

... fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



En forløber for radar.

Locophonen er en nu forlængst glemt opfindelse, som lan-
ceredes i 1915. Apparatet tjente til at bestemme, i hvilken ret-
ning man havde et skib, der ved sin sirene eller klokke lyde.
Med locophonen kunne man også bestemme retningen af lyden
fra klokkebøjer og fyr-sirener samt brænding. Apparatet bestod
af en lyd-samler af messing, som var forsynet med to øren, der
var anbragt på øverste dæk. Et hul messingsøjle førte herfra
ned til et par hovedtelefoner, ved hjælp af hvilke betjeningen ret
nøjagtigt kunne bestemme lydets retning. Den lyttende kunne
også ved hjælp af et særligt hjul dreje apparatets øren.

Skyd på admiralen!

Dykker Aage Hansen i Aalborg gør mig opmærksom på, at
Voltaire engang skrev: „Det er godt at slå en admiral ihjel nu
og da; det opmuntrer de øvrige!“ — Voltaire hentyder her til
admiral John Byng, som den 14. marts 1757 blev skudt på agter-
dækket af HMS „Monarch“, fordi han ikke undsatte Minorca.
Jeg kan forresten tilføje, at John Byng var søn af admiral George
Byng, som i 1703 deltog som næstkommanderende i Gibraltars
erobring, og som i 1717 kommanderede den flåde, der i Øster-
søen hjalp danskerne mod svenskerne.

Straffeanstalt!

Da vi nu har vovet os ind på det orlogsmæssige, finder jeg
anledning til at fortælle lidt om det menige mandskabs beboelse
i krigsskibe. Mange har sikkert undret sig over, hvorfor det hed-
der „banjerne“. Ordet kommer af det fransk-italienske „bagno“,
der var betegnelsen for en straffeanstalt for galejslaver. Når
slaverne roede, sad de på skibets underste dæk, der også efter-
hånden kaldtes banjerne. — Ennær sammenligning med vor tids
banjer bedes undgået!

Bogfinkerede.

Mange gamle orlogsgaster sæder sikkert nu og da en vemo-
dig tanke til hængekøjerne. De var nu ganske gode at ligge i,
selv om det var et farligt besvær at hænge dem op, surre dem og
stuve dem af vejen i finkenetterne, altså køjrummene. Ordet
finkenet kommer af det hollandske „vinkennet“, der betyder bog-
finkerede! — Her kan en sammenligning nu og da være på sin
plads, for det var ikke alle, der förstod kunsten at surre en køje,
uden at den kom til at ligne en punkteret flodhest!

Lopper.

Mens vi er ved dyreverdenen: Den fjerde top på en fire-
mastet fuldrigger eller en femmastet bark hedder som bekendt
„jigger-toppen“. Jigger er engelsk slang for „chigoe“, der er en
vestindisk loppe!

Ved kaj.

Når man på sejlskibene stillede ræerne skråt, sagde man som
bekendt, at man „kajede“ dem, hvilket kommer af det holland-
ske „kaaien“. For at få lov til at ligge ved kaj måtte man nemlig
mange steder behandle ræerne på denne måde, hvilket forklarer
ordets tilblivelse.

En sejlåret løve.

Den engelske admiral og verdensomsejler George Ansons skib
„Centurion“ havde som galionsfigur en springende løve. Under
George III's regering (1760-1820) blev skibet hugget op, men
figuren blev bevaret. I nogen tid tjente den som vartegn for et
værsthus. Men så fik sømandskongen William III øje på den og
flyttede den til Windsor Castle. Senere skænkede kongen figuren
til Greenwich Hospital, hvor den blev anbragt på en af stuerne,

der derfor kaldtes „The Anson Ward“. På figurens fod anbrag-
tes følgende digt:

„Stay, traveller, awhile, and view
One who has travell'd more than you:
Quite round the globe, through each degree,
Anson and I have plough'd the sea;
Torrid and frigid zones have passed,
And — safe ashore arrived at last —
In case whith dignity appear,
He in the House of Lords, I here.“

I 1873 kunne løven ikke mere og faldt fra hinanden, og i dag
eksisterer kun lidt af benene fra den.

Skibenes kirkegård.

Enhver, der kender bare en lille smule til søfartens historie,
kender også „Goodwin Sands“, som allerede Shakespeare omtal-
er som „sømandens kirkegård“ i „Købmanden fra Venedig“. Goodwin Sands er to sandbanker i den sydlige del af Nordsøen
ud for Kent. For mange, mange år siden dannede bankerne en
ø, Lomea, der betyder „den lave ø“. Jorden på øen var dyrkbar
og ejedes af Earl Goodwin (eller Godwine). Ved en bestemt lej-
lighed, siger et sagn, blev den gode jarl taget til fange af sine
fjender og lovede da Jomfru Maria, at hvis han kom tilbage til
Lomea, ville han bygge et klokketårn på øen. Da faren var over-
stået, glemte han sit løfte. Men et andet sagn siger, at en gejstlig
senere lod klokketårnet rejse for penge, der ellers skulle have
været brugt til diger på øen. Hvem der nu end havde skylden,
så er det end kendsgerning, at Lomea i 1099 oplugtes af en
vældig stormflod. Siden har den været mange sømands skræk.
Bankerne, der nu er tørre ved lavvande, har en længde af 16 km
og en bredde af omtrent 5 km. De markeres af ikke mindre end
fire fyrskibe.

Æsler om bord.

En donkey-pumpe hedder på tysk „Kleines Pferd“ og på
fransk „petit cheval“, og donkey, der jo betyder „æsel“, er
noteret som søslang allerede i 1823. Hjælpe midler som donkey-
kedlens og donkey-pumpens sammenligning med de små trækdyr
er forresten slet ikke så tosset!

Pejle og lodde.

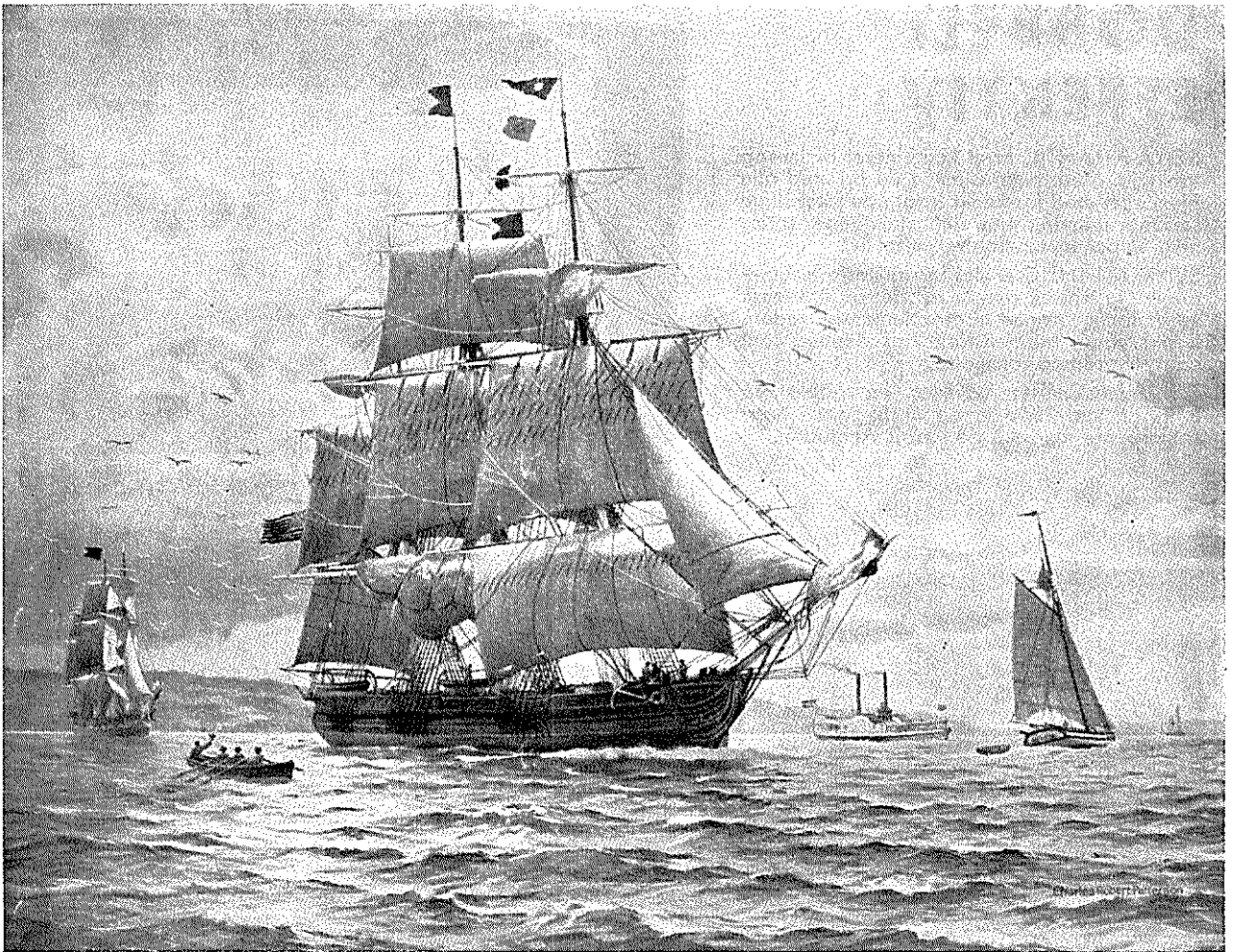
Lodsens var oprindelig en mand, der pejledes og loddede sig
frem, hvorfor han også kaldtes lodsmænd. Det engelske „pilot“
kommer af det hollandske „peilen“ og „looden“.

Snyderi!

Ovenstående bringer mig forresten til at tænke på en historie
om en gammel lystkutter, som i slutningen af det forrige århun-
dre vandt præmier i alle de kapsejladser, den deltog i. Båden
hed „Gram“. Konkurrenterne var ikke så lidt misundelige over
dens held og sagde derfor: „Ja, man kan jo sagtens vinde, når
man har en skorstensfejer om bord til at finde kostene og en
blikkenslager til at lodde!“ — Blandt „Gram“s besætning var
der virkelig sådanne to håndværkere.

Hvem opfandt dæksstolen

Ærværdige „Times“ har haft en polemik løbende om dæks-
stolens historie og er kommet til det resultat, at den blev opfun-
det af en skibstørrer om bord på HMS „Orion“ i 1864. Det
første eksemplar, der var lavet af egetræ og sejldug, eksisterer
endnu, fortæller bladet. Kun er sejldugen blevet udskiftet for
nogle år siden.



Rekord „op ad bakke“!

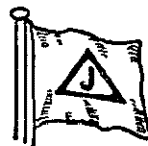
Fra en af „Vikings“ dansk-amerikanske læsere, John Holving, modtager redaktionen hvert år som en særlig nytårshilsen en smuk kalender, som udsendes af „The Seamen’s Bank for Savings“. I år gengiver kalenderen et smukt maleri af Charles Robert Patterson, der har valgt sejlskibet „Columbia“s ankomst til New York i 1829 som motiv.

„Columbia“, der satte en rekord, som stod i 16 år, var bygget i New York i 1821 til Sidney Wright, en nevø af grundlæggeren af Black Ball-linien til Liverpool. Skibet var på 492 tons og havde en længde af 123 feet. Største bredde var 29 feet. „Columbia“ blev sat i fart for Black Ball Line i 1822, og i 1827 blev det solgt til Fish, Grinnell & Company for deres Red Swallowtail Line, der drev trafik på London.

Det var i Red Swallowtail Lines tjeneste, „Columbia“ satte sin rekord. Turen over Atlanten fra New York til Europa blev på det tidspunkt anset for at være den hurtigste og letteste, mens rejsen den omvendte vej blev anset for særdeles skrap. Atlanten er jo kendt for sine vestlige storme. Sejlskibstidens søfolk sagde derfor, at turen østover gik „ned ad bakke“, mens man den anden vej sejlede „op ad bakke“.

Da „Columbia“ den 30. april 1830 startede fra Portsmouth med kaptajn Joseph C. Delano som fører, var rekorden for en vestgående rejse 30 dage. Men „Columbia“ klarede rejsen på 27 dage, skønt det kom ind i stille lige før målet. Først 16 år senere blev denne rekord slået, og morsomt nok af en Black Baller, nemlig „Yorkshire“, der i november 1846 ankom til New York fra Liverpool efter 16 dages forløb.

„Columbia“ sejlede i samme rute, indtil det i 1833 kom ud for en kollision i Kanalen og dermed endte sin karriere.



Dampskibsselskabet

JUTLANDIA

JENS TOFT

Ny Toldbodgade 5

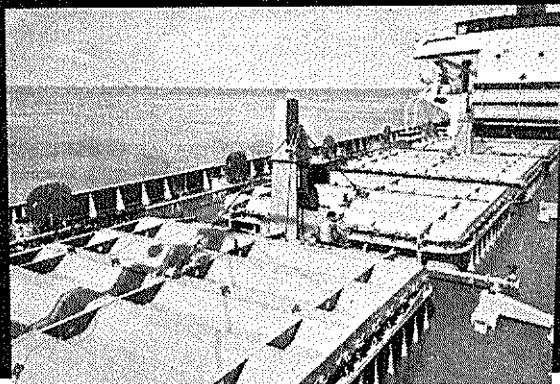
TELF. *8192

DOBBELT EFFEKTIV

SOYA-ATLANTIC er et kombineret malm- og tankskib. Med malm i laster ud og med olie hjem eller med forskellig frægt i de forskellige sæsoner udnytter man dets muligheder rationelt. Skibet bliver dobbelt effektivt.

SOYA-ATLANTIC er det første større turbine-drevne lastfartøj, som er bygget på et svensk værft for leverance til et indenlandsk rederi. Den svenske handelsflåde var dermed fået en ny værdifuld forøgelse.

Turbinemaskineriet udvikler en effekt på 8.100 hk ved 104 o/m og er bygget i nært samarbejde med AB de Laval's Angturbin.



Lastlugerne løftes med hydraulisk kraft — hurtigt og bekvemt.



SOYA-ATLANTIC

leveret til Rederi AB
Walltank, Stockholm

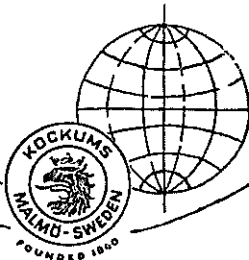
Lasteevne: 21.770 tons d.w.

Længde over alt: 181,60 m.

Bredde, moulded: 22,71 m.

Dybgående: 9,55 m på fuld last.

Prøvetursfart med fuld last: 15 knob.



Stor omsorg er lagt i opførelsen for at øge komforten om bord. Herover ses spise- og rygesalonerne for officererne.

KOCKUMS
MEKANISKA VERKSTADS AB • MALMÖ • SWEDEN

SHIPBUILDERS
ENGINEERS
REPAIRERS

KOMPASSET'S

Legende -

Af HANS DULK

Oversat af CARL ØSTEN



Det var længe, længe siden, at de tros-fracaldne tyrkere havde slået alle de gode munke ihjel, som bevogtede Jesu grav i det hellige land, da ærkebiskoppen af Bordeaux følte sig foranlediget til at forelægge sin klage herover, for sin konges trone.

„Herre konge,“ sagde han. „Medens I sidder i eders slot „Louvre“ her i Paris, i eders smukke klæder og med eders gyldne krone på hovedet, lytter til musik fra violiner og hoboer, fornøjer eder på baller, drikker ædle vine, inspicerer parader af eders soldater, spiller alle slags spil ved dag som ved nat, ja, om I også jager vildsvin, hjorte eller agerhøns — så aner I slet ikke det ringeste om, hvad der går for sig ved andre kyster, i Jerusalem. For, i det tilfælde at I vidste det, så ville I straks lægge både de smukke klæder og kronen og i stedet tage hjelm og harnisk på — jeg må nemlig fortælle jer unge søfolk af i dag, at i de tider bar man sådant efter reglementet på kamp-pladserne. — Derfor skulle nu I, herre konge, i stedet for at jage harer, kræve den musik, der lyder fra trompeter, trommer og kanoner for med Guds, vor gode herres velsignelse at fordrive dissefracaldne tyrkere.“

Da kongen hørte ærkebiskoppen berette således, spurgte han: „Hvad har i grunden tyrkerne gjort, siden I kalder demfracaldne, og hvorfor er det, at I vil have dem fordrevet ligesom kaniner?“

„Jeg kalder dem forfracaldne ud fra den betragtning, at de har fordrejet vor sande og eneste religion. Det er en vis Muhammed, der har forført dem dertil. Denne Muhammed, der ved djævelens hjælp er rømt fra galejerne i Marseille, har foregøglet tyrkerne, at han er en helgen, en engel eller en profet eller en „jeg ved ikke, hvad,“ og det er ham, der har foranlediget, at vore gode munke i Jerusalem blev slået ihjel.“

Næppe havde kongen hørt disse forfærdende oplysninger til ende, før han satte sin hjelm på hovedet, spændte sit harnisk om sig, greb sit sværd og gav ordre til, at hans strids-hest skulle føres frem for porten.

„Sligt skal jeg nok forhindre for fremtiden,“ sagde han til ærkebiskoppen. „Denne Muhammed skal tage sig i agt. Gå nu og saml eders skibe og søfolk. Selv vil jeg stille mig i spidsen for mine tapre soldater for under eders førerskab at drage til det hellige land. Og jeg giver dette løfte, at jeg ikke lægger mig til at sove i nogen seng, før de svingefulde tyrkere er forjaget fra Jerusalem.“

Ærkebiskoppen af Bordeaux, der, som I sikkert ved,

drengene, tillige var kongens admiral, udruster nu sine fartøjer og tager som styrmand Johannes af Aurey, en gammel bretagner, som var mere from end nogen helgen, og som kendte alle kyster i syd og nord lige til Tyrkenland.

Kongen med sine soldater gik om bord i flåden. Hele foretagendet syntes at tegne godt. Men djævelen, som ved Muhammeds hjælp også var kommet om bord, sagde til sig selv: „Det tegner ikke godt.“

Og hurtigst muligt pøb han alle helvedets slemme vinde til angreb. „Så slemme har I aldrig mærket os før,“ blæste de imod ærkebiskoppens flåde, der krydsede fra kap til kap langs kysterne, sådan som man var nødt til at gøre det dengang. Og nu forsøgte de djævelske vinde tilmed at drive skibene på land.

„Herre konge,“ sagde ærkebiskoppen, „det er alt på høje tid, at vi ikke kommer bort fra det åbne hav, om ikke der skal ske os en uvykke. Kan vi bare holde ud, indtil stormen er ovre, skulle vi ved hjælp af solen, månen og stjernerne let kunne finde vor kurs igen.“

Dette hørte djævelen. „Lad dem blot forsøge herpå,“ sagde han. „Jeg for mit vedkommende ved nu, hvad jeg vil gøre.“ Og så pustede han stormen endnu mere rasende op. Hårdt faldt nu disse fordømmelens vinde over skibene, der før top og takkel løber af sted uden at vide hvorhen. Efter at de har løbet tre til fire hundrede miles under disse farefulde forhold, giver djævelen sig til at samle al sit helvedes røg og dunst for heraf at lave en tyk tåge, så tyk, drengene, at tjære i sammenligning hermed er det klareste vand! Selv ved den tid på døgnet, hvor det skulle være klar dag, kunne man på skibene ikke se så meget som en hånd for øjnene. Og på grund af den store mængde soldater begyndte det nu også at knibe med provianten om bord. „Det ender med, at de kommer til at æde hverandre,“ tænkte djævelen. „Heldigvis ligger mine tyrkere og min Muhammed inde under kysternes beskyttelse.“

Både konge og ærkebiskoppen var efterhånden blevet meget urolige for hele flådens skæbne. Der var også al grund dertil. „Styrmand,“ henvendte de sig til den brave Johannes af Aurey, „sæt dog al din formåen ind

på at bringe os i land, hvor det så end kan blive.“ Men han, den gamle lods, kunne blot svare: „Jeg ved ikke længere, hvor øst, vest, syd eller nord er. Om bare en eneste gang mit lod kunne nå bunden, og jeg en eneste gang kunne få øje på selv den mindste af Guds kære stjerner, ville jeg straks blive i stand til at sætte kursen mod land. Desværre når loddet stadig ingen grund, ligesom tågen er sortere end selve natten og tykkere end flodernes slam.“ Alt, medens han talte, gjorde han korsets tegn, for tilsidst at kaste sig på knæ og påkalde den fromme Anna af Aurey og den hellige jomfru.

„Herre konge, og I, herre ærkebiskop,“ sagde han. „Gør som jeg, jeg bønfaller eder. Bed til vor kære jomfru om at vise sit stjerne-billede for os, og vi vil være reddede. Selv om jeg kun er en stakkels matros, en gammel og gråhåret skibsdreng, så har jeg den fulde fortrøstning til, at hun også er med os i denne helvedes tåge.“ Derpå rettede den smukke gamling med de folde hænder sit blik mod himlen. Pludselig råbte han: „Jeg kan se stjernen, hører I, højædle herrer, et meget smukt stjerne-billede, der ligesom danner et skib.“

Men hverken kongen, ærkebiskoppen eller nogen af besætningen kunne se noget som helst. Den gamle mands øjne randt fulde af tårer, da han skildrede, hvad ingen sømand nogen sinde havde set, det være sig på himlen som på jorden:

„Et herligt skib med tre master, der skinnede klarere end månen. Skroget var af guld, takkelagen af det dejligste sølv. På fokken førte det den hellige Anna af Aureys banner, og som styr-sejl helgenen Martins kappe. Inde på land sad den hellige jomfru med Jesusbarnet, som bar jord-kloden.“

Mere var den gamle Johannes af Aurey ikke i stand til at sige, i den grad skælvede han af betagelse. Alle om bord, kongen, ærkebiskoppen og besætningen kunne slet ikke forstå, hvad der var hændt ham, siden han vedblev at ryste over hele kroppen. Men, lige med eet, hørte de en mild stemme sige fra himlen: „Udmærkede

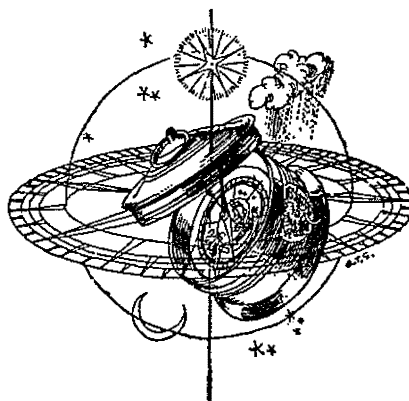
styrmand, tag min stjerne, den vil da føre dig til søs igen.“ Og just i samme øjeblik så alle, at Johannes af Aureys fattede en stjerne, en stjerne med toogtredive stråler! Den af strålerne, der har en lilje, viste mod nord, den, der havde form som et kors, mod øst, medens en imod vest bar en ørn med to hoveder.

„Nådige, hellige jomfru,“ sagde endelig Johannes af Aurey, da han var kommet til mæle igen, „din stjerne skal være vort streg-kompas, det der kan lede os til det hellige land, for at vi kan sejre i vor kamp mod Muhammed og hans tyrkere.“

Derpå kastede kongen og hele mandskabet sig på knæ, medens ærkebiskoppen begyndte at synge „Salve regine“, som snart istemtes af dem alle. Da koralen var sunget til ende, kunne Johannes af Aurey ikke mere øjne det smukke himmelens skib. Vendende sig mod kongen sagde han: „Herre konge. Nu er der ikke længere nogen fare, for nu, hvor jeg har fået vor kære jomfrus stjerne til streg-kompas, vil jeg kunne styre såvel ved nat som ved dag, selv i tåge, ja, i hvilket som helst vejr.“

— — —

Ja, sådan gik det til, drenge, at dette kompas, som Johannes af Aurey fik i sin hånd, satte ham i stand til at føre kongen og hans hær til Jerusalem. Uden dette fine instrument ville han ikke have kunnet erobre byen og straffe Muhammed for sit frafald!



AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE-DAMPSELSKAB
FREDERIKSGADE 17
KØBENHAVN K



KGL. HOFMØBELFABRIKANT
G. B. HANSENS ETABL.

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

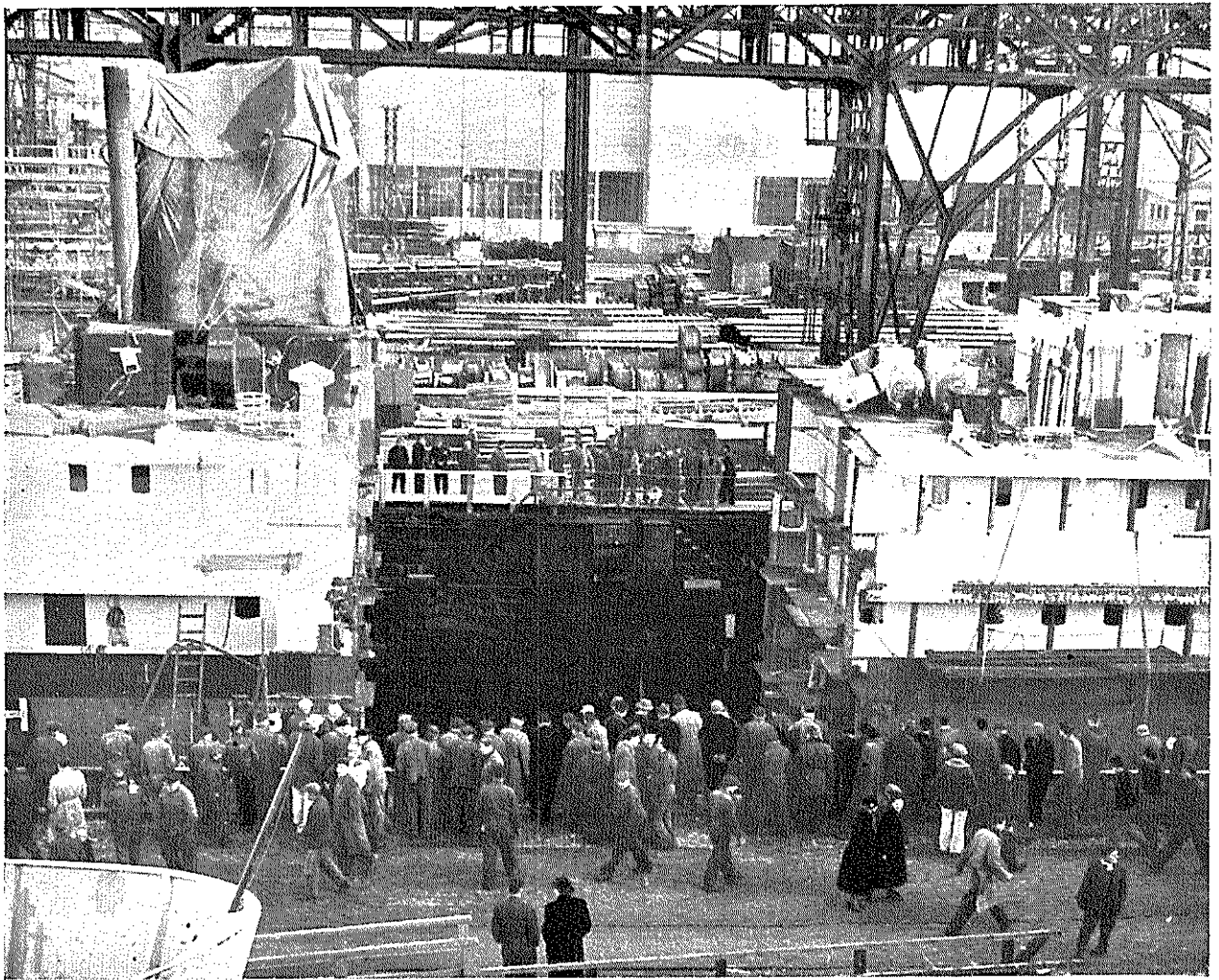


Deres
bankforretninger

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

34 afdelinger i København og omegn
52 filialer og kontorer i provinsen

HANDELSBANKEN



M/s „Hans Broge“ forlænges

Efter forlængelsen af „C. F. Tietgen“ kom turen den 12. januar til m/s „Hans Broge“, der skal forlænges ca. 9,5 meter. Det interessante skuespil, der udfoldedes, da for- og agterskib blev trukket fra hinanden, overværedes bl. a. af Kong Frederik, direktørerne fra DFDS L. O. Normann og J. A. Kørbing samt overing. Harry Lees. Til stede fra B & W's direktion var ing., dr. techn. C. A.

Møller, direktør Niels Munck, direktør K. Kalm og direktør J. M. Barfoed.

Før forlængelsen havde m/s „Hans Broge“ 239 køjer, og efter forlængelsen vil det få 304. Antallet af kamre forøges fra 94 til 147, og antallet af siddepladser i salonen bliver 91 mod før 68.

Længden af indbygningen omfatter 14 spantefag à 675 mm. Den indbyggede vægt andrager ca. 160 tons stål.

Chanties i farver!

Den verdensomspændende olie-koncern „Shell“ har udgivet en morsom og interessant bog med 25 chanties. Alle de gamle, kendte sømands-opsange som f. eks. „Shenandoah“, „Whisky! Johnny!“, „Blow, boys, blow“, „Sally Brown“, „The dead horse chanty“ og „Blow the man down“ er med. Til dem alle er der noder, og så er de illustreret med nogle fantastisk morsomme og festsige, farvelagte tegninger af internationalt kendte kunstnere. „A song is worth ten man on a rope“, siger en gammel, maritim talemåde, som Shell her genopfrisker. Disse sange blev, som bekendt, netop anvendt under arbejdet, men samtidig var der et stiltiende forbud mod at bruge dem uden for vagten. De, der har været så heldige at

få fat i en af disse chanty-bøger, kan dog roligt afsynge indholdet, når det passer dem!

Men egentlig er det synd for læserne at nævne denne bog, for den er kun kommet hertil i et meget begrænset oplag, som allerede er uddelt af Shell her i landet. Den vil derfor være et virkelig trofæ for enhver samler af maritim lektüre, og bare man kunne få Shell til at trykke et nyt oplag!

—wig.

A/s Dampskibsselskabet VENDILA

KØBENHAVN V. · DAGMARHUS
TELEFONER: C. 2537 - 2538

Sejlskibenes maler

runder de 70

i strålende form

Den 17. januar kunne marinemaler Fr. Landt fejre sin 70 års fødselsdag og blev stærkt hyldet. Ved en reception i hjemmet i Lyngby mødte mange gratulanter, og blandt gæsterne var der næstformanden fra Flottans Män i Sverige, formanden for Marineforeningen, kommandør Ipsen og lodskaapt:n Bom fra Københavns Lodseri.

Det lykkedes os at lægge beslag på fødselarens tid for et kort øjeblik.

„Hvad har været deres største oplevelse som marinemaler?“ spurgte vi.

„Den oplevelse, som står mest frisk i erindringen, var min deltagelse i det sidste kongetog til Grønland. I 1908 havde jeg været deroppe som styrmand om bord i „Tjalfe“, og jeg glædede mig nu til at gense Grønland. De grønlandske fjelde var naturligvis de samme som i mine unge dage, men ellers var Grønland ikke til at kende igen. De unge grønlandske damer var nu klædt på som damerne i Paris, og det klædte dem!

Det mest imponerende var indsejlingen til Umanak og turen op gennem Godthåbsfjorden. Denne fjord er sejlbare i 90 sømils længde, men resten er ikke opmålt, skønt fjorden er meget længere. Mens vi sejlede, tog jeg hele tiden skitser, og det var nogle enestående panoramer, der viste sig. Det var sørslået! Dengang jeg var deroppe med „Tjalfe“, kom vi ikke ind i fjordene, hvilket jo ikke var så let med et sejlskib. Derfor så jeg mere nu.

Kongen var jo om bord i „Dannebrog“, men kom på besøg i fregatten „Holger Danske“, ligesom vi blev inviteret om bord i kongeskibet. Blandt gæsterne her var også mange grønlandere. Nogle kom helt fra Thule i deres hvide bjørneskinsbukser, og jeg skal love for, at de havde det varmt om bord. Ligesom på kongetogtet i 1936 med Christian X blev jeg behandlet vældigt pænt på turen, og jeg havde mange morsomme oplevelser.“

„Fortæl en af dem!“

„Mens vi befandt os ude på Atlanten, trak det op til dårligt vejr, og ovre fra „Dannebrog“ blev der signaleret: „Splice the main-brace“, hvilket jo var en invitation til at drikke rom på kongens regning. Pr. sig-



Fr. Landt mindes på sin fødselsdag, dengang signalet „splice the main-brace“ blev afgivet fra kongeskibet. Bag ham ses et synligt minde fra togtet til Grønland, et maleri af Umanaklippen.

nal forespurgte vi så, om det skulle være en kort- eller en lang-splejsning, og fik svaret, at det selvfølgelig skulle være en lang-splejsning!“

Landt var på sin fødselsdag, som sædvanlig, i strålende vigeur, og alderen synes ikke at trykke ham det mindste. Derfor kan vi sikkert i fremtiden glæde os til endnu mange af hans dejlige malerier, bl. a. på Vikingens forsider og i Jul på Havet.

—wig.

Til søs og til lands
... altid **RONSON**



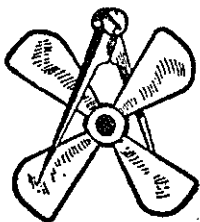
Den originale RONSON LIGHTER er den mest fremragende i kvalitet og præcision!
En glæde at give... en glæde at få!

For Deres egen skyld:
— Se altid efter navnet

RONSON

WORLD'S GREATEST LIGHTER

Generalagentur: A. Mischou & Co. Eftf.
Peder Skramsgade 8, Kbhvn. K. Minerva 3535



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

Sjöhistorisk Årsbok

1953—1954

Igen foreligger denne fornemme publikation for årene 1953—1954, under redaktion af museumsdirektør Gerhard Albe, og som altid tager man mod den med glæde og skuffes ikke, for indholdet er som bogens forgængeres, lødigt og af stor historisk værdi. Den indledes med et forord af viceadmiral Stig H:son Ericson, der ser tilbage til, hvad han som ung kaptajn skrev for 50 år siden om at oprette et „svenskt marinemuseum“, og nu ser resultatet af et målbevidst arbejde, nemlig „Statens sjöhistoriska museum“.

Årbogen indeholder en række afhandlinger om forskellige maritime emner, og mag. art. Kristof Glamann indleder med en afhandling om „En ostindisk rejse eller Thomas Thomson på galejen“ efter en dagbog og kopibog ført af engelskmanden Thomas Thomson, der var i det Svenske Østasiatiske Kompagnis tjeneste, og indeholder beretningen om det første skib, kompagniet sendte til Indien, hvor dets ladning blev beslaglagt af en kombineret engelsk-fransk styrke under det påskud, at det var en engelsk smughandler, der dækkede sig under svenskt flag. Fartøjet „Ulrica Eleonora“ undgik beslaglæggelse og vendte tilbage til Sverige, men efterspillet blev lange og trange diplomatiske forhandlinger, der førte til, at kompagniet fik en erstatning udbetalt for det beslaglagte gods.

Forfatteren har gennem arkivstudier i Belgien, Holland og Danmark fået navnene på nogle af de engelskmænd, der arbejdede på at bryde deres hjemlands monopol ved at tage tjeneste hos fremmede, og især har han lagt vægt på at omtale de englændere, der arbejdede i Ostende Kompagniet, oprettet 1722 af Kejser Carl VI, men ophævet i 1731 efter pressioener fra de store sømagter. Dette kompagnis indflydelse på det svenske kompagni belyses ligesom de store forandringer, der skete i handelen på Asien i den første halvdel af det 18. århundrede.

En meget interessant artikel.

„Svensk sjöfart och handel med Kina under 1800-talets förra hälft“ af T. J. Arne er en læseværdig afhandling om svensk handel med Kina, efter at Ostindiska Kompagniet var blevet opløst. Den forsøger, som forfatteren siger, at give et billede af de rent svenske deltagere i denne handel, bl. a. konsul, *Sir Andrew Ljungstedt*, grundlæggeren af den kendte Ljungstedtske tekniske yrkesskolan i Linköping, til hvis trivsel han testamenterede hele sin formue. Iøvrigt er afhandlingen så fængslende, at der kunne citeres i en uendelighed af den, men det er umuligt, så der er kun eet at gøre, nemlig selv at læse den.

„Flottans handvåpen“ af J. Alm, rustmästare, er en, som forfatteren skriver, kortfattet, historisk beskrivelse af de håndvåben, der fra 1521 til nutiden er anvendt i den svenske flåde, et emne, der er så mangesidigt, da det omhandler såvel hugge- og stikvåben som skyde-

våben fra armbrøst til den moderne maskinpistol. Artiklen er ledsaget af et aldeles fortrinligt billedmateriale, hvor man kan følge våbenedes udvikling gennem tiderne: Den må være et fund for våbensamlere at gå igennem og kan på det bedste anbefales alle våbeninteresserede.

„1683 års amiralitetsværje“ af K. Seitz, fil. dr., er en våbenteknisk afhandling om sidebevæbningen i Karl XI:s tid og et fortræffeligt arbejde over den tidsepokes sidevåben, der vil blive læst med stor opmærksomhed af alle, der studerer våbenteknik og -historie.

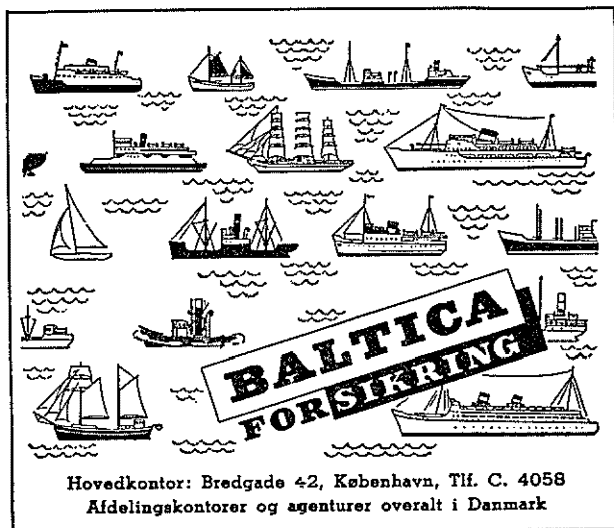
Harald Åkerlund, Sjöhistoriska Museets modelbygger, fortæller i sin lille opsets, „Att rekonstruera modeller“, om, hvorledes han kom ind på dette felt, og om de forlangender, der stilles til en modelbygger, nemlig historisk og teknisk viden og kunnen om det, der skal rekonstrueres. Artiklen er ledsaget af gode billeder, der viser nogle af de modeller, han har udført for museer og Sjöhistoriska Museet, på initiativ af direktør G. Albe, bl. a. er kopi af Stockholms Storkyrkas gamle votivskib, en galeon fra slutningen af 1500-tallet, et arbejde, der viser, hvilken fremragende modelbygger han er. Han fortæller også noget om fundene af de middelalderlige fartøjer fra Kalmars gamle havn, og det kan anbefales alle, der beskæftiger sig med modelbyggeri, at læse artiklen.

Iøvrigt indeholder årbogen tillige beretning og regnskab for Föreningen Sveriges Sjöfartsmuseum i Stockholm, der viser en rolig udvikling i denne museets støttende forening, takket være direktør Albes aldrig svigtende interesse og energi for at bringe sit museum frem til at være et af de bedste i verden.

En værdifuld årbog med bud til alle, der har tilknytning til maritimt historiske studier.

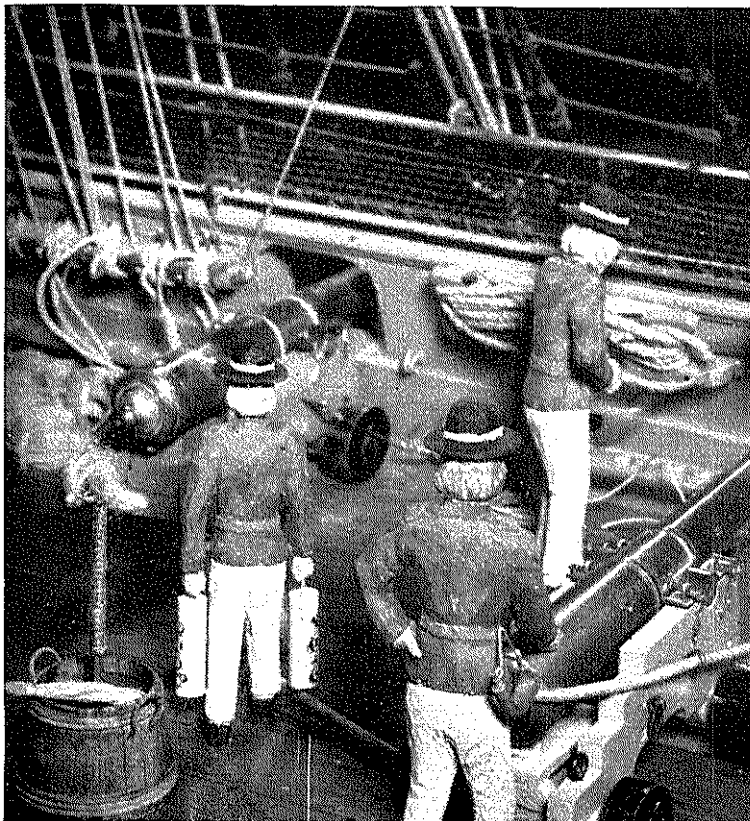
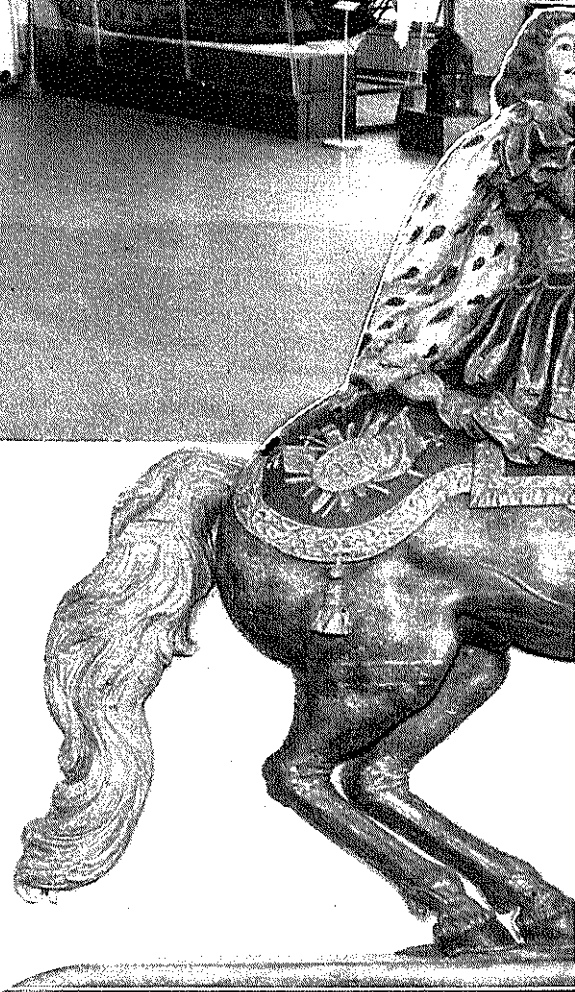
Bogen kan fås gennem boghandlen og prisen er sv. kr. 18,00.

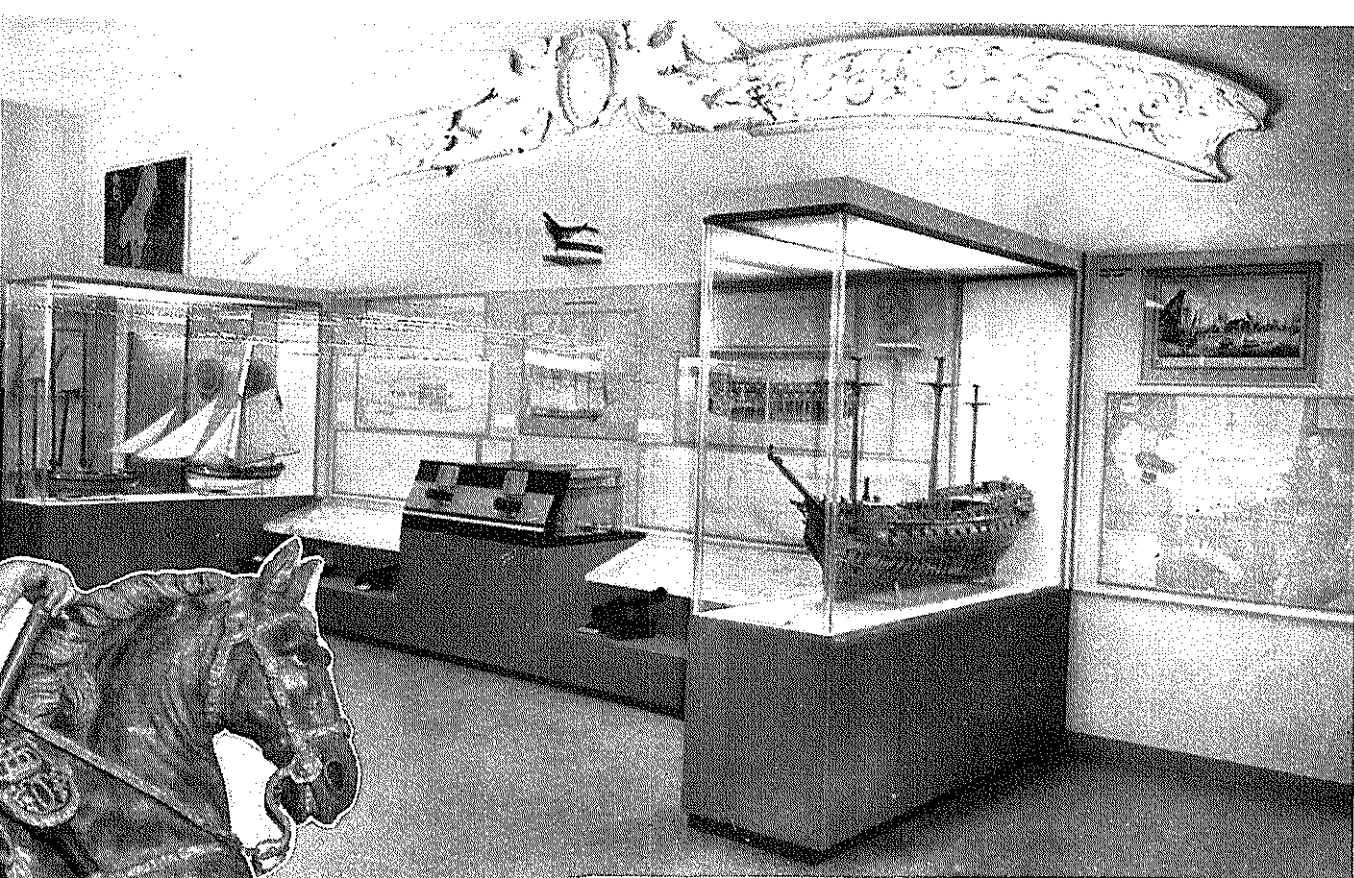
O. B. N. A.



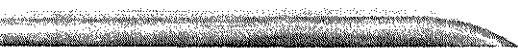


Gerhard Albe, direktøren for Statens Sjöhistoriska Museum i Stockholm, forstår at gøre sine samlinger tiltrækkende. En omplacering og delvis nyskabelse af museets orlogs-afdeling er lige blevet fuldendt. På de øverste billeder får vi et blik ind i „Gustavianska rummet“, og i midten ser vi et pragtfuldt agterskibs-ornament fra 82-kanon-skibet „Carolus XI“. Ornamentet er udført af billedhugger Schultz i 1678. Nederst tilvenstre

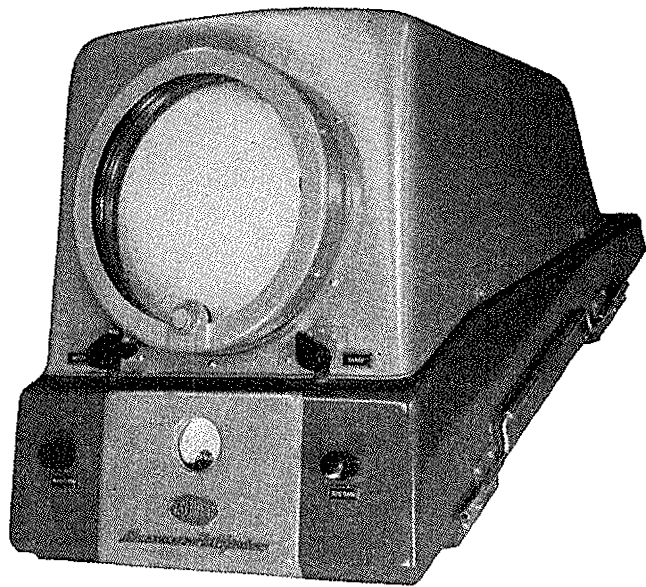




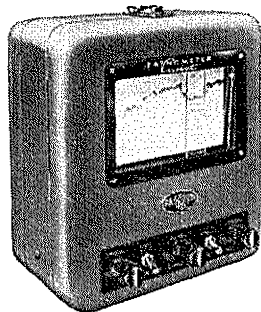
illustreres det på en morsom måde, hvordan kanon-exercitsen foregik om bord på en fregat omkring 1780. På billedet nederst tilhøjre vises lidt af „Skärgårdsflottans rum 1765—1814“. — Det siges, at mange svenske børn pludselig bliver væk fra deres forældre og først dukker op flere timer senere, når de har travet det interessante museum rundt! Ikke så underligt!



**THIS
IS A
PICTURE
OF
SAFETY
PROFIT**

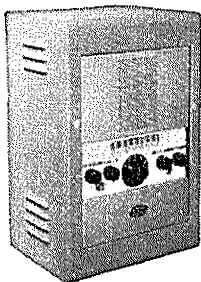


AND ECONOMY



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.

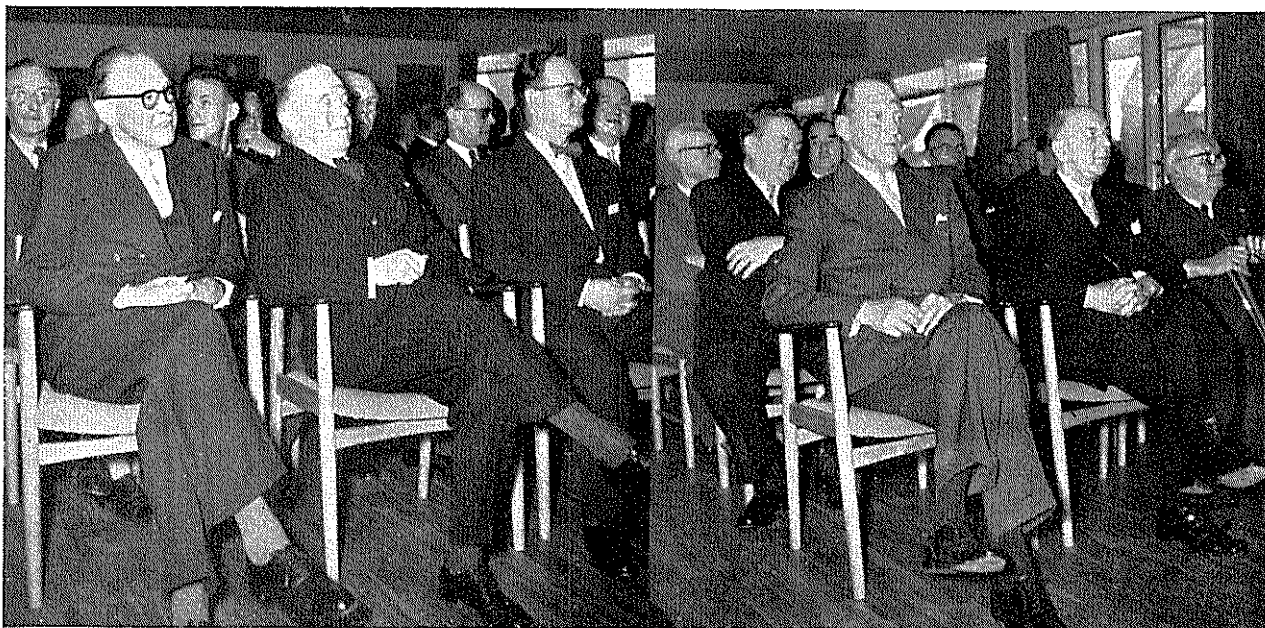
DISTRIBUTORS IN SCANDINAVIA

AAGE HEMPEL
16, LØNGANGSTRÆDE
COPENHAGEN, DENMARK

A/S NORDISK TELEKTRON
FILIPSTADVEIEN 1 B
OSLO, NORWAY

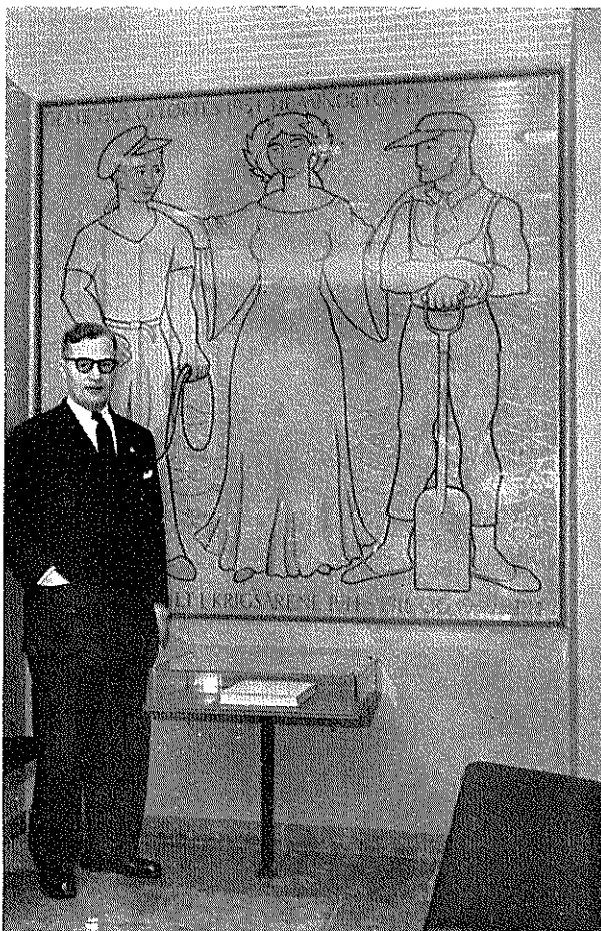
TELEKTRON A/B
SKEPPARGATAN 8
STOCKHOLM, SWEDEN

RAYTHEON



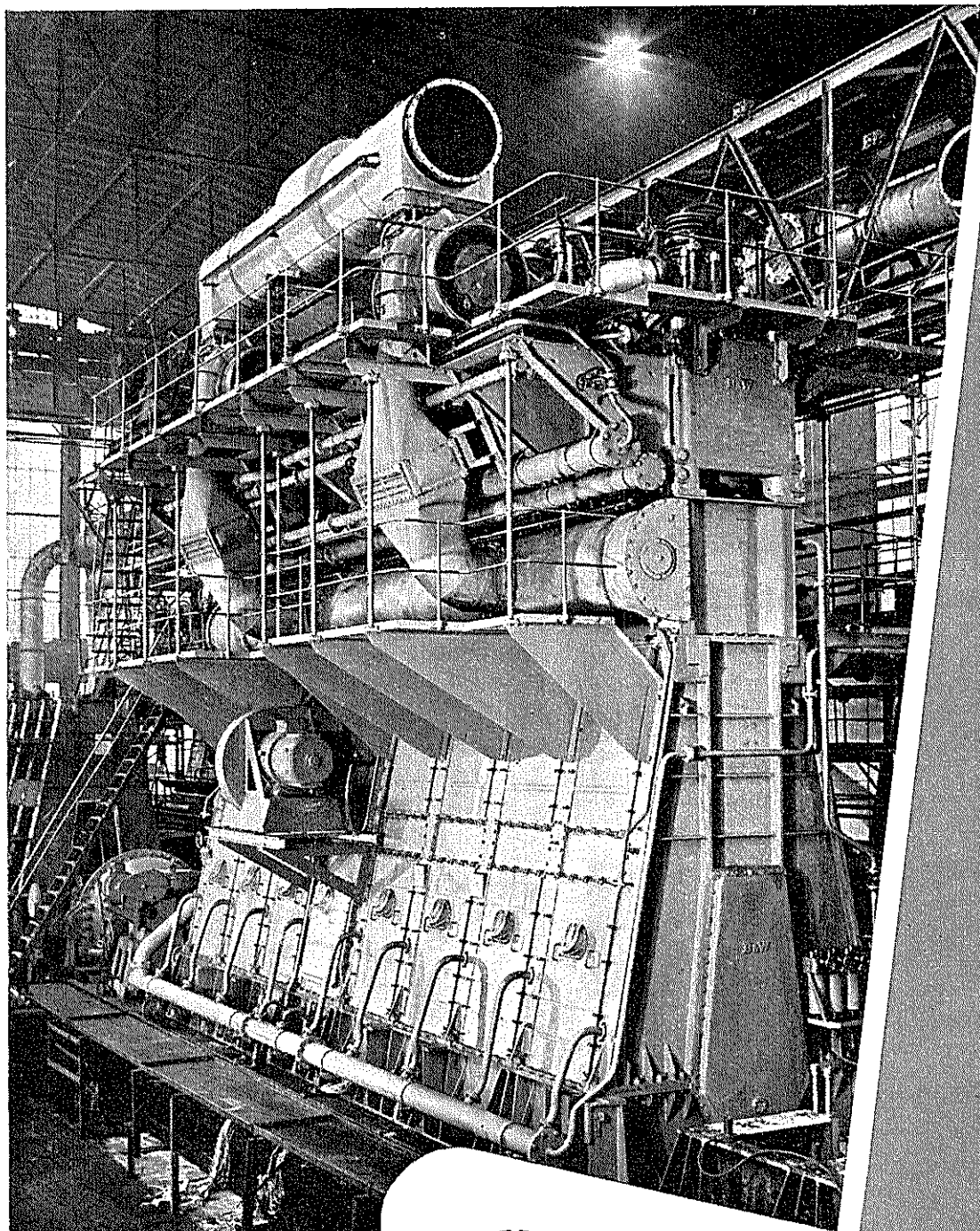
Fra Mindehotellet

Vi bringer her en del billeder fra indvielsen af Søfolkens Mindehotel, som vi omtalte i januar-nummeret. På det øverste venstre billede ses på forreste række direktør Maegaard, formanden for Dansk Dampskibsrederiforening, direktør Normann og finansminister Viggo Kampmann. På billedet til højre ses Hans Kongelige Højhed Prins Axel, socialminister Strøm og den gamle forbundsformand og forfatter Chr. Borgland. I anden række på samme billede ser man formanden for de samvirkende fagforbund Eiler Jensen.



Herover ses forbundsformand From-Andersen i hotellets mindehal foran den smukke minderude, der er udført af kunstneren Gustav Hjortlund, samt den smukke mindebog med navnene på de mange orkomne søfolk.

Tilvenstre et billede fra et af værelserne, som selv en prins kan være tilfreds med. Det er Prins Axel da også, hvilket han fortæller Richard Jensen fra Søfyrboernes Forbund, som har haft et stort arbejde med hotellet.



BURMEISTER &



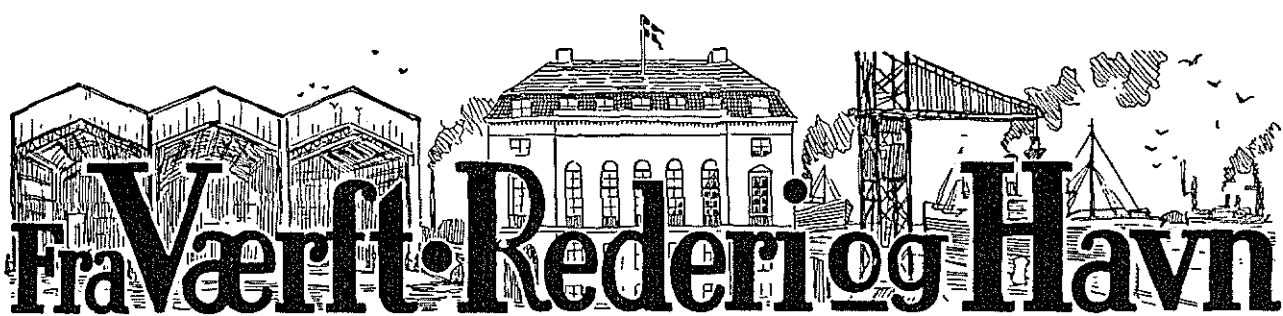
SKIBSBYGNING

REPARATIONER

DIESEL MOTORER

med og uden **TURBO-LADNING**

WAIN



Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. februar 1955



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“
 C. Clausen, Dampskibsrederi, A/S
 A/S Det Danske Kulkompagni
 D/S på Bornholm af 1866, A/S
 A/S D/S Orion
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise
 D/S Draco A/S
 Rhederi M. Jebsen A/S
 A/S Vestjysk D/S
 D/S Phønix A/S
 A/S Det Dansk Norske D/S
 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 Bugerselskab A/S
 Rederi-A/S Kosmos
 I/S D. F. B. & Em. Z. Svitzers Bjergnings-
 Entreprise
 D/S Hafnia A/S
 D/S Nautic

M/s „METEOR“

Aalborg Værft A/S' nybygning nr. 104, m/s „Meteor“, afleveredes lørdag den 15. januar 1955 til rederiet, Det Bergenske Dampskibsselskab, Bergen. Det er udstyret som et

fuldt moderne post- og passagerskib og vil blive benyttet dels i turistfart og dels som reserveskib i selskabets andre ruter.

Skibets hoveddimensioner er følgende:

Længde overalt	90,425 m
Bredde	13,715 m
Dybde til A-dæk	7,465 m
Dybgang	4,877 m

Skibet er bygget til „Det Norske Veritas“ højeste klasse for passagerskibe i europæisk fart, med forstærkning for sejlads i is samt efter international konventions bestemmelser for passagerskibe.

Der i stor udstrækning anvendt elektrisk svejsning til de forskellige konstruktioner. Dækshuse på båddæk og kommandobro er udført af aluminium for at opnå en så god stabilitet som mulig.

På promenadedækket findes tre 2-mands luksus kabiner med hver sit badeværelse og med møbler og paneler i elmetræ.

På A-, B- og C-dækket er der indrettet passagerkamre som henholdsvis 1- og 2-mandskamre. En hel del af kamrene har eget badeværelse.

Møbler og paneler er udført i kirsebærtræ. Der er håndvaske med rindende koldt og varmt vand.

Rygesalonen er placeret på promenadedækket i fronten og er udført i lys eg. Agten for rygesalonen er der i hallen, der er udført af teaktræ, indrettet kontor for en rejseleder samt frisørsalon og butik.

På promenade-dækket er der yderligere indrettet tre saloner, nemlig spisesalon, cafe og rygesalon.

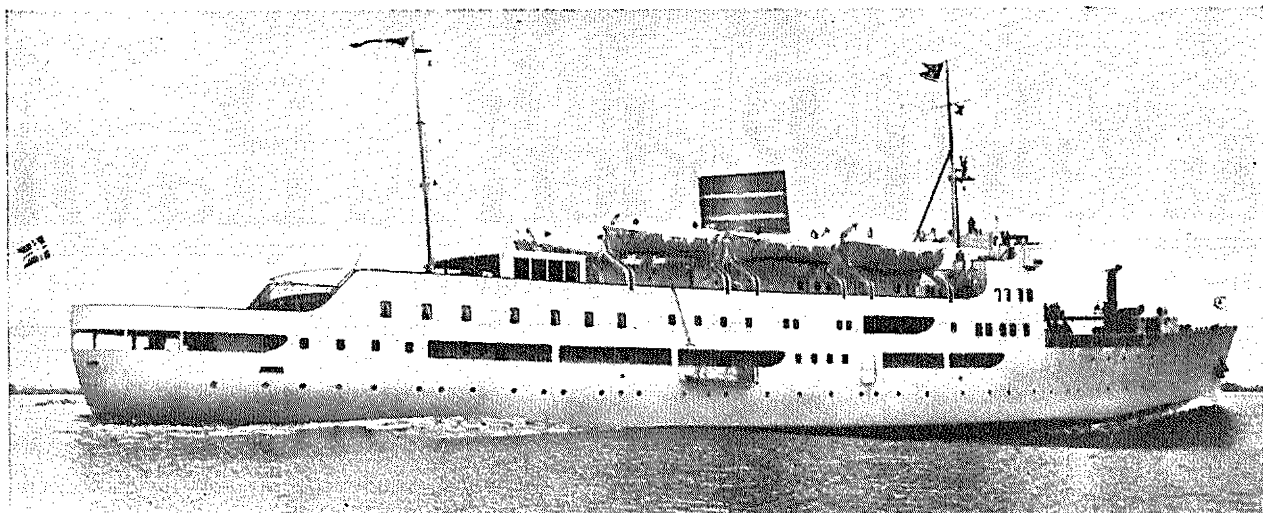
Rummene er hver især holdt i specielle farver, men dog således afstemt, at ved skibets brug i turistfart kan deleskoederne fjernes, hvorved der bliver en stor fælles spise- og dansesalon føruden en bar. Baren er udført i mørk røgfarget eg. Salonerne er holdt i lyse farver og træsorter.

Agterskoddet i 1. kl. rygesalon er udsmykket med et stort billede midtskibs og 2 mindre billeder i sb- og bb-side. I hallen på 1. kl. er der ligeledes ophængt et mindre maleri.

Baren er udsmykket med en del tegninger, og i 2. kl. rygesalon er der på agterskoddet i sb- og bb-side ophængt et lille billede.

Der kunstneriske udsmykning er foretaget af den norske maler Hugo Lous Mohr, der ligeledes har malet de fleste af billederne.

Over spise- og dansesalon er der en dome med indirekte belysning, og herunder er der arrangeret dansesalonsplads med parketgulv i teak. Over rygesalonen på båddækket er der indrettet en norsk præget udsigtssalon, udført i lys fyr som over- og underliggende paneler. Lister, døre og vinduer er udført af teak og gulvet i moseeg. På bådedækket agter er der arrangeret en veranda, der er åben



M/s „Meteor“ på prøvetur.

på agterkant, og i siderne under de store udsigtsvinduer er arrangeret blomsterkrybber. Til verandaen er der indrettet en lille dæksbar.

Kabys- og pantryforhold er fuldt moderne med elektriske elevatorer mellem proviantrum og kabys og pantry til at sikre en hurtig betjening af passagererne. De to sæt døre mellem pantry og saloner er fotocellestyrede og anbragt således, at man opnår ensrettet færdsel. Der findes desuden elektrisk komfur, elektrisk kartoffelskrællemaskine, røremaskine, stegepande, kaffemaskine, køle- og varmeskabe, tallerkenvarmer samt dampopvarmet suppekogere og grøntsagskoger. Endvidere er der installeret opvaskemaskiner og glasvaske-maskiner, pålægsmaskine og kødhakkere, ice-cream-frysere, rister, grill.

Officerskamrene er arrangeret på brodæk, bådedæk og A-dæk, med møbler i mahogni og ellers med bekvemmeligheder som passagerkamre.

På A- og B-dæk er der beboelse for henholdsvis mandskab og tjenerpersonale med møbler i lyst egetræ, og ellers med samme udstyr som passagerkamre. Desuden er her indrettet postkøbor til brug i kystfarten.

Skibets lastrum med en total kapacitet 18.000 cub. ft. er isoleret og kan nedkøles til -2° Celcius. Last-

lugen betjenes af to 1,75 tons og en 3 tons elektriske kraner af Thriges fabrikat.

Fokkemasten, der er udført som trebenet mast, er anbragt på top af styrehus, og stormasten, som er anbragt på båddæk agter, er begge udført af aluminium for at skabe en så let konstruktion som mulig.

Redningsmaterialet består af 6 store aluminiums redningsbåde, hvoraf en med motor, ophængt i gravitetsdavidder, med bådspil påmonteret en david for hver båd. I turistfart udskiftes den ene redningsbåd med en stor motorchalup til passagerernes brug.

Skibet er udstyret med de mest moderne tekniske hjælpemidler, såsom radio, radiopejler, ekkolod, elektrisk undervandslog, gyrokompass samt radar.

Brandsikringen er opnået ved anvendelse af A- og B-skodder samt sprinkleranlæg i enkelte af salonerne. For aptringen findes desuden mekanisk og manuelt brandmeldesystem, ligesom lastrummene er udstyret med kulsyre-brandslukning med røgmeldeanlæg.

Der er installeret ni vandtætte døre, betjent hydraulisk både ved dørene samt fra skibets kommandobro.

Hovedmaskineriet består af en B & W direkte omstyrbar, enkeltvirkende nicylindret, totakts tryksmurt trunk dieselmotor med trykforstøvning og udstødsturbo-ladning, og udvikler 5000 ehk ved 200 o/m, hvilket giver skibet en fart på noget over $18\frac{1}{2}$ knob. Skibet er forsynet med vendbar propel, der kontrolleres fra broen. Hjælpemaskineriet består af tre sekscylindrede dieselmotorer, der hver udvikler 300 ehk ved 425 o/m og afgiver 200 kw.

Hoved- og hjælpemotorerne er forsynet med fjern-termometeranlæg visende udstøds- og kølevandstemperatur og anbragt centralt i nærheden af manøvreplads. Desuden er der maskinkontrolanlæg med alarm for kølevand og smøreolietryk og temperatur.

Skruens omdrejningstal kontrolleres på bro og i maskinrum ved hjælp af elektrisk tachometeranlæg med tællerværk.

For vedligeholdelse og overhaling af hovedmaskineriet er arrangeret en 3 tons elektrisk maskinrumstalje,



En af ryge-salonerne.



1. kl. salon med danseplads.

og i maskinrummet findes værksted med el-dreven drejebænk, boremaskine, slibemaskine, filebænke og rum for stores og værktøj.

For brandslukning i maskinrum og laster findes et CO₂ anlæg foruden det foreskrevne skumslukningsapparat og håndildslukkere samt brandventiler med slanger og strålerør.

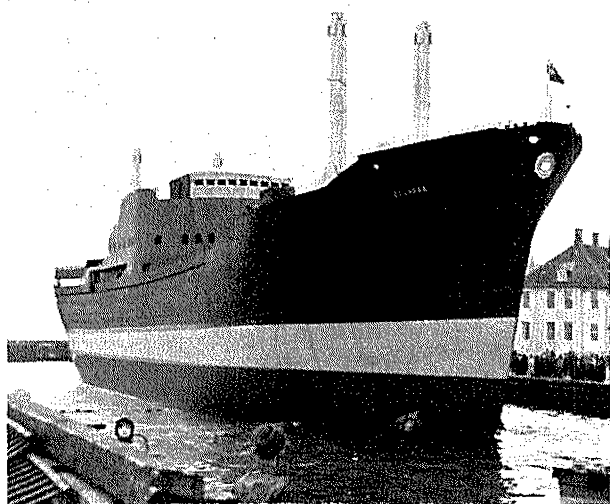
Et kunstigt ventilationsanlæg sørger for indblæsning af frisk luft til alle kamre og saloner og udsugning fra pantries, toiletter m. m.

Saloner og passageraptering opvarmes ved varm-luftindblæsning, medens officers- og besætningsapteringen opvarmes med el-varmeovne.

Nyt skib til DFDS

Fredag den 7. januar løb et nyt skib af stabelen til Det forenede Dampskibs-Selskab på Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri.

Skibet, der er et søsterskib til m/s „Brasilien“ og ligeledes skal sejle på Sydamerika, fik af fru skibsreder E. Hahn-Petersen (Det Dansk-Franske Dampskibs-Selskab A/S) navnet „Ecuador“. Kølen blev lagt den 25.



„Ecuador“ under stabelafløbningen.

maj 1954, og skibet ventes færdigbygget i slutningen af marts.

M/s „Ecuador“ har følgende dimensioner:

Længde overalt	137,2 m
Længde mellem perpendikulærene	126,5 m
Største bredde på spant	17,8 m
Dybgang	7,6 m
Lasteevne (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 passager-aptering indrettet for 12 passagerer fordelt i 8 enkamre og 2 tomandskamre, og samtlige kamre får eget bad og toilet.

M/s „Lufira“

Torsdag den 16. december søsattes fra Nakskov Skibsværft nybygning nr. 137, et ca. 9.600 tons dw motorlastskib til Compagnie Maritime Belge, Antwerpen.

Skibet blev navngivet af madame Dufour, gift med rederiets adm. direktør, og fik navnet „Lufira“.

Hoveddimensionerne er:

Længde mellem perpendikulærene ...	136,0 m
Største bredde på spant	18,7 m
Sidehøjde til shelterdæk	12,0 m

Skibet, der er bygget til Lloyd's Registers højeste klasse, har to gennemgående dæk samt yderligere et mellem-dæk i forskibet og er forsynet med lang bak samt store dækshuse midtskibs. Lastrummenes kapacitet er ca. 14450 m³ bales, foruden ca. 95 m³ kølelast.

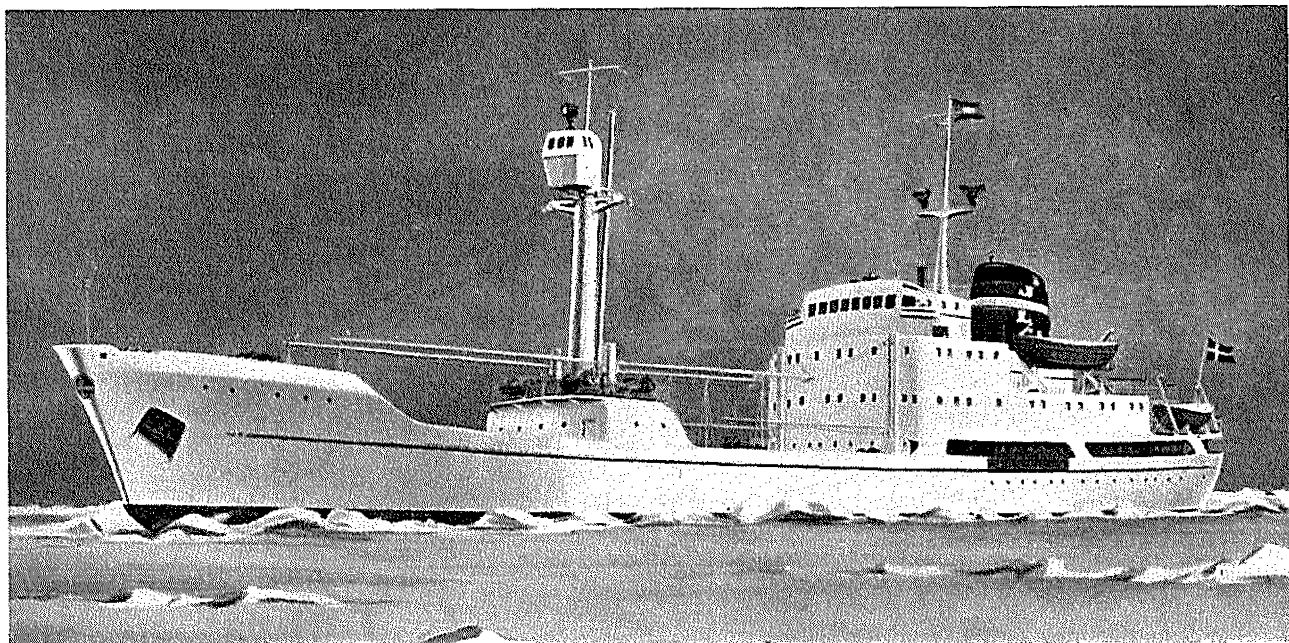
Maskineriet består af en Cockerill-B & W sekscylindret, dobbeltvirkende, totakts dieselmotor, type 659-WF-125/45 med turboladning, der ved 120 o/m udvikler 7.800 bhk og giver skibet en fart af ca. 16 knob fuldt lastet.

Afløbningen overværedes af rederiets direktion og ingeniører med fruer samt indbudte gæster, deriblandt den belgiske gesandt i Danmark, hans excellence Edouard Ullens de Schooten samt 1. legationssekretær Joris Bellens med frue.

A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders



Sådan vil det nye Ishavs-skib komme til at se ud.

Tegning af Schosler-Pedersen.

Nyt dansk ishavsskib

Rederiet J. Lauritzen, som for en par år siden byggede de nu så kendte ishavsskib „Kista Dan“, har for nogle få dage siden sluttet kontrakt med et dansk værft om bygning af endnu et ishavsskib, men noget større og med væsentlig kraftigere maskine end „Kista Dan“. Det nye skib, som bliver på ca. 1800 tons dw, forsynes med en B & W dieselmotor på 2200 ihk, som giver skibet en fart af ca. 12½-13 knob.

Af hensyn til sejlads i isen forsynes det nye skib med Aalborg Værfts propeller med vendbare blade, og skroget forsynes med isfinner, iskniv, isforstærket stævn og særdeles svære plader både i stævn, sider og bund.

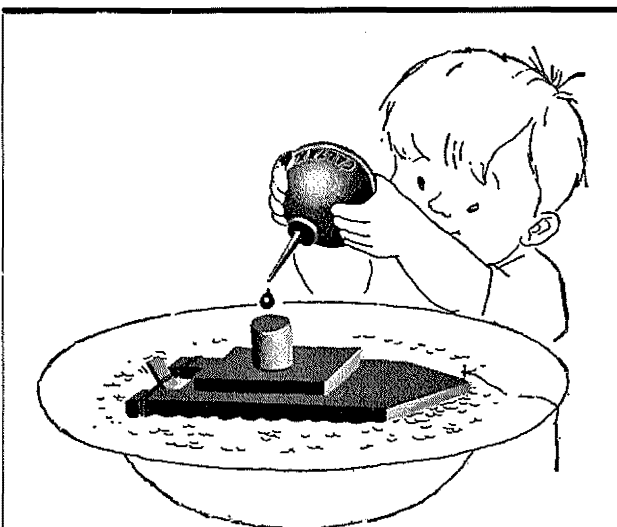
Skibet, som leveres til sommeren 1956, bliver antagelig det stærkeste eksisterende ishavsskib, bortset fra isbrydere. Skroget bygges iøvrigt på basis af de erfaringer, man har indhentet med „Kista Dan“, som igen blev bygget på rederiets og Den kgl. grønlandske Handels erfaringer med issejlads.

Når rederiet nu går videre med udvidelsen af sin flåde af isforstærkede skibe, er det, fordi „Kista Dan“, når blyminen ved Mestersviq kommer i drift, forventelig vil blive beskæftiget der som isbryder og med transporter dertil, og da „Kista Dan“ i sin tid først og fremmest var bygget til at besejre de grønlandske sydvestkyst- samt østkysthavne som Angmagsalik, Scoresby-sund, Daneborg og Danmarkshavn, har rederiet ønsket fortsat at kunne yde service overfor Den kgl. grønlandske Handel.

Af omstående skitse vil det ses, at skibet har maskinen placeret agter, er forsynet med 3 luger og stor overbygning både midtskibs og agter, hvor der er plads til 36 passagerer. Skibet forsynes med navigationsrede i toppen af fokkemasten, og det kan som noget helt nyt

nævnes, at adgangen til dette navigationsrum sker indvendig gennem den hule mast.

Skibets lastrum kan i deres helhed opvarmes og holdes frostfri under arktiske forhold og nedkøles til $\pm 20^{\circ}$ under tropeforhold.



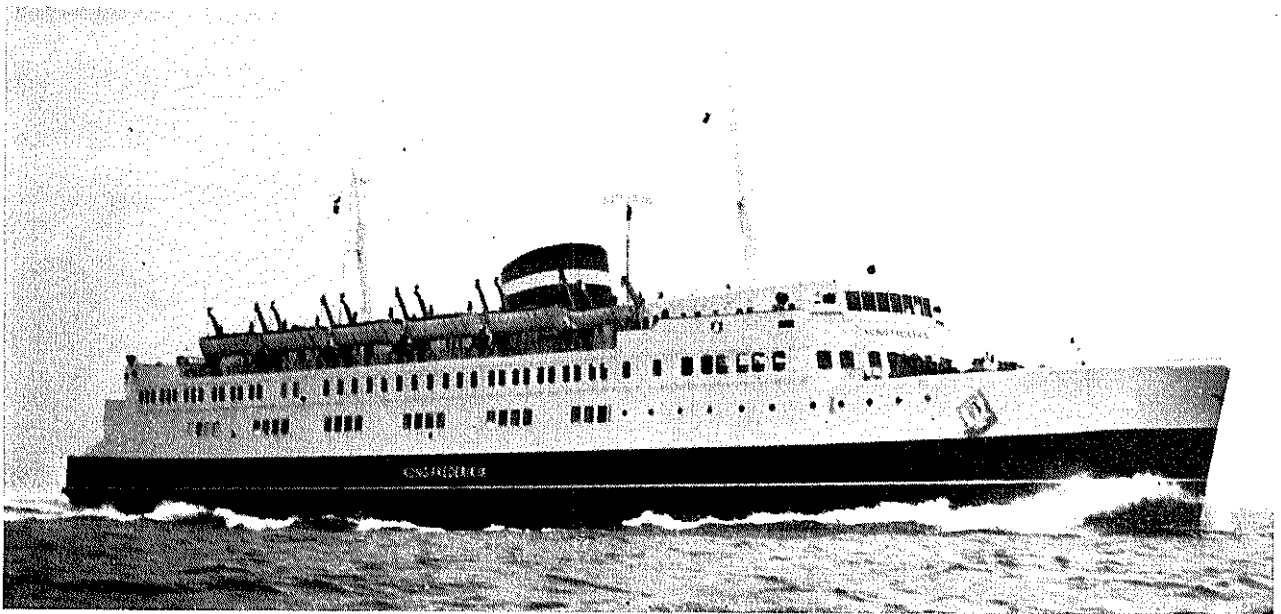
**SMØRING
MÅ DER
TIL...**

— og som alle eksperter
smører han med CALTEX



CALTEX Marineolie

CALTEX OIL A/S - AMALIEGADE 35 - KBHV. K. - C. 16816



„Kong Frederik IX“ på prøveturen.

M/S „Kong Frederik IX“

Efter fornøden tilslutning fra bevillingsmyndighederne til bygning af en ny jernbane- og automobilfærge til Gedser-Grosenbrode overfarten, samt Storebæltsoverfarten, blev færgen kontraheret den 17. oktober 1952 ved Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri A/S og løb af stabelen den 19. august 1954, ved hvilken lejlighed den i overværelse af kongen og dronningen blev døbt af prinsesse Anne-Marie og fik navnet „Kong Frederik IX“.

Færgens første prøvetur — fuld kraft prøveturen på Venmilien — fandt sted den 13. december 1954, hvorved færgen opnåede en hastighed af 18 knob.

Færgen har fået en strømliniet profil og er den første sporede jernbanefærge i statsbanernes flåde med kun en skorsten og er desuden statsbanernes største færge.

Den har følgende dimensioner:

Længde overalt	114,25 m
Længde i vandlinien	110,77 m
Bredde over fenderliste	17,70 m
Bredde i hoveddæk	17,21 m
Sidehøjde til hoveddæk	7,10 m
Lastet dybgang	4,50 m
Hestekraft, indiceret	9200

Færgen er forsynet med dobbeltbund i hele sin længde. Helt for- og agterude findes duvnings- og trimtanke, der gør det muligt at hæve og sænke færgens ender. Videre findes der sidetanke agter, der rummer færgens store ferskvandsbeholdninger på 170 tons. I motorrummets sider findes krængningstanke, der kan rumme ialt 470 tons ballastvand, der anvendes til at modvirke færgens krængninger, når tunge vogntog bliver kort ind på sidesporene.

Foran for motorrum ligger 2 store højtanke til færgens brændselsoliebeholdninger på ialt 138 tons.

Endelig findes der 2 lastrum til dæksstoes, beholdninger o. l. Forude findes de rummelige kødekasser.

På dækket under vogndækket, nemlig mellemdækket, er der agten for motorrummet, ligesom på de fleste storebæltsfærger, en stor fællessalon med stirrids og toldkontrolrum i midten. Desuden er der en kiosk for køb af tobaksvarer, chokolade o. lign.

Salonen er rummelig med polstrede sofaer ved siderne.

Panelerne er fineret med lys dansk poppel i siderne.

Stolene er udført i nøddepoleret træ og betrukket med rødt læderbetræk.

For at sikre passagererne mod trækfornemmelser og fodkulde er der anbragt elektriske rør-varmeovne ved sidesofaernes fodpaneler.

Agter er der 2 mindre saloner samt 15 sovekahytter til passagerer, med ialt 28 sovepladser.

Sovekahytterne har 2 køjepladser hver med køjelampe, en håndvask og friskluft ventilation. Desuden findes elektriske varmeovne under køjesiderne. Kahytterne er opmalet i lys cremetoning, og på køjerne findes mørkt stribet håndvævet uldbetræk.

På det øvrige mellemdæk er der kamre til besætning, restaurationspersonale, samt politi og toldpersonale og et „fangerum“.

Der findes ikke flere end 1 højst 2 mand i hvert kammer. Besætningskammerne har desuden skabe til alle 3 vagthold.

Kammerne er alle forsynet med køjer, dog for enkelte kamre med et „Pullman“-arrangement hvor sofaryggen kan klappes op således, at der fremkommer 2 køjer. Desuden er der stole, sofaer, borde, skabe og spejle i hvert kammer og gode badeforhold med brusebade og håndvaske i fliseklædte rum.

Helt forude og agterude findes styremaskinrum, hvor de store elektromotorer med tandkranse til bevægelse af for- og agterror findes. Desuden findes der maskiner for hov- og lækportens hydrauliske bevægelse.

Man har i høj grad bestræbt sig for, at hoveddækket (vogndækket) er udført med så få hindringer, som det har været muligt. Der er her plads til 125 biler af gennemsnitsstørrelse.

Hverken ved Gedseroverfarten efter ved Storebælt behøver biler at bakke ombord:

Ved Gedseroverfarten kan læder køre lige ret gennem færgen.

Ved Storebælt er færgen tilstrækkelig bred til at biler, når der ingen jernbaneovne er ombord, kan køre ind over forenden, dreje på agterdækket og atter køre frem mod forenden, så de umiddelbart kan køre fra borde.

Sporene kan rumme 10 af de største jernbanepersonvagnar, der findes, eller ca. 30 godsvogne.

Færgen er den første i statsbanernes flåde, hvor jernbanevogne umiddelbart kan køre ombord uden anvendelse af de fra storebæltjernbanefærgerne kendte „bufplanker“; herved kan tid spares ved jernbanevognenes ombordkørsel.

Da der er en fri højde på vogndækket af 5,00 m, vil selv de allerhøjest lastede lastbiler kunne finde plads på færgen. Den samlede effektive spårlængde er ca. 258,50 m, og færgen vil blive i stand til at bære en lodvægt på 1300 t. Vogndækket lukkes forude af en hovport, således at vogne står fuldstændig

beskyttet mod vejrligets indflydelse. Agterude er der en hækport. Begge porte åbnes ad hydraulisk vej. Når færgen går i lejerne i Gedser og ved Storebælt, løftes stopbufferne, der fastholder jernbanevognene, med håndspil, og hovporten løftes, hvorefter jernbanevogne og biler kan køre i land over forenden.

Klapbufferne er ved en anordning forbundet med hovporten på en sådan måde, at hovporten ikke kan gå ned, når klapbufferne er klappet op til siden.

Klapbufferne agter forsænkes ned i vogndækket ved hjælp af elektromotorer og en snekke og tandhjulstransmission, hækporten løftes, og trafikken frigøres derved over agterenden, når færgenovre sin agterende går ind i det brede leje i Grossenbrode.

Vogndækkets fenderform agter er af den brede form passende til lejet i Grossenbrode, medens fenderformen for svarer til den spidse „Storebælts“-form. Vogndækket belyses ved et stort antal lysstofrør, der giver en væsentlig bedre belysning end den tidligere belysning ved almindelige amper.

Fordelt over vogndækket findes luftopstandere til betjening af de ombordtagne jernbanevogne, til brug for disse trykluftbremser.

Endvidere findes talrige brandstutse for brandslanger, samt mange ildslukkere til brandbekæmpelse, og enkelte drikkevandshaner.

I vogndækkets sider findes sidehuse med trapper til apteringen og kamre på mellemdæk. Desuden er der 2 postkontorer, 2 styrmands- og billetkontorer, omformerrum, ventilationsrum o. l.

På vogndækket findes i siderne ialt 6 porte: 2 elektriske, fældbare landgangsporte, der bevæges ved elektrisk wirespil, samt 4 porte til fortøjning.

Der er to 10 tons varpespil til forhaling agter og to 10 tons spil til forhaling for.

En række brede og lettillgængelige trapper fører passagererne op til promenadedækket, apteringen her er principielt ny og forskellig fra storebæltsfærgernes åbne dæk på siderne af salonerne på promenadedækket. På „Kong Frederik IX“ er hele promenadedækket lukket, med undtagelse af et lille åbent dæk agter, og salonsiderne er ført helt ud til skibssiden, således at der skabes en lukket og opvarmet hall i færgens midte.

I promenadedækkets forende findes en stor spiserestaurant med plads til ca. 260 passagerer, det vil sige en langt større spisesalon, end der findes på storebæltsfærgerne. Ligesom på d/f „Danmark“ er der et stort køldt bord i restaurantens midte med varmebord og frostplade.

Panelerne er teakpolerede og møblerne ligeledes teakbehandlede.

Til betræk på møblerne er der den forreste del af salonen anvendt grønt og brunstribet uldent håndvævet stof, i den agterste del af salonen dog lyst oksehudslæder.

Der er skaffet god plads til 4 personer ved hvert bord.

Bordene er i tilfælde af søgæg forsynet med slingrelister og stolene forsynet med surringsbeslag.

De særlig store vinduer har alle gardiner af lyst stof, og i vindueskarmene er indbygget specielle rullegardiner med trælameller.

Langs ydersiderne findes elektriske rørvogne, skjult bag beskyttelsespaneler.

I loftet er indbygget forsænkede spotlight og gennemlyste lamelfelter til almen belysningen, den højere, midterste del af salonen har desuden indirekte belysning af lysstofrør.

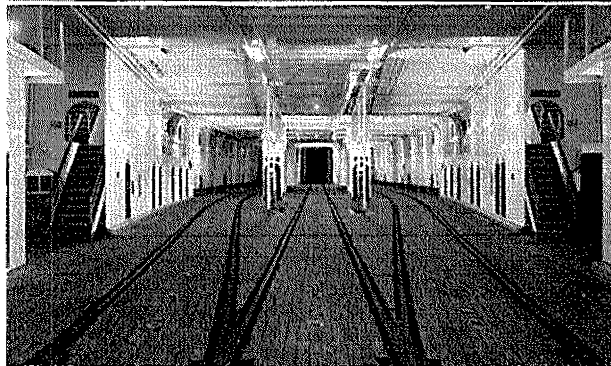
Restauranten er effektivt ventileret med varmluftsindblæsning og udsugning.

I restaurantens agterende er et stort maleri af Hans Majestæt Kongen ophængt udført af kunstmaleren Aug. Tørsleff.

Rundt i restauranten er der smukke plantearrangementer, således også under kongens biled.

Gennem store glasdøre i restaurantens agterskod kommer man ud i en stor hall med „rotunde“ med vekselskontor, telefonrum, sekretær (information) og restauratorkontor. Sekretæren har en skrivemaskine, således er man under overfarten kan få skrevet breve.

Desuden står informationsdæken til tjeneste for passagererne



Øverst en af salonerne og nederst vogndækket med tre spor.

med oplysninger, betjening af højtalerens musikanlæg o. lign. Endvidere er der 2 kiosker for salg af chokolade, cigaretter o. l.

I rotundens midte findes sturridsrum for restaurationsrummene på promenadedækket (med smørrebrødsanretning o. lign.).

Fra restauranten har tjenerne adgang til sturridsset gennem døre i restaurantens agterskod, således at publikum ikke forstyrres af tjenerekspektionen ved sturridsskranken.

I hall'en er ydersiderne forsynet med teakpolerede paneler, medens „rotunden“ er paneleret med lys afbleget elmetræ.

På rotundens sider og midte findes udstillingsmontrer.

Loftsbelysningen består af store orrefors-kupler og lysstofrørbelysning gennem lamelloft.

Endvidere er der i hall'en anbragt sofaer ophængt på yderskod, frit af gulvet.

Agterude findes to 1. kl. saloner i borde og 3. kl. saloner helt agter. Den agterste har i agterenden store udsigtsvinduer.

1. kl. salonerne har noddefinerede, polerede vægge med lyse gardiner i vinduesrammerne.

Møblerne er betrukket med blå, rødt og brunstribet heluldent, håndvævet stof, afstemt efter paneler og tæpper.

På gulvet findes axminster tæpper.

I alle rum findes højtalere, gennem hvilke meddelelser til publikum kan gives, samt et musikanlæg, der tillader, via et grammofoon- eller håndoptageranlæg, at spille over de installerede højtalere.

Alle højtalere kan reguleres lokalt og afbrydes om ønsket.

I alle saloner og i hall findes ure, der styres fra et centralur på kommandobroen.

Endvidere findes et lokaltelefonanlæg med telefoner i alle vigtigere tjenesterum.

Færgen har særlig mange henvisningsskilte, der gør det nemt for publikum at finde rundt.

3. kl. salonerne har paneler af lys eg, møblerne er betrukket med blå, uldent, håndvævet stof, gulve er overalt belagt med mønstret ruboleum.

Alle vægpaneler i færgen er behandlet med brandfri lak og polerede.

På agterdækket findes dæksbænke på det åbne dæk.

På bakkdækket (den forreste, frie del af promenadedækket) er der anbragt 2 ankerspil, der løfter de store ankre op i de højliggende ankerrecesser, og et 10 tons forhalingssspil.

I bovporten findes indbygget en udkigsplatform, hvorfra udkigsmanden bag blæstbeskyttende vinddyser kan overse havet umiddelbart foran færgens forstævn.

Passagerer fra land får adgang til færgen gennem sideporte ved hall'en på promenadedækket. I land findes de fra Storebælt kendte høje landgangstrapper.

Færgen får plads til max. 2000 passagerer under højtids- trafik.

På øverste dæk — bådédæk — findes styrehuse i for- og agterenden og iøvrigt officerskamre, ventilatorrum, kabys og kolerum samt messer for dæksofficerer og restaurationspersonale (agter).

Endvidere en privatkahyt med et hvilerum og w.c.

Agterude findes et soldæk, som passagerer har adgang til fra det åbne dæk agter på promenadedæk såvel som fra 2 trapper i hver side fra hall'en på promenadedækket.

I siderne på bådédæk findes 12 store redningsbåde af aluminium, og på „taget“ af bådédækshuset findes ialt 46 flydemidler til hver 20 personer. Redningsbådene er ophængt i davidder af tyngdekraft-typen.

De er således indrettede, at redningsbådene ved et enkelt greb kan svinges ud og fires ned. De talrige redningsbælter er af kork og er derfor uforgængelige. Færgen er således veludstyret i sikkerhedsmæssig henseende og opfylder danske såvel som internationale love om sikkerhedsforanstaltninger for passagerer og besætning på skibe, således også den internationale konvention for sikkerhed af menneskeliv på søen af 1948, der indeholder skærpede krav herunder til skibets brandsikkerhed. Færgen er udstyret med en række brandskodder, der gør det muligt for passagerer og besætning at bringe sig i sikkerhed gennem brandsikre gange i tilfælde af brand.

Et brandmeldesystem med brandmeldere fordelt over hele færgen giver ved opstående ildebrand straks melding til kommandobroen, hvorefter besætningen over højttalersystemet kan adviseres. Et tryk på en knap bringer automatisk nogle brandsikre skydedøre til at lukke sig, hvorved man er i stand til at aflukke sektioner af færgen, hvor en brand måtte være udbrudt.

Ligeledes er man fra kommandobroen ved tryk på en knap i stand til at standse alle elektriske luftventilatorer. Luftkanalerne lukkes ved automatiske brandspjæld.

Der findes et skumslukningsanlæg bestående af to 1500 liter skumbeholdere på vogndækket.

Endelig er der talrige brandslukningsstutse for tilslutning af brandslanger fordelt over hele færgen.

Ved beskadigelser af færgen, hvor vand trænger ind i færgen, er man i stand til fra kommandobroen at lukke alle vandtætte døre, således at færgen forbliver flydende.

I navigationsmæssig henseende er færgen udstyret med alt moderne navigationsudstyr såsom radar, radiopøjler, ekkolodde-apparat, gyrokompas, decca o. s. v.

Radaranlægget har 2 billedskærme, et i forreste styrehus og et i agterste styrehus.

Færgens skrog er bygget af stål med undtagelse af de øverste huse, der er bygget af aluminium.

Skroget er bygget til Bureau Verita's højeste klasse og specielt isforstærket. Til yderligere forstærkning af skroget, hvor færgerne støder mod ledéværket i lejerne, er der anbragt særlige indvendige fenderafstivninger, således at skroget er overordentlig stærkt.

Til at tage de høje akseltryk fra tog og biler (20 tons og 13 tons) er der et tæt net af svære bjælker og dragere under vogndækket.

Skorstenen og de 2 master såvel som radarmasten er udført af aluminium.

I den forreste, hule mast er der anbragt elektriske modstande, og i den agterste findes et ventilationsaggregat.

Færgens kamre opvarmes ved elektriske varmeelementer. I

salonerne er der, som nævret, ved elektriske varmeelementer truffet særlige foranstaltninger til trækfri opvarmning.

Til betjening af restaurationsdelen findes ialt 6 elevatorer, hvoriblandt 1 stor gods elevator, der bringer proviant, kød, grøntsager o. lign. op til kabysen på bådédæk fra vogndækket.

Færgen har 2 ror — et forror til brug ved sejlads med agterenden forrest og et agterror. For sejlads i isfyldt farvand er agterroret forsynet med et beskyttende iskniv.

Forroret er så stort, at 1 mand kan bevæge sig rundt inde i roret ved eftersyn af dette.

Færgen er dobbeltskruet med to 10 cylindrede B & W motorer af typen B & W 1050-VF-30. Begge motorer yder tilsammen 9.200 i. h. k. ved 180 omdrejninger pr. minut og giver færgen en fart af 18 knob.

Derved bliver dette maskinlæg det kraftigste og største i statsbanernes flåde.

I maskinrummet er desuden installeret en stor krængningspumpe med en kapacitet af 1.400 t/h, der anvendes til at formindske krængninger, når store og tunge vogntog køres ind på sidesporene.

Hjælpmotorerne — ialt fire — er af typen 25-MTBH-40 med udstøds-turbocharge, hvoraf to yder hver 510 b. h. k. og de to andre 425 b. h. k. ved 500 o. m.

Hjælpmotorerne skaber gennem dynamoer på 340 kw og 280 kw ved 220 Volt spænding den nødvendige effekt til drift af det elektriske maskineri såsom styremaskiner, pumpemotorer til portenes hydrauliske bevægelsesløg, elektriske varmeovne, spil, radiostation, kabysmaskineri, køleanlæg og de i maskinrummet anbragte pumper samt værksted.

Desuden er der installeret et ydedygtigt nøddynamoanlæg bestående af to Bukh-dieseldynamoer à 18 kw effekt.

På overfarten Gedser—Græsenbrode findes efter indsættelse af „Kong Frederik IX“ følgende færger:

m/f „Deutschland“,

der tilhører de tyske statsbaner og er lidt mindre end „Kong Frederik IX“, og desuden af færger tilhørende DSB:

d/f „Danmark“ og

m/f „Kong Frederik IX“.

Skibet er malet med Hempel's

HEMPEL'S
DANSKE FARVER

J. C. Hempel's Skibsfarve-Fabrik

AMALIEGADE 8 · KØBENHAVN K · CENTRAL 3842

M/T A.K. Fernström

Kockums sidste aflevering i 1954 fandt sted den 30. december med tankmotorskibet „A. K. Fernström“ på 20.030 tons dw.

Dermed har Kockums i 1954 afleveret 10 skibe på ialt 190.305 tons dw.

„A. K. Fernström“ har følgende hoveddimensioner:

Længde overalt 169,6 m

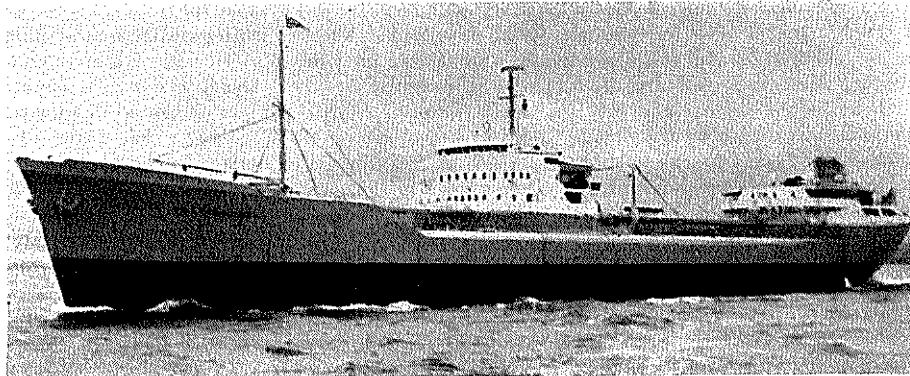
Længde mellem perpendikulærerne ...	160,0m
Største bredde på spant	22,0 m
Sidehøjde	12,2 m
Dybgang på sommerfribord	9,5 m
Rumfang af lasttanke	27.600 m ³

Fremdrivningsmaskineriet består af en enkeltvirkende totakts Kockum-MAN dieselmotor på 8.100 bhk ved 115 omdrejninger pr. minut. Hjælpemaskineriet består af to dieseldrevne og en turbinedrevet generator, hver på 275 kva. Det samlede brændselsforbrug beregnet til 32 tons olie pr. etmål.

De tre turbinedrevne læstoliepumper har hver en kapacitet på 700 tons olie pr. time.

Dæksmaskineriet er dampdrevet.

Skibet, som er befragtet for fem år til transport af råolie fra Kuwait i den persiske havbugt til Brasilien,



M/t „A. K. Fernström“.

har fået den bedst tænkelige aptering. Alle kamre er luftkonditionerede efter Svenska Fläktfabrikens system med opvarmning resp. nedkøling af luften. Alle sanitære rum er mekanisk ventilerede.

Apteringen er af højeste klasse, og der er gjort meget for at skabe tilfredshed om bord. I dækshuset på bådedækket findes et snedkerværksted og fotografisk mørkekammer, i broen et fritidsrum med bordtennisbord m. m. Et svømmebassin kan oprigge på bådedækket agter, og i apteringen agter findes en finsk badstue. I alle gange agter er skodderne beklædt med Perstorpsplader. Desuden findes vaskeri med vaskemaskine, centrifuge, rulle- og strygerum og tørrerum. Hospitalet midtskibs har en komplet tandlægeudrustning.

Der er god plads i proviantkølerummene, hvor der er særlige rum til kartofler, grøntsager, fisk og kød. De sidstnævnte rum kan nedkøles til -18° .

Tankskib på 28820 tons d. w. leveret af Götaverken

Tankmotorskibet „Tank Monarch“ på 28.820 tons dw, som er bygget af Götaverken til Skibs A/S Panama, Oslo, og Skibs A/S Herbjørn, Oslo/Sigurd Herlofson og Co. A/S, blev den 8. december afleveret.

Skibet er et af de største der hidtil er bygget ved værftet. Det er langskibs spantet, helsevejst og har moderne udførte overbygninger.

„Tank Monarch“ bygges til Lloyd's Registers og Det Norske Veritas højeste klasse med hoveddimensionerne:

Længde overalt	198,0 m
Største bredde på spant	24,5 m
Sidehøjde	13,6 m
Middeldybgang på sommerfribord	10,1 m

Olielasten skal føres i 11 midtskibs- og 12 vingetanke, og tilsammen har disse tanke et rumfang på 38.880 m³. Skibet har to pumperum og pumpekapaciteten er 2.000 tons pr. time.

Skibet er forsynet med al moderne udrustning i form af radar, gyrokompas med automatisk styring, radiopejlarapparat, SAL-log, ekkolod etc. Götaverkens lastfordelingsapparat, Lodicatorm, indgår også i udrustningen.

Apteringen for besætningen er i topklassen. Der er smukke enmandskamre og alle rum er mekanisk ventilerede, og ventilationsluften kan om nødvendig opvarmes.

Skibet er forsynet med en nicylindret dieselmotor af Götaverkens konstruktion og fabrikat. Den er totakts og enkeltvirkende. Cylinderdiametere er 760 mm og slaglængden 1500 mm. Ved 112 omdrejninger pr. minut yder den 10.000 ihk. Motoren er konstrueret for drift med kedelolie.

Endvidere er nybygningen forsynet med to seks-cylindrede, enkeltvirkende hjælpemotorer af Götaverkens konstruktion. Ved 350 omdrejninger pr. minut giver de hver 360 ehk. De har en cylinderdiameter på 300 mm og en slaglængde på 450 mm. De er kobled til 240 kw generatorer.

Desuden findes der en compound dampmaskine af Götaverkens konstruktion. Ved 450 omdrejninger pr. minut yder den 165 ehk. Den er koblet til en 110 kw generator.

Skibet gør 14,5 knob på fuld last.

Fører er kaptajn O. J. Olsen og maskinchef Sverre Antonsen.

M/s **Lotte Skou**

Mandag den 3. januar 1955 afleveredes fra Burmeister & Wains skibsværft på Refshaleøen fragtmotorskibet „Lotte Skou“, nybygning nr. 725, 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 shelterdecker med bak.

Hoveddata for m/s „Lotte Skou“ er:

Længde mellem perpendikulærerne	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 inkl. højtanke	395000 cu. ft. bales

Skibet har et moderne udseende med krydserhæk og fremfaldende stævn og er forsynet med ti bipodmaster, bipod-lademaster 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 ti 5 tons losse bomme. Desuden er der 2 sværvægtsbomme for 25 tons over henholdsvis 2 og 4 lugen.

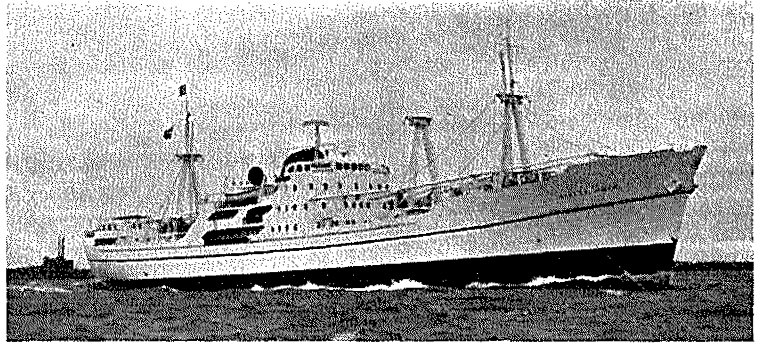
Alle bomme betjenes af elektriske lossespil, der ligesom styremaskinen og ankerspillet er af Thomas B. Thriges fabrikat.

Skibet er forsynet med to 8,84 m redningsbåde anbragt midtskibs samt en 5,5 m motorredningsbåd og en 5 m jolle agter.

I huset midtskibs er arrangeret aptering for 10 passagerer anbragt i 2 dobbelt- og 6 enkeltkamre. På bådedækket findes desuden et dobbeltkammer for rederen. For officerer og mandskab er der overalt enkeltkamre, idet dog skibsdrengene har dobbeltkammer.

De mest moderne navigationsmidler: radiopjeler, radar, elektrisk log, radio med kortbølgesender etc. er installeret.

Hovedmaskineriet er en B & W enkeltvirkende direkte omstyrbar, totakts, nicylindret krydshovedmotor med trykforstøvning. Cylinderdiameter 620 mm, slaglængde 1150 mm, i stand til at udvikle 6.750 ihk, sva-



„Lotte Skou“ på prøveturen.

rende til 5400 ehk ved 150 omdrejninger pr. minut. Motoren indrettes til kørsel med tung olie.

Hjælpe-maskineriet 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. Dieselmotorcylinderne har en diameter på 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 m³ i timen for cirkulation af søle- og smørelie, 3 centrifugalpumper à 240 m³/time for cirkulation af fersk og salt kølevand for hovedmotoren samt 2 med en kapacitet på 30 m³/time for hjælpemotorerne.

Startluft leveres af to elektrisk drevne luftkompressorer med en kapacitet af 210 m³ indsuget luft pr. time hver, tryk 25 atm., og der findes 1 startluftbeholder. Der er en kedel med et arbejdsstryk på 7 atm. og en hedeblade på 23 m².

På grund af overvældende stofmængde må fortsættelsen af „Jorden rundt med barken „Sørine““ udgå til næste nummer.

Sparekassen for **Kjøbenhavn og Omegn** Forvaltningsafdelingen

Administration af båndlagte kapitaler,

legatmidler, pensionsfonde o. l.

Opbevaring af værdipapirer i åbent depot.

Hovedkontoret, Niels Hemmingsensgade 24
Telefon Central 1542



OLIEFYRINGSANLÆG

Til Donkeykedler, Varmekedler m. m.

HOLBÆK

TELEFONER: 68-2068-2368 - Telegr.-Adr.: VULKAN



M/T Nyköpingshus

Kockums sidste søsætning og den tiende i årets løb fandt sted den 29. december. Det var et tankmotorskib på ca. 15.950 tons dw, som af fru Lillemor Roos fik navnet „Nyköpinghus“. Skibet er bestilt af Trelleborgs Ångfartygs AB, Trelleborg.

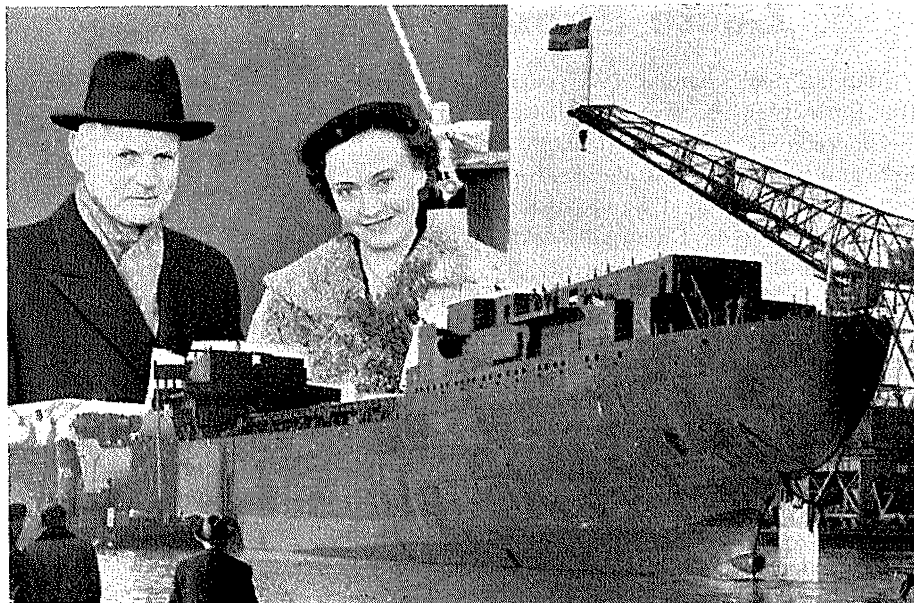
Den totale tonnage, som er søsat fra Kockums i 1954 kommer derved op på 183.080 tons dw.

„Nyköpinghus“ hoveddimensioner er følgende:

Længde overalt	162,5 m
Længde mellem pp	152,4 m
Største bredde på spant	19,2 m
Sidehøjde	11,7 m
Dybgang på sommerfribord	9,1 m
Rumfang af lasttanke	21.700 m ³
Prøvetursfart, lastet	14,6 knob

Motoren bliver en syvcylindret, enkeltvirkende Kockum-MAN dieselmotor på 6.300 bhk.

Apteringen bliver af sædvanlig høj standard med



Søsætning af m/t „Nyköpinghus“. Gudmoderen, fru Lillemor Roos, Malmö og direktør G. Lundequist.

besætningen i enmandskamre agter. Det kan iøvrigt nævnes, at skibet foruden almindelige proviantkølerum også får et særligt rum til dybfrysede levnedsmidler, og at mandskabet får maden serveret over en kafeteriadisk, indbygget mellem kabysen og mandskabsmessen. Vaskeri, rullestue og tørrerum indrettes agter.

Navigationsudstyret bliver helt moderne med radar, gyrokompass med selvstyrer, ekkolod, SAL-log og radiopjeler.

M/T Vindafjord

Et kombineret malm- og tankskib på 12.200 tons dw som er bestilt af Skibs A/S Malmtransport/Den Norske Amerikalinie A/S, søsattes den 17. december fra Götaverken. Fru Gudrun Bugge gav nybygningen navnet „Vindafjord“.

Götaverken har tidligere bygget to liniemotorskibe til Norske Amerikalinjen, „Tønsbergsfjord“, som blev leveret 1930, og „Larviksfjord“, 1931, to søsterskibe på 5.760 tons dw.

Nybygningen klasser i Det Norske Veritas højeste klasse med dimensionerne.

Længde overalt	149,0 m
Største bredde på spant	18,0 m
Sidehøjde	10,8 m
Middeldybgang på sommerfribord	8,5 m

De to malmlaster ligger som centerlastrum, medens

lasttankene til olie ligger ved siden og under malmrummene. Det samlede rumfang af malmrummene er 6.450 m³ og af lasttankene 12.175 m³.

Besætningen får rummelig og smuk aptering af høj klasse.

Skibet skal forsynes med al moderne udrustning i form af radar, gyrokompass med selvstyrer, radiopejleapparat, ekkolod, SAL-log, Götaverkens Lodicorapparat til lastfordeling o. s. v.

Den kontraktlige fart er 13,5 knob på fuld last.

Maskineriet bliver af Götaverkens konstruktion og fremstilling. Hovedmotoren er en svejst syvcylindret, totakts, enkeltvirkende krydshovedmotor med 680 mm cylinderdiameter og 1500 mm slaglængde, som ved 112 omdrejninger pr. minut yder 6,200 ihk. Den konstrueres for drift med kedelolie.

De tre hjælpemotorer er firecylindrede med cylinderdiameter 240 mm og 360 mm slaglængde. Ved 450 omdrejninger pr. minut udvikler de 165 ehk og er koblet til 110 kw generatorer.



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.

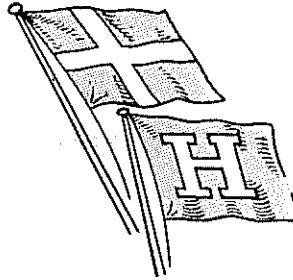
★

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
DAMPSKIBSSELSKABET „HEIMDAL“

Teogr.: MARTINO
KØBENHAVN Ø. DANMARK

DAMPSKIBSSELSKABET

TORM

AKTIESELSKAB

Grundlagt 1889

Telefoner: MINERVA 2437 - RIGSTELEFON 203
HOLMENS KANAL 42 — KØBENHAVN



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



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

„MYREN“

KØBENHAVN

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

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB



1789/20



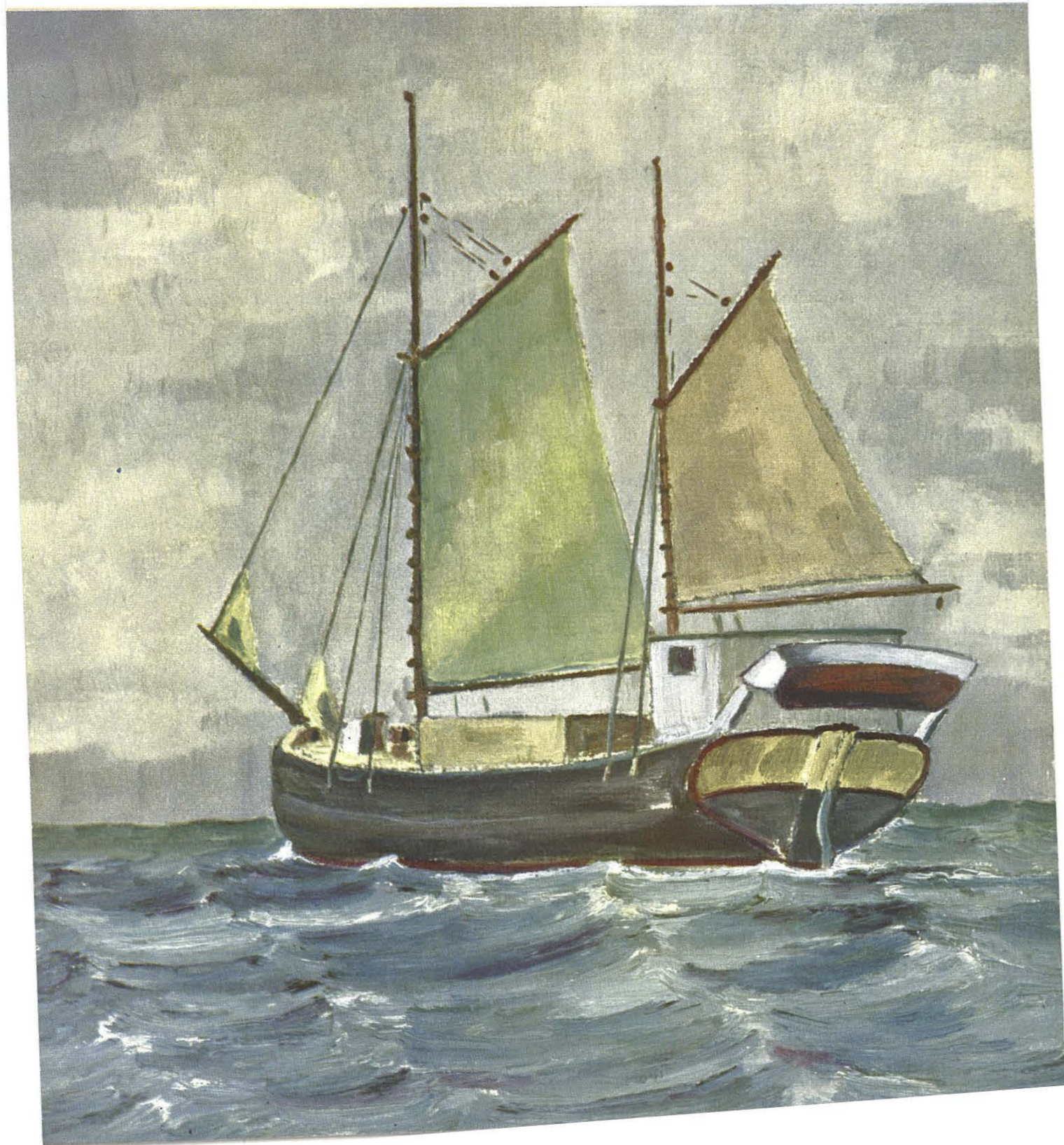
BANGS

VIKINGEN

Kr. 1,50
1. marts

DEN LILLE SKIBSFART
Maleri af OTTO KORK

1955 - nr. 3
32. årgang



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

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

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

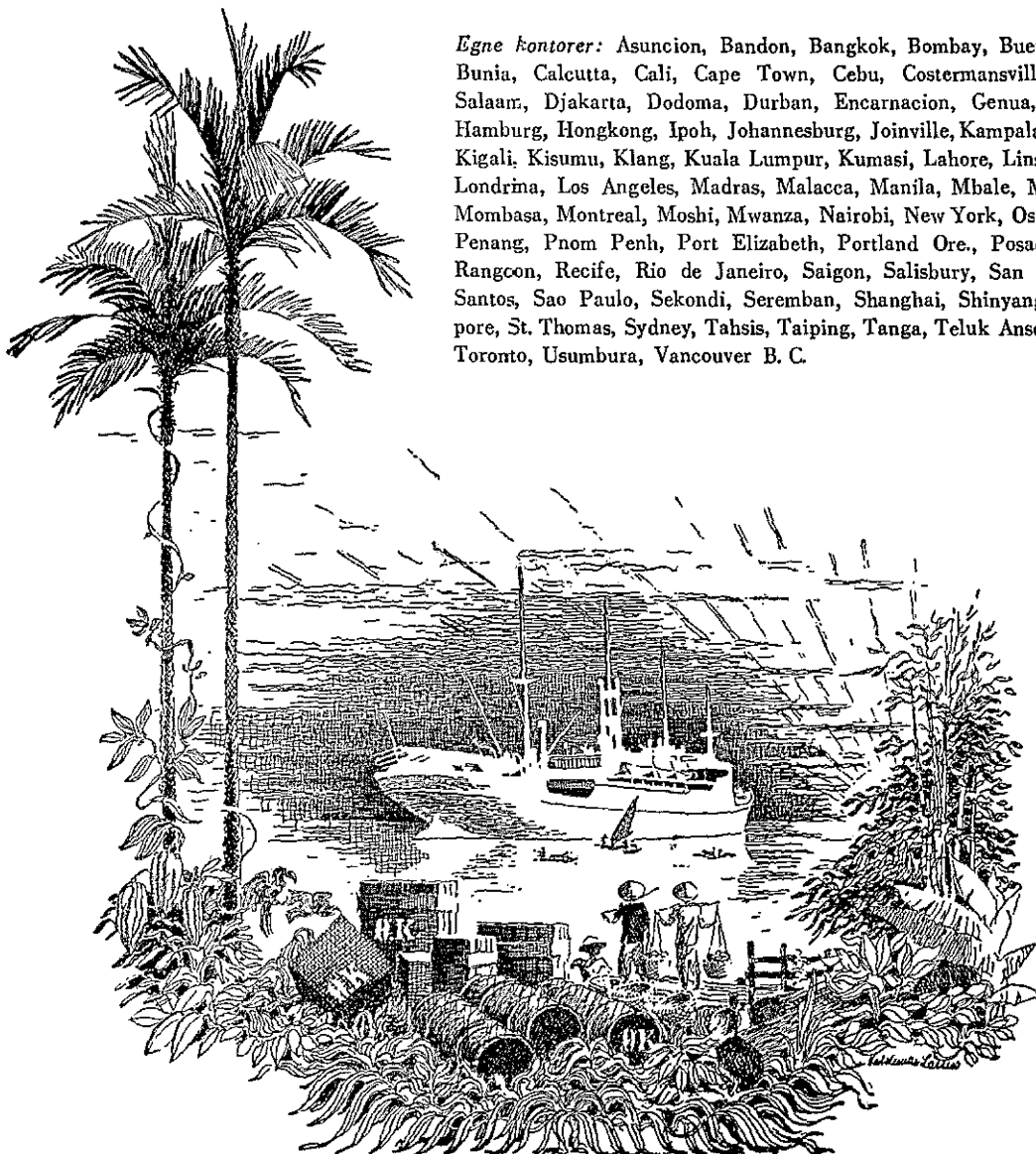
AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI KØBENHAVN

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, Buita, 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



Erik Larsen.

Lodsen skaffer Danmark *fremmed valuta*

Interview med lodsernes afgåede formand

Ved OTTO LUDWIG

Den 13. februar fejrede Dansk Lodsförening sit 50 års jubilæum ved en fest i „Nimb“ og blev meget stærkt hyldet. Efter at ovationerne havde lagt sig lidt, henvendte vi os til foreningens formand gennem 14 år, lods Erik Larsen, for at lade ham fortælle lidt om lodsernes problemer og arbejde.

„Hvornår kom De ind i bestyrelsen, Erik Larsen?“

„Jeg blev næstformand i 1940, og året efter blev jeg formand. Det var en hård tid at tiltræde denne post i. Trafikken på de danske havne faldt meget stærkt og dermed indtægterne for lodserne. Der var allerede indsendt andragende til myndighederne om en garanteret mindsteløn. Og så begyndte forhandlingerne. Et ret stort udvalg blev nedsat. Udvalgets formand var kontreadmiral Hammerich, som senere blev dræbt ved bombardementet af Shellhuset. Iøvrigt talte det repræsentanter for handelsministeriet, indenrigsministeriet, ministeriet for offentlige arbejder, marineministeriet, finansministeriet og skibsfarten. Lodserne var kun repræsenteret med een mand. Forhandlingerne skred kun langsomt frem, indtil lodserne i 1943 anmodede om at få revisionsarbejdet sat ud af kraft til mere normale tider.

I 1945 blev forhandlingerne taget op påny, men vi kunne ikke få en tilfredsstillende ordning, og i 1950 blev udvalget rekonstrueret, så lodserne nu fik fem repræsentanter i det. De mindre lodserier, der hutlede sig igennem med små indtægter, pressede stærkt på. Vi mente, at det enten måtte være statens eller skibsfartens pligt at sørge for de små lodserier, når man endelig ville have lodser også på de steder, hvor trafikken var af mindre omfang. Men staten forlangte, at de større lodserier skulle hjælpe de mindre gennem afgifter fra deres indsejlede indkomster. Hvis vi ikke ville gå med til det, ville staten selv sørge for en ordning uden vor medvirken.

Det endte med, at de små lodser fik en garanteret mindsteløn, mod at de større lodserier ydede en afgift af deres brutto-indsejling. Det ville have været mere retfærdigt, om afgifterne var blevet beregnet efter netto-indsejlingen, da mange lodserier, som til stadighed har udstationeret fartøj, har meget store driftudgifter. En havn som Esbjerg har særligt store udgifter, og vi søger nu at få indført en forbedring bl. a. for dette lodseri.

Men alt i alt betød den nye lodslov en forbedring bl. a. i pensions-spørgsmålet. Endvidere blev der oprettet et lodsråd med repræsentanter for administration, skibsfart og lodser.“

Da lodserne arbejdede illegalt

„Mange lodser var jo utilfredse med at sortere under forsvarsministeriet, men det gør de jo stadig.“

„Ja, da flåden blev sænket i 1943, ville enkelte lodser have, at vi nu skulle benytte lejligheden til at sige fra, men flertallet ville ikke. Man ville ikke være unfair. Men efter at lodsrådet nu er blevet oprettet og alle instanser er med i det, bliver der forhåbentlig ro om spørgsmålet.“

„Hvordan arbejdede lodserne iøvrigt under krigen?“

„Vi nægtede at lodse om natten, og i den anledning blev der en del spektakel med tyskerne, der endog kom med alvorlige trusler. Men vi fik dog ført igennem, hvad vi ville på dette punkt. Mange lodsstationer deltog forresten i det illegale arbejde med transport af flygtninge og våben. Flere lodser blev taget af Gestapo og sendt i fængsel eller koncentrations-lejr. En lods blev dræbt under bombardement, og omkring kapitulationen blev en anden dræbt, fordi han nægtede at lodse for tyskerne.

Lige før tyskernes sammenbrud var det planen, at alle lods fartøjer skulle stikke af til Sverige, men des-

værrer blev en kurer, der var et led i planen, sat fast af tyskerne. Men mange lodsartøjer nåede alligevel over. Fra Sverige deltog ikke så få lodser i kampen mod tyskerne. Commando-raids blev sat i gang og sprængte bl. a. alle bøger syd for Drogden fra den tyske mine-spærring og op til Drogden. Takket være vort samarbejde med svenske lodser fik vi etableret en illegal vejrmeldetjeneste ved Øresund. Hvis krigen ikke havde sluttet i maj 1945, var der også blevet foretaget landgang på forterne i Øresund, hvor det var meningen at ødelægge kanoner og andet udstyr samt at sætte fyrene i Øresund ud af funktion.“

Radar og decca giver mere arbejde

„Hvad har opfindelser som decca og radar betydet for lodserne efter krigen?“

„Hvor vi før måtte ligge stille og lytte efter skibe, finder vi dem nu ved hjælp af radar. Det sparer tid, og vi er blevet i stand til at løse mange flere opgaver og yde en meget større service.“

„Men de nye opfindelser krævede vel et supplement til lodsernes uddannelse?“

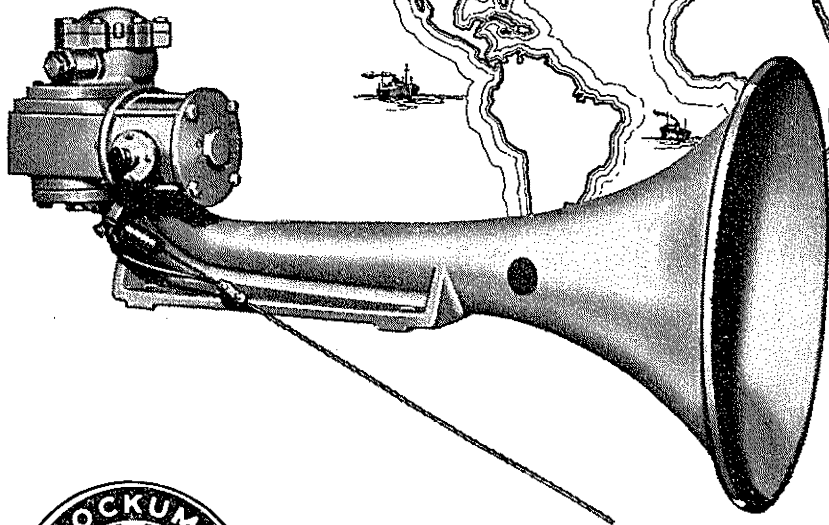
„Ja, og viceadmiral Vedel var så forstående, da flådens første radar- og deccaanlæg var nået hertil, at

stille skibe med disse instrumenter til rådighed for lodserne. Et opmålingsskib og en torpedobåd sejlede rundt til stationerne og gav lodserne lejlighed til at sætte sig ind i brugen af både radar og decca, og det var vi marinen meget taknemmelige for.“

„Har opfindelserne gjort brugen af lodser mindre påkrævet?“

„Nej, tværtimod. Lodstaksterne er herhjemme meget små i forhold til taksterne i udlandet. Samtidig er de summer, der er ofret på skibene i vore dage, så store, at det slet ikke kan betale sig at udsætte sig for unødigt fare ved ikke at bruge lods. Radar og decca har gjort skibsfarten endnu mere afhængig af lodserne. En lods kender radar-konturerne for de kyster, hvor han arbejder, mens kaptajnen stadig må sammenligne billedet på skærmen med søkortet, hvilket sinker ham. De fleste større danske havne har fået mere at bestille takket være decca og radar. I moderne skibsfart tæller hvert minut. Skibene sejler og ankommer næsten på klokkeslet. Mange gange fortojer eller afgår man om natten, mens arbejdet med losning og lastning foregår om dagen. Derfor er sejladsen blevet mere forceret, og kaptajnerne tager som følge heraf lods længst muligt for at blive aflastet, så de er helt i vigeur til sejladsen i rum sø.“

KOCKUMS SUPERTYFON



Grundlagt 1840

Tusindvis af
SUPERTYFONER
installeret paa alle Slags Skibe

- 1** Minimalt Luftforbrug — kun $\frac{1}{8}$ l 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 • MÄLMÖ

Repræsentant i Danmark

SCAND. STEEL & SHIPPING AGENCY — AMALIEGADE 16, KØBENHAVN

Lodsning er billigst i Danmark

„Ved jubilæet blev der fra svensk og norsk side talt mange smukke ord om, at man i Danmark er i forhånden, hvad lodserne angår. Var det bare smiger, eller lå der realiteter bag?“

„Lodsernes uddannelse ligger herhjemme på et højere niveau end de fleste andre steder. Også andre ting gør sig gældende: I Sverige er lods- og båkeafgifter kædet sammen, hvilket gør det dyrere at gå til svensk havn. Mange andre steder er der også lodstvang, som yderligere fordyrer skibsfarten. Ikke mindst bag jerntæppet koster det betydelige summer at gå i havn. Danmark står her næsten som en ener. F. eks. er der lodstvang for ruteskibene, der går til Harwich og Oslo, mens der ikke kræves lods hverken i Esbjerg eller i København for disse skibe. At det er sådan herhjemme, er på sin vis i orden, for vi ønsker lige som den danske skibsfart at stå så frit som muligt og afskyr flagdiskrimination.“

„Hvad koster det for et skib at blive lodset f. eks. ind til København?“

„Sidste år havde vi besøg af den store 28.000 tons liner „Orsova“, og den måtte kun af med 200 kroner for indgående. Reglen er nemlig den, at skibene kun betaler efter tonnagen indtil de 20.000 tons. „Orsova“ fik altså lodset 8000 tons gratis ind. Lodsafgifterne udgør i virkeligheden et forsvindende lille beløb i forhold til skibenes øvrige udgifter. Tænk bare på, at det koster godt 20.000 kroner om dagen at holde en 10.000 tons liniebåd i drift!“

„Meget få mennesker tænker vist over, at lodstjenesten er et valuta-indtjenende erhverv?“

„Det er rigtigt. Men nogle tal kan måske interessere: I 1953, der er det sidste år, for hvilket der foreligger en opgørelse, blev der her i Danmark lodset 32.000 skibe, hvoraf 21.000 var udenlandske. Indsejlingen beløb sig til 4,5 millioner kroner brutto, og deraf var de 3,2 millioner indtjent i udenlandsk valuta. Og så må man huske på, at næsten alle lodsernes udgifter er placeret her i landet, så hele indtjeningen i fremmed mønt kommer det danske samfund til gode. Iøvrigt er tallene for 1954 nok endnu gunstigere end for året forud.“

Sporten ved lodsgerningen

„Hvor mange lodser var med til at indtjene de 3,2 millioner kroner i fremmed valuta?“

„Ca. 150.“

„Det vil altså sige, at hver dansk lods indtjener — lad os se — ja, over 21.000 kroner om året i udenlandsk mønt, hvoraf en del vel er dejlige dollars! — Nå, men det er vel ikke bare denne side af sagen, der gør, at lodserne kan lide deres arbejde?“

„Nej, lodsgerningen er i det hele taget noget af det mest interessante, der gives. Arbejdet er individuelt, for der er aldrig to situationer, der er helt ens, og der skal tit handles på sekunder. Men det skønneste ved lodsjobbet er den sport, der ligger i at få et skib til eller fra kaj eller igennem havnen med så få manøvrer som muligt. Den bedste belønning, en lods kan få for sit ar-

bejde, er faktisk denne bemærkning fra føreren efter endt lodsning: „Jeg håber at få Dem som lods næste gang!“

„Er de såkaldte kendtmænd stadig et problem herhjemme?“

„Det er de, og det pokkers er, at lodserne har bevisbyrden. Det påhviler os at bevise, at den mand, der er om bord uden at høre til besætningen, virkelig har lodset. Og det kan være svært. En skipper, der har kendtmand om bord, siger som regel, at denne bare er med som passager eller kun lodser uden for danske farvande, mens skipperen selv sejler skibet inden for de danske lodsers område. Hvis det skulle være helt retfærdigt, skulle det forlanges, at kendtmanden gik fra borde i dansk havn. Kendtmænd er som regel pensionerede skibsførere eller folk fra sammenslutninger af udenlandske skibsførere, der skjuler sig bag et eller andet smukt klingende organisations-navn.“

„Lods Larsen, det her er jo en slags afskeds-interview, for De er jo lige efter jubilæet gået af som formand?“

„Ja, helbredsgrunde tvinger mig til „at stå af“. Men det har også været strenge år. I femten år har jeg ofret al min fritid på foreningsarbejdet, og mit hjem er blevet forvandlet til et kontor!“

„Er De ikke bange for at afskrække Deres efterfølger med de ord?“

„Nej, Larsen Badse, som har overtaget jobbet efter mig, ved, hvad han er gået ind til.“

Fra jordens næstvarmeste sted til Østersøens is

„Må vi høre lidt om Deres karriere til søs?“

„Jeg gik til søs i 1922 med Grønlandske Handels bark „Thorvaldsen“. Derefter var jeg ude i tre år med ØKs skoleskib „København“ for så at komme på skole i 1927. Efter eksamen som styrmand og skibsfører blev jeg søløjtnant i reserven og var næstkommanderende i forskellige ubåde. Jeg var en tid også chef for gamle „Sleipner“, der sejlede med torpedoer til Bramsnæsvig. Og her om bord havde jeg en pudsig oplevelse: Engang da vi kom ud for Liseleje, kunne de to små dampmaskiner ikke holde steam længere, og mester foreslog, at vi badede et kvarter, mens fyrbøderne rensede fyrene. Det gjorde vi så, og da det var overstået, kunne vi atter holde fuld damp, hvilket resulterede i, at vi til stor forbavselse for chefen på Bramsnæsvig kom en time tidligere, end „Sleipner“ plejede at ankomme. Da det var sket to gange, blev jeg en dag kaldt op til chefen for søminevæsenet, der havde fået at vide, at vi lå og badede med stoppet maskine ud for Liseleje. En kommandør, der ferierede deroppe, havde beklaget sig over vort driverliv, men da jeg forklarede den rette sammenhæng fik jeg ordren: Bare fortsæt med det!

Jeg var også i Svitser i fem år og blev i nogen tid udlånt til bjergningsskibet „Preserver“, der arbejdede i Rødehavet under engelsk flag. Det norske skib „Taronga“ var lige forinden brændt helt op, fordi man om bord på „Preserver“ ikke havde været i stand til at yde fyldestgørende assistance. Derfor forlangte Lloyd's,

at der kom fuldt uddannede engelske bjergningsofficerer om bord. Da dette ikke kunne lade sig gøre, kom en dansk officersbesætning fra Svitzer om bord. Den menige besætning bestod af arabere og negre. Dagen efter kom vi i arbejde på det næstvarmeste sted på jorden. Det var i 1933. Skibet så forfærdeligt ud, og disciplinen var ikke god om bord. Den engelske dykker ville nødtigt i posen uden først at have fået en tør whisky, og arbejdet var derefter! Der var ikke blevet rettet søkort om bord i to år. Nå, men vi fik hurtigt rettet skibet op, og da jeg forlod det i 1935, lignede det en lystyacht!

Derefter fik jeg station i København og blev i 1937 fører for „Sigyn“. I oktober 1937 kom jeg til Københavns lodseri. Lige efter krigens udbrud var jeg en kort tid genindkaldt til søværnet.“

„Nogle spændende oplevelser som lods?“

„Ja, sidste år, da der var megen is i Sundet, og mærkerne som sædvanlig under isforhold var inddraget, kom jeg om bord i et af Dansk-Fransk's skibe, der havde en nyudnævnt fører om bord. Da vi kom ned ud for Dragør, var der ingen lodser hjemme her, og kaptajnen, der skulle føre sit skib til Kiel, var ikke glad ved situationen. Nå, men skibet havde både radar og decca om bord, og da jeg var vant til at lodse i is, tilbød jeg at fortsætte til Kiel. Isforholdene gjorde sejladsen meget vanskelig, men vi havde et lille tysk motorskib i kølvandet, og med det etablerede vi et godt samarbejde. Omtrent 25 gange gik motorskibet op på siden af os og gnavede os fri, og dagen efter var vi fremme i

Kiel. På vejen havde vi mødt ca. 35 andre skibe, som sad fast.“

Mødet med kvindelig russisk kaptajn!

„Lodserne er jo de første repræsentanter for Danmark, som fremmede søfolk møder.“

„Ja, og derfor må en lods, foruden at være en dygtig sømand, besidde andre karakteregenskaber, der gør ham til en værdig repræsentant for sit land. Første-håndsidtrykket er jo tit det, der sidder bedst fast.“

„Hvordan med sproget?“

„Det klarer en lods som regel fint. Men når det f.eks. gælder om at lodse russiske skibe, har vi gerne rorkommandoerne skrevet ned på russisk, hvilket tit imponerer officererne på broen!“

„Har De set kvindelige russiske skibsførere?“

„Ja, een gang, og jeg må tilstå, at det skib, hvor hun regerede, var det pæneste holdte russiske skib, jeg har set, og disciplinen var upåklagelig!“

„Der blev sagt mange pæne ord om lodserne ved jubilæet, og der var mange gaver?“

„Hele lodsstanden blev fra alle sider hyldet som venner, og fra rederside blev det sagt, at den danske lodsstand er den bedste i verden! Det var ord, der varmede. Og der var ganske rigtigt et utal af gaver og hilsener fra ind- og udland. Men den bedste gave, vi fik, var et telegram fra kong Frederik, der hilste os med disse ord: „I anledning af Dansk Lodsforenings 50 års jubilæum sender jeg min hjerteligste lykønskning samt ønsket om held og lykke i fremtiden.“ — Iøvrigt blev både næstformanden, lodsformand Houman fra Hals (der også blev æresmedlem), og formanden udnævnt til Riddere af Dannebrog.“

„Fremtiden?“

„Det er mit ønske, at lodsstanden udadtil stadig må stå med en høj standard og ikke slække på kravene til sig selv, således at den kan betjene skibsfarten og dermed hele det danske samfund på bedste måde!“

Sensationel ny radar - og billig!

En ny type radar, Decca Radar 212, har set dagens lys. Det er en type, der kan installeres i selv de mindste skibe, idet der er anvendt en særlig let scanner-konstruktion. Prisen for dette anlæg er kun 23.000 kroner.

I løbet af de sidste fem år har Decca Radar, der herhjemme repræsenteres af „Decca Navigator Aktieselskab“, leveret mere end 3700 radar-anlæg til skibe, og 25 procent af de skibe, der har radar om bord, har købt udrustningen fra Decca Radar. Selskabet har leveret udstyr bl. a. til 28 søværn verden over.

Decca Radar 212 er den første billige „full performance“ radar og er konstrueret til at opfylde alle de strenge krav, der af Ministry of Transport stilles til en radar. Den giver seks afstandsområder fra 1/2 til 30 sømil. Minimums-afstanden er ca. 20 meter med meget fine billeder. Nøjagtigheden er under een procent af afstanden.

Nu kan selv små skibe tillade sig at have radar om bord, ja, spørgsmålet er, om de i det hele taget har råd til ikke at have det!

PÅ ALLE HAVE

CALTEX Marineolie

CALTEX OIL A/S - AMALIEGADE 35 - KBHV. K. - C. 16816

Panama-kanalen atter i søgelyset

Af R. BARRY O'BRIEN

Da det amerikanske hangarskib „F. D. Roosevelt“, der er på 45.000 tons, i begyndelsen af 1954 sejlede fra Norfolk i Virginia til Bremerton i Washington for at gennemgå en modernisering, måtte det ligesom tidligere tiders sejlskibe tage vejen rundt Kap Horn, idet det var alt for stort til at kunne passere Panama-kanalen.

Dette betød en omvej på 8700 sømil. Via Kap Horn er vejen mellem de to havne på henholdsvis Atlanterhavs- og Stillehavs-kysten 14.550 sømil, medens vejen gennem Panama-kanalen kun er 5.850 sømil.

„F. D. Roosevelt“ benyttede ganske vist omvejen til at aflægge „goodwill“-besøg i Brasilien, Uruguay, Argentina og Peru, men den kendsgerning, at kanalen ikke var tilstrækkelig stor til at rumme skibet, har igen pustet liv i en 25 år gammel diskussion om Panama-kanalens slusesystems fordele og mangler.

Da amerikanerne i 1904 fra franskmændene overtog den opgave at bygge kanalen — som en helt igennem amerikansk vandvej mellem Atlanten og Stillehavet — stod det endnu tilbage at afgøre, om den i lighed med Lesseps planer skulle lægges i niveau med havoverfladen, eller om man skulle bygge den i et højere niveau og således benytte sig af et slusesystem. En komite af ingeniører dannedes for grundigt at studere spørgsmålet, og efter et års forløb stemte majoriteten i udvalget for, at kanalen skulle anlægges i niveau med havet.

Kongressen bestemte sig imidlertid for at gennemføre mindretallets forslag, som gik ud på at anlægge en kanal, der lå over havets niveau. En sådan ville koste ca. 100 millioner dollars mindre end en kanal i niveau med havoverfladen. Den skulle desuden bygges betydeligt hurtigere og endda være søfarten til samme gavn.

Det kan naturligvis diskuteres, om denne beslutning i det lange løb har vist sig at være den bedste, men i alle tilfælde var det et stort ingeniør-arbejde at sætte Chagres Valley under vand til en højde af 85 fod over havets middel-vandstand ved at opdæmme Chagres River ved Gatun. På den måde fik man en kunstig sø på 164 engelske kvadrat-miles.

En rejse gennem Panama-kanalen er en uforglemmelig oplevelse. Skibe, som kommer fra det karibiske hav, hæves ved hjælp af tre på hinanden følgende sluser op til Gatun-søens 85 fods niveau. Langs en afmærket sejlrende på 24 sømil krydser de søen til Gaillard Cut, ved hvis søndre ende Pedro Miguels-slusen ligger. Gennem den sænkes de så 31 fod ned til Miraflores-søen og via de to Miraflores-sluser kommer de yderligere 54 fod ned til den korte kanal, der ligger i højde med havet og fører ud til Stillehavet.

Gennem hele den 50 engelske miles lange kanal er mindstedybden 41 fod, men for at holde den, er det nødvendigt, at Gatun-søens høje vandstand bibeholdes. I mange år efter kanalens åbning i 1914 beredte det

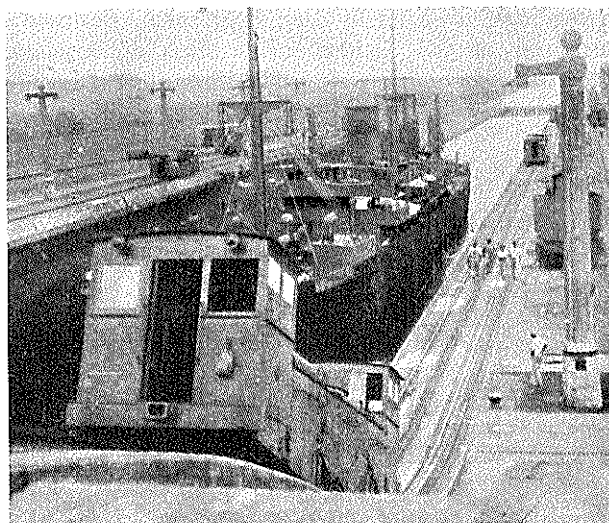
ingeniørerne store vanskeligheder at holde vandstanden, og en af årsagerne hertil var, at hver gang sluserne åbnedes for at tage imod et skib, gik en vis mængde vand til spilde.

Det konstateredes, at dette „spild“ på en måned beløb sig til ikke mindre end fire millioner kubikfod vand. Fordampning og ukontrollable afløb stjal endnu mere. Under regnperioden kompenseredes disse tab mere end rigeligt ved øget tilløb fra floden og andre kilder, men i årets regnfattige tid måtte transporten gennem kanalen indskrænkes så meget som muligt, for at man kunne spare vand.

Til slut løstes dette problem, ved at man byggede en reserve-sø, som fik navnet Madden Dam. Den lavedes syv eller otte engelske miles oven for Gamboa på et sted, som kaldes Alhajuela. Denne reservesø byggedes for ved behov at kunne „føde“ den større sø. Den gjordes færdig i 1935, og ved dens bygning er den trafik, som kanalen nu kan klare, blevet betydeligt forøget.

Det er ikke et hvilken som helst skib, der kan passere Panama-kanalen, og den begrænsende faktor har altid været størrelsen på sluse-bassinerne, som er 1000 fod lange og 110 fod brede. Da tegningerne til vandvejen blev lavet, kunne man næppe forestille sig, at noget fartøj skulle nå den lige nævnte størrelse inden for en overskuelig fremtid. Siden da har imidlertid to verdenskrige raset, og mere end eet kapløb med hensyn til flåde-rustninger har fundet sted. Mindre end 25 år efter kanalens åbning byggedes amerikanske krigsskibe med 45.000 tons displacement og med en længde og bredde af 887 respektive 108 fod.

Disse slagskibe, som regnes til „Iowa“-klassen, konstrueredes netop med tanke på, at de skulle kunne klemme sig gennem sluse-bassinerne. De hangarskibe, som hører til „Medway“-klassen — og til den kategori



Gatun-sluserne i Panama-kanalen med lokomotiver, der besorger bugseringen.

regnes bl. a. „F. D. Roosevelt“ — er imidlertid en fod for brede til at kunne gøre det.

Hvad angår de to amerikanske „Forrestal“ og „Saratoga“ — hver især på 60.000 tons — som nu er under bygning, bliver disse kæmpeskibe 18 fod bredere og 40 længere end sluserne.

Siden slutningen af den anden verdenskrig har man overvejet to projekter, som går ud på at udvide og forbedre Panama-kanalen. Det ene forslag indebærer en kanal i niveua med havet — en sådan vandvej har den amerikanske flådeledelse altid anbefalet, idet den kunne graves ud så tilpas stor, at den tillader selv de største krigsskibe at passere uhindret, og endvidere vil den være mindre sårbar over for luftangreb end det nuværende system med sluser.

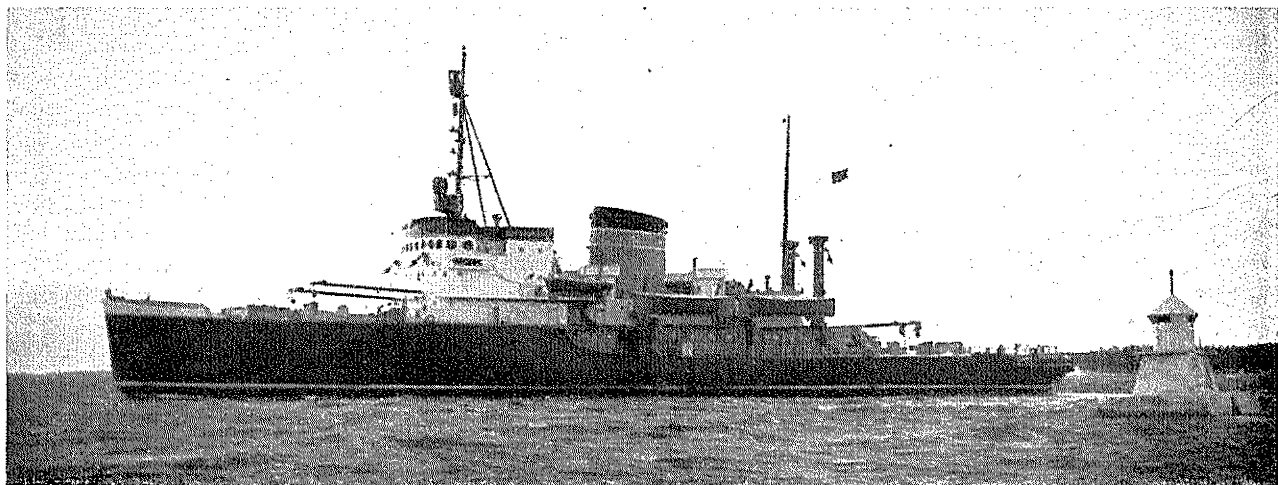
I forbindelse hermed er det blevet påpeget, at bare

een rigtigt anbragt bombe, som ødelægger Gatun-dæmningen med tilgrænsende sluser, vil kunne sætte kanalen ud af brug på ubestemt tid!

Det andet projekt går ud på at oprette en helt ny serie sluser, som er bredere og længere end de nuværende (der er dobbelte), og som skal placeres i nogen afstand fra disse.

Ifølge en rapport af ret ny dato fra Washington har kongressen nu godkendt det sidstnævnte forslag, som det formentlig vil tage ti år at føre ud i livet, og som vil koste 26 millioner dollars. En del af denne sum vil blive dækket ved hjælp af toldafgifter.

De nye sluser skal bl. a. gøre det muligt, at trafikken opretholdes, mens de gamle sluser ses efter eller repareres.



»Kapitan Belousov«

Som omtalt i sidste nummer har russerne i november sidste år modtaget den første af tre store isbrydere, hver på 5.360 tons og med 10.500 hestekræfter. Fra Wärtsilä-koncernen i Helsingfors, som også skal bygge to kæmpe-isbrydere med hver 26.000 hestekræfter, har vi modtaget disse tre billeder af „Kapitan Belousov“, der giver et godt indtryk af fartøjets dimensioner. Øverst ses isbryderen på vej ud til prøveturen. På bil-

ledet nederst til venstre kigger vi ind i officers-messen, der leder tanken hen på spise-salonen i en mellemstor liner! Efter de mange stole at dømme bliver antallet af officerer ligeså imponerende som selve skibet, og så er der oven i købet en bar, hvor der velsagtens bliver udskænket vodka! — På billedet til højre ses et udsnit af mandskabets „spisestue“, der er næsten lige så stor som kantinen på en middelstor fabrik. O. L.



Svensk pragtbog om ubåde

I december sidste år søsattes fra Kockums i Malmö en u-båd af en for det svenske ubådsvåben helt ny type. Fartøjet, der fik navnet „Hajen“, vil blive efterfulgt af endnu fem u-både af samme type, som Kockums også skal bygge. „Hajen“ er på 790 deplacement-tons og den største, der endnu er bygget til den svenske marine.

Søsætningen foregik på dagen for det svenske ubådsvåbens 50 års jubilæum, og i den anledning har Kockums udsendt en pragtfuld bog om de svenske ubådes historie. „Från Hajen 1904 til Hajen 1954“ hedder den. Men den omhandler også ubådens allertidligste historie. Når man kalder dette værk for en pragtbog, overdriver man ikke i mindste måde. Teksten, både den, der omhandler historie, og den, der er teknisk beskrivende, er uhyre interessant og skrevet af de fineste svenske eksperter på ubåds-området. Også illustrationerne er tip-top. Der er fotografier af de ældste ubåde, gengivelser af gamle dokumenter og skrivelser, som i sin tid var hemmelige, og glimrende skematiske tegninger, hvoraf mange er i flere farver.

Det er ikke en bog, man læser igennem på en aften. Den har historisk værdi, og for ubådsfolk — også herhjemme — vil den være næsten uundværlig. Heldigvis

AKTIESELSKABET

DET DANSK-FRANSKE-DAMP SKIBSSELSKAB

FREDERIKSGADE 17

KØBENHAVN K

¹/_s J. FREYTAG, Sejlmager

53 Nyhavn 53 - Tlf. Palæ 3943

er det muligt at købe bogen, idet den er i kommission hos Allhems Förlag, Malmö. Men der er rift om den, og forhåbentlig er den ikke allerede udsolgt! — Prisen er 30 svenske kroner. —wig.

Studie- og hobby-vejleder

Handelsflådens Velfærdsråd har udgivet en studie- og hobby-vejleder for 1955. I denne tryksag kan søfolkene finde svar på mange spørgsmål om brevskoleundervisning, selvstudium og underholdning. Der er opgivet priser for forskellige kurser. Man får at vide, hvilke bøger man skal bruge, og hvad de koster. Der findes også en liste over blade og tidsskrifter, på hvilke sømanden kan tegne abonnement gennem velfærdsrådet.



Plastic-travailler til Arresødallejren

Enhver gammel orlogsgast vil mindes marinens store træ-travailler, hvis årer har givet mange våbler i hænderne. Nu er disse fartøjers tid ved at være forbi. Vi lever i plastic-alderen, og søværnet har nu fået leveret to nye travailler, der er bygget af plastic på glasfiber-basis. Med tiden vil de gamle fartøjer sikkert helt blive fortrængt af plastic-travaillerne. De to både er blevet til i et samarbejde mellem Maritime Plastic Co., Ltd. og Svendsen & Sandersens Bådebyggeri på Refshaleøen i København. Plastic-fartøjerne åbner store perspektiver for sikkerheden på søen, idet man også vil

bygge redningsbåde af plastic. Sådanne både tåler meget hårde påvirkninger og lader sig ikke anfægte det mindste af kulde, varme, fugtighed eller tørke. Desuden kræver de næsten ingen vedligeholdelse. På billedet herover ser man en færdig plastic-travaille og en anden under bygning. Fartøjerne er de største plastic-både, der endnu er blevet fremstillet her i Europa, idet de hver har en længde af 26 fod. Udlandet har vist den danske produktion af plastic-fartøjer stor interesse, og de to firmaer kan sikkert vente sig en stor eksport.

—wig.

Turbine- og atomkraft i skibe

Fremtidshåb i engelsk skibsbygning

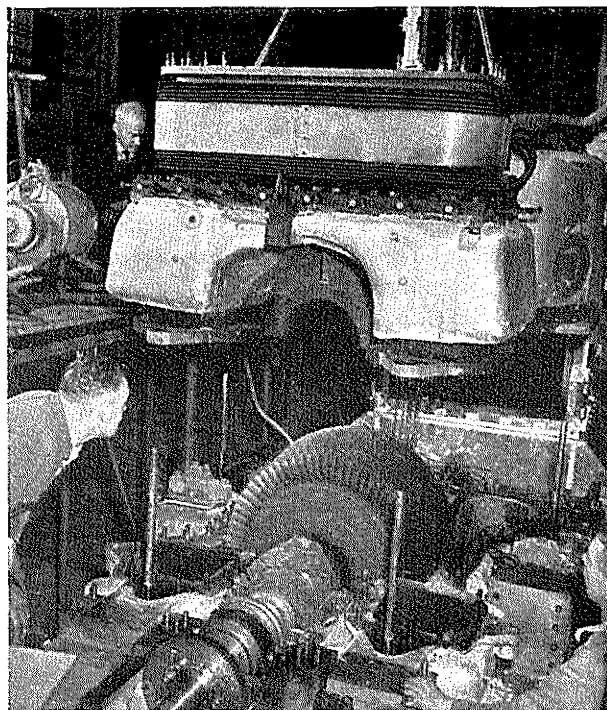
Skibsbygnings-omkostningerne er i dag meget høje. Priserne er nu næsten fire gange så høje som før krigen. De $\frac{4}{5}$ af stigningen skyldes større lønninger og resten højere materiale-priser, sagde en af Englands ledende shipping-mænd, mr. A. V. Hull, der er formand for bestyrelsen i Ellerman-Bucknall-rederiet, forleden.

Der er kun to måder, hvorpå de høje skibsbygnings-omkostninger i Storbritannien kan reduceres, sagde han videre. Den ene er den, at fagforeningerne kan overtales til at gå bort fra de lammende restriktioner, som for øjeblikket øger omkostningerne med betydelige beløb. Den anden er, om man kunne finde frem til en praktisk løsning af installering og drift af en helt ny og billig kraftkilde for handelsskibe. Jeg tror, at gasturbiner kan blive løsningen på den sidstnævnte udvej — vi vil få det at se om syv år. Hvis gasturbinen kan indfri forventningerne — og det tror jeg, den vil gøre — så vil både dieselmotoren og dampturbinen i løbet af nogle år være ligeså overflødige, som sejlene er det nu.

Mr. Hulls optimistiske syn på gasturbinens muligheder var antagelig først og fremmest baseret på den heldige udgang af forsøgene med Shells gasturbine-tanker „Auris“. På „Auris“ ombyttedes nemlig i 1949 — som det i sin tid blev udførligt omtalt her i bladet — en af skibets fire dieselmotorer med et gasturbine-aggregat, som siden da har fungeret upåklageligt i over 13.000 arbejdstimer, endog i høj sø og under de mest krævende forhold.

Erfaringerne har nu medført, sagde Shell-direktøren J. W. Platt fornylig, at gasturbinen ikke bare selv arbejder fuldstændig friktionsfrit — hvilket vi jo ved fra de britiske Vickers Viscount-fly — men også dæmper de friktioner, som kan have andre kilder, og således reducerer den almindelige slitage til et minimum. Det er nu meningen at udskifte også de tre andre dieselmotorer om bord i „Auris“, så at skibet bliver et 100 % gasturbine-skib med en maskinkraft, der svarer til en 5.500 hestes dieselmotor. Det er altså meget sandsynligt, at „Auris“, dette Shells „flydende forsknings-laboratorium“, snart kan give svaret på spørgsmålet, om gasturbinen i fremtiden vil blive den dominerende type skibsmaskineri og helt kunne udkonkurrere de gængse fremdrivningsformer inden for søfarten.

Set på længere sigt må man nok regne med, at den i så tilfælde vil blive kombineret med kraftfrembringelse gennem kærnkæde-reaktioner. Atom-energien vil sandsynligvis i løbet af de næste ti år blive udnyttet i stor målestok til fremdrivning af handelsskibe, hævdede mr. L. P. Jones, der er viceformand i den britiske National Association of Marine Engine Builders, da han for nylig holdt en tale i Newcastle. Han formodede, at en metode til direkte udnyttelse af atom-energien som kraftkilde til en gasturbine vil blive fundet, så at om-



Et kig ind i lastryks-turbinen om bord på „Auris“.

vejen over en dampgenerator, som anvendes om bord i den amerikanske ubåd „Nautilus“, verdens første atom-drevne fartøj, bliver overflødig. At lignende forhåbninger også næres i USA, fremgår af, at De Forenede Staters forsvarsminister, Charles Wilson, for nogle dage siden udtalte det som sin overbevisning, at atom-kraften inden for et tidsrum af ti år også vil holde sit indtog inden for den civile skibsfart. Og meget sandsynligt er det vel, at kombinationen af atom-kraft og gasturbine i løbet af et kvart sekel vil blive dominerende inden for koffardi-farten. Men det kostbare pioner-arbejde må sikkert udføres af orlogsflåderne.

E. L.

A/S Dampskibsselskabet VENDILA

KØBENHAVN V. ·· DAGMARHUS
TELEFONER: C. 2537 - 2538

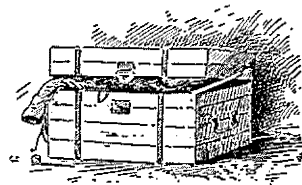
A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders

...fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



Nej tak! Intet postevand!

Som tidligere fortalt her i „slop-kisten“ spåede man „Constitution“ („Old Ironsides“) uheld, da den havde besvær ved søsætningen. Skibet standsede som bekendt to gange på vejen. Dette skyldes, ifølge gammel overlevering, at man døbte det med almindeligt postevand. At skibet endelig gled i vandet, skal kommandør James Sever have æren for. Han ofrede nemlig resolut en flaske vin, som han knuste mod nybygningen, efter at den var standset op anden gang!

Heller ikke til mig!

Også Donald McKays „Great Republic“ døbt, takket være nogle afholdsfolk, i rent ferskvand. Men skibet endte også sine dage ulykkeligt, idet det brændte. Og da det løb i vandet efter den ferske dåb, var det så fornærmet, at kun ankrene og en kraftig bugserbåd hindrede det i at tørne kajen på den modsatte side værfret!

Med åben mund

Så vidt vides findes der kun een eneste galions-figur med åben mund og udskårne tænder. Figuren, der er opstillet „somewhere“ i England, sad på sejskibet „Rising Sun“, indtil det forliste i Hartlepool Bay i 1861.

„Lalla Rookh“

Med det samme vi er ved galions-figurerne: I engelske søfartsblade fortæller olie-firmaet „BP“ i en af sine annoncer om en sådan figurs mærkelige skæbne: En indisk prinsesse ved navn Lalla Rookh var engang ved at drukne ved en søulykke i det indiske hav, men blev reddet af en styrmand fra et britisk skib. Da prinsessen kom hjem til sin familie, forærede hendes far den nævnte styrmand et skib. Dette blev bygget i Liverpool i 1856 og opkaldtes efter prinsessen. Skibet fik da også en galions-figur, der forestillede den smukke dame. Da skibet ophuggedes, bevarede man figuren, og i 1940 undgik prinsessen endnu en gang en trist skæbne, idet galions-figuren i sidste øjeblik blev ført til England, før tyskerne erobrede Kanal-øerne. — Men hvor er den nu?

Hat money

Flere skippere sejler stadig på kaplak, d. v. s. på procenter af den indsejlede fragt. Ordet „kaplak“ er hollandsk og betegner et stykke tøj til en hat. Englænderne kalder det „hat money“. Mange skippere fik virkelig i sejskibstiden en ny hat (for det meste en „cylinder“) som anerkendelse for en vel udført rejse.

„Luftskrædderen“

Apropos sejskibenes tid: Skrædderens honnøret erhverv var før i tiden ikke videre højt estimeret blandt søfolkene, og man var aldeles sikker på at blive uven med sejsmageren, hvis man kaldte ham „luftskrædderen“!

Da steward'en passede svin

Ordet steward er engelsk og kommer af „sty“, der betyder „svinesti“, og „ward“, der betyder „vogter“. Med steward menes altså „svinestiens vogter“!

„Langesunds våben“

Vi har tidligere beskæftiget os med sejskibenes vindmøller, der blev brugt til oppumpning af vand fra lasten. Disse vindmøller var særligt udbredte om bord i norske skibe, hvorfor

man spøgefuldt kaldte dem „Det norske våben“. Skibene fra Langesund var dog for det meste forsynet med nikkepumper, hvorfor sådanne tit kaldtes „Langesunds våben“.

„Admiralen“, der ikke er admiral

Jeg spurgte engang, om læserne kendte oprindelsen til ordet „admiral“ for en kaste-pøs af sejdug. Nu har jeg selv fundet frem til en løsning. Ordet i denne brug kommer af det tyske „Ammeral“ for samme slags pøse. Det tyske ord er i „oversættelsen“ blevet forvansket og har intet med en rigtig admiral at gøre.

„Tranlamper“

I 1917 begyndte det at knibe så voldsomt med tilførsel af olie og petroleum, at den danske fyrbelysning måtte indskrænkes betydeligt. Af samme grund gav man midlertidig tilladelse til at anvende acetylen i skibenes lanterner. Men da det var meget vanskeligt at få tilstrækkeligt med acetylen-lanterner, eksperimenterede man med brugen af tran i petroleumslanterner.

Den er gammel!

I en lov af 1651, den såkaldte navigations-act, bestemte englænderne, at alle i Asien, Afrika og Amerika producerede varer bestemt for England eller dets kolonier kun måtte føres hertil på engelsk køl. Samtidig bestemtes det, at europæiske varer kun måtte sejles til England af dette lands eller udførselslandenes egne skibe. Loven ophævedes først i 1849. — Amerikernes nugældende skibsfarts-politik betegner således ikke noget nyt.

Billigt!

Gamle dokumenter, man har fundet i Genua, viser, at udgifterne ved Amerikas opdagelse kun beløb sig til ca. 42.000 kroner. Columbus selv fik ca. 1500 og hver af hans to kaptajner ca. 1000 kroner. En ekspedition af en lignende art kom i vore dage næppe mere end een sømil for de samme penge!

„Cunard City“

Et distrikt i London kaldes uofficielt — og navnlig af lokalpatrioter — for „Cunard City“, fordi følgende fire gader går igennem det: Saxonian Road, Ivernia Road, Mauretania Road og Lusitania Road!

Den første signalbog

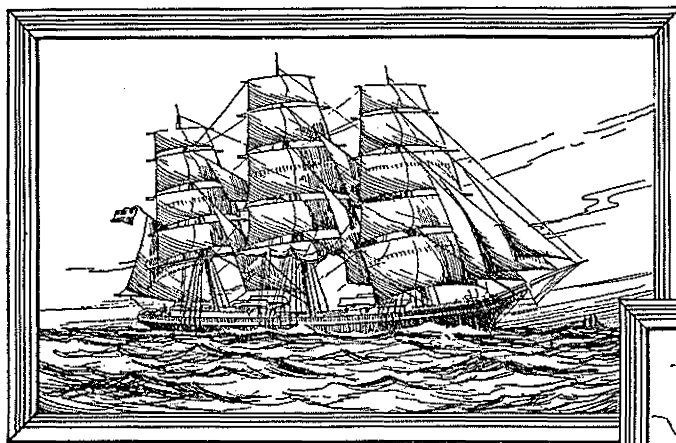
Admiral Richard Kempenfelt var den, der udarbejdede den første anvendelige kode-bog for flag-signaler. Selv nåede han aldrig at se sin bog i brug for alvor, fordi han omkom ved sit skibs kætring ud for Spithead i 1782.

Med på noderne

I 1954 fik englænderne et af de mest imponerende opmålings-skibe, verden endnu har set. Skibet, der hedder „Vidal“, har en mindre hangar placeret på dækket og kan medføre en helikopter. Det har også eget trykkeri, så man om bord er i stand til at publicere opdagelser, der gøres under kortlægningen af havbunden!

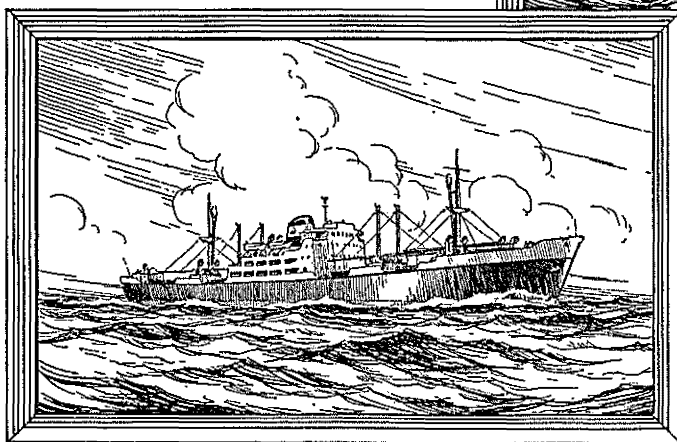
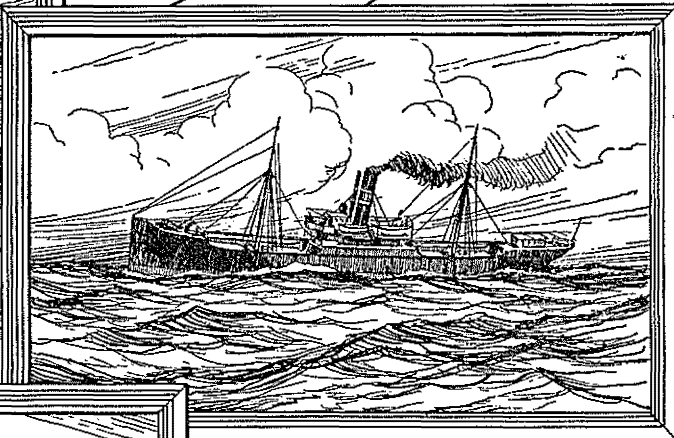
Død-dam-stille

Som jeg tidligere har fortalt, var irske søfolk ikke særlig godt anskrevne i sejskibstiden, hvilket adskillige af søens slangord beviser. F. eks. sagde man, at det blæste en „irsk orkan“, når der var fuldstændigt havblik!



H. SGH - P.

GENNEM



GENERATIONER

HAR DE
OVERALT PAA HAVET
FAAET



fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER

NYT I NOTER

„Thyra“ til ophugning.

Den danske fragtdamper „Thyra“, der blev bygget i 1912 og er på 891 b. r. t., er blevet solgt til Tyskland for ophugning.

Kreatur-transportskib.

H. C. Stülcken-værftet i Hamburg har fået ordre på bygning af et fragtmotorskib til kreaturtransport fra Danmark til Tyskland. Skibet bliver på 400 tons dødvægt og får plads til ca. 220 stk. kvæg. Der skal installeres en B & W diesel-motor på 450 h. k.

Super-malmtanker nummer to.

Efter at Kure-værftet i Japan har afleveret super-malmtankeren „Ore Chief“, er et søsterskib, „Ore Titan“, nu blevet søsat fra samme værft. Begge skibe er på 60.000 tons lasteevne og hører til verdens største fragtskibe. Skibene ejes af „National Bulk Carriers Corp. of America“, der har forpagtet Kure-værftet for et tidsrum af 10 år og kontraheret flere lignende skibe på samme værft.

Ny fransk kæmpeiner?

Den franske nationalforsamling har godkendt en plan om bygningen af en stor passager-damper til Nordatlanten. Til en begyndelse er der blevet bevilget 4,8 milliarder franske francs. Skibet skal erstatte lineren „Liberté“ (ex tysk „Europa“ — 51.800 b. r. t.), men bliver ikke så stor som „Normandie“ (ca. 83.000 b.r.t.), der under den sidste verdenskrig brændte i New Yorks havn. Forud for planens godkendelse gik der mange overvejelser på grund af lufttrafikkens stadig større konkurrence på Nordatlanten.

Ny norsk ordre til Blohm & Voss.

Efter at „Bergenske D/S“, Bergen, for kort tid siden hos førkrigstidens største tyske værft, Blohm & Voss, bestilte et passagerskib, har „Vesteraalens Dampskibsselskab“ nu på samme værft bestilt et passager-motorskib på ca. 2.200 b. r. t. og med følgende hoveddimensioner: Længde 80 meter, bredde 12,6 meter. Skibet får en MAN-Diesel installeret, der garanterer en fart af ca. 16 knob. Vesttyske værfter har iøvrigt i den sidste tid kunnet mærke en vældig bestillingsbølge fra Norge. De betydeligste værfter har således på kort tid modtaget tilsammen over 20 ordrer på skibe, der næsten alle bliver på over 10.000 tons dødvægt.

Første russiske søsætning i Kiel.

Med bygge-nummeret 1001 løb det første factory-skib til Sovjetunionen fornylig i vandet fra Kieler Howaldts-værftet. Skibet, der fik navnet „Puschkin“, har følgende hoveddimensioner: Længde 75 m, bredde 13,4 m, sidehøjde 7,35 m og dybtgående 5,2 m. Dødvægten er på ca. 1230 tons. Værftet skal bygge ti skibe af denne

type, og nummer to søsattes kort tid efter. Alle ti skibe får Howaldt-MAN-diesel-motorer på 1900 h. k., der giver skibene, som skal fremstille filet'er, fiskekonserves og fiskemel, en fart af ca. 12,5 knob.

Stor ordre til Kockums.

Kockums Mek. Verkstad i Malmø har fra et nord-amerikansk storrederi fået ordre på bygningen af to super-tankere på hver ca. 40.000 tons dødvægt. Disse bestillinger er de største, noget svensk værft har fået.

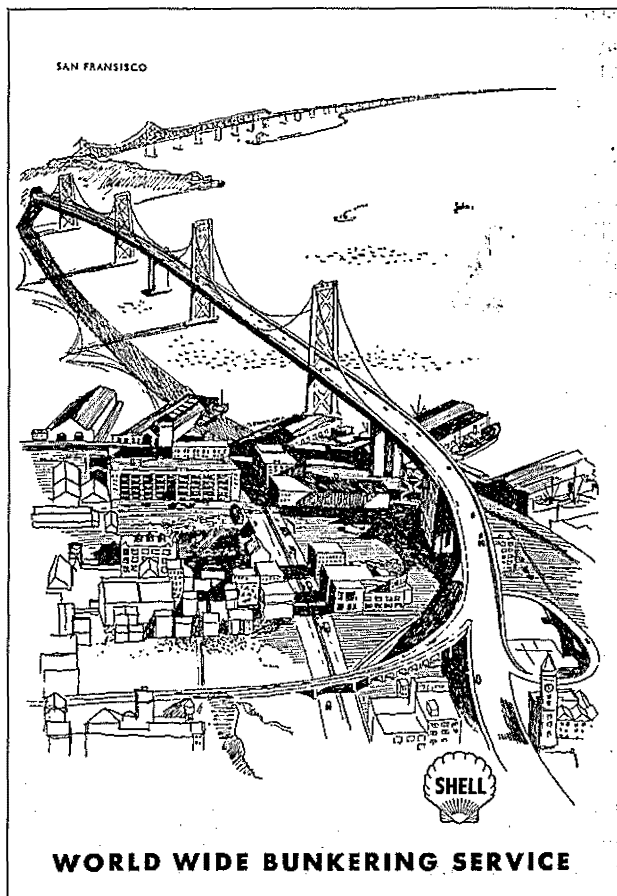
Stor stigning i nybygnings-priserne.

Store lønstigninger i de europæiske skibsbygningslande har forvoldt en voldsom stigning i priserne for nybygnings-tonnage. I England kostede et fragtskib på ca. 9.500 tons dødvægt således

den 1. januar	1954	.....	£ 620.000
den 1. august	„	.....	£ 630.000
den 1. november	„	.....	£ 635.000

Foruden lønninger var også materiale-priserne medvirkende til stigningen. Et 9.500d. w. t. fragt-motorskib steg fra 265.000 engelske (31.12.1945) til 635.000 pund, mens det i 1939 kun kostede £ 145.000. Stigningen fra krigens begyndelse til i dag udgør således ca. 440 pct.

Nauticus.



SAN FRANCISCO

WORLD WIDE BUNKERING SERVICE

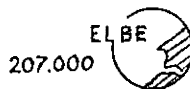
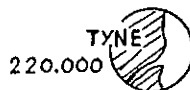
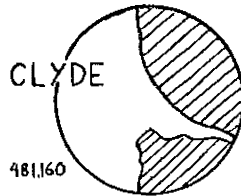
Göta-elven

den næststørste flod i verden

„Hvilken hårrejsende påstand!“ vil De sikkert sige ved synet af overskriften, men titlen dækker også kun Göta-elven som skibsbygnings-flod. Göta-elven var nemlig den flod i verden, hvorfra der i 1954 blev søsat den næststørste tonnage i verden, har „Svensk Sjöfarts Tidning“ regnet ud. Forrest lå, som man vil se af tegningen her, Clyden. Svensk skibsbygning i det hele taget præsterede i 1954 noget ganske enestående i landets historie, og særlig travlt havde de tre værfter i Göteborg. Både Götaverken, Eriksberg og Lindholmen satte personlige rekorder, og det førstnævnte værft nåede endda over de 200.000 tons leveret tonnage. Søsætningstallet var 140.500 tons. Eriksberg søsatte 126.800 tons og Lindholmen 37.400 tons. Alt regnet i brt.

Af nedenstående liste fremgår det iøvrigt, hvilke værfter der i 1954 søsatte den største samlede tonnage i verden. Listen, der er hentet fra „The Glasgow Herald Trade Review“ via Kockums i Malmö, viser store omskiftelser i forhold til de foregående år. Kockums, der i flere år har været verdens absolut førende, er faldet helt ned som nr. 6 i rækken, men værftet har sidste år været travlt beskæftiget med ordrer for den svenske marine og haft mindre tid til bygning af handelsskibe. I modsætning til flere andre værfter er tonnagen for Kockums vedkommende kun gældende for handelsskibe. Og her er så listen:

SHIPBUILDING RIVERS - BY LAUNCHES 1954 - (TONS GROSS)



1. Newport News, USA 191.000 brt
(heri inkluderet et hangarskib på 60.000 tons displacement)
2. Deutsche Werft, Hamburg 164.525 brt
(plus en stor flydedok)
3. Kieler Howaldtswerke 161.380 brt
4. Götaverken, Göteborg 140.495 brt
5. Eriksberg, Göteborg 126.392 brt
6. Kockums, Malmö 124.350 brt
7. Harland & Wolf, Belfast, 120.087 brt
8. Bethlehem, Sparrows Point, USA 107.200 brt
9. A/G „Weser“, Bremen 106.917 brt
10. Bethlehem, Quincy, USA 100.900 brt
11. New York Corp., Campden, USA 96.414 brt
12. John Cockerill, Antwerpen 96.106 brt
13. Netherlands Company, Amsterdam 90.490 brt
14. Furness Company, Tees 83.104 brt
15. Bremer Vulkan 78.785 brt
16. John Brown & Comp., Clydebank 77.099 brt
17. Wilton-Fijenoord, Shiedam 75.018 brt
18. Lithgows, Port Glasgow 73.532 brt
19. Cammell Laird, Birkenhead ... 72.080 brt

Ser man på en tredje liste, nemlig den over verdens største skibsbyggende nationer, vil man se, at Storbritannien stadig er førende. Derefter følger Tyskland, USA og Sverige. Japan er nummer 5 efterfulgt af Holland, Frankrig, Italien og Norge. Og først som nummer ti kommer Danmark. Norge, der er et forholdsvis ungt skibsbygningsland, har således overfløjet Danmark. Når USA er klatret helt op som nummer 3 på „stigen“, skyldes det igen den store tonnage af krigsskibe, som bygges „over there“.

O. L.

Den ny generation

Danmark har i de sidste år mistet flere af sine anerkendte marinemalere, men unge kræfter står heldigvis parat til at gå i deres fodspor. Johan Kork fra Ærø var særlig kendt for sine malerier af mindre sejlskibe og især hollandske kuffer. Nu vil hans søn, Otto, søge at holde familienavnet Kork levende som marinemaler navn, og vi præsenterer den nye generation med dette nummers forsidebillede. Også Otto Kork har sit atelier på Ærø, i en atmosfære af saltvand, tovværk, tjære og langfarter.

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

„JESUS FRA LÜBECK“

var et skib!

Af CARL ØSTEN

Som *Kronborgs* mure er er smuk og særpræget renaissance-ramme om vort søfartsmuseum, er *Holstentors* lübsk-gotiske det om Lübecks.

Sjældent finder man museer, hvis genstande er yngre end de mure, som omgiver dem. Et sådant eksempel er *Holstentor* (= *Holsten-port*), der byggedes i 1477, altså ca. 100 år før *Kronborg*. Men fælles for dem begge er, at de har tjent som forsvars-værker i sin tid, *Holstentor* som by-port i vest mod angreb fra denne kant, eventuelt af fartøjer på floden *Trave*. I sin særprægede lübske stil-art og med sine to spids-kuplede tvilling-tårne er *Holstentor* Lübecks vartegn, iøvrigt verdens-berømt. Kun i *Gent* skal der være et lignende bygnings-værk. Først siden 1933 har *Holstentor* været museum, i hvilket blandt andet de skibs-modeller, vi nu skal beskæftige os med, fik husly.

I forhold til den mægtige flåde, først svært armerede koffardi-skibe og senere rene koffardi-skibe, som den frie rigs-stad, Lübeck, engang *Hansa-ligaens dronning*, i de tilsvarende epoker rådede over, er det desværre kun få minder, museet rummer herom, men dog nok til, at den besøgende kan få et godt udbytte af sit besøg, ja, blandt skibs-modellerne, omend de for manges vedkommende er rekonstruktioner, bemærker man endda flere „perler“. Som man for det meste må se op til, idet de fleste „sejler“ oppe under lofter, hængt op som kirkeskibe rundt om i de forskellige etager, der iøvrigt rummer andre museums-kategorier end lige de maritimt prægede.

„Sejlende“ deroppe ses således „*Der Adler von Lübeck*“ („Ørnen fra Lübeck“), en stærkt armeret kara-



„Holstentor“ med de maritime minder.

vel, der byggedes 1565-67. Det mest bemærkelsesværdige ved den er, at den var verdens største skib på sin tid. Efter at være sprunget læk i 1581 blev den op-hugget. På låring og hæk på sin høje skanse (= agterkastel) bærer den, som tidens skik var, Lübecks farve-strålende våben.

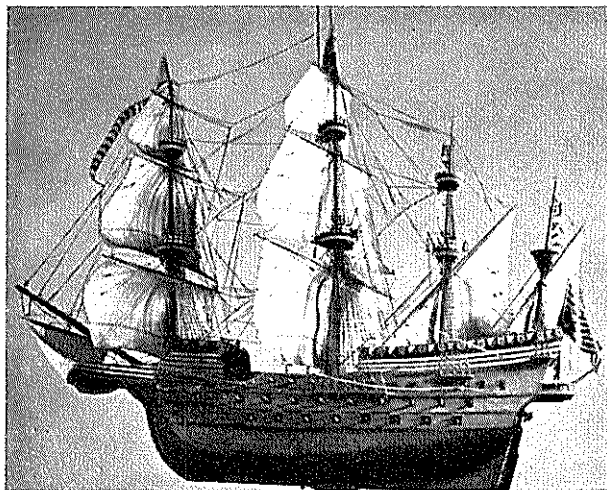
Til en anden karavel, der fik det sælsomme navn „*Jesus von Lübeck*“, knytter sig verdens-historie. Omkring 1540 købtes den af den engelske konge, *Henrik VIII*, der, efter hvad lübske museums-folk hævder, med den som det første skib begyndte grundlæggelsen af den engelske flåde. „*Jesus af Lübeck*“ sluttede sin tilværelse her ved at blive erobret af spaniolerne under en kamp i 1568.

Et enligt *Pinas-skib* rummer samlingen også, nemlig „*Die Hoffnung von Lübeck*“ (= Håbet fra Lübeck) med 2 kanon-dæk. Efter sin bygning i 1680 kom det til at gå i fart på Frankrig og Spanien, altså norden om Skagen.

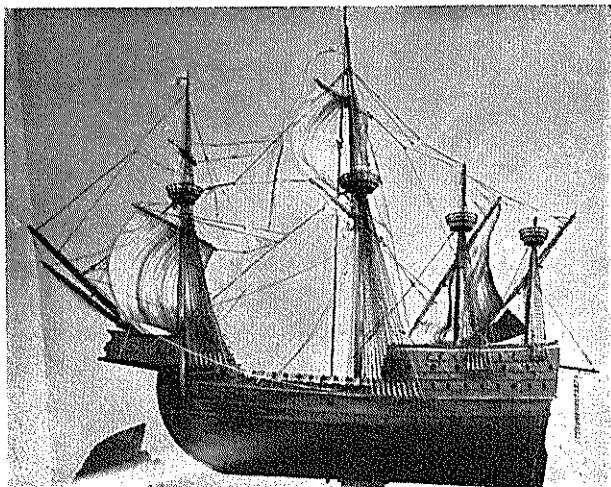
En meget smuk model, tillige original, er karavellen „*De jonge Johann*“, der indtil 1738 var ophængt i kirken i *Schlutup*, et fisker-leje ikke langt fra Lübeck.

Endelig skal nævnes den originale fregat-model fra 1700-tallet „*Der Löwe von Lübeck*“, der som bærende det *Tesdorpf*ske våben viser sit ejer-forhold til denne berømte lübecker-slægt af borgmestre og vin-grosserere, der har haft og har kendte slægtninge her i Danmark.

Kniber det lidt med modellernes rigelighed, så har museet til gengæld ikke få interessante olie-malerier og akvareller af flere af den lübske flådes enheder, der alle enten under gaffelen eller fra flag-spillet agter viser hjemstedets flag, hanse-byens horisontal-anbragte rød-hvide farver, fra den nyere tid ofte med den lübske ørn i midten. For et par danske øjne har særlig eet maleri interesse, det, der viser en koffardi-flåde på en snes brigge og skonnerter, som ligger udfor *Helsingør* i 1844. Ejeren var det dengang store, men ikke mere



„Der Adler von Lübeck“.



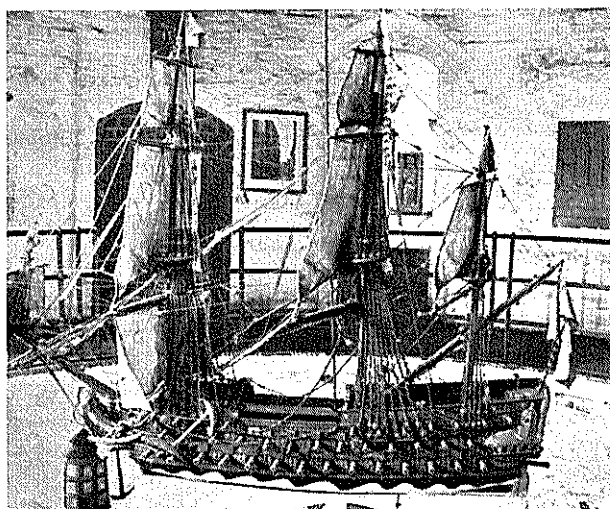
„Jesus von Lübeck“

eksisterende lübecker-rederi, Simon Hasse. — Et gammelt kobber-stik visende Bergen by og havn, også engang medlem af hanse-ligaen, ser man også lidt længere på.

I en montre opbevares 2 vatterede trøjer uden ærmer. De skal have tilhørt *Gustav Vasa*, den senere svenske konge, der som dansk stats-fange efter sit lykkede flugt-forsøg fra Kalø i 1519 velbeholden nåede Lübeck, hvor han altså efterlod denne beklædning. Huset, hvor han boede, står endnu og minder gennem en på facaden opsat plade med inskription herom.

Størst interesse for danske besøgende i museet har dog kopien af den nordiske unions-konge, *Erik af Pommern's*, fane, det over 500 år ældst opbevarede danske flag, hvis original, der daterer sig fra begyndelsen af 1400-tallet og siden 1427 havde sin plads i *Maria-kirken*, Lübecks hoved-kirke, højst beklageligt tilintetgjordes ved den voldsomme brand, som anstiftet ved brand-bomber under et krigs-angreb i 1942 fuldkomment ødelagde den 700 år gamle, smukke kirkes inventar, tårn-spir, vinduer og mur-dele. At den uerstattelige danske fane, der hang ned fra midterskibets side-hvælvning indtil 15 m over gulvet, tilligemed andre faner blev et let luernes bytte, følger af sig selv.

Den var blevet anbragt i kirken som et sejr-trofæ, taget af den lübske flåde under en kamp med den danske i eller i nærheden af Øresund 1427. Den var altså et skibs-flag. Men nogen større lighed med det langt senere opstaaede Dannebrog, havde det ikke, ej heller med det, der „faldt fra himlen ned“ 1219, en „hændelse“, som først kendes på prent fra 1529.

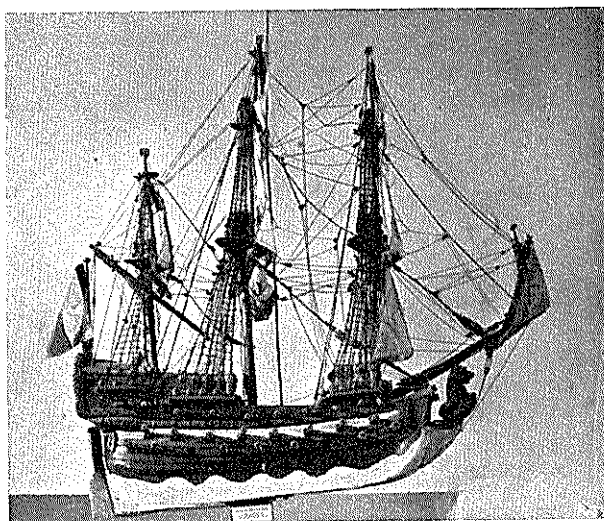


„Die Hoffnung von Lübeck“

Nævnte kopi, der er ca. 4 m lang og ca. 1½ bred, altså lang og smal, viser ikke mindre end 5 billed-felter, som tilsammen danner en både smuk, kunstfærdig, men også fremstillings-svær og derfor kostbar fane. Inderst mod stangen ses Jomfru Maria med Jesus-barnet samt St. Jakob, derefter adskilt af et hvidt, smalt kors, grundlaget for det senere Dannebrog, 4 felter, hvoraf de 2 inderste viser det danske våbenmærke: 3 løver på gul bund samt det norske: en løve med en økse mellem sine forpoter på blå bund. Herefter følger de andre 2 felter med det svenske: 3 kroner på blå bund samt våbenmærket for Erik af Pommern: en sort grif på rød bund, hvilket mærke også kendes fra hans segl. Alleryderst var 2 billed-løse felter, hvis oprindelige farve antages at have været rød. Det vides ikke, hvad disse sidste skulle betyde. Måske de blot skulle modvirke slid på den egentlige fane-grund? Som det her vil ses, symboliserede felterne tilsammen unionskongens fane, hvilket er et led i flagets nogenlunde datering. Et korsbanner, der holdes af de 3 danske løver, findes forresten på samme konges segl i 1397.

Foruden nævnte kopi findes en ganske tilsvarende på *Det nationalhistoriske museum på Frederiksborg slot*. Det var et heldigt tanke-indfald, ikke mindst tidsmæssigt set, som danske museums-folk fik, da de mellem de to sidste verdens-krige fik flaget i Maria-kirken ned med en kopi-fremstilling

for øje, en lejlighed, som lübske museums-folk altså benyttede sig af samtidigt. Trods sine 500 år havde fane-dugen af svært lærred holdt sig i udmæket stand,



„De jonge Johann“

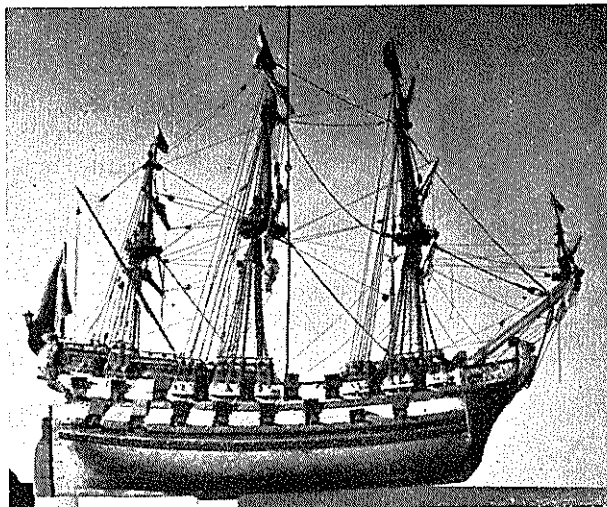
hvorimod dens farver var blevet noget blegede. Fanens tilintetgørelse beklages meget stærkt af Lübeckerne. Dog endnu mere af os danske. Taget i krig og ødelagt i krig blev altså dette danske klenodiers skæbne!

Mærkeligt nok findes det næst-ældste — siden 1942 det ældste — opbevarede danske flag også udenfor Danmarks grænser, i Sverrig, i *Kungl. Armémuseum* i Stockholm. Desværre er det kun et brud-stykke, mindre end halvdelen af det formodede hele samt delvis rekonstrueret, men nok til, at man kan se, det har været et flag med et udseende, der minder om det Dannebrog, vi nu har. Dette nu ældste danske flag blev erobret af svenske krigere under kommando af feltherren *Wrangel* ved Bremen 1657.

Udenfor Holstentor ligger der også en verden, en historisk, der delvis er furet af mange kølvands-striber mellem Hansaens dronning og kongeriget Danmark, som endog engang har besiddet førstnævnte. Og tæt ved Holstentor ligger stadig rækken af de høje gotisk-gavlede *Salzspeicher* (= salt-lagerhuse), fra hvilke Danmark engang fik sit forbrug af salt, ad floden Trave, der i forbindelse med den i senere tider gravede kanal til Elben har gjort Lübeck til en ø.

Anlæggelsen af det nuværende Lübeck skete i 1143, og dens første beboere blev kolonister fra Sachsen, Westfalen og Holland. Den berømte *Heinrich der Löwe*, som byggede byen op efter en brand-ødelæggelse, anlagde ca. 1170 et forsvarstårn midt i Traves munding for at beskytte byens skibsfart mod overfald fra slaviske og nordiske sørovere. Til gengæld måtte de passerende skibe erlægge en forsvarsafgift. Kun en halv snes år efter ødelagdes tårnet af venderne. Det erstattedes af et nyt, som fik sin plads, hvor nu byen Trawemünde ligger. Alle ind- og udgående skibe afkrævedes nu herfra told til stedets ejer, den holstenske greve, hvilket blev begyndelsen til den holstenske told, der gennem de følgende 133 år blev en tung byrde for Lübecks skibsfart.

1203 kom såvel Trawemünde som Lübeck tilligemed de vestlige Østersø-områder under Danmark (*Valdemar*



„Der Löwe von Lübeck“.

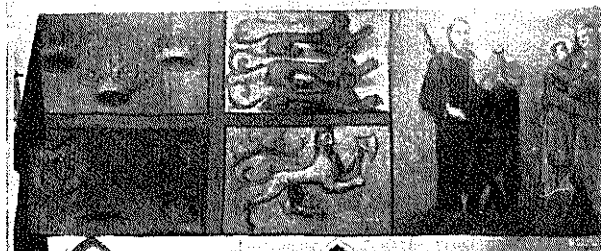
Sejr), til held for (efter tysk fremstilling) begge byer, idet både handelen og skibsfarten blomstrede op, ligesom anlæggelse af en havn i Trawemünde vist også skyldes danskerne. Denne kendes i hvert fald ikke nævnt

før 1204. Før danskerne i 1225 måtte afstå disse besiddelser, havde Valdemar Sejr gennem sin derværende statholder ladet bygge et befæstet tårn af sten som et appendix til borgen i Trawemünde. Den magtstilling, som Lübeck i det næsten forløbne kvart hundrede år havde fået, svækkedes igen, idet de genopståede magthavere, de holstenske grever, besad nøg-



Hasse's flåde ved Helsingør 1844.

len til Lübecks havn i form af borgen ved Trawemünde. Det hedder, at den eneste lettelse, Lübeckerne fik, var tilladelsen til at anbringe et sømærke ved indsejlingen til Trave! End ikke de Lübeck tilståede rettigheder som „fri stad i det hellige romerske rige“ 1226 eller dens senere medlemsskab af Hanse-ligaen kunne ændre noget ved den holstenske told. Omtrent hundrede år skulle forløbe, inden Holsten-greven imod en erstatnings-sum gik med til at lade tårnet nedrive, hvorved samtidig tolden bortfaldt. Endelig solgte han også Trawemünde med sin færgefart til Lübeckerne. Det skete i 1329. Omtrent samtidig oprettedes for søfarende et fyr, hvis drifts-omkostninger måtte afholdes af en foged, som af Lübeckerne var sat til at indkassere de offentlige afgifter. I stedet for dette fyr, formodentlig et slags havne-fyr, byggedes et fyr-tårn. Året herfor vides ikke, men i 1539 hedder det om det, der havde den anselige højde af 39 m, at det blev ombygget. På det tidspunkt havde Danmark endnu ikke noget fyr. Skagens og Anholt som de første oprettedes 1561. Det nævnte fyr ved Trawemünde blev delvis ødelagt ved et lyn-nedslag i 1827 og på en så mærkelig årstid som i januar måned,



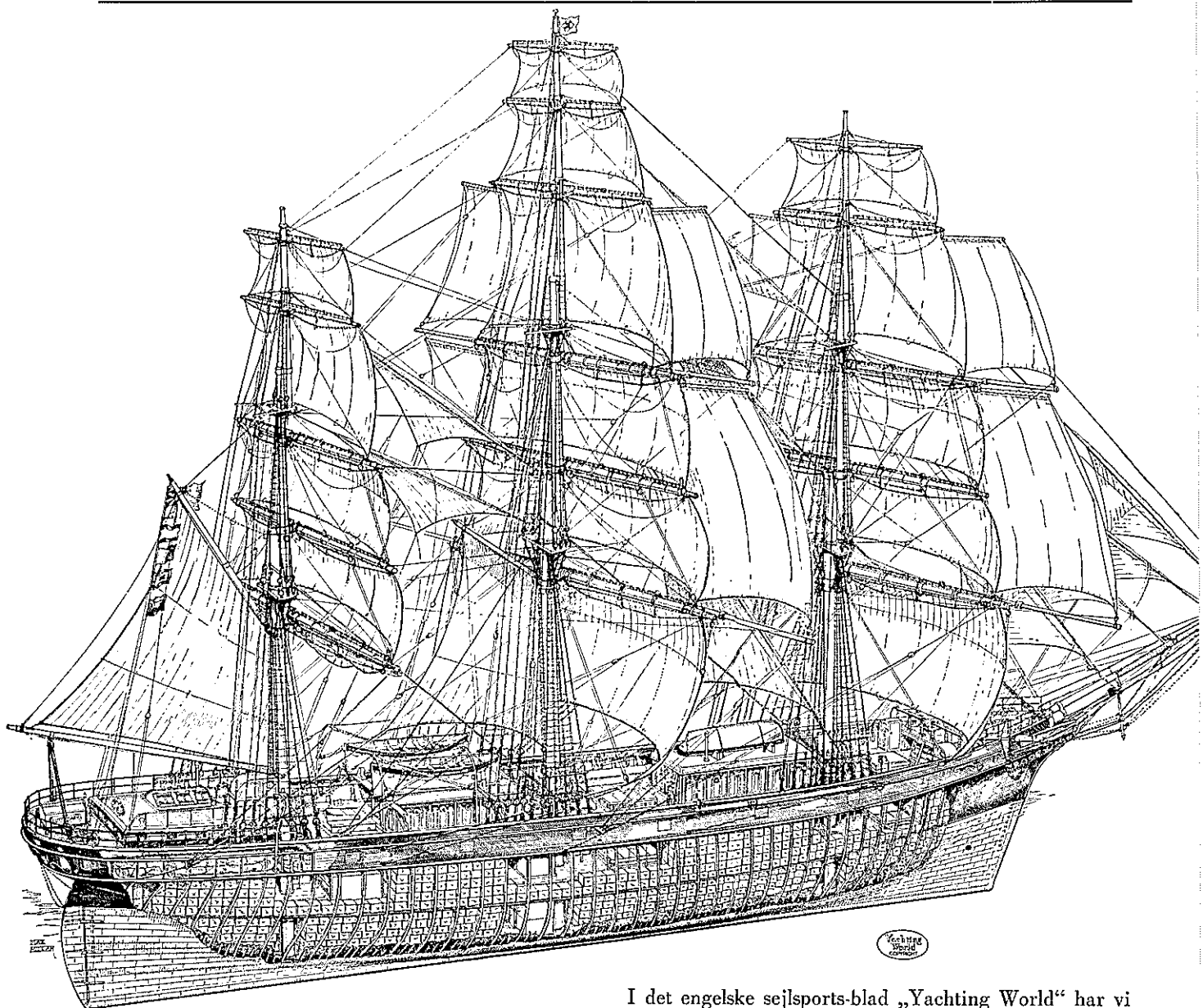
Kopi af dansk fane fra ca. 1400.

den 10. — Henimod 1500-tallet, da Lübecks handel og skibsfart stod på sit hidtil højeste, opstod en ny hindring herfor, idet en sand-banke i Traves munding havde hævet sig op til ca. 1 meter under vand-overfladen, hvorfor omladning fra de store hanse-kogger måtte foretages dels til lægtene og dels til færger til Trawemünde.

Sin største blomstrings-tid havde Lübeck i hansa-tiden, hvor den som medlem af Hansa-ligaen, en handelens og skibsfartens sammenslutning af mellem-europæiske byer samt Bergen i Norge, må betegnes som

den betydeligste. Deraf det flotte navn „Hansaens dronning“! Dette samvirke opstod i den senere middel-alder. Opdagelsen af Amerika og søvejen til Indien ændrede imidlertid de bestående handels-samkvem til søs, således at også Hansa-ligaen kom ud for mindre indtjenings-muligheder, der bevirkede, at den opløstes op imod 1600-tallet.

Der et langt rum af tid mellem skibs-modellerne i Holstentor og de moderne dampere, som i dag får livet til at pulsere stærkt i Lübecks havne — begge kategorier lige interessante at betragte.



„Cutty Sark“-feberen

Der hersker i denne tid en voldsom „Cutty Sark“-feber verden over. Man kan næppe lukke et udenlandsk blad eller tidsskrift bare med den mindste tilknytning til søen op uden at støde på den gamle clippers navn.

I det engelske sejsports-blad „Yachting World“ har vi fundet ovenstående fine tegning af skibet. Den er så fin, at man næsten kan bygge efter den! Men det nævnte blad bringer også flere værdifulde detail-tegninger, der er overmåde nøjagtige. De er blevet til efter grundige studier på flere museer og om bord. De er udført af Max Millar. Et helt sæt reproduktioner kan iøvrigt købes for 10 shilling ved henvendelse til bladet: Dorset House, Stamford Street, London S.E. 1.

JORDEN RUNDT

med barken »Sørine« af Fanø

Af fhv. lodsformand SØREN N. SØRENSEN

Fortsat fra nr. 1

Storm og panisk rædsel

Giftermål var der også om bord. Det klarede ved, at Lemin læste op af en bog for de i sagen indblandede. Og så var det bryllup i orden!

Rejsen fortsattes under gunstige vilkår øst efter, og den 17. januar passerede vi den 180. længdegrad og satte tiden en dag tilbage, så der blev to torsdage i een uge. Når det blev lidt dårligt vejr, blev passagererne bange. De hylede og sang og overdøvede til tider stormens susen. En nat, da jeg og min vagt var til køjs, kom kanakkerne farende ind i lukaf'et og halede os ud af køjerne. Vi havde fået en byge og måtte bjerge sejl. De indfødte var bange for, at sejlbjergningen ikke skulle gå hurtigt nok, ligesom de var bange for at være alene i mørket og stormen.

Blandt de indfødte var der en stor kraftig fyr, som gerne ville hjælpe til med alt, Han var endog med til vejrs for at gøre sejl fast. Men en dag fik vi en ny byge over os, og jeg skulle ud på sprydet og gøre jagerne fast. Skibet krængede stærkt over, og vandet sprøjtede over skibet. Jeg ville have den omtalte kanak med mig, men derud turde han alligevel ikke gå.

En nat stod jeg til rors fra kl. 23 til 24. Vi gik for alle klude med vinden agter. Men efterhånden løjede vinden, og en sort banke kom op ret forude og trak op mod vinden lige hen mod os. Vinden skrallede også så småt, og vi stak røjler og bramsejl op, brasede bidevind og ventede. Ligesom afløsningen kom på dækket, kom vinden som ud af en sæk, og det regnede, så vi hverken kunne høre eller se. Alle sejl blev givet op, og skibet smed sig om på siden, så vandet stod langt ind på dækket. Således lå vi i lang tid, mens de sorte hylede og skreg og rullede ned i læ. Vi skulle så til vejrs og gøre sejl fast, men de fleste af disse var blæst i stykker, så det var bare ligene, vi fik fast. Det blæste og regnede, så at vi til vejrs hverken kunne høre eller se hinanden. Nå, vi blev da endelig færdige og kom ned på dækket. Men her løb de sorte efter os, hagede sig fast til os og turde ikke være alene.

Under bygen havde jeg forresten en uhyggelig oplevelse: Vi skulle have et reserveskøde på vort forestagsejl. Jeg fik ordre til at sætte det fast, men sejlet var så højt oppe, at jeg ikke kunne nå det fra bakken, hvorfor jeg stod op på gangspillet. Det var så mørkt, at jeg næsten ikke kunne se stagsejlet, skønt jeg kun var et par favne fra det. Men det lynede nu meget stærkt, så midt under et lynglimt ville jeg lade mig falde over mod sejlet. Men skibet tog i det samme en overhaling, så jeg forfejlede grebet. Jeg faldt agterover, lige ned i armene på styrmanden. Vi ramlede begge to hen ad dækket. Men hvis han ikke havde stået der, ville jeg være faldet lige på hovedet ned og sandsynligvis slået mig ihjel.

Til sidst fik vi dog skødet sat fast og fortsatte sejladsen for de stumper sejl, vi havde. Ved daggry var vejret atter helt fint, og vi kunne slå nye sejl under.

En fantastisk manøvre af lods

Et par dage efter kom min vagt på dækket kl. 4 om morgenen, og da var hele fokken blæst væk, så der ikke var andet end luv sidelig tilbage. Op på dagen friskede vinden, men holdt sig agten for tværs, så vi løb en pæn fart. Til sidst kun for rebede overmærsejl og med en mand klar ved hvert mærsfeld i bygerne. Lods Lemin stod selv til rors, da vor egen kaptajn var syg. Det blæste nu en storm. Men vi måtte kile på for at komme i havn inden aften. 2. styrmand stod klar ved store mærsfeld, og han råbte engang imellem til Lemin for at spørge, om man skulle fire sejlet. Men Lemin svarede stadig benægtende. Vi fo'r derfor gennem vandet som en pil. Vor egen kaptajn kiggede op en gang imellem for at veksle et par ord med den tyske lods. Hen på eftermiddagen fik vi en ø i sigte forude. Der lå et par skibe derinde, kunne vi se. Men ellers så vi ikke meget andet end brændingen. Mellem brændingerne så vi et smult farvand, hvor vi skulle ind. Det var helt livsfarligt at sejle derind med den storm, men Lemin var en dygtig lods og godt kendt med farvandet. Hele besætningen var på dækket for at gøre begge ankre klar. Det var ved at blive spændende! Men da vi var inde i renden, blev alle sejlene holdt ned, og da vi var kommet inden for, lod vi begge ankre gå. Skibet svajede op og lå nu akkurat ligeså godt her som inde på en af fjordene herhjemme. Der var ganske vist ikke mange favne fra agterenden til klipperne, og var kæderne sprunget, ville sikkert ingen være kommet levende i land. Men nu holdt kæderne, og vi gjorde sejlene fast og klarede dækket op. Det var lige i mørkningen den 22. januar 1901.

Vi gik vagt om natten, og hen på morgenstunden flovede det af. Da vi tørnede til kl. 6, var det det fineste vejr. En let brise blæste varme ind over bugten, og himlen var helt klar.

Kejsers fødselsdag

Der lå en dansk bark, „Vilhelmine“ af Fanø, her samt en tremastet amerikansk skonnert, der lossede træ. Op på formiddagen gik vor kaptajn og Lemin i land for at indklare og få passagererne i land. Hen på eftermiddagen kom to store pramme langs siden. Med disse skulle de sorte færger i land. De fleste af kanakkerne kunne selv gå fra borde, men en del var så syge efter rejsen, at de lignede skeletter, og vi måtte løfte dem over lønningen. Også Lemin flyttede i land. Da vi havde landsat tanke, proviant og andet, som hørte de sorte til, havde vi et stort arbejde med at sodavaske hele skibet.

Så blev det den tyske kejsers fødselsdag, og da

Samoa var tysk, skulle der være fest i land. Samtlige skibe fik ordre til at hejse alle flagene. „Vilhelmine“ var lidt længe om at udføre ordren, derfor kom der folk fra land med flag. De troede, at „Vilhelmine“ ingen havde, men hun fik da endelig sine egne sat, og så kunne vi gå til fest. Men kun kaptajnens vagt kunne gå i land. Vi andre måtte blive om bord, men kunne dog herude overvære de indfødtes kaproning, svømme-konkurrencer, brydning og tovtrækning.

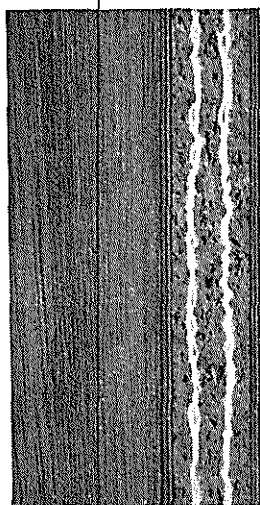
Der var en del tyskere og skandinaver, som havde forretninger på stedet. Således var der en dansk bager, Fabricius fra Marstal, en svensk købmand, der for tredje gang var gift med en indfødt, og en tidligere Hamburd-restauratør, hos hvem man kunne købe øl, brændevin og andre gode ting. Bageren havde en rigtig dampkarrussel, som det kostede en penny at prøve. Den næste dag var resten af besætningen i land. Også nu var der fest, og vi morede os glimrende med karrusellen og dansede med de indfødte kvinder. Vi spiste og drak også godt og var først om bord langt ud på natten. Den næste morgen vågnede vi med en dundrende hovedpine, men den gik over, da vi begyndte at arbejde.

Tiden her var helt igennem en oplevelse. Byen var pæn at se til, der var masser af frugt, et sundt klima og en venlig befolkning. En stor norsk bark fra Kristiansand kom ind for at laste, og vi blev godt kendt med dens besætning. Der kom også en tysk postdamper, og vi fik post til og fra skibet besøgt. Vi skulle laste copra og fik et lille parti i Apia, hvorefter vi skulle til



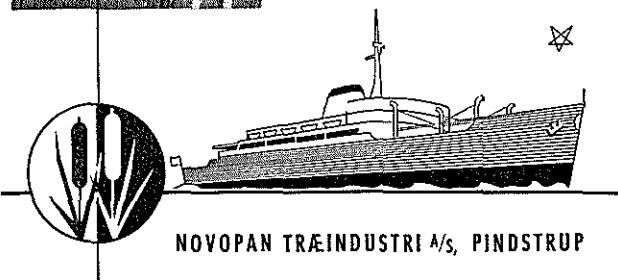
TELEFON FABRIK AUTOMATIC
KØBENHAVN - DANMARK

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.



NOVOPAN TRÆINDUSTRI A/S, PINDSTRUP

en anden plads og laste fuldt. Manufanua var navnet på den anden plads. Inde mellem skærene her fandt vi en ankerplads, hvor vi lå med begge kæder på tamp. Copraen blev sejlet ud til os i de indfødtes både.

Ny kok og nyt jordskælv

En dag var en europæer om bord med sin kone, der også var hvid. De havde i flere år ikke set andre hvide mennesker og var derfor glade for besøget.

Orkaner og regn havde vi nok af, men alligevel holdt vi os på pladsen, indtil vi havde lastet og kunne sejle den 23. februar med kurs mod Valparaiso. Under rejsen var vinden til de fleste tider gunstig, men vi havde også storme og regn, så vi sommetider læsede for små sejl eller lå underdrejet. Endelig den 18. april kom vi til Valparaiso, hvor vi gik til ankers mellem en mængde store sejlskibe af alle nationaliteter. Der var nemlig kun kajplads til eet eller to skibe. Vi måtte ligge helt svinebundet, da vinden altid blæste fra vest ind i bugten. Lasten blev losset over i pramme, og i stedet fik vi hø i baller til Antefagosta. Vor kok blev afmønstreret, og i stedet fik vi en svensk kok om bord. Han var bager af profession, så vi fik en god kost og frisk brød hver dag. Den nye kok havde tjent hos et herskab på en af øerne, og herud kom så vor gamle kok.

En dag blæste det op til storm i land, og i den svære

sø, som var særlig mærkbar, fordi vi lå så nær land, fik vi bagslaget af søen over os, så vi troede, at skibet var brækket midt over. Men det holdt da, og vejret bedredes igen.

Da vi havde lastet færdig, kom en bugserbåd den 18. maj og hjalp os med ankrene, hvorefter vi fortsatte rejsen. En nat mærkede vi de samme rystelser, som vi een gang før havde været ude for. Vandet blev igen hvidt lige omkring os, og det var et nyt undersøisk jordskælv, vi her oplevede. Den 24. maj gik vi til ankers på reden ud for Antefagosta. Vi lossece over i lægtene og kom ikke i land en eneste gang. Den 31. maj afsejlede vi i ballast til en lille plads i Equador. Her lastede vi på reden stennødder for Hamburg. Den 17. juli afsejlede vi igen for en sviptur til Bahia de Caracas, hvor vi lastede fuldt.

1. styrmand Holm fra Thisted led af tuberkulose. Han var meget syg og udtæret, hvorfor han blev afmønstret og sendt hjem med en tysk damper. Han kom godt hjem, men levede kun nogle år længere. Og vor nye kok afmønstredes. Han var nemlig for dygtig for kaptajnen, idet han brugte for mange penge til kosten. Kaptajnen tilbød os ekstra hyre, hvis vi ville gå ræd til at sejle to mand for kort. Da „Sørine“ var et godt lille skib, gik vi ind på at fortsætte rejsen på den måde med otte mand i stedet for ti. Dæksdrengen blev så kok, og vi andre flyttede lidt om. Jeg var matros og kom over på kaptajnens vagt sammen med tømmermanden og en jungmand.

En farlig „brækker“

Den 20. juli afsejlede vi mod Harnburg. Af stennødderne, der lignede små kartofler, men som var stenhårde og hvide indvendig, lavede vi piber. Som pibespidsen brugte vi benene af albatrosser. Den 22. august passerede vi Kap Horn i godt vejr. Så syrede vi lidt nordligere langs Sydamerikas kyst, men langt til søs, hvor vi skiftevis havde orkaner og pænt vejr. En dag blæste en orkan ret agterind, og vi lænsede for svigtede mærssejl. Jeg blev løst af ved roret, hvor jeg var surret fast, da vi til tider fik en brækker over os. Det var tømmermanden, der afløste, og vi andre gik til pumperne. Vi var lige begyndt at pumpe, da skipperen råbte, at vi skulle holde os fast. Vi så agterud og opdagede en svær sø, der tårnede sig op. Skibets agterende var da nede i bølgedalen og forskibet på vej mod himlen. Vi sprang alle til side og entrede op i rigningen, hvor vi holdt os fast. Søen kom da over os i højde med mesan-gaflen og fortsatte ud over jagerbommen. Da den var kommet over os, og vi så himlen igen, råbte kaptajnen på os for at se, om vi alle stadig var om bord. Det var vi heldigvis. Senere fik vi ingen så svære søer over os.

Den 6. oktober passerede vi linien, og da vi kom ind i den engelske kanal, begyndte vi at se skibe omkring os. På hele rejsen havde vi ikke mødt eet eneste andet skib. Vi mærkede længere inde i Nordsøen, at vinteren var nær. Vi fik modvind og snestorme at kæmpe imod. Men ved Elben fik vi lods om bord og ankom den 13. november 1901 til Hamburg. Rejsen havde varet 117

dage, hvilket var godt for et så lille skib. Hele rundrejsen havde varet ca. 21 måneder.

— — —

Efter at være afmønstrede gik vi nogle dage i Hamburg for at søge ny hyre. Kaptajnen foreslog mig at rejse med til Fanø for at gå på navigationsskole, men det havde jeg på det tidspunkt ikke lyst til. Vi var to mand, som kunne få hyre med en tysk fire-mastet bark til vestkysten, men vi skulle vente 14 dage. Derfor rejste jeg en tur hjem, og her fik jeg så pludselig lyst til at læse. Jeg kom på Aalborg Navigationsskole den 1. december 1901 i en alder af 20 år. Den anden matros derimod rejste tilbage til Hamburg og kom med skibet.

Første del af eksamen fik jeg i november 1902 og anden del den 23. marts 1903. I juni samme år mønstrede jeg som styrmand i tremastet skonnert „Dunmore“ af København. Dette skib ejedes af et skotsk rederi, og med det sejlede jeg på Nord- og Østersøen. Efter 1½ år dér om bord afmønstrede jeg i Thisted for at gå over i dampskibsfarten. Men den var ikke noget for mig, og hen på sommeren rejste jeg til Hamburg og kom om bord i tremastet skonnert „Sterling“, der tilhørte samme rederi som „Dunmore“. Den første rejse gik til Venezuela, og efter 1½ år med „Sterling“ overtog jeg „Dunmore“ som fører i ca. 2 år, hvorefter rederiets tre skibe blev solgt til Strøyerbergs rederi i Aalborg.

En stor bog af Knud Andersen

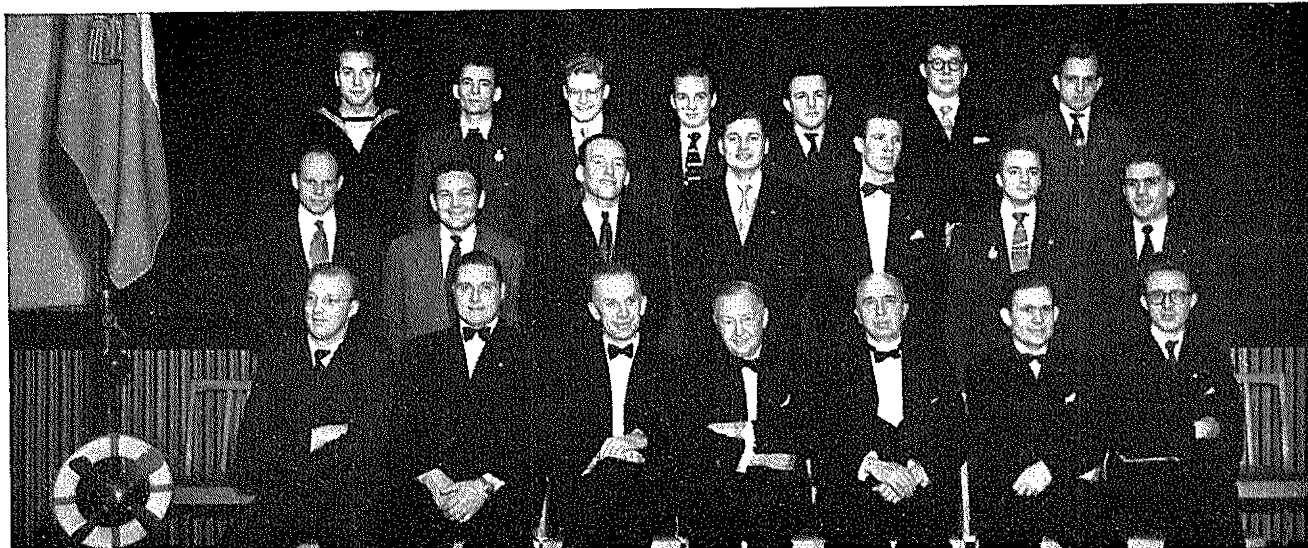
*„Eventyret om vraghunden“,
Cyldendal, pris: hft. 9,75 kr.*

Knud Andersen er søens forfatter, men i nogle af hans sidste bøger er handlingen henlagt til landjorden, og her boltrer han sig ligeså frisk som i saltvand. Men man skal være meget svagsynet for ikke at kunne se, hvem han har mest sympati for, sømanden eller folk i land. Når Knud Andersen „går i land“ med sine bøger, bliver han satirisk. Han siger imidlertid tingene på en charmerende måde, der både er ligefrem som sømandens sprog og fantasirig som den store digters. I „Eventyret om vraghunden“, der er en fortsættelse af „Der var engang en Atlanterhavshund“, sprudler fantasien ud fra hver side.

Man følger en stor new-foundländer, efter at den nødtvungent må gå i land, fordi dens skib strander. Gennem hunden får Knud Andersen sagt mange sandheder om den forløjethed, som trives bedst i land. Hunden længes stadig tilbage til søen og værner sig aldrig rigtigt til det liv, der leves uden for den gyngende verden, der engang var dens. Den tænker som en sømand og er tålmodig som ham. Ingen forstår den, og „landkrabberne“ gør deres til, at den ikke skal forstå dem. Mange gange gør noget lignende sig vist gældende for sømanden.

Knud Andersen er altså stadig søens forfatter, men han er tillige ved at blive en næsten ligeså god skildrer af dyrene som de firbenedes egen digter, Kaalund!

—wig.



Årets eksaminander fotograferet ved elevforeningens fest.

Københavns Maskinskoles årsfest

Ialt var 380 maskinist-elever indstillet til eksamen i 1954, og ved den afsluttende årsfest på Københavns Maskinskole fornylig blev eksaminanderne fejret.

Direktionens formand, borgmester O. Weikop, indledte, og direktør, civilingeniør H. Stevenius-Nielsen holdt festtalen, hvori han særlig pålagde de unge at tage deres tørn til søs, før de går ind i faste stillinger i land.

Skolens elskelige forstander, civilingeniør T. Mathiesen, aflagde en indgående beretning om skolens virksomhed i det forløbne år. Særlig glæde vakte meddelelsen om, at man arbejder med planer om et dampkedelanlæg i skolens maskin-laboratorium. Forstanderen sagde: „Vi har i den forløbne tid arbejdet videre med sagen, således at der inden længe kan forventes at foreligge et fuldstændigt forslag til indkøb og opstilling af dampkedel og til opstilling af de to dampmaskiner, skolen i forvejen råder over. Vi har under planernes udarbejdelse mødt meget stor velvilje fra direktøren for

maskinistundervisningen, og vi håber, at det vil være muligt for os at opnå den økonomiske støtte, der er nødvendig for gennemførelsen af planen.“

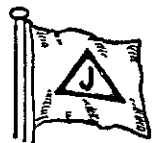
Direktøren for maskinistundervisningen, civilingeniør E. Stahl, talte om maskinistundervisningen over hele landet.

Medvirkende til at gøre årsfesten højtidelig var Københavns Sporvejskor under ledelse af Arne Nelsson.

Festen blev overværet af en række førende folk inden for dansk skibsfart.

Om aftenen holdt elevforeningen en fest i Borgernes Hus, hvor foreningens formand, Mogens Jensen, indledte. Aftenens hovedtaler var lektor ved sjøbefalskolen i Malnö, herr Niels Fjäderhahl. I et glimrende, let fateligt sprog talte han til de unge, som med stor interesse var mødt, men desværre alt for få. Det er synd for elevforeningen, der gør et kæmpearbejde for at højne disse fester dels ved uddeling af bogpræmier og æreemblemer til de dygtigste, at den ikke har 100 procent tilslutning. Det er uforståeligt, at de unge ikke flokkes i langt højere grad ved disse fester, der både er højnende, morsomme og underholdende.

Referenten.



Dampskibsselskabet

JUTLANDIA

JENS TOFT

Toldbodgade 29

TELF. *8192

**A/s DET DANSK-NORSKE
DAMPSKIBSSELSKAB**

Amaliegade 33 - København K.



OLIEFYRINGSANLÆG

Til Donkeykedler, Varmekedler m. m.

HOLBÆK

TELEFONER: 68-2068-2368 - Telegr.-Adr.: VULKAN



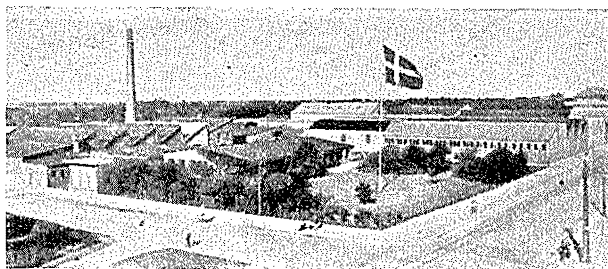
Dejlige dollars for dansk tovværk

Esbjerg Tovværksfabrik gennem 50 år

Den 8. februar fejrede Esbjerg Tovværksfabrik A/S sit 50 års jubilæum og udsendte i den anledning et smukt festskrift om fabrikkens historie.

Tovværksfabrikken i Esbjerg begyndte meget beskedent, og som på så mange andre felter var det også her konsul Ditlev Lauritzens initiativ, der bragte frugt. I efteråret 1904 opførte konsulen på en mark ved Vardevej i Esbjerg et langt træskur til reberbane, men først den 8. februar 1905 indregistreredes „Esbjerg Rebslageri ved D. Lauritzen“. På den tid eksisterede der herhjemme 214 reberbaner, men kun den nye i Esbjerg var forsynet med tag, ligesom den i modsætning til de øvrige, der arbejdede ved håndkraft, havde hestegang til at drive hjulene.

I 1907 holdt maskinerne deres indtog, og lokaler til spinderi blev bygget op ad reberbanen, men en novembernat i 1908 brændte fabrikken ned til grunden. Så tog man fat på en genopbygning, og den uønskede pause varede kun 4-5 måneder. I november 1909 fik fabrikken sit nuværende navn og blev aktieselskab med M. A. Broegaard som merkantil direktør og konsul Lauritzen som bestyrelses-formand. To år senere blev Broegaard enedirektør.



Sådan ser fabrikken ud i jubilæums-året.

Gennem årene blev fabrikken udvidet gang på gang, og produktionen er steget til meget store højder. I 1954 solgte man således ca. 4.500.000 kg garn og tovværk af forskellig art, hvilket er en 25-dobling siden mekaniseringsens start i 1908.

Skibs- og fiskeritovværk var en af grundstammerne i fabrikkens produktion lige fra begyndelsen og er det den dag i dag. Eksporten udgør ca. 30 procent af fabrikkens samlede produktion, og gennem årene har man eksporteret til 24 forskellige lande. Island er den største udenlandske kunde, men tæt efter følger USA. Eksporten til det sidstnævnte land er i stadig stigning, og allerede i år rykker USA sikkert op som det største aftagerland.

Direktør M. A. Broegaard har været med i fabrikkens arbejde gennem alle årene, men fra 1934 er han blevet assisteret af sin søn, direktør Jørgen Broegaard. Sammen med fabrikken kunne driftsleder Th. Spang iøvrigt fejre sit 50 års jubilæum, og hvad han ikke ved om tovværk, er ikke værd at vide.

Salget af skibstovværk, som naturligt nok havde konsul Lauritzens særlige bevågenhed, er stadig steget, skønt skibsfarten i stigende omfang er gået over til at benytte stålwire. I 1954 var fabrikkens omsætning seks gange større end i 1922.

Skibstovværk fra Esbjerg holder danske skibe for-tøjet til kaj verden over, men også mange udenlandske rederier stoler fuldt og fast på det danske tovværk, som nu fejrer 50 års jubilæum.



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

LUFTFARTSAFDELINGEN

KØBENHAVNS LUFTHAVN
KASTRUP

TELEFON ✕50-57-42

BASSE & CO.

Amaliegade 33, København

Telf. Minerva ✕3232

Telegramadresse: Dampfetland, Steampacific

Fjernskrifer: no. 2250

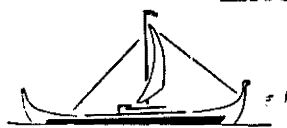
★

D/S Hetland A/S - D/S Pacific A/S

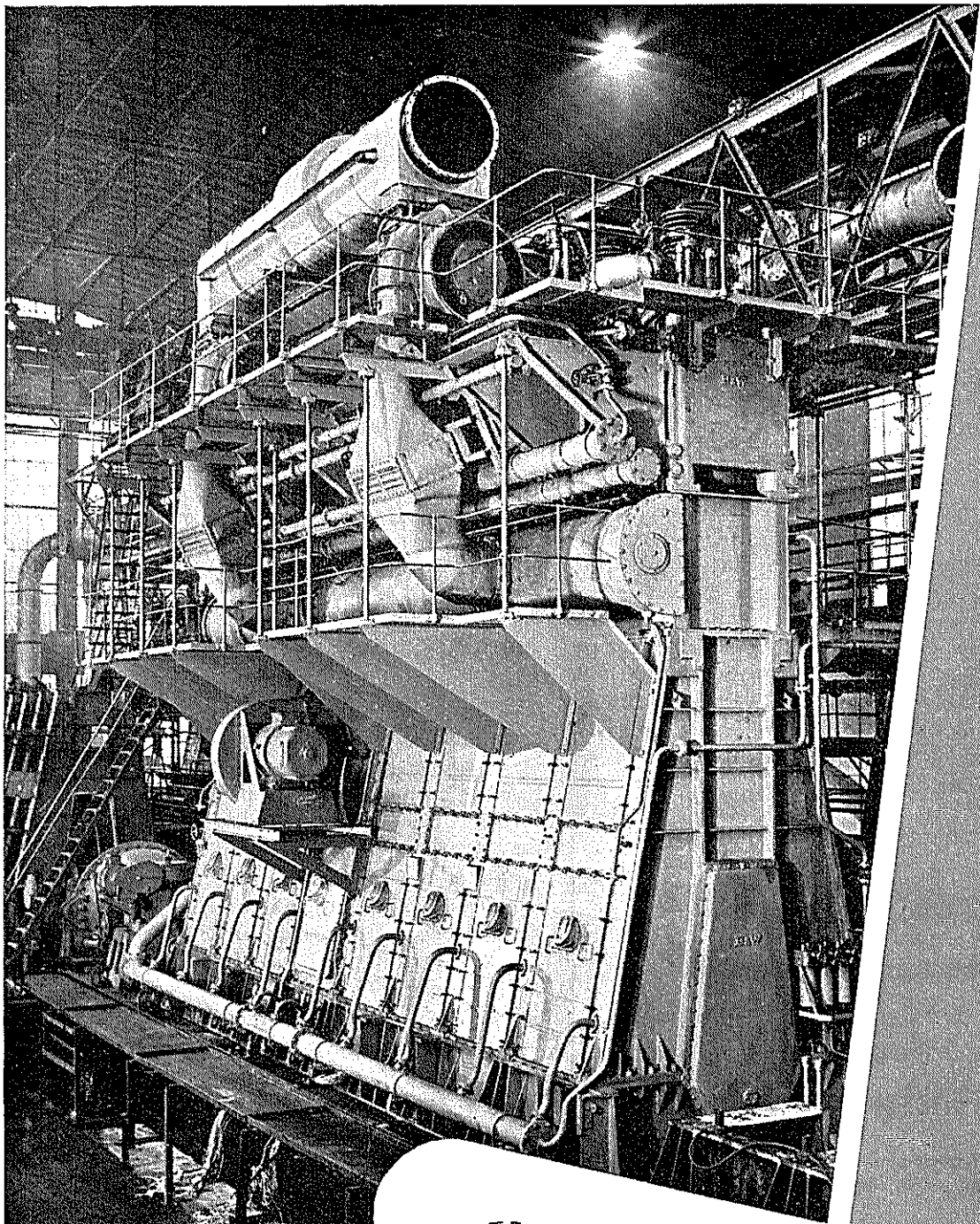
A. H. Basse Rederi A/S - Rederiet Bien A/S

KNUD E. HANSEN

Consulting Naval Architects
Marine Engineers



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



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. marts 1955



Medlemmer

A. P. Møller
 A/S Det Østasiatisk 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
 Haas 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 COORANGA

Fredag den 28. januar 1955 afle-
 veredes fra Aktieselskabet Burmeister
 & Wains skibsværft på Refshaleøen
 frugt-motorskibet „Cooranga“, ny-
 bygning nr. 728, kontraheret af Re-

deriaktiebolaget Transatlantic, Göte-
 borg. — Skibet er bygget til Lloyd's
 Register of Shipping's nyeste regler,
 klasse + 100 A.L. + R.M.C. som
 åben shelterdækker med lang bak.

Hoveddata for m/s „Cooranga“ er:

Længde mellem perpendikulærerne	111,250 m
Største bredde på spant	16,459 m
Dybde til øverste dæk	10,109 m
Dybde til 2. dæk	7,772 m
Dybgang	7,112 m
Tilsvarende dødvægt	4270 eng. tons
Total kapacitet af kølelastrum (grain)	6260 m ³
Fart på lastet prøvetur	17,5 knob

Skibet har et moderne udseende
 med krydserhæk og fremfaldende
 stævne og er forsynet med to master
 af stål.

Maskinrum er midtskibs, og der
 er 2 lastrum foran og 2 lastrum agten
 for dette, alle indrettet til kølelast og
 opdelt i 10 fra hinanden adskilte
 rum, der har vertikal luftcirkulation,
 anbragt i maskinrummet.

Der er ialt 4 luger, der betjenes af
 seks 3 tons kraner og to 5 tons losse-
 bomme samt to 2 tons elektriske
 dækskraner ved luge nr. 2.

Alle bomme betjenes af elektriske
 lossespil, der ligesom dækskraner,
 styremaskine og ankerspil er af Tho-
 mas B. Thriges fabrikat.

Kølemaskineriet, der er af STAL
 fabrikat, har Freon 12 som køleme-
 dium og arbejder halvautomatisk.
 Maskineriet har tilstrækkelig køle-
 effekt til at kunne holde en tempera-
 tur på + 13,5° C i troperne.

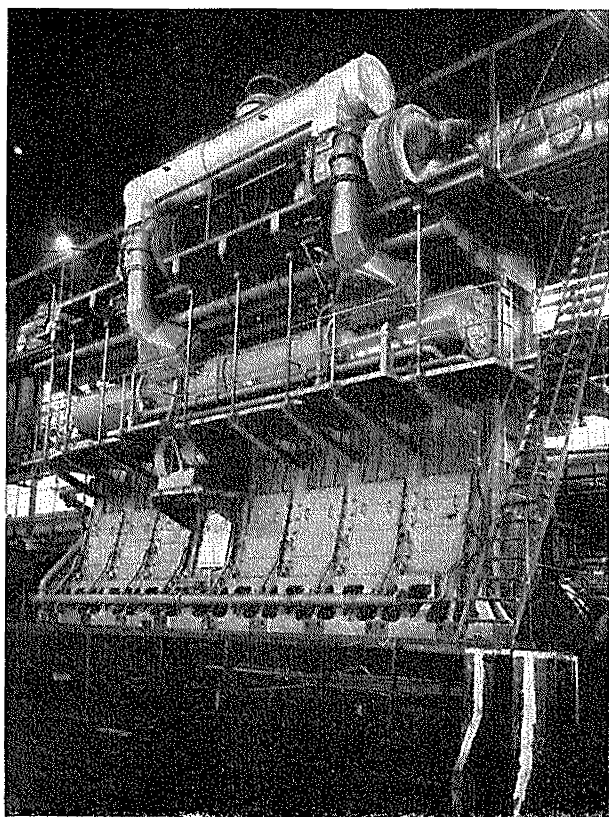
Skibet er forsynet med to 7,3 m
 og to 7,6 m redningsbåde, alle an-
 bragt midtskibs, samt en 4,9 m jolle
 agter.

I huset midtskibs på brodæk ar-

rangeres aptering til 12 passagerer,
 anbragt i to dobbelt- og otte enkelt-
 kamre. Kamrene er udført med ma-
 lede skodder og med møbler i nødde-
 træ. På dette dæk findes endvidere
 spisesalonen, som er udført i poleret
 nød med møbler i samme træsort.
 Stolene er betrukket med lyst skind.
 I hus på båddek findes aptering for
 kaptajn samt rygesalon og veranda.
 Kaptajns opholdsrum udføres i elm,
 medens soverummet udføres i poleret
 mahogny, og møblerne i begge rum
 er af sidstnævnte træsort.

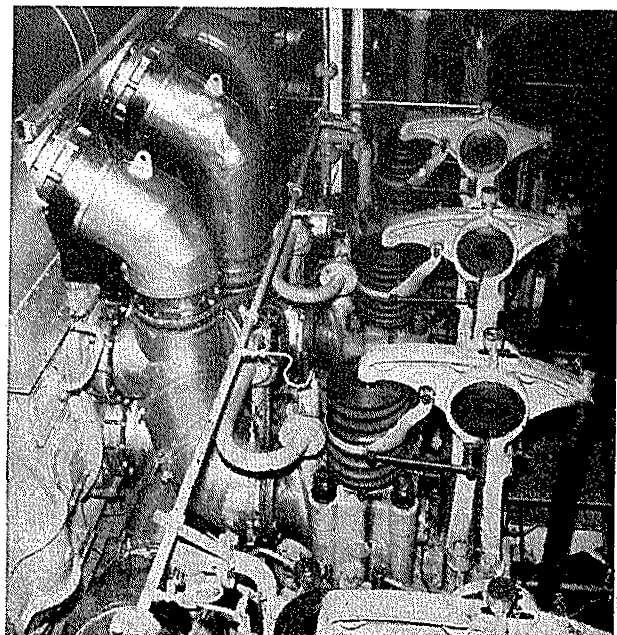
Rygesalonen har nøddetræsskod-
 der og nøddetræsmøbler. Verandaen
 er udført i forskellige farver, således
 er gulvet gult, lofter røde og skodder
 hvide. Dør- og vinduesindfatninger
 er i teak, medens stole og borde er af
 bambus. Mellem rygesalon og veran-
 da er anbragt et glasparti med dyb-
 blæst motiv. Hallen uden for disse
 rum er udført med gule og hvide
 skodder og med døre i teak. Trappen
 til denne hall er udført i hvidt parke-
 riseret smedejern.

På øverste dæk findes aptering
 for officerer og underofficerer samt



Hovedmotor på prøveplan.

messer og opholdsrum for såvel officerer og underofficerer som mandskab. Officerskamrene er udført i poleret mahogny med undtagelse af maskinchefens, første mesters og overstyrmands kamre, som har skodder i elm. Møbler overalt er af poleret mahogny. Messer og opholdsrum har paneler i halv højde. Apteringen er overalt udstyret med smukke moderne møbelstoffer og gardiner. Agter findes aptering for sømænd og motor-



Top af hovedmotor.

mænd. Disses kamre har malede skodder og er udstyret med møbler af lyst, behandlet egetræ.

De mest moderne navigationsinstrumenter: radiopejler, radar, decca, elektrisk log, ekkolod, radio med kortbølgesender etc. er installeret.

Hovedmaskineriet består af en syvcylindret, enkeltvirkende, totakts dieselmotor af B & Ws nyeste krydshovedtype med udstødsturboladning. Cylinderdiameter 620 mm, slaglængde 1150 mm. Normal ydelse 6400 ihk svarende til ca. 5750 ehk ved ca. 150 omdrejninger pr. minut. Motoren er indrettet for drift med tung olie.

Hjælpe-maskineriet består af fire firecylindrede dieselmotorer af B & Ws enkeltvirkende, firetakts, trunkmotortype, direkte koblet til hver sin jævnstrømsdynamo. Normal ydelse pr. maskine 160 kw ved 220 volt og 50 omdrejninger pr. minut. Cylinderne har en diameter på 245 mm og en slaglængde på 400 mm. Ydelsen pr. motor er 240 ehk ved 500 omdrejninger pr. minut.

Samtlige større pumper er vertikale og direkte koblet til hver sin elektromotor. Der findes to pumper med en kapacitet på hver 170 m³ i timen for cirkulation af køle- og smøreolie og tre centrifugalpumper à 165 m³ pr. time for cirkulation af fersk og salt kølevand for hovedmotoren og to med en kapacitet af 50 m³ pr. time for cirkulation af fersk- og saltvand til hjælpemotorerne i havn.

Starteluft leveres af to elektrisk drevne vertikale kompressorer, hver med en kapacitet på 125 m³ indsuget luft pr. time, tryk 25 atm., og der findes en startluftbeholder på 10,5 m³.

Endvidere findes en kedel med et arbejdstryk på 7 atm. og en hedeflade på 23 m² samt en udstødsgaskedel med en hedeflade på 80 m² ved et arbejdstryk på 7 atm.

Stabelafløbning af

N/T „FRANCINE MÆRSK“

Lørdag den 12. februar søsattes dette tankskib til A. P. Møllers rederier fra Odense Staalskibsværft A/S, Odense.

Skibet blev navngivet af madame Huré, hvis mand er vicepresident for Société Française des Petroles BP, Paris, og afløbningen overværede af:

Vicepresident J. Huré, direktør J. Houston Jackson fra BP, London, direktør J. C. Raffenberg fra BP her, samt den franske handelsattaché, greve Jean de la Taille.

Endvidere deltog repræsentanter fra værft og rederi.

Skibet er bygget som helsvejst skib til Lloyd's Registers højeste klasse + 100 A.I., og er på ca. 26.280 tons dødvægt, og dimensionerne er som følger:

Længde mellem perpendicularererne ...	178,3 m
Største bredde på spant	23,5 m
Dybde til hoveddæk	13,6 m
Dybgang	ca. 10,4 m



Fra „Francine Mærsk“s afløbning. Til højre skibets gudmoder, madame Huré, Paris.

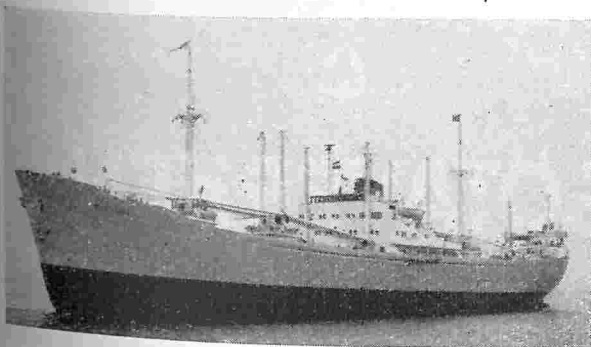
Der er ialt 24 tanke, 8 centertanke og 2×8 side-tanke, et lastpumperum agter og et mindre pumperum forude. Pumperne er meget kraftige og i stand til at oppumpe ca. 2500 tons pr. time. Alle lasttanke forsynes med varmespiraler.

Apteringen bliver overalt rummelig og smuk. Kaptajn og dæksofficerer bor i brohuset midtskibs. Maskinbesætningen og mandskabet i agterskibet. Der indrettes messer og rygesaloner såvel for officerer som for det menige mandskab. Kamre og saloner vil blive ventileret mekanisk. Nybygningen forsynes med de mest moderne navigationsinstrumenter og udstyr, såsom radar, ekkolod, gyrokompass, selvstyrer, log med elektrisk overføring, radio og radiopejler.

Burmeister & Wain leverer hovedmaskinen, en nycylindret dieselmotor type 974-VTBF-160 med turboladning, der kan præstere 12.500 ihk, 11.200 ehk ved 115 o/m. Skibets fart bliver $15\frac{1}{2}$ -16 knob.

M/s „Sitanja“

Det norske lastmotorskib „Sitanja“ gik som Kockums første leverance i år på prøvetur den 8. februar. Skibet har en lastevne på 11.750 tons dw og ejes af Osloederiet Tschudi og Eitzen. Kockums har tidligere bygget fem skibe til dette rederi og blandt dem tank-



M/s „Sitanja“.

skibet „B. P. Newton“, som var grundtypen for værftets første store serie af 16.000 tons tankskibe.

Rederiet Tschudi og Eitzen blev grundlagt i året 1883 og omfatter Skibs A/S Avanti, Glarona og Navalis. Indehaverne er skibsrederne Axel C. Eitzen og Felix H. Tschudi.

„Sitanja“ er bygget som shelterdækker med langskibs spanter i bunden og dækket samt ekstra forstærket til føring af malmlast. Overgangen mellem dæk og skibsside er rundet ligesom på de senere byggede tankskibe og udført af specialstål.

Dæksmaskineriet er elektrisk og omfatter bl. a. tolv 3 tons og fire 5 tons spil samt to kombinerede lade- og varpespil på hyttedækket. De seks luger betjenes af atten 5 tons bomme foruden en sværbom til 25 tons løft.

De af Board of Trade foreskrevne træskodder midtskibs ved føring af kornlast er erstattet af korrugerede stålskodder i enheder, som kan sættes op på et par døgn f. eks. under en rejse i ballast, og på den måde kan der spares flere liggedage i havn.

Apteringen er af høj standard med paneler af ædelt træ i saloner, rederkammer og kaptajnsaptering. Tekstilerne, som er særlig smagfuldt arrangeret med overvejende klare farver, er udtaget og sammenstillet af fru skibsreder Tschudi. Et stort antal reproduktioner af kendte norske kunstnere findes også.

Officerer og køkkenpersonale bor i det midtskibs dækshus og mandskabet i enkeltkamre i hytten. I huset omkring den agterste mast findes vaskeri, tørrerum, elektriskværksted og proviant og i det forreste bl. a. lager af kulsyreflasker.

„Sitanja“ har følgende dimensioner:

Længde overalt	151,30 m
Længde mellem perpendikulærene ...	140,88 m
Største bredde på spant	19,20 m
Sidehøjde til shelterdæk	12,6 m
Sidehøjde til hoveddæk	9,6 m
Dybgang	8,3 m
Prøvetursfart på fuld last	15 knob

Fremdrivningsmaskineriet består af en syvcylindret, totakts, enkeltvirkende Kockum-MAN dieselmotor, der ved 115 omdrejninger pr. minut giver 6300 bhk.



KGL. HOFMØBELFABRIKANT

C. B. HANSENS ETABL.

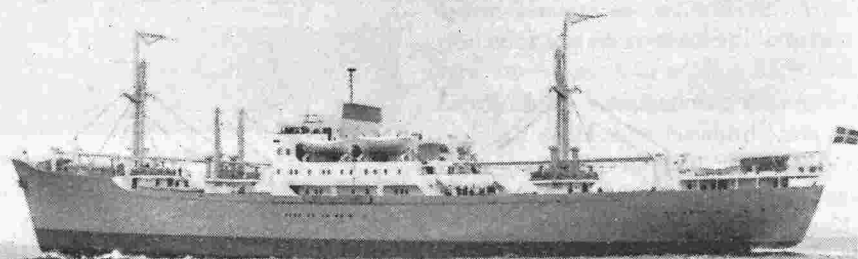
BREDGADE 32

København K.

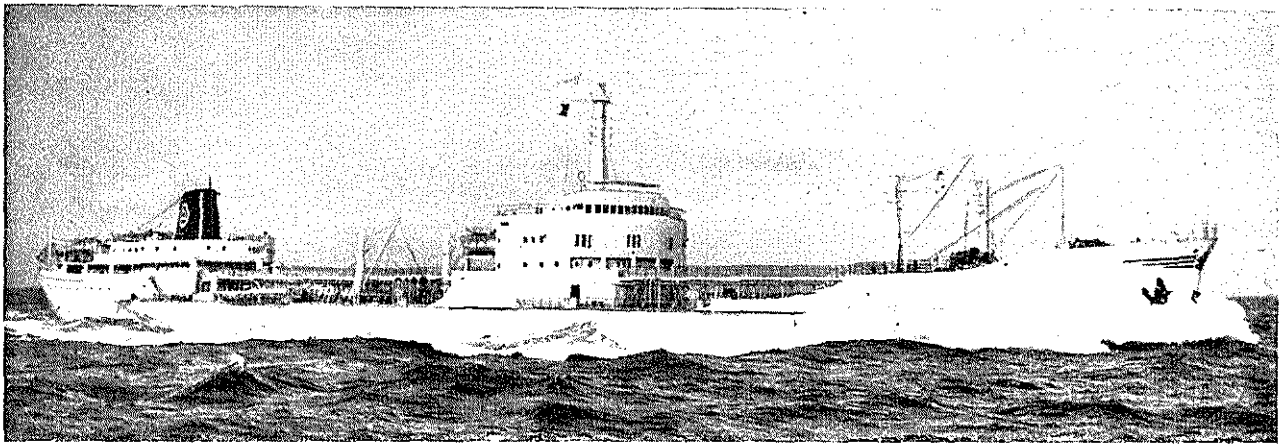
Central 386 — 11,386 — 11,585

Shipbuilders Engineers Ship- and Engine Repairers

M. S. "Vikaren", 7.050 tons d. w., built for Rederi AB Transatlantic, Gothenburg



GÖTAVÄRKEN



„Josefina Thordén“ på prøveturen.

^{s/s} Josefina Thordén

Længste skib bygget i Skandinavien.

Den 23. januar afleveredes fra Uddevallavarvet til Rederi AB Comitia, Uddevalla, s/s „Josefina Thordén“, som er det største svenske skib, der er bygget af et svensk værft til et svensk rederi og med hensyn til længden det største skib, der er bygget i Skandinavien.

Dimensionerne er følgende:

Længde overallt	203,5 m
Største bredde på spant	25,6 m
Sidehøjde	14,2 m
Dybgang	10,6 m
Rumfang af lasttanke	39.650 m ³
Rumfang af trælastrum	1.415 m ³
Kapacitet af brændolietanke	4.000 tons
Dødvægtsbæreevne	32.000 tons
Prøvetursfart	18 knob

Skibet er bygget til højeste klasse i Lloyd's Register og har et gennemgående dæk, bak, brohus og hytte. Det er helsvejst, har to gennemgående skodder og langskibs spanter. Såvel de langskibs som de tværskibs skodder er korrigerede.

Skibet er forsynet med et turbineanlæg af de Laval's fabrikat. Det består af en højtryks-, en lavtryks- og en bakturbine og yder maksimalt 20.000 ahk ved 106 omdrejninger pr. minut.

Maskineriet er beregnet til overhedet damp med et arbejdstryk på 42 kg/cm² og en temperatur på 455°. Bakturbinen yder 10.800 ahk ved 90 omdrejninger pr. minut.

Turbinerne forsynes med damp fra to oliefyrede vandrørskedler af Foster Wheelers fabrikat. Hver kedel giver normalt ca. 50 tons damp pr. time og maksimalt 62 tons. Kedlernes samlede hedeplade er ca. 1.800 m². En kedel er tilstrækkelig til skibets drift ved normal fart, når der ikke bruges damp til opvarmning af lastolien. Ved indsejling til havn for losning bruges 100 tons damp pr. time.

Maskineriet driver en skrue, hvis vægt er 32 tons, og som er en af de største skrueer, som nogetsteds i verden er støbt i et stykke.

Hjælpemaskineriet består af tre de Laval damp-turbiner, hver koblet til en vekselstrømsgenerator på 530 kw, samt en diesलगenerator på 155 kw.

Dæksmaskineriet består af et dampdrevet ankerspil af Helsinborgs Varvs fabrikat, en elektrohydraulisk styremaskine af Hasties type samt tre dampdrevne spil, to for 20 tons løft og et for 3 tons.

Lasttankene består af ti midtskibs og ti vingetanke. I hovedpumperummet, som ligger mellem maskinrummet og lasttankene, er installeret tre turbinedrevne centrifugalpumper med en kapacitet på 1.100 tons vand i timen hver. Til efterlænsning findes to duplex dampdrevne pumper, hver med en kapacitet på 200 tons i timen.

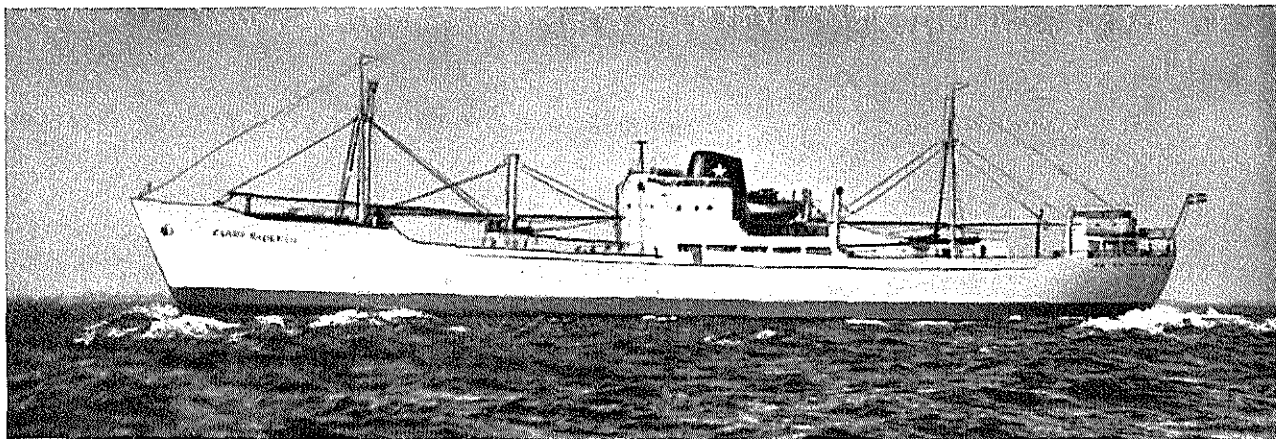
I det forreste pumperum findes en brændoliepumpe med en kapacitet på 80 tons pr. time samt to lænsepumper på hver 40 tons pr. time.

Lastolieledningen består af to 16" rørledninger lagt lærgs med de langskibs skodder og forenede med et 16" rør gennem den agterste centertank. Fra disse udgår 12" rør til alle tankene. Desuden findes et 10" rørsystem til efterlænsning.

Apteringen er moderne og smagfuld med kamre for kaptajnen og dæksofficererne i dækshuset midtskibs, for maskinchef og maskinofficerer i dækshuset på hytten og med enmandskamre for besætningen i hytten. Alle mandskabskamre er forsynet med servante, skuffemøbel og skrivebord. Store opholdsrum og messe findes for alle besætningskategorier om bord. Desuden har man indrettet et hobbyrum med mørkekammer og et svømmebassin på dækket. Agter i hytten findes et moderne maskinvaskeri, tørrerum og strygerum.

Apteringen ventileres og opvarmes gennem et S-man luftkonditioneringsanlæg.

Iøvrigt er skibet udrustet fuldt moderne i alle henseender med bl. a. de sædvanlige navigationsinstrumenter, radar, gyrokompass og selvstyrer, ekkolod, SAL-log og radiopejler foruden den obligatoriske radioudrustning.



M/s „Clary Thordén“.

M/s Clary Thordén

Den 19. december afleverede Uddevallavarvet „Clary Thordén“ til Thordén Lines AB, Uddevalla.

Skibet er bygget til højeste klasse i Det norske Veritas + I.A.I. og har fem lastrum, som betjenes af seksten 5 tons spil.

Det har følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	132,6 m
Største bredde på spant	17,2 m
Sidehøjde til hoveddæk	8,4 m
Sidehøjde til shelterdæk	11,4 m
Dybgang	7,6 m
Dødvægtsbæreevne	7.250 tons

Skibet er forsynet med en totakts, enkeltvirkende dieselmotor af Götaverkens type og Uddevallavarvets

fabrikat, som ved 112 omdrejninger pr. minut yder 7.500 ahk. Den har otte cylindre med en diameter på 760 mm og en slaglængde på 1500 mm. Den er forsynet med en anordning til drift med kedelolie.

Af dieselgeneratorer findes en på 200 kw, to på 165 kw og en på 125 kw.

„Clary Thordén“ er forsynet med et lastkølerum på ca. 1.275 m³.

Der findes en sværbom til 25 tons løft.

Vingetankene på siden af tunnellen er udrustede til føring af vegetabilsk olie.

Apteringen er fuldt moderne og af høj klasse for både officerer og mandskab.

Fører er kaptajn Göte Gustrin og maskinchef Viktor Johans.

M/s Jakara

Öresundsvarvet i Landskrona afleverede den 2. januar det 12.430 tons dw store lastmotorskib „Jakara“ til A/S Kosmos (Anders Jahre & Co. A/S), Sandefjord.

Skibets hoveddata er følgende:

Længde overalt	147,3 m
Længde mellem perpendikulærerne	140,3 m
Største bredde på spant	18,0 m
Sidehøjde til øverste dæk	10,8 m
Sidehøjde til hyttedæk	13,3 m
Dybgang på sommerfribord	8,4 m
Rumfang af lastrum (graoin)	18.060 m ³

„Jakara“ er et af Skandinavien's største skibe til tør last. Det var oprindeligt bestilt som et tankskib, men blev senere omprojekteret til tørlastskib, hvilket har været bestemmende for skibets dimensioner.

Skibet er helsvejst og bygget til højeste klasse i Det norske Veritas med tillægsbetegnelsen „T“, som betyder forstærkning for føring af malmlast.

„Jakara“ er befragtet for fem år af et svensk firma, som bl. a. skal anvende det til transport fra Europa til

vestkysten af Amerika. Til dette formål er der i skibet indbygget bildæk, som kan fjernes.

„Jakara“ har et gennemgående øverste dæk samt bak og lang hytte. I de tre forreste rum findes et mellemdæk.

Skibet har fem lastrum med overliggende mellemdæksrum, to agten for og tre foran broen. Det agterste lastrum har to luger, de øvrige en luge. På vejrdækket foran for broen er lastlugerne af Mac Gregors konstruktion.

Lugerne betjenes af ti bomme for 5 tons løft og to for fem tons løft i enkelt part og 10 tons i dobbelt part. Desuden findes en sværbom for 25 tons løft.

Dæksmaskineriet består af tolv 40 hk spil af fabrikat The Sunderland Forge and Engine Co. Ltd. samt af elektrisk varpespil og ankerspil af Thriges fabrikat.

Styremaskinen er af elektro-hydraulisk type Hasties fabrikat.

Skibet er forsynet med moderne nautisk udrustning bl. a. radar, gyrokompas og ekkolod.

Apteringen er moderne og effektivt ventileret. For føreren, rederen, dæksofficerer og en del af det øvrige personale findes den i midtskibs dækshus. Maskinofficerernes og mandskabets kamre er agter. Messer og

opholdsrum er formålstjenligt og smagfuldt udstyrede, bl. a. er mandskabsmessen forsynet med cafetariaanlæg.

Fremdrivningsmaskineriet, som er placeret agter, består af en syvcylindret, totakts dieselmotor, type DM 680/1500 VGS-7 af Götaverkens fabrikat. Ved 112 omdrejninger pr. minut yder den 6.200 ihk. Den er konstrueret for drift med kedelolie. Til opvarmning af kedelolien findes en skotsk kedel med en varmeplade på 130 m².

Hjælpemaskineriet består af to 360 kw generatorer, hver drevet af en sekscylindret, firetakts, trykladet dieselmotor af MAKs fabrikat. Desuden findes en 75 kw dampdrevne generator.

Skibets fører er kaptajn Evant og dets maskinchef Erling Olsen.

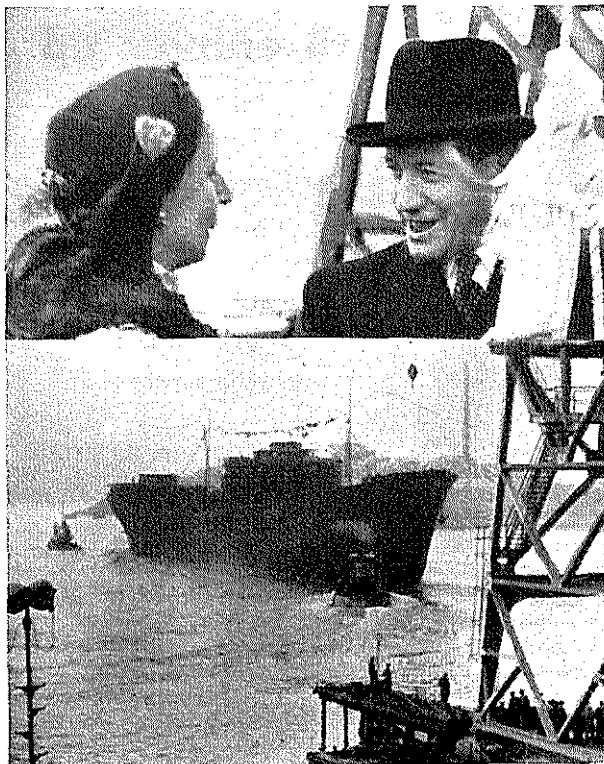
M/T **Pegasus**

Fra Uddevallavarvet søsattes den 11. december et 18.900 tons dw motortankskib til Rederi AB Transoil, Göteborg. Skibet fik af fru professorinde Anna Nordström navnet „Pegasus“.

„Pegasus“ bygges til højeste klasse i Lloyd's Register, er helsvejt og forsynet med to gennemgående langskibs skodder. Såvel langskibs- som tværskibs skodder er korrigerede.

Hoveddimensionerne er følgende:

Længde overalt	162,7 m
Største bredde på spant	21,8 m
Sidehøjde	12,1 m



Ved m/t „Pegasus“ søsætning. Øverst gudmoderen, fru H. F. Nordström, og direktør Hagein.

Dybgang	9,2 m
Rumfang af lasttanke	24.900 m ³
Rumfang af tørlastrum	1.130 m ³

Skibet skal forsynes med en totakts, enkeltvirkende dieselmotor af Uddevallavarvets fremstilling og Götaverkens type, som ved 112 omdrejninger pr. minut giver 6.550 ahk. Den har syv cylindre med en diameter på 760 mm og en slaglængde på 1500 mm og vil give skibet en fart på 14,5 knob. Motoren er konstrueret for drift med kedelolie.

Som hjælpemotorer installeres to diesलगeneratorer, hver på 200 kw samt en dampdrevne generator på 110 kw.

I to pumperum installeres fire vertikale komponentlastoliepumper, hver med en kapacitet på 500 tons vand i timen.

Apteringen bliver i lighed med andre tankskibe. Dæksofficererne får kamre midtskibs, medens maskinofficererne, underofficererne og mandskabet forlægges agterude. Der bliver rummelige opholdsrum og messer for alle mandskabskategorier. Apteringen forsynes med luftkonditionering.

Skibet skal forsynes med alle moderne navigationsinstrumenter.

Til spuling af laster installeres et Butterworth-anlæg.

Skibet er malet med *Hempels*

J. C. Hempels Skibsfarve-Fabrik

AMALIEGADE 8 · KØBENHAVN K · CENTRAL 3842



M/t „Havsøy“.

M/T Havsøy

Fra Götaverken afleveredes den 10. februar tankmotorskibet „Havsøy“ på 17.400 tons dw, som værftet har bygget til Skibs A/S Truma, Arendal.

Nybygningen er et søsterskib til de mange andre tankskibe af denne størrelse, som værftet har bygget i de senere år.

„Havsøy“ er klasset i Det norske Veritas højeste klasse med følgende hoveddimensioner:

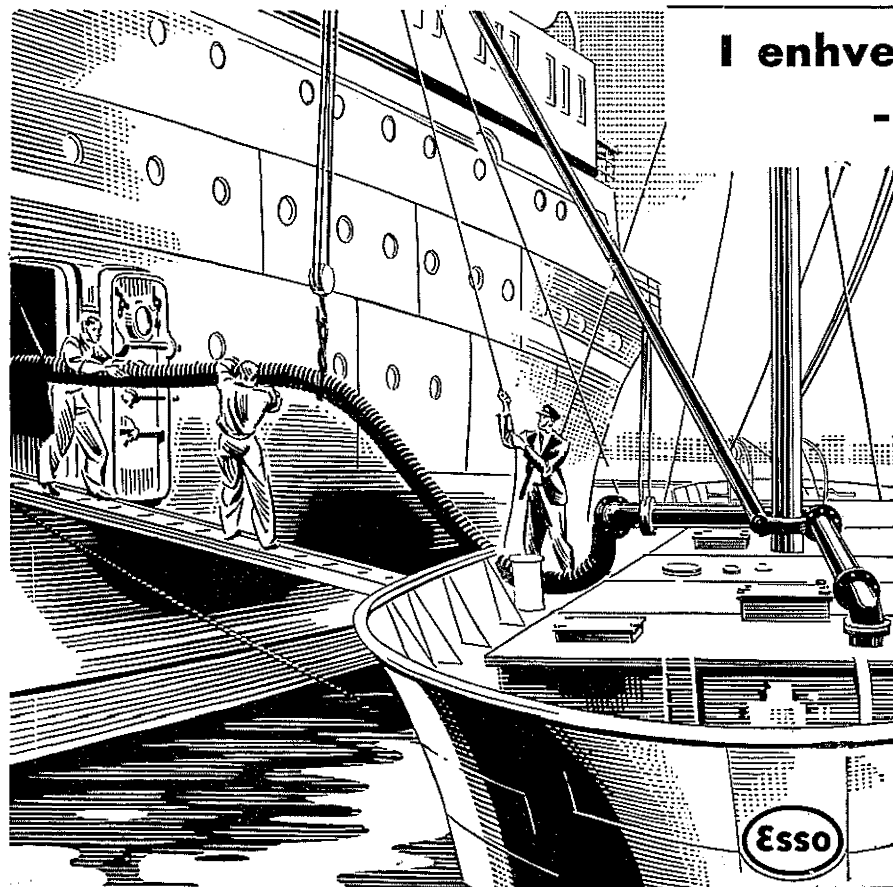
Længde overalt 167,6 m
 Største bredde på spant 20,1 m

Sidehøjde 12,0 m
 Dybgang på sommerfribord 9,2 m

Hovedmotoren er en svejst nicylindret, totakts, enkeltvirkende dieselmotor af Götaverkens konstruktion og fremstilling. Ved 112 omdrejninger pr. minut yder den 8.300 ihk.

Den beregnede fart, 15 knob, opnåedes på prøveturen.

„Havsøy“ føres af kaptajn Waldemar Jensen, maskinchef er Kr. Bjørge Høje.



**I enhver havn
 - til enhver tid**

I havne kloden rundt
 står Esso
 i alle døgnets timer
 parat til at yde
 skibsfarten al
 tænkelig service ...



DANSK ESSO A/s



M/s Vassijaure

Fra Götaverken afleveredes den 29. december m/s „Vassijaure“, et kombineret malm- og tankskib på 21.700 tons dw, til Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösund, Stockholm.

M/s „Vassijaure“ er bygget til Lloyd's Registers højeste klasse og har hoveddimensionerne:

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 malmrum 55 m lange og 10 m brede og 10 m dybe. De har et rumindhold på 10.930 m³ og ligger som centerlastrum, medens tankene for olielasten ligger ved siderne og under malmrummene. Lasttankenes rumindhold er 22.650 m³.

Besætningen får rummelige og smukke enmandskamre. Også messer og opholdsrum er store og får moderne aptering af højeste klasse. Bl. a. findes et fritidsrum, hvor der vises film eller arrangeres anden underholdning.

M/s Balkis

Öresundsvarvet Aktiebolag i Landskrona søsatte den 23. december lastmotorskibet „Balkis“ på 4700 tons dw til Den Norske Middelhavslinje A/S (Fred. Olsen og Co.), Oslo.

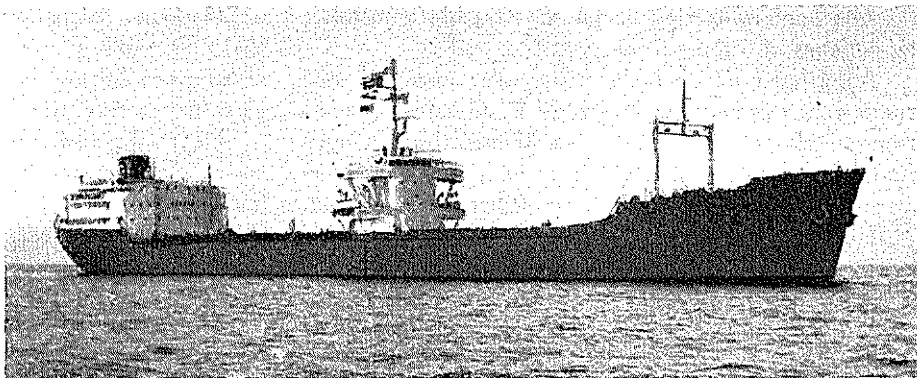
Skibet døbttes den 22. af fru Anne Margrethe Thoresen, men på grund af den hårde storm anså værftets ledelse det for rigtigst at udskyde selve søsætningen til den 23.

M/s „Balkis“ er bestemt til rederiets linietrafik på Middelhavet og bygges til Det Norske Veritas højeste klasse som „full scantling vessel“ med to gennemgående dæk og forlænget bak.

Skibet har følgende hoveddimensioner:

Længde mellem perpendikularerne ...	103,6 m
Største bredde på spant	15,2 m
Sidehøjde til øverste dæk	8,8 m
Sidehøjde til 2. dæk	6,2 m
Dybgang på sommerfribord	6,8 m

Skibet har to lastrum foran for maskinrummet og et agten for, og desuden en mindre højtank mellem de to forreste underlaster. Til de to forreste laster fører luger på 20,5×6,5 resp. 22,5×6,5 m i begge dæk. Lugerne på vejrdækket er forsynet med stållugedæksler af Mac



„Vassijaure“ på prøveturen.

Skibet forsynes med al moderne udrustning i form af radar, gyrokompas med selvstyring, radiopejleapparat, ekkolod, SAL-log, Götaverkens Lodicorapparat til lastfordeling, centralantenneanlæg med tilslutning til alle kamre og messer o. s. v.

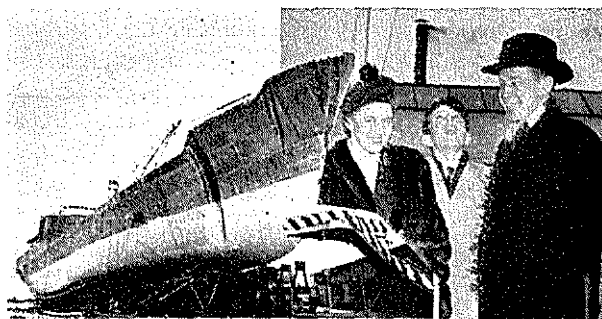
Den kontraktlige fart er 14,5 knob på fuld last.

Maskineriet er af Götaverkens konstruktion og fremstilling. Hovedmotoren, som er indrettet til drift med sædelolie, er en svejst nicylindret, totakts, enkeltvirkende krydshovedmotor med 680 mm cylinderdiameter og 1500 mm slaglængde. Den giver 8.300 ihk ved 112 omdrejninger pr. minut.

De to seks cylindrede hjælpemotorer har en cylinderdiameter på 300 mm og 450 mm slaglængde. De har hver 360 ehk ved 350 omdrejninger pr. minut. De er koblede til 240 kw generatorer.

Gregor typen og betjenes hver af en 3 tons, elektrisk, kørende dækskran, monteret på en af lugesektionerne. Desuden findes to 10 tons bomme på forkant af luge 1 og to 12 tons bomme agten for luge 2. Mellemdækslugerne har stållugedæksler af ponton-typen af værftets konstruktion.

Lastrum nr. 3 agten for maskinrummet med de ovenover liggende lastrum i mellemdækket og hytten er isolerede som kølelaster. Hertil fører en 12,5×5,5 m luge i hyttedækket. Den har også Mac Gregos stållugedæksler, som desuden er isoleret. Lugen betjenes af to 5 tons bomme på agterkanten og en 1,5 tons elektrisk svingbar dækskran på hyttedækket i hagbords side.



Fra dåben af „Balkis“. Til højre ser man bl. a. gudmoderen, fru Anne Margrethe Thoresen.

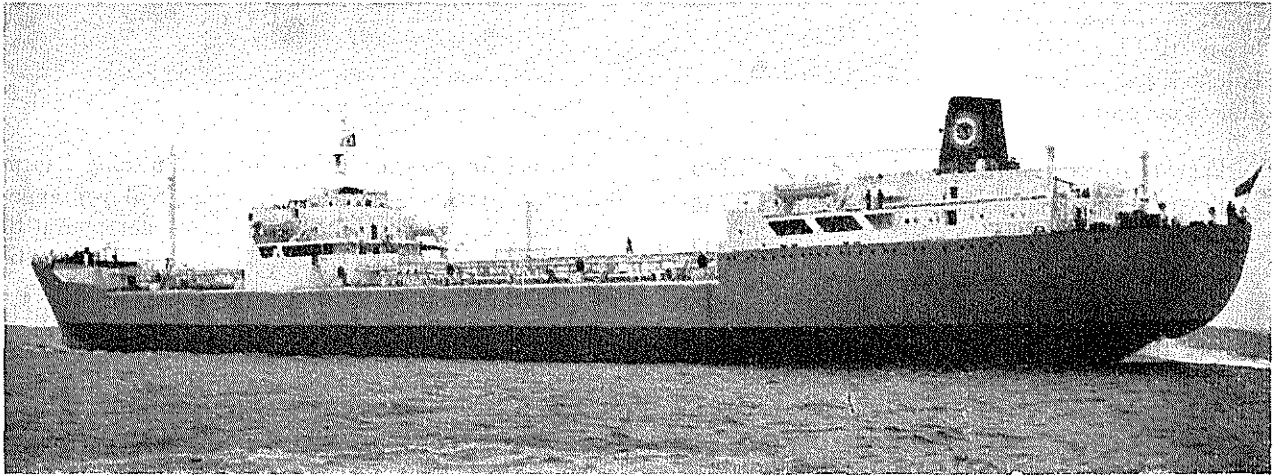
Alle bomme er riggede på selvstgende bomstøtter og betjenes af 5 tons/38 hk elektriske spil.

Apteringen bliver i alle henseender moderne med rummelige enmandskamre for de fleste samt opholdsrum og messer for alle kategorier. Mandskabsaptingen findes på øverste dæk i hytten på hver side af kappen og aptering for reder, kaptajn og officerer i dækshuset.

I skibet installeres en ticylindret dieselmotor af

Götaverkens fremstilling, type DM 520/900 VSG-10. Ved 160 omdrejninger pr. minut yder den 3.650 bhk og vil give skibet en fart på 15,25 knob ved en dybgang på 6 m, svarende til ca. 3.700 tons dw.

Til frembringelse af elektrisk strøm til hjælpemaskineriet, dæksmaskineriet, kølemaskineriet, belysning etc. installeres tre firecylindrede dieselmotorer, hver på 250 ehk og direkte koblede til 65 kw generatorer.



T/T „Milton Araujo“

24 800 tons turbinetankskib

De sidste års udvikling mod større og større skibe illustreres udmærket ved Kockums afleveringer af turbinetankskibe. Først byggede værftet to 20.000 tons turbinetankskibe, derefter fulgte et 21.770 tons kombineret malm- og tankskib og den 15. december er afleveret et turbinetankskib på 24.830 tons dw, „Milton Araujo“.

Billedet forstyrres ikke af, at værftet for kort tid siden leverede en 17.000 tons turbinebåd, som snart skal efterfølges af en 32.500 tons båd, og som fornylig meddelt i pressen har værftet også to 39.000 tonnere i ordre.

„Milton Araujo“ har følgende hoveddimensioner

Længde mellem perpendikulærene ...	173,7 m
Største bredde på spant	23,5 m
Sidehøjde	13,0 m
Dybgang på sommerfribord	9,9 m
Rumfang af lasttanke	34.125 m ³

Maskineriet består af et Kockums-de Laval turbine-maskineri på 9.200 ahk, som skal give skibet en fart på

15,5 knob på fuld last ved 108 omdrejninger pr. minut af skruen.

Damp leveres af to oliefyrede Foster-Wheeler vand-rørskedler med indbygget økonomiser og overhedere. Fyringen er automatisk kontrolleret. Den samlede dampmængde bliver 58 tons pr. time ved normal belastning.

Apteringen er af sædvanlig høj standard. Bl. a. kan nævnes, at vaskerummene for besætningen er kompletteret med en badstue. Maskinpersonalet går direkte fra maskinrummet til vaske- og omklædningsrum ved siden af maskinkappen.

Ved prøveturene opfyldtes fordringerne til fart, brændselsforbrug og lasteevne rigeligt, og skibet overtoges af rederiet, Naess Shipping Company i New York ved direktør Kurth O. Skulstad.

A/s Frederiksstad mek. Verksted

afleverede den 9. december lastmotorskibet „Montevideo“ på 5250 tons dw til A/S Ivarans Rederi, Oslo. Skibet er forsynet med en FMV-GV dieselmotor på 4500 ehk.

Den 22. december søsattes m/t „Slemdal“ på 13.500 tons dw til A/S Moltzau's Tankrederi, Oslo. Skibet skal forsynes med en FMV-GV dieselmotor på 4500 ehk.

DE FORENEDE KULIMPORTØRER

TELEFON 211 HØLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.

Alle henvendelser til „Vikings“ bedes tilsendt redaktionen og ekspeditionen, Christiansborggade 1.

Telefon Byen *8040. — Ansvarshavende: Redaktør Axel Bærentzen.

Annonceafdelingen: Telefon Byen *8040, Christiansborggade 1, København V.

Redaktionen påtager sig intet ansvar for indsendte manuskripter, når der ikke medsendes returporto. For manuskripter, som indsendes uopfordret, påtager redaktionen sig intet ansvar for tilbagelevering.



C. K. HANSEN

Grundlagt 1856

★

Skibsreder og skibsmægler

Agent for regelmæssige linier
Befragtning · Klarering · Spedition
Haveri-, assurance- og I. A. T. A. agent

★

15 moderne skibe — 105.000 ts. d. w.

★

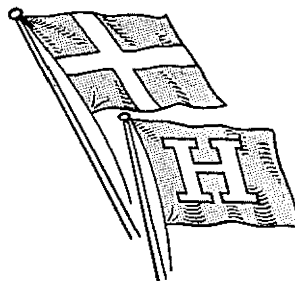
Korresponderende reder for:

DANNEBROG

AMALIEGADE 35 · KØBENHAVN K

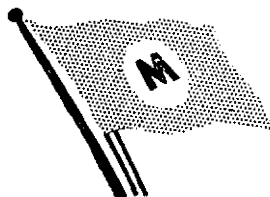
Telefon: Central 72 (18 linier) · Rigs 13 (2 linier)

Telegramadr.: „HANSEN“ · Telex: Nr. 2501 & 2502



MARTIN CARL
AKTIESELSKABET
DAMPSKIBSSELSKABET „HEIMDAL“

Telegr.: MARTINO
KØBENHAVN Ø. DANMARK



MOORE & McCORMACK^{A/S}

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



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



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET
„MYREN“

KØBENHAVN

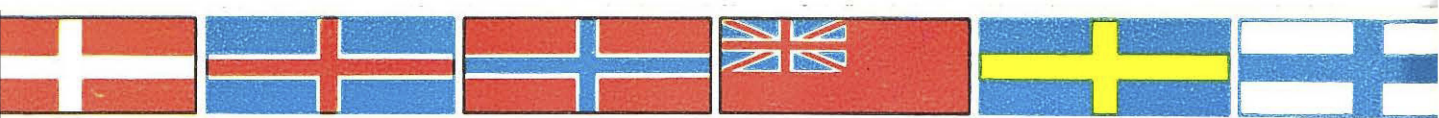
Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adresse: „Holmsild“
Amaliegade 36

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB



1963

1963



VIKINGEN

Kr. 1,75
1. april

NORDSØ-KUTTER
Maleri af S. KIELLAND-BRANDT

1955 - nr. 4
32. årgang



Inde i bladet bl. a.:

VOR TIDS SØRØVERE

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

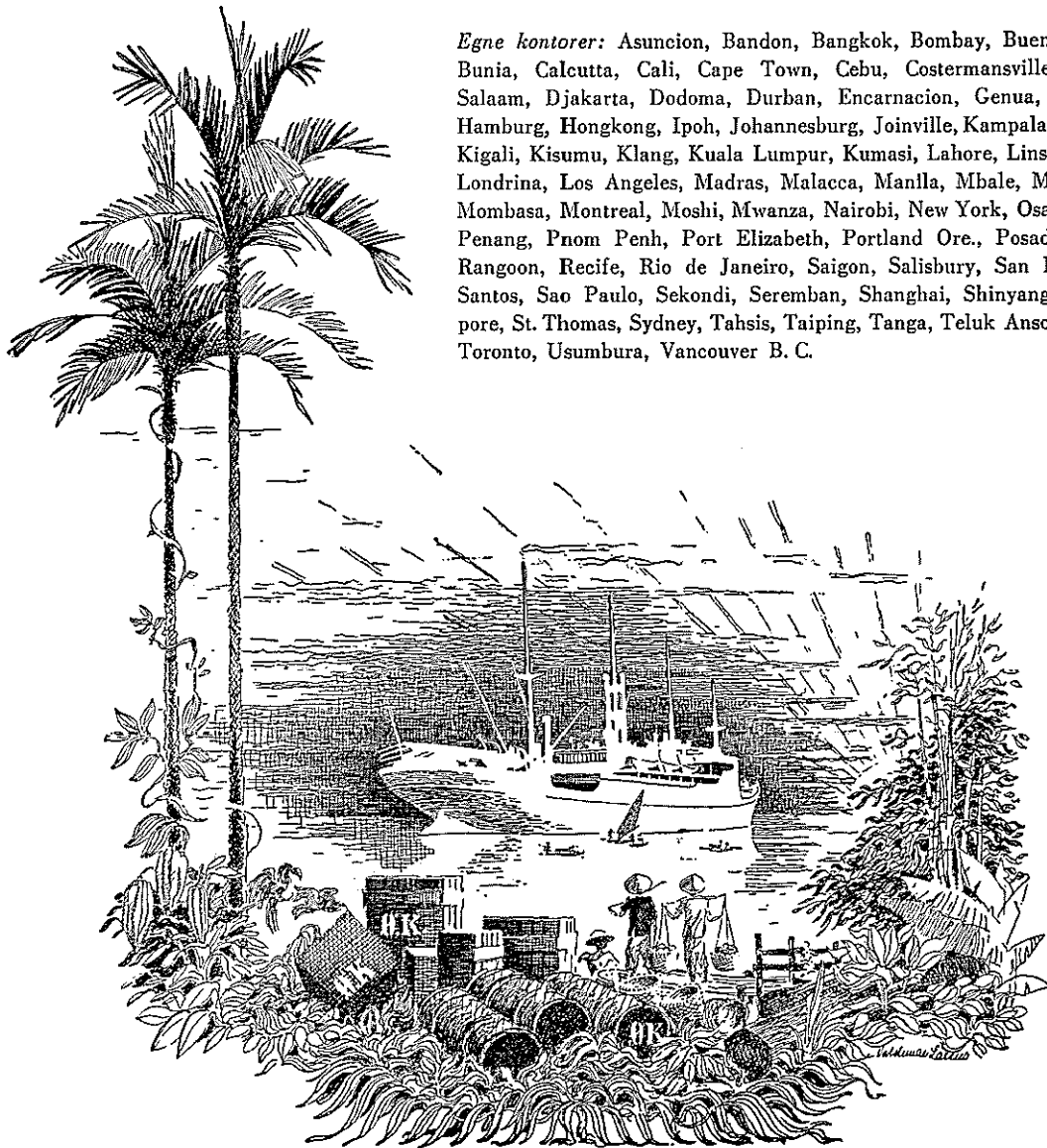
AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI KØBENHAVN

IMPORT til Europa af oversøiske produkter.

EXPORT oversøisk af europæiske varer.

Plantage-, savmølle- og skovdrift i Østen, Afrika, 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, Manilla, 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, Taxis, Taiping, Tanga, Teluk Anson, Tokyo, Toronto, Usumbura, Vancouver B. C.

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

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

Sørøveri

stadig et indbringende erhverv!

Af OTTO LUDWIG

For kun en måneds tid siden var det 7.269 brutto-tonns store hollandske fragtskib „Alderamin“ på vej ned ad Rangoon-floden, da det ved flodens udmunding i havet pludselig blev omringet af en hel lille flåde af djunker. Besætningen opdagede straks, at der var ugler i mosen, og da djunkernes besætninger gjorde klar til at borde, udsendte telegrafisten om bord i det hollandske skib nødsignaler. Disse blev heldigvis opfanget af nogle britiske patruljefartøjer i nærheden, og da piraterne så bådene nærme sig, tog de hurtigt flugten.

Ifølge telegrammerne fra Rangoon i anledning af

det mislykkede overfald havde politiet i Burma lige forinden afsløret en kommunistisk sammensværgelse, der havde til formål at angribe fremmede fartøjer med kuis til eller fra Rangoon. Episoden må altså nærmest karakteriseres som politisk.

Iøvrigt er det jo ikke netop farvandene omkring Rangoon, der har været sørøvernes vigtigste områder gennem tiden. Det er i de kinesiske farvande, sørøverne driver deres ældgamle „håndværk“. Ganske vist er meddelelser om kinesiske piratoverfald efterhånden sjældne, men derfor må man ikke lade sig forlede til at tro, at



Hongkong er en snurrig blanding af gammelt og nyt, men også en travl havn, der giver sørøverne noget at bestille!

sørøverne i Kina har opgivet ævret. Også Mao har sikket sine kvaler med havets gangstere. Når vi ikke hører herom, skyldes det nok i nogen grad prestigehensyn fra Maos side. Og når det gælder vestmagterne, har de i reglen større nyheder at bringe fra Østen end hårrejsende meddelelser om pirataktioner. Men jo større uenigheden er mellem stormagterne derude, jo større er chancerne for sørøvere!

Sørøverne har spioner!

Langs Kinas kyst, der jo er meget lang og rig på naturlige skjulesteder, er det næsten umuligt at være på vagt for sørøvere alle steder på samme tid. Piraterne har forøvrigt forstået at følge med tiden. I mange af de vigtigste af Østens havnebyer har de deres egne spioner, som giver oplysninger om orlogs- og politifartøjers øjeblikkelige position. Endvidere giver spionerne oplysninger om handelsskibes ruter og ladninger.

At bekæmpe sørøvere er næsten som at slå i en dyne. Er man endelig så heldig at gribe nogle pirater på fersk gerning, får man ikke derfor fat i hovedmanden eller hovedmændene. Bandernes egentlige ledere lever fedt og frit langt fra farezonen og har andre til at udføre det grove arbejde. Selv udtænker de sammen med andre skarpe hjerner hver eneste aktion og høster hovedparten af fortjenesten heraf. Iøvrigt fører disse sørøveriets „upper ten“ udadtil et yderst respektabelt liv.

Hvad man end kan sige om sørøverne, så er de i reglen dygtige søfolk, og deres erhverv går i arv fra slægt til slægt. På et enkelt område har de lært af amerikanske ganstere — eller måske omvendt? I alle tilfælde tvinger de tit fiskere og søfolk til at tegne forsikringer hos sig mod overfald fra sørøvere. Præmierne er høje, men til gengæld kan forsikringstagerne så også være sikre på ikke at blive angrebet, og det er flere gange sket, at der har udfoldet sig en hel lille privat piratkrig, når en bande ville beskytte „kunder“ mod andre bander. Over for søfolk, der synes, at præmierne er for høje, har de lidt usædvanlige assuranceselskaber deres egne og meget hårdhændede metoder, der virker meget overbevisende og hurtigt får ofrene til at indse, at forsikringen virkelig kan betale sig.

De kinesiske sørøvers vigtigste tilholdssteder har igennem tiderne været farvandene omkring Hongkong og spillebyen Macao. Gennem århundreder har Biasbugten og Mirs-bugten i nærheden af Hongkong været berygtede for deres sørøvrereder. De er begge brede havbugter, som er omgivet af forrevne og ugæstfrie klipper. Hongkongs rigdom og travlhed virker på sørøverne som syltetøj på hvepsene!

Som mange andre erhverv har også sørøveriet sine særligt travle sæsoner. Den ene af disse varer fra midten af december til begyndelsen af februar. Inden for dette tidsrum fejres det kinesiske nytår, og før krigen var det sådan, at de rige kinesiske købmænd altid rejste hjem for at feste ved denne lejlighed. Købmændene var fedt vildt for piraterne. — Den anden sæson spænder over juni og juli, i hvilke måneder de kinesiske floder svulmer stærkt og giver anledning til stor trafik.

Sådan sker det:

Et piratoverfald sker i vore dage efter en særlig recept, som sjældent varierer ret meget. Her er et typisk eksempel: Den 15. november 1926 befandt den engelske s/s „Sunning“ sig i nærheden af Chilang Point. Der var ca. hundrede kinesiske og to europæiske passagerer om bord, og hele officersbesætningen, der bestod af seks mand, var europæere, mens resten af besætningen var kinesere. Pludselig blev der tumult om bord. 24 pirater havde holdt sig skjult mellem passagererne og trak nu våben. I en håndvending blev vagten om bord overmandet under afløsning. Også officererne blev hurtigt overrumplede. Så gav piraterne ordre til rorgængeren om at holde kursen, mens et gäng gav sig til at gennemsøge skibet. De havde regnet med at finde guldbarrer til en værdi af 500.000 dollars, men fandt intet i den retning, hvorimod de plyndrede besætning og passagerer.

En lime over midnat forsøgte to af „Sunning“s maskinmestre at erobre skibet tilbage. De havde skjult nogle våben og overrumplede nu kineserne på broen. Nogle passagerer kom til hjælp og fik også udleveret våben, og nu var piraterne i defensiven. Med nogle af besætningen som skjolde angreb de imidlertid kommandobroen fra forskibet, men måtte ikke desto mindre trække sig tilbage.

Men så satte banden ild i skibet foran broen for på den måde at ryge forsvarerne ud af deres fæstning. Men officererne på broen drejede bare skibet, så røg og flammer med vinden drev over piraterne, der derefter satte to både i vandet og forlod skibet sammen med en amerikansk passager, som blev tvunget med som gidsel. Man hørte aldrig mere til fangen, og man må formode, han blev dræbt.

En engelsk jager kom senere på dagen til undsætning og erobrede den ene af de flygtede både, og om bord på „Sunning“ fangede man tre sårede pirater, som sammen med de øvrige fanger blev henrettede i Hongkong.

Om bord på „Sunning“ havde man naturligvis som sædvanlig i disse farvande visiteret alle passagerer for våben inden afsejlingen, men piraterne havde allerede da smuglet deres våben om bord og gemt dem.

Den 27. januar 1927 gik sørøvere, som havde skjult sig blandt passagererne, til angreb om bord på damperen „Seang See“. Skipperen blev kommanderet til at sætte kurs mod Bias-bugten, og her gik røverne i land med fem gidsler og et udbytte på 40.000 dollars.

To måneder senere gik det ud over den engelske damper „Hop Sang“, der blev angrebet på lignende måde.

Sørøver-propaganda

Efter disse to overfald mistede englænderne tålmodigheden. Den britiske guvernør i Hongkong sendte 300 soldater til Bias-bugten om bord i 17 fartøjer. Som straf brændte man i den berygtede bugt ti kinesiske skibe og 130 huse. Røverne søgte at påkalde sig verdens medlidenhed og spredte flyve-blade ud over hele Kina for at

gøre den engelske aktion upopulær. Med fede overskrifter fortalte plakater om englændernes „mordbrande på kinesiske mænd, kvinder og børn“!

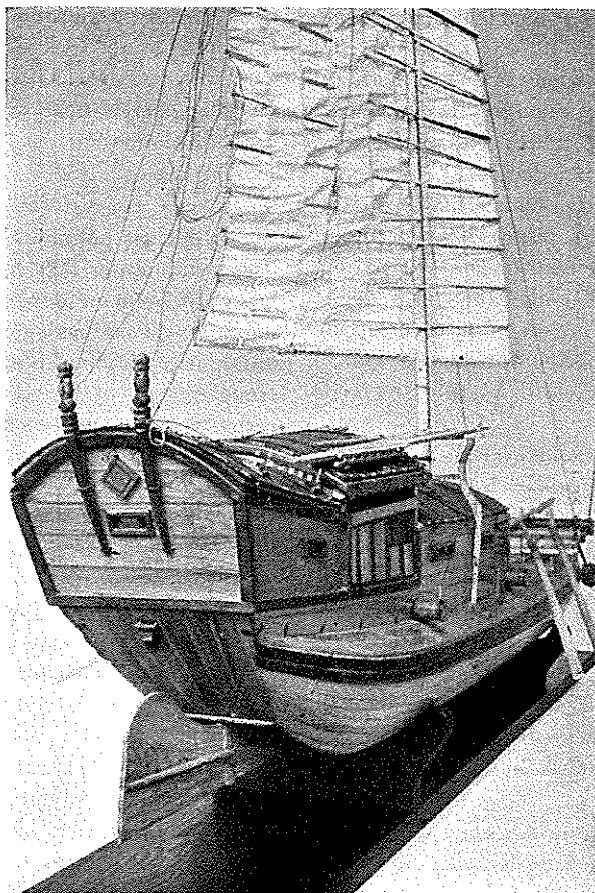
Allerede i 1855 lykkedes det engelsk-amerikanske flådestyrker at tilintetgøre en sørøver-rede i den samme bugt. Det blev en blodig kamp. Mange orlogsgaster mistede ved den lejlighed livet, og i Wanchai uden for Hongkong rejstes en mindesten for dem. Stenen blev senere flyttet til Happy Valley.

Efter begge udryddelses-aktioner dukkede sørøverne frejdigt op igen. Allerede den 19. juli 1927 var banditterne på rov igen efter den sidste aktion. Denne gang gik det ud over en norsk damper, „Solviken“. Nordmanden var på vej fra Hongkong til Saigon med for 20.000 dollars guldbarrer, der lå opbevaret i kaptajnens kahyt. Røverne fandt ud af, hvor gullet lå, og belejrede kahytten. Under et heltmodigt forsvar blev kaptajnen dræbt. En af styrmændene blev tvunget til at sejle skibet til Bias-bugten, hvor røverne foruden gullet tog de sædvanlige gidsler med sig i land.

Et af sørøvernes specialer er at overfalde grundstødte skibe, og i september 1929 var de igen ude efter et norsk skib. Denne gang Bergen-damperen „Botnia“. Banditterne tog alle officererne med sig i land, men frigav dem igen på nær skipperen og førstestyrmand, for hvem de forlangte 50.000 Shanghai-dollars i løsepenge, der skulle betales i løbet af ti dage. Hvis betalingen ikke faldt, ville fangerne blive dræbt. De to nordmænd blev udsat for en frygtelig tortur, men skønt det var piraternes vane i slige tilfælde at skære næse og øren af deres fanger, skete det ikke denne gang.

Da nordmændene ville sende deres flåde i kamp

Hjemme i Norge var stemningen efterhånden på kogepunktet. I aviserne forlangte mange af søens folk og deres pårørende, at den norske regering skred alvorligt ind. Man foreslog bl. a., at den norske flåde sendte krigsskibe til farezonen, ja, man gik endog så langt som til at foreslå en samlet skandinavisk flådeaktion derovre østpå, men opgaven var for stor for de nordiske landes forsvar, og et par enkelte krigsskibe fra eller til ville sikkert ikke afskrække røverne meget.



Model af djunke. Denne ældgamle fartøjstype indgår stadig i piraternes flåder.

Også dansk skibsfart har stiftet bekendtskab med Østens pirater. For kun 22 år siden blev damperen „Gustav Diedrichsen“ af Aabenraa erobret. Skibet førtes af kaptajn E. Jacobsen, der var en meget erfaren Kina-farer. Trods sit kendskab til Kina kunne kaptajnen ikke gardere sig imod, at nogle sørøvere gik om bord sammen med passagererne. Da det 3000 tons skib kom ud i rum sø på vej fra Hongkong til Swattow, dukkede piraterne op og overmandede besætning og passagerer. Hvis der blev ydet modstand, ville de skyde, sagde de. I. styrmanden forsøgte et kup, men blev ramt af en revolverkugle. Så spærrede man alle om bord ned om læ og fjernede alt af værdi. I et af skibets fartøjer sejlede piraterne så mod land med rige passagerer som gidsler. — Også efter krigen har et skib fra

Aabenraa fået de mærkværdige forhold i Østen at mærke.

Man kan danne sig et indtryk af sørøveriets omfang ved at høre, at der fra 1925 til 1935 erobredes 31 store skibe af kinesiske pirater. Det er dog ikke altid, at banditterne har heldet med sig. I maj 1933 kastede de sig over s/s „Prominent“ af Haugesund. Da de begyndte at røre på sig lidt over midnat, blev skibet råbt an af en britisk patruljebåd. „Hvis I ikke holder jer på afstand, stikker vi ild i skibet!“ svarede piraterne. Men englænderne fulgte efter skibet lige til kl. 5 om morgenen. På det tidspunkt stoppede „Prominent“ op i Mirsbugten. Politiet begyndte nu at skyde, men da man fik at vide, at to styrmænd blev holdt som gidsler og skjold mod ilden, måtte man indstille skydningen. Forresten havde skipperen og den ene af styrmændene forinden prøvet at overmande røverne, men var blevet sårede.

Uden bytte flygtede røverne i skibets både, men med politiet lige i kølvandet. Inde i land blev de to nordmænd frigivet, og englænderne satte over land efter piraterne, men fangede dem ikke.

Pirat-jagt fra u-både

Kinas regering besluttede i 1934 at gøre noget effektivt mod pirat-uvæsenet, men viljen var større end evnerne, og da krigen mod japanerne brød ud i 1937, fik kineserne andet at tænke på. Piraterne forstod at fiske

i rørt vande og gjorde hele krigen igennem mange gode kup.

Men de vestlige stormagter opgav ikke kampen mod sørøverne. Før krigen var der således i Hongkong et særligt søpolit med en styrke på ca. 160 mand med englændere som officerer. Mange handelsskibe fik bevæbnet vagmandskab om bord, og man spækkede skibenes vigtigste nedgange med pigtråds-afspærringer. Også langs lønningerne opsatte man pigtråd for på den måde at forhindre entring. Men pigtråden er i denne forbindelse et tveægget sværd, for da en færge med rute mellem Hongkong og Kanton lige før krigen kom i brand, omkom mange om bord, fordi pigtråd spærrede trapperne.

Den engelske marine opretholdt særlige patruljer i kinesiske farvande med stærkt armerede kanonbåde op til 650 tons. Disse både, der ikke stak ret dybt, kunne forfølge banditterne helt ind under land. Kanonbådene var i mange tilfælde bygget i Europa og sendt til Østen i smådele. Endog u-både har man sat ind i kampen mod havets gangstere, og mindst i eet tilfælde har et sådant fartøj fået sørøvere til at overgive sig. U-båden „L 4“ forfulgte således i oktober 1937 den kinesiske damper „Irene“, mens den af sørøvere førtes mod Bias-bugten. Men først da „Irene“ var skudt i brand, opgav sørøverne modstanden.

Da krigen sluttede, tog Chang Kai-shek den beslutning at udrydde piraterne een gang for alle. Bl. a. blev

flere kinesere og heriblandt 600 fra Hongkong sendt til England for om bord på slagskibet „Renown“ at gennemgå en skole i krigsførelse mod pirater. Samtidig lovede englænderne at udlåne kanonbåde og patruljefartøjer til kineserne.

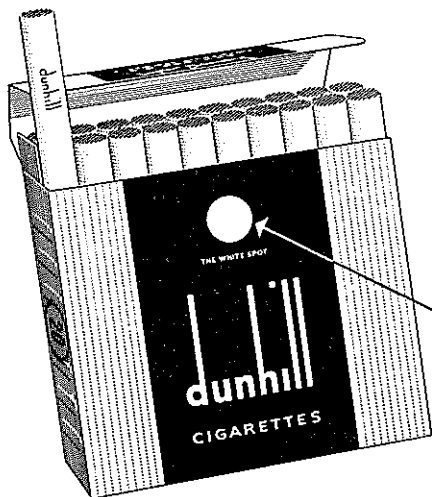
Piraterne går i luften!

At det var påkrævet at starte en ny krig mod sørøverne, kunne der ikke herske tvivl om. Allerede i oktober 1945 fremkom der meddelelse om, at sørøvere havde udplyndret 300 passagerer om bord på kystdamperen „Manfat“. Aktionen blev udført fire timers sejls fra Hongkong af ni mænd og en kvinde blandt passagererne. Senere kom flere andre pirater om bord fra djunker, som blev taget på slæb. Da skibet var ribbet for alt af værdi, stak kineserne af i deres både. Også i dette tilfælde blev der taget gidsler.

Men også senere har vi læst enkelte telegrammer om kinesiske sørøvers bedrifter, og der er ingen tvivl om, at piraterne vil fortsætte deres ældgamle erhverv, så længe gule og hvide ikke kan blive enige om at bekæmpe dem i stedet for at bekrige hinanden indbyrdes.

Piraterne er iøvrigt helt med på noderne. Når det bliver for hedt for dem på søen, kaster de sig over luftfarten. Efter krigen har man flere gange hørt om røvere, der har plyndret flyvemaskinernes passagerer og tvunget piloterne til at gå ned langt fra flyvepladserne. Men det er en anden og meget sørgelig historie!

NU kom den - fra London



„Den hvide plet“
er **DERES** garanti
for en kvalitet,
Dunhill sætter sit
navn under!

Der skal meget til for at ændre englændernes
rygevaner, - men Dunhill cigaretten gjorde det!
Millioner af cigaretrygere forlanger
nu denne nye cigaret.

skift til

dunhill

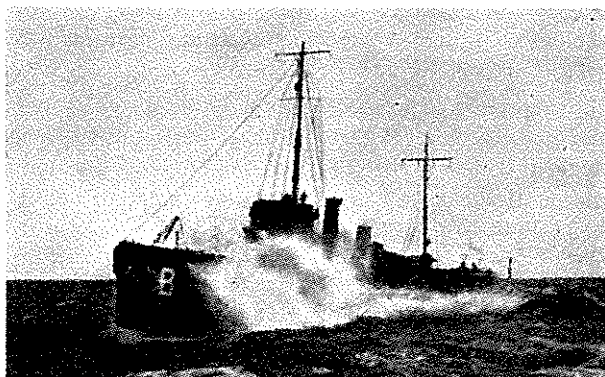
Cigaretten, som er blevet den store succes i England!

Den danske flåde udrangerer -

Det tynder stadig ud blandt orlogsflådens ældre og veltjente skibe, der ryddes fortsat op blandt de gamle kasserede oplæggere, som pynter så dårligt i flådens leje.

Krydseren „Hekla“ fra 1890 gik til Petersen og Albecks „skibskirkegård“, og nu har torpedobådene „Hajen“ og „Narhvalen“ sammen med ekspeditionsskibet (fregat) „Galathea“ været ude på deres sidste rejse — til H. I. Hansens ophugningsværft ved Odense kanal, hvor så mange andre gamle skibe har fået dødsstødet.

Ved „Hajen“s og „Narhvalen“s ophugning er det slut med de velkendte „Springer“-både fra første verdenskrig. Med den efter franske tegninger byggede „Ormen“ som forbillede fik den danske flådes torpedobådsvåben i årene 1916-19 en tilvækst på 10 sådanne enheder, og denne type fik navn efter det førstbyggede fartøj „Springeren“. Det var en billigt bygget torpedo-



„Søløven“ (senere „Hajen“).
Fotograferet i 1924.

bådstype, der mere egnede sig til patruljetjeneste end som egentlig torpedobåd, bl. a. var stabiliteten ikke så god som ønskelig. Som nr. 3 af denne type søsattes „Søløven“ i 1916 fra orlogsværftet, den var på 92 tons med 200 hk, som kunne yde en fart på 24,6 knob.

Fra 1917 blev dette fartøj flittigt anvendt i sikringsstyrken, i 1923 blev det klassificeret som bevogtningsfartøj (B. 4) og i 1929 blev det ombygget til ministryger. Dækstorpedoapparatet agter blev erstattet af et kraftigt dampspil, og udover agterenden anbragtes et stort platformdæk; samtidig ændredes betegnelsen til S. 3.

Da man i 1937 ønskede at give de første nye ministrygere af M-klassen dyrenavne med begyndelsesleddet „Sø—“ omdøbtes „Søløven“ til „Søridderen“. Navnet „Søløven“ var i årene 1808-17 benyttet til en skotpram

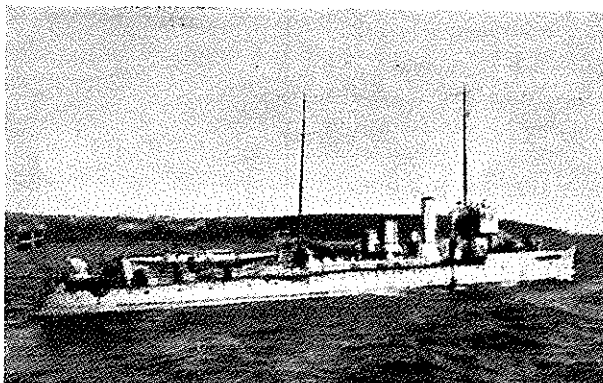
under kanonbådskrigen, men det var sjette gang, et dansk orlogsfartøj fik navnet „Søridderen“ (4 fregatter og senest fra 1911-17 af en torpedobåd). I begyndelsen af krigen 1848 var dog også en privat skonnert „Søridderen“ af Helsingør stillet til rådighed for orlogsflåden. I 1940 blev den sidste „Søridderen“ (S. 3) udrangeret, den blev dog ikke afhændet, men henlå ubenyttet på Holmen, og da kulfyrede skibe på grund af oliemanglen under anden verdenskrig kom i god kurs, blev den taget til nåde igen. „Søridderen“ indgik i bevogtningstjenesten og fik årene 1942-43 en hovedreparation, bl. a. blev den agterste skorsten forhøjet, således at skorstenene — som oprindelig — var lige høje.

Imidlertid var navnet „Søridderen“ gået videre til den fjerde ministryger af M-klassen, og S. 3 fik derfor navneforandring til „Hajen“, et godt gammelt skibsnavn, der havde været ledigt siden 1928. Som tidligere bærer af navnet „Hajen“ („Hayen“, „Haien“) udviser de gamle flådelister 6 forgængere: 1 skøtbåd, 3 skøtpramme og 2 torpedobåde.

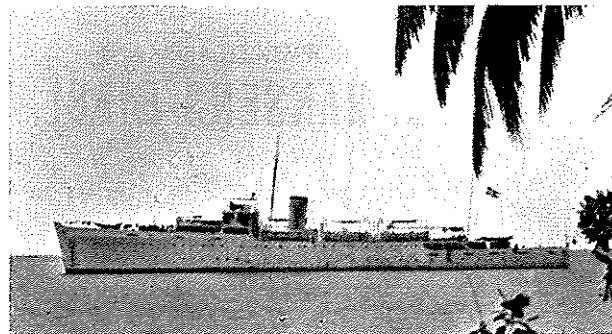
Et sådant navneskifte — for denne båds vedkommende ovenikøbet 2 gange — har ikke været kendt tidligere indenfor den danske orlogsflåde udover et tilsvarende tilfælde med en anden enhed af „Springer“-klassen. Det var torpedobåden „Havhesten“ (B. 6 — senere S. 5) fra 1917, som i 1938 havde måttet afgive sit oprindelige navn. Kort før den anden verdenskrig ønskede man at give alle de 4 nye undervandsbåde af H-klassen navne med begyndelsesleddet „Hav—“. En af disse u-både overtog derfor navnet „Havhesten“, og

torpedobåden af samme navn sluttede sin løbebane - sat på grund og sprængt af egen besætning på Stammenakke i Storstrømmen 29. august 1943 — under navnet „Havørnen“.

På samme skæbnesvangre dag blev „Hajen“ overrumplet og taget af tyske styrker i Korsør. Tyskerne ombyggede den noget, den fik bl. a. lukket



„Narhvalen“.



„Galathea“ i troperne.

styrehus anbragt på den lille, smalle torpedobådsbro, for derpå at blive anvendt som minestryger. Ved kapitulationen i 1945 blev den genfundet i Flensborg og ført til Holmen for her at blive benyttet som varmebåd, og herfra gik turen så til ophugning.

I 1954 søsatte orlogsværftet en moderne motortorpedobåd fra det nye bådværft på Frederiksholm. Det nye fartøj, som fik navnet „Hajen“, er bygget på det amerikanske off-shore våbenprogram som nr. 2 i en serie på 6 både til det danske søværn. Det gode gamle skibsnavn vil således fortsat forekomme indenfor den danske orlogsflåde af i dag.

Torpedobåden „Narhvalen“ søsattes som den sjette „Springer“-båd fra orlogsværftet i 1917, og den indgik straks i sikringsstyrken under første verdenskrig. Også dette fartøjs benævnelse blev i 1923 ændret til bevogtningsfartøj (B. 7) og i 1929 blev det ombygget til minestryger (S. 6). Som sådan deltog den i patruljetjenesten i begyndelsen af anden verdenskrig, og den 29. august 1943 lå den til hovedreparation på orlogsværftet. Tyskerne lod den henligge urørt og ufærdig, men efter kapitulationen i 1945 blev den klargjort, og kom derefter på togt som patruljefartøj nogle gange. Efter 1950 blev den benyttet som varmebåd. Bortset fra undervandsbådsdepotskibet (statsisbryderen) „Tyr“ var „Narhvalen“ flådens sidste kulfyrede skib. Som skibsnavn er „Narhvalen“ en gang tidligere benyttet til en dansk torpedobåd fra 1888. I 1916 blev denne omklassificeret til torpedobåd af anden klasse, T. 5, og den udgik i 1919 af flådens tal.

Det kan i denne forbindelse nævnes, at alle 6 til minestrygere ombyggede „Springer“-både sammen med de 6 store torpedobåde af „Dragen“ og „Glenten“ klassen i 1941 blev krævet afleveret af tyskerne. For S-bådernes vedkommende blev kravet dog frafaldet — først for de 4, senere for de 2 sidste — de egnede sig ikke til tyske formål, så det blev kun de 6 store både, der kom under tysk flag. Af disse kom igen kun 5 tilbage efter kapitulationen, og det i så stærkt beskadiget stand, at de gik til ophugning.

Fregatten „Galathea“ er bedst kendt som havforsknings-ekspeditionsskib fra sin 2-årige jordomsejling under dansk orlogsflag.

Opriindeligt var skibet bygget som britisk kanonbåd


(sloop) „Leith“, og som sådan deltog det i anden verdenskrig, særlig i det sydlige Stillehav. Efter krigens ophør solgtes det, og efter at have været på forskellige hænder, senest World Friendship Association, der benyttede det som passagerskib under navnet „Friendship“, blev det til slut overtaget af den danske stat og stillet til rådighed som ekspeditionsskib. Til dette formål var skibet velegnet, medens dets egenskaber som krigsfartøj var af mindre værdi.

Efter ekspeditionens hjemkomst i 1952 blev skibet oplagt på Holmen, og man søgte efter købere til havundersøgelsesskibet, hvori der var installeret forskelligt, kostbart specialmaskineri til videnskabeligt formål. Det lykkedes desværre ikke at finde nogen liebhaver, hvorfor også „Galathea“ måtte gå den trange vej til ophugning — idet dog selve havundersøgelsesinstallationerne solgtes til USA.

Denne sidste „Galathea“'s æra under det danske splitflag var kun kort, men veltjent og berømmelig. Den var opkaldt efter korvetten „Galathea“ (1831-1862), der i årene 1845-47 havde været på jordomsejling, dels med videnskabelige formål, dels for at afvikle vore tropekolonier i Indien. I 1862 solgtes dette sejlkrigsskib til koffardifart.

Senere er navnet „Galathea“ båret af en undervandsbåd (B. 12), bygget på orlogsværftet i 1916 og udgået af flådens tal i 1943. Dens tomme skrog, der stod i skur på Holmen 29. august 1943, blev solgt til ophugning i 1946.

—del.

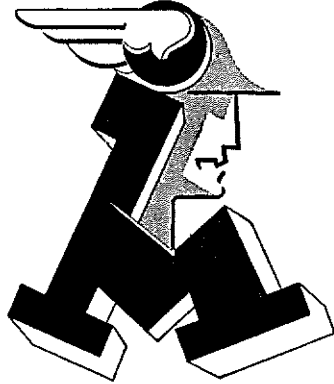


KGL. HOFMØBELFABRIKANT
G. B. HANSENS ETABL.

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

IX INTERNATIONALE MESSE

Forum, København V.



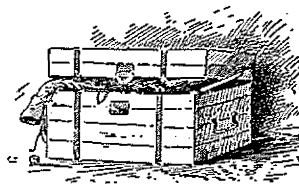
VAREMESSEN
fra den 15. til den 24. april 1955

Mange interessante nyheder fra ind- og udland, bl. a. de nye spanteløse plasticjoller.

Åben fra 10-22

... fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



Verdens første fyrskib

I 1732 blev verdens første fyrskib udlagt — af en privatmand! Hans navn var Robert Hamblin, og skibet, et ufærdigt skrog, kaldtes „Nore“. Det engelske fyrvæsen, Trinity House, syntes ikke om denne form for privat initiativ og mente, at fyrskibe var til ingen nytte. Denne indstilling bestyrkedes, da „Nore“ engang gik i drift. Men alligevel betød Hamblins foretagsomhed så meget, at Trinity House til sidst anerkendte fyrskibenes værdi.

Mytteri

Søhistorien kan vist kun opvise eet eneste eksempel på mytteri om bord på et fyrskib. Det fandt sted om bord på „Nore“ i 1797. Spektaklernes hovedmand, Richard Parker, blev hængt som tak for sin iver.

Det er da en post!

Til bygningen af det berømte Eddystone fyrtårn, som stadig står efter at være blevet taget i brug i 1882, medgik der 2.171 store, tilhuggede sten med en samlet vægt af 4.668 tons!

Kontanter

Mange engelske land-fyr var til at begynde med i privateje og blev drevet på rent forretningsmæssig basis. Fartøjer, som passerede disse fyr, måtte betale en afgift til fyrenes ejere efter en bestemt takst, der regnedes ud fra hvert skibs tonnage. For hvert enkelt skib betød afgifterne ikke nogen større belastning, da fartøjerne på den tid var af beskedne størrelser. Men havde man bibeholdt afgiften indtil vore dage, ville det have kostet de to „Queen“s ca. 6.500 kroner, hver gang et af dem passerede et ganske bestemt fyr!

Er de døde?

Mens vi taler om fyr: Mange fyrfolk har undret sig over, at måger næsten aldrig viser frygt for fyrenes tågesirener, som ellers nok kan få mange mennesker til på nært hold at stoppe fingrene i ørene. Er mågerne da særligt modige eller døde? Ingen af delene! Men sagkundskaben siger, at disse havfugle ikke er i stand til at opfatte sirenerens hyl, der lyder med en særlig frekvens, ligesom ældre mennesker som regel ikke er i stand til at høre f. eks. græshoppernes „sang“.

Men det kan de ikke lide!

Havmåger går som regel i land, når vindstyrken når op på 9 Beaufort, og bliver den 10 eller mere, nægter de helt at flyve. Under en storm sætter mågerne sig næsten altid med næbbet mod vinden.

En gammel „havnelods“

Den ældste, stadig eksisterende „havnelods“ for Middelhavet daterer sig helt fra 1296 og er en kopi af en samling sejlansvisninger, der udkom 40-46 år tidligere. De anvisninger, der gives, er faktisk så gode, at de kunne bruges af Middelhavets sejl-skibs-søfolk også i vore dage. Man får at vide, med hvilke vinde man bedst kommer til og fra de forskellige havne. Der gives også anvisninger på gode ankerpladser, og selvfølgelig får man at vide om både afstande, dybder og bundforhold. Distancerne angives i de gamle italienske sømil, der svarer til to-tre af de moderne sømil. Der regnes også med målet „prodesi“, der vel nærmest svarer til vor tids kabellængde. Dybderne er angivet i „paces“ (skridt), der svarer til tre engelske feet eller ca. een meter. Som i moderne sejlansvisninger får man også besked om

tidevand og landtoninger, og for f. eks. Genuas vedkommende nævnes en lanterne, som på det tidspunkt lyste fra et tårn hver nat til gavn for de søfarende. Endelig får man også at vide, at der ved indsejlingen til enkelte større havne ligefrem var udlagt afmærkninger!

Mål-forvirring

Apropos distancer til søs: En kabellængde var i sejlskibstiden lig med ankertovets længde, her i Danmark 100 favne. I Norge regnede man den til 120 favne, og i England, Holland og Frankrig havde den atter andre værdier. I de fleste søfarende lande er en kabellængde nu det samme som en tiendedel af en sømil, altså 185 meter, men indtil for nogle år siden var den i England på 232 meter. Mens de ellers så konservative englændere således har brudt en gammel tradition, har amerikanerne stadig deres egen værdi for en kabellængde, nemlig 219,5 meter.

Klædt i sort

Da Karl X Gustav blev begravet i Stockholm den 4. november 1660, lå en stor del af den svenske flåde opmarcheret på strømmen for at skyde salut. Skibene var alle klædt i sorg, nemlig med sorte flag for og agter og med sorte vimpler på toppene. Også i den danske flåde havde man på den tid specielle sørge-flag. Disse var sorte med hvide kors. Først den 15. maj 1743 blev det ved kongelig forordning bestemt, at danske orlogsskibe ved sørgelige lejligheder skulle flage på halv.

— og i hvidt!

Ved fredsslutninger, der endte med sejr, eller ved andre glædelige begivenheder var det her i Norden almindeligt at hejse hvidt flag på orlogsskibenes stortoppe.

Triumf

Når man i 1600-tallet erobrede et fjendtligt skib, satte man sit eget flag på det oprindeliges plads. Det fjendtlige flag, der blev betragtet som trofæ, sattes i „sjob“, d. v. s. at man satte det på agterspejlet, så stangen dannede en vinkel med dette på 90 grader. — Iøvrigt er det nok forkert at bruge ordet „hejse“ om den tids flagsætning, for flagspillerne var ikke forsynet med liner som nu. Hvert flag var lidset til sin stang, og når man halede flaget ned, tog man hele stangen ned.

Andre trofæer

Lykkedes det ikke at bjerge et erobret skib, sørgede man for både at sikre sig dets oprindelige flag og kampagne-lanternerne. De sidstnævnte blev betragtet som ægte trofæer, og desuden var de vel i stand til at overbevise folk i land om, at man havde gjort en erobring!

På kirkegården!

For ca. hundrede år siden var det mange steder i England almindeligt at opsætte galionsfigurer på kirkegårdene: På Morwenstow-kirkegården findes der således stadig en galionsfigur, som stammer fra briggen „Caledonia“. Dette skib, der var på ca. 200 tons, forliste i 1842 under en pludselig opstået storm. Skipperen havde ikke kunnet træffe sine forholdsregler forinden, fordi skibsdrengen dagen før havde været så uheldig at slå skibets eneste barometer i stykker. Mange af besætningen måtte nøjes med den våde grav, men galionsfiguren nåede altså indviet jord!



A. P. MØLLER ☆ **MAERSK LINE**

KONGENS NYTORV 8 - KØBENHAVN K.

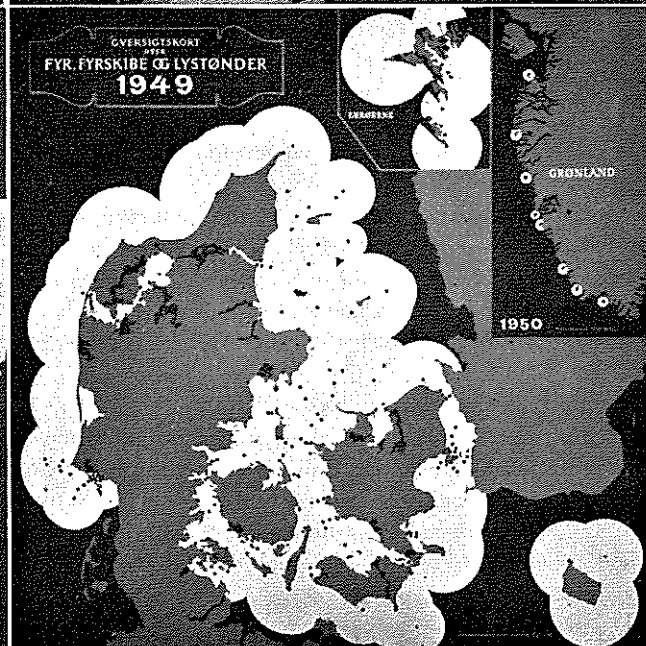
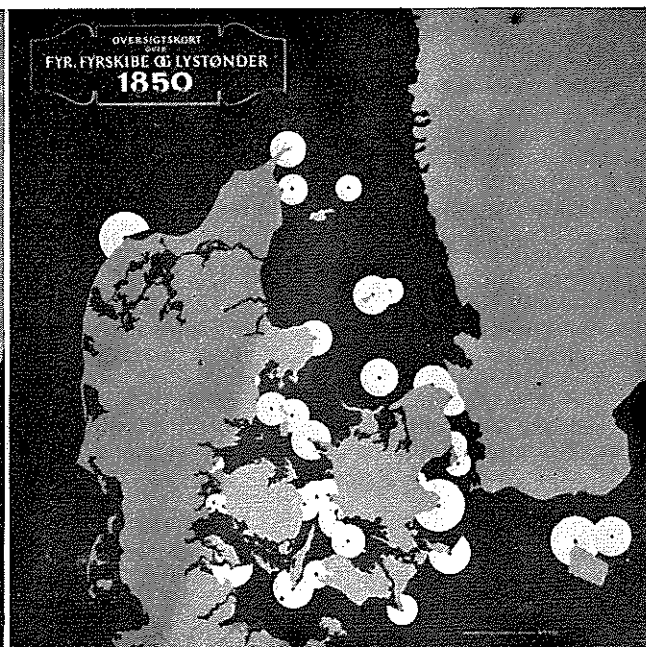
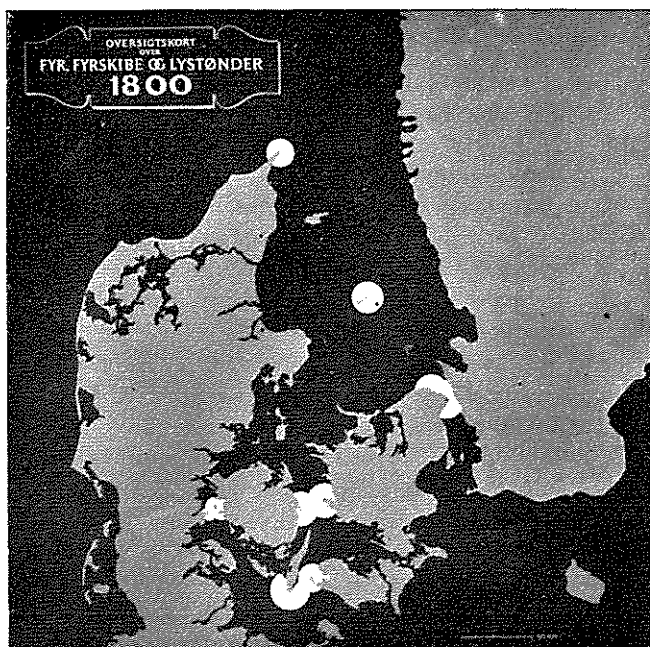
REDERI

TANK-, LINIE- OG TRAMPFART
BEFRAGTNING KLARERING

☆

KØB OG SALG AF SKIBE

TELEFON CENTRAL 514 - STATSTELEFON 33 - TELEGR.-ADR.: MERSK



Trafiksikkerheden til søs

Interessant foredrag af fyrdirektør Legind

I Foreningen til Søfartens Fremme holdt fyrdirektør Legind fornylig et foredrag om trafiksikkerheden til søs.

Foredraget, som blev overværet af en stor forsamling af søfartens folk, blev påhørt med stor interesse.

Vi bringer et uddrag af det interessante foredrag. Fyrdirektøren sagde blandt andet:

„Til grund for søkortene ligger først og fremmest en omhyggelig søopmåling. Her i landet er søopmålingen altid blevet varetaget af søværnet, der har sørget for at have det fornødne antal geodætisk uddannede officerer samt opmålingsmateriel.

Søopmåling bliver man aldrig færdig med, ikke engang i et lille land som Danmark.

Det er nødvendigt til stadighed at revidere søopmålingen og systematisk gå de farvande igennem, hvor ændringer kan være af betydning.

I danske søfartskredse er det vel almindeligt kendt, at vor søopmåling i årene efter krigen kun i utilfredsstillende grad har kunnet tilgodese de krav, som må være mindste mål, når søkortenes standard skal holdes på en passende højde.

Årsagen er den enkle, at søværnets genopbygning i

forbindelse med de mange opgaver af særlig karakter — minestrykning m. v. — som har været pålagt marinen, har gjort det vanskeligt og af og til umuligt at stille personel til rådighed for søopmålingen.

Udover den mangelfulde søopmåling har søkortarkivet i de senere år haft visse vanskeligheder med selve kortfremstillingen, idet det forhåndenværende apparatur samt utilfredsstillende pladsforhold i perioder har gjort det vanskeligt at imødekomme skibsfartens efterspørgsel efter kort.

Der har været rettet adskillige henvendelser til myndighederne med forslag om forbedring af forholdene, uden at dog væsentlige resultater er opnåede.

Det ser ud, som om forholdet mellem geodætisk institut og søkortarkivet volder administrationen visse vanskeligheder.

Foruden de oplysninger, som har deres grundlag i selve søopmålingen, tilføres der naturligvis søkortene en rigdom af andre nødvendige og nyttige oplysninger, således i første række hele søafmærkningen omfattende såvel fyr, båker og andre punkter på land som fyrbåker, fyrskibe, lystønder, vagere og prikker i søen.

Staten har i øjeblikket til vejledning for sejladsen i hjemlige danske farvande 199 faste fyr. Der er udlagt 12 fyrskibe og 130 lystønder.

Der er i de minestrøgne ruter udlagt 173 lysspirtønder og spirtønder.

Dagafmærkningen, d. v. s. sådanne sømærker, som ikke har lys, består af 33 båker og ikke mindre end ca. 3000 udlagte vagere, prikker m. v. Hertil kommer så hele den ikke statslige afmærkning, nemlig kommunale havnes, broers og privates afmærkning, som også er ganske omfattende.“

Yderligere udtalte fyrdirektøren:

„Jeg tror, der er almindelig enighed om, at danske søkort er særdeles smukke, klare og letlæselige. Det viste sig da også, da man for nogle år siden påtænkte at opgive illumineringen, at der indløb en mængde protester mod således at nedsætte de ansete danske søkorts kvalitet.

Foruden søkortene udgives ved søkortarkivets foranstaltning adskillige publikationer, af hvilke den mest kendte er ugebladet „Efterretninger for Søfarende“, der indeholder farvandsnyt fra såvel danske som fremmede farvande.

Den store farvandsbeskrivelse „Danske Lods“ er et standardværk med fuldstændige og ajourførte oplysninger om de danske farvande og kyster, hertil slutter sig så „Den danske Havnelods“ samt fyrfortegnelsen og sømærkefortegnelsen, endvidere udgives en særlig „Grønlandsk Lods“ og „Færøsk Lods“.

Som særlig vigtig og betydningsfuld må jeg vel også nævne den danske lodstjeneste. Mine tilhørere ved jo vel, at det er en almindelig regel, at der ikke er lodstvang i Danmark undtagen ganske enkelte steder, hvor hensynet til gravede render samt til broer o. lign. gør det nødvendigt.

Lodserne er derfor helt afhængige af skibsfartens virkelige, ud fra egne forudsætninger konstaterede,

behov for lodsvejledning, og jeg tror, jeg tør sige, at vort danske lodsvæsen har en meget høj standard, det er simpelthen nødvendigt, for ellers ville lodserne ikke kunne leve. Den vare, de sælger, må nødvendigvis være både efterspurgt og god for at kunne afsættes.“

Op senere i foredraget:

„Jeg kan som eksempel nævne, at samme eftermiddag, da Gedser Rev fyrskib blev påsejlet og sank om morgenen, var der udlagt vrageafmærkning bestående af vragestønde og vragevager ved vrageet, og næste dag var reservefyrskibet på plads.

Det betød 2 inspektionsskibes sejlads fra København til Gedser Rev og tilbage.“

Fyrdirektøren sagde også:

„Som den, der har ansvaret for hele søafmærkningen, må det måske være mig tilladt her at give rum for et lille hjertesuk og en appel. De, der læser aviser og fagtidsskrifter, vil allerede have bemærket, at fyrdirektoratet på forskellig vis har givet udtryk for bekymring i anledning af mange påsejlinger af fyrskibe og endnu flere narrow escapes. Man vil også have bemærket, at der har fundet usædvanlig mange påsejlinger sted af lystønder og anden søafmærkning. For fyrskibenes vedkommende er der jo altid menneskeliv på spil, men i almindelighed gælder det jo, at et sømærke, det være sig et fyrskib, en lystønde eller en vager, efter en påsejling som regel ikke mere løser sin opgave, som jo er at advare og vejlede.

Derved opstår en risiko for søfarten i almindelighed, samtidig med at fyr- og vagervæsenet får ekstra arbejde og ekstra, som regel meget betydelige, udgifter til genetablering af den havarede, sunkne eller bortdrevne afmærkning.

Jeg er ganske klar over, at der kan være tilfælde, hvor kollision med et sømærke ikke er til at undgå, det er nu meget sjældne tilfælde.

Op jeg er også klar over, at selv det meget betydelige antal kollisioner kun repræsenterer en brøkdel af de aktuelle passager og derfor ikke i sig selv sætter nogen plet på navigatørernes ry for omhu og dygtighed, men der er altså nogle stykker indenfor standen, ligesom der findes letsindige motorkørere, der glemmer de krav, som ansvarsfølelse og omhu stiller.

Udover de observationer vedrørende farvandsforholdene, der gøres af fyr- og vagervæsenets egne skibe og fartøjer samt af andre søfarende, findes der naturligvis en observationstjeneste ved alle fyr med stadig vagt. Hvad der måtte ske af unormalt indenfor observationsafstand af sådanne fyr vil naturligvis straks blive indberettet, ligesom også fyrpersonalet i det omfang, det måtte være muligt, f. eks. i tilfælde af søulykker, selv vil træde i aktion.

Oplysninger om mangler eller fejl ved afmærkningen eller om vrage, andre undervandshindringer o. lign. offentliggøres af søkortarkivet i „Efterretninger for Søfarende“, der kommer en gang om ugen. Desuden udarbejdes der hver dag i fyrdirektoratet en oversigt over de øjeblikkelige forhold omkring de danske kyster; denne oversigt udsendes dagligt over statsradiofonien.

Jeg håber, at mine tilhørere af denne summariske oversigt har fået et indtryk af den virksomhed, som af fyr- og vagervæsenet i intimt samarbejde med søkortarkivet og i mere eller mindre regelmæssigt samarbejde med andre myndigheder udfører for at sikre sig sejladsens frie og uhindrede afvikling i danske farvande.

Man vil sikkert også forstå, at enhver forøgelse af den i forvejen omfattende afmærkning ikke blot medfører direkte anskaffelsesudgifter, men også betyder forøget arbejde for inspektionsskibene.

Min forgænger, fyrdirektør Sinding, plejede, når nye ønsker og krav indløb fra skibsfarten, at citere en engelsk skibsfører, der skal have udtalt, at de danske farvande var forholdsvis lette at besejle, til trods for den megen afmærkning.

Selv om en sådan udtalelse naturligvis er en overdrivelse, så rummer den dog nogen sandhed.

Således må Øresund mellem Tårnbæk Rev og Drogden Fyr være et sandt mareridt for en med farvandet ukendt navigator, der skal passere om natten. Der er en sådan mangfoldighed af fyr og lystønder og med en strålende oplyst by som baggrund, så man forstår, at de fleste fremmede skibsførere betjener sig af lods her.

Man vil også forstå, at det volder fyr- og vagervæsenet og havnevæsenet hovedbrud, når f. eks. det nye Mærsk-raffinaderi ved Prøvestenen medfører besejling af skibe med 10 meter dybgående og måske mere, idet forskellige puller med dybder af denne størrelse nu skal afmærkes, hvad ikke har været nødvendigt før. Alene det at variere karakteren for de mange lystønder, således at forveksling undgås, bliver naturligvis vanskeligere med det stigende antal.

Fyr- og vagervæsenets opgaver er imidlertid ikke begrænsede til de danske farvande i snævrere forstand. På Færøerne findes adskillige fyr, som betjenes og administreres på ganske samme måde som fyrene herhjemme, endvidere findes til hjælp for luftfarten i det nordlige Atlanterhav en såkaldt loranstation. Ordet loran er et kunstord, der står for long range navigation.

Endvidere er virksomheden nu udstrakt til Grønland, hvor der ligeledes drives en loranstation, samtidig med at der efter krigen er bygget ikke mindre end 32 fyr langs den grønlandske vestkyst.“

Og til slut fremhævede fyrdirektøren følgende:

„Der er ved Decca Navigator systemets indførelse skabt en fremragende mulighed for pladsbestemmelse under alle forhold i danske og tilsluttende farvande uden afgift for den danske stat, som jo ellers bekoster oprettelse og drift også af radiofyrene i Danmark.

Som jeg tidligere har nævnt, er vi imidlertid ude for det, at der stort set kun modtages forslag om nye anlæg, medens spørgsmål om eventuelt at spare væsentlige beløb ved nedlæggelse af eksisterende indretninger, som er blevet af ringe betydning, i praksis ikke fremsættes.

Jeg kunne derfor tænke mig, at tiden nu er kommet til en systematisk gennemgang af hele vor fyrbelysning og søafmærkning med henblik på at imødekomme sådanne ønsker, som måtte findes berettigede under hensyn til den skete udvikling og at lette en sådan imøde-

kommenhed ved at anvise besparelser ved nedlæggelse af fyr, tågesignalstationer og lystøndestationer m. v., der som følge af den siden deres oprettelse skete udvikling måtte have fået mindre og oventuelt slet ingen betydning.

Det er helt klart for mig, at en sådan systematisk gennemgang kun bør ske med meget aktiv assistance fra søfartens egen side.

På denne baggrund er det naturligt, at fyr- og vagervæsenet er særdeles interesseret i at høre lidt om hvorledes søfartens stilling til hele dette problem er, og en sådan orientering kan meget vel blive afgørende for en beslutning om at anmode forsvarsministeriet om at ville nedsætte et udvalg med den opgave at undersøge problemet om farvandssikkerheden for så vidt angår fyrbelysning, afmærkning, radiofyr og andre radiohjælpemidler og at fremkomme med forslag til den videre udvikling.

Fyr- og vagervæsenet er i meget stort omfang afhængig af søværnets meldecentral, der formidler alle meldinger til og fra vore skibe som alle oplysninger, der er nødvendige for på hurtigste måde at træde i aktion, når noget sker i farvandene, som kræver indsats fra fyr- og vagervæsenet.

For denne gode assistance ønsker jeg også på dette sted at sige tak, og jeg understreger, at hele skibsfarten som sådan er søværnet megen tak skyldig.

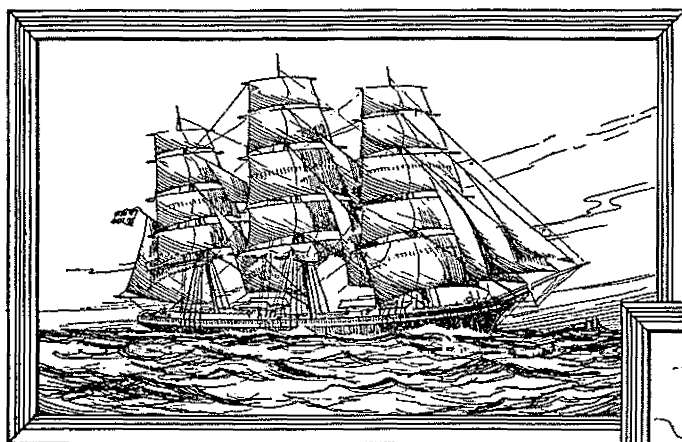
Der er endelig grund til at nævne de specielle tjenester, som træder i funktion, når særlige forhold kræver det, således ikke mindst under isforhold statens is-tjeneste. Som en tjeneste af betydning for alle de grene af sikkerhedstjenester, jeg her har nævnt, må man heller ikke glemme meteorologisk instituts vejrtjeneste. Dette behøver vist ingen videre forklaring.

Må jeg til slut rette en hjertelig tak til de mange såvel blandt søfartens organisationer som enkeltpersoner inden for søfarten, der i trafiksikkerhedens interesse samarbejder ivrigt og loyalt med fyr- og vagervæsenet. Mangfoldige problemer drøftes uformelt mellem os og de direkte interesserede, inden vi når frem til konkrete forslag. Det forekommer mig også praktisk at komme ind på spørgsmålene på denne måde, fremfor at den første kontakt med et farvandsønske sker ved et stærkt kritiserende indlæg i et dagblad. Nok ved vi meget i fyr- og vagervæsenet, men vi er naturligvis ikke alvidende.“

Vi har yderligere fra fyrdirektoratet modtaget en oversigt over skibstrafikken i de danske farvande for kalenderåret 1954, således som denne er observeret fra de udlagte fyrskibe.

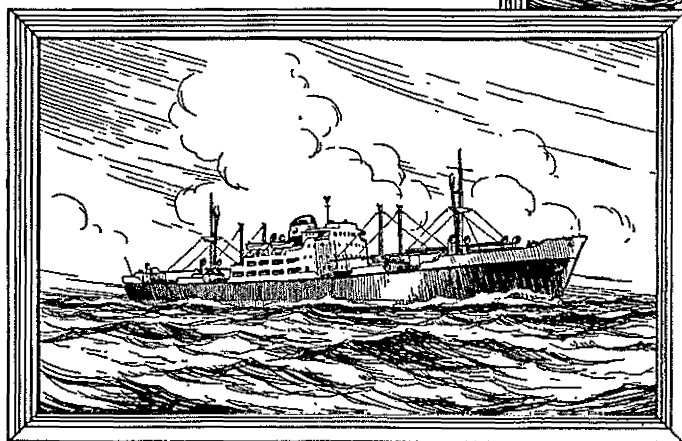
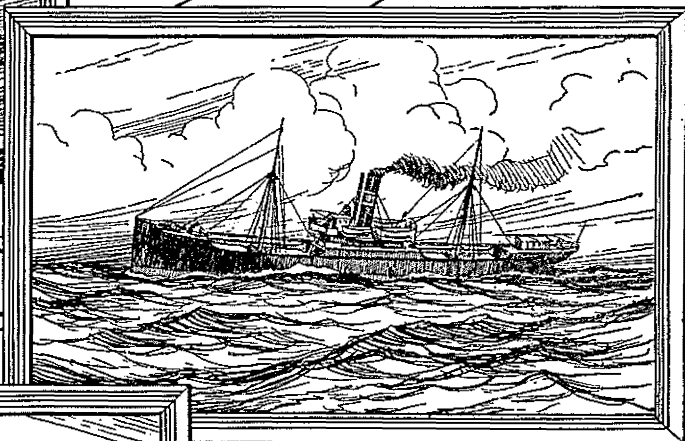
E.R. (Esbjerggrute) 7550, Vyl (Esbjerggrute) 6800, Skagens Rev 17.800, Læsø N 9000, Læsø Rende 9600, Anholt N 6050, Ålborg Bugt 9350, Kattgat SW 12700, Kattgat S 13900, Lappegrund 24850, Gedser Rev ca. 32000, Halsskov Rev 10.000.

Da materialet fra fyrskib nr. 17 (Gedser Rev) for første halvdel af året gik tabt, da skibet blev sejlet i sæk, er ovenstående tal for denne station udregnet af observationerne i årets sidste 5 måneder.



H. SCH - P.

GENNEM



GENERATIONER

HAR DE
OVERALT PAA HAVET
FAAET



fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER

Mytteriet på „Flowery Land“

Af R. BARRY O'BRIEN

Syv spanioler, en græker, en tyrk og en philippiner, alle med et skummelt udseende og en mistænkelig iver efter at komme væk fra England. Disse mænd lod kaptajnen og første-styrmanden på det britiske sejlskib „Flowery Land“ påmønstre for en rejse fra London til Singapore. Man fik aldrig at vide, hvad de tænkte på, for de måtte betale med livet for deres dårskab.

Resten af „Flowery Land“'s besætning, der tilsammen talte tyve mand, bestod af fem englændere, tre kinesere, en nordmand og en franskmand. Det var således en yderst kosmopolitisk samling.

Gruppen på de fem briter bestod af følgende: Kaptajnen John Smith, dennes bror Georg Smith, som var passager om bord, første-styrmanden John Karswell, anden-styrmanden William Taffir og skibsdrengen, som kaldtes Early.

De tre kinesere var hyret som henholdsvis kok, steward og lampemand. Nordmanden Andersen var tømrermand, og franskmanden Candereau var en dygtig matros. Både han og nordmanden talte flydende engelsk, men af de øvrige var det kun philippineren Lyons og grækeren Carlos, der forstod et lille gran af dette sprog. På grund heraf taltes der mest spansk om bord.

De syv spanioler var Francisco Blanco, Ambrosia Duranno, Basilio Santos, Miguel Lopez, Marsolino, Joe Williams og Frank Powell. Tyrken hed Macus Watto.

Straks efter rejsens begyndelse den 28. juli 1863 opstod der en strid mellem spaniolerne og kineserne. De førstnævnte mistænkte lampemanden for at sladre til officererne, og en dag slog en spaniol ham.

Så slog fjendtlighederne ud i lys lue. Stewarden Abo og kokken fik fat i et par forskærerknive og styrtede ud på dækket for at hjælpe deres landsmand. Spaniolerne var imidlertid selv eksperter i kunsten at håndtere „koldt stål“, og snart ville blodet have flydt, hvis ikke første-styrmanden var skredet ind.

„Vil I have slagsmål, skal I få det!“ råbte han og drev med spark og slag spaniolerne forud.

„Men hvorfor tager De parti for kineserne?“ spurgte philippineren Lyons. „Det var da kineserne, som begyndte striden, ikke?“

„Jeg tager part, som det passer mig!“ tordnede Karswell, som var bekendt for sin brutale hensynsløshed.

Så var intermezzoet slut, men striden flammede op igen senere under rejsen, da Blanco og Duranno åbent trodsede første-styrmanden.

„Flowery Land“ befandt sig nær tropernes sydlige grænse, omkring 240 engelske sømil ud for den brasilianske kyst. De to spanioler havde skrabet maling indenbords under formiddags-vagten (8-12), og straks der blev slået otte glas, kastede de værktøjet fra sig og gik langsomt forud.

„Sig til de to, at de skal komme tilbage og vente, til de bliver afløst,“ sagde styrmanden til Lyons, der gjorde tjeneste som tolk for sin vagt.

Efter at have talt med de to spanioler svarede Lyons med et frækt grin:

„De siger, at de ikke påtænke at arbejde på frivagten for Dem eller nogen anden!“

Karswell bandede og skyndte sig ned fra poop'en. Blanco og Duranno begyndte at løbe, men styrmanden indhentede dem ved indgangen til skansen og trak dem med sig ud på dækket. Som straf fik de to mænd lov at arbejde på dækket hele eftermiddagen.

Sent på aftenen holdtes der et protestmøde i skansen, og det besluttedes, at Karswell skulle dø. De to spanioler med de engelske navne Williams og Powell ville ikke have, man brugte vold, men deres indvendinger hørte man ikke på.

Midt under diskussionen var der en, der sagde:

„Og hvorfor skulle vi ikke dræbe kaptajnen med det samme?“

„Og hans bror!“ foreslog en anden.

„Og anden-styrmanden!“ tilføjede en tredje. „Så vil vi selv være herrer om bord!“

Lyons påpegede imidlertid, at det var bedst at spare William Taffir, eftersom ingen af dem kendte noget til navigation. Det, syntes de allesammen, lød meget fornuftigt.

Hverken Candereau eller Early vidste noget om denne fantastiske plan, da de tidligere under rejsen var flyttet ud af skansen og boede sammen med Andersen, der havde sin køje midtskibs.

Den nat havde Karswell hundevagten på dækket. Ved fire glas besluttede han, at der som sædvanlig skulle udføres „oplivende“ arbejde på vagten.

„Hal tot luvarts braser!“ beordrede han, idet han gik ned fra poop'en og begav sig forud.

Han nåede hen til storlugen, da pludselig et halvt dusin mænd sprang frem fra skyggen og overfaldt ham med kofilnagler. Nogle øjeblikke senere hørtes et dumpt plask. Det var styrmanden, der kastedes overbord.

Vækkede ved Karswells råb styrtede kaptajnen og hans bror ud på dækket i nattøj. Også de myrdedes koldblodigt og kastedes ud over lønningen.

Imidlertid var anden-styrmanden kommet op på dækket. Da han så, hvad der gik for sig, styrtede han ned igen og låste sig inde i sit lukaf. Mytteristerne fulgte efter ham og beordrede ham ud i salonen.

„Hvad vil I mig?“ spurgte Taffir. „Vil I dræbe mig?“

„Intet ondt skal overgå Dem, hvis De vil navigere skibet for os,“ svarede Lyons.

„Hvorhen“, spurgte Taffir.

„Til La Plata,“ lød philippinerens svar. „Det er et godt sted. Der kan gutterne finde mange af deres lands-

mænd, og dér er der ingen fare for, at vi skal støde på et britisk orlogsskib.“

Taffir samtykkede og fik tilladelse til at gå op på dækket som en slags skipper. Lyons eller en anden af oprørerne blev imidlertid ved siden af ham på poop'en. Taffir så til sin lettelse, at der i det mindste ikke endnu var sket noget med Andersen, Candereau eller Early.

De stakkels kinesere, som vidste, at morderne hadede dem, udførte deres arbejde i dødelig angst.

En dag, da Blanco, Lopez, Watto, Carlos og Lyons gennemsøgte kaptajnens lukaf, fandt de 70 engelske pund, som var gemt af vejen. Philippineren beordrede Taffir til at dele pengene ud i sytten lige store dele.

„Hvilke sytten?“ spurgte Watto på spansk, som anden-styrmanden til nød forstod. „Otte dele er vel nok? Een til hver af os og til Marsolino, Duranno og Santos.“

Lyons insisterede imidlertid bestemt på, at pengene skulle deles mellem alle overlevende, da dermed også de uskyldige ville blive indblandet i ugerningen.

Styrmanden delte pengene, som han var blevet beordret til, og fik så besked på selv at tage en andel.

„Jeg gik med til at navigere skibet for jer,“ svarede Taffir, „men da jeg ikke tog del i mytteriet, vil jeg ikke røre noget, som tilhører kaptajnen eller skibet!“

„Hvis det er Deres indstilling, kan jeg ikke svare for Deres liv,“ sagde Lyons. „De er enten med os eller mod os. Hvis De er med os, og det råder jeg Dem til at være, så tager De Deres andel af kontanterne!“

Taffir trak på skuldrene og tog en af de små penge-stabler fra salon-bordet og lagde den ind i sin kahyt,



inden han igen kom op på dækket. Da han to timer senere gik ned igen, var pengene forsvundet.

Ved daggry den 2. oktober 1863 sigtedes Uruguays kyst, hvorefter oprørerne lod skibet stagvende og styrede ud til havs. Nogle timer senere stagvendte „Flowery Land“ igen og stævnedes mod land.

Mens Taffir skaffede midt på dagen, kom Lyons ind i salonen og bad om skibspapirerne. De blev udleveret til ham, hvorefter han kastede dem i søen.

Om aftenen fik man igen land i sigte, hvorefter sejlene firedes af og skibet drejede bi.

Nogle af de sammensvorne mente, at det var bedst også at dræbe anden-styrmanden, inden skibet blev forladt, men Candereau og Andersen, der vidste, hvordan man skulle spille på overtroens strenge for disse „dages“, fortalte dem, at uheldet ville forfølge dem lige til graven, hvis de myrdede et menneske, som de først havde lovet frit lejde. Til sidst enedes man om, at styrmandens liv skulle spares.

Efter at begge både var sat ud, fik tømmermanden ordre til at bore fartøjet i sæk. I mytteristernes påsyn borede han fire huller i boven af skibet, som var bygget af træ. Også agter borede han fire huller. „Flowery Land“ begyndte straks at synke.

Anden-styrmanden, Candereau, Andersen og Early sendtes af sted i den første af bådene. Fire af de sammensvorne fulgte med dem, og resten tog plads i den anden båd.

De tre kinesere forsøgte at komme med i denne båd, men beordredes tilbage.

Vi holder os til

ESBJERG TOV

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

„Vil I lade os i stikken?“ spurgte stewarden forfærdet.

„I kan svømme i land, hvis I vil,“ svarede Lyons brutalt, „men med os kommer i ikke!“

De stakkels kinesere fandt sig i deres skæbne med orientalsk fatalisme og fulgte uden videre protester med skibet i dybet.

De to både sættes på land på et ensomt sted næsten 100 engelske miles nordost for Maldonado. En fisker førte de overlevende til en rig sydamerikansk godsejers hus, hvor de blev modtaget med den største gæstfrihed.

De sammensvorne fortalte sydamerikaneren, at de var overlevende fra et amerikansk skib, der var gået ned 100 sømil ud for kysten. De forklarede videre, at kaptajnen døde på rejsen fra San Francisco til Bordeaux og at de to styrmænd var gået til bunds med skibet.

De oprørske søfolk mente, at Taffir var ligeså meget indblandet i affæren som de selv, og at han derfor ikke ville vove at dementere deres skildring! De stolede på, at han ville passe på, at hverken Candereau, Andersen eller Early sagde noget, der kunne afsløre dem.

Da de den nat lå og sov, gik Taffir imidlertid til godsejeren og fortalte ham hele sandheden. Et bud sendtes straks i største hast til byen Rocha, der lå et par mil borte, for at underrette politiet. Den følgende dag indfandt retfærdighedens repræsentanter sig og anholdt oprørerne, mens de sad og spiste til middag.

En britisk søret i Montevideo bestemte, at de skulle sendes tilbage til England under bevogtning, og den første uge i januar 1864 nåede mændene til Southampton.

To af fangerne — Williams og Powell — løslodes af myndighederne i Southampton efter de indledende forhør. De øvrige, d. v. s. Lyons, Blanco, Duranno, Watto, Lopez, Santos, Marsolino og Carlos, sad den 4. februar 1864 på de anklagedes bænk i „Old Bailey“.

Efter en rettergang, som varede i to dage, og ved hvilken fire forskellige tolke anvendtes, fandtes alle de anklagede, med undtagelse af Carlos, skyldige i mord, og de dømtes til døden.

Grækeren fik ti års strafarbejde for at have taget del i skibets sænkning, men i mord fandtes han ikke skyldig. Santos og Marsolino benådedes senere, da de kun havde taget mindre del i mordene, og for deres vedkommende ændredes straffen til livsvarigt fængsel.

De øvrige anklagede hængtes offentligt uden for Newgate-fængslet den 22. februar 1864.

Mere end 30.000 personer overværede henrettelserne. Vinduer langs Newgate Street og Ludgate Hill, hvorfra man havde et overblik over henrettelses-stedet, lejedes ud for priser, der varierede mellem 25 og 75 pund. Inden han udførte sit uhyggelige hverv, steg den gamle, erfarne bøddel Calcraft frem og bukkede for den store tilskuermængde.

Ikke ret længe efter nedsattes en kongelig komite, som havde til opgave at finde ud af, om det stadig var ønskeligt at gøre henrettelserne offentlige. Fire år senere, i 1868, forbødes det at henrette offentligt.

„Georg Stage“

begejstrede engelske kadetter

Under „Georg Stage“'s togt sidste år anløb man Aarhus, hvor på samme tid lå det britiske hangarskib „Indefatigable“. Skoleskibets elever blev indbudt til at bese skibet og fik her en stor oplevelse. Men også hangarskibets kadetter fik en oplevelse ud over det sædvanlige, idet 40 af dem aflagde besøg om bord på „Georg Stage“. Det var deres første besøg om bord på en råsejler, og de ønskede alle at komme op i rejsningen. Ønsket blev naturligvis opfyldt!

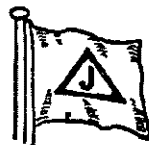
Fem nye skibe kontraheret af ØK

I årsberetningen fra Det Østasiatiske Kompagni fortælles det, at kompagniets skibsfartsafdeling i 1954 arbejdede under lignende forhold som året forud. Det svage fragtmarked i 1953 gjorde sig gældende langt ind i 1954, men hen mod slutningen af året var der en del bedring. Kompagniets ruter har været regelmæssigt besjlet og heldigvis uden alvorligere uheld. Lasttilgangen på ruterne har været af tilstrækkeligt omfang.

I 1954 solgte ØK fire af sine skibe, nemlig turbine-skibene s/s „Nikobar“ og s/s „Serampore“ samt motor-skibene „Fionia“ og „Annam“. De to sidstnævnte blev dog først overdraget køberne i indeværende år. Til gengæld fik man i 1954 leveret to nye skibe, nemlig m/s „Sumbawa“ og m/s „Siena“, og ved årets udgang bestod kompagniets flåde således af 33 motorskibe og eet turbineskib, hvis samlede lasteevne var 344.112 tons. Gennemsnitsalderen for flåden var på samme tid 11 år og den bogførte værdi 356,99 kroner pr. ton dødvægt.

Under bygning eller i ordre var ved årets udgang 4 skibe på tilsammen 40.000 tons dw. Disse skibe bygges af Nakskov Skibsværft og Burmeister & Wain og ventedes leveret i løbet af i år og i 1956. Endvidere kontraherede man i januar i år en nybygning på 10.000 tons til levering foråret 1957. Dette skib bygges af Nakskov Skibsværft.

Ser man på regnskabet over skibenes udgifter, opdager man, at „lastning og losning“ er langt den største post med over 36 millioner kroner. Den næststørste post er „hyre og proviant“ med omtrent 20 millioner. Derefter kommer „olie“ med næsten 20 millioner og „vedligeholdelse og reparationer“ med over 18 millioner.



Dampskibsselskabet

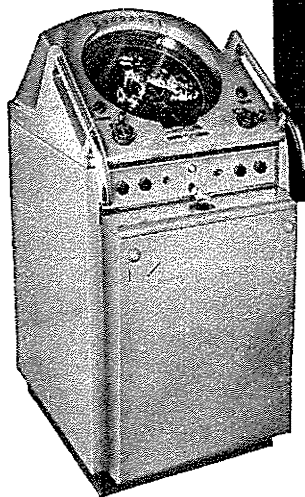
JUTLANDIA

JENS TOFT

Toldbodgade 29

TELF. *8192

Always
**ON
WATCH!**



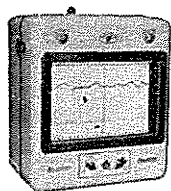
MARINERS PATHFINDER* RADAR

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.

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

Navigationssystem

Af ing. J. S. Bindsbøll, B. Sc. (Odense Staalskibsværft A/S)

SAL loggen -

Kompasset, loddet og loggen er stadig blandt de vigtigste hjælpemidler til navigering af et skib. Gyrokompasset og ekkoloddet betegner store fremskridt indenfor de respektive områder og de er i de senere år blevet udviklet til første classes præcisionsinstrumenter.

På samme måde repræsenterer SAL 24 loggen de seneste fremskridt indenfor logområdet. Den er baseret på en mere end trediveårig erfaring med logfabrikation for såvel handels- som krigsmariner verden rundt.

Til loggen om bord i krigsskibe stilles der overordentlig store fordringer med hensyn til driftssikkerhed og nøjagtighed, og de er udsatte for meget store påvirkninger af forskellige slags. Det er specielt de erfaringer, som er gjort med disse loggen, som nu kommer handelsflådens skibe til gode i den nye SAL loggenkonstruktion.

For den automatisk arbejdende log er der hovedsagelig to principper, som er kommet i anvendelse i de senere år, nemlig trykprincippet og propellerprincippet. SAL loggen er altid blevet bygget på trykprincippet, hvilket må anses at være det mest formålstjenlige.

Der findes ikke bevægelige dele på denne logs under- vandsdel, som kan give anledning til fejl.

Det organ, som optager trykket, er et pitotrør, og fabrikanterne har efter omfattende eksperimenter kunnet konstatere, at pitotrøret er det pålideligste trykoptagningsorgan, som eksisterer. Røret er således indrettet, at det ved eventuel beskadigelse på få minutter kan udveksles med et nyt, selv under fuld fart. Målet ved konstruktion af SAL loggen har været driftssikkerhed, nøjagtighed og simpelhed. De elektriske motorer, som forekommer i systemet, er fri for kommutator og børster. Hermed er de detaljer blevet elimineret som i almindelighed giver anledning til motorfejl. Det såkaldte bælgssystem, som optager farttrykket, er meget følsomt selv ved lave farter. Dette er blevet muliggjort ved tilpasning af kompensationsprincippet, som betyder, at der som modvirkende kraft mod farttrykket indføres en fjederkraft.

Bælgssystemet tilbageføres til sin oprindelige nul-tilstand, når farttrykket i pitotrøret balanceres af denne kraft.

Ved en speciel vekselstrømsoverføring efter selsynsystemet bliver logapparatets fart- og distancemålinger overført til repeterinstrumenterne. Dette sker uafhængigt af normale spændings- og perodesvingninger med driftssikkerhed og med meget stor nøjagtighed. Her er to repeterinstrumenter, en kombineret fart- og distancemåler i bestikrummet og en fartmåler i maskinrummet.

Fartskalaerne er som standard ind- delt fra 0 til 24 knob og har et omfang af ikke mindre end 320°. Skalaerne er gennemsigtige og belyses indvendig fra af elektriske lamper, hvis lysstyrke kan reguleres kontinuerligt.

SAL loggen er helautomatisk i sin funktion og dens følsomhed er så stor, at den angiver farten allerede ved 1 knob og desuden den mindste ændring i farten.

Desuden har apparatet ganske speci- elle justeringsanordninger, med hvilke det er muligt at finindstille loggen til korrekt visning indenfor praktisk talt hele måleområdet.

Takket være disse justeringsorganer

og den omstændighed, at registrering af distancen sker kontinuerligt uafhængigt af alle i løbet af et tidsrum forekom- mende fartændringer, kan apparatet let kombineres med Odograph eller automatisk plottingbord.

I tåge, mørke og i snævert farvand er SAL loggen uund- værlig. Skibets radaranlæg kan for eksempel under saadanne forhold kun fuldt udnyttes i kombination med SAL loggen.

Specifikation over anlægget —

Et komplet anlæg vises i fig. 1.

De forskellige detaljer er vist i fig. 3 og 4.

Anlægget består af følgende dele:

- 1 pitobundventil, 2 fig. 1, A fig. 3.
- 1 pitomellemrør med monteringsflanger og paknings- dåser, 21 fig. 1, A fig. 3.
- 3 pitotrør 1/4", 1 fig. 1, C fig. 4.
- 2 pitohoveder, 5 fig. 1.
- 2 luftsamlere, 16 fig. 1, D fig. 4.
- 1 statisk bundventil, 3 fig. 1, B fig. 3.
- 1 statisk mellemrør, 22 fig. 1, B fig. 3.
- 1 logapparat, hovedapparat, 20 fig. 1, G fig. 4.
- 2 reguleringsventiler, 8 og 9 fig. 1.
- 1 kombineret fart- og distancemåler, 23 fig. 1, E fig. 4.
- 1 fartmåler, 24 fig. 1, F fig. 4.
- 1 kabelfordelingskasse, 25 fig. 1.
- 1 omformer, 4 fig. 1.

Se fig. 2 og illustration.

SAL loggen er en tryklog baseret på det dynamiske tryk, som opstår i åbningen på pitotrøret, når skibet gør fart gen- nem vandet. Dette tryk (p) er ifølge den såkaldte pitot-lov proportionalt med kvadratet på skibets fart (v) multipliceret med en vis koefficient (k); $p = kv^2$, k er afhængig af skibets størrelse, form og fart samt pitotrørets længde udenfor skibs- bunden.

Det dynamiske tryk overføres til logapparatets tryk- kar 4, som gennem et bælgssystem er opdelt i to rum, det øverste, det statiske rum 5, og det nederste, pitotrummet 6.

Det statiske rum er i forbindelse med vandet udenfor skibet gennem den stati- ske åbning 3 i skibets bund.

Da trykkarret altid skal placeres un- der skibets lette vandlinie, vil der virke et vist tryk, det såkaldte statiske tryk på oversiden af trykbælgens bund 10.

Pitotrummet 6 er forbundet med vandet gennem pitotrørsåbningen, og pi- totrøret 2. Herved bliver også undersiden af trykbælgens bund 10 udsat for et stati- sk tryk, som bliver akkurat lige så stort som trykket på oversiden, men modvirker dette. De statiske tryk i pitot- og statiske rum ophæver således hinanden, og bælg- systemet forbliver i sin nulstilling, så længe skibet ligger stille.

Den statiske åbnings funktion er blandt andet at gøre loggens fart-udslag uafhængigt af skibets øjeblikkelige dyb- gang, og uafhængigt af hvorledes skibet er lastet og trimmet.

Når nu skibet bevæger sig fremad, bliver det dynamiske tryk (farttrykket) i pitotrøret overført til pitotrummet 6 og undersiden af trykbælgens bund 10.

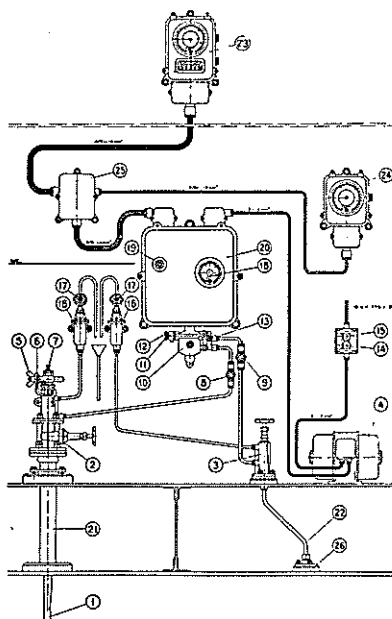


Fig. 1. SAL-log. Installation.

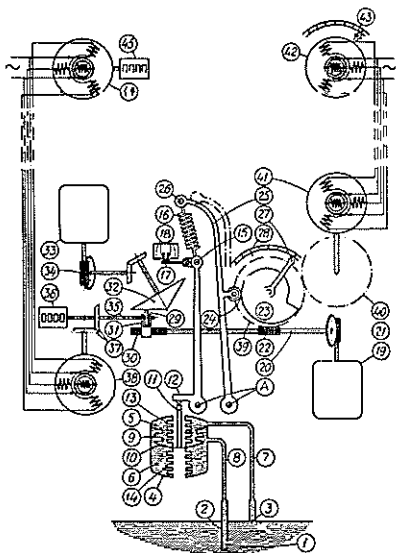


Fig. 2. SAL-log.
Schematisk arrangement.

Dette tryk modvirkes ikke af noget andet, men sammentrykker trykbælgen og fører dens bund op efter sammen med trykstangen 11, som derved påvirker logapparatets mekanisme gennem armen 12.

For at undgå friktion omkring trykstangen er der ingen pakdåse rundt denne, som kunne give årsag til ret store fejl. I stedet har det statiske rum yderligere en bælge 13, den såkaldte tætningsbælge, som sammentrykkes samtidig med at trykbælgen presses opad. For at kompensere indvirkningen af den øverste tætningsbælge findes der yderligere en bælge, den nederste tætningsbælge 14.

Ved således at måle det dynamiske tryk p , kan man bestemme skibets fart v , men da formelen indeholder en kvadratisk funktion, gælder det dels om ved hjælp af logapparatets mekanisme at forvandle dette tryk til hastighed, dels om at multiplicere hastighedsværdien med tiden, så at man stadig på et tælleværk kan aflæse skibets udsejlede distance.

Denne regneoperation udfører apparatet ved hjælp af et vægtstangsystem, en fjeder og et spiralkurveaggregat. Overføringen af logapparatets fart- og distanceværdier til repeterinstrumenterne på broen og i maskinrummet sker ved hjælp af et såkaldt selvsynkroniserende vekselstrøms-system af selsyn-type.

Antag at skibets fart forøges. Det dynamiske tryk i rum 6 presser da bælgebunden 10 opad, hvorved stangen 11 drejer den i punktet A lagrede vægtstangsarm til højre. På dennes øverste ende er fastgjort fjedren 16 og den elektriske startkontakt 17.

Kontakterne 17 og 18 styrer ved en speciel elektrisk balancekobling den reversible motor 19. I den stilling, nulstillingen, som figuren viser kontaktanordningen i, står motoren stille, men så snart kontakten 17 ved armens 12 bevægelse til højre berører en af de faste kontakter 18, starter motoren og drejer via akslen 20 og snekkedrevene 21 og 22 samt spiralkurven 23 i retning med solen. Herved føres armen 25 til venstre. Ved denne arms øverste ende 26 er fjederens anden ende fastgjort. Ved bevægelsen til venstre spændes fjederen og udøver via armen 12 et tryk på stangen 11, som således søger at presse bunden 10 tilbage til sin begyndelsesstilling. Denne opnås, når der er ligevægt mellem det dynamiske tryk og fjederens modtryk.

Metoden kaldes kompensationsmetoden og er meget nøjagtig.

Samtidig med at bælgebunden nedtrykkes til sin begyndelsesstilling, føres også startkontakten 17 til sin nulstilling. Motoren 19 stopper da, hvorved også spiralkurven forbliver i en fast stilling.

Spiralkurvens form er således beregnet, at når den via armen 12 har tilbageført kontakten 17 og bælgebunden 10 til nulstilling, så har den selv drejet sig i en vinkel, som er proportional med skibets fart.

På spiralkurvens aksel er der fastgjort en viser 27, som viser farten i knob på den inddelte skala 28.

Distanceaggregatet udformet og virker på følgende måde. Akslen 20, hvis vridningsvinkel ϕ , som nævnt, er direkte

proportional med skibets fart, ender med en skruespindel 30. Ved akslens vridning forskydes i sideled den gaffelformede møtrik 31, i hvilken distancerullen 29 er placeret.

Det hele er arrangeret, så at distancerullen ligger ved keglens 32 spids ved 0 knob, medens ved fuld fart knob forskydes udefter keglefladen til sin yderstilling. Keglen roterer om sin akse med en absolut konstant hastighed og drives af motoren 33 ved snekkedrevet 34.

Anordningen fungerer således som en slags kontinuerlig variabel udveksling, hvor distancerullens hastighed er proportional med skibets fart og således, at det antal omdrejninger, rullen gør, er proportionalt med den udsejlede distance.

Det elektriske overføringssystem til repeterinstrumenterne er det såkaldte SELSYN-system.

Fartgiveren 41 er en elektrisk motor, hvor statoren er 3-faset og rotoren 1-faset. Modtageren 42 på broen har en motor af akkurat samme konstruktion. Rotorerne fødes med 50 V — 50 per. vekselstrøm.

På samme måde er overføringen af distancen anordnet fra giveren 38 til modtageren 44. I dette system er feltet roterende, hvorved modtagerens rotor får samme hastighed som den med distancerullen sammenkoblede givers rotor.

Alle logapparatets dele placeres i skibets maskinrum undtagen fart- og distancemåleren, som installeres på broen.

Loggen må justeres efter monteringen, og denne foretages af leverandere ns monter på skibets prøvetur.

Af andre log-typer skal i korthed nævnes den såkaldte HSVA, som er udviklet af Hamburgs forsøgsanstalt.

Den er også baseret på målingen af trykdifferencer.

Hele skibet betragtes her som et pitotrørslægeme med trykåbning i forstævnen og statiske trykåbninger i klædningen i styrbords og bagbords side.

Denne logtype har dog ikke været særlig meget anvendt og er såvidt vides hovedsagelig installeret på tyske skibe.

Den såkaldte chernikeeff-log er i modsætning til de to ovenfor nævnte baseret på rotationen af et propellerhjul.

Ligesom SAL-loggen er dette installeret under skibets bund. Afstanden mellem propellens akse og skibsbunden er 30 cm.

Propelhjulet driver en aksel ved snekkedrev og denne aksel er forsynet med en elektrisk afbryder. Den udsejlede distance fås fra det totale antal afbrydelser og farten fra antal afbrydelser pr. minut.

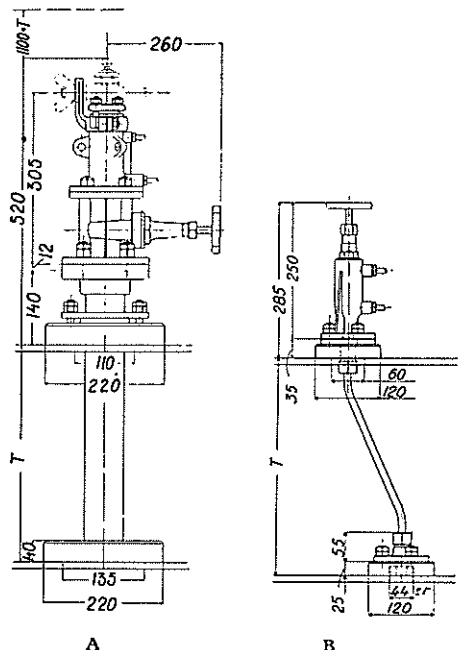


Fig. 3.

Sikkerhed til søs

DECCA NAVIGATOR

DECCA RADAR

DECCA NAVIGATOR AKTIESELSKAB

KRYSTALGADE 15 - KØBENHAVN K.
TELEFON BYEN 8310

DANSK RADIO

AKTIESELSKAB

AMALIEGADE 33 . KØBENHAVN K
TELEFON CENTRAL 7282

FABRIK: ELEKTROMEKANO A/S

KRYSTALSTYREDE
RADIOTELEFON- & RADIOTELEGRAF-
SENDERE

RADIOMODTAGERE

RADIOPEJLEAPPARATER

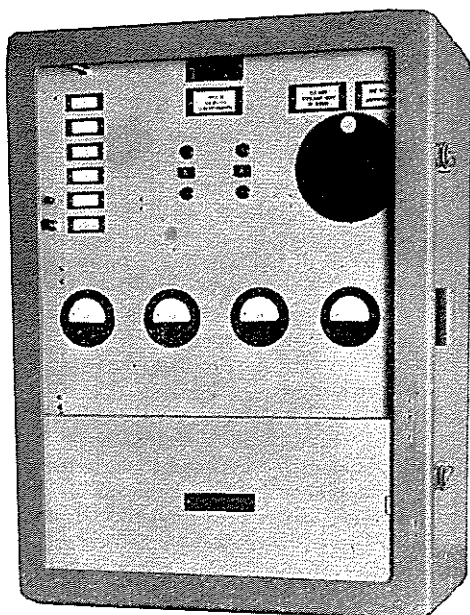
EKKOLOD ANLÆG

RADAR ANLÆG

KOMMANDO HØJTTALER ANLÆG

CENTRALANTENNE ANLÆG

SALG * FABRIKATION * SERVICE



BRANDMELDERANLÆG

for Skibe

„Electrocontrol System Ekman“

- * Anlægget, der er 100 % sikkert
- * er billigt og let at installere,
- * kan betjenes af en ukyndig,
- * kan afprøves paa faa Sekunder.

Installeret bl. a. i

M/S Gripsholm og

M/F Kong Frederik IX

ENEFORHANDLER FOR DANMARK:

LAURITZ ANDERSEN & CO. A/S

STRANDGADE 12 K

ASTA 1050*

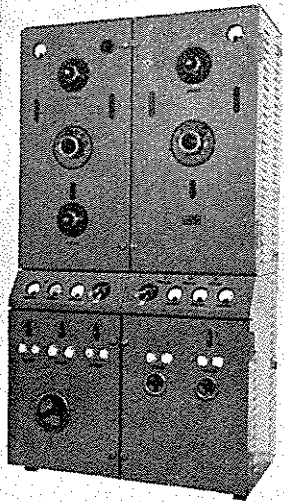


Fig. 7. Radiosender.

ge forskellige formål, men er tillige af umådelig stor betydning for navigationen og kan i vor moderne tid regnes som uundværlig til dette formål.

Da der med hensyn til radioanlæg findes en umådelig masse forskellige typer og fabrikater, som der her ikke kan gås ind på, vil der som eksempel blive taget et moderne radioanlæg til en stor tankbåd af Dansk Radio Aktieselskabs konstruktion.

1) Hovedsenderen er af type S 264 BT for mellem- og kortbølgetelegrafi med en antenneeffekt på 400 watt. Rørene energi for mellem- og kortbølger 750 watt og 200 watt for radiotelefon. 375—525 khz (800—571 m) og 4—22,5 mhz (75—13,33 m).

2) 1 modtager type M 84 B. 15—550 mhz (20.000 — 545 m) og 690 khz—25,0 mhz (435—12 m).

3) 1 nødsender type S 149. 100 watt antennene energi, 405—525 khz (741—571 m). Hertil 30 volt akkumulator nød batteri.

4) 1 nødmodtager type M 86. 15—550 khz (20.000—545 m) og 690 khz—25,0 mhz (435—12 m). Incl. anodeomformer type E 0 8 beregnet til 30 volt nød batteri.

5) 1 autoalarmapparat type A 6.

6) 1 radiopejler type P 76/FR 20. 230—540 khz (1300—555 m) beregnet til også at arbejde med nød batteri.

7) 1 automatisk signal sender type A T 1.

8) 1 transportabel radioinstallation for redningsbåde type S M 108 K.

9) 1 centralantenneanlæg for max. 40 tilslutninger.

DECCA Navigations-systemet

Dette system, som er af engelsk oprindelse, er siden

gerne forud, agterud og tværs til hver sin side har korrektion nul, mens man har størst korrektion midtvejs i hver kvadrant.

Kurven vil således forme sig som en kurve for halvcirkel-deviation.

Som tidligere omtalt under gyroskopkompasset, kan radiopejleren kombineres med et særligt gyrore-peterkompas, så at pejlingen direkte kan aflæses på kompasset.

Skibets radiostation

Et skibets radioanlæg må vel strengt taget regnes med til skibets navigationsudstyr. Ganske vist tjener det man-

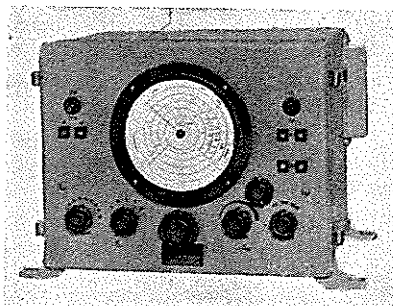


Fig. 8. Radiomodtager.

sidste krig blevet udviklet og omfatter nu en britisk og en dansk Deccakæde.

Endnu er det ikke mange skibe, hvorpå disse anlæg er installeret, men i tidens løb må man regne med, at systemet efterhånden vil udvikle sig til mere almindeligt brug.

Decca-navigationsystemet tjener til hurtigt, let og nøjagtig positionsbestemmelse i skibe og flyvemaskiner. Det nødvendige tekniske udstyr består af et antal (tre eller fire) radiostationer („Deccafyr“) på land, samt et Decca-positionsbestemmelses-anlæg om bord. Dette anlæg er helautomatisk, og man kan aflæse fartøjets plads direkte på tre instrumenter („Decometre“), dog ikke i længde og bredde, men i specielle Decca-koordinater.

For at kunne anvende decometeraflæsningerne, er det nødvendigt at være udstyret med specielle søkort. Disse er imidlertid ganske almindelige søkort, der er overtrykt med Decca-koordinatnet.

Deccasystemet virker efter hyperbelprincippet.

Det grundlæggende princip, som anvendes i Deccasystemet, hviler på den kendsgerning, at man imellem to hvilken som helst faste punkter kan trække et system af linier, som har den egenskab, at forskellen mellem afstandene til de to nævnte faste punkter fra et hvilket som helst punkt på hver af disse linier er den samme. Disse linier, som trækkes på denne måde, er hyperbler. Fig. 12.

Hvis man anbringer en radiostation i hvert af punkterne A og B i fig. 12, og udsendelserne fra disse radiostationer synkroniseres på en bestemt måde, og man i et vilkårligt punkt anbringer en modtager, således indrettet, at den kan måle forskellen på afstanden til hver af radiostationerne, så vil man kunne bestemme modtagerens plads som liggende på en eller anden hyperbel imellem de to faste punkter A og B.

Når man i et kort, i hvilket radiostationerne (Deccafyrene) er afsat på deres geografisk nøjagtige plads, træk-

ker et system af hyperbler svarende til de forskellige afstands-forskelle fra Deccafyrene, så vil hver hyperbel være en stedlinie.

Hvis radiomodtageren er således indrettet, at den kan angive et tal, som svarer til forskellen mellem to afstande til Deccafyrene, og hyperbelkurverne i kortet er nummererede på tilsvarende måde, så vil modtagerens plads være på den tilsvarende stedlinie. I fig. 13 er modtagerstationen (M) vist på en linie midt imellem kurverne nummer 2 og 3, d. v. s. at den er på stedlinie 2,5.

For at angive modtagerens nøjagtige plads på stedlinien har man indført et tredje Deccafyr, der sammen med det ene af fyrene i det første par danner et andet par.

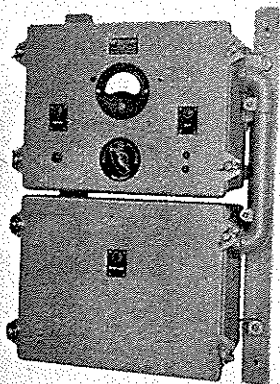


Fig. 9. Autoalarmapparat.

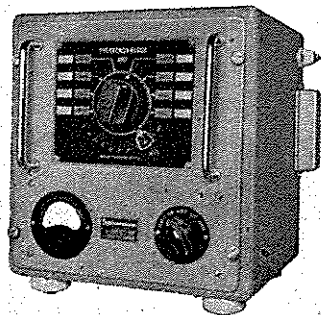


Fig. 10A. Nødsender. Rørsender.

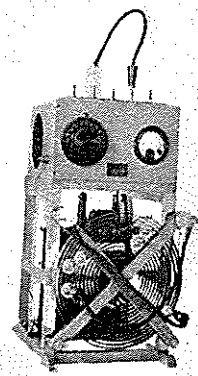


Fig. 10B. Nødsender. Gnistsender.

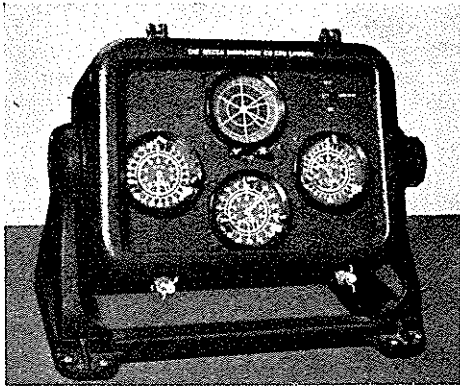


Fig. 11. Decometer for 5 kæder.

Dette bevirker, at man kan tegne et andet sæt hyperbler, som skærer de hyperbler, der hører til det første par. Nu kan modtageren derfor modtage signaler fra to par Deccafyr, og den plads bestemmes ved to stedlinier.

Den nøjagtige plads er der, hvor to stedlinier skærer hinanden som vist i fig. 14.

Almindelig teknisk beskrivelse —

Deccafyrene, som er anbragt i punkterne A, B og C, benævnes hovedstationen (A) og bistationerne (B og C). I praksis benyttes, for at frembringe et hyperbelnet, der dækker 360°, ikke to, men tre bistationer.

På engelsk benævnes hovedstationen „Master station“ og bistationerne „Slave stations“, idet hver „slavestation“ betegnes med sin farve, henholdsvis rød, grøn og violet slave.

Farvebetegnelsen kommer af, at det hyperbelsystem, der fremkommer mellem hovedstationen og hver af bistationerne på Deccakortene, er trykt med tilsvarende farve. Afstanden mellem Deccafyrene er ca. 60 sømil.

En såkaldt Deccakæde består af 4 radiofyr og betyder en nøjagtig navigering indenfor en afstand af mindst 240 sømil fra hovedstationen.

Der er to forskellige typer af modtagere, en der er frem-

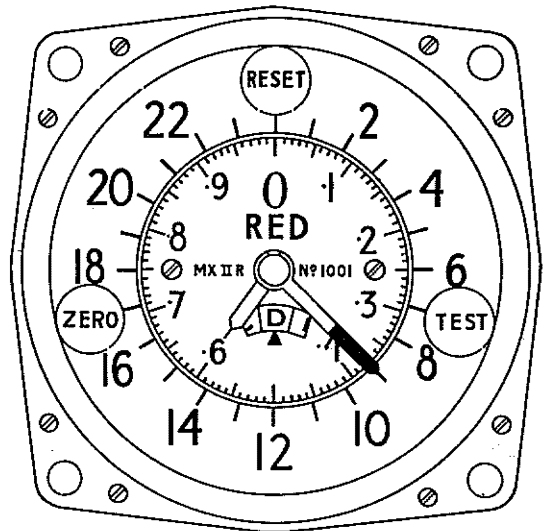


Fig. 15. Viser en decometerskive med visere, tal, zonebogstaver samt betjeningsknapper.

stillet til modtagelse af signaler fra en Deccakæde, og en som kan benyttes i forbindelse med op til 5 kæder.

Deccasystemet fordrer ikke nogen stor antenne; det bedste er en enkelt tråd ophængt lodret mellem skibets master.

Deccatjenesten er organiseret således, at modtageren udlejes til rederierne, og lejemålet indbefatter foruden retten til at benytte udsendelserne, fuldstændig vedligeholdelse af installationen.

Det er Decca Navigatori Aktieselskab, Danmark, som udlejer, installerer og vedligeholder installationerne og giver alle nødvendige oplysninger.

Udviklingen af navigationsudstyr går frem med stormskridt, og hvad der var sidste skrig for et par år siden, er ved at være forældet nu. Hvem ved om ikke revolutionerende nye opfindelser om nogle få år vil gøre også de nuværende moderne apparater håbløst forældede.

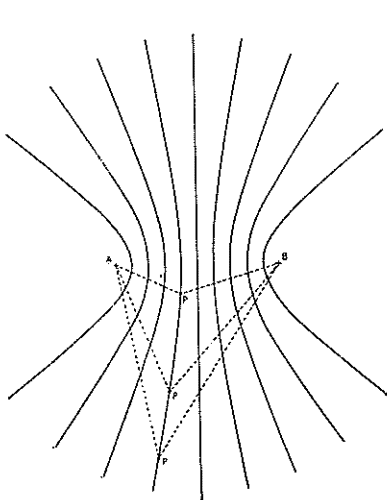


Fig. 12. Et hyperbelsystem. Afstandsforskellen PA og PB er overalt den samme. PB PA: konstant.

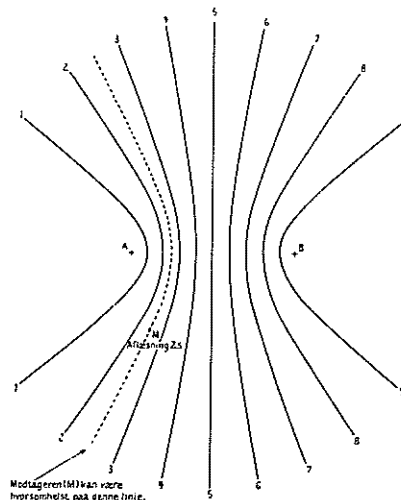


Fig. 13. Et hyperbelsystem. De to punkter A og B betegner 2 deccafyr. Hver hyperbel er en stedlinie. Hyperblerne er nummererede således, at nummeret betegner hyperblens relative afstandsforskel (egentlig: faseforskel) fra deccafyrene. Modtageren (M) måler denne faseforskel og viser den ved et tal, som svarer til hyperblernes nummer og angiver derved stedlinien.

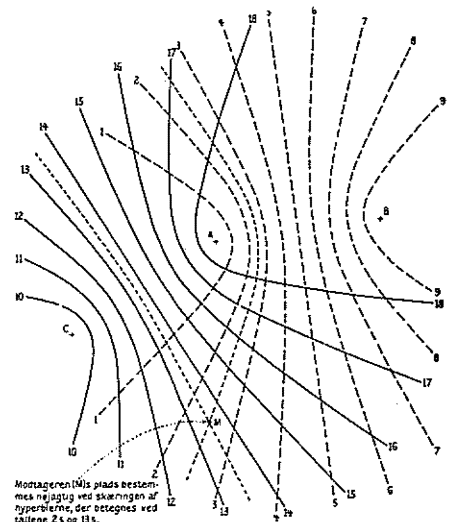


Fig. 14. To hyperbelsystemer med 1 hovedstation (A) og 2 bistationer (B og C). Hyperblerne hørende til parret AB skærer hyperblerne hørende til parret AC. Modtageren (M's) plads er vist på skæringspunktet mellem stedlinierne 2,5 og 13,5.

Atomforskning på havet

Dansk indsats

US Information Service har udsendt et meget interessant og rigt illustreret hefte med titlen „Atom i verdens tjeneste“. Så stor har interessen for heftet været her i landet, at det nu er trykt og udsendt i 70.000 eksemplarer.

Et afsnit om atomforskningen på havet har særlig interesse for vore læsere, hvorfor vi gengiver det her:

Danske videnskabsmænd undersøger nu ved hjælp af radioisotoper den næringsværdi, der findes i havet, og som det engang kan blive nødvendigt at gøre brug af, når verdens stadigt stigende befolkningstilvækst kræver flere levnedsmidler. Spørgsmålet rummer vældige perspektiver. Fra dansk side har man allerede i flere år studeret problemet ved praktiske forsøg.

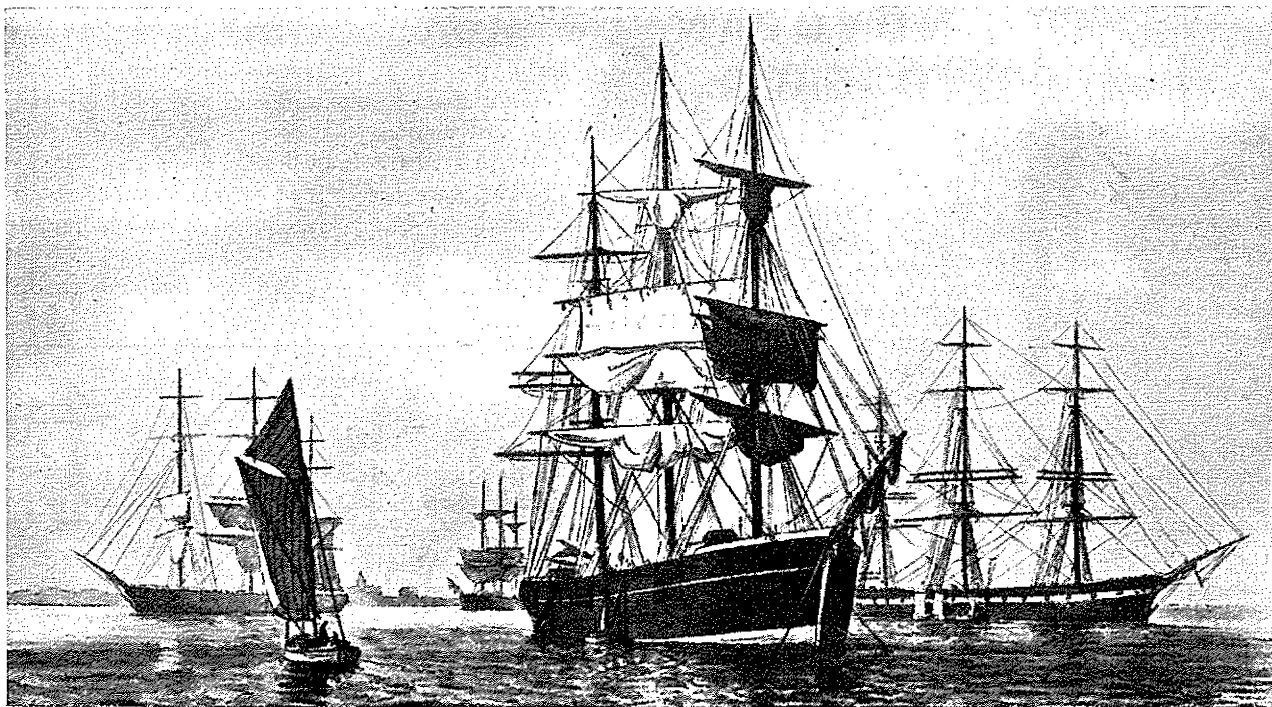
Undersøgelsen begyndte under Galathea-ekspeditionen, der blandt andet havde sat sig som opgave at studere havplanternes vækst og derigennem fastslå, hvor meget organisk stof planktonalgerne danner. Denne fase af den store dybhavsekspedition blev forestået af chefen for Farmaceutisk Højskoles botaniske Afdeling, professor E. Steeman Nielsen, hvem det lykkedes at skaffe de nødvendige isotoper fra USA umiddelbart inden ekspeditionens start i 1950.

Det organiske stof i havplanter dannes af kulstoffer, vand og lysenergi. Når stofproduktionen skal måles ved isotop-metoden, erstattes det normale kulstoffer med kul-

syre indeholdende det radioaktive kulstof C-14. I praksis udføres forsøgene på den måde, at der fra forskellige dybder tages vandprøver i flasker, som får tilsat en bestemt mængde kulstoffer, hvorefter flaskerne sænkes igen og får lov at hænge i 24 timer, inden de påny tages op. Så filtreres planktonalgerne fra, deres radioaktivitet bestemmes ved hjælp af en Geiger-tæller, og totalmængden af optaget kulstof fastslås ved en simpel beregning.

En af de vigtigste opdagelser, der blev gjort på Galathea-ekspeditionen, var, ifølge professor Steeman Nielsen, at man stort set kunne fastslå, at den organiske stofdannelse i havet svarede til stofdannelsen på land, hvilket omstødte en tidligere amerikansk hypotese, der anslog, at havets stofproduktion skulle være ti gange større. Professoren har beregnet den årlige produktion af kulstof i verdenshavene til 15 milliarder tons, svarende til en produktion på omtrent 40 milliarder organisk stof pr. år.

Metoden fra Galathea-ekspeditionen bliver nu brugt af fyrskibene i danske farvande, der måler havplanternes årlige stofproduktion. Tre-fire af ialt tyve fyrskibe er beskæftiget med dette arbejde, der udføres under ledelse af professor Steeman Nielsen. I sommerens løb har havundersøgelses skibet „Dana“ været på togt i grønlandske farvande for at videreføre Galathea-ekspeditionens arbejde. Blandt udstyret var en forbedret udgave af den glaskasse med flasker, som oprindelig blev brugt under Galathea-ekspeditionens isotop-forsøg.



Kontraster til super-tankerne

Et billede fra før tankskibenes dage. Det viser 4 fuldskibe, som samtidig lossere petroleum fra fade ud for Tuborg havn i maj 1891. Skibene er „N. B. Pal-

mer“, „Mommensen“, „Beethoven“ og „Robert Dixon“. Efter maleri af Vilhelm Arnesen.

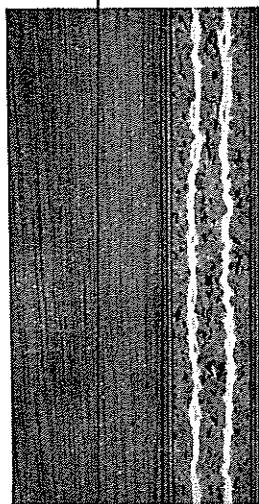
En hyldest til Christianshavn

Burmeister & Wain har haft den gode ide at udsende en bog om Christianshavn, som er den bydel, firmaet har stærkest tilknytning til, ja, endog har sat sit stærke præg på. Bogen, der har titlen „Christianshavn. En konges tanke blev virkelighed“, er skrevet af byhistorikeren Mogens Lebech, der har behandlet emnet på en aldeles glimrende måde. Han skriver om Chr. IV's planer med Christianshavn, men giver samtidig en levende skildring af forskellige personligheder, som i tidens løb har præget den gamle, charmerende bydel.

Bogen er illustreret af tegneren Lars Bo, der med sin usædvanlige streg giver mange morsomme glimt af bydelen. Hans tegninger af bygninger o. l. er absolut de bedste, mens det vel nok vil knibe for mange at goutere hans billeder af personer. Og så må det forresten nævnes som en fordel, at skønt bogen er ret omfangsrig, er den fjerlet!

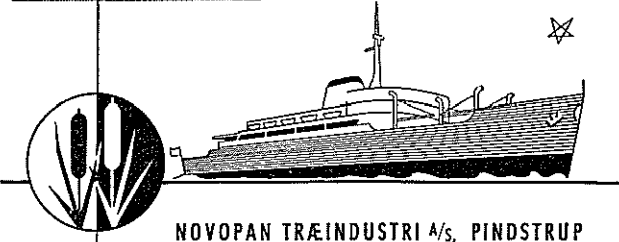
Det dejlige værk, der er på ca. 250 sider, er bragt i handelen i et meget begrænset omfang. Bogen skal først og fremmest være en hilsen til Burmeister & Wains mange forbindelser i ind- og udland, hvorfor der er et meget fyldigt resume på engelsk. Værftets kunder verden over vil sikkert modtage værket med glæde og være i stand til gennem det at danne sig et lille indtryk af den bydel, hvor den store virksomhed har til huse. Christianshavn er absolut noget for sig!

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



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 hurtigt
— og derfor billigst!*

Vi bringer mandskabet til skibssiden.

FRED. OLSENS FLYSELSKAP A/S . OSLO

Generalagent for Danmark

THOR JØRGENSEN A/S

LUFTFARTSAFDELINGEN

KØBENHAVNS LUFTHAVN
KASTRUP

TELEFON *50-57-42

Til vore læsere!

Desværre ser Vikingen sig nødsaget til i lighed med dag- og ugepressen at forhøje udsalgsprisen på grund af de stadig stigende omkostninger ved bladets fremstilling og distribution.

Bladets pris vil fra 1. april 1955 være kr. 1,75.

Vi håber, vore læsere med forståelse vil acceptere denne forhøjelse, som beklageligvis er nødvendiggjort af forholdene.

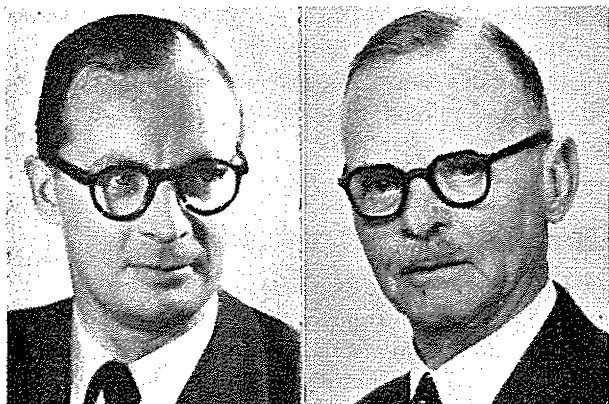
Redaktionen.

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

Trekvart århundrede

i skibsfartens tjeneste

Lauritz Andersen & Co. A/S jubilerer



Direktorerne Knud Birkedal og Otto Lage.

Den 1. april har firmaet Lauritz Andersen & Co. A/S virket som skibsfartens tro tjener i 75 år. En tjener med så mange års virke bag sig er som regel forlængst egnet til pensionering, men jubilaren er i dette tilfælde endnu mere vital og handlekraftig end dengang, da den begyndte sin karriere i skibsfartens tjeneste.

Firmaet blev grundlagt i 1880 af grosserer Lauritz Andersen og fik sin første bopæl i Nyhavn. Allerede i 1884 blev forholdene for trange, og så flyttede man til Cort Adelsrøgade 10. I 1925 døde firmaets stifter, og virksomheden købtes af grosserer Otto Lage, der videreførte den i næsten samme skikkelse, men efterhånden tog flere andre opgaver op og derved udvidede kundekredsen.

I 1947 trådte grosserer Knud Birkedal ind i firmaet som kompagnon, og i 1952 blev det omdannet til aktieselskab. I 1953 holdt man endnu en gang flyttedag, fordi pladsen igen var blevet for lille. I den gamle ejendom i Strændgade 12 på Christianshavn, kun nogle få skridt fra Tordenskjolds gård og Burmeister & Wains kontorbygninger, var der lige de lokaler, firmaet havde brug for. Ejendommen, hvoraf den ældste er helt fra 1731, er fredet i klasse B. Besøger man firmaet i dag, vil man hurtigt opdage, at det er i stand til at opfylde næsten ethvert ønske, skibsfarten måtte komme med. Det har næsten alt, man har brug for i et skib, fra afsæbningsbørster til maskindele. Lauritz Andersen har taget en række specialer op, hvoraf kan nævnes alt materiel til redningsvæsen og moderne brandbekæmpelse.

En ikke ubetydelig del af det materiale, firmaet sælger, lader det selv fremstille, idet en række specialvirksomheder og værksteder arbejder direkte for det. Virksomhedens tekniske afdeling leverer tegninger til sådant materiel og fører tilsyn med dets fremstilling. Man har i de sidste år også fremstillet reservegods til skibsmaskinerier o. l. efter prøver eller skitser fra ski-

bene eller efter egne opmålinger om bord. Selv ret store opgaver har man påtaget sig og løst på dette felt.

En meget stor del af de varer, der udgår fra Lauritz Andersen & Co. A/S, er således helt igennem dansk arbejde. Men desuden råder man over en del udenlandske agenturer og eneforhandlinger. Fra England forhandler man stempelringe, fra Sverige har man røgdykkerapparater, niveauisere og brandmeldeanlæg og fra Holland hvidevarer, vitaminiserede skibsskiks, aluminiumslejer o. l. Fra Norge leverer man ventilfræse- og slibeapparater, Rubber Seal Seam Comp.-produkter og — svømmebassiner til skibe!

Firmaet leverer også ting som glas, porcelæn og spisebestik og er således ligefrem et skibsfartens stor magasin. Det tæller alle landets førende rederier og skibsværfter blandt sine kunder, ligesom det leverer til en række udenlandske skibe og værfter.

Bestyrelsen for Lauritz Andersen & Co. A/S består af Knud Birkedal, Otto Lage, LRS Andreassen og William Bille. Formand for bestyrelsen er Otto Lage, og firmaets prokurister er Ulf Lage, der er en søn af Otto Lage, og Henning Rønne. Den daglige ledelse forestås af Knud Birkedal.

Isvinteren 1954 var dyr for DFDS.

Sidste års isvinter kostede dansk skibsfart mange penge, og Det Forenede Dampskibs-Selskabs indenlandske Ruter var særlig hårdt ramt. Is-forsikringspræmierne alene oversteg for selskabets vedkommende det foregående års præmier med ca. 1,5 million kroner. Desuden betød isen forlængede rejser med merforbrug af brændstof, indstilling af visse ruter og ophold på værfter for reparation af opståede skader.

Ovenstående oplysninger er hentet fra DFDS årsberetning for 1954, som lige er udsendt. Iøvrigt fortælles det, at også dette selskab mærkede de lave fragtrater, som dog bedredes noget i årets løb.

I løbet af 1954 udrangerede DFDS fem ældre skibe, og de to foregående år afhændedes ti andre skibe. De fem solgte skibe i 1954 var: „Garonne“, „Halfdan“, „Ivar“, „Saga“ og „Skjold“. Endvidere afhændede man bugserbåden „Fenris“. Til gengæld tilkom nybygningerne, motorskibene „Andros“ fra Frederikshavn og „Brasilien“ fra Helsingør. Flåden bestod ved udgangen af 1954 af 47 motorskibe, 25 dampskibe, 6 bugserfartøjer, 3 søgående lægttere og 40 dækkede pramme med en samlet brutto-tonnage af 181.102 tons, hvilket var en lille fremgang i forhold til forrige årsskifte.

Hos Helsingør Skibsværft har man bestilt et motorskib på ca. 5.000 brt til farten på Sydamerika, to motorskibe på hver ca. 3.000 brt til Nordamerika-farten og et passager-motorskib på 4.500 brutto-tons til ruten København-Oslo. Hos Frederikshavns Værft og Flydedok er bestilt et motorskib på ca. 1.800 brt til farten på Middelhavet og to motorskibe på hver ca. 1.600 brt til landbrugseksporthavet. I årets løb blev m/s „Kronprins Frederik“ genopbygget og moderniseret efter branden, og „C. F. Tietgen“ forlængedes.



DE SPØRGER - JURISTEN SVARER

Hvad med skatten?

En skibsofficer, der er ugift og ikke har fast bopæl her i landet, men i forhold til skattevæsenet alene står som tilmeldt under rederiets hovedkontors adresse og derfor kun i øjeblikket betaler skat til den pågældende kommune, har forelagt redaktionen spørgsmålet om, hvornår han, i tilfælde af at han tager sin afsked med pension og går i land, bliver skattepligtig i fuldt omfang.

Svaret må blive, at såfremt skibsofficeren, når han tager sin afsked med pension, straks tager fast ophold her i landet, bliver han i medfør af hovedregelen i stats-skatteloven fuldt skattepligtig allerede fra den umiddelbart derefter følgende 1. april eller 1. oktober, alt efter som han bosætter sig i skattehalvåret 1. oktober—31. marts eller 1. april—30. september.

Tager han ikke straks fast ophold her, bliver bestemmelsen i ligningslovens § 2 afgørende for, hvornår

den fulde skattepligt indtræder. Der udkræves herefter, at den pågældende dels har opholdt sig her ved begyndelsen af henholdsvis det ene eller andet skattehalvår, altså 1. april eller 1. oktober, dels at han i de nærmest forudgående 6 måneder med eller uden afbrydelse har opholdt sig her i mindst 3 måneder.

Da sømænd også kun er mennesker, må hovedinteressen nødvendigvis samle sig om spørgsmålet, hvornår et midlertidigt ophold kan siges at afløses af fast bopættelse. Uden at gå nærmere ind på de mangfoldige situationer, der kan opstå, må man vist angive hovedkriteriet som værende det, om opholdet har en turistmæssig karakter eller ikke.

„Bombebøssen“ udvider

Sømandsstiftelsen „Bombebøssen“ har udsendt årsberetning, og af den fremgår det bl. a., at opførelsen af stiftelsens nybygning mod Dronningensgade skrider regelmæssigt fremad. Forøvrigt opføres den under ledelse af arkitekterne P. N. Sølling, der er en tipoldesøn af stiftelsens grundlægger, og Flemming Lassen. Foruden nogle 2 værelses taglejligheder vil bygningen indeholde 41 moderne boliger for enkeltpersoner. Til monteringen af de enkelte boliger skal bruges mange penge, men direktionen håber på fortsat hjælp fra søfartsinteresserede kredse. Den ærværdige og populære stiftelse fortjener i høj grad en sådan støtte.

skibsventilation

NORDISK VENTILATOR CO
AKTIESELSKAB NÆSTVED DANMARK

Næstved: Telefon 3000
København: Telefon Minerva 3003
Aarhus: Telefon 22933

METRO

MEKANISKE KVIKSØLVSPROFILTERMOMETRE
for store og smaa Dieselmotorer

Illustrationen viser et Profiltermometer til smaa Dieselmotorer

★
Leveres i samme Størrelser som Manometre

AKTIESELSKABET

METRO

AARHUS - TELEFON 2 28 55

NYT I NOTER

Lauritzen bestiller hos Stülcken-Werft

Under bygge-nummer 860 har rederiet J. Lauritzen hos Stülcken-Werft i Hamborg bestilt et fragtmotorskib på ca. 4.600 tons dødvægt. Brutto-tonnagen er ca. 3.800 tons. Skibet bliver bygget med isforstærkning efter finsk isklasse og får en B & W diesel på min. 3400, maks. 4500 hk om bord, der giver en fart af ca. 14,5 knob på fuld last. Skibets hoveddimensioner er følgende: Længde 97,5 m, bredde 15,24 m, dybtgående 6,71 m. Fokkemasten bliver med udkigstønde efter rederiets særlige byggeforskrifter. Besætningen bliver på 37 mand, og derudover bliver der plads til 6 passagerer. Levering skal ske i slutningen af 1956.

Sverige bestiller flydedok

Et svensk værft, Uddevallavarvet AB, har hos „Guthoffnungshütte Oberhausen“ (Rhein) bestilt en flydedok på lidt mere end 10.000 tons. Dokken bliver over 150 meter lang med en bredde af ca. 24-30 meter og en dybgang på ca. 7 meter. Byggestedet er „Audorfer See“ ved Rendsborg ved Kielerkanalen.

Store norske annulleringer ved engelske værfter

Engelske værfter må i denne tid notere flere annulleringer fra norske rederier. I samme tidsrum har norske redere bestilt nybygninger hos værfter på kontinentet, nemlig i Skandinavien, Tyskland og Frankrig. An-

nulleringerne gav høje omkostninger, og f. eks. måtte der for en annullering af en ca. 19.000 tons tanker betales ca. 325.000 engelske pund. Samme skib koster på kontinentet fra 700.000 til 725.000 pund. Hovedgrunden til annulleringerne var de stabile priser og kortere leveringsfrister på fastlandet. Forskellen var så stor, at tab ved annullering og nybestilling blev godtgjort ved en fast pris og kort leveringsfrist på fastlandet.

Verdenhandelsflåden på 97,4 millioner brt.

Hele verdens handelsflåde kunne i 1954 notere en tilvækst på ca. 4 millioner brt. Verdenstankflåden udgør ca. 24,6 millioner brt, d. v. s. ca. 25 procent af verdens samlede tonnage. Tilvæksten i 1954 var på dette område ca. 2,7 millioner brutto-tons. I 1939 var tankflådens andel ca. 17 procent af den samlede handelsflåde. Storbritannien ejer med ca. 5 millioner brt verdens største tankerflåde. Derefter følger USA. Interessant er fordelingen på fremdriftskraften. 33 procent af verdens handelsskibe er motorskibe. I den norske handelsflåde udgør motorskibene 81 procent, i Danmarks 80 procent og i Sveriges 79 procent. I den græske handelsflåde er kun 5,5 procent af skibene motorskibe. Se iøvrigt opstillingen herunder:

	i 1000 B. r. t.	
Commonwealth	22.805	+ 448
USA	27.334	+ 107
Norge	6.805	+ 542
Panama	4.091	+ 184
Frankrig	3.841	+ 15
Italien	3.798	+ 343
Japan	3.578	+ 327
Holland	3.443	+ 71
Sverige	2.701	+ 126
Liberia	2.381	+ 947
USSR	2.371	+ 78
Tyskland	2.226	+ 447
Danmark	1.614	+ 85
Spanien	1.309	+ 38
Grækenland	1.176	+ 46
Argentina	1.057	+ 1

Nauticus.



Husk alle de små ting der er med til at give den sikre flamme!

Deres RONSON fortjener korrekt pasning og pleje, brug altid kun RONSONOL tændvædske, RONSON sten og væger og glem heller ikke det komplette service-sæt.

Deres skibshandler har

RONSON

TILBEHØR

RONSON Service-sæt
RONSON Silver Flint
RONSON Firebrønse Flint
RONSON Væger

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



DAMPSKIBSSELSKABET

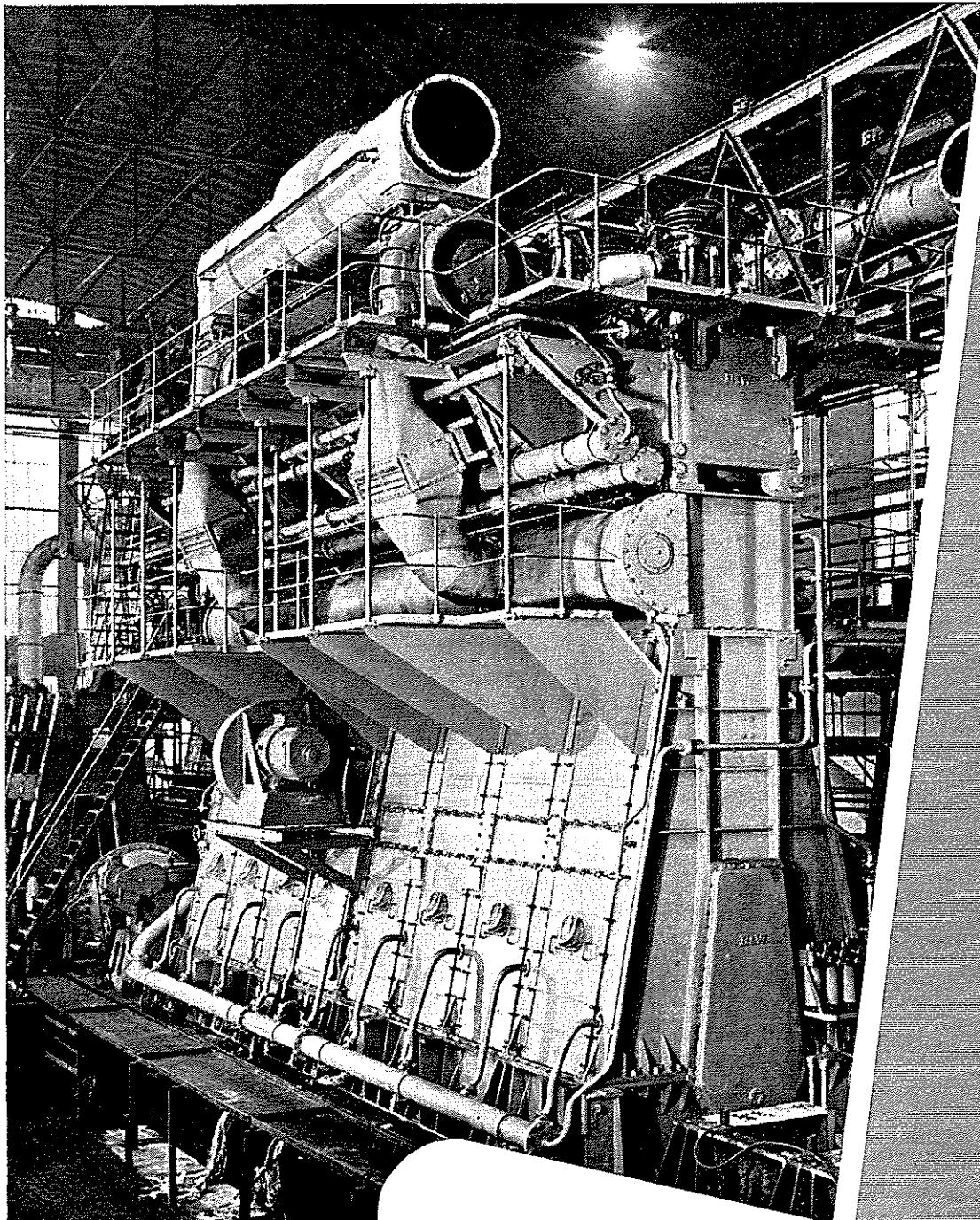
TORM

AKTIESELSKAB

Grundlagt 1889

Telefoner: MINERVA 2437 - RIGSTELEFON 203

HOLMENS KANAL 42 - KØBENHAVN



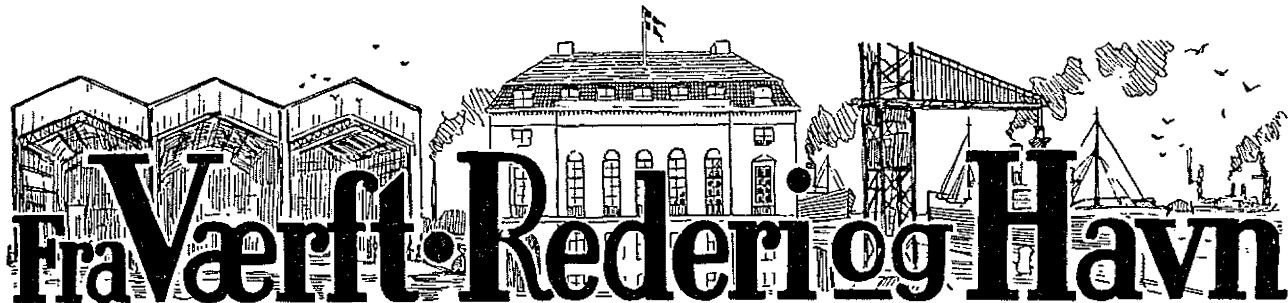
BURMEISTER &



**SKIBSBYGNING
REPARATIONER
DIESEL MOTORER**

med og uden **TURBO-LADNING**

WAIN

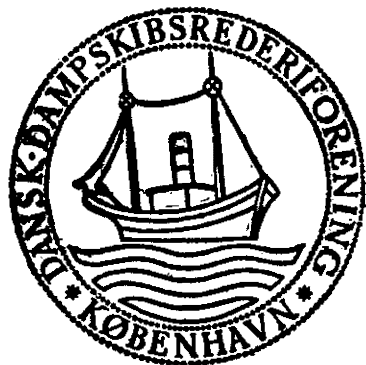


Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. april 1955



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. Sviters 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. Sørensen (D/S Concordia)
 A/S Tankskibsrederiet
 Chr. Andersen
 A/S De Danske Sukkerfabrikker
 D/S Activ A/S
 Hans Svenningens
 Det Store Nordiske Telegrafskab 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. Sviters Bjergnings-
 Entreprise
 D/S Hafnia A/S
 D/S Nautic

Ny færge til D. S. B.

Fredag den 25. februar 1955 søsattes ved Helsingør Skibsværft en ny færge til De Danske Statsbaners Helsingør-Helsingborg overfart.

Fru trafikminister Carl Petersen var færgens gudmoder.

Færgens hoveddimensioner er:
 Længde overalt 80,00 m
 Bredde over fenderlister ... 13,38 m
 Sidehøjde til vogndæk 5,27 m
 Dybgang 3,6 m

Færgen, der er noget større end de øvrige færger på denne rute (m/f „Dan“, d/f „Kärnan“, d/f „Svea“ og m/f „Kronborg“), forsynes ligesom disse med skruer i begge ender, således at svajning undgås.

Maskineriet er, som det første af sin art i DSBs historie, dieselelektrisk, idet hver skruer drives af en dobbelt el-motor på 1050 bhk ved ca. 225 o/m. Strømmen til disse motorer leveres af seks jævnstrømsdynamoer à 280 kw, hver trukket af en Helsingør-B & W dieselmotor. Anlægget er så rigeligt dimensioneret, at man altid vil kunne have en motor som reserve og en under reparation, hvilket ned sætter færgens værftsoophold for maskineftersyn væsentligt. Til levering af el-strøm til lys, opvarmning etc. findes en dieseldrevet 170 kw jævnstrømsdynamo. Manøvrering af skruemotorerne sker fra færgens kommandobro.

Anlægget er i stand til under normal drift at give færgen en fart af 11 knob, men kan om nødvendigt forceres.

Færgen forsynes med et jernbanespor med en fri sporlængde af ca. 76 m, og hele vogndækket belægges med træ, således at der kan transporteres biler, (ialt ca. 60 personbiler). Dækket dimensioneres for transport af busser og tunge lastbiler.

Der bliver plads til 1000 passagerer. Under vogndækket indrettes 2 passagersaloner samt en stor rummelig hall med lokaler for dansk og svensk toldvæsen. Desuden bliver der i hver side af færgen et stort vingedæk, hvis midterste del bliver lukket med opklappelige vinduer, således at dette dæk også kan benyttes under dårlige vejrforhold.

Færgens udseende bliver væsentligt mere strømliniet end de nuværende færger, og den udstyres med de sidste nye navigationsmidler som f. eks. radar og radiosender og -modtager.

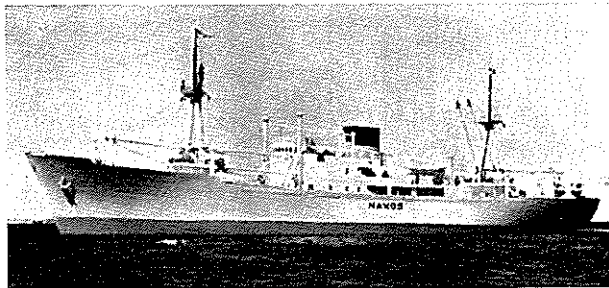


CHR. ANDRESEN

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Dania“

Amaliegade 33 - Telef. 11598 - 11568



„Naxos“ på prøveturen.

M/s **Naxos** til **D.F.D.S.**

Det forenede Dampskibs-Selskabs Middelhavsflåde blev den 25. februar forøget med et nye skib, m/s „Naxos“, der er bygget på Frederikshavns Værft og Flydedok A/S. Det er det sidste af en serie på 6 motorskibe, som siden 1946 er bygget til farten på Middelhavet.

Efter prøveturen fra Frederikshavn fandt aflevering sted, og skibet afgik til Helsingør for efterspænding af stempeltoppe. Torsdag den 3. marts ankom m/s „Naxos“ til København, hvor skibet indtog sin første ladning ved Larsens Plads. Lørdag den 5. marts afgik m/s „Naxos“ på sin jomfrurejse til Hamburg, Antwerpen og Middelhavet med passagerer og stykgods.

Ligesom sine forgængere af samme type, motorskibene „Samos“, „Rhodos“, „Melos“, „Lemnos“ og „Andros“, kan m/s „Naxos“ medføre indtil 12 passagerer, og skibet har følgende dimensioner:

Længde overalt	93,0 m
Bredde	13,6 m
Dybde	8,1 m
Dybgang	5,6 m
Lasteevne	2600 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 $\div 20^{\circ}$.

Den ottecylindrede dieselmotor på 3.200 ihk, der er leveret af Burmeister & Wain, giver skibet en fart på $14\frac{1}{2}$ knob.

Apteringen til de 12 passagerer er elegant udstyret og består af 2 dobbeltkamre og 8 enekamre.

A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders

M/s **Vistasvagge**

Kockums i Malmö afleverede den 10. marts til Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösund, Stockholm, det kombinerede malm- og tankmotorskib „Vistasvagge“, et søsterskib til det til samme rederi i 1953 leverede „Vittangi“.

Skibet har følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	181,6 m
Længde mellem perpendicularererne ...	170,7 m
Største bredde på spant	22,7 m
Sidehøjde	13,5 m
Dybgang på sommerfribord	9,5 m
Kapacitet af malmastrum	10.700 m ³
Kapacitet af lastolietanke	22.100 m ³
Dødvægtsbæreevne	21.400 tons

Skibet med udrustning og maskineri er bygget til højeste klasse i Lloyd's Register med betegnelsen „carrying petroleum in bulk in wing-tanks when no cargo is carried in adjacent centre compartments or loading at the same time ore and oil having a flash point above 150 degrees Fahrenheit“ og med tillægget „strengthened



„Vistasvagge“ for prøveturen.

for navigation in ice“. Skroget er helt langskibs spantet, og hver sidetank har tre webspanter. Tværskodderne i olietankene er korrugerede, medens begge langskibs skodder har stag med den glatte side ind mod malmrummene.

Dæksmaskineriet består af to 15 tons last- og varpespil på baksdækket samt to andre agter på hyttedækket. Et 10 tons spil med forlængede nokaksler findes mellem luge 7 og 8 på agterste hoveddæk.

De elleve lastluger over malmrummene bevæges hydraulisk. De åbnes og lukkes fra en pumpestation i broen. Alle luger kan åbnes på 12 minutter og lukkes på 3 til 5 minutter. Skulle det hydrauliske system være ude af funktion, kan lugerne manøvreres ved hjælp af spillene.

Hovedmaskineriet består af en ottecylindret, totakts Kockum-MAN dieselmotor, der ved 115 omdrejninger pr. minut giver 8.450 ihk. Hjælpe-maskineriet består af to sekscylindrede, enkeltvirkende firetaktsmotorer, fabrikat Kockum-MAN, hver koblet til en 230 kw gene-

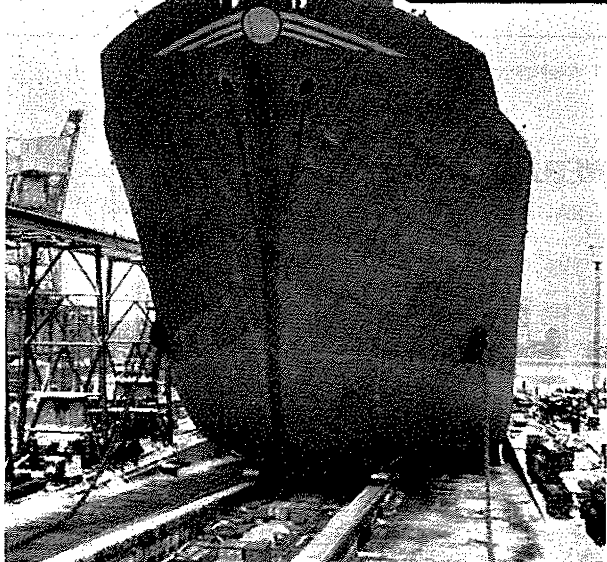
rator. Desuden findes en dampdrevne generator på 110 kw og en nødgenerator på 30 kw.

Skibet har fået en smagfuld aptering med mahogni som den fremherskende træsort. Alle gange, messer og opholdsrum har lyse tapeter af plastic, og tekstilerne er i moderne mønstre og farver.

Besætningen bor i enmandskamre og har en rummelig messe og et opholdsrum på hyttedækket i dæks- huset samt et stort fritidsrum i dækshuset på promena- dedækket. I det korte brohus findes lodskammer og kaptajnens søkahyt.

Efter fuldendt prøvetur overtoges skibet af rederiet.

Under prøveturen mødte det nye skib rederiets æld- ste skib s/s „Kalix“ på 5000 tons dødvægt, bygget 1913.



Fra søsætningen af „Scandius“. Gudmoderen, fru Ulla Dahlkild, og direktør Lundqvist.

M/T Scandius

Fra Kockums søsattes den 17. februar et 16.400 tons motortankskib til Rederi AB Saturnus, Stockholm. Ski- bet fik af fru Ulla Dahlkild, Stockholm, navnet „Scan- dius“.

I Rederi AB Saturnus ejes halvdelen af Stockholms Rederi AB Svea og halvdelen af Kooperative Förbund- det. Det dannedes år 1939. Administrerende direktør i

A/s Dampskibsselskabet VENDILA

KØBENHAVN V. ·· DAGMARHUS
TELEFONER: C. 2537 – 2538

Rederi AB Saturnus er Svea-chefen, direktør Eman. Högberg.

„Scandius“ bygges til højeste klasse i Lloyd's Regi- ster som helsvejst, langskibs spantet tankskib. De lang- skibs- og tværskibs skodder, der er korrugerede vandret resp. lodret, og overgangen mellem dæk og udenbords klædning er afrundet, som det er tilfældet på værftets nyere tank- og lastskibe. „Scandius“ tilhører den nye serie 16-17.000 tonnere, som har en noget større bredde end den tidligere 16.000 tons serie.

Hoveddimensionerne er følgende:

Længde overalt	162,5 m
Længde mellem perpendicularererne	152,4 m
Største bredde på spant	20,3 m
Sidehøjde	11,8 m
Dybgang på sommerfribord	9,1 m
Dødvægt	ca. 16.400 tons

Fremdrivningsmaskineriet skal bestå af en syvcylin- dret, enkeltvirkende Kockum-MAN dieselmotor, som giver 6.300 bhk ved 115 omdrejninger pr. minut.

M/T Thordis

Fra Götaverken afleveredes den 24. februar tank- motorskibet „Thordis“ på 17.400 tons dw til Tønnevolds Rederi A/S, Grimstad.

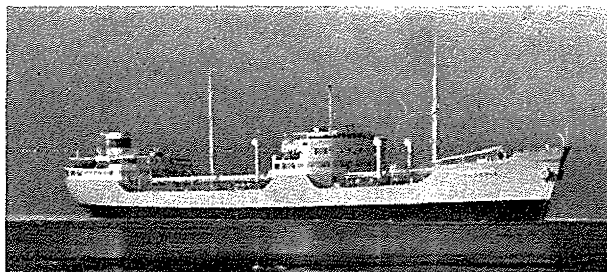
Götaverken har tidligere til samme rederi leveret fire tankskibe.

„Thordis“ er klasset til højeste klasse i Det norske Veritas med følgende hoveddimensioner:

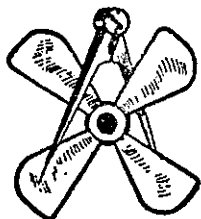
Længde overalt	167,6 m
Største bredde på spant	20,1 m
Sidehøjde	12,0 m
Middeldybgang på sommerfribord	9,2 m

Hovedmotoren er en svejst, nicylindret, totakts, en- keltvirkende dieselmotor af Götaverkens konstruktion og fremstilling, som ved 112 omdrejninger pr. minut yder 8.300 ihk.

Farten er ca. 15 knob.



„Thordis“ på prøveturen.



KØBENHAVNS MASKINSKOLE

Kursus til Maskinisteksaminerne - Elektroinstallatørprøven for Maskinister - Motorpasserprøven - Maskinpasserprøven - Kødelpasserprøven, 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

M/s „Thurø“ fra A/s Svendborg Skibsværft

Onsdag den 16. februar 1955 afgik værftets første nybygning af Thuriner-typen, bygget til skibsfører N. J. Madsen, Thurø, på prøvetur. Skibet er et moderne, enkeltdekket fragtskib bygget af stål til Bureau Veritas' klasse med isforstærkning med følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	32,9 m
Længde mellem perpendikulærerne	30,5 m
Største bredde på spant	6,5 m
Dw på 8' 10" dybgang	2,7 m
Lastrumskapacitet	300 m ³
Fart på lastet vandlinie	ca. 9 knob

Skibet udstyres med følgende maskineri:

Hovedmotor Alpha-Diesel type 404 FLO med hydraulisk Lohmann reversegear, 240 ehk ved 375 o/min.

Et diesel-hjælpeaggregat, bestående af en Bukh motor, type EV 100, 10 hk ved 1500 o/min samt en ballastpumpe, en kompressor og en 1 kw 24 v. dynamo.

To 2 tons Hatlapa lossespil med Deutz-motorer, som er overbyggede med beskyttelseskasser.

Deuden er skibet udstyret med moderne navigationsmidler, bl. a. radiotelefoni, radiopejler og Decca.

Apteringer for kaptajn, styrmand og kabys med messe er indrettet agter i første klasses udførelse og holdt i lyse, venlige farver; mandskabsapteringen i samme udførelse er indrettet forude under bakken. — Kabysen er udstyret med flaskegasanlæg og husholdningskøleskab.

Opvarmning ved koksfyret centralvarmekedel og ventilation ved hjælp af almindelige cowl ventilatorer med kanaler og skyderiste til alle opholds- og beboelsesrum.

DET DANSKE KULKOMPAGNI

TELEFON 9214 HOLMENS KANAL 42 TELEFON 9214
KØBENHAVN K.

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



M/T **Venator**

Fra Öresundsvarvet søsattes den 12. marts et motor-tankskib til Smedvigs Tankrederi A/S, Stavanger. Skibet fik af fru skibsreder Nora Smedvig navnet „Venator“.

Det er bygget til højeste klasse i Det norske Veritas med følgende hoveddimensioner.

Længde overalt	169,8 m
Længde mellem perpendikularerne ...	160,0 m
Største bredde på spant	21,9 m
Sidehøjde	11,7 m
Dybgang på sommerfribord	9,0 m
Kubik af lasttanke	25.170 m ³

Skibet er det tredje i den serie tankskibe på 18.500 tons dw, som bygges af værftet. Det er helsejst og bygget efter værftets system med langskibs spanter og korrugerede langskibs og tværskibs skodder i tankdelen. Der er 9 midtskibs og 10 sidetanke.

Til pumpning af lastolie findes to pumperum, hver med to dampdrevne stempelpumper. Den samlede kapacitet svarer til 1.600 tons vand i timen. Til land findes seks tilslutninger på både styrbords og bagbords side, og rørsystemet er således udformet, at der kan fyldes seks slags olie samtidig.

Fremdrivningsmaskineriet består af en ottecy lindret dieselmotor af Götaverkens fabrikat med 760 mm cylinderdiameter og 1500 mm slaglængde. Ved 112 omdrejninger pr. minut yder den 9.150 ihk, og giver skibet en fart på ca. 15 knob på fuld last.

Den elektriske installation er udført for jævnstrøm. Der findes to dieseldrevne generatorer, hver på 200 kw, og en dampdrevne generator på 110 kw. Til drift af hjælpemotorer og belysning i maskinrummet anvendes 220 volt spænding, medens netspændingen til belysning ellers er 110 volt.



Fra søsætningen af „Concordia Fjord“. Øverst gudmoderen, fru Laila Haaland, og direktør K. E. Jacobsson.

Norsk liniemotorskib søsat fra Götaverken

Fra Götaverken søsattes den 8. februar et liniemotorskib på ca. 8.200 tons dw til Skibs A/S Hilda Knudsen, Haugesund. Det fik af fru Laila Haaland navnet „Concordia Fjord“.

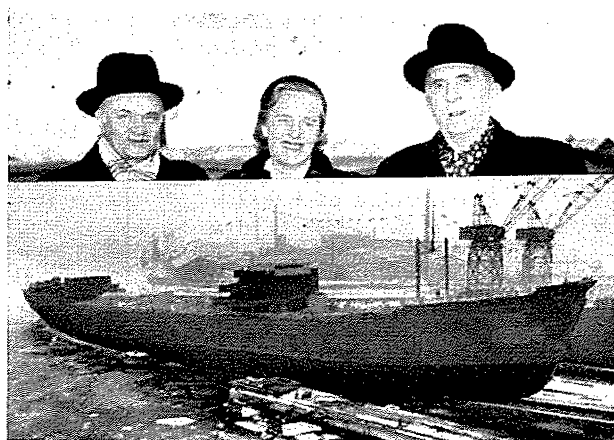
Skibet bygges som åben shelterdækker til Det norske Veritas højeste klasse med hoveddimensionerne:

Længde overalt	140,8 m
Største bredde på spant	18,8 m
Sidehøjde til shelterdæk	11,6 m
Sidehøjde til hoveddæk	8,8 m
Middeldybgang på sommerfribord	7,9 m

Skibets lastrum har en kubik på ca. 13.875 m³ grain, hvoraf ca. 1.415 m³ er kølelast, fordelt på fire kølerum, hvori der kan holdes en temperatur på $\pm 22^{\circ}$, selv om skibet er i tropiske farvande.

Skibet skal kunne medtage 12 passagerer, og apteringen for dem bliver meget smuk. Besætningen får også en første classes aptering. Der er luftkonditionering overalt, så luften kan opvarmes eller afkøles efter behag.

„Concordia Fjord“ er kontraheret for 17 knobs fart på fuld last, og hovedmotoren er en svejst ottecy lindret, totakts, enkeltvirkende Götaverkenmotor med en cylinderdiameter på 760 mm og en slaglængde på 1500 mm. Den kan drives med kedelolie og yder 8.800 ihk ved 112 omdrejninger pr. minut.

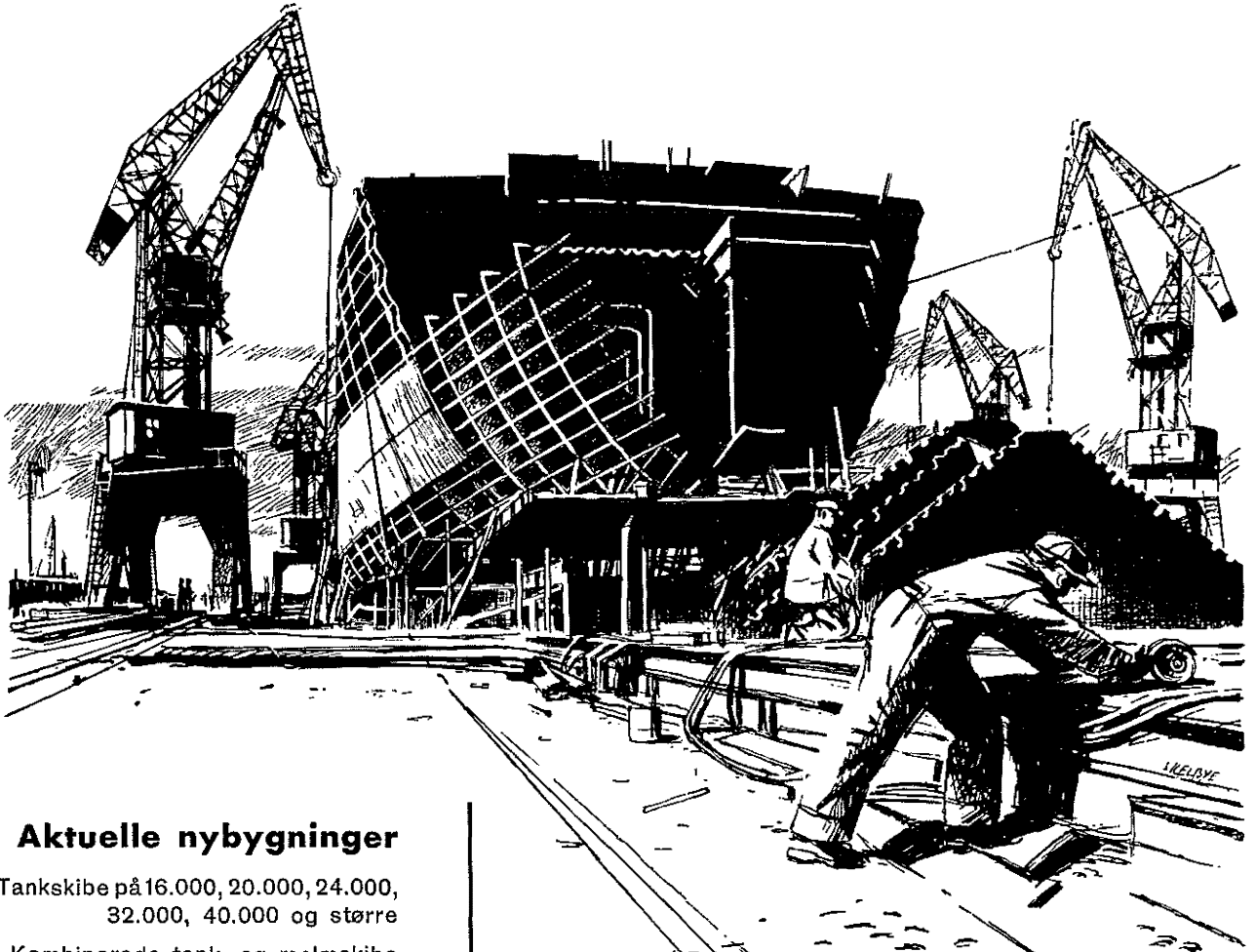


Fru „Venator“s søsætning. Øverst i midten gudmoderen, fru Nora Smedvig.

AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE-DAMPSKIBSSELSKAB
 FREDERIKSGADE 17
 KØBENHAVN K



NYBYGNINGER - KLASNINGER - REPARATIONER



Aktuelle nybygninger

Tankskibe på 16.000, 20.000, 24.000,
32.000, 40.000 og større

Kombinerede tank- og malmskibe
på 21.000 ts. d.w.

Bulk carriers på 19.000 ts. d.w.

Tørlastskibe på 6.000 til
14.000 ts. d.w.

Jagere, ubåde, motortorpedobåde

Skibs- og maskinreparationer
af alle slags

Dieselmotorer, system M. A. N.

Dampturbiner, system de Laval

Jernbanevogne, alle typer

Tyfon og Supertyfon signalapparat.

KOCKUMS

MEKANISKA VERKSTADS AB · MALMÖ · SWEDEN

Nyt automatisk brandmeldeanlæg til skibe

Sikkerheden til søs er noget, der angår os alle, hvad enten vi er søfolk eller „landkrabber“. Før eller senere kommer de fleste af os jo ud at sejle, om det så kun er på turen over Øresund eller Storebælt. Og så er det rart at vide, at der er gjort det mest mulige for at sikre mod en katastrofe.

Blandt de farer, der lurar på skibsfarten, er brandfaren en af de mest frygtede. Stadig bliver skibene større, kan medføre mere gods og flere passagerer og repræsenterer derfor større værdier. Som følge heraf må man ofre mere og mere på brandforsikringen, og fremfor alt gældet det om at spore en brand, før den får magt om bord.

Den svenske ingeniør Harald Ekman har gjort kampen mod brand i land og til søs til sin livssag. I mange år virkede han som rådgivende ingeniør og konstruerede allerede i 1926 — efter flere års grundige studier og eksperimenter — grundsystemet for Ericssons brandmeldeanlæg. Dette system, der var beregnet som landanlæg, satte Ericsson i produktion, og til dato er det solgt alene i Sverige i et antal af 1500. Som rådgivende ingeniør tilså Ekman fabrikation og installation af anlæggene, der iøvrigt kun har været underkastet ganske få ændringer i tidens løb. Igennem 15 år var han desuden besigtigelsesmand for forsikringselskaber, og han var derfor tit til stede både under og efter store brande.

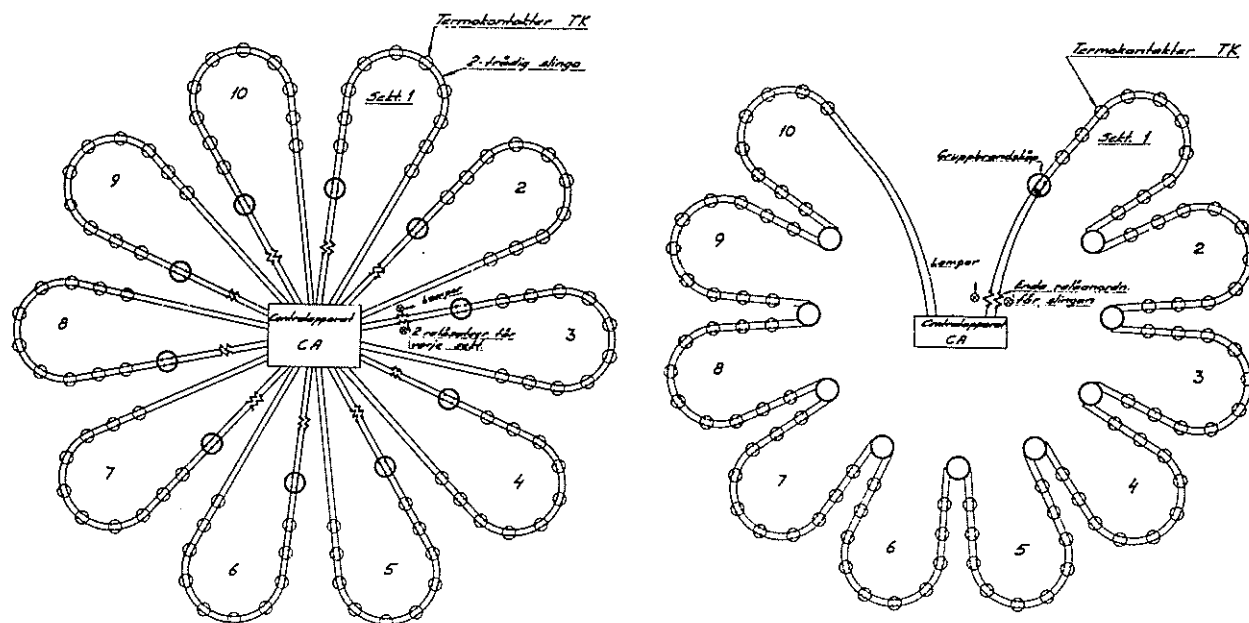
Med de erfaringer, Ekman havde erhvervet sig på det brandtekniske område, havde han alle muligheder for at skabe et nyt og forbedret system, der også ville kunne finde anvendelse inden for søfarten. De ting, som havde vist sig at være gode ved det gamle system, ville han naturligvis bibeholde, men samtidig ville han udnytte nye ideer og tekniske erfaringer, som inden for

de sidste 25 år var opnået indenfor svagstrømsteknikken.

Ekman stillede meget store krav til det nye anlæg. Det skulle have et maksimum af driftssikkerhed og *kun* melde brand, hvis en sådan virkelig *var* opstået. Alle eventuelt forekommende fejl eller driftsforstyrrelser skulle automatisk signaleres — endog kombinationer af sådanne. Og skulle en fejl opstå i anlægget, krævede Ekman af det, at det alligevel skulle alarmere i tilfælde af brand. Og alarmeringen skulle ske på en sådan måde, at man straks fik besked om, *hvor* branden var opstået. Endvidere så opfinderens det som sin opgave at forenkle anlægget mest muligt. Derved ville han ikke alene opnå besparelser i installationen, men også og det er nok så betydningsfuldt — reducere fejlkilder. Navnlig i et skib vil et brandmeldeanlæg være udsat for store mekaniske og atmosfæriske påvirkninger, og derfor måtte anlægget være meget robust — uden Jack-lamper, differential-kontakter og sårbare relæer.

Ekman var af den opfattelse, at et skib hellere måtte undvære et brandmeldeanlæg end have et, besætningen ikke kunne stole 100 procent på.

Det var altså meget vidtgående krav, den svenske ingeniør stillede til sin egen snilde. Men han løste opgaven på en fortrinlig måde. Af hensyn bl.a. til driftskontrollen (selvalarmering ved fejl i anlægget) måtte det naturligvis udføres som et hvilestrømsanlæg. Andre systemer er også udført efter dette princip, men Ekman lod hvilestrømmen kontrollere, ikke alene termokontakter og installationen som sådan, men også de vitale dele i hele systemet. Anlægget melder fejl for kabelbrud, kortslutning, isolationsfejl, fejl i termokontakter, sikringsfejl, batterifejl o. s. v., og det så grundigt, at man straks kan se, *hvilken* fejl man står over for.



Til venstre det gamle stjernesystem og til højre Ekmans nye system, som indgår i hans brandmeldeanlæg. I det nye system er der ti grupper på een enkelt sløjfe, hvorved tilledningernes antal er begrænset med 90 procent og kablernes længde med indtil 50 procent.

Anlægget blev udført som to-trådet system, dels for at undgå falsk alarm ved enkelt trådbrud, dels for at opnå bedre kontrol med isolations-tilstanden i kabel, termokontakter m. v. For at forenkle installationen gik opfinderen bort fra det ældre stjernesystem, hvor tilledninger (som det vil ses af illustrationerne) fører fra centralapparatet til hver enkelt termokontaktgruppe, og i stedet valgte han at indføre 10 grupper på en enkelt sløjfe, hvorved han reducerede tilledningernes antal med 90 procent svarende til en reduktion i kabellængde op til 50 procent. Termokontakterne, der virker for dobbelt afbrydning, er af Ekmans egen konstruktion. De er enkle og robuste, med et kraftigt fjedertryk for udløsning, og de kan afprøves uden adskillelse eller brug af værktøj. Og så er de selvindikerende efter udløsning (brand).

Det skal bemærkes, at hvert sektions-nummer har sin farve både på orienteringsplanen og på sektionsviseren, således at man både har et nummer og en farve at holde sig til ved orientering, hvilket på en måde må siges at give dobbelt sikkerhed — og sikre „hurtig udrykning“.

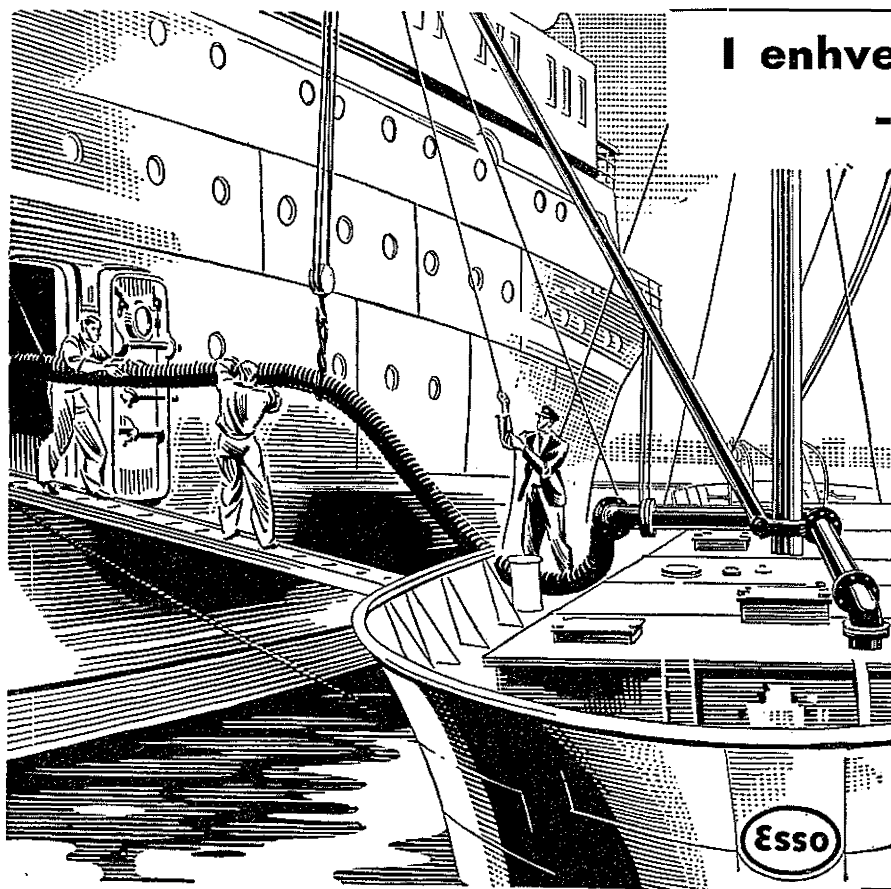
Iøvrigt er alt i anlægget dubleret, og intet er overladt til tilfældigheder. Rederne har derfor fået øjnene

op for dets store betydning for sikkerheden til søs, og det kan nævnes, at f. eks. alle både tilhørende den store svenske Broström-koncern får installeret Ekmans anlæg. Af danske skibe har DSBs „Kong Frederik IX“ og DFDS's „Kronprinsesse Ingrid“ fået installeret Ekmans system, ligesom den nye Øresundsbåd, der for tiden bygges på Aalborg Værft, får installeret dette anlæg.

Eneforhandler af Ekmans system er her i Danmark Lauritz Andersen & Co. A/S. Forøvrigt anvendes der i vid udstrækning danske fabrikata til anlæggenes „indmad“.

En del rederier har sikret deres skibe ved at have installeret røgdetektorer i lastrummene kombineret med kulsyreslukke-anlæg. Men man burde også sikre apteringen, både gange, saloner, kahytter, kabys o. s. v. med et sikkert brandmeldeanlæg. Ikke mindst gælder det om at sikre sig i besætningens beboelse, hvor der ofte opholder sig mange mennesker, som af og til må rykke hurtigt ud og „skodde“ cigareten i farten, ligesom kabelrum, snedker- og malershop og lignende rum, der ofte er uden tilsyn, burde sikres.

Man må hilse Ekmans opfindelse med glæde. Ethvert skridt hen imod 100 procent sikkerhed til søs har stor betydning for et søfarende land som vort.



I enhver havn - til enhver tid

I havne kloden rundt
står Esso
i alle døgnets timer
parat til at yde
skibsfarten al
tænkelig service . . .



DANSK ESSO A/S

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

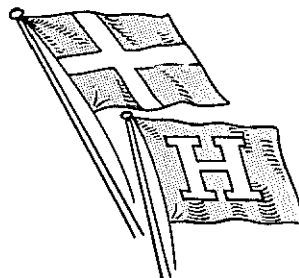
★

Korresponderende reder for:

DANNEBROG

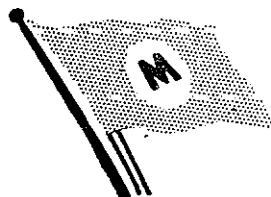
AMALIEGADE 35 · KØBENHAVN K

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



MOORE & Mc CORMACK^{A/S}

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



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

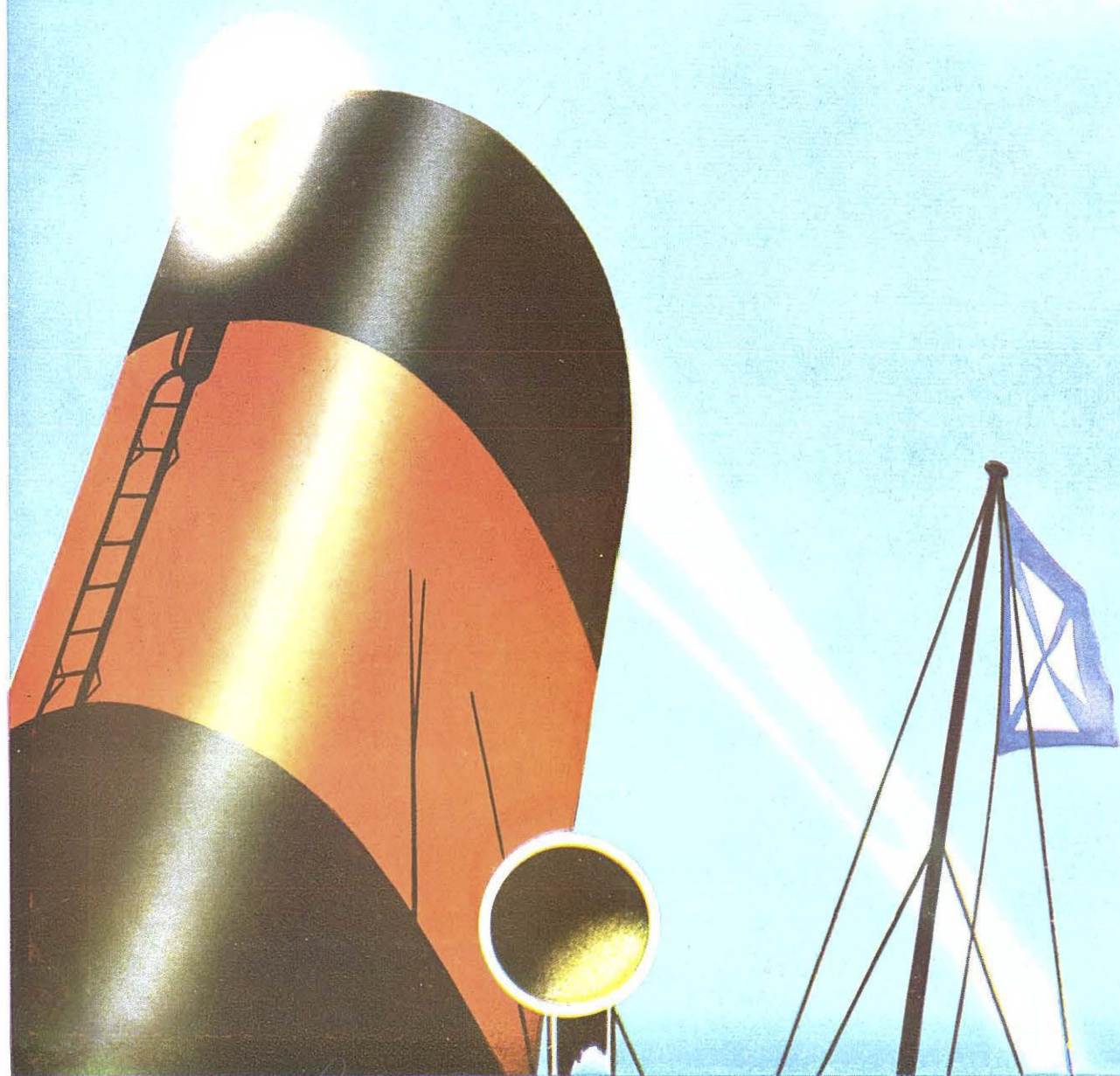


DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET
“MYREN”
KØBENHAVN

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

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB





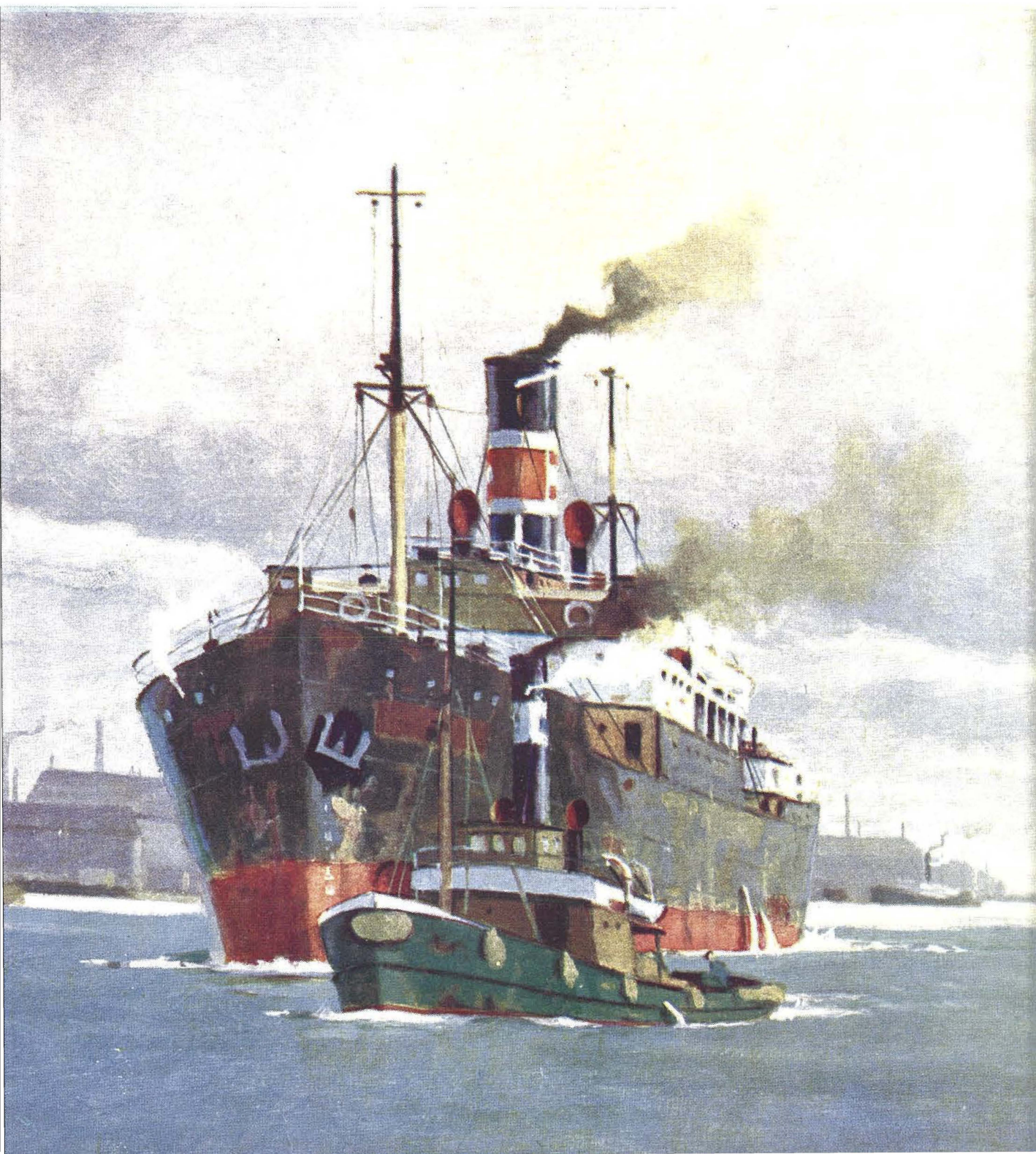
VIKINGEN

1,75
1. maj

Havnen ud efter losning

Maleri af V. QVISTORFF

1955 - nr. 5
32. årgang



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

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

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

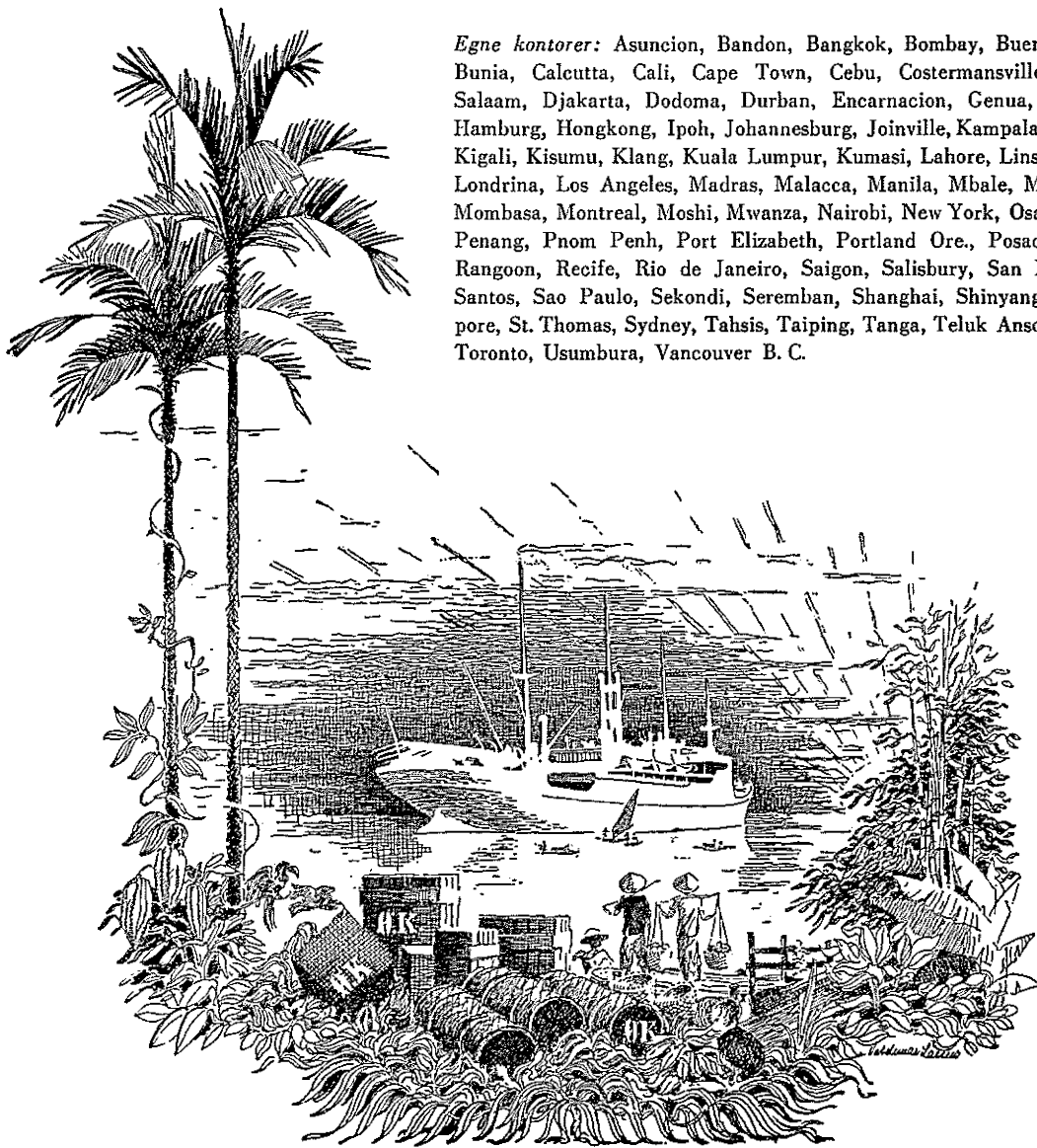
AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI KØBENHAVN

IMPORT til Europa af oversøiske produkter.

EXPORT oversøisk af europæiske varer.

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

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



Egne kontorer: Asuncion, Bandon, Bangkok, Bombay, Buenos Aires, Bunia, Calcutta, Cali, Cape Town, Cebu, Costermansville, Dar-es-Salaam, Djakarta, Dodoma, Durban, Encarnacion, Genua, Haadyai, Hamburg, Hongkong, Ipoh, Johannesburg, Joinville, Kampala, Karachi, Kigali, Kisumu, Klang, Kuala Lumpur, Kumasi, Lahore, Lins, London, Londrina, Los Angeles, Madras, Malacca, Manila, Mbale, Melbourne, Mombasa, Montreal, Moshi, Mwanza, Nairobi, New York, Osaka, Paris, Penang, Pnom Penh, Port Elizabeth, Portland Ore., Posadas, Prae, Rangoon, Recife, Rio de Janeiro, Saigon, Salisbury, San Francisco, Santos, Sao Paulo, Sekondi, Seremban, Shanghai, Shinyanga, Singapore, St. Thomas, Sydney, 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



Kaptajn Knud Hansen.

„Sine hænder og sin sunde fornuft har sømanden stadig brug for“

siger kaptajn Knud Hansen

*Skoleskibet „Danmark“s fører om dansk ungdom,
der går til søs*

Da vor fornemme, sejlene gesandt, skoleskibet „Danmark“, her i foråret vendte hjem, havde pressefotograferne som sædvanlig travlt, og det blev til mange rørende og morsomme billeder i aviserne. Lutter idyl!

Nu ligger vintertogtet bagude, og resultaterne fra togtet har fået lov at bundfælde sig. Kaptajn Knud Hansen, som har ført skoleskibet på 16 togter og hver gang forberedt ca. 115 drenge til sømandens gerning, kender dansk ungdom bedre end de fleste. I den sidste tid har der været talt og skrevet en del om de unges mangelfulde skolekunderskaber.

„Hvad er der i vejen med de unge?“ spørger vi kaptajnen.

„Ungdommen som sådan er der ikke noget i vejen med,“ svarer Knud Hansen. „Men det er min erfaring, at som tiden har udviklet sig, har skolerne taget munden for fuld. Men af en god mening — og det må understreges! Man har ment, at de unge også må vide lidt om f. eks. FN, og sløjde skal de naturligvis også lære. Ja, man er endog begyndt at lære dem kogekunst! Tanken er sådan set udmærket. Men hvor skal man tage tiden fra? På de syv år, en almindelig folkeskoleuddannelse tager, kan man ikke proppe mere ind, uden at det går ud over de almindelige fag som regning, skrivning, dansk o. s. v. Og de timer er der ikke for mange af i forvejen.

Af de drenge, der kommer her om bord, er der alt for mange, der ikke kan skrive og regne tilfredsstillende. I mange tilfælde er deres kundskaber på disse felter så ringe, at man ikke vil tro, det er danske børn, man har for sig. Der er nogle få, der virkelig kan begå sig i

disse fag. Men det burde være omvendt, nemlig sådan, at der var nogle få, der *ikke* kan.

Skoleskibet her er faktisk at regne som en efterskole, og på en efterskole skulle man begynde undervisningen på et højere plan. Men vi må begynde helt forfra, og vi er ikke ene om det. Navigationsskolerne har det samme problem.

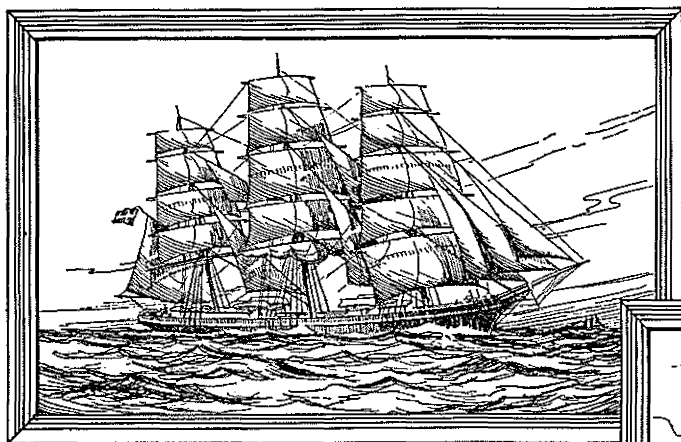
Men hvilken praktisk nytte har det at kunne bøje et udsagnsord? vil sikkert en og anden spørge. Men jeg vil svare med et andet spørgsmål: Hvordan skal man kunne lære fremmede sprog uden. Det spiller virkelig en vis rolle for en sømand, om han kan sprog. Fremmede nationer, hvortil sømanden kommer, dømmer hele vor nation efter hans kundskaber. Men vigtigere er det, at en styrmand eller en kaptajn næsten ikke kan klare sig uden et godt kendskab til verdenssprogene. — Desuden virker det demoraliserende på de unge selv, når de opdager, at de ikke kan så meget, som man venter af dem.“

„En del af eleverne møder vel med en eller anden eksamen?“

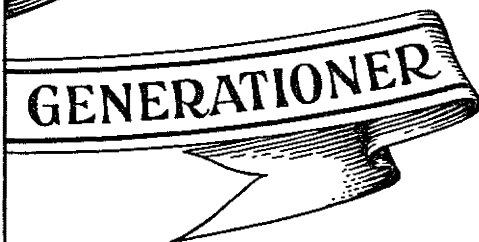
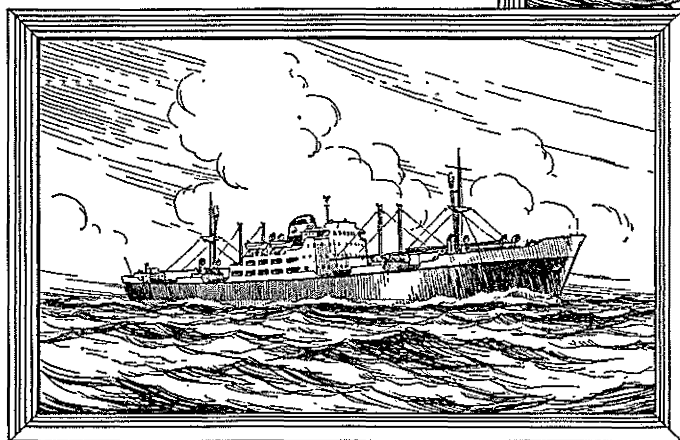
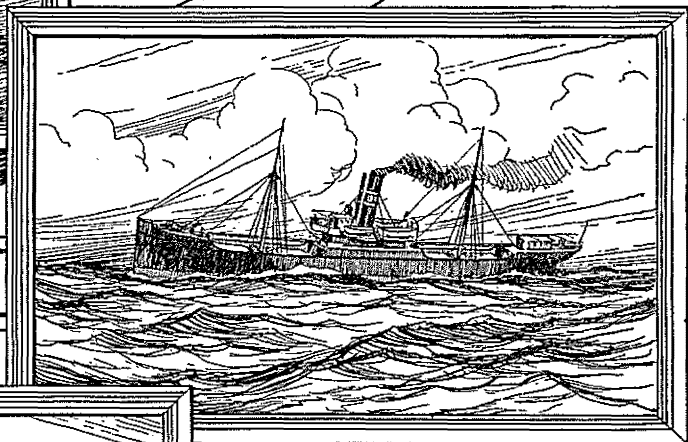
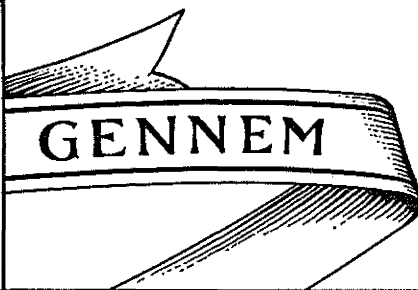
„Ja, 41 procent havde sidste år enten mellemskole- eller realeksamen. 27 procent havde begyndt at læse til eksamen, men havde ikke fuldført, og 32 procent var gået ud af folkeskolen.“

„De begyndte jo her om bord i 1935. Kan De sammenligne de unges elementære kundskaber med elevernes dengang?“

„Ja, og jeg kan sige, at det er væsentlig ringere med hensyn til de elementære skolekunderskaber i dag. Når vi er færdige med et togt, afholdes der en prøve, der bl. a.



H. SGM - P.



**HAR DE
OVERALT PAA HAVET
FAAET**

fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER



omfatter dansk og regning, og i disse fag vil holdet som sådant ikke være i stand til at bestå!“

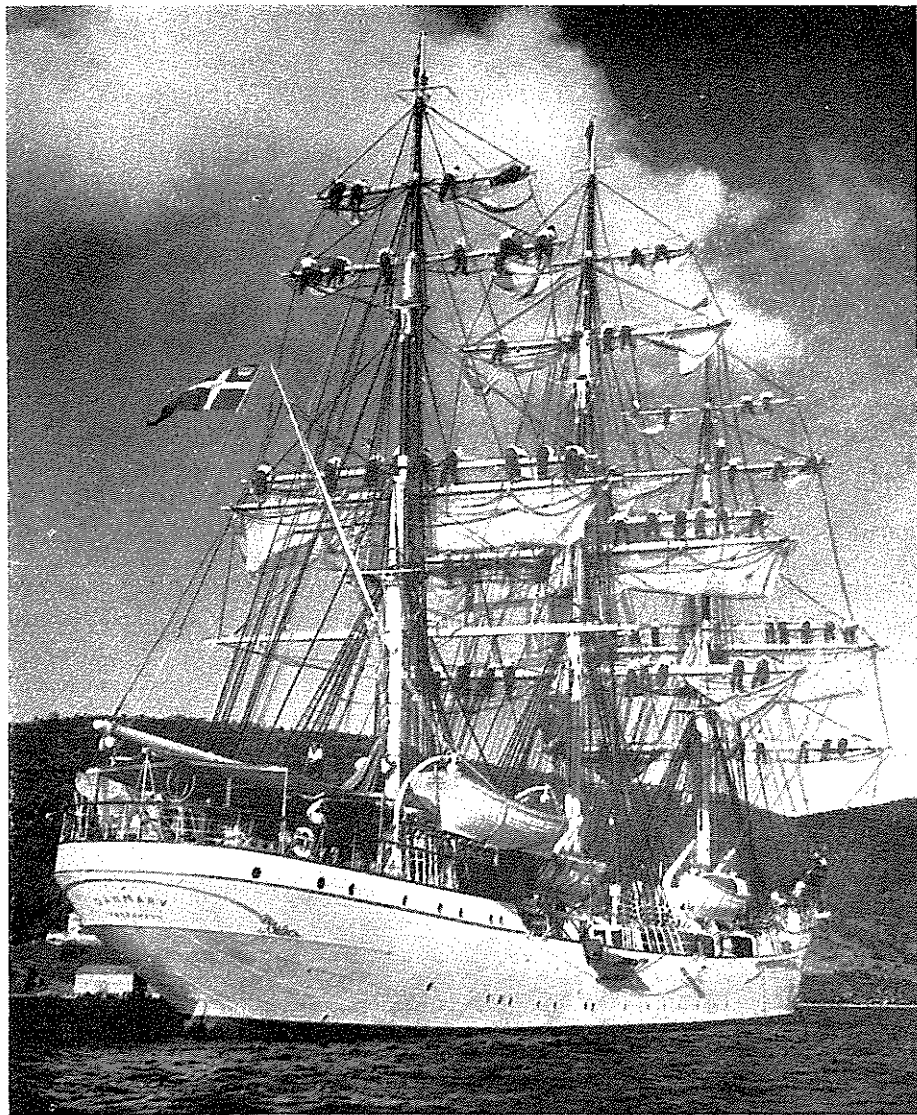
„Der gives jo karakterer i flid, orden og opførsel. Hvordan med drengenes opførsel?“

„Opførslen klager jeg ikke på — i det store og hele. Men dette betyder ikke, at der ikke er noget at være utilfreds med. Igenem de sidste ti år er respekten for materiel, tid og autoritet blevet ringere. Dette skyldes hele udviklingen i hjem og skole. De ældre har slækket af — men også her i en god mening. Man har troet, at man kunne lade børnene have mere frihed og afskaffede spanskør og lussinger. Men der med har man, efter min mening, ikke gjort de unge nogen tjeneste. At et barn kan bukke o. s. v., sætter vi alle pris på endnu. Men det er ikke født med den egenskab, der hedder høflighed, så lidt som nogen anden. De gode egenskaber må tilføres, og de voksne har pligt til ikke at være for bløde.

Her om bord har vi en ret streng disciplin. Vi er jo ude på havet en lille verden for os selv, og de unge kan derfor ikke få medhold noget sted, hvis de uden grund føler sig forurettede. Men når det hele er forbi, føler ingen sig dårligt behandlet af den grund.

Efterhånden har jeg truffet en del af de unge mennesker, der har været elever om bord i „Danmark“. Udtalelserne om deres udbytte af togterne varierer. Nogle mener, at de kan takke deres uddannelse her om bord for, at de har fået en god stilling. Andre, men ganske vist kun få, mener, at de kunne klare sig ligeså godt uden tiden med „Danmark“.

Jeg har aldrig søgt at bilde hverken andre eller mig selv ind, at man kan lære at sejle på 9 måneder. Det er nemlig ikke bare selve sejladserne, der tæller. Sådant set kan man være ligeglad, om en dreng, der vil til søs, kan gøre røjlen fast. Skoleskibenes berettigelse er passé, hvis man kun tænker på dem som sejlskibe. Det er alt, det, der leder til, at man gør sejl fast, der betyder noget. Til at gøre det kræves omtanke, agtpågivenhed og snarådighed, og de egenskaber har man altid brug for — både til søs og i land.



„Det er alt det, der leder til, at man gør sejl fast, der betyder noget.“
(„Danmark“ på redden i St. Thomas).

Samtlige skibets officerer er på dette punkt af samme mening som jeg. Vi ofrer alle mange ekstratimer på de unge og er i gang døgnet rundt. Ingen af os kunne være her om bord, hvis vi ikke var glade for at se resultater og glade for vort arbejde i det hele taget. Vi kunne tjene vore penge lettere andet sted — og flere af dem!“

„Hvor mange af eleverne bliver navigatører?“

„Skibet har jo nu sejlet i 22 år, men i 1939, da vi skulle begynde at lave statistik, kom krigen, og først nu har vi kunnet føre en sådan for årene efter krigen. Mange af årgangen 1946 begynder først at læse nu, fordi de måske først nu har pengene — eller af andre årsager. Men procenten er steget ganske betydeligt i de sidste år. Der er årgange, hvor 80 procent har søgt navigationsskolen. — Iøvrigt skriver drengene jo under på, at det er deres hensigt senere at uddanne sig som navigatører, men en 15 års drengs hensigt kan jo ændre sig, og vi har faktisk grund til at være tilfredse med resultaterne, især når vi tager i betragtning, at det ikke drejer sig om særligt udvalgte drenge.

Da netop så mange af eleverne vil være navigatører,

er det en stor hjælp for dem, hvis de kan skrive og regne. En styrmand eller en kaptajn har i dag meget bogførings- og papirarbejde.

Når trods alt så mange når målet, viser dette, at der ikke er noget i vejen med materialet. Navigationsopgaverne tager det ingen tid for en ung mand at lære, fordi de interesserer ham. Men der spildes alt for megen tid med tillæring af de mest elementære ting. Det er skoleuddannelsen, der er gal. Nu må man ikke tro, at jeg vil slå sten mod skolefolkene, som uden tvivl vil det bedste. Alle forandringer er jo gjort med henblik på at gøre godt. Men slækkelse af disciplinen er ikke vejen.

Jeg tror, man har et godt bevis på dette:

Når man er i selskab med ældre mænd, hvad er det så, de praler med? Det er den strenge officer eller underofficer fra deres soldatertid. De hæver stemmen og skyder brystet frem, når de taler om ham, og de siger til sig selv: „De hårde vilkår gjorde mig bedre!“ Ingen taler om de eftergivende befalingsmænd. — Og sejlskibsfolkene, ja, de taler altid om de hårde tørne, om arbejdet i riggen under en hylende orkan i Biscayen! Det er den slags tørne, der kræver og skaber mandfolk!“

„Vi mangler navigatører i handelsflåden?“

„Ja, men hvis man vil se på tilgangen til navigati-

onsskolerne, så har den aldrig været så stor som nu. Men spørgsmålet er: Hvor bliver styrmændene af efterhånden? Hvorfor holder de op? Jo, de bliver gift, og så vil konerne ikke have dem til at sejle. Så må de unge tage ringere stillinger i land. Det er den pris, de må betale for at være hjemme.

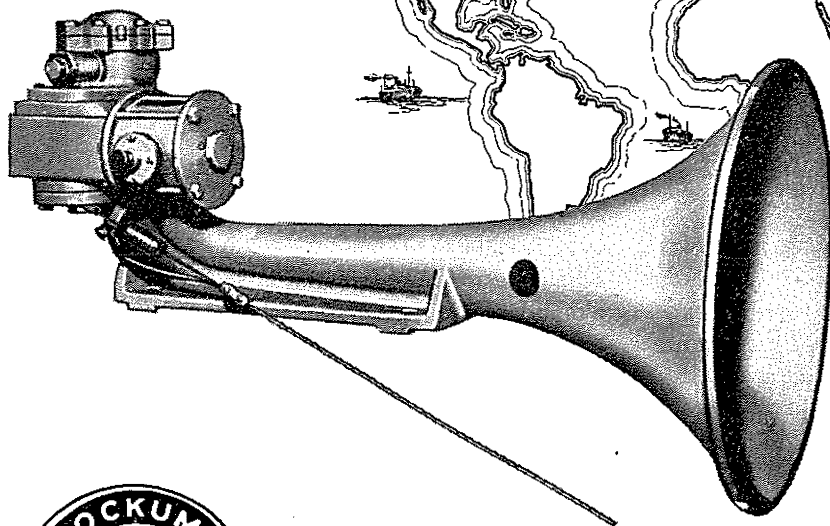
Vejen til at skaffe flere navigatører er ikke at lette uddannelsen. Dette vil ikke virke tiltrækkende, hverken på de unge selv eller deres forældre, når en livsstilling skal vælges.“

„Men uddannelsen er vel også blevet mere krævende?“

„Takket være de mange nye opfindelser har man proppet mere ind i pensum uden at kunne tage tiden fra det gamle stof. Jeg er ikke så gammeldags, at jeg ikke påskønner og bruger alt det moderne som radar, ekkolod o. s. v. Men det er allsammen kun maskineri, som kan gå i stå, og som gør det. Ude til søs er meget få af de ombordværende — eller ingen af dem — i stand til at reparere det indviklede maskineri. Ikke så sjældent må man derfor ty til alt det gamle — og mest under de dårligst mulige forhold. En sømand vil stadig få brug for sine to hænder og — sin sunde fornuft!“ slutter kaptajn Hansen.

Otto Ludwig.

KOCKUMS SUPERTYFON



Grundlagt 1840

Tusindvis af
SUPERTYFONER
installeret paa alle Slags Skibe

- 1 Minimalt Luftforbrug — kun $\frac{1}{8}$ i Sammenligning med tidligere Konstruktioner — men samme Lydstyrke.
- 2 Kan i Standardudstyr leveres Indbygget og med elektrisk Opvarmning.
- 3 Haandmanøvreret, elektrisk eller automatisk.

KOCKUMS

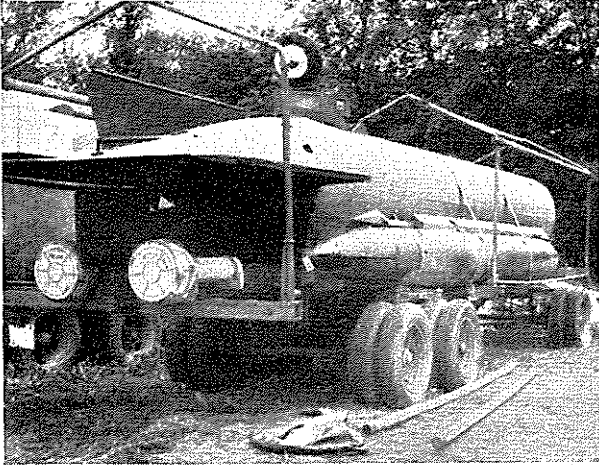
MEKANISKA VERKSTADS AB • MALMÖ

Repræsentant i Danmark

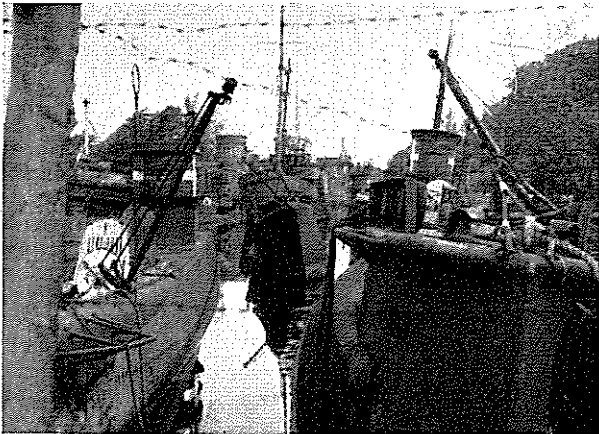
SCAND. STEEL & SHIPPING AGENCY — AMALIEGADE 16, KØBENHAVN

FOR TI ÅR SIDEN -

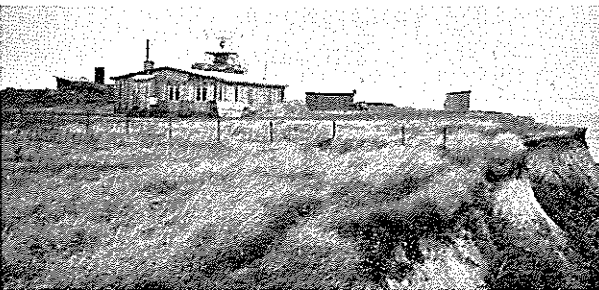
Befrielsesminder



Af tyskerne efterladenskaber på Holmen. Her en dværg-ubåd, som nazisterne heldigvis ikke nåede at bruge.

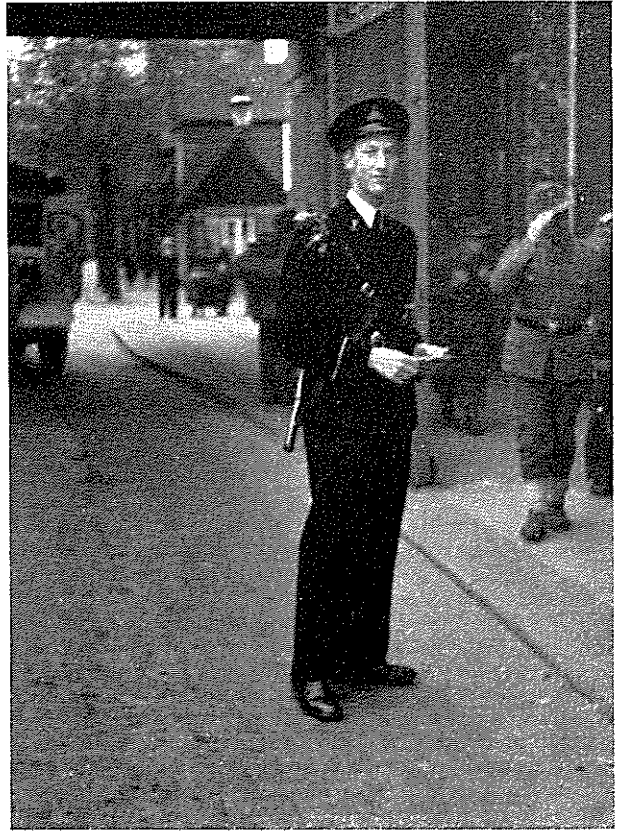


Sominegraven på Holmen lignede efter befrielsen en skibenes kirkegård. Her ses nogle af de ubåde, danskerne sænkede den 29. august 1943, og som tyskerne senere hævdede, men heller ikke gjorde brug af. I baggrunden skimtes de to ikke fuldførte jagere, „Najaden“ og „Nymfen“, nu „Huitfeldt“ og „Willemoes“, hvis fuldendelse det lykkedes Orlogsværftets personale at forhale, så tyskerne ikke fik skibene.



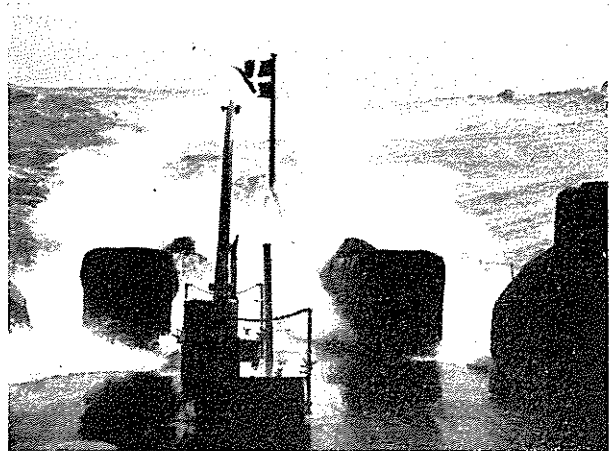
Enkelte af de ting, tyskerne efterlod, var virkelig af værdi og blev taget i besiddelse og brug af det danske forsvar. Dette gjaldt bl. a. den tyske luft-pejlestation på Gedser odde, som ses på billedet herover.

Foto: Carl Østen.



Prins Flemming som kadet og frihedskæmper på vagt ved indgangen til Frihavnen. Læg mærke til den hilsende tyske soldat. Rollerne var nu byttet om. Nu var det tyskerne, der var under bevogtning og „beskyttelse“.

Foto: Carl Østen.



Det gik meget langsomt med den danske flådes genopbygning efter „de fem forbandede år“. De fleste af flådens tidligere skibe var ubrugelige eller helt forsvundne. Flere blev dog hentet hjem fra tyske havne. Men vi fik også nogle skibe fra England, og et af de første større af disse, som kom på langfart, var fregatten „Niels Ebbesen“, fra hvis agterdæk dette billede er taget under hårdt vejr på Atlanten. — Det danske orlogslag vajede atter på havene!

Årsafslutning på Statens Kursus for Skibskokke

Tirsdag den 29. marts fik 36 skibskokke efter overstået kursus og eksamen deres eksamensbeviser overrakt ved en højtidelig sammenkomst på Teknologisk Institut, hvor en stor kreds af søfartens folk var mødt op for at hylde det nye kuld af kokke, der nu med rette kan sætte den kække kokkehue på hovedet i bevidstheden om at have bestået den strenge prøve og i praksis bevist, at de kan tilberede såvel den almindelige daglige skibskost, som den mere festlige og pyntelige side af tilberedningskunsten.

Det sidste fik alle gæsterne lejlighed til at overbevise sig om ved den fortrinlige frokost, der serveredes efter certifikatuddelingen.

Det nu afsluttede kursus var det 5. i rækken, og da man i efteråret 1954 skulle starte dette kursus, var tilslutningen så stor, at man måtte søge udveje til at udvide rammerne.

I sin velkomst gjorde formanden for Dansk Sørestaurationsforening, hr. P. Jensen, rede herfor og fortalte, at det normale tal hidtil havde været 20 elever, men da der i år havde meldt sig 52 ansøgere, fik man ved ministeriets — og ved privat — hjælp udvidet rammerne således, at der kunne uddannes 2 hold på til sammen 40 elever. Tallet blev noget reduceret, og til de to hold indtegnede der sig 36 elever, der alle bestod den afsluttende prøve.

Hr. P. Jensen takkede for den interesse, der fra så mange sider var vist skolen. Også lærerne og køkkenchef Carl Nielsen fortjente tak for deres store arbejde med skolen.

Herefter fik afdelingschef Ove Nielsen fra søfartsministeriet ordet og redegjorde for skolens oprindelse, der var baseret på loven af 16. maj 1950, en lov som hr. Peter Jensen havde stor del af æren for.

Afdelingschefen henledte opmærksomheden på betydningen af et godt samarbejde — et team-work — i skibene, hvor ikke mindst kokkenes indsats kunne være af stor betydning. Han henledte de unge kokkes opmærksomhed på de bestående velfærdsudvalg, der på forskellig måde gjorde opholdet om bord behageligt, bl. a. ved arrangement af kurser og klubber.

Efter at have lykønsket med det nu afsluttede arbejde fik forstanderen for Statens kursus for skibskokke, hr. Schmidt-Nielsen, ordet og uddelte den lange række af eksamensbeviser, efter først at have takket såvel hr. Peter Jensen som lærerne og de mange firmaer og institutioner, der havde hjulpet til det heldige resultat.

Højeste pointstal, der kan opnås, er 54, og enkelte havde nået det smukke resultat af 53 points.

Foruden certifikaterne uddeltes en række af præmier, og 1. præmien for bedste eksamen fik hr. Schnabelrauch, medens 2. præmien deltes mellem d'herrer Heitzmann og Ole Mortensen. Præmie for vel udført arbejde tildeltes Rydahl og Blyt, og endelig tildeltes der 2 flidspræmier — 1 til hvert hold — til d'herrer Schnabelrauch og Henning Olsen.

Efter at certifikatuddelingen var overstået, hilstes der på de unge kokke ved et glas vin, og de fik deres velfortjente leveråb med på vejen.

Ved den efterfølgende frokost, hvor de unge kokke vartede op, og hvor gæsterne lod de velsmagende resultater af kokkenes arbejde vederfares fuld retfærdighed, rettede direktøren for Teknologisk Institut, hr. Zedeler, på gæsterne vegne en tak til kokkene og sagde bl. a., at man jo ikke ud fra det luksurmåltid, man her var stillet overfor, måtte vurdere kokkens indsats, men ud fra den daglige indsats ombord i skibene, som vi jo fra tid til anden får lejlighed til at bedømme, vil være klar over værdien af denne uddannelse. Et leve for de unge kokke.

På lærernes vegne hyldede overlærer Garbers de unge kokke. Selvom han ikke havde kendskab til livet på søen, var han dog klar over, at et godt samarbejde om bord betingede, at skibet sejlede støt. Overlæreren sluttede med et ønske om, at kokkene havde fået lært betydningen af det gode samarbejde ombord i et skib.

På de unge kokkes vegne rettede „skibskok“ Kure Mortensen i en fornøjelig lille gennemgang af lærerne og skolen en tak med små hip til enhver, men alle med udtryk for glæde og tilfredshed med skolen og dens lærere.

Op hermed var det 5. kursus for skibskokke sluttet, og som der også blev sagt i en af talerne, nu gælder det for de unge kokke at komme ud og høste de erfaringer, der til slut skal gøre dem til den fuldt uddannede kok.

Gæsterne havde indtrykket af, at de prøver, der serveredes, kunne tyde på, at der er store muligheder for, at det vil lykkes.

Vikingen ønsker de unge kokke held og lykke fremover — også til gavn og glæde for os, der har chancen for at bedømme resultaterne i fremtiden. *Rask.*



Dampskibsselskabet

JUTLANDIA

JENS TOFT

Toldbodgade 29

TELF. *8192

BASSE & CO.

Amaliegade 33, København

Telf. Minerva *3232

Telegramadresse: Damptheland, Steampacific

Fjernskriver: no. 2250

★

D/S Hetland A/S - D/S Pacific A/S

A. H. Basse Rederi A/S - Rederiet Bien A/S

Verdens ældste
maritime restaurant

„Schiffergesellschaft“

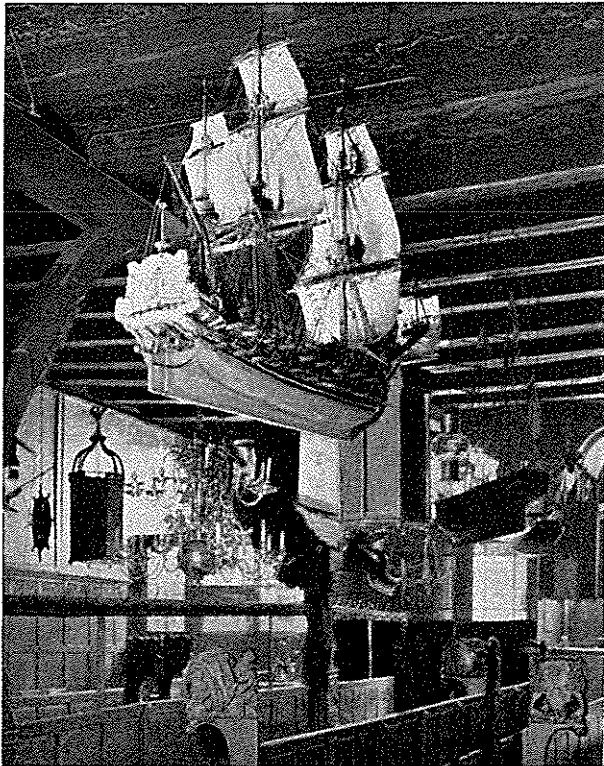
i Lübeck

Fotos: Alfred Persson

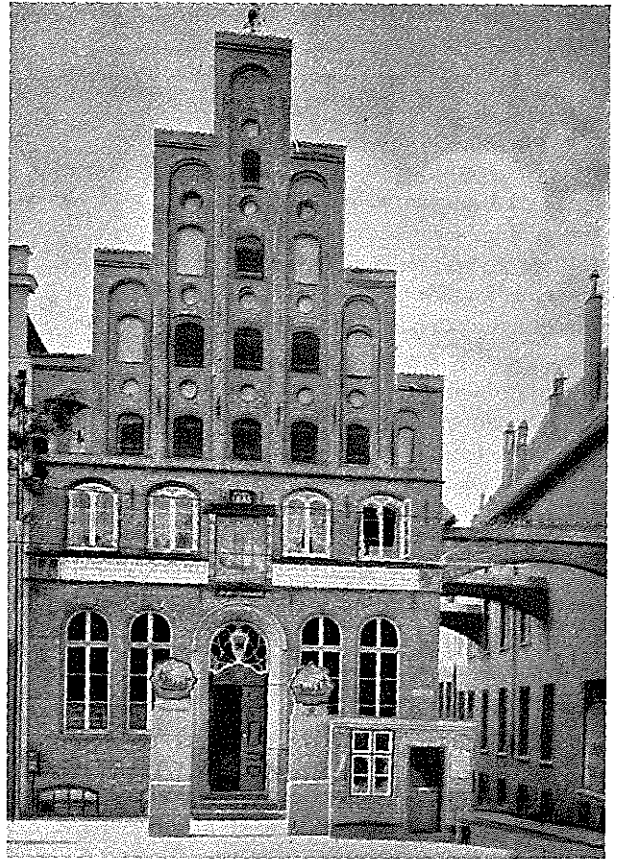
Af CARL ØSTEN

Dels ved sin højde og dels ved sin lübske stil-art skiller et trappe-gavlet rødstens-hus i Lübeck's gamle by-centrum i Breite-Strasse sig ud fra gadens øvrige. Endnu mere bemærkelsesværdigt er det indeni, dette de gamle lübecker-skipperes laugs-hus, hvis inventar for en stor del er det samme, som da skipperne begyndte at komme der for over 400 år siden, en tid, hvor hanse-staden Lübeck gennem sine stormægtige købmænd og redere soledede sig i velstandens magt. I en længere år-række har nu dette hus, hvortil kun laugets medlemmer førhen havde adgang, været åbnet for enhver person, der ønskede at være gæst i dets stue-etages restaurant, som på en gang er præget af både fornem renaissance og jævn borgerlighed. Desuden — hvor i verden finder man dens mage, et sted, hvor man drikker øl eller vin under et loft-fuld svævende model-skibe? Lad der så end findes en restaurant hist og her verden over, der har et skib, måske to eller tre hængende i sit loft, som for eksempel „Henriksberg“ i Göteborg.

„Schiffergesellschaft“'s hus fuldførtes i 1535. Som



Forneden en af „Båsene“.



„Schiffergesellschaft“.

andre af hin tids huse er det gavlvendt, altså med sin ene gavl ud mod gaden. Et forgyldt skib øverst oppe på trappe-gavlens tjener som vind-fløj. Ude midt på for-tovet står 2 høje sten-støtter (fra 1745), rettere sagt side-vange til de nu forsvundne bænke-sæder. Begge vange-hoveder smykkes af en bemandedt båd og har følgende inskription tilsammen: „At gøre alle tilpas — er umuligt“. Disse støtter markerer indgangen til restauranten, i hvis dør-portal hænger en lanterne, der som noget selvfølgelig viser både grønt og rødt lys efter mørkets frembrud. På yder-muren over dør-portalen er indsat et olie-maleri af et sejlskib, over hvilket står „Anno 1535“. På hver side af maleriet er en versefor-met inskription, som lyder (i direkte oversættelse uden hensyn til jamber og rim):

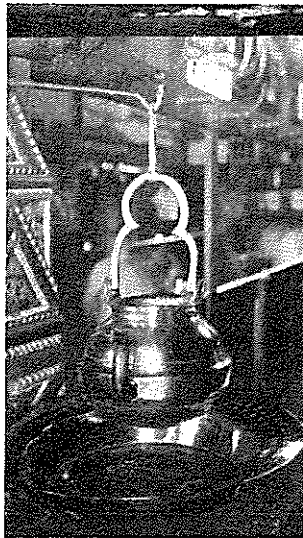
Du er manden, Herre Jesus Christ,
hvem vindene og havet adlyder.
Hold over dem i nåde din hånd
samt over vor skipperstand.
For storm, røveri og fare
vor søfart, Herre, du evigt bevare.

Lad skippernes laug og almenvel
dig anbefalet være.
Giv os fred, enighed og glæde
og dette hus for sorgers bevar,
din sejr blandt os udbred.
Oh, Gud, æren er din alene.

Lige inden for indgangen står en skibs-dreng — af træ. Med sin venstre hånd peger han, der er iført hvid matros-bluse og sort-lakeret strå-hat, hen mod en indsamlings-bøsse, en opfordring til enhver gæst om at betænke denne med en skærv, hvilken af laug et som stadig består, anvendes til understøttelse af mindrebemidlede kaptajns-enker og forældreløse børn. En del af førstnævnte kategori har iøvrigt fundet optagelse i den stiftelsesbolig, som er af nyere dato, og som ligger lige bag ved laugs-huset.

Kommet ind i det store, langstrakte restaurant-lokale overvældes man af dets egenartethed, hvad møbler og udsmykning angår. Sådant har man ikke set magen til før, ikke som helhed. Svære egetræs-bjælker bærer det højtliggende loft, under hvilket hænger særprægede gamle lanterner, lyse-kroner og en snes originale skibs-modeller, herimellem nogle vældigt flotte fregatter, som med deres hvide sejle, farveprægtige skanse-klædninger og lønninger liver op i det gennemgående mørkt farvede rum, sådan som de har gjort det i over 300 år! Men gennem denne kavalkade af århundredernes forskellige typer må man dog forgæves kigge efter modellen af en Hansa-kogge, Lübecks særlige skibs-type fra omkring 1500-tallet. Den findes her ikke. Til gengæld ses et enkelt fartøj i fuld størrelse, en grønlandsk kajak med en indsat mands-figur, som er anbragt lige over indgangsdøren. Da kajakken bjergetes af et Lübeck-skib i 1668 i farvandet om Grønland, var det med en død eskimo deri.

Loftets tvær-bjælker bæres af kun to piller, hvis sider smykkes af træ-snit forneden. På den ene af pillerne står på hver sit fremspringende fodstykke træ-figurer af formodentlig henholdsvis Jomfru Maria samt St. Jakob og St. Nikolaj som dobbelt-figur. Mellem dem hænger et sand-ur, der er noget ud over sine fæller, idet det er 4-glas'et og forsynet med skive og viser. Herunder igen på sin lange krog en lige så lang-han-ket messing-kedel med sine to modsat siddende tude.



Vand- og toddy-kellen.

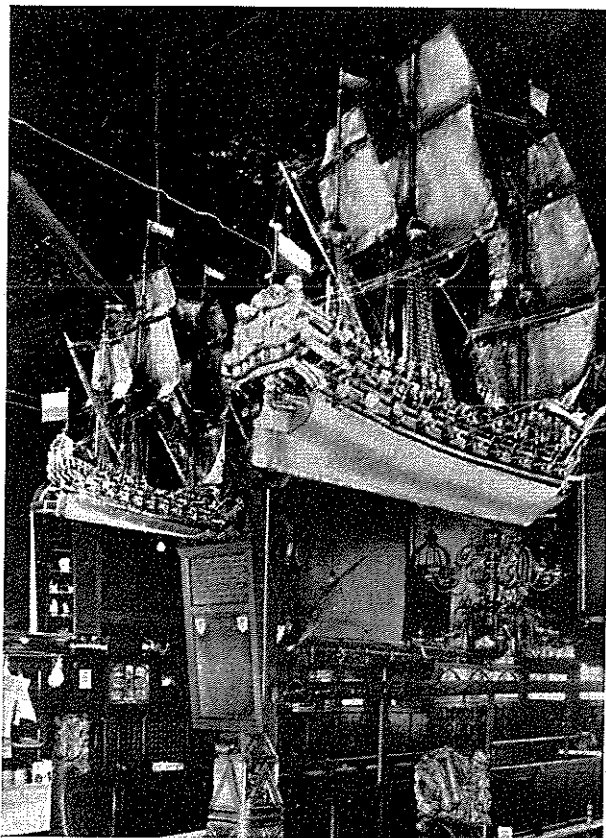
Under den er et cisereret messing-fad. Tilsammen udgør disse to ting hin tids vand-stel, det vil sige for ca. 400 år siden, da det anskaffedes 1565 til brug for skipperne, når de skulle vaske deres snavsede hænder. Den anden pille bærer kun eet appendix, en stor sort tavle, den såkaldte „Hån og spot-tavle“. I sit øverste felt har den følgende inskription (på plat-tysk), der oversat lyder: „Nedenstående har Hansa-broderskabet sanktioneret: Den, der farer med usandhed eller ikke følger husets love, skal man skrive på denne tavle, hvor han skal blive stående, indtil han har rettet sig efter husets love. Øl skal ham ikke rækkes, før han har bragt sin sag i orden. Anno 1580“. Til brug herfor var tavlens nederste felt. Men efter små 200 års forløb, i 1759, be-

stemte byens styre, at ingen herefter måtte skrives på den sorte tavle.

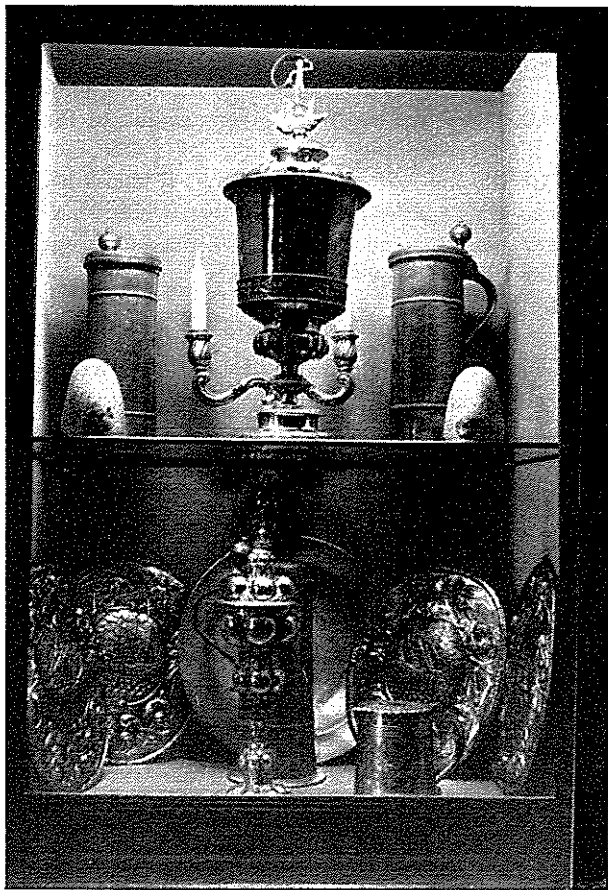
En snurrig tingest er „tromlen“, den århundred gamle mekanisk roterende cylinder med silhuetter af skibe og fisk, hvilke tydeliggøres ved belysning indefra.

Væggens nederste halvdel dækkes af kvadrerede træ-plader med en kunst-udskåren frise foroven, medens deres øverste smykkes af store olie-malerier på lærred, hvilke for størstedelens vedkommende gengiver scener fra Det gamle testamente. Et par af dem er dog maritime, således „De skib-brudne“ og det, der viser „Der Adler von Lübeck“, Lübecks største og sidste admiralskib, fra 1567. For dem alle gælder det, at de er gaver fra handels-kompagnier, specielt de, der havde stadig fart på Stockholm, Reval og Riga. — dernæst, at de er godt „røget til“ af de mange kg, vel snarere tons, af tobak, som er forbrugt gennem de godt 300 år, det tidsrum, malerierne har hængt der. End ikke gentagne rensninger har kunnet fjerne denne mørke nikotiniens „patina“.

Om de aflange, nærmest kun planke-brede borde af eg står meget lange bænke, som afsluttes af vange, hvis hoveder stadig viser deres udskårne og farverige våben-mærker, der hver især refererer til sit gilde og til dettes



I midten „Hån- og spot-tavlen“.



Øverst de 2 mægtige drikke-pokaler og nederst begravelses-skiltene.

bestemte „bås“ i laugs-huset. Inddelingen i disse gilder rettede sig dels efter de steder, som skipperne befarede, og dels efter de handels-kompagnier, de virkede for. Våbenet for Bergen-farernes gilde er således en halv klipfisk med krone over og en halv dobbelttørn, for Riga-farernes en borg med kors og et par korslagte nøgler, og for Reval-farernes 3 leoparder. Det er disse våben, gæsten af i dag kan se. Tidligere fandtes endvidere de for Stockholm-, Skåne-, og Novgerod-farerne, alle vidnende om den driftige Lübeck-Hansa-stads fangarme. De nu mørkt-farvede „båse“ var førhen nok så livlige at se på, idet de var rød-malede.

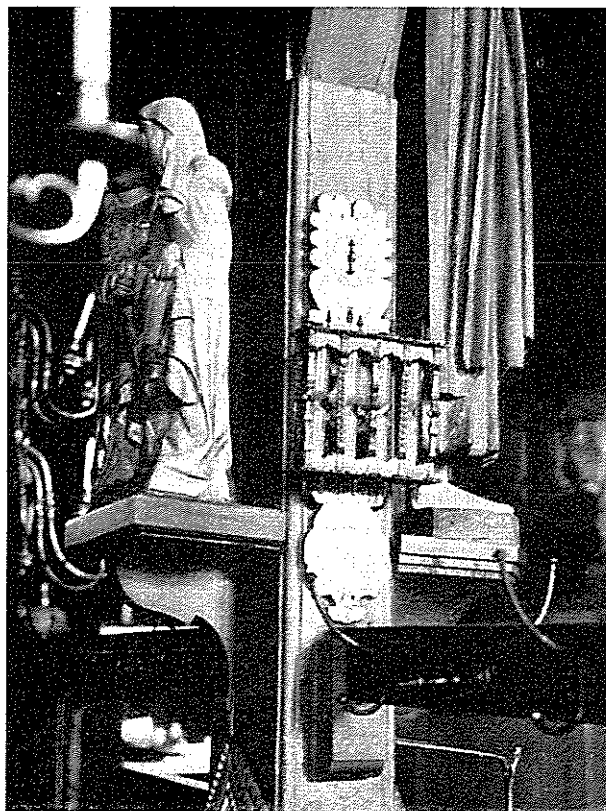
Til lokalets nævneværdige inventar hører endvidere „Sølvskatten“, som opbevaret i et skab i væggen rummer et par interessante 2-300 år gamle drikke-pokaler samt kiste-skilte af sølv, ialt 16, hvoraf det ældste er fra 1578! Kun et år ældre er den største af pokalerne, som er ikke mindre end 51,5 cm høj! Tillige vejer den, der er forgyldt både ud- og indvendig samt rigt cisele-ret, ikke mindre end 2,6 kg. Men den styrke, der skulle til for at hæve den med et vel lige så tungt indhold, har datidens skipperne formodentlig haft, eventuelt ved hjælp af begge hænder. Mindre kan i hvert fald ikke gøre det, når nu til dags pokalen tages i brug ved særlige lejligheder for at benyttes til en „velkommen-“ eller „omgangs-drink“. Også nogle af kiste-skiltene bruges den dag i dag ved begravelse af laugs-brødre og deres hu-

struer. Som førhen anbringes de på kistens ender. Så er der et par „snyde-kompasser“ fra begyndelsen af 1600-tallet, den 215 kg tunge, mange-armede lysekroner fra 1655, som er midtpunktet i hele belysningen, og så den gamle skibs-klokke, med hvilken laugets oldermænd påkaldte sig lydørhed. Et mindre bord, „Bismarcks-bordet“ kaldet, fordi Bismarck engang har siddet ved det, er forbeholdt nutidens laugs-medlemmer og medlemmer af „Nautisk forening“ henholdsvis tirsdag og fredag aftener.

I lokalets ende ud imod gården er på en forhøjning af gulvet en særlig „gildes-bås“. Den kaldes for „skrif-testolen“ og var i ældre tid sæde for laugets oldermænd. Laugets våben, et skjold med korslagte bådsmandshager, der holdes af to fabel-dyr, pryder bænke-vangene. Fra dette ophøjede sæde havde oldermændene et godt udsyn over hele lokalet, hvor „bølgerne“ til tider kunne gå så højt, at oldermændene måtte påtale overtrædelser af hus-ordenen, eventuelt skrive navnet på synderen på „hån- og spot-tavlen“.

Ved særligt festlige lejligheder nu om stunder oplyses lokalet som førhen kun af kerter. Deres svage, blafrende skin i forbindelse med lokalets antike inventar og snurrigheder skaber da en atmosfære, der uvilkårligt fører ens tanker tilbage i århundrederne, til en laugs-aften, hvor lebendige skipperne er bænket om bordene med de store, fyldte øl-krus, medens røgen fra lange kridt-piber svæver i lokalet som en tæt tåge. Og — ser man så opad, på skibene, da er de i deres rette størrelse og til søs, hvor de for udspilede sejl bruser mod fjerne strande.

Carl Østen.



Det 4-glasede sandur med viser.

NYT I NOTER

Danske bestillinger på tyske værfter

Igen har danske rederier afgivet bestillinger på vest-tyske værfter. „Dansk-Fransk“ har hos Rickmers-Werft i Bremerhaven bestilt et fragtmotorskib på ca. 5.800 tons dødsvægt. Skibet bliver et søsterskib til m/s „Angola“ (eks. „Kirstine Toft“), der blev bygget på samme værft sidste år til D/S „Jutlandia“, men derefter solgtes til „Dansk-Fransk“. Skibets hoveddimensioner bliver: Længde 115,8 m, bredde 15,8 m, sidehøjde 9,5 m og dybgående 6,4 m. Hastigheden bliver ca. 15 knob. Skibet får fem luger. Afleveringen finder sted i 1956. — Skibsværftet Abeking & Rasmussen, Lemverder (Weser) har fået bestilling på et fragtmotorskib på ca. 1650 tons dødsvægt til D/S „Hafnia“. Levering skal ske i marts 1956. Skibet får følgende hoveddimensioner: Længde 68 m, bredde 10,6 m. Der bliver installeret en MAK-skibsdiesel på ca. 1050 hk, der giver skibet en fart af 11 knob.

M/s „Bogota“ til Danmark

Tysklands tidligere storrederi Norddeutscher Lloyd i Bremen (Roland-Linie) har solgt fragtmotorskibet „Bogota“ til en dansk reder. Skibet, der er på 1230 brt, 377 tons dw, er bygget i 1937. Det er dobbeltskruet og har følgende hoveddimensioner: Længde 76 m, bredde 10 m og dybgående 4,3 m. Overtagelsen skal ske i maj i Bremerhaven. Skibet, der hidtil har sejlet mellem USA og Golfkysten, sejler med en fart af 12 knob.

Smånyt fra mange steder

M/s „Batory“ får et søsterskib fra et polsk skibsværft i Stettin. Skibet sættes i fart i løbet af 1956 på Sydamerika-ruten. — *Italien* vil bygge en supertanker på ca. 50.000 tons dødsvægt på Ansaldo-værftet ved Genua. Det bliver en turbine-tanker. — *Burmeister & Wain* leverer hovedmaskineriet til en 32.000 tons dødsvægt supertanker, der skal bygges på Howaldtsværftet. — *Holland-Amerika-Linien* har planer om et nyt flag-skib til Rotterdam-New York-ruten. Det bliver rimeligvis et skib på 48.000 brt, som vil komme til at koste ca. 100 millioner gylden. Det nuværende flagskib er som bekendt „Nieuw Amsterdam“ på 36.667 brt. — *Norges* største skib bliver en supertanker på ca. 38.500 tons dødsvægt, der er bestilt på værftet A. G. Weser i Bremen af rederiet Hjalmar Reksten i Bergen. Skibet bliver en turbinetanker, og afleveringen skal finde sted i 1958. Samme rederi har på samme værft bestilt to carginere på ca. 12.000/14.300 tons dødsvægt, som skal afleveres i 1956/57. — *San Francisco-rederiet* Tide Water Ass. Oil Co. har i Frankrig bestilt fire 52.000 tons supertankere, to på Enhoet-værftet i St. Nazaire og to på værftet i Dunkerque. Hoveddimensionerne er: Længde 228 m, bredde 31,1 m og dybgående 11,75 m. Hovedmaskineriet bliver Fen Parson-turbine, 19.000 hk. Fart: 16,5 knob. — *Howaldtsværftet* i Kiel ligger inde med nye bestillinger på ialt 60 skibe på tilsammen

ca. 360.000 tons dødsvægt, der giver arbejde til foråret 1957. Blandt bestillingerne er der 24 fiskeri-factory-skibe til Rusland, 26 carginere og 4 køleskibe. — *Deutsche Werft A.G.* i Hamborg ligger inde med bestillinger på tilsammen ca. 600.000 tons dødsvægt og giver for 1954 et udbytte på 8 procent til aktionærerne.

„Myldretid“ på Atlanten

1.517.500 passagerer krydsede Nordatlanten sidste år, deraf 38 procent ad luftvejen. Året før var tallet 1.414.600. 1954 udviser således en stigning på 7,3 procent. Her er en sammenligning mellem trafikken i 1946 og 1954:

	Sovejeen	Luftvejen	Ialt
1946	405.000	105.000	510.000
1954	939.000	578.000	1.517.000

Skibsfarten har altså stadig et forspring, men hvor længe varer det?

Lækkerbidsken for filatelister

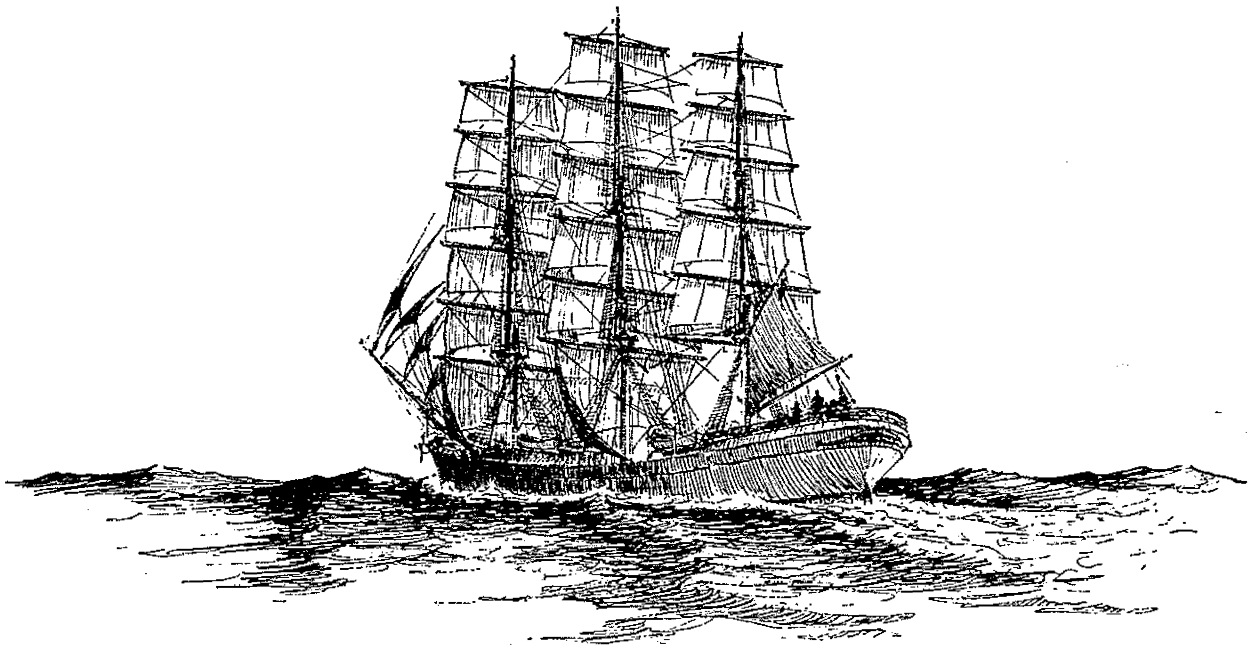
På grund af, at SALs tidligere „Gripsholm“ (18.600 brt), der ca. et år sejlede under tysk flag som chartret skib for NDL, den 7. januar blev omdøbt til „Berlin“, har postvæsenet i Berlin udsendt et smukt frimærke på 10 og 25 pfennig. Frimærket viser skibet i ny skikkelse.



KGL. HOFMØBELFABRIKANT
C. B. HANSENS ETABL.

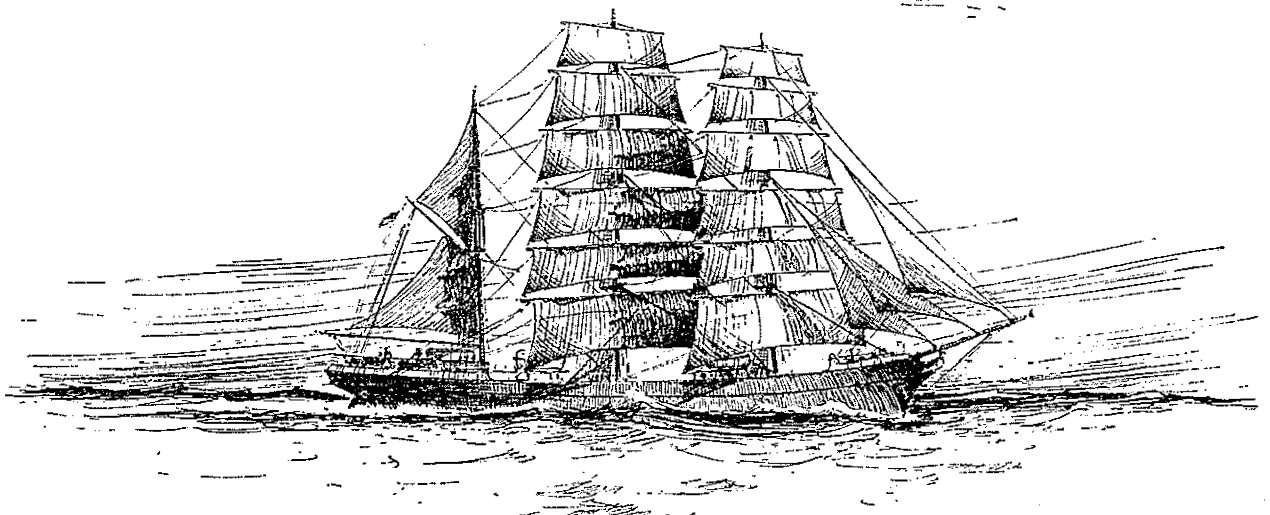
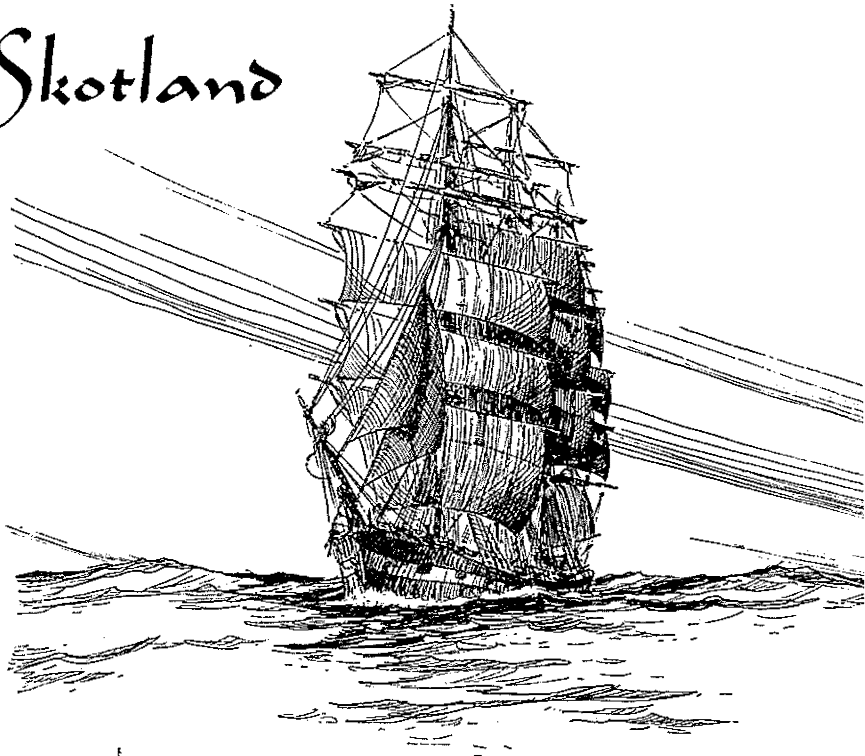
BREDGADE 32
København K.

Central 386 — 11,386 — 11,585



Hel sen fra Skotland

Vikingen har mange venner verden over, og navnlig i Skotland, hvor interessen for de gamle sejlskibe er meget stor. Fra en af vore skotske medarbejdere, mr. Hugh Lauder, der er bosat i Glasgow, har vi modtaget disse fine sejlskibs-tegninger. Lauder har leveret tegninger til flere af Storbritanniens søfartsblade. Han har igennem flere år været medlem af Clyde Shiplovers and Model Makers Society og tilbringer en stor del af sin fritid på søen. Under krigen var han officer i den britiske marine og var både i Middelhavet og det fjerne Østen. — Vi tror, vore danske læsere vil synes om hans streg.





DE SPØRGER - JURISTEN SVARER

Spørgsmål: For nogen tid siden fandt et par fiskere ud for Hirtshals en drivende redningsbøje, hvortil var fastsurret et lig af en sømand. Fiskerne tog redningsbøjen med sig i land, men fortæller, at liget gik i havet igen. Jeg har forstået, at der var stor forargelse over fiskernes adfærd, og man syntes, som jeg, at hvis ikke fiskerne med sikkerhed mente, at liget kunne bjerges sammen med redningsbøjen, så burde de i alle tilfælde ladet bøjen drive videre. Der var da en sandsynlighed for, at bøje og lig senere ville drive i land, så man kunne få sidstnævnte identificeret. Da vejret iøvrigt var roligt uden søgang, ville såvel lig som bøje let kunne være bjerget indenbords ved hjælp af sejl e. l. (Sømænd er jo i reglen ikke rådvilde)

Jeg aner ikke, hvad lovgivningen siger i slige tilfælde, men jeg ved, at almindelige menneskelige hensyn og pligtfølelse siger, at man skal gøre sit yderste for at bringe en forulykket sømand i land. Det ville være godt, hvis Vikingen tog spørgsmålet op til overvejelse.

Simon P. Simonsen, Hjørring.

Svar:

Da det i det foreliggende tilfælde var sikkert, at den forulykkede sømand var død, har der ikke været pligt for finderne til at foretage bjergning, idet loven kun pålægger sådan pligt, når den forulykkede er i live, eller der er tvivl om, hvorvidt han er levende eller død.

Med hensyn til redningsbøjen gælder de almindelige regler om drivgoods, der går ud på, at bjergningen skal anmeldes for politimesteren, og at godset tilfalder bjergerne, når politimesteren efter de foreliggende omstændigheder skønner, at godset er bjerget i en afstand fra strandbredden, udenfor Skagen af mindst 1000 meter, og indenfor Skagen af mindst 500 meter, og ingen ejer melder sig inden 2 måneder.

Dog må bjergerne betale eventuelle omkostninger ved bekendtgørelse af fundet.

Er bjergningen sket fra båd indenfor de nævnte afstande, kan godset, når omstændighederne taler derfor, tillægges bjergerne efter politimesterens eller finansministeriets bestemmelse.

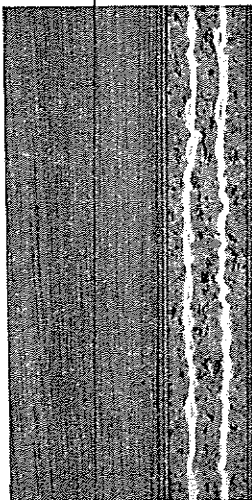
AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE-DAMPKIBSELSKAB
FREDERIKSGADE 17
KØBENHAVN K

Skibsfartens Hvem Hvad Hvor

Naturligvis måtte den før eller senere komme — „Skibsfartens Hvem Hvad Hvor“, og nu er den her altså. Som de øvrige i Politikens håndbogsserie er også denne bog meget handy og praktisk. Den giver svar på en masse spørgsmål skibe og søfolk vedrørende, og tegningerne og hele billedmaterialet er lige så morsomt som i de „rigtige“ „Hvem Hvad Hvor“er. Redaktionen er varetaget af skibsreder Anthon Høeg og Hjalmar Petersen. — Naturligvis vil man indvende, at der mangler oplysninger om dit og dat: F. eks. tovværks og wirers styrke, lidt mere om havnenes kapacitet og tekniske udstyr, noget om systemet i navngivningen af skibe, lidt mere om redningsudstyr, noget om skibsbrande o. s. v. Til gengæld kunne man godt have undværet både den store og den lille „havnevejviser“, som søfolk jo alligevel i de fleste tilfælde har originalen af fra Velfærdsrådet. Man kunne også have undværet skibsfortegnelserne, som man jo har i „Flagbogen“. Men trods alt må man hilse „Skibsfartens Hvem Hvad Hvor“ med glæde. Sådanne afsnit som „Hvad koster et skibs enkelte dele“, „Hvad koster et skib i drift?“ og „Hvad tjener besætningen om bord?“ er både morsomme og interessante, kort og godt: Rigtigt håndbogsstof behandlet på en kvik måde! — Pris kr. 9,75.

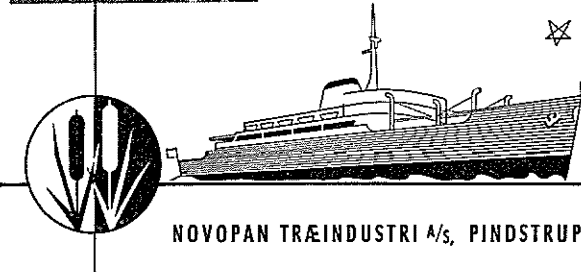
—wig.

NOVOPAN "B"-SKOD...

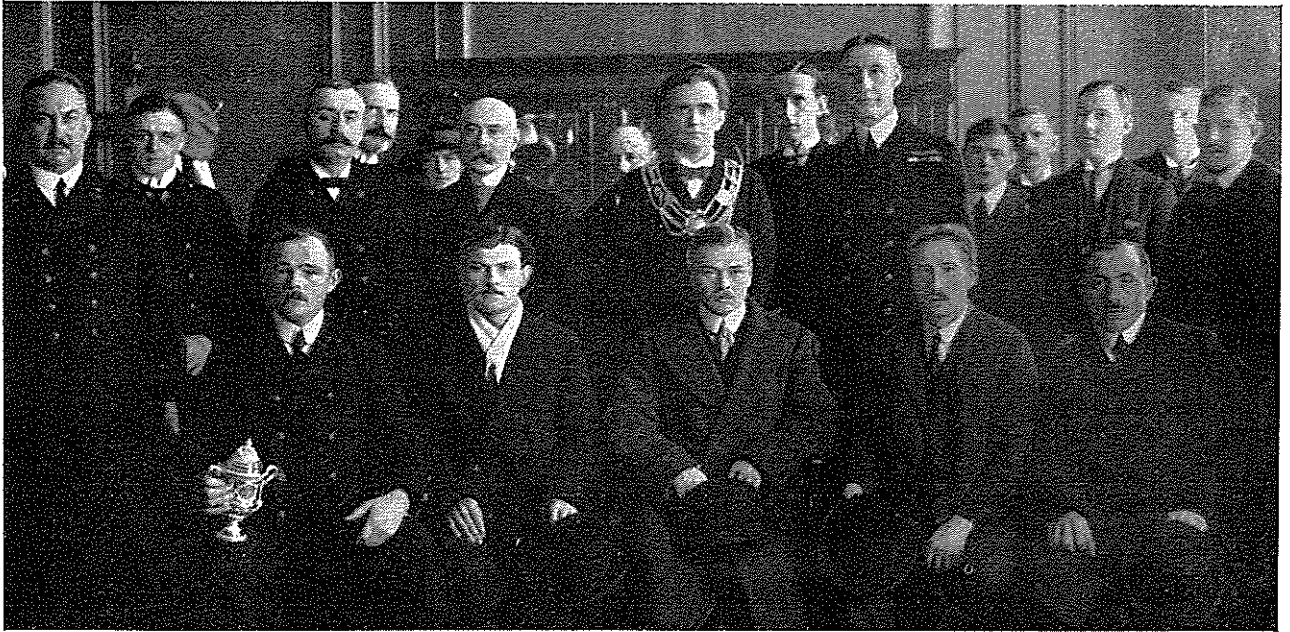


er godkendt af skibsfartsmyndighederne i Danmark, Norge, Sverige, Island, Holland, Belgien, Frankrig og Italien.

NOVOPAN "B"-skods fremragende brandhæmmende egenskaber i forbindelse med skoddets rimelige pris og monteringslethed har medført en stigende anvendelse til apering i en lang række danske og udenlandske skibe.



NOVOPAN TRÆINDUSTRI A/S, PINDSTRUP



Fra højtideligheden på rådhuset i Hull. I forreste række ses kaptajn Andersen og de fire øvrige redningsmænd.

Minder fra alle have

„Jeg har været heldig“, siger 80-årig kaptajn, der mindst to gange har været „lige ved“

Da skibsfører Anders Peter Andersen var dreng — og det er nogle dage siden, for han er lige fyldt 80 — legede han som alle andre drenge også „fut-tog“. Hans far var lokomotivfører, og Nyborg, hvor familien boede, var dengang som nu en rigtig jernbane-by. Faderen havde store planer for sin dreng og drømte om, at han skulle være stationsforstander. Men Anders kunne ikke tænke sig at følge *det* spor. Nyborg var jo også færgernes by, og der var en ikke ringe skibsfart på havnen. Desuden var flere i familien søfolk. Derfor kom Andersen hverken til at stå på et lokomotiv eller en station, men på ikke så få skibes kommandobroer.

Styrmandens sidste rejse

„Når jeg skulle være stationsforstander, måtte jeg have præliminær-eksamen,“ fortæller kaptajn Andersen, som nu nyder sit otium på Østerbro i København. „Derfor kom jeg først til søs i en alder af 16 år. Men så gik det også hurtigt med at komme til Svendborg for at få en hyre. Jeg kom om bord i skonnert-briggen „Niord“. Det var i 1891, og mortensaften det år rasede en forfærdelig storm på Nordsøen. En mængde skibe gik ned, og mange af vestkystens fiskere mistede den nat livet. Vi var på vej fra Kanalen til Skotland. Vi sejlede hårdt for at holde os klar af kysten, og vi kom lige klar af Dover og begyndte at bjerge sejl, da en vældig sø væltede om bord og rev styrmand Quist fra Troense med sig. Styrmanden greb om loglinen, men den brast, og han gled bort fra skibet. Vi kunne slet

ikke tænke på at sætte båd i vandet i det vejr og kunne intet gøre. Tabet berørte skipperen dybt. Styrmanden var hans barndomsven og skulle efter denne rejse have været hjem for at overtage sit eget skib.

Da vi kom til Svendborg næste gang, mønstrede jeg af. Far troede, at jeg var blevet kureret og nu ville slå ind på jernbane-sporene. Men han tog fejl. Der var dengang ca. 400 sejlskibe hjemmehørende i Svendborg, så der var nogle stykker at vælge imellem, og jeg fik let en ny hyre. Jeg kom ud med en anden skonnert-brig, „Svafva“, og med den rundede jeg Nordkap i marts måned. Da vi havde afleveret vor last af kul i Varangerfjord, sejlede vi med fiskemel til København.

Vi stod Sundet ind og oplevede her et pragtfuldt syn. Der var ligefrem trængsel af sejlskibe her, og det var en oplevelse at se dem lette flere hundrede næsten på een gang. Det gibbede i os efter at komme på langfart med et af disse store skibe. Efter en tur fra Østersøen, Kanal-øerne og Rotterdam kom vi til St. Petersborg. Fra opholdet i Rusland husker jeg bedst drikkevandet. Det var hentet lige op fra floden og var helt gult. At det ikke tog livet af nogle af os, forstår jeg stadig ikke!

I russisk fængsel

Med det samme skib var vi senere i Archangelsk, hvor vi lå ved en bro på floden. Samme aften vi fortøjede, kom en russer ud til os og tilbød at købe gammelt tøj til skyhøje priser. Det var vi nogle stykker,

der ikke kunne stå for, og på russerens anmodning gik vi i land for at ordne handlen. Men her blev vi anholdt af en russisk tolder med gevær. Der blev sagt, at vi ville smugle. Tøjet beholdt russeren, og bagefter delte han det vel med toldereren. Vi fik ingen betaling, men måtte af med en bøde og en tur i spjældet. Her blev vi senere udfriet af vor skipper, Høgsted, der var ærgerlig over, at han ikke havde advaret os. Han havde tidligere oplevet den slags „tøj-handler“.

På hjemvejen fra Rusland fangede vi masser af makreller langs Norges kyst, og dem røgede vi over skorstenen fra kabyssen!

Efter to år med „Svafva“ afmønstrede jeg i København og mønstrede så i et prægtigt norsk skib, barken „Vasa“ fra Grimstad. Med den var jeg bl. a. til Buenos Aires. Efter endnu en tur med et Svendborg-skib kom jeg på Svendborg Navigationsskole, hvor jeg tog første og anden del i 1896.

I begyndelsen af 1897 rejste jeg til Hamburg og kom ud med jernbarken „Henny“ af Fanø. Skønt skibet altså var indregistreret i Danmark, førte dansk flag og havde mange danskere om bord, havde det vist aldrig været inden for Skagen. Hele sin tid sejlede det mellem Liverpool og Australien. Men med „Henny“ kom jeg nu på en tur verden rundt.

Først gik vi til Capetown med en ladning stykgods, som for størstedelens vedkommende viste sig at bestå af våben og ammunition. Dette afsløredes, da en af kasserne under losningen faldt ned og gik i stykker!

I ballast gik vi så videre til Sidney. Turen gik gennem „de brølende fyrre“, og jeg skal love for, at vi flyttede os! Nå, men vi lastede op til Marshall-øerne og medførte stykgods til Jaluit, der dengang var tysk. Stykgodset bestod denne gang af levende køer. Losningen af dyrene gik for sig på den måde, at man sendte dem på hovedet i vandet, hvorefter man førte dem ind for tøjlet efter rofartøjer. Der var fyldt med hajer i farvandet, og de indfødte havde travlt med at holde rovdirene væk fra køerne.

På flugt for høvdingen

Vi lå 96 dage under land. Det var umuligt at købe noget for penge derinde. Men så byttede vi. For billige smykker fik vi høns af de indfødte, og en gang imellem også nogle svin. En dag blev jeg sammen med nogle kammerater sendt ind for at tilbytte os noget proviant, inden vi skulle sejle. Men vi mødte ingen indfødte og tog derfor selv for os af varerne. Først tog vi nogle høns, som vi bundtede sammen ved benene og smed ned i jollen. Men da vi begyndte at tage hul på en stabel kokosnødder, mødte en høvding og nogle bevæbnede krigere op og betragtede os med bistre miner. De havde heldigvis ikke set, at vi havde taget hønsene. Nå,

DE FORENEDE KULIMPORTØRER

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

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

men jeg tog jo hastigt nogle smykker frem som betaling for nødderne, og det hele var lutter idyl, indtil vi begyndte at fylde nødderne ned i båden. Så begyndte hønsene nemlig at lave spektakkel, og det trak op til uvej på de indfødtes ansigter. Mine kammerater sprang derfor straks i båden, men jeg var lidt bagefter og måtte løbe ud over stenene i stranden. Ude i vandet gled jeg på en blå, giftig koral, og den har jeg mærke på benet af den dag i dag. Helt ustraffet slap jeg altså ikke fra det lille tyveri.

Vi gik så til Gilberts-øerne, hvor vi ligesom det sidste sted fik kopra om bord. Og så begyndte hjemrejsen. Vi passerede datolinien og fik to torsdage i en uge. Vi skulle iøvrigt ind til Azorerne for ordre og passerede Kap Horn ved juletid, hvor der var rigelig med luft. Alligevel nåede vi først efter 168 dages rejse ind, og da var vi næsten udgået for proviant. På Azorerne, hvor vi fik ordre til at gå til Hamburg, måtte kaptajnen forresten gå i land med beri-beri, og jeg blev nu andenstyremand. I Kanalen fik vi god vind og løb i mørket fra den slæbebåd, der var sendt ud efter os.

I Hamburg afmønstrede jeg, og det viste sig at være heldigt, for på den næste rejse, i april 1899, forsvandt „Henny“ sporløst mellem Caroline Islands og Ponta Delgada!

Oppasseren Søren

Grunden til, at jeg afmønstrede og rejste hjem, var den, at jeg blev syg og iøvrigt skulle aftjene min værnepligt. Derhjemme så kaptajn Hovgaard fra marinen på mine papirer og opdagede, at jeg havde eksamen, hvorfor han gav mig ordre til at melde mig på reserve-løjtnantskolen. Denne begyndte imidlertid først efter nytår, og i mellemtiden blev jeg sendt ud i indenrigs fart. Ved De forresten, hvad indenrigsfarten var? Det var en tur med „Fox II“ til Ivigtut!

Nå, men i marinen fik jeg en dejlig tid, og jeg var den første, der affyrede salutskud for vor nuværende konge, da han blev født den 11. februar. Når jeg var den første, der skød, skyldes det, at skytterne kom til i alfabetisk orden, og den næste elevs navn begyndte med B!

I marts-april var vi oppe til eksamen og derefter på togt til Isefjorden med „Absalon“. Så blev vi efter endt togt i oktober fordelt til skibene, og jeg kom ud med „Tordenskjold“, hvor A. P. Hovgaard var næstkomman-

derende. Hovgaard var en festlig officer. Den dag, vi mønstrede om bord, gik han langs geleddet og standsede ud for en af de værnepligtige, en meget lille mand, der kun nåede den kæmpestore officer til brystet.

„Hvad hedder De?“ spurgte Hovgaard.

„A hedder Søren!“ lød svaret.

„Det er et godt navn: Du skal være min oppasser, og så er vi dus! Kan du huske det?“ sagde Hovgaard. Det kunne Søren!

Hovgaards medaljer

Med „Tordenskjold“ var vi til storfyrest Pauls bisættelse i St. Petersborg og havde et detachment i land under Hovgaards kommando. Hovgaard var en af de højst dekorerede danske søofficerer, bl. a. på grund af sine mange ekspeditioner, men han havde ikke fundet anledning til at tage tilnærmelsesvis alle sine ordner på. Da man kom i land og så alle de andre landes officerer med deres mange ordner, sagde Hovgaard til Søren:

„Synes du ikke, de er finere end jeg?“

Jo, det syntes Søren da, og så blev han sendt ned i skibet for at tage en håndfuld ordner til fra Hovgaards cigarkasse, hvorefter han kom tilbage og hængte dem på Hovgaards uniform. Nu var Søren, som allerede nævnt, meget lille, og derfor kom ordnerne nærmere til at sidde på maven end på brystet, men det tog Hovgaard ikke så højtideligt!

Fra min marinetid har jeg forresten mange dejlige minder. Engang, da „Tordenskjold“ lå ude i flådens leje, var jeg vagtchef og skulle krydse landlovsgaster af. Der var en del efternølere, og underofficererne var lidt betænkelige, da en af gasterne et par timer for sent kom svømmende om bord helt ovre fra Kvæsthusbroen. Men jeg syntes, hans natlige svømmetur skulle belønnes og krydsede ham af. Da Hovgaard med et polisk glimt i øjnene spurgte: „Alle mødt?“ svarede jeg bekræftende. Han havde jo ikke spurgt, om alle var mødt *til tiden!*

Fly og andre underofficerer

Underofficererne dengang var forresten nogle både dygtige og slagfærdige mænd, som jeg så op til. Jeg husker bl. a. den berømte Fly, der, når han havde gymnastik med de værnepligtige og kommanderede „hop“, sagde: „Og så bliver I deroppe, til jeg siger „ned!““

Der var også underofficeren, der, da nogle værnepligtige anbragte køjerne i finkenetterne uden hue på hovedet, råbte: „Husk altid at holde låget på, om også kassen er tom!“

Vort tidssignal ude på Holmen var kuglen på Nikolaj kirke. Når kuglen faldt, blev skibets ur stille, og en værnepligtig skulle råbe ind til vagthavende i bestiklukafet, når det skete. En dag blev vagtchefen utål-



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

LUFTFARTSAFDELINGEN

KØBENHAVNS LUFTHAVN
KASTRUP

TELEFON ✕50-57-42

modig og sagde til den værnepligtige: „Den må da snart falde! — Hør, hvad ser De forresten efter?“

„Kuglen!“

„Hvilken kugle?“

„Den på Frelserens kirke!“ svarede den værnepligtige.

En redningsdåd

Efter endt tid i marinen kom jeg ind i DFDS, og her kom jeg til at sejle med en mængde forskellige skibe. Bedst husker jeg vel nok „Vidar“. Som styrmand var jeg om bord i dette skib den 31. maj 1916, da Jyllandsslaget blev udkæmpet. Vi var på vej fra København til England, da vi så en tysk zeppelin, der i stor hast fløj hen over os. Noget efter så vi et skib med stævnen i vejret. Da der var metermærker på boven, var vi klar over, at skibet var tysk. Men der var ingen mennesker at se.

Endnu senere på aftenen, da jeg var nede om læ, ringede kaptajnen på mig. Man havde set mennesker svømme rundt i vandet. De var helt klistrede ind i olie. Vejret var roligt, men noget tåget, og der stod nogen dønning. Men vi satte en båd i vandet, og sammen med fire mand af besætningen roede jeg ud og samlede så mange op, vi kunne se. Folkene viste sig at være fra den britiske destroyer „Shark“. Skibet havde oprindelig haft ca. 30 overlevende, men nu var der kun 7 tilbage. Vi tog også nogle lig om bord. Heldigvis havde vi et par sygeplejersker om bord til at tage sig af de sårede. Alle englænderne havde forresten lommerne fulde af

A/s J. FREYTAG, Sejlmager

53 Nyhavn 53 - Tlf. Palæ 3943

punds-noter, da de havde fået udbetalt forstrækning samme dag. Både overlevende og døde blev sat i land i Hull.

På næste rejse blev vi taget af tyskerne på næsten samme sted, hvor vi havde samlet englænderne op. Skibet var lastet med landbrugsprodukter og bragtes nu til Cuxhaven, hvor passagererne sattes i land, hvorefter tyskerne tømte lasten. I tre måneder lå skibet interneret, og i den tid holdtes kaptajnen i fangenskab. Dette tog så hårdt på ham, at han aldrig kom ud at sejle mere, da han havde været syg i forvejen.

Men englænderne vidste, at vi havde været sat fast, og da vi den 6. november 1916 kom til Hull, blev vi kaldt op til en festlighed på byens rådhus, hvor jeg fik overrakt en 3 pund tung sølvpokal til minde om redningen af de engelske søfolk. Mine fire mand fik hver en pengegave, og til kaptajnen havde jeg et ur med hjem. Ved festligheden blev der talt både af byens borgmester og af kontre-admiral Stuart Nicholson. Jeg holdt naturligvis en takketale, men denne var ganske kort. Jeg sagde sådan noget lignende som: „Det er almindelig sømands-pligt at hjælpe, når andre er i nød.“ Denne sætning stod at læse i mange engelske avisers overskrifter, bl. a. i Times.

Et „narrow escape“

Med „Vidar“ var jeg også med til at føre ligene fra den engelske u-båd „E-13“, som blev skudt til vrag ved Saltholm af tyskerne, hjem til England.



A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders

Iøvrigt blev krigen værre og værre. Utallige var de gange, hvor jeg måtte på besøg i tyske u-både med mine skibs-papirer, og utallige var også de miner, vi så tæt ved os. Nogle gange sprængte miner i ganske kort afstand fra os. Efterhånden blev det så slemt, at vi måtte gå i konvoj. Engang kom vi for sent til en konvoj, der dampede af sted uden os, så vi måtte gå alene over. Dette blev vor redning, for hele konvojen gik ned. Min far læste derhjemme om konvojens tilintetgørelse og troede, at vort skib var med. Denne avis-meddelelse bidrog nok sit til, at han få dage efter afgik ved døden.

Flere gange gik skibe ned rundt om os, men „Vidar“ klarede sig hver gang. Vi måtte ikke stoppe for at samle overlevende op, men alt dette kender vi jo også fra den anden krig. Mens vi gik alene, opdagede vi lorøvrigt, at u-bådene ikke kunne løbe os op, og derfor stak vi tit fra dem trods beskydning.

Men under den sidste krig kom også turen til „Vidar“, der denne gang ikke klarede sig igennem.

„Old Kentucky Home“

Jeg har været heldig. Jeg har haft gode skibe og flinke besætninger. Men eet forlis har jeg dog oplevet, nemlig med gamle „Kentucky“. Jeg var om bord som 1. styrmand på vej til New York. I en hylende storm forliste vi ud for Pentland Firth. Alle måtte bringes i land pr. redningsstol, og kaptajnen og jeg var de sidste, der forlod „Kentucky“. Da vi nåede ind på det forholdsvis tørre, stod en af skibets fyrbødere dér midt i snestormen og spillede med sin banjo „Old Kentucky Home“!

I 1935 sagde jeg søen farvel — men ikke helt. Fra det år og til 1945 var jeg medlem af sø- og handelsretten, og her kom jeg til at opleve mange forlis — men fra en anden kant,“ slutter kaptajn Andersen.

A/S Dampskibsselskabet VENDILA

KØBENHAVN V. ·· DAGMARHUS
TELEFONER: C. 2537 - 2538

Modelskibsbygning

ER BÅDE EN HOBBY OG EN KUNST!

Af V. J. BRØNDEGAARD

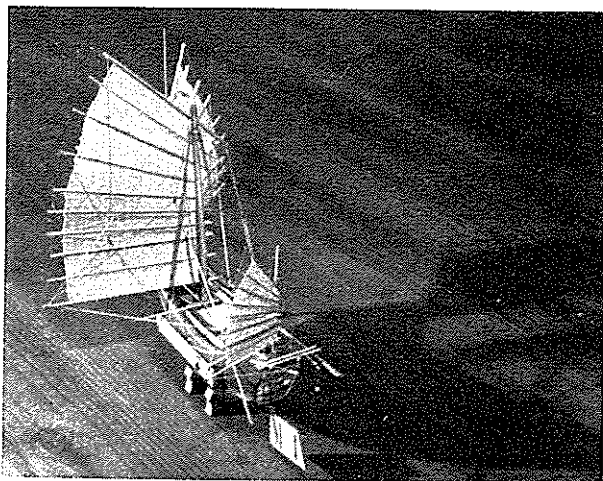
Modelskibsbygger Siersdorfer.



Mon ikke skibsmodellen hører til alle drenges første og kæreste legetøj? De fleste har på et eller andet tidspunkt af deres barndom selv flikket et sejskib sammen og måske endda forsøgt at lave en model af et eller andet kendt skib. Langt færre er dem, som også op gennem ungdomsårene bevarer interessen for denne hobby. Og der er kun meget få, der som *Theodor F. Siersdorfer*, Grünhof 6 i Essen-Stadtwald (Vesttyskland) kan tillade sig udelukkende at beskæftige sig med bygningen af de smukke og elegante skibsmodeller, der får hjertet til at banke hurtigere i ethvert dreng bryst mellem 8 og 80 år.

Siersdorfer er kun 28 år, men er allerede kendt i hele verden. Han hører nemlig til de sjældne modelskibsbyggere, der faktisk ikke kan få deres arbejde nøjagtigt nok. Indtil allermindste detalje imiterer han skibe af enhver art, men dog helst fragtdampere. Alene dette giver ham mange kunder i alle søfartsnationer, thi de fleste modelbyggere har helliget sig sejskibene. Arbejder fra hans ferme fingre er opstillet i fornemme glasmontrer i Londons, New Yorks, Helsingfors og mange andre havnebyers store rederikontorer. De pryder også mange privatfolks kontorer eller stuer. Bortset fra et ophold i England, hvor han studerede industrial design, har han i de sidste 18 år brugt hver eneste ledige time til sin hobby, der nu er blevet hans erhverv.

Desuden er han vistnok Europas eneste specialist på et meget interessant felt, nemlig studiet af fremmede folkeslags og verdensdeles, specielt Kinas, skibsfartshistorie. Som medlem af „the ship-lovers“ relativt lille, men verdensomspændende forening kender han alle skibstyper som sin egen bukselomme og kan paa flere sømils afstand straks stille den rigtige diagnose. Medlemmerne står i stadig kontakt med hinanden via annoncer, artikler og fore-



En „Chusan-arkipelags-trader“
(djunk fra den mellemkinesiske kyst).

spørgsler i de internationalt udbredte søfartstidender, af hvilke Siersdorfer abonnerer på fem engelske og en tysk.

Skulle han f. eks. få forbindelse med en mand, der gerne vil have en model af topsejlskonneren „Star of Bahama“, et amerikansk slaveskib, der forsvandt i 1830erne, og vedkommende kun kan stille med et gammelt oliemaleri i familiens eje, så opgiver Siersdorfer ikke af den grund.

Først gennemgår han sit eget omfangsrige privatarkiv med mere end 10.000 fotografier, tegninger og planer af skibe bygget i alle verdensdele de sidste 2-3 hundrede år. Dernæst støver han de internationale skibsfartsregistres mange tykke bind igennem. Og skulle det heller ikke give resultat, skriver han til en eller flere af sine talrige ship-lover venner, til andre modelbyggere og søfartsinteresserede. De fortsætter så detektivarbejdet — og en skønne dag kommer der med posten til Siersdorfers hjem i Essen en tyk konvolut fra London eller Boston — indeholdende de nøjagtige oplysninger om udseendet, fotografiske reproduktioner af ældgamle værfttegninger og planer over den eftersøgte topsejlskonner.

Undertiden må Siersdorfer dog også selv rekonstruere skibsplanerne på grundlag af tilsendte gamle billeder, malerier og kobberstik, da de originale tegn-

inger forlængst er gået tabt. Netop det finder han et særlig interessant stykke arbejde. Men det kræver både tid og tålmodighed — de to ting, som enhver, der har en hobby, må være i besiddelse af.

Efter cirka 1500 arbejdstimer er modellen færdig til forsendelse — pinlig nøjagtig efter originalen lige til sidste luge, mindste stump tovværk, positionslysens placering m. m. Og så følger det stadium, som Siersdorfer faktisk nærer størst bekym-

ring for, nemlig transporten. Indenfor Vesttysklands grænser bringer han selv modellerne ud; hvis de skal til USA, afleverer han dem i lufthavnen til en bekendt af kunden eller en officer, der så har ansvaret for at de når velbeholdne over Dammen.

— Det, jeg her tumler med, siger han smilende, er egentlig ikke bare skibsbygning i lilliputformat — det er eksakt og målbevidst arbejde, der tit ikke afleveres til private folk, men til museer, søfartsinstitutioner og skoler, hvor de anvendes ved undervisningen.

— De aner ikke, fortsætter han, hvor meget maritimt værdiløst bras der findes opstillet rundt omkring på kontorer og i hjemmene! De krigsskibe eller karaveller, der bruges som vinduespynt i kaffeforretninger og som nips på kaminhylden, er fantasiprodukter, som datidens søfolk næppe ville kunne genkende. Der er ingen mennesker i dag, som helt præcist ved, hvordan en Hanse-kaag virkelig så ud. Billederne af dem fra den tid (13.-14. årh.) er meget unøjagtige og tillige meget sjældne. Det samme gælder karavellerne fra Kolumbustiden; de er først blevet afbildet af malerne på et meget senere tidspunkt, da ingen længere kunne huske enkelthederne. Derfor har jeg netop kastet mig over studiet af skibstypernes historie.

En af mine bedste faglige forbindelser har jeg i Hongkong. Det er Donald Frazer, fhv. chefinspektør på Jang Tse-Kiang floden, og han ved alt, hvad der er værd at vide om de kinesiske både og skibe. Med ham har jeg i adskillige år udvekslet materiale. Det er nemlig grumme lidt, der findes i litteraturen om disse fartøjers bygning.

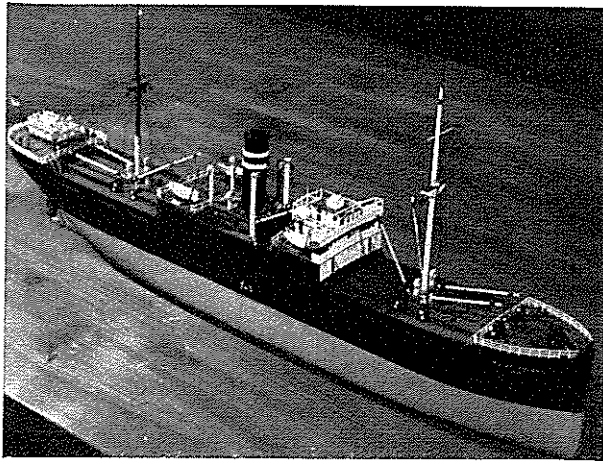
Hr. Siersdorfer viser mig en netop færdigbygget djonke, en såkaldt *Chusan-Arkipelago-Trader* fra den mellemkinesiske kyst (afb. 1), hvorpå alt fra det bastflettede sejl til broncekanonerne, drage- og skrifttegn fuldstændig svarer til originalen.

Henved 1500 skibsmodeller er i de forløbne 18 år blevet til under hans meget lange og smalle, sensible hænder. Man ser af dem og af hans kloge, dvælende blik, at det er en kunstner på sit specielle område, man har for sig. En særlig passion har han for at bygge ganske små skibsmodeller (i størrelsen 1:1250!). De er tit kun nogle få centimeter lange, men svarer ikke desto mindre i alle detaljer til originalen. Af dem har han lavet ca. 1200 stykker, der er afsat til interesserede i hele verden.

Alle modellerne bygges af bøge-, ege- eller mahognytræ, af gabun, elm og ibenholt, tyndt blik, bittesmå nålestumper, tykt hvidt pap, transparent- og oliepapir, japansk bast og så vidt muligt strøget med værfternes

originale maling. Ethvert handelsskib bygget indenfor de sidste 50 år har han i sit arkiv de nødvendige planer og arbejdstegninger til. Om så skibene i tidens løb har skiftet ejer og nationalitet 7-8 gange, skal han nok til sidst få opsporet hjemsted og værft og genskabe en model med både rederiets flag og skorstensmærke.

På afb. 2 ser man et andet af hans værker — det er den tyske damper „Elisa Nübel“ på 5093 brt, bygget i Glasgow 1929 som „Nyanza“ for et britisk rederis regning, siden 1950 hjemmehørende i Emden. Målestokken er 1:200, og der er gået ca. 1400 arbejdstimer til fuldførelsen. Men så er alt også på sin rette plads, hele dæksudstyret fungerer som originalens, skibets indre er komplet, og om det så er broen og styreanlægget, er det naturtro imiteret! Modellens længde er kun 67 centimeter. Man kan blive helt nervøs, når man ser ham pille det lillebitte rat (4 mm i diameter!) fra hinanden og atter under lup føje alle dets 16 (seksten) dele sammen igen . . .

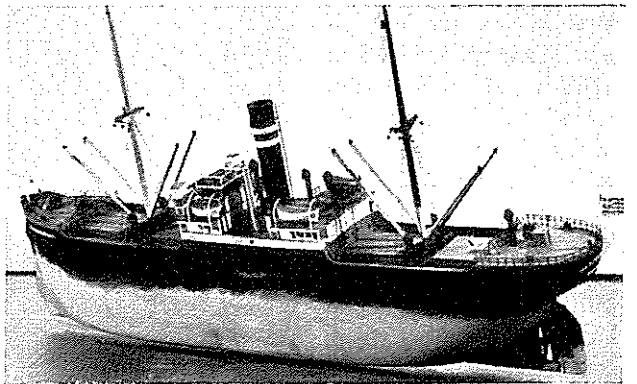


„Elisa Nübel“ i størrelsen 1 : 200 (67 cm lang).

Afb. 3 viser den græske fragtdamper „Theoskepasti“ på 3626 brt, bygget som „Amicus“ 1911 i England og 1940 torpederet og sænket i Middelhavet. At dette skib ikke netop hørte til havenes skønneste fremtoninger, ser man tydeligt af Siersdorfers model, der er holdt så tæt op til originalen, at den har uregelmæssige rustrøde pletter på skroget og snavset-hvidt dæksudstyr — noget man jo sjældent ser på modelskibe, men netop

gør en sådan levende og interessant. Målestokken er her 1:300, og længden er 40 cm.

Til Finland afsender han om kort tid en anden nybygning — modellen af den finske brig „Aina Maria“ fra Turku — en typisk Østersø-sejler fra 1800-tallet. Ved siden af står den engelske theclipper „Andromeda“, bestilt af en reder i Liverpool, som måske har mistet familie og venner, da skibet sporløst forsvandt 1874 på hjemrejse fra Ceylon.



„Theoskepasti“, græsk fragtdamper, i 1 : 300 (længde 40 cm).

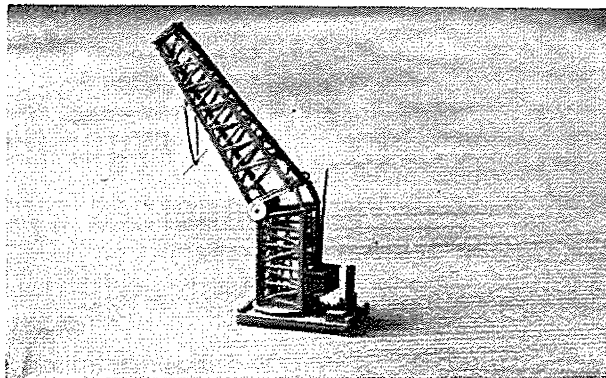
KNUD E. HANSEN

Consulting Naval Architects
Marine Engineers

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



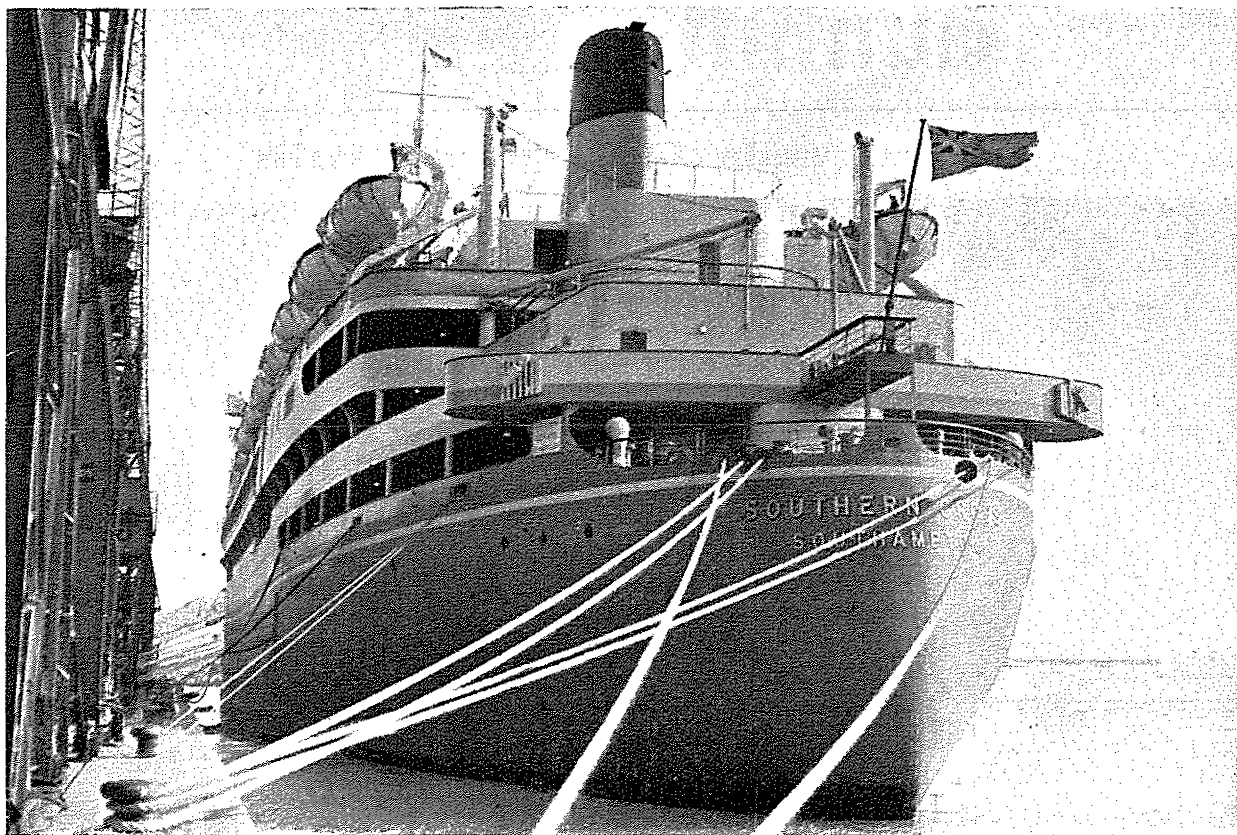
Med særlig stolthed fremviser hr. Siersdorfer modellen af en stor havn „et eller andet sted“ ved Middelhavet. Her er fortojet eller for ind- og udgående ikke færre end 250 orlogs- og handelsskibe i størrelsesforholdet 1:1250. De fleste er nøjagtige modeller af kendte fartøjer fra historien og handelen, men mellem det blå havs palmegroede småøer og bugter får man også øje på kinesiske djonker og fingerneglstore malajiske både med udliggere. At der ved havnen også findes det obligate antal kraner, flydedokker, beddinger, kulbåde og tankdampere, forvaltningskontorer og lagerrum med rigtige firmanavne, enkelte i neon, og selv en pipeline samt diverse cigaret-, whisky- og Coca-Cola-plakater er på pladsen! Men det har også taget samfulde 15 år at opføre dette lilliputkompleks, som sikkert er enestående i sin art.



En 40 mm kran.

En af kranerne ses på afb. 4. Den er 40 mm høj og i løbet af 3 uger sammensat af 50 enkeltdele — et arbejde, der i højeste grad fordrer tålmodighed og et indgående kendskab til originalen.

Til slut udtrykker den verdenskendte modelskibsbygger, at han også meget gerne vil knytte faglige forbindelser med hobbyfolk og søfartsinteresserede i Danmark, som han kun kender fra litteraturen, men hvis maritime bedrifter og højt udviklede skibsbygningsteknik han altid har næret beundring for.

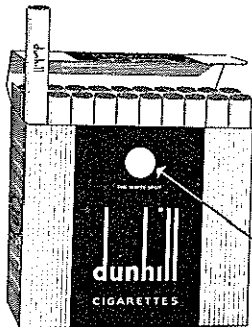


Et stort og morsomt skib

For kort tid siden afleveredes en ny liner fra Harland & Wolff, den 22.000 tons passager-liner „Southern Cross“. Skibet, der ejes af Shaw Savill and Albion Co. Ltd., er usædvanligt i mange henseender. Bl. a. er ma-

skine og skorsten placeret helt agter, hvilket skulle give bedre plads til apteringen, der iøvrigt kun er for turistklasse. Allerede lang tid i forvejen var alt udsolgt til jomfru-rejsen, der gik fra Southampton til Australien.

Stadig flere ryger nu Englændernes nye yndlingscigaret



Den importeres direkte fra London!
Forlang Dunhill fra nu af... så får De en bedre cigaret - til samme pris!

Med „DEN HVIDE PLET“ bærer navnet Dunhill for kvaliteten!

En bedre cigaret - til samme pris!

skift til
dunhill

Søulykke-statistik

Ministeriet for handel, industri og søfart har udsendt „Dansk Søulykke-Statistik 1953“. Det er en bog, der taler sit dystre sprog om de farer, der lurar på søen. Men det er også en bog, man kan blive klog af. Så udførligt som muligt fortælles der om, hvordan de forskellige ulykker har fundet sted, og det er uden tvivl meningen, at bogen skal medvirke til at nedsætte ulykkernes antal på søen netop ved at fortælle, hvad man skal og ikke må gøre. F. eks. fortælles om et mindre skib, om bord på hvilket tre mand blev kulstofgiftede, og hvoraf den ene døde. Skibet, der lå for anker, havde ikke sat ankervagt, luftrøret til lukafet var stoppet af et elektrisk kabel, og kakkellovnen var tilstoppet af sod og ikke rensat gennem længere tid!

For 1953 er der i bogen opført 375 søulykker, men heldigvis var de ikke alle lige alvorlige. I 1953 gik kun fire mindre danske damp- eller motorskibe tabt. På samme tid mistedes 28 sejlskibe med hjælpemotor på ialt 1.548 brt. Der var 15 tilfælde af brand i danske skibe

I året 1953 er 8 menneskeliv gået tabt ved overbord-fald. Ialt omkom 62 personer ved søulykker. Heraf var de 58 søfarende.

Søulykke-statistikken burde studeres af enhver dansk søfarende.

Ti fra gamle „Georg Stage“s forlis



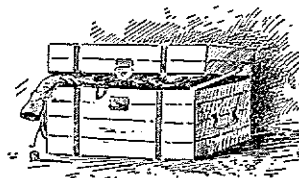
Ti gamle „Georg Stage“-drenges mødtes fornylig til 50 års fest. Fra venstre ses i forreste række: Kriminaloverbetjent Aage Köhl, kaptajn Lorentz Jørgensen, maskinhandler S. K. Andersen og passagerchef Viggo H.

Møller. I øverste række fra venstre: Forfatteren Knud Andersen, ing. Wilh. Caroc, målerkontrollør Axel Steffensen, assistent Eig. Christensen, gartner Ehlers Voigt og havnefoged Martin Madsen.

Foto: Arne Møller Sørensen.

... fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



Syv navne

For kort tid siden solgte det svenske Rexbolaget sin damper „Resarö“ til Cia de Nav. Miramar SA i Panama, der gav skibet navnet „Geowilke“. Dermed havde fartøjet, der er bygget i Hull i 1918, fået sit syvende navn. Først hed det „War Lark“ og sejlede for Shipping Controller. Efter første krig solgtes det til Turkistan Steamship Co. Ltd. i Liverpool og fik navnet „Turkistan“. Omkring 1925 solgtes det til County Line, Lorentz W. Hansen i Bergen, der gav det navnet „Grey County“. Senere solgtes det til D/S Songa (Klaus Wiese Hansen i Norge), hvor det beholdt sit navn, men i 1947 skiftede det navn til „Titania“ efter at være solgt til Svenska Lloyd. I 1951 skiftede det ejer igen, men beholdt Göteborg som hjemsted under Transatlantic's kontorflag. Dets femte navn blev „Tolken“. Men snart efter solgtes det til Rexbolaget i Stockholm, der altså omdøbte det til „Resarö“.

Mere om æsler

I februar-nummeret indeholdt „slopkasten“ en lille notits om oprindelsen til donkey-pumpens navn. I den anledning har jeg fra overstyrmænd Paul Olsen om bord i „Maren Mærsk“ modtaget et brev, hvori bl. a. fortælles følgende: I sejlskibets tid benyttede man æsler under losning, idet man lod dem trække slængene op af lasten. Æslerne gik i en „gang“, der var afgrænset af tove, og manden, der passede dem, hed naturligvis donkey-manden. Han var sommetider en mand fra havnen. Til andre tider var han påmønstret om bord. Da man senere gik over til at benytte damptrukne spil og til den ende fik anbragt en dampkedel på dækket, var det naturligt, at man lod donkey-manden passe kedlen, der blev opkaldt elter ham. — Denne forklaring lyder meget sandsynlig, og overstyrmænd skal have tak for sin oplysning.

Æsel-mad

Ved De forresten, at sejlskibenes halm-madrasser ofte blev kaldt „donkey's breakfast“?

En styrmand med en god pen

En af søens store forfattere var født i Polen i 1857. Efter hans forældres deltagelse i oprøret 1863 blev han sendt til England, hvor han valgte søen som livsbane. Hans optræden var meget beskeden, og engang da John Galsworthy, der allerede da havde skabt sig et navn i litteraturen, skulle på en rejse til Østen med et af P. & O.-Linien's skibe, mødte han om bord den omtalte styrmand, der bad ham læse et manuskript igennem. „Engelsk er ikke mit modersmål,“ sagde styrmanden, „og jeg bliver derfor ikke skuffet, hvis De bagefter siger, at mine anstrengelser er nytteløse.“ — Men Galsworthy syntes godt om bogen, hvis titel var „Almayer's Folly“, og dermed var styrmandens karriere som forfatter sikret. Hans navn var Joseph Conrad!

Nordpolen havde skylden

Almindeligvis giver man amerikaneren Sperry æren for at have konstrueret det første, praktisk anvendelige gyrokompass, men tyskeren Anschütz-Kaempfe var nogle år forud for ham. Sit første gyrokompass installerede han for 50 år siden om bord i et skib ved navn „Undine“. Ideen til det fik han, da det omkring sidste århundredskifte var stærkt på tale at nå frem til Nordpolen i u-båd. Herman Anschütz-Kaempfe indså, at skulle en u-båd virkelig fuldføre en sådan rejse, måtte der konstrueres et kompas, der virkede helt uafhængigt af jordens magnetisme, og så konstruerede han det selv. — Sperrys første forsøg med gyrokompasser fandt først sted i 1911 om bord på dampskibet „Princess Ann“ i fart mellem New York og Norfolk.

Ekkoloddet

Det første anvendelige ekkolod så dagens lys i 1919, efter at Behm syv år tidligere begyndte sine forsøg med at konstruere et sådant apparat i Wien.

Meteorologiens fader

Den moderne meteorologis grundlægger var den amerikanske søofficer M. F. Maury, der levede fra 1806 til 1873. Med stor akkuratelse gennemgik han næsten et helt århundredes logbøger og skibsjournaler fra hele verden og udarbejdede på grundlag af disse sine berømte „Sailing directions“. På hans initiativ sammenkaldtes i 1853 til en international, maritim konference i Bruxelles, hvor man opstillede ensartede retningslinier for søens meteorologi.

„Soldatervind“

Om bord i sejl-krigsskibene var soldaterne fra land, den såkaldte „soldatesque“, sjældent i høj kurs hos orlogsgasterne. En støt og moderat vind, der ikke kræver megen sømandsskab, kaldte amerikanerne derfor „soldior's wind“.

Om igen!

I sidste nummer skrev jeg fejlagtigt, at der i 1797 fandt et mytteri sted på det engelske fyrskib „Nore“. Fyrskibet var ikke indblandet i den mytteri-affære, som fandt sted i dets umiddelbare nærhed. Mytteriet var begrænset til den engelske orlogsslåde og omfattede 24 krigsskibe. Hovedmanden var den nævnte Richardt Parker.

Klokkeklang

I forbindelse med ovenstående kan jeg fortælle, at det nævnte mytteri satte sine spor i den måde, hvorpå der senere blev slået glas i den britiske marine. I de engelske orlogsskibe går hundevagten — i modsætning til her og til stor fortræd for mange oversættere af søromaner! — fra kl. 16 til 20 og er iøvrigt delt i to vagter. Mytteriet ved Nore skulle finde sted ved 6 glas, altså kl. 19, og slagene på skibsklokken skulle være signalet til opstandens begyndelse. Derfor bestemte man, at der på anden hundevagt for eftertiden skulle slås 1 glas kl. 18.30, 2 kl. 19, 3 kl. 19.30 og 8 kl. 20 i stedet for som før 5, 6, 7, 8!

Admirals-vagten

Den anden hundevagt — fra kl. 18 til 20 — har forresten et kælenavn. I den amerikanske marine kalder man den „Admiral's watch“, idet man antager, at admiralen netop inden for dette tidsrum gør sig den anstrengelse at inspicere havet fra broen med en stor middags-cigar i munden, før mørket sætter ind og enten tvinger ham til køjs eller til hyggelig konversation i salonen!

Kirkegårds-vagten

Også det, vi herhjemme kalder „hundevagten“ — på engelsk „middle watch“ — har et kælenavn. Amerikanerne kalder den „graveyard watch“!

Rundt tal

Det store franske rederi Compagnie Générale Transatlantique der bl. a. driver „Liberté“, „Ile de France“, „De Grasse“ og „Columbie“, og som før krigen havde kæmpen „Normandie“ som flagskib, fylder i år hundrede år. Selskabet stiftedes 1855 af brødrene Percire under navnet Compagnie Générale Maritime. I 1861-62 omdannedes det til aktieselskab og fik sit nuværende navn.



A. P. MØLLER ☆ MAERSK LINE

KONGENS NYTORV 8 - KØBENHAVN K.

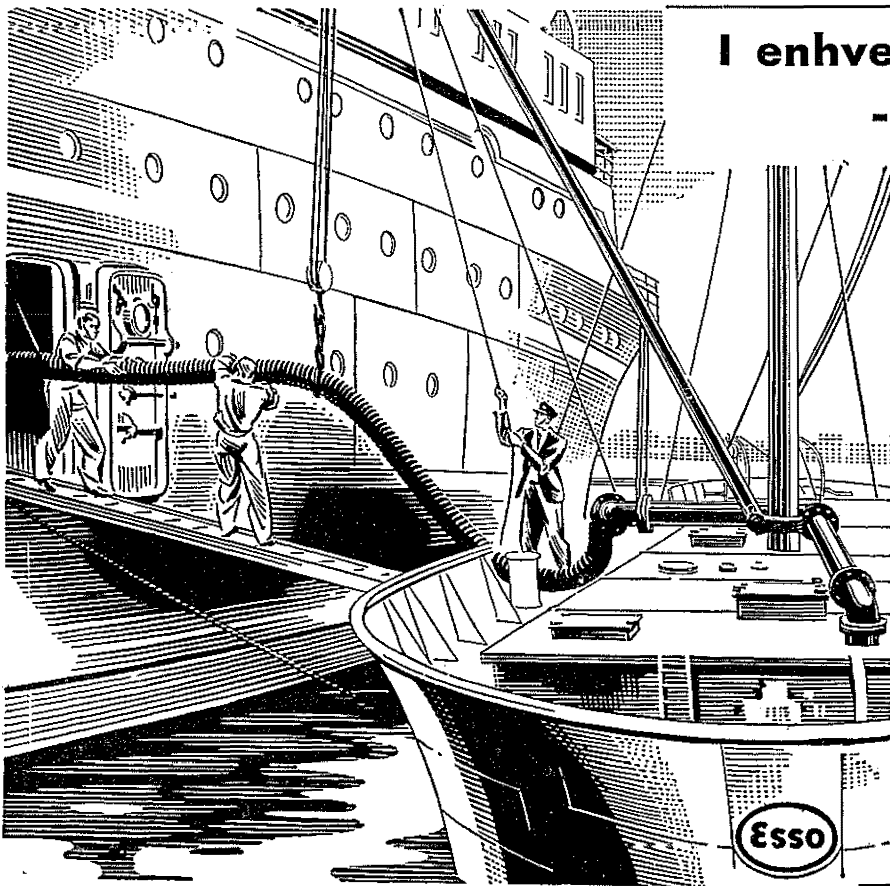
REDERI

TANK-, LINIE- OG TRAMPFART
BEFRAGTNING KLARERING

☆

KØB OG SALG AF SKIBE

TELEFON CENTRAL 514 - STATSTELEFON 33 - TELEGR.-ADR.: MERSK

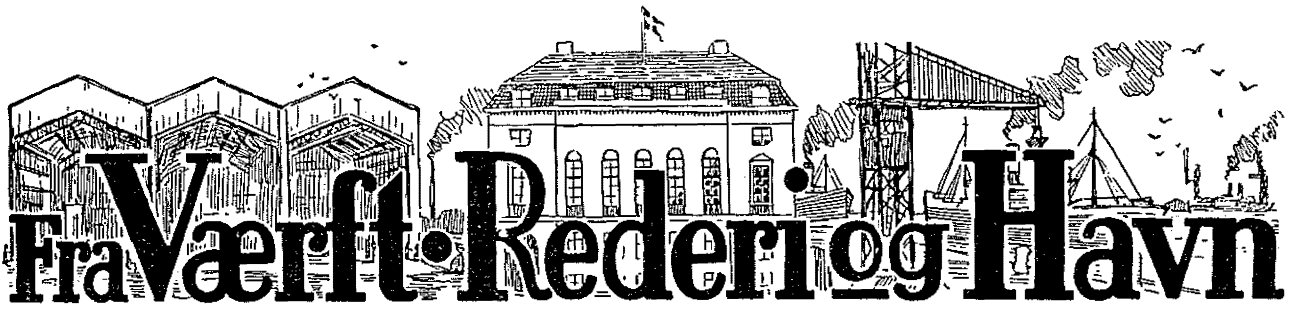


**I enhver havn
- til enhver tid**

I havne kloden rundt
står Esso
i alle døgnets timer
parat til at yde
skibsfarten al
tænkelig service . . .



DANSK ESSO A/S



Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. maj 1955



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 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/F „Prinsessan Margaretha“ Den nye færge til Göteborg-Frederikshavn-Linjen

Fredag den 1. april afleveredes fra Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri den nye færge til Göteborg-Frederikshavn-Linjen, som skal afløse rederiets hidtidige færge på denne rute „Kronprinsessan Ingrid“.

Den nye færge har en længde af 78 m, en bredde af 14,5 m og en dybgang af 4 m.

Fremdrivningsmaskineriet er to NOHAB dieselmotorer af Nyqvist og Holm's fabrikat, der udvikler ca. 4000 hk ved 250 omdr./min., der giver skibet en fart af 17 knob.

Skibet har plads til 1000 passagerer og ca. 75 personbiler på helt lukket bildæk, og bildækkets højde udføres tilstrækkeligt til, at turistbiler og store lastbiler kan medtages, ligesom dækket udstyres med 2 drejeskiver med 8 m diameter.

Promenadedækket er helt forbeholdt passager-saloner, køkken og et soldæk agter.

Forrest findes en stor passagerrygesalon med i styrbord adgang til telefon, veksler og billetkontor samt i bagbord en kiosk med tobak, is, chokolade og meget mere.

Midtskibs findes spisesalon og en lang verandasalon i henholdsvis bagbord og styrbords side.

Med udsigt over soldækket agter findes en barsalon med en meget stor bar, der betjenes af 2 bartendere. Barsalonen er iøvrigt udsmykket med et meget stort, dekorativt kort over „Prinsessan Margarethas“ rute indlagt i panelerne af mange forskellige træsorter.

Fra promenadedækkets soldæk kan man gå en etage op til badedækket, hvor der også er soldæk. Der er

herfra adgang til en kiosk og til en selvbetjeningsalon.

De omtalte saloner har alle paneler fra gulv til loft af poleret Bangkok teak, og væggene er iøvrigt smykket med mange dejlige malerier og tegninger.

Som noget nyt er der på mellemdækket afgivet plads til en damesalon og et par klubrum, hvoraf det ene er bar. Disse saloner er beregnet for større samlede selskaber eller for passagerer, som foretrækker en overfart i mere rolige omgivelser.

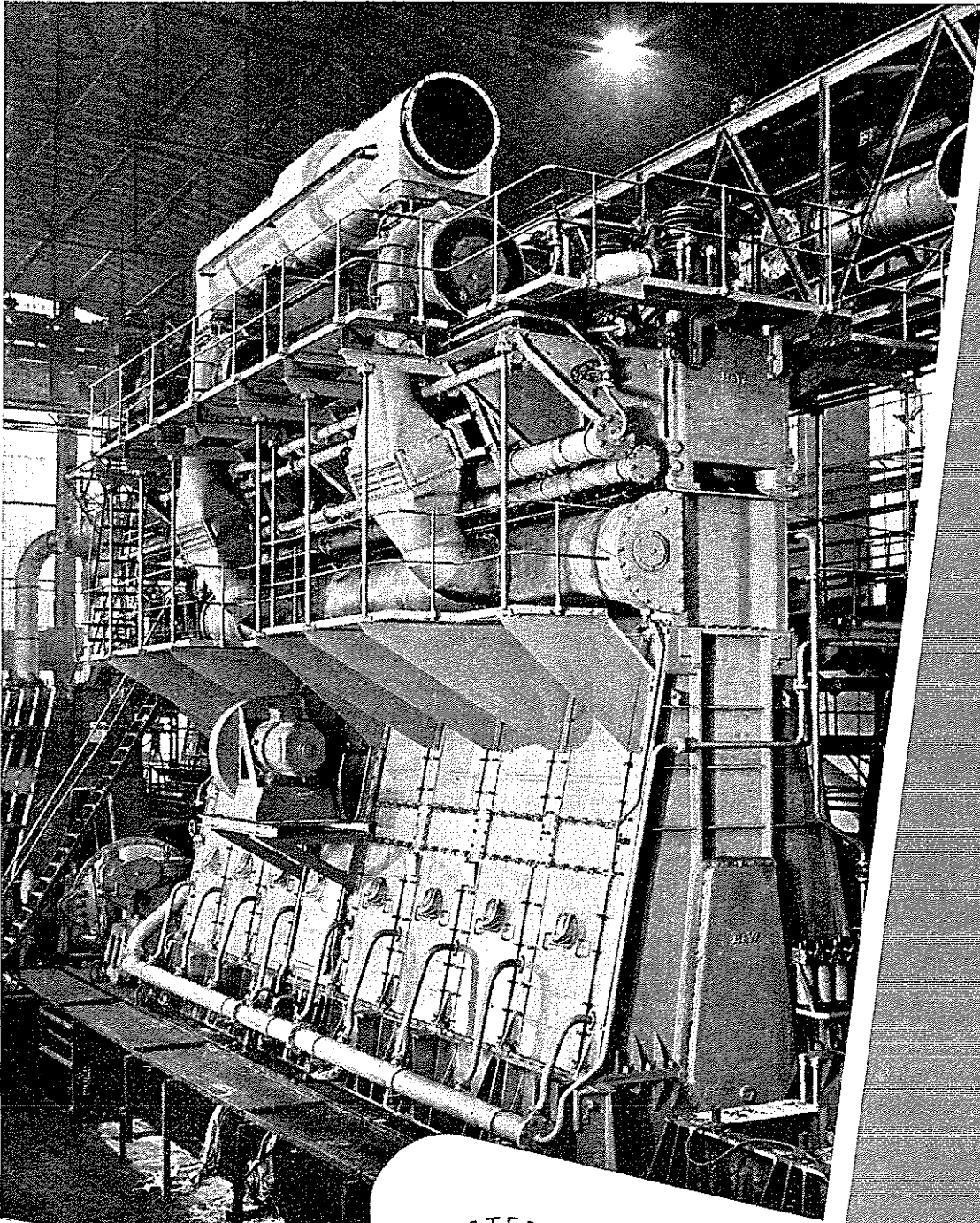
Det kan nævnes, at der i damesalonen findes 4 barnekøjer, hvori mødre uden risiko kan anbringe deres spædbørn.

Panelerne i disse saloner er poleret Siam-teak og er udsmykket med billeder ligesom i salonerne ovenpå.

Der er taget alle de hensyn til passagerernes sikkerhed, som moderne skibsbygningsteknik råder over, idet skibet er inddelt i så mange vandtætte rum, at 2 rum vil kunne fyldes med vand, uden at skibet synker.

Også inddelingen i brandzoner er meget omfattende, og der er mere end 50 såkaldte A-branddøre, der kan holde en meget kraftig brandstangen i mere end en time. Denne inddeling i forbindelse med det elektriske brandalarmeringssystem og det specielle højtryksventilatoranlæg, hvor luften til kahytterne føres gennem tynde rør, gør, at dette skib er fuldt ud moderne i brandteknisk henseende.

Fire dieseldynamoer, hver på 165 kw 220 volt, forsyner skibets mangeartede, elektriske anlæg, hvor kabler



BURMEISTER &

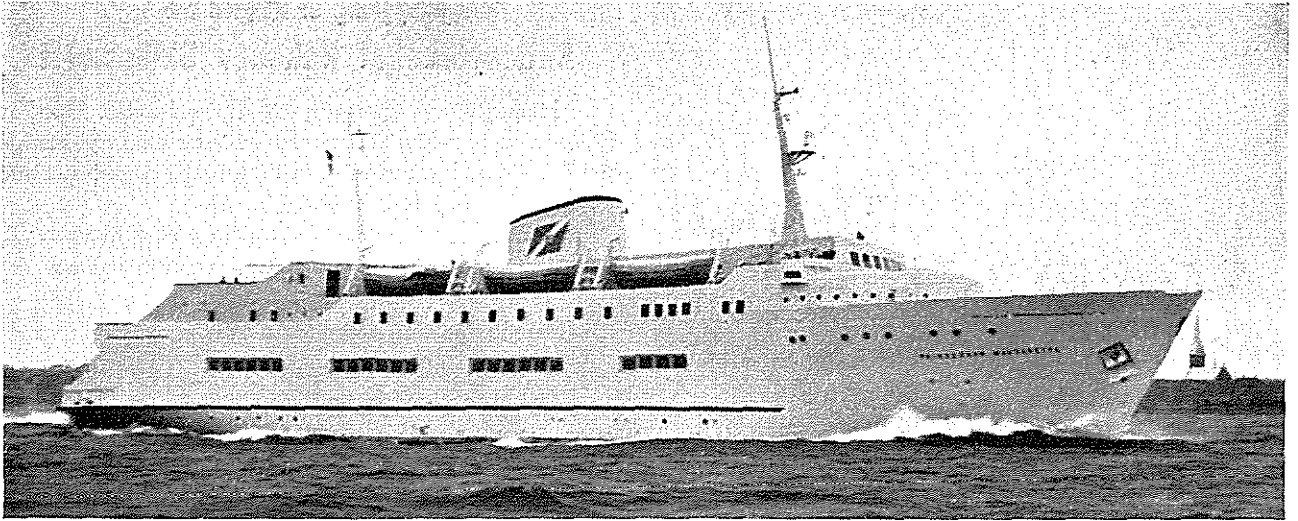


**SKIBSBYGNING
REPARATIONER**

DIESEL MOTORER

med og uden **TURBO-LADNING**

WAIN



Den nye „Sessan“ under fuldskraft-proven.

alene udgør en samlet længde af 75 kilometer. — De elektriske installationer omfatter diverse pumper, kompressorer o. l., som er nødvendige for drift af skibets fremdrivningsmaskineri; endvidere dæksmaskineri bestående af ankerspil, styremaskiner for og agter samt forhalingspil.

Kabyssen er helt elektrisk udstyret med en samlet effekt på ca. 1000 kw. Der er elektriske kaffemaskiner, vandvarmere, stegeovne, brødristerere, grills, kogecgryde o. s. v.

Højtaleranlægget, der strækker sit net gennem hele skibet, er forsynet med mange raffinementer. Der er således båndoptager, radio, grammofon, særskilt mikrofon i de forskellige saloner, hvor der kan arrangeres underholdning. Desuden er anlægget forsynet med „break-in“, således at man fra radiatorummet kan kalde folk til telefonkiosken for samtaler med land.

Som det fuldt moderne skib „Prinsessan Margaretha“ er, er der gjort mest muligt ud af de forskellige sikkerhedsanordninger, der for en stor dels vedkommende er af elektrisk art.

Svigter strømmen fra skibets hovedtavle, overtager et stort batteri en del af belastningen bestående af nødlamper, der viser vej til bådene, branddøre, lanterne samt de 5 vandtætte døre, der en for en kan luk-

kes fra broen. Når nøddynamoen, der er på 30 kw, derpå startes op, kobles batteriet automatisk ud, og nøddynamoen overtager forsyningen af det mest nødvendige i skibet.

I tilfælde af brand sørger et automatisk brandalarm-system for, at der gives melding til broen, og ved hjælp af branddøre kan en opstået brand begrænses.

Navigationsudstyret omfatter magnetiske kompasser, gyrokompas, pejler, radiostation, ekkolod, radar, log, d. v. s. de mest moderne hjælpemidler til at lette navigationen.

Losningen og lastningen af bilerne kommer til at foregå over agterenden ad en 12 m lang klapp, der forbindes med en konsol i skibets hæk.

Bilisten, der kører ombord i færgen ad den 31½ m brede klapp, vil lægge mærke til det smukke vogndæk uden støtter eller andre forhindringer, og han vil se, at der er taget hensyn til hans vogns skinnende lak, idet vogndækket er begrænset af „kantsten“ og „fortove“, således at bilisten roligt kan køre helt ud til siderne uden at risikere, at lakken skrabes på spanter og andre stålkonstruktioner.

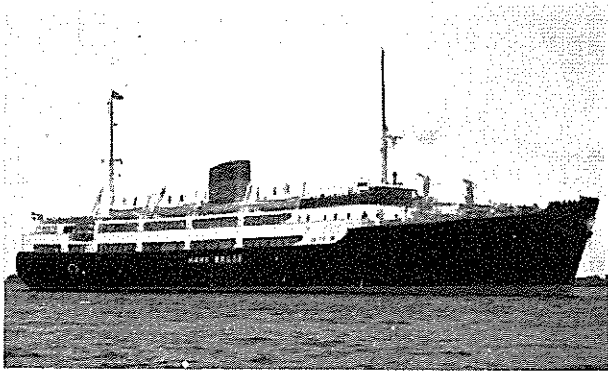
Der bliver i Frederikshavn bygget et klapanlæg ved „Sessan“s gamle kaj, men også i Göteborg får rederiet kajplads og klapanlæg ved et helt nyt kajsystem.



Veranda-salon.



Spisesalon.



„Hans Broge“ efter forlængelsen.

„Hans Broges“ forlængelse

Tirsdag den 5. april indsattes m/s „Hans Broge“ atter i København/Aarhus ruten efter at være blevet forlænget ca. 10 meter, ligesom det var tilfældet med m/s „C. F. Tietgen“ fornylig.

Tallene her viser „Hans Broge“s udvikling:

	1939	1955
BRT	2013	2927
Længde	82,3 m	91,7 m
Dybde	5,3 m	5,3 m
Bredde	13,1 m	13,1 m
Passagerer på I klasse	99	132 el. 146
heraf i enekamre	25	72
Passagerer på II klasse	140	144 el. 172
eller ialt i køjer	239	304
Passagerer ialt på III klasse ...	900	900
Hestekræfter, ihk	3700	3700
Service fart	16,5 kn	16,5 kn

Efter indsættelsen af de to forlængede skibe vil det nu være muligt at medtage et meget større antal passagerer, og specielt vil det være muligt at imødekomme det tidligere utilfredsstillende behov for køjepladser — i særdeleshed hvad angår enekamre. Nedenstående oversigt vil nærmere bekræfte dette:

Passagerkapaciteten på Aarhusbådene før og efter ombygningen 1954/55

	Før	Nu	Forøget med
I klasse (CFT)	107	126	19
	(HB)	99	132	33
II klasse (CFT)	104	168	64
	(HB)	140	168	28
III klasse (CFT)	894	956	62
	(HB)	861	950	89
Total	2205	2500	295

Det vil således i fremtiden være muligt at befordre 2500 passagerer med de to skibe, heraf 594 med køjeplads i modsætning til tidligere 2205 og 450.

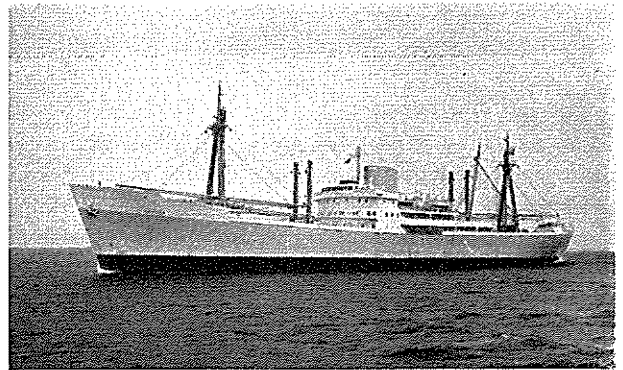
Skibets fører og maskinchef er som tidligere: kaptajn H. Erichsen og maskinchef Hans Rasmussen.

Nybygning til Belgien fra Aktieselskabet Nakskov Skibsværft

Mandag den 4. april afholdt Aktieselskabet Nakskov Skibsværft prøvetur i Langelandsbæltet med nybygning nr. 137 — m/s „Lurifa“ — til det belgiske rederi Compagnie Maritime Belge, Antwerpen.

„Lurifa“ er en moderne cargoliner med plads til 12 passagerer på 1. klasse og dets hoveddimensioner er:

Længde mellem perpendikulærerne ...	136,0 m
Største bredde på spant	18,7 m
Sidehøjde til shelterdæk	12,0 m



„Lurifa“ på prøveturen.

Skibet, der er bygget til Lloyd's Registers højeste klasse, har to gennemgående dæk samt yderligere et mellemdæk i forskibet og er forsynet med lang bak samt store dækshuse midtskibs. Lastrummenes kapacitet er ca. 14.450 m³ bales, foruden ca. 325 m³ kølelast. Lossegrejerne består af een 60 tons, een 40 tons, seks 10 tons og to 5 tons lossebomme. Desuden er nybygningen forsynet med radar og gyro foruden de almindelige navigationsmidler.

Maskineriet består af en Cockerill-B & W sekscylindret, dobbeltvirkende, totakts dieselmotor, type 659-WBF-125/45 med turboladning, der ved 120 o/m udvikler 7.800 bhk og giver skibet en fart af ca. 16 knob fuldt lastet.

Årsheftet er på vej

„Vikings“ store, tekniske årshefte er nu ved at gå i trykken. Det indeholder som sædvanlig et væld af stof om skibsfart og skibsbygning. Alle nye danske skibe og alle skibe, der leveredes fra danske værfter i 1954, omtales med tegninger og fotografier. Også svensk og norsk skibsfart omtales, og der er flere store artikler om søfarts- og skibsbygnings-tekniske emner. Bl. a. har frihavnsdirektør Fugl-Meyer skrevet en artikel om de store uddannelsesarbejder, som for øjeblikket finder sted i Københavns Frihavn. Som de tidligere år er heftet rigt illustreret og indeholder flere helsides-billeder i farver. — De gør klogt i allerede nu at bestille årsheftet hos Deres blad- eller boghandler eller direkte hos „Vikings“ ekspedition.

M/s Ecuador

Lørdag den 2. april afgik m/s „Ecuador“ på sin jomfrurejse til Sydamerika via Gdynia med en ladning kul.

„Ecuador“ er søsterskib til m/s „Brasilien“, der blev afleveret fra Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri A/S den 30. august sidste år. Begge skibene er hovedsagelig beregnet til fart på Sydamerika.



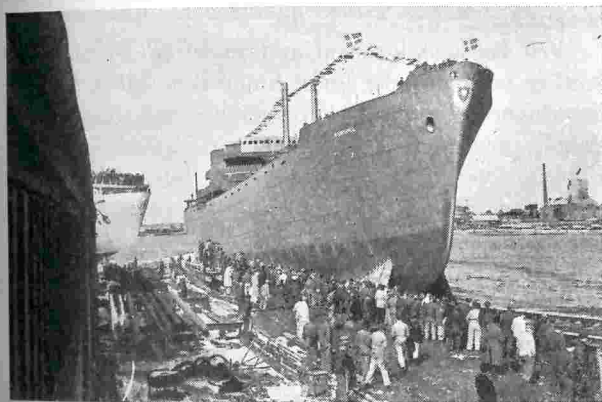
„Ecuador“ på prøvemilen.

Dimensionerne er følgende:

Længde overalt	137,3 m
Længde mellem perpendicularerne	126,5 m
Største bredde på spant	17,8 m
Dybgang	7,6 m
Lasteevne	9.100 tons
Lastrummene er på ca. 15.700 m ³ .	

Fremdrivningsmaskinerne er B & W totakts, otte-cylindret dieselmotor på ca. 6.000 ihk, som giver 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.



„Nordpol“ klar til søsætning.

M/s Nordpol

Onsdag den 30. marts kl. 12.00 søsattes fra Nakskov Skibsværft nybygning nr. 138, et ca. 8.600 tons dw lastmotorskib til Dampskibsselskabet Norden, København.

Skibet navngaves af fru fhv. handelsminister Slesbager og fik navnet „Nordpol“.

Hoveddimensionerne er:

Længde mellem perpendicularerne ...	123,4 m
Bredde på spant	17,5 m
Højde til shelterdæk	11,2 m

Skibet, der er bygget til Lloyd's Registers højeste klasse, har to gennemgående dæk og er forsynet med bak og halvhøj hytte samt dækshuse midtskibs og agter. Lastrummens kapacitet er 14.850 m³ grain.

Maskineriet består af en B & W sekscylindret, enkeltvirkende totakts dieselmotor, type 674-VTF-140, der ved 112 o/m udvikler 4.100 bhk og giver skibet en fart af ca. 14 knob fuldt lastet.

Afløbningen overværedes af fhv. handelsminister Slesbager, rederiets inspektører, værftets bestyrelse og direktion samt en del indbudte gæster, alle med fruer.

M/s Wilana

Fra Uddevallavarvet søsattes den 19. marts motor-tankskibet „Wilana“ til Skips A/S Awilvo, Oslo, skibsreder Anders Wilhelmsen.

Skibet bygges til højeste klasse i Det norske Veritas og er helsejst samt forsynet med to gennemgående, langskibs skodder. Såvel de langskibs som de tværskibs skodder er korrugerede.

Dimensionerne er følgende:

Længde overalt	172,9 m
Største bredde på spant	21,3 m
Sidehøjde	12,1 m
Dybgang	ca. 9,2
Dødvægt	19.000 tons
Rumfang af lasttanke	24.775 m ³
Rumfang af lastrum til tør last	1.130 m ³

Skibet skal forsynes med en otte-cylindret, totakts, enkeltvirkende dieselmotor af Uddevallavarvets fremstilling og Götaverkens type. Den arbejder direkte på skrueakslen og yder ved 112 omdrejninger pr. minut 7.500 ahk.

Til fremstilling af vekselstrøm installeres to dieselgeneratorer på 240 kw og en dampdrevne generator på 110 kw.

Fire vertikale compoundlastoliepumper i to pumpe-rum yder hver en kapacitet på 500 tons vand i timen.

Varmeslangerne i centerlasttankene bliver af let-metal.

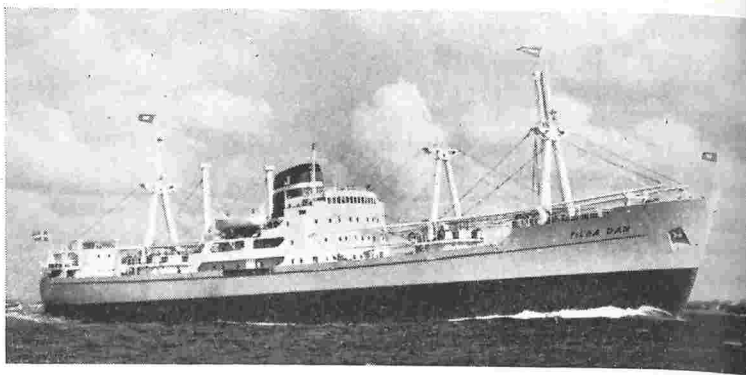
Til spuling af tankene installeres Butterworth-anlæg.

Har Delæst „Sejl og Motor“

Nyt motorskib

til rederiet

J. LAURITZEN



„Tilda Dan“.

Den 29. marts afholdtes der prøvetur med m/s „Tilda Dan“, en cargoliner, som Aalborg Værft A/S har bygget til rederiet J. Lauritzen. Skibet er bygget specielt til indsættelse i rederiets liniefart mellem New York og Sydamerikas vestkyst.

Skibet er bygget med lukket shelterdæk med bak. Bakken er ført hen til forkant af luge nr. 2. Forstævnen er fremadhældende pladestævn, og hækken krydserhæk af den sædvanlige typiske form for rederiets West Coast skibe og kølebåde.

Hoveddimensionerne er:

Længde overalt	119,8 m
Største bredde på spant	16,9 m
Dybgang fuldt lastet	8,4 m
hvertil svarer en dødvægt på ...	7.600 eng. tons
Lastrummenes grain kubik ca.	11.050 m ³
Fart, fuldt lastet	ca. 15 knob

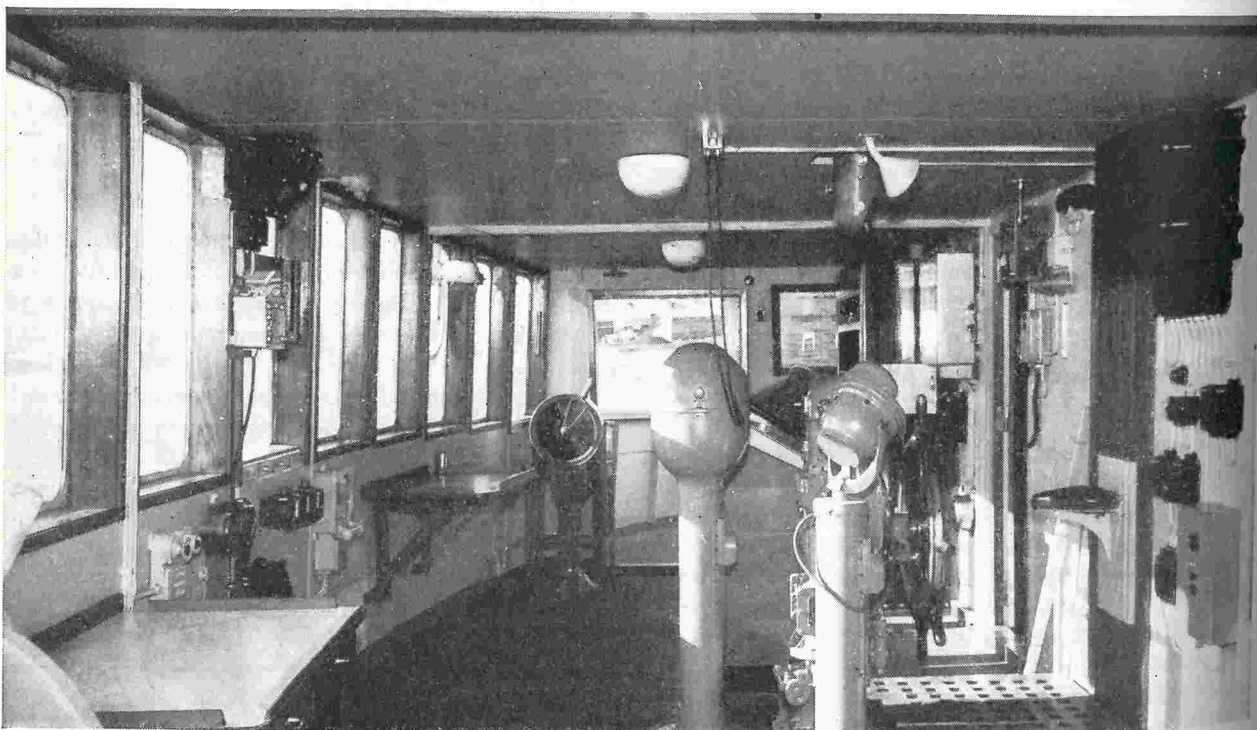
Skibet er forsynet med 5 luger, der betjenes af ialt

tolv 5 tons bomme, fire 10 tons og en 35 tons bom. Bommene betjenes af elektriske spil. Lugedækslerne på øverste dæk udføres som pontonlugedæksler af stål.

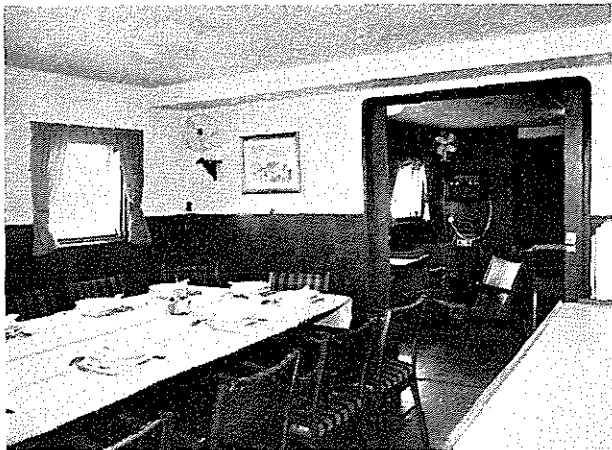
Apteringen er indrettet midtskibs med beboelse for alle officerer og med samtlige messer, medens apteringen for mandskabet er indrettet på 2. dæk samt i dækhuse agter, hvor der også findes vaskeri til brug for besætningen.

Ved konstruktionen af apteringen er der taget væsentlige forholdsregler for at brandsikre skibet. Bl. a. er apteringen delt op i flere adskilte zoner, ligesom alle skodder er udført af brandhæmmende materialer. Iøvrigt er apteringen fuldt moderne, følgende rederiets sædvanlige praksis. Ventilation og opvarmning af apteringen er udført som HI-press anlæg med luftkonditionering.

Der findes kulsyreslukning for forebyggelse af brand i maskinrum samt i lastrum — i forbindelse hermed røgmeldeanlæg, installeret på broen.



Fra „Tilda Dan“s styrehus.



Officerernes messe.

Skibet er enkeltskruet, og skruen drives af en otte-cylindre, totakts, enkeltvirkende hovedmotor, type B & W 862-VTF-115.

Maskinanlægget er i stand til at udvikle ca. 5.360 ihk.

Skibet føres af kaptajn Folmer Clausen, og J. V. Overgaard er maskinchef.



Førerens salon.

M/T Nyköpingshus

Kockums tiende leverance til Trelleborgs Ångfartygs AB gik på prøvetur den 5. april og gennemgik de sædvanlige prøver med bl. a. fartprøver i Øresund, hvilke alle var til rederiets fulde tilfredshed. Efter afslutningen af prøverne skiftedes flaget, og rederiet overtog skibet.

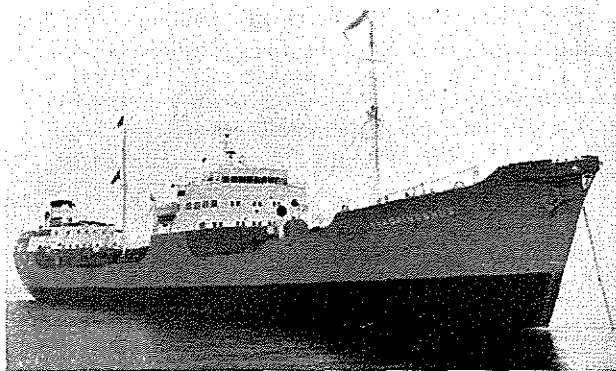
„Nyköpingshus“ er det 34. skib i værftets første serie 16.000 tons tankskibe, som begyndte med „Bracanda“ i 1940.

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 sommefribord 9,1 m
 Dødvægt ca. 15.570 tons
 Kapacitet af lastolietanke 21.700 m³
 Prøvetursfart 14,6 knob

Hovedmotoren er en syvcylindret, enkeltvirkende Kockum-MAN dieselmotor på 6.300 bhk ved 115 omdrejninger pr. minut. Alt dæksmaskineri er dampdrevet og omfatter 9" × 14" spil på hytten og bakken samt et mindre 7" × 10" spil med forlængede nokakslers på



M/t „Nyköpingshus“.

hoveddækket. Skibet er forsynet med et kulsyreslukningsanlæg for maskinrummet og har Butterworth-anlæg til spuling af samtlige lasttanke. Apteringen er af sædvanlig høj standard med besætningen boende i enmandskamre agter. Desuden kan nævnes, at proviantkølerummet har et særligt rum til dybfrosne levnedsmidler. Mandskabet får maden serveret over en cafeteriadisk, indbygget mellem kabyssen og mandskabsmesses. Vaskeri, rullestue og tørrerum findes agter. Navigationsudrustningen er helt moderne med radar, gyrokompass med selvstyrer, ekkolod, SAL-log og radiopejler.

M/T Kongstein

Et 24.000 tons tankmotorskib, som er bestilt af skibsreder A. Gowart Olsen i Stavanger, søsattes den 29. marts ved Kockums i Malmö. Fru Astrid Hauge gav det nye skib navnet „Kongstein“.

Til samme rederi, Skibs A/S Solvang, leverede



Fra „Kongstein“'s søsætning. Til højre gudmoderen, fru Astrid Hauge, og direktør Lundequist.

Kockums umiddelbart efter krigens afslutning i 1945 tankskibet „Kongstein“ på 16.155 tons dw. Dette skib er for nylig solgt til et finsk rederi og omdøbt til „Inga“. Den 1. august 1937 leverede værftet tankskibet „Kongsgaard“ på 14.950 tons dw, som imidlertid gik tabt under krigen ved torpedering, og i april 1949 erstattedes af en ny „Kongsgaard“ på 16.100 tons dw. Skibsreder Gowart Olsens flåde omfatter bl. a. et 16.000 tons tankskib m/t „Kongstank“ samt dampskibet „Kongsborg“ på 10.000 tons dw, og desuden har man bestilt et 32.000 tons turbinetankskib ved Rosenbergs Mek. Verksted i Stavanger.

M/t „Kongstein“, som er det tiende 24.000 tons tankskib søstat hos Kockums, har følgende hoveddata:

Længde overalt	184,4 m
Længde mellem perpendikulererne ...	175,7 m
Største bredde på spant	23,5 m
Sidehøjde til hoveddæk	13,0 m
Dybgang på sommerfribord	9,8 m
Dødvægt	24.400 tons

Hovedmaskineriet bliver en nicylindret, totakts, enkeltvirkende Kockum-MAN dieselmotor på 8.100 ahk ved 115 omdrejninger pr. minut. Farten beregnes til 14,75 knob.

Göteborgs største tankskib

Göteborgs største tankskib søsattes den 29 marts fra Götaverken. Fru Barbro Sörman gav det 23.500 tons dw store skib, som er bestilt af Rederiaktiebolaget Tankoil, Göteborg, navnet „Nike“.

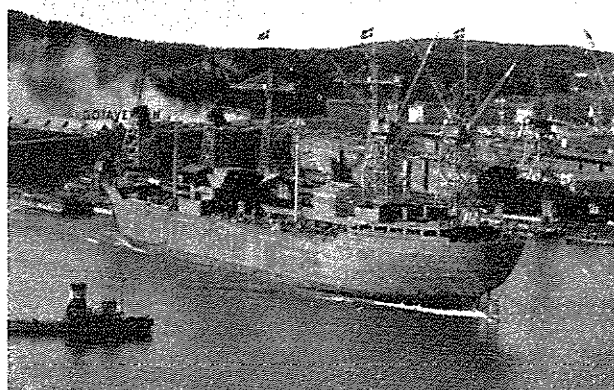
Det nye skib bygges til Lloyd's Registers højeste klasse med hoveddimensionerne:

Længde overalt	180,9 m
Største bredde på spant	22,7 m
Sidehøjde	12,9 m
Middeldybgang på sommerfribord	9,9 m

Skibet er helsvejst og er bygget med langskibs spanter i bunden, tværskibs spanter i siderne samt langskibs



Gudmoderen, fru Barbro Sörman, sammen med direktor Jacobson og generalkonsul Rolf Sörman.



Sosætningen af „Nike“.

bjælker i dækket. De tværskibs og langskibs skodder er af Götaverkens patenterede type.

Olielasten skal føres i 10 midtskibs og 12 vingetanke, som tilsammen rummer 28.500 m³. Pumpekapaцитeten er 2200 tons i timen.

Dæksofficerernes kamre ligger i dækshuset midtskibs, maskinofficerernes i dækshuset på bådedækket. Der vises stor omhu for at gøre alle kamre smukt ind-

Skibet er malet med *Hempels*

J.C. Hempel's Skibsfarve Fabrik
AMALIEGADE 8 - KØBENHAVN K - MINERVA 3842

rettede. Samtlige kamre og saloner bliver luftkonditionerede efter systemet S-man, så luften kan opvarmes eller afkøles efter behag.

På fuld last skal „Nike“ gøre 15 knob.

Den forsynes med en nicylindret, enkeltvirkende, totakts dieselmotor af Götaverkens konstruktion og

fremstilling. Den giver ved 112 omdrejninger pr. minut 10.000 ihk.

Skibet forsynes med to sekscylindrede, firetakts, enkeltvirkende dieselmotorer på 300 ehk, direkte koblet til 240 kw generatorer.

Undervandsfjernsyn

Undervandsfjernsyn er udviklet efter krigen og vil sikkert revolutionere teknikken for visse dykker- og bjergningsarbejder. Værdien af fjernsyn ved arbejder under vandet er selvklaart, men det er først ved de store fremskridt i undervandsoptik og i teleteknik, det har fået praktisk betydning.

Udviklingen siden 1951 har gjort sådanne fremskridt, at undervandsfjernsynets tekniske vedligeholdelse og betjening er lige så let som andet teleteknisk udrustning på skibe, f. eks. radar. Man mangler blot at udvikle metoder til behandling og kontrol af undervandskameraet. Man er ved television, ligesom en dykker er det, afhængig af lyset, kontrasterne og vandets klarhed for synsafstanden. Dette må altid tages i betragtning, når man tænker på at anvende fjernsyn ved undervandsarbejder.

Fjernsyn har i forhold til dykkeren følgende fordele:

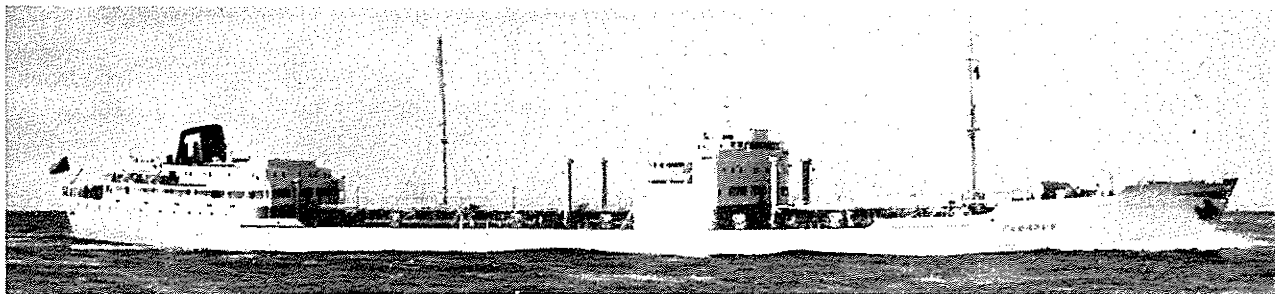
- a) Det kan bruges i tidevande, der er langt stærkere end dem, hvori en dykker kan arbejde.
- b) Det kan være under vandet i praktisk talt ubegrænset tid. En dykkers ophold under vandet aftager med dybden, så i dybvandsarbejde, ned til ca. 100 m, kan hans ophold højst være 30 minutter. Det gælder også for et observationskammer, som, selv om det kan gå ned på større dybder og i stærkere strøm, i virkeligheden kun kan være en begrænset tid under vandet.
- c) Dykkere og mænd i observationskamre arbejder under meget ubehagelige forhold og under stærke åndelige påvirkninger, som nedsætter deres effektivitet, medens fjernsynet kan betjenes og ses i magelighed og sikkerhed fra overfladen.
- d) Fjernsynet kan for tiden bruges i dybder ned til 300 m, og det er muligt at konstruere det til endnu større dybder, hvis der skulle blive brug for det. Den praktiske arbejdsdybde for en dykker er omkring 60 m, dog kan højt trænede dykkere med særlig udrustning fra et specialskib gå ned til omkring 80 m. Ethvert skib med tilstrækkelig kraft og med en bom til undervandskameraet kan betjene undervandsfjernsynet i en hvilken som helst dybde, hvis det kan forløses.

Ved hjælp af film eller ved at tage fotografier af synsskærmen kan man få et billede til brug for en efterfølgende undersøgelse eller som bevis. Flere synsskærme i skibet kan betjenes fra hovedsættet, så et større antal personer i detaljer kan følge et undervandsarbejde. Det er også muligt fra et skib at transmittere over kortere afstande, så man i land kan følge det, der ses i undervandskameraet.

Under visse forhold kan undervandsfjernsyn give en betydelig besparelse i tid og penge ved dokning af skibe. Hvis et skib har fået en skade under vandet og skal dokkes for at reparere den, kan en fjernsynsundersøgelse gøres og reparationens omfang bestemmes, ja, om nødvendigt en hel sektion fremstilles, før skibet går i dok. En synsmand kan ved fjernsyn, når dokmuligheder ikke er til stede, bestemme, om midlertidig reparation er nødvendig eller ej, og om han vil udstede sødygtighedsattest. På mere eller mindre fjerne steder vil det være værdifuldt, særlig når man husker på, at et lille letvægtskamera med dets udrustning incl. transportabel generator kan bringes derhen i en lille flyve-maskine.

De meget høje anskaffelsesomkostninger umuliggør, at undervandsfjernsynet kan blive noget økonomisk foretagende, særlig da det kun vil blive brugt i meget korte perioder. Dette i forbindelse med den hurtige udvikling i forbindelse med særlig uddannede operatører gør, at en praktisk og økonomisk måde, på hvilken undervandsfjernsynet kan udnyttes fuldt ud, vil være, at firmaer, som fremstiller udrustningen, udlejer sæt og operatører, når det ønskes. Dette system bruges allerede i forbindelse med radio og navigationshjælpemidler.

Undervandsfjernsyn vil ikke gøre dykkere overflødig, men må betragtes som et meget værdifuldt hjælpemiddel. Det vil muliggøre en teknisk ekspert at få en førstehånds underretning og fri ham for at være afhængig af en dykkers rapport, hvoraf det kan være muligt eller ikke muligt at få et teknisk og nøjagtigt billede af situationen, og hvis rapporter ikke altid er absolut ufejlbarlige. Det vil også muliggøre, at arbejde kan udføres under forhold, som ville være umulige for en dykker. At undervandsfjernsynets effektivitet er afhængig af vandets klarhed, belysningen etc. må ikke glemmes. Et instrument, kendt under navnet hydrofotometer, kan give aflæsningen af lysets gennemtrængen i vandet. Ved brugen af det kan maksimums afstanden for undervandsfjernsynet bestemmes på ethvert sted.



„Pegasus“ på prøveturen.

M/T Pegasus

Den 17. marts afleveredes fra Uddevallavarvet mortortankskibet „Pegasus“ til Rederi AB Transoil, Göteborg.

Skibet har følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	173,0 m
Største bredde på spant	21,3 m
Sidehøjde	12,1 m
Dybgang	ca. 9,3 m
Dødvægt	19.100 tons
Rumfang af lasttanke	25.000 m ³
Rumfang af lastrum til tør last	1.160 m ³

Skibet er forsynet med en syvcylindret, totakts, enkeltvirkende dieselmotor af Uddevallavarvets tilvirkning

og Götaverkens type. Den arbejder direkte på skrueakslen og er på 6.550 ahk ved 112 omdrejninger pr. minut. Den kontraherede fart på fuld last er 14,5 knob. Motoren kan arbejde med kedelolie.

Som hjælpemaskineri er installeret to diesलगenerators, hver på 200 kw, samt en dampdrevne generator på 110 kw.

Skibet er bygget til højeste klasse i Lloyd's Register og er helsvejst samt forsynet med to langskibs skodder. Alle skodderne er korrugerede.

Apteringen er som nu almindelig i tankskibe, men der forekommer i den næppe maling, da skodderne er behandlet med plastic. Fører er kaptajn Arthur Johnson, og maskinchef er søingeniør Sven Danielsson.

Malm-tankskib til Norske Amerikalinen

Den 24. marts gik det kombinerede malm- og tankskib „Vindafjord“ på 13.360 tons dw på prøvetur fra Götaverken.

De to malmrum har et rumfang på 6.470 m³, mens de 16 lasttanke rummer 12.100 m³. Desuden har skibet et mindre tørlastrum på 370 m³ til anden last end malm.

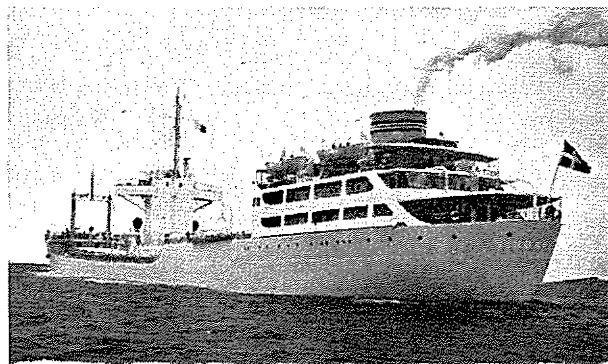
Nybygningen har langskibs spanter og er isforstærket. Lastlugerne er af Götaverkens nye type, der er let at manøvrere. Løbebroen mellem hytten og det midtskibs hus er svingbar og stilles ved lastning eller losning tværskibs.

Skibet er bygget til Det norske Veritas højeste klasse og har hoveddimensionerne:

Længde overalt	149,0 m
Største bredde på spant	18,0 m
Sidehøjde	10,8 m
Middeldybgang på sommerfribord	8,5 m

Til udrustningen hører radar, gyrokompas med selvstyrer, radiopejler, ekkolod, Götaverkens Lodicor-apparat til lastfordeling m. m.

Både officerer og mandskab bor agter. I det tårnlignende midtskibs hus findes foruden en søkahyt til kaptajn-



„Vindafjord“ på prøvetur.

nen kun de kamre og den udrustning, der behøves til skibets navigering.

Den kontraktlige fart er 13,5 knob på fuld last.

Maskineriet er af Götaverkens konstruktion og fremstilling. Hovedmotoren er en svejst syvcylindret, totakts, enkeltvirkende krydshovedmotor med 680 mm cylinderdiameter og 1500 mm slaglængde. Den er indrettet til drift med kedelolie og giver ved 112 omdrejninger pr. minut 6.200 ihk.

De tre hjælpemotorer er firecylindrede og på 165 ehk. De er direkte koblede til 110 kw generatoren.

„Vindafjord“ føres af kaptajn Sverre Jørn, maskinchef er G. Johnsen.



C. K. HANSEN

Grundlagt 1856

★

Skibsreder og skibsmægler

Agent for regelmæssige linier
Befragning . Klarering . Spedition
Haveri-, assurance- og I. A. T. A. agent

★

15 moderne skibe — 105.000 ts. d. w.

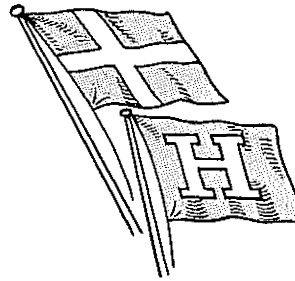
★

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

Sikkerhed til søs

DECCA NAVIGATOR

DECCA RADAR

DECCA NAVIGATOR AKTIESELSKAB

KRYSTALGADE 15 - KØBENHAVN K.
TELEFON BYEN 8310



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



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

„MYREN“

KØBENHAVN

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

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB





VIKINGEN

kr. 1,75
1. juni

EN HOLLÆNDER
Maleri af OTTO KOCK

1955 - nr. 6
32. 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, Taisis, 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

TRINITY HOUSE

Fra munkeorden til Englands fornemste maritime institution

Ved OTTO LUDWIG

Trinity House i London, der bl. a. er Englands fyr- og vagervæsen samt lodsvæsen, er en af verdens ældste, stadig eksisterende søfartsinstitutioner. Dens tidligste historie fortæber sig i fortidens tåge, fordi vigtige dokumenter, der kunne have givet løsningen, er gået tabt. Imidlertid fortæller overleveringen, at institutionen oprindeligt var en munkeorden, men om den taler sandt, skal være usagt.

Det er dog en kendsgerning, at Henrik VIII, som nærrede en varm interesse for engelsk søfart, gav Trinity House dets første privilegier, hvilket skete i 1514. Fra det tidspunkt har det været institutionens fornemste mål at gavne skibsfarten på forskellig måde. Trinity House var dog også — og er stadig — en slags sømandsstiftelse, hvis opgave det er at understøtte gamle sømænd og deres efterladte.

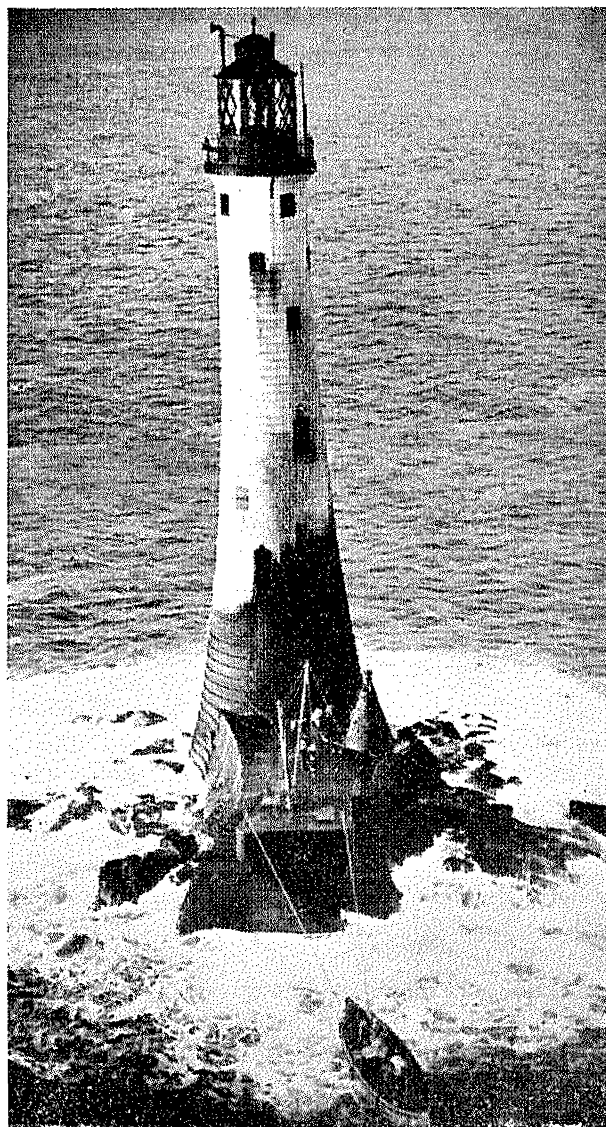
Selve bygningen „Trinity House“ ligger på Tower Hill i London. Ikke mindre end tre gange har den været ødelagt af brande. Første gang var under Londons store brand i 1666, anden gang i 1714 og tredje gang i 1940, da tyske brandbomber lagde næsten hele kvarteret omkring bygningen øde. Heldigvis var det brev, hvori Henrik VIII gav institutionen sin kongelige velsignelse, sammen med flere andre historiske dokumen-

ter forinden blevet evakueret. Men en meget stor del af de kostbare malerier og andre sjældne, maritime skatte, bygningen husede, gik tørt.

Trinity House er efter krigen blevet bygget op påny, og bygningen rummer igen maritime skatte af værdi.

I krig

Utallige gange har Trinity House spillet en rolle i Storbritanniens historie og dermed i verdenshistorien. I det 17. århundrede indstillede institutionen førere til flådens skibe, og hver gang England har været i krig, har Trinity House haft særlig stor betydning. Institutionen var med til at forsvare Themsen mod Napoleon, der havde truet med at gøre landgang i England og spise sin julemiddag i London. England var, ligesom under den sidste krig, næsten helt uforberedt, men i en hast blev der udrustet ti fregatter, som udlagdes i en linie tværs over Themsen. Skibene rådede over næsten 200 kanoner, som betjentes af 1200 frivillige fra Trinity House. Institutionen var også med til at forsvare England både under den første og den anden verdenskrig. Trinity House-lodserne reddede utallige allierede skibe hjem fra sammenbruddet i Dunkerque, da det kneb allermost. I krigens næste tre år blev en stor del af



Wolf Rock fyrtårnet, et af Englands mest stormomsuste.

skibstrafikken på England dirigeret fra London til havnene på vestkysten, og mere end 50 lodser fra Themsen måtte gøre tjeneste på Clyden. Senere, da trafikken atter voksede på London, vendte en del af lodserne tilbage og fik også her nok at gøre. Under forberedelserne til D-dag gjorde de en meget stor indsats. F. eks. medvirkede de i transporten af alle de dele til „Mulberry Harbour“, som blev bygget langs Themsen, og i den måned, der fulgte efter invasionen på Normandiets kyst, lodse 88 flod-lodser tilsammen ca. 3000 skibe, mens 115 andre lodser medvirkede i lodsnigen af 2000 skibe på åbent hav. I den periode arbejdede lodserne næsten uden ophold, og der måtte endda tilkaldes assistance fra lodser på Clyden, ligesom man måtte indkalde reservelodser fra Royal Naval Reserve.

Under krigen mistede Trinity House ikke mindre end 16 fyrskibe og flere andre fartøjer. Flere af skibene blev bombet af tyskerne, og andre sank efter minesprængninger. Flere gange led Trinity House store tab af menneskeliv. Som en delvis erstatning for de mistede skibe indsatte institutionen to franske „tendere“, der var undsluppet til England, ligesom man overtog nogle skibe fra marinen.

Flere Trinity House-fartøjer udlagde bøger for trafikken på Normandiet, og to fyrskibe udlagdes i nærheden af den franske kyst for at vise andre skibe vej ad minestrøgne ruter til landingsstederne.

Også fyrtårnene var meget udsat under krigen. F. eks. blev Wolf Rock Lighthouse beskadiget ved kanonild fra et tysk fly i marts 1941, og et midlertidigt lys måtte opsættes. I august samme år blev Longstone-fyrtårnet svært beskadiget af en bombe.

Med regelmæssige mellemrum angreb tyskerne Trinity House-fartøjerne, og mindst eet af dem blev ramt af skud fra en af tyskernes langtrækkende kanoner på den franske kyst.

Fyrskibene blev på deres stationer så længe som muligt, men til sidst måtte de næsten alle inddrages, og i stedet udlagdes lystønder. Fyrskibet ved Nore, hvor Englands første fyrskib blev udlagt, var et af dem, der holdt længst ud. Det forblev på stationen indtil juni 1943.

Churchill og Trinity House

Trinity House har igennem tiderne haft mange forskellige opgaver — og har det endnu. I 1647 opfordredes institutionen således af underhuset til at indgive et forslag om, hvordan forterne ved Gravesend og Tilbury burde sættes i stand for at undgå en truende fjendtlig overrumpling.

Både Gravesend og Tilbury hørte sammen med de såkaldte „Cinque Ports“, d. v. s. Dover, Sandwich, Romney, Hastings og Hythe, til nogle af Englands vigtigste forsvarsværker mod søen. I nogen grad har de nu mistet deres forsvarsmæssige betydning, men titlen „Lord Warden of the Cinque Ports“ eksisterer endnu og indehaves af Churchill, der over et af sine landsteder har Lord Warden-flaget vajende.

Winston Churchill har også en meget nær tilknyt-

ning til Trinity House. Ledelsen af institutionens praktiske virksomhed varetages af ti „Acting Elder Brethren“, hvoraf een er „Deputy Master“. Alle brødre, også de ca. 300 „yngre brødre“, har stemmeret ved valg af ledelse. Men foruden de „aktive“ brødre har institutionen et begrænset antal „æres-brødre“. Churchill er een af dem, Atlee en anden. Ogsaa Gladstone og Lord Salisbury var i mange år „brødre“. Også blandt „the masters“ har der været berømte personligheder. En af dem var Hertugen af Kent, der senere blev Kong George V. Som master „regerede“ han fra 1894 til 1910.

Under et af sine mange besøg i Frankrig blev Churchill spurgt, hvilken uniform han bar. „Old Winnie“ svarede: „Le Frere Ainé de la Trinité“, hvilket kan oversættes som: „Ældre broder af Treenhedens“. Det var derfor ikke så underligt, at den spørgende med agtelse i stemmen udbrød: „Min Gud! Sikken indflydelse!“

Et af den senere histories berømteste fotografier viser Churchill i Elder Brother of Trinity House's uniform. Det er billedet af Churchills og Roosevelts møde på havet om bord i HMS „Prince of Wales“, da grundlaget for FN blev lagt.

Trinity House er mange ting. Det er administration for fyr- og vagervæsen, lodsvæsen samt vragarbejder og har kontrol med det skotske og irske fyr- og vagervæsen. De „aktive ældre brødre“ har hver sin gren af institutionens virke at varetage, og nogle af dem gør, efter ældgammel tradition, tjeneste som søretsmedlemmer i „The High Court of Admiralty“. Under tjenesten i søretten bærer brødrene deres historiske og særprægede uniformer.

Det var en god forretning at drive et fyr!

Så tidligt som under Henrik VIII — og måske også før — fik institutionen ret til at udlægge sømærker, bygge fyrtårne o. l. Men samtidig gav regeringen private enkeltpersoner tilladelse til at gøre det samme. Trinity House gjorde selvfølgelig ophævelser, men havde sjældent heldet med sig.

I 1836 vedtog parlamentet en lov, der gav Trinity House magt til at udkøbe de private ejere af fyrtårne til en samlet udgift af over een million pund, hvilket var en fantastisk masse penge dengang. Siden har alle fyrtårne i England og Wales, undtagen dem, der hører til havnene, været drevet af Trinity House.

Det var ikke så underligt, at de private ejere af fyrene var kede af at miste deres forretning, for mange af fyrene indbragte store fortjenester. En vis m. Coke, der ejede og drev det oprindelige Dungeness-fyr, siges således at have indtjent 7.500 pund alene i 1823!

Fyr- og vagervæsen samt lodsvæsen er med andre ord i England en privat institution, men tillige under statens kontrol. Midlerne til opretholdelse af sine virksomheder får Trinity House gennem „The General Lighthouse Fund“, hvortil skibenes fyrafgifter betales. „Fondet“ administreres af Board of Trade, over for hvem Trinity House er ansvarlig for den måde, pengene anvendes på.

Den engelske kyst er delt i seks distrikter, nemlig Great Yarmouth, Harwich, East Cowes, Penzance, Swansea og Holyhead, der hvert er under ledelse af en superintendent, der direkte er underlagt de „ældre brødre“.

Lige fra første færd har Trinity House haft en meget nær tilknytning til den engelske flåde. Institutionens første „master“ var således chef for Englands første rigtige krigsskib, „Henri Grace a Dieu“, der er bedre kendt under navnet „Great Harry“. Manden var Sir Thomas Spert. Han døde i 1541, og en mindesten blev rejst til hans ære og kan stadig ses i Stephney Parish Church.

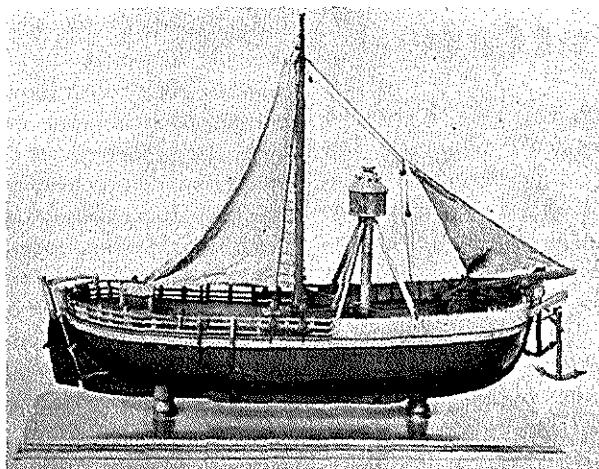
Traditioner og skikke

Trinity House har mange farverige og ældgamle traditioner. Hver Trinity mandag afholdes en årlig „Whitebait dinner“ i huset på Tower Hill. Tidligere var denne skik endnu mere farvestrålende. Mens institutionen havde til huse i Deptford, sejlede de ældre brødre på denne dag fra Tower i festligt smykkede fartøjer til Deptford Green, hvor der fandt en modtagelse sted hos sognets embedsmænd, hvorefter man gik i procession til Trinity Hospital. Her foregik valgene til institutionens højeste poster, og når de var overstået, drak samtlige tilstedeværende af en stor pokal, „The loving cup“. Denne „loving cup“ går stadig rundt ved særlig festlige lejligheder, dette skete bl. a. i 1929, da Trinity House var vært for alverdens fyradministrationer.

Til assistance har brødrene en stor teknisk stab, og ingen af dem lodser f. eks. selv. Det sker kun ved festlige lejligheder. En anden gammel tradition foreskriver nemlig, at Trinity House's flagskib, der for øjeblikket hedder „Patricia“, f. eks. ved flåderevyer har ret til at føre kongeskibet forbi de opmarcherede krigsskibe. At traditionen stadig overholdes, har vi set i de ugerevyer, der har været udsendt af Dronning Elizabeths inspicering af flådens skibe for et års tid siden.

Som det allerede har været nævnt, er Trinity House også et godgørende foretagende. Af et gammelt fond afholdes udgifterne til forskellige sømandsstiftelser. I gamle dage fik man pengene til fondet ved opkrævning af fyrafgifter og afgifter ved skibenes indtagning af ballast på Themsen. Nu får fondet sine midler af ældre brødre, der testamenterer ofte ret store beløb til det.

Nu har Trinity House næsten helt overvundet krigens materielle svækkelse. I 1939 rådede institutionen over 43 bemandede fyrskibe og 2 ubemandede. For øjeblikket ligger tallet på et sted mellem 35 og 40. Til at betjene og bemane disse fartøjer råder Trinity House



Model af et af de første fyrskibe ved Nore, hvor Englands og hele verdens første skib af den art udlagdes.

over et personel på mellem 350 og 400 mand. Den har endvidere ca. 600 lodser.

Trods de ældgamle traditioner, der måske nok kan forekomme os nordboere at være lidt fremmedartede og ude af trit med tiden, er Trinity House en fuldt moderne organisation, som alverdens fyrvæsener og lodsvæsener kan lære meget af. Alle ældre, aktive brødre er mere end festlige topfigurer. De er udvalgt blandt Storbritanniens dygtigste navigatører og er

i besiddelse af stor erfaring.

Både jeep'en og ancore „våben“ har været nævnt som dem, der „vandt krigen“, men sandheden er, at krigen blev vundet ved team-work, og i dette holdarbejde havde Trinity House sin meget store betydning.

Rettelse

Til billedet med Prins Axel på side 19 er desværre gledet en linie ud. Der skal sidst i underskriften til billedet stå „samt med den kendte norske skibsreder Øivind Lorenzen“.



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 hurtigt — og derfor billigt!

Vi bringer mandskabet til skibssiden.

FRED. OLSENS FLYSELSKAP A/s . OSLO

Generalagent for Danmark

THOR JØRGENSEN A/s

LUFTFARTSAFDELINGEN

KØBENHAVNS LUFTHAVN
KASTRUP

TELEFON 450-57-42

Fra søretten

Efter sammenstødet den 27. juni 1947 i Øresund mellem ruteskibet s/s „København“, tilhørende Det Forenede Dampskibsselskab og s/s „Mette Skou“, Rederiet Ove Skou, blev der efter Ulykkesforsikringslovens regler tillagt og udbetalt enken og datteren efter fyrbøder Edmund Holst — der blev dræbt ved kollisionen — en erstatning på ialt 27.500.

Da fru Holst ikke fandt, at de til hende og datteren udbetalte erstatninger dækkede deres tab ved at have mistet en forsørger, henvendte hun sig til overpræsidiat, der meddelte hende fri proces. Hun anlagde derefter sag ved sø- og handelsretten mod rederierne til betaling af henholdsvis 35.000 kr. og 12.000 kr. til sig og datteren. Endvidere anlagde hun senere sag mod direktoratet for ulykkesforsikringen og begge kaptajnerne med påstand om betaling af samme beløb, som ved påstandene overfor rederierne.

Rederierne og kaptajnerne påstod sig frifundne, idet de henviste til, at kravene var forældet efter sølovens bestemmelser eller ihvertfald efter den almindelige 5-årige forældelsesregel. Direktoratet gjorde selvstændigt gældende, at der ikke var lidt større tab, end det, der var dækket gennem ulykkesforsikringen og bestred at være ansvarlig, hvis kravene var forældet. Men direktoratet mente iøvrigt ikke, at de var forældet.

Det fremgik af sagen, at kravet mod direktoratet oprindeligt var rejst den 31. oktober 1947 og at første stævning til sø- og handelsretten var dateret den 22. maj 1953.

Under sagen gjorde enken gældende, at den korte 5-årige forældelsesregel var uanvendelig her, hvor der fra skibsførernes side var uøvist et strafbart forhold — idet der ved retten i Helsingør var idømt dem begge bøder — og at kravet derfor var forældet efter 20 års forløb.

Denne betragtning fulgte retten imidlertid ikke. Det hedder i konklusionen, at man med rederierne og kaptajnerne måtte være enige i, at kravet er forældet efter sølovens bestemmelser, der efter deres ordlyd omfatter ethvert krav på erstatning opstået ved sammenstød, hvorved det fremhævedes, at søloven udtrykkelig nævner erstatning for tab af forsørger. At kaptajnerne var idømt bøder for tilsidesættelse af navigationsbestemmelser bragte ikke forholdet ind under den 20-årige forældelse. Herefter blev såvel rederierne som kaptajnerne frifundet.

Styrmand Chr. Bom blev i maj 1953 forhyret med rederiinteressentskabet G. V. Sørensen og Co.s m/s „Helgebo“. På rejse fra Stettin til Aalborg fik han i september 1953 nogle vædske sår i ansigtet, hvorfor han konsulterede Dampskibsskibsforeningens læge i Aalborg, der konstaterede, at han led af børnesår (Impetigo). Han fik af lægen ordineret salvebehandling og en erklæring om, at han burde afmønstres som smitte-

farlig. Da han viste erklæringen for skibets kaptajn, nægtede denne at lade ham afmønstre, hvorfor styrmanden gik til forhyringskontoret, mægleren og til søpolitiet, på hvis foranledning kaptajnen tilkaldte en ny læge, der erklærede, at der ikke var noget i vejen for, at styrmanden behandlede om bord. Gjort bekendt med den første lægeerklæring, afgav lægen dog ingen skriftlig erklæring, men fandt, at et autoritativt skøn udkrævedes.

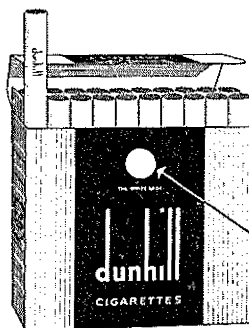
I kredslægens erklæring hedder det derefter bl. a., at sårene ikke var så smitsomme, at det var nødvendigt at sende styrmanden i land til behandling.

Styrmand Bom fastholdt imidlertid sit krav om afmønstring og anlagde derefter sag ved sø- og handelsretten, hvor han påstod rederiet dømt til at betale ham 3 måneders hyre med tillæg af kostpenge og feriepenge for den uberettigede afskedigelse.

Rederiet påstod sig frifundet.

Retten fandt ikke, at hensynet til styrmandens helbredelse afgav fornødent grundlag for hans fratrædelse, og hvad angik smittefarens måtte han, efter kredslægens erklæring, sygdommens karakter og den gode mulighed, der var for at han kunne holde sig borte fra den øvrige besætning, nære tvivl om denne smittefare kunne begrunde en fratrædelse. Iøvrigt måtte afgørelsen træffes af kaptajnen. Styrmanden havde herefter, uanset erklæringen fra rederiforeningens læge, været uberettiget til mod kaptajnens protest at fratræde, hvorfor retten frifandt rederiet.

Her er den **nye**
cigaret fra LONDON!



Millioner af Englændere, hvoraf mange i årevis har været fanatiske tilhængere af andre mærker, ryger nu kun Dunhill! Alle er begejstret for den fornemme kvalitet. Også DE vil blive det!

Med „DEN HVIDE PLET“
borger navnet Dunhill
for kvaliteten!

Cigaretten, som
er blevet den
store succes i
England!

Fås på udførelse hos
Deres skibshandler i
20 og 25 stk.

skift til

dunhill

Af et gammelt dansk kongeskibs saga -

Af Niels Friis.

„Slesvig“ — Frederik den Syvendes og Christian den Niendes hjem på havet.

Det er en naturlig ting, at en land, omflydt af havet, har et særligt skib, der er til rådighed for dets konge. Det har Danmark længe haft, og ingen af de mere moderne opfindelser på trafikområdet har overflødiggjort et sådant fartøj. Den dag i dag er det smukke, hvide „Dannebrog“ vort kongepars hjem på havet, et betydningsfuldt led i kongefamiliens tilværelse sammen igennem.

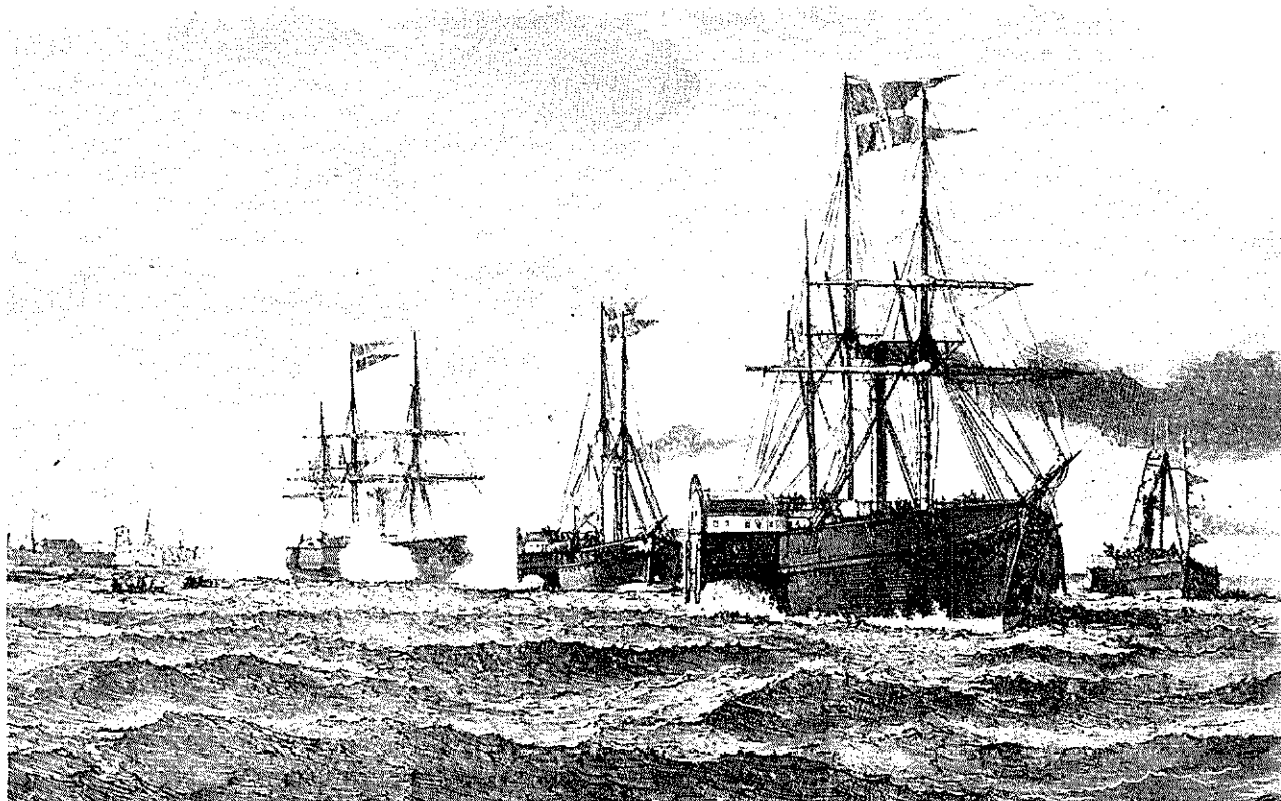
Dannebrog har haft forgængere, dels det gamle, fornemme hjulskib af samme navn, som mange endnu husker, dels andre, som nu længst er glemt. Her skal fortælles lidt om et af de sidste, kongeskibet „Slesvig“, et fartøj, der spillede en fremtrædende rolle i den danske flåde gennem adskillige år, og som netop fik yderligere aktualitet, da det for omkring hundrede år siden bestemtes, at det skulle være kongeskib.

„Slesvig“s navn er jo i ganske særlig grad knyttet til Kong Frederik den Syvendes, selv om det var i brug også mange år efter, at han havde lukket sine øjne. Det indrettedes til ham i 1856; også hans forgænger, Kong Christian den Ottende, havde haft et særligt dampskib,

tilhørende marinen, til sin disposition; det var hjuldamperen „Ægir“, bygget 1841, men den var noget lille og upraktisk. Den nye konge ønskede skibet udskiftet, men det var der ikke råd til, og så var det, at myndighedernes opmærksomhed henledes på „Slesvig“.

„Slesvig“ var et hjuldampskib, under navnet „Copenhagen“ bygget i 1845 hos Napier i Glasgow til storhandelsmanden, konferensråd C. H. Donner i Altona, rigets storby mod syd; æt var et efter tidens forhold anseligt fartøj, ca. 57 m langt og ca. 8 m bredt med et dybgående på ca. 5½ m og med et maskineri på 500 indicerede hestkræfter. Konferensråd Donner havde bygget skibet for at indsætte det på ruten Kiel—København; det kom også i fart her, men efter et par års forløb var oprøret og krigen der, og så gik det ned ad bakke med „Copenhagen“s sejlads, bl. a. fordi skibet gik under dansk flag, og ingen slesvig-holstener ville eller turde sejle med det eller lade sit gods gå ombord.

Konferensråd Donner stillede så sit skib til disposition for den danske flådeledelse, og under hele treårskrigen var det udrustet til forskellige maritime formål med



Kongeskibet „Slesvig“ med Prinsesse Dagmar om bord, ledsaget af de russiske orlogsskibe „Standard“ og „St. Oluf“. „Standard“ var bygget hos B. & W. og eksisterer stadig i den russiske flåde under andet navn og i ombygget skikkelse. Tegning af Neumann i „Illustreret Tidende“.

premierløjtnant Wrisberg som chef. Så, da det påny var fredstider, overtoges skibet, der samtidig omdøbtes til „Slesvig“, af postvæsenet, der dengang besørgede en stor del af landets søgående rute; og havde god brug for det til farten på hertugdømmerne; det var således fra postvæsenet, det i 1855 definitivt overgik til marinen for at blive kongeskib, eller som det officielt hed: „Dampskib, bestemt til Hs. Maj. Kongens allerhøjeste Brug“.

Forøvrigt havde det fungeret som sådant, allerede inden det officielt ophøjedes dertil. Allerede i 1854, for netop hundrede år siden, da Kong Frederik foretog sin første store kongerejse til sine hertugdømmer mod syd, Slesvig og Holsten, bl. a. for at indvi den sydslesvigske jernbane, gjorde han rejsen derned ombord i „Slesvig“. Skibet blev ganske ligefremt taget ud af sin normale rute og stillet til rådighed for kongen ved denne lejlighed. Han fandt stærkt behag i skibet, og dette var naturligvis medvirkende til, at det endte som kongeskib. Den 17. december 1855 forelå kongl. resolution herom, og umiddelbart efter påbegyndtes ved Orlogsværftet den nødvendige ombygning.

Den blev ikke af længere varighed og var heller ikke af større omfang. „Slesvig“ var fra begyndelsen et smukt og velindrettet skib, og der skulle ikke så meget til for at gøre det til et værdigt hjem på havet for Frederik den Syvende og hans gemalinde, Grevinde Danner. Størstedelen af udstyret kunne anvendes, deriblandt ikke mindst dekorationen af spisesalonen, hvor en del malerier i rokoko-indfatning viste motiver af kendte københavnske partier. De var malet i Skotland efter gamle stik og er forøvrigt bevaret endnu, eftersom de hænger i et af chefskontorerne på Orlogsværftet.

Det første år, det nye kongeskib var udrustet, 1856, var Frederik den Syvendes helbred ikke så godt — han havde et af sine første anfald af rosen — og han kom ikke meget ud at sejle med „Slesvig“. I begyndelsen af august beordredes kongeskibet til Kiel for at afhente Prins Oscar af Sverige, der skulle besøge hoffet i København; på denne tur havde skibet det uheld at gå på grund, netop som det næede rejsens mål, Korsør, og det sad fast ved indløbet et døgn eller mere. Senere førte det prinsen til Ystad. Den 7. september gik kongen og grevinden under salut ombord i „Slesvig“ og sejlede til Bornholm for at aflægge et besøg der, og dermed sluttede skibets togter for det år.

I de slesvigske farvande, som det så ofte skulle pløje i disse år, dukkede „Slesvig“ op i 1857, da Frederik den Syvende foretog en stor rejse gennem Sydjylland og hertugdømmerne og i nogen tid havde ophold på Glücksborg, der nu var taget i brug som kongebolig. „Slesvig“ gik i første omgang til Fredericia, hvorfra kongen efter en længere rundrejse fortsatte til Glücksborg, men da tiden for hans afrejse nærmede sig, ankrede skibet op ved indløbet til Flensborg fjord, ude ved Holdnæs; det var et punkt, som det siden skulle komme til at anløbe så mange gange, fordi det var lettere for kongen at nå slottet herfra end inde fra Flensborg.

Dengang var Holdnæs overfartsstedet til Brunsnæs, havde anløbsbro og var i det hele et helt lille samfund,

bl. a. fordi der her også var en toldstation, hvorfra vistnok hele toldkontrollen med trafikken på Flensborg — og det var ikke småting dengang — udøvedes. Anløbsbroen var nu ikke stor nok til, at „Slesvig“ kunne gå ind til den, så ind- og udskibningen af kongen og hans følge foregik i både, der fra broen løb frem og tilbage til skibets faldereb. Turen videre til slottet foregik ad landevejen, som altid kantedes af Angel-boere, der glade hilste deres konge, når han drog forbi i åben vogn.

Det var et festligt syn, når det gode skib „Slesvig“ lå her ved Holdnæs, hilst med flaget af alle de mange sejlere, der passerede forbi netop her. Og synet blev til en fast foreteelse, ligesom kongens besøg på Glücksborg hurtigt blev det. I 1859 brændte kongens sommerresidens, Frederiksborg slot, og der skete faktisk det, at Glücksborg trådte i dets sted, dog således at kongens ophold hernede som regel henlagdes til om efteråret, når hans rejser rundt om i det øvrige land var forbi. På den måde blev „Slesvig“ en helt regelmæssig gæst i farvandet omkring det land, hvis navn det bar.

På et hængende hår havde iøvrigt „Slesvig“ nær mødt sin skæbne kort tid efter Frederiksborg slots brand. En februar morgen i 1860, den 24., mens det lå oplagt ved Nyholm, udbrød der ild ombord, uden at det nogensinde opklaredes, hvordan det gik til. Ilden anrettede betydelige ødelæggelser i forskibet og maskinrummet, men der var jo militært mandskab nok til at sætte ind, og efter et par timers forløb var branden begrænset. Som det hedder i de samtidige avisreferater: De kostbare saloner agter led ingen skade.

Det gik altså godt, men ikke desto mindre var Frederik den Syvende frygtelig vred over, at der ikke var blevet passet bedre på hans fine kongeskib; det har sikkert ikke været noget morsom formiddag for hans omgivelser, heller ikke for Grevinde Danner. Den store arkitekt, professor Meldahl, der allerede dengang var i færd med Frederiksborg slots genopbygning, og som ofte talte med kongen i den anledning, skulle netop have haft foretræde den dag. Men han blev ikke modtaget, da han indfandt sig — kongen var så vred, at han slet ikke ville tale med nogen, og det blev så grevindens sag at glatte den historie ud!

„Slesvig“ var hurtigt i orden igen og nåede at gøre de ture for kongen, der var planlagt. Skibet var ude hvert år, indtil ulykkerne for alvor begyndte at ramme land og rige, og også i september 1863 førte det Frederik den Syvende til Glücksborg, endda vist to gange, idet kongen måtte til København igen kort efter at være kommet derned. Da skibet påny satte kursen mod hovedstaden, var det imidlertid under de tristest mulige omstændigheder — da var det med kongens kiste ombord; mørkt og gråt tegnede sig alt, og ikke blot vinterhimlen derude i dets horisont.

Da lig-ceremoniellet for overførelsen af kongens bære til København fastlagdes, var det fra første færd meningen, at „Slesvig“, som havde ført ham ud på så mange rejser i hans rige, og om bord i hvilket han havde modtaget så megen hyldest, også skulle bringe ham hjem til hans hovedstad på hans sidste færd. Dets chef var da,

som også flere år forud, hans ven og adjutant, kaptajn Smith. De sidste forberedelser gjordes, og den 30. november, femten dage efter at kongen var død på Glücksborg, lå „Slesvig“ ved skibsbroen i Flensborg, parat til at stævne ud på den store sørgæfærd.

Lig-processionen udgik fra Glücksborg den nævnte dag klokken 2 om eftermiddagen, og i mørkningen nåede den ind til Flensborg, med detachementer af garden til fods foran og bagved. Tusinder af mennesker stod langs dets vej gennem gaderne, klokkerne ringede, militærmusikken klang dæmpet. Da ligvognen nåede „Slesvig“s landgang, standsede toget, og de første, der gik ombord, var en kaptajn, en løjtnant og 25 menige af garden; de skulle give honnør, når kisten blev båret ombord, og iøvrigt bevogte den under overførelsen til København.

Så løftedes kisten ned fra vognen og førtes varsomt op på „Slesvig“s dæk. Her var der, som de kendte billeder viser det, indrettet en overdækket katafalk til den agterude, med sorte draperier og brændende lamper. Resten af følget gik nu ombord, dels i „Slesvig“, dels i eskorte-skibet „Esbern Snare“, som også medtog resten af fodgardens vagtkompagni fra Glücksborg. Skibene afgik først kl. 4 om morgenen den 1. december og sejlede derefter, sønden om Sjælland, langsomt til København, hvor båren dagen efter sattes i land under udfoldelse af et nyt, stort ceremoniel. Det var „Slesvig“s sørgeligste, mest berømte togt — det, som jo til sene tider vil bevare skibets navn fra forglemmelse.

Fra nu af var alt krigsforberedelser, og disse kom også til at præge „Slesvig“s videre færde. Nytårsaften 1863 stod skibet ud på sit første togt med den nye konge, Kong Christian den Niende, om bord. Også det var tungt og skæbnepreget; kongen skulle til Dannevirke for at inspicere stillingerne her, foran hvilke fjenden marcherede op. Han rejste med ekstratog til Korsør, hvor „Slesvig“ lå med dampen oppe, og næste dag var skibet i gamle, kendte farvande: det stævnedes forbi Holdnæs ind i Flensborg fjord.

Ved middagstid gled det til kaj på skibsbroen — og oplevede en stund, der i det ydre var festlig, men dog knuget af alvor; den nye konge fik en hjertevarm modtagelse, inden han rejste videre til Dannevirke. „Slesvig“ blev en kortere tid i Flensborg og krydsede så i de sønderjydske farvande, idet det afventede nærmere ordre om kongens tilbagerejse. Men den 7. januar var det slut, og han rejste med toget til Flensborg og videre til Sønderborg, hvor „Slesvig“ lå parat. Skibet gik til Korsør, hvorfra kongen tog videre med toget, og hvor det dagen efter midlertidigt oplagdes. Under resten af krigen benyttedes det ikke af kongen; fra 7. marts 1864 udrustedes det med krigsbemanding (det havde også som kongeskib 12 små kanoner) og lagdes på station i Kattegat uden dog på noget tidspunkt at blive indviklet i krigeriske aktioner.

Fra 1865 var „Slesvig“ kongeskib påny. Det var nu Kong Christian den Niende og hans store familie, der fik deres hjem ombord, og fra første færd var skibet for lille til denne invasion. Men det kom til at gøre tjeneste

mangen god dag endnu, og dets navn knyttedes i disse år til kongens smukke og vidt ud over Europa berømte familieliv. Ikke mindst for hans ældste datter, Prinsesse Dagmar, Ruslands senere Kejserinde Maria Feodorovna, kom det til at rumme minder.

Hendes første forlovede, den russiske storfyrstronfølger Nikolaj, døde i 1865 af brystsyge i Nizza, hvor den kun 17-årige prinsesse plejede ham til det sidste. Da hans lig hjemførtes og nåede København, sattes det om bord i „Slesvig“, som overførte båren til St. Petersborg. Kort efter forlovedes hun med hans broder, den nye storfyrstronfølger Alexander, og det blev også „Slesvig“, der under udfoldelse af et stort ceremoniel og med vældig russisk-dansk eskorte overførte hende til hendes nye fædreland.

Men for hele Kong Christian den Niendes familie blev „Slesvig“ i glæde som i sorg, en trofast ven og følgesvend, en del af tilværelsen. Skibet førte kongen rundt på adskillige af hans rejser i indlandet — og også på den første etape af de ikke få ture, han af helbredshensyn og med familiebesøg for øje gjorde i udlandet. Men „Slesvig“ kom aldrig mere ind i de slesvigske fjorde, i de farvande, det så ofte havde pløjet før i tiden.

Mens Kong Christian nogle enkelte gange tog til sit gamle hertugdømme Hoïsten, bl. a. i 1894, da hans søster Prinsesse Louise, æbedisse for klostret i Itzehoe, skulle begraves, ønskede han ikke at gense Slesvig under tysk flag og styre, end ikke på gennemrejse med toget. Derfor indlededes hans udenlandsrejser altid med, at han sejlede fra København til Lübeck på sit kongeskib. Både „Slesvig“ og dets efterfølger „Dannebrog“ er mange, mange gange, så længe han levede, gået til kaj i den gamle hansestads havn — og alle vidste, hvorfor netop denne rute valgtes, og forstod Kong Christian.

I 1879 var „Slesvig“s dage som kongeskib talte; i sommeren det år vajede kongeflaget for sidste gang fra dets gaffel. Det forsvandt dog ikke ud af tilværelsen lige med det samme, og bl. a. af den grund gik dets navn ikke — det ville have været smukt og tiltalende, om det var blevet tilfældet — i arv til det nye kongeskib, der jo kom til at hedde „Dannebrog“. „Slesvig“ gik ind i en tilværelse som depot- og transportskib, som et så hæderkronet fartøj burde have været forskånet for. Først ved udgangen af året 1892 slettedes det definitivt af flådens tal og er vel så kort efter blevet hugget op.

Den dag, det nye „Dannebrog“ løb af stabelen, lå „Slesvig“ flagsmykket lige i nærheden. Manges tanker gik over til det — det var nok en festens dag, man oplevede, men også en vemodig stund. Idet „Slesvig“ veg for sin nye, fornemme efterfølger — der jo nu selv forlængst er veget for en endnu fornemmere — gled store og stolte minder i baggrunden. Men de vil vedblive at leve, fordi så mange af dem så uadskilleligt er knyttet til store begivenheder i Danmarks historie.

AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE-DAMPSKIBSELSKAB
FRÉDERIKSGADE 17
KØBENHAVN K

En afholdt kaptajn er død

En kendt og agtet mand inden for dansk søfart, skibsfører Chr. Olsen, afgik ved døden den 3. maj efter længere tids sygdom.

Chr. Olsen, der blev 78 år gammel, var tidligere sekretær i Skibsførerforeningen og gennem flere år redaktør af dennes blad. Han var endvidere en kendt og meget aktiv skikkelse inden for Marineforeningen, hvis hovedkasserer han var.

Kaptajn Olsen begyndte som så mange andre sin maritime løbebane om bord i skoleskibet „Georg Stage“, hvorefter han kom ud med de store Fanø-sejlskibe. I 1897 kom han på Københavns Navigationsskole. Efter at have taget sine eksaminer sejlede han først som styrmand i norske sejlskibe og senere i Vendila.

Som fører af dampskibet „Thorvaldsen“ forliste han i Nordsøen i 1915 efter tysk torpedering.

Indtil 1932 førte han flere af Dampskibsselskabet Atlanterhavets skibe. Da har det nævnte år gik i land for godt, havde han haft flere oplevelser end flertallet af danske søfolk, og han var aldrig bange for at fortælle dem videre i muntert lag. Og hvor Chr. Olsen var til stede, var der næsten altid muntert. Han forstod med sine morsomme historier og sit vindende væsen at sætte liv i et selskab.



Nogle få dage før døden indhentede den gamle sømand, besøgte Vikingen ham på Bispebjerg Hospital, hvor han fejrede sin fødselsdag og modtog mange gratulationer. Det var øjensynligt, at han var hele afdelingens kæledægge, for heller ikke herude havde han mistet sit gode humør. Vi tror, han døde som en lykkelig mand.

Desværre nåede Chr. Olsen aldrig at nedskrive sine erindringer, selv om han ofte sagde, det var hans mening at gøre det, men hans minde vil leve videre i vennernes kreds — og den er meget stor!

Redaktionen.



A. P. MØLLER ☆ MAERSK LINE

KONGENS NYTORV 8 - KØBENHAVN K.

REDERI

TANK-, LINIE- OG TRAMPFART
BEFRAGTNING KLARERING

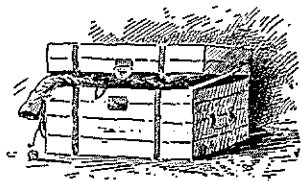
☆

KØB OG SALG AF SKIBE

TELEFON CENTRAL 514 - STATSTELEFON 33 - TELEGR.-ADR.: MERSK

... fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



„Hellige sten“

Mursten til brug ved skuring af dæk kaldes som bekendt „salmebøger“. Englænderne har et andet navn til en sådan mursten. De kalder den „holystone“. Da jeg første gang lindede på låget til slopkisten i januar 1951, gav jeg en forklaring på det danske navn, men også den engelske betegnelse findes der en morsom forklaring på: Da man første gang begyndte at skure dæk med sand og mursten om bord i engelske krigsskibe, anvendtes der sten fra gravmonumenter fra St. Nicholas-kirken i Great Yarmouth!

„Dutchman's land“

Holland er en af de ældste og fornemste blandt søfartsnationerne, men alligevel synes navnlig yankee-søfolkene i sin tid at have set en lille smule ned på deres hollandske kolleger, hvilket forskellige bemærkelser fra søen kunne tyde på. Det, vi herhjemme kalder „smørland“, d. v. s. en skybanke i horisonten e. l., der af ukyndige kan tydes som land, kalder amerikanerne „Dutchman's land“. Men de har også et andet og nok så morsomt navn til fænomenet, nemlig „Cape Flyaway“.

Et dyrt vrug

Der har i tidens løb verseret mange mærkelige retssager vedrørende skibe. Her er historien om en af de mærkeligste: Den 4. januar 1934 udbændte den 41.000 brutto-tonns store franske liner „L'Atlantique“ på rejse fra Bordeaux til Le Havre. Endnu brændende blev skibet bugseret ind til den sidstnævnte havn. Det franske rederi forlangte fuld erstatning for skibet, men det ville forsikringsselskabet ikke gå med til, da det havde modtaget et tilbud fra et britisk værft, som gik med til at ombygge skibet for ca. 27 millioner kroner. Rederiet forlangte det dobbelte i erstatning og hævdede, at det ikke kunne betale sig at reparere det kun tre år gamle skib. Retten gav rederiet medhold i dette synspunkt. Forsikringsselskabet appellerede straks dommen, men alt imens lå „L'Atlantique“ stadig i Le Havre til høje omkostninger. I januar 1936 traf appelretten sin afgørelse, og igen fik rederiet medhold. Skibets ophold i Le Havre havde da kostet ca. 2,5 millioner kroner. En måned senere solgtes vrugget til ophugning for kun 1,25 millioner kroner.

Hvad andre kæmper indbragte

Da den 46.000 Cunard-liner „Olympic“ i 1935 blev nugget op efter 24 års sejlads, indbragte det 2,2 millioner kroner. „Olympic“ var iøvrigt det indtil da største skib, der nogensinde var sendt til ophugning. Men året efter kom turen til samme rederis 56.500 tons „Majestic“, hvis forvandling til scrap-jern indbragte 2,53 millioner kroner til selskabet. En tredje Cunard-liner, „Homeric“ (ex „Columbus“), som også blev ophugget i 1936, indbragte 1,65 millioner. „Homeric“ var på 34.000 tons. I 1936 solgte Atlantic Transport Line det 27.000 tons „Columbia“ til ophugning for ca. 1,21 millioner. Sammenligner man de beløb, der indkom for hver af de fire linere, vil man se, at „Olympic“ og „Homeric“ indbragte ca. 48 kroner pr. ton og „Majestic“ og „Columbia“ ca. 45 kroner pr. ton.

Vidste De det?

Mens vi taler om kæmpeskibene, kan jeg fortælle, at „Queen Mary“ er vokset, siden det blev afleveret i 1936! Dengang målte skibet 80.773 brutto-tonns. Efter en ombygning måler det nu 81.237 tons.

Hurtighed og størrelse

Efter århundredskiftet er det tre gange sket, at mindre skibe har erobret Atlantens „blå bånd“ fra større skibe. Den første gang var i 1933, da det 51.062 tons italienske „Rex“ erobrede „båndet“ fra det 51.840 tons „Europa“. Anden gang var, da „Queen Mary“ i 1936 sikrede sig det imaginære trofæ fra det dengang 2.300 tons større „Normandie“. Tredie gang var i 1952, da det kun 53.290 tons „United States“ sejlede over „dammen“ med en gennemsnitsfart af 34,51 knob mod „Queen Mary“s forbedrede rekord fra 1938 på 30,31 knob. — Det er iøvrigt værd at lægge mærke til, at „Queen Elizabeth“ aldrig har været indehaver af det „blå bånd“.

Slet ikke nyt!

Stadig flere skibe, og navnlig de store passager-linere, får indbygget stabilisatorer, d. v. s. finner, i hver side af skroget. Stabilisatorerne, der skal mindske rulning og gøre rejserne mere behagelige for passagererne, er ikke, som de fleste mennesker tror, en helt ny opfindelse. Allerede i 1898 opfandt en skotte ved navn Andrew Wilson en stabilisator, der imidlertid først blev videre udviklet i 1936 som Denny Browns *ship stabilizer*. Under den sidste krig blev sådanne stabilisatorer installeret i 109 britiske orlogsskibe.

Party i isen

„Mallemaroking“ er en forvanskning af et eskimoisk ord og brugtes af de gamle hvalfangere som betegnelse for et selskab, som afholdtes om bord i skibe, der sad fast i isen. Signalet til en sådan sammenkomst var er. pøs, der blev hejst op i masten på det indbydende skib.

Sådan regnede man det ud

Har De mon ikke spekuleret over, hvordan man i gamle dage udregnede prisepengenes størrelse? Preisepengene blev beregnet efter antallet af kanoner om bord i det kaprede skib.

Lige hårdt nok!

I 1735 blev det på den pietistiske Christian VIs foranledning befalet de danske kadetter, at de, når de opholdt sig i København, hver søndag morgen skulle møde til højmesse i Holmens kirke, ligesom de skulle møde til aftensang samme sted. Var kadetterne ugudelige nok til at blive borte fra denne tvungne opbyggelse, blev de sat i arresten!

Endnu værre!

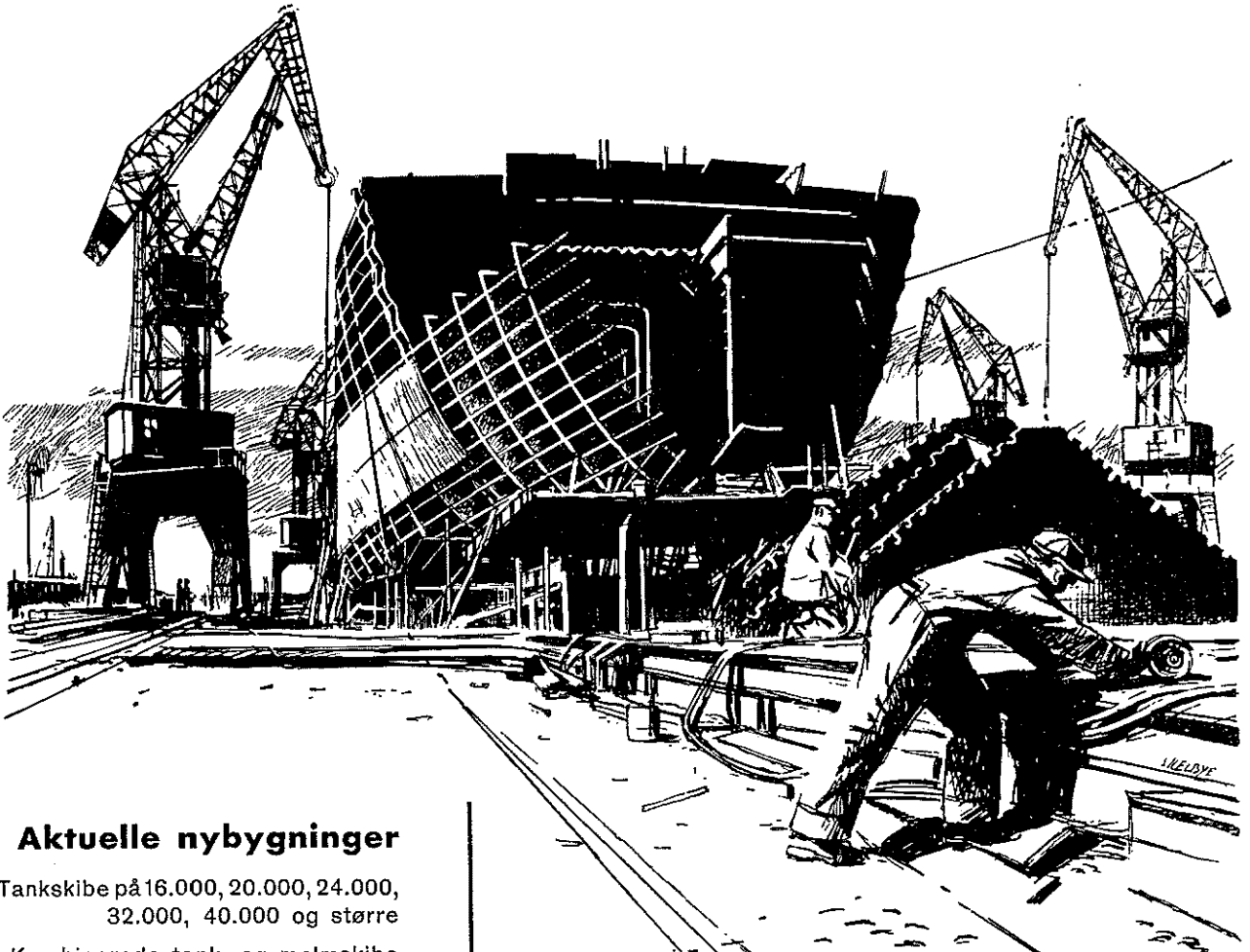
Selv om kadetterne var så heldige ikke at overskride de mange mærkelige forbud og bestemmelser i 1830'erne og iøvrigt passede deres arbejde på bedste måde, kneb det meget stærkt med at få hevet forstrækningen i land. Nogle kadetter fik overhovedet ikke gage, og andre måtte nøjes med betydeligt mindre, end der tilkom dem!

Klokken ostnordost på Færoerne!

„Svensk Sjöfarts Tidning“ har i et blad fra 1836 fundet følgende om, hvordan færingerne dengang beregnede tiden: „Færingerne räkna dagen och natten i åtta så kallade ökter, hwardera af tre timmer. Dessa ökter afdeles åter i halfwa, och uppkallas noggrant efter kompassen och det streck, hwari solen befinner sig wid den tiden; till exempel Ostnordost är kl. half 5 om morgonen; Ost kl. 6 f. m. Ostsydost kl. half 8 f. m. o. s. w.“



NYBYGNINGER - KLASNINGER - REPARATIONER



Aktuelle nybygninger

Tankskibe på 16.000, 20.000, 24.000,
32.000, 40.000 og større

Kombinerede tank- og malmskibe
på 21.000 ts. d.w.

Bulk carriers på 19.000 ts. d.w.

Tørlastskibe på 6.000 til
14.000 ts. d.w.

Jagere, ubåde, motortorpedobåde

Skibs- og maskinreparationer
af alle slags

Dieselmotorer, system M. A. N.

Dampturbiner, system de Laval

Jernbanevogne, alle typer

Tyfon og Supertyfon signalapparat.

KOCKUMS

MEKANISKA VERKSTADS AB · MALMÖ · SWEDEN

Minder om

Skagens heltemodige redningsmænd

Det er ganske naturligt, at Skagen som gammel fiskerby med sit hæderkronede rednings-væsen har samlet håndgribelige minder herom. Men, medens enhver turist kender „Kunstmuseet“ i Østerby med dets dejlige samling af malerier førende an med Ancher og Krøyer, så, synes det, kender færre til „Fortidsminde-museet“ i Vesterby. Her, i noget af det bevarede ældre Skagen bestaaende af gamle fisker-huse og på et mindre areal med klit-partier, findes nævnte museum, hvis bygninger består af en mølle, to fisker-huse og så den egentlige museums-bygning, der faktisk burde hedde „Museum for Skagens redningsvæsen“, eventuelt tilføjet „og fiskere“, hvilket ikke alene ville være mere korrekt, men sandsynligt herved også trække flere besøgende til. Et „Fortidsminde-museum“ har jo mangan anden dansk by, men ikke et for redningsvæsen!

På den åbne plads mellem nævnte bygninger er en vippe-brønd, et meget stort anker, hvis arm er af træ, ilanddrevne miner fra 1. verdenskrig og så hjeld (pæle med udspændt garn til at tørre fisk på). Hvad møllen angår, da er den desværre ikke en gammel Skagen-mølle, men kun en tids-pendant til en af de 3, som stedet engang havde. De 2 fisker-huse repræsenterer henholdsvis et fattigt og et rigt fisker-hjem, hvilket straks ses udefra, dels på størrelsen og dels derved, at det fattige ikke har en skorstens-pibe, men kun en lyre i taget. Og — inde som ude! Man bøjer hovedet ved sin indtræden, fordi der er lavt til loftet, dernæst i ærbødighed for de ringe kår, som hin tids beboere havde. I køkkenet danner den naturlige sand-grund gulvet, og loft er der kun over husets eneste værelse, hvis møblement består af kun to alkover, et lille bord, en vugge og en spinde-rok. Nogen som helst udsmykning findes her ikke. Derimod hænger rundt om fiske-snorer med kroge ned fra loftet. Ganske anderledes er der inde i den rigere fiskers hus med skorsten, Her er ikke alene et køkken med gulv af mursten, men også et bryggers med et stort kar for ned-saltning af fisk, og så tre rummelige og velmøblerede værelser, hvis vægge smykkes med billeder, flere af gud-frygtig art. Særligt interessant er et indrammet „Rejse-Compas“.

„Mindehallen“, som det egentlige museum kaldes, overrasker den første gangs besøgende ved sine mange, interessante objekter, der delvis skildrer Skag-boens liv gennem det sidste hundrede år, ikke mindst kaval-kaden af rednings-aktioner, de, der har skabt respekt og navnkundighed om Skagen-fiskeren. Kommet ind gennem indgangens to halv-døre står man i en slags for-værelse. I hvert af dets fire hjørner er anbragt en kvin-delig gallions-figur, alle malt med stærke farver. En inskription på væggen oplyser: „Dette hus er anno 1936 genrejst her til minde om de borgere og deres liv og

virke, som prægede Skagen i Tiderne, der svandt.“ Oppe under det loftløse spids-tag og på gavlen hænger navne-brædder fra lorliste skibe, lige fra det danske „Danmark“, over tyske „Graf Bismarck“, engelske „Glenmore“, franske „Joquette“, finske „Kuutsalo“ til russiske „?“ (for en ukyndig i russisk ulæseligt navn) og endnu flere.

På gulvet står en gammel skibs-kiste, et par salut-kanoner, der stammer fra en under Højen indstrandet norsk bark „Polarstjernen“, som havde dem om bord som et forsvars-middel mod pirater, sten fra Skagen til-sandede kirke, Skagens gl. rådstue-kiste med mere. I en montre ses et par modeller af fiske-kuttere med tilhørende tekst:

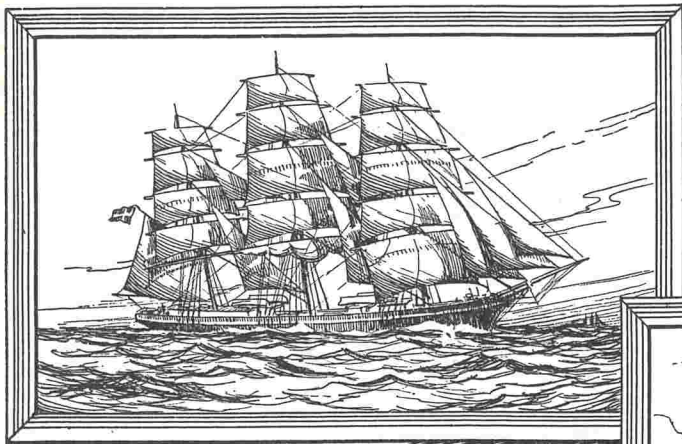
„Det danske søgående fiskeri blev begyndt fra Skagen. 1862 byggedes med statsstøtte båden „D. G. Monrad“. 1863 fortsattes på Steggebanken vest for Norge. Fangsten solgtes til Treteins fiskesalteri ved Fyrbakken.“

I en anden montre opbevares gamle salme-bøger og andre gudelige bøger. Datidens fiskere kunne alle som een dengang ikke tage ud på havet uden at have Gud med sig! På væggene hænger billeder af skibe, partier fra det gamle såvel som nyere Skagen, herimellem det, der viser det store, mondæne badehotel „Grenen“, som desværre nedbrændte under krigen. I glas og ramme findes endvidere en Dannebrog's-fane med inskription: „De danske våbenbrødre i Skagen. Den 15. maj 1869.“ Under den fotografier med vedføjede navne på Skagen-boere, der var veteraner fra begge slesvigske krige.

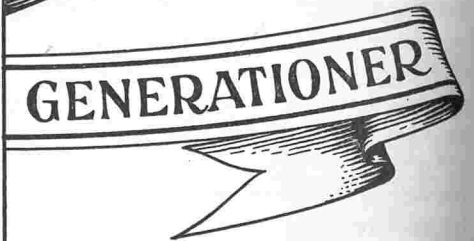
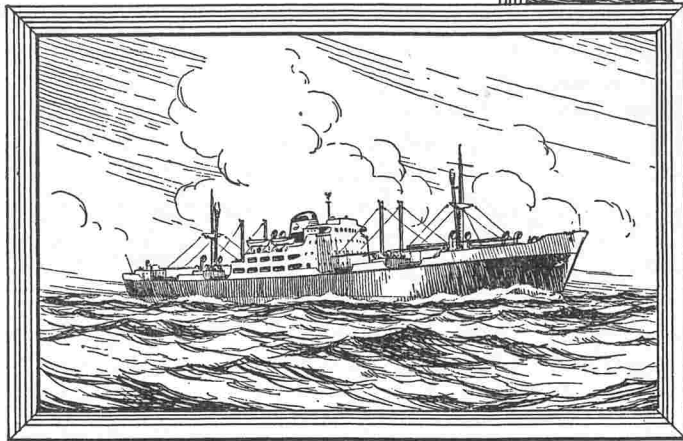
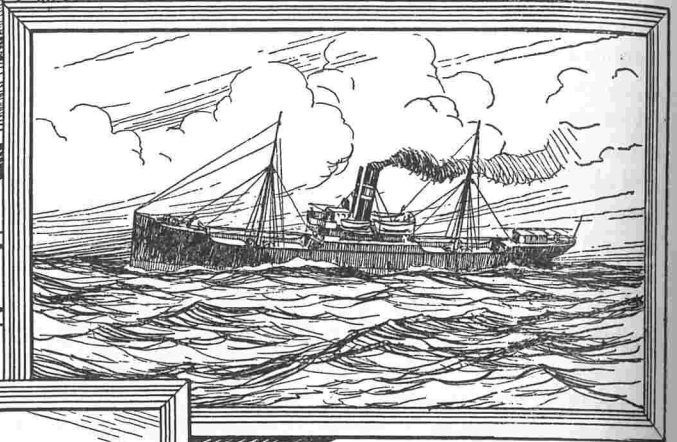
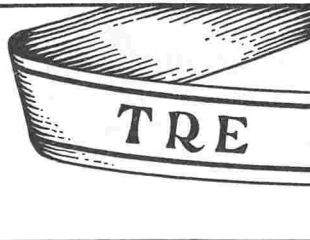
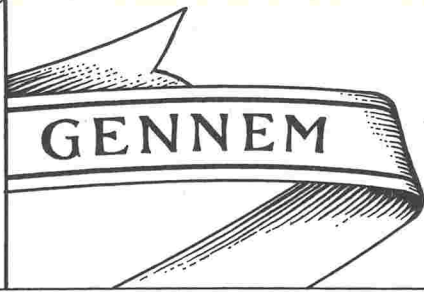
Til navne-brædtet „Wilhelmine“ er føjet følgende tekst: „Skonnert af Karrebæksminde. Stranding og for-lis ved Skagen 27/11 1878. Fisker Peter Rump, som boede tæt ved det hvide fyr, (gamle, nedlagte), så et skib, som brændte nødblus ved bulteren. Han boyede (alarmerede) straks nogle af sine venner og bekendte, vist ialt 6 mand. De skyndte sig til Nordstrand, satte en



Den fattige fiskers hus.



H. SCH - P.



HAR DE OVERALT PAA HAVET FAAET



fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER

rorsbåd i havet og nåede strandingen, som da var sunket. Besætningen, 5 mand, sad da i masten og blev reddet fra sprydet. Da en af redningsmændene bar kaptajnen i land, og han var kommet på det tørre, udbrød han: „Nu er jeg omtrent så nøgen, som da jeg kom til verden. Men jeg takker Gud for livet.“

Inde i museets bagerste rum, det største samt den egentlige „mindehal“, optager en gammel rors-båd, der antages for at være Skagens sidste, gulvets midterplads. Typen brugtes både til fiskeri og rednings-aktioner, selv efter anlæggelsen af Skagen redningsstation i 1852. I båden ligger de lange, tunge, klodsede årer, med hvilke den blev roet, og til hvis røring alene skulle bruges mange kræfter, og ved dens side ses et den tilhørende paraply-anker af træ og så et raket-apparat af gammel model.

Fra loftet hænger en dannebrog-lignende fane ned, i hvis hvide kors-felt læses „Skagen Fiskeriforening. Stiftet 1879“.

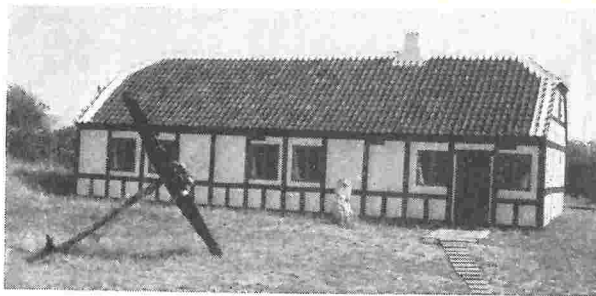
Rummets gavl er indrettet som minde-væg for de Skagen-boere, der til søs satte deres liv til i freds- såvel som i krigs-tid. Direkte på dets puds har Will. Stuhr malt et billede af et skib i havsnød, hvorunder står:

Det store hav
den fælles grav.

Og så følger herunder ca. 75 navne på omkomne, deres døds-dag og alder. En af de senest mindede er fisker Svend Aage Christensen, der satte sit liv til som deltager i de allieredes landgang i Normandiet 1944. Størst æres-plads har selvfølgelig Skagens store rednings-navne, og herimellem igen Lars Kruse. I stor indramning ses billeder af ham, hans mange rednings-medaljer samt Drachmann's hyldest-digt i anledning af hans død tillige med pressens minde-omtale af hans mange heroiske bedrifter. Medaljerne er følgende: „Dannebrogsmændenes hæderstegn“, „Kgl. belønnings-medalje i sølv“, „Medaljen for druknendes redning“ samt en engelsk, fransk og tysk. Endvidere læses: „Lars A. Kruse, født 5/6 1828, druknet 9/3 1894. Typen på en Skagens fisker og redningsmand. Han fik en begravelse, der var en konge værdig. Mærkelig, at han, der under de farefuldeste forhold reddede så mange menneskeliv, selv skulle omkomme ved at kæmpe med sin fiskerbåd, tre dage efter en gloriøs redningsdåd af 3 mænd fra evert-galeasen „Gesiene“ af Bremen.“ Dens navne-vimpel ses forøvrigt blandt de før nævnte.

Om andre af redningsvæsenets modige mænd oplyses: Jens Larsen Kruse (søn af ovennævnte), død 1937. I redningsvæsenets tjeneste i 47 år, 30 som almindelig bådmand, 10 som skipper og 7 som opsynsmand. Belønnet med „Dannebrogsmændenes hæderstegn“, „Kgl. belønnings-medalje i sølv“, „Redningsvæsenets jubilæums-medalje“ samt en hollandsk og spansk rednings-medalje.

„Jens Chr. Jensen. Druknet 1862 sammen med 7 andre rednings-folk i forsøg på at redde besætningen fra den svenske brig „Daphne“ (omtalt udførligt her i Vikingen januar 1954). Med rorsbåde som den her i hallen har han været med til at redde i hundredvis af



Mindehallen.

mennesker. „Medaljen for druknendes redning“ (1843) for redning af besætningen fra en fransk bark og „Fortjenstmedaljen i Sølv“ for redning af en engelsk besætning.“

„Rudolph Jeckel. Opsynsmand fra 1869, men havde før den tid deltaget i mange farefulde redninger, til sin død 1900. I hans tid reddedes 417 skibbrudne. Belønnet med en dansk, engelsk og tysk redningsmedalje.“

„Peder Kjelder Nielsen. 1883 opsynsmand ved Skagens redningstation, fra 1900 tillige ved Gl. Skagens, hvorved ialt 5 redningsbåde var ham underlagte. 1905-09 lodsoldermand i Frederikshavn, og derefter leder af hele det danske redningsvæsen med undtagelse af Bornholms. Belønnet med „Kommandør af Dbg.“, „Dannebrogsmændenes hæderstegn“, „Russisk St. Stanislaus orden“ og „Spanske sømilitære fortjenstorden“. — Mange gange ved de mest farefulde strandinger selv med i båden, f. eks. ved tysk kutter „Almuth“'s („Flaske-maj“) forlis 1900. Den, som var lastet med flasker, var strandet på grenen. Forgæves forsøgte redningsbåden at nå hen til den. Da der manglede 100 favne, opfordrede Nielsen sit mandskab til at smide olietøjet for bedre at kunne ro, og da dette ikke hjalp nok, redningsbælterne samt alt tøj på overkroppen. Alligevel kunne man ikke komme strandingen nærmere end 50 favne. Så tilkaldtes lodsdamperen for at slæbe redningsbåden rundt Grenen til luvart for strandingen, hvorved det lykkedes at nå hen til den, hvis besætning, 5 mand der sad i masten, firede sig ned i klyverfaldet, hvorfra de lod sig falde ned i redningsbåden og derved reddedes.“

„Bådmand i 30 år, Peter Svendsen, død 1910. Et af de sidste rednings-forsøg, han deltog i, var redningen af 20 mand fra damperen „Hjortholm“ julenat 1923 i orkanagtig snestorm med hård frost.“

Alle disse nævntes og unævntes indsats krones i følgende inskription: „Skagens fiskere og redningsmænd har ved dygtighed og mod kastet glans over deres fødeby. Ære være deres minde“ samt „At hjælpe sin næste var fiskerens styrke.“

I museets specielle optryk gengives dels øjenvidners og dels reporterens beretninger om nogle af Skagens særlige strandinger eller mest farefulde rednings-aktioner, såsom af nævnte „Daphne“, russisk skonnert „Peter og Sophie“, forlist 6/11 1866, skonnert „Marechal Pelissier“, forlist 20/11 1874, skonnert „Håbet“ af Rønne, forlist 20/11 1876, engelsk damper „Mizpah“'s stranding 20/4 1881, norsk barkskib „G. S. Penry“'s

forlis juledags nat 1902, briggen „Speed“ af Sandefjord forlist vest for Højen 30/1 1909, og endelig strandingen af den spanske, tysktagne prise, damperen „Igotz Mendi“ 24/2 1918 (også tidligere udførligt omtalt her i Vikingen). De Skagen fiskere, der var Svitzer behjælpelig med bjergningen af sidstnævnte, fik hver udbetalt 900 kr. i bjergeløn, hvilket beløb var det hidtil største i Skagens rednings-historie.

„Fortidsmindemuseet“ er en selvejende institution, hvis formand er den initiativrige strandfoged Chr. Thagaard. Om føje tid vil museums-grunden kunne byde på en yderligere attraktion, et fiskeri-museum, hvis hal i øjeblikket er under opførelse, og som vil koste ca. 64.000 kr.

Det var en smuk og nyttig tanke, Skagen borgerforening luftede i 1927 ved nedsættelsen af en kommission for oprettelsen af museet. Omkring en halv snes tusinde er det årlige antal museums-besøgende. Dette fortjener at mangedobles.

Carl Østen.



KGL. HOFMØBELFABRIKANT

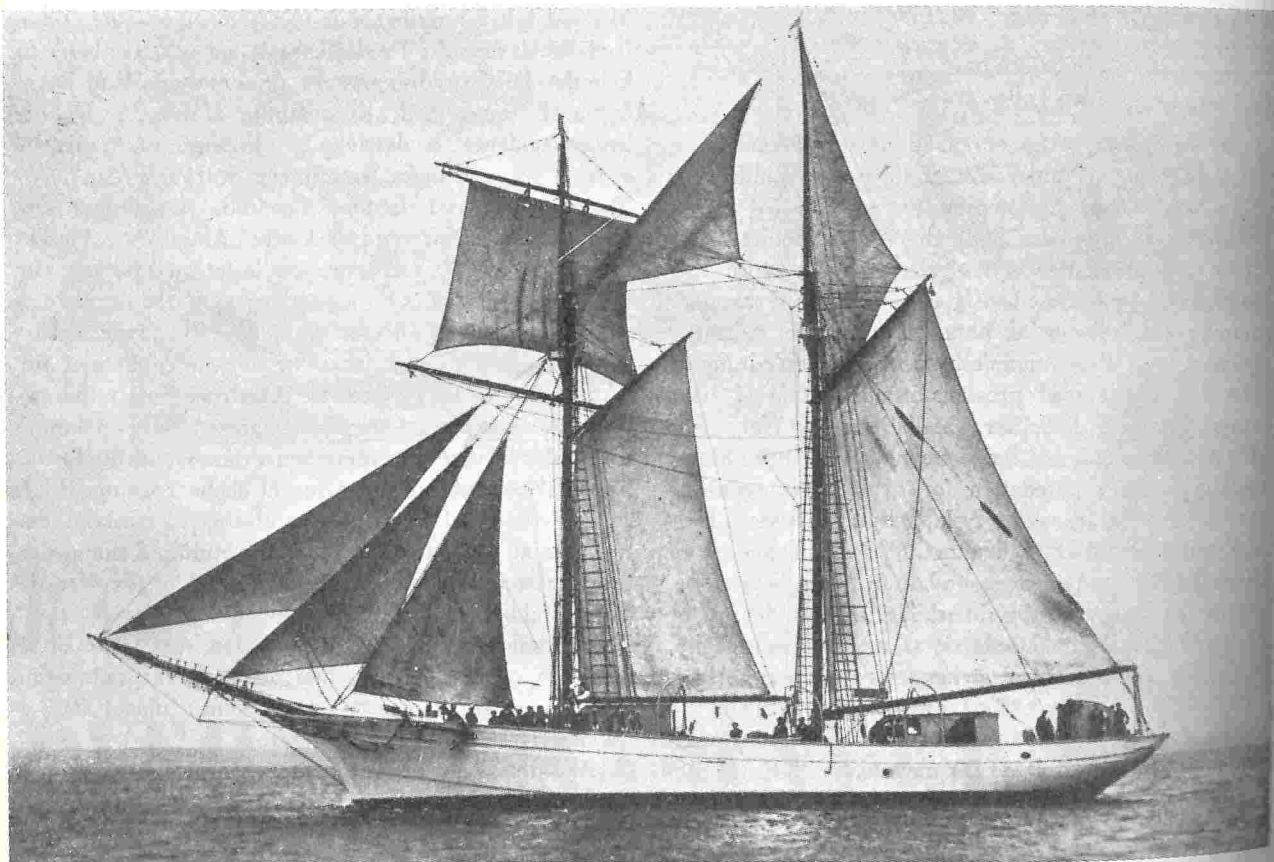
C. B. HANSENS ETABL.

BREDGADE 32

København K.

Central 386 — 11,386 — 11,585

Har De læst „Sejl og Motor“



»Den smukke høne«!

Den franske flåde har endnu bevaret lidt af sejl-skibstraditionen, idet man dér finder ikke mindre end fem smukke, små skonnerter til brug for uddannelsen af søofficerer. Billedet her er hentet fra O. Crumlin Pedersens samling af skoleskibsbilleder og forestiller „La Belle Poule“ („Den smukke høne“) som sammen med sit søsterskib „L'Etoile“ („Stjernen“) sejler i far-

vandene omkring Frankrig. Disse skibe blev bygget i Fecamp i 1932 som skoleskibe, men deres linier er tydeligvis inspireret af de gamle New-Foundland skonnerter. De har et déplacement på 227 tons og måler 39×7,25×3,5 m. Foruden sejlføringen har de en dieselmotor på 120 hk, der kan give dem en fart af 6 knob, og hvert af skibene fører 30 kadetter.

Crumlin Pedersen.

En kæmpekongres hylder den frie skibsfart

Travle og festlige dage for jubilerende
"Baltic and International Maritime Conference"

En kongres af helt usædvanlige formationer satte i dagene fra 16. til 20. maj sit præg på København. Det var „The Baltic and International Maritime Conference“, der mødtes i sin fødeby for at fejre 50 års jubilæum, men også for at arbejde. Med damer talte kongressen ca. 1000 medlemmer, hvoraf flertallet kom fra udlandet.

„Conferencen“, som organisationen i daglig tale kaldes, er tilstrækkelig velkendt af alle, der har med søen at gøre, så at vi ikke behøver at gøre nærmere rede for dens virke. Men som allerede nævnt startedes organisationen for 50 år siden i København. Tanken om dens oprettelse fremkom først hos mr. Thomas Cairns i Newcastle on Tyne og hos generalkonsul Johan Hansen fra C. K. Hansen. I det første møde, der blev afholdt i den danske hovedstad i 1905, deltog repræsentanter fra Belgien, Danmark, Finland, Holland, Letland, Storbritannien, Sverige og Tyskland.

„Conferencen“ arbejdede dengang på at skabe ensartede befragtningsbestemmelser for Østersøen, men nu er dens virke udstrakt til alle have og alle havne verden over, og organisationen tæller medlemmer i ca. 35 lande. Skibsrederne blandt medlemmerne repræsenterer en tonnage, der stærkt nærmer sig de 19 millioner tons. Men organisationen tæller i dag også medlemmer blandt skibsmæglere, og den arbejder på mange felter til gavn for den frie skibsfart.

Organisationen afholder generalforsamling hvert andet år, men denne gang var der altså en særlig anledning til at feste. Kongres-deltagerne blev budt velkommen på byens rådhus og fik her lejlighed til at smage de berømte rådhus-pandekager, efter at Prins Axel havde åbnet jubilæums-kongressen.

Kongressen bød på en mængde arrangementer. En af aftenerne havde rederiforeningen indbudt til festforestilling i Det kgl. Teater, hvor man så ballet, hvorefter der festedes videre i d'Angleterre til tidligt næste morgen.

Der var endvidere rundtur i havnen, besøg på Tubborg, en storstilet fest i Wiwex og Nimb og en vældig skovtur til Sydsjælland med omtrent 1000 deltagere.

Men festlighederne kom naturligvis i anden række. Ind imellem blev der arbejdet — og arbejdet hårdt. De forskellige udvalg, The Executive Committee og The Documentary Council, hvis formænd var skibsrederne E. Hahn-Petersen og Alexis Andrézen, holdt flere møder, og de menige medlemmer hørte adskillige interessante foredrag.

Der blev holdt foredrag af direktør Sven Brusewitz fra Grängesbolaget, der er ejer af en af verdens største tankskibsflåder, om jernmalmsfarten, af professor Brækhus fra Oslo og mr. Souther fra England om skibsmæg-

lernes arbejde, af tidligere finansminister Thorkild Kristensen om verdenshavens frihed og af tidligere canadisk transportminister Lionel Chevrier om det storstilede St. Lawrence-projekt, der skal føre den store skibsfart midt ind i Amerika, og som Vikingen tidligere har omtalt.

De to sidstnævnte foredrag blev holdt ved kongressens generalforsamling. Begge, der ligesom de tidligere var uhyre interessante, slog kraftigt til lyd for at afskaffe enhver form for flagdiskriminering og fifty-fifty-klausuler. Dette skete på næsten samme tid som direktør Thygesen i Tokio varmt talte for den frie skibsfart.

Det vil føre for vidt her at komme nærmere ind på foredragene, men vi skal senere bringe et par af dem her i bladet.

På generalforsamlingen holdt Conferencens tidligere formand, direktør Ths. S. Falck fra Bergen, inden han trådte af, en tale, hvori han gjorde rede for organisationens virke i hans præsident-tid. Også han angreb meget kraftigt amerikanernes fifty-fifty-klausuler og den overhåndtagende flagdiskriminering. „Men,“ sluttede han, „lad os være optimistiske og se med fortrøstning ind i fremtiden og stole på skibsfartens evne til at overvinde vanskelighederne.“

Skibsreder Hahn-Petersen aflagde beretning om eksekutiv-komiteens virksomhed, og omtalte bl. a., at komiteen arbejder med meget små omkostninger, kun 30 shillings pr. skib! Mr. Billmeier fra London kommenterede bagefter beretningen og sagde, at ingen anden organisation af denne størrelse arbejder med så små omkostninger.

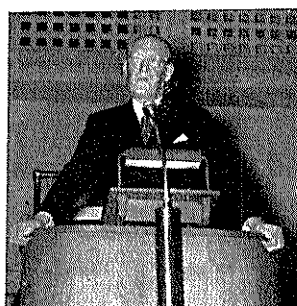
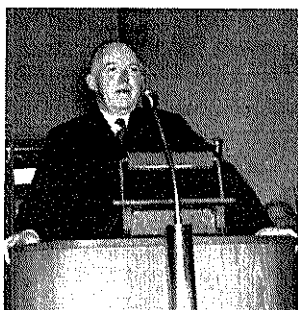
Skibsreder Alexis Andresen aflagde beretning for dokumentrådet og modtog ligesom Hahn-Petersen anerkendende ord for rådets arbejde.

Iøvrigt vedtog generalforsamlingen at stile hen imod at skaffe organisationen eget hus i København.

I tilslutning til Thorkild Kristensens foredrag vedtoges en resolution af følgende ordlyd:

„Skibsrederne og skibsmæglere fra over 35 lande, samlet til generalforsamling i The Baltic and International Maritime Conference

1. ser med alvorlig bekymring på den fortsat voksende anvendelse af flagdiskriminering;
2. ønsker at give udtryk for en fast tro på, at det i fredstid er i alle nationers virkelige interesse, uanset om de har direkte interesse i søfart eller ikke, at havens frihed opretholdes, og at skibe af alle nationaliteter frit kan sejle på alle havne i verden på lige vilkår;
3. henstiller ærbødigt til alle regeringer og alle vedkommende internationale organisationer at arbejde hen imod opnåelsen af dette mål.“



Ved konferencens åbning i rådhushallen bød borgerrepræsentationens formand, Sigv. Hellberg, velkommen til byens mange gæster, hvorefter der taltes af direktør Normann, Hs. Kgl. Højhed Prins Axel og Sir Colin Anderson. Talerne ses i den nævnte rækkefølge fra venstre.



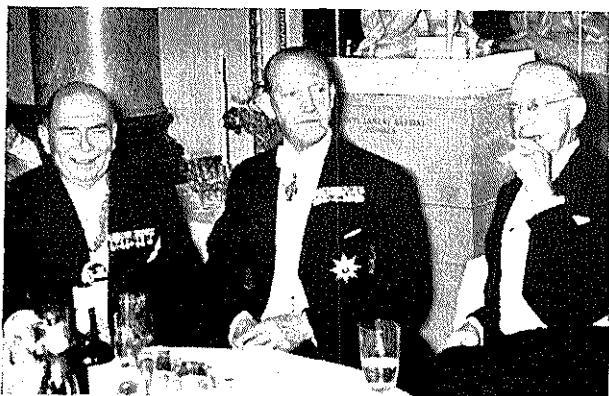
Et udsnit af den store forsamling i rådhushallen. På talerstolen Sir Colin Anderson.

Og så skred man til valgene. Som præsident valgtes Hahn-Petersen, som i to år har været designeret præsident.

Mr. Souter sr., der tidligere har været præsident, og som selv repræsenterer et stykke konference-historie, anbefalede som ny designeret præsident skibsreder Bir-

ger Krogius i en tale, der også var en hyldest til det tapre Finland. Den finske skibsreders valg var ligesom præsidentens meget populært.

Som mødested i 1956 valgtes Paris, og dette syntes at glæde medlemmerne, selv om det, som direktør Falck sagde, ville blive dem dyrt!



Foroven til venstre: Prins Axel (i midten) holdt troligt ud ved alle arrangementerne. Her ses prinsen i samtale med den afgående præsident Falck jr. (til venstre) ved festen på d'Angleterre.

Foroven til højre: En gruppe skibsreder med fruer ved festen på d'Angleterre. Fra højre mr. og mrs. John P. Hardy, London, mr. og mrs. W. L. Denholm, Glasgow og hr. og fru skibsreder Chr. Harhoff.

Til venstre: Skibsreder Jørgen Carl og afdelingchef Ove Nielsen, begge med fruer.

Til højre: Fra venstre: Direktør Hakon Christiansen, skibsreder Hahn-Petersen, direktør Falck jr. og direktør L. O. Normann.

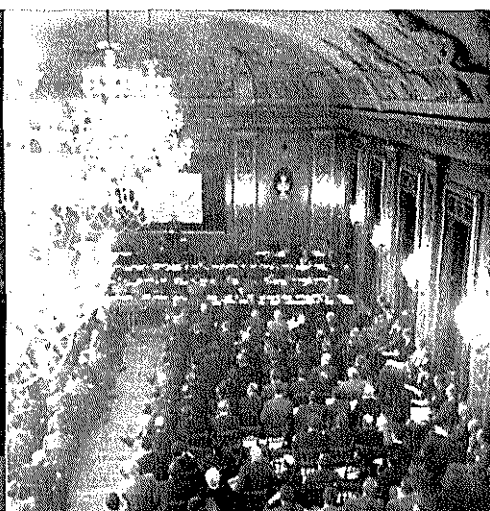
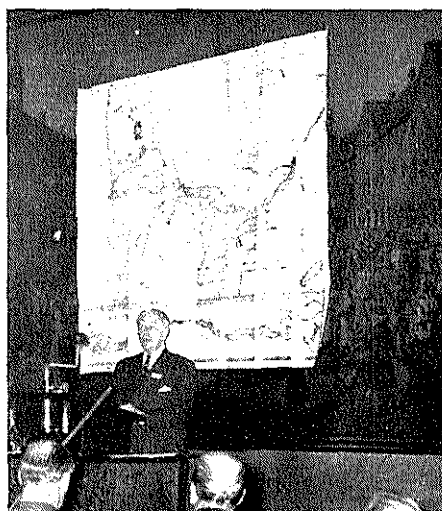


Og så var arbejdet slut for denne gang. Om aftenen festede man for dermed at sætte et officielt punktum på den succes-rige kongres.

Men i styrelsen og udvalgene vil der fortsat blive arbejdet hårdt. Conferencen har stadig mange opgaver at løse.

Direktør H. Steuch, der er svensker og Conferencens daglige leder, blev under arrangementerne meget populær, og det skyldes i høj grad ham og hans daglige medarbejdere, at alt klappede, som det skulle. Men han får sikkert ikke lov at puste ud ret længe, for nye opgaver venter som sagt.

—wig.



Fra generalforsamlingen i Grev Moltkes Palæ. Til venstre taler den tidligere canadiske transportminister, Chevrier, i et spirituelt foredrag om St. Lawrence-projektet, og yderst til højre er fhv. finansminister, professor Thorkild Kristensen, fotograferet under sit interessante foredrag om havnenes frihed.



Hjælp på vej

Det engelske redningsvæsen, der som bekendt drives for private midler, er et af verdens bedst udrustede. Det første engelske (og hermed hele verdens første) redningsselskab blev dannet i Shields i 1789. Dannelsen

skete efter et frygteligt forlis 300 m fra kysten og gav anledning til bygningen af den første desiderede redningsbåd. På billedet herover ses motor-redningsbåden fra Margate på vej til assistance for fuld kraft.

THE SPERRY GYROSCOPE COMPANY LTD.

GYROSKOPKOMPASSER — SELVSTYRERE — RORVISERE — RADAR — LORAN

Leverandør til:

De Danske Statsbaner

Grønlandsdepartementer

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

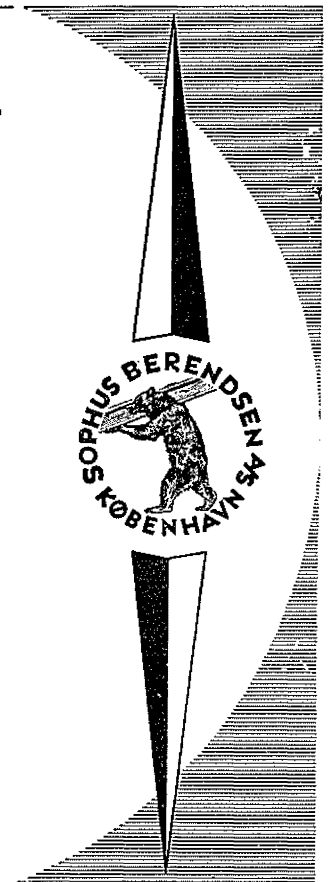
Dampskibsselskabet Torm A/s

Det Østasiatiske Kompagni A/s

Generalrepræsentant for Danmark:

SOPHUS BERENDSEN A/s

„ØRSTEDHUS“ KØBENHAVN V. TLF. C. 8500. TLGR. BERENDSEN





De sidste efterretninger om et skibs havari studeres på opslags-tavlen hos Lloyd's.

Den våde grav

Trods radio og radar havarerede på en måned 749 skibe, og kolossale forsikringssummer måtte udbetales til rederne.

Af H. S. NIELSEN



Der ringes med den berømte skibsklokke fra „Lutine“, nu anbragt hos Lloyd's i London.

Midt i Londons City i en af de kæmpemæssige pragtbygninger, som huser banker og rederier, hænger en historisk klokke, der tilhører „Lloyd's“, verdens ældste forsikringsinstitution. Det er skibsklokken fra „Lutine“, som gik under den 9. oktober 1799 på rejse fra England til Hamborg med guldbarrer til en værdi af en halv million pund. I henvend et halvt århundrede gjorde bjergningsselskaberne sig de største anstrengelser for at hæve den sunkne skat, men forgæves. I 1859 lykkedes det omsider at hæve skibsklokken, og den hænger nu i „room“, den verdensberømte forsikringsinstitutions største sal.

Tidligere var et enkelt slag på klokken ensbetydende med, at en dårlig efterretning var indløbet, og så forstummede al tale blandt de mange hundrede forsikringsfolk; to slag på klokken betød, at et skib, som havde været i vanskeligheder, nu var uden for fare. I dag har ringningen kun symbolsk betydning. Således blev der slået to slag på klokken i efteråret 1952, da den engelske dronning gæstede „Lloyd's“, samt da den heltemodige kaptajn Carlsen fra „Flying Enterprise“ samme år fik overrakt „Lloyd's“ fortjensmedalje.

I „Lloyd's List and Shipping Gazette“, Londons ældste dagblad, kan man omkring den 10. i måneden finde en liste over tabte skibe. Selv i vor tekniske tidsalder med radio og radar er den uhyre omfangsrig — i januar 1953 indeholdt listen således navnene på ikke mindre end 749 skibe. Omkring 100 „tab“, d. v. s. skader — for totalforlisene er forholdsvis sjældne — skyldtes vejret, omkring 100 strandinger, over 200 havde kollisioner som årsag, og resten skyldtes maskinskader, kortslutninger, eksplosioner m. v. Det kan være svært at forstå, at klipper, tåge storm og maskinskader endnu i vore dage, hvor skibsbygningsteknikken, navigationen og sømandsuddannelsen har nået så højt et stade, kan være årsag til, at vældige værdier hvert år havner i den våde grav på havets bund.

Januar måned 1953 var iøvrigt bemærkelsesværdig, fordi to store passagerskibe gik tabt: „Empress of Canada“ brændte i Liverpools dokker, og „Princess Victo-

ria“, en af færgerne mellem Skotland og Nordirland, sank, og 128 mennesker led druknedøden. Desuden kan nævnes det hollandske skib „Klipfontein“ (10.000 tons), som sank efter en kollision på rejse til Sydafrika, passagerskibet „Oranje“ (20.000 tons), der kolliderede med en anden hollandsk damper ud for Port Sudan, det finske skib „Terrenia“ (4000 tons), som gik til bunds i Det røde Hav med en sprængstofladning, og endelig det svenske tankskib „Avanti“, der brækkede over i et farvand i Det fjerne Østen.

Sådan bringer hver måned sine dystre efterretninger om tabte skibe, om tab af menneskeliv og værdier. Tager man den sidste tids mange skibsforlis og brande om bord, behøver man således blot at nævne to danske skibe: det totalforliste „Gerda Toft“ og det brændte „Lexa Mærsk“.

„Lloyd's Register of Shipping“s statistik for totalforlis i 1954 ser iøvrigt ud som følger: 223 skibe på ialt 303.459 bruttoregister tons gik tabt, d. v. s. 0,33 procent af verdenstonnagen. Det er procentvis og tonnagemæssigt det største antal siden efterkrigsåret 1947, da man nåede op på næsten 0,5 procent og 388.423 bruttoregister tons.

Forsikringsinstitutionen „Lloyd's“, som i dag er den verdensomspændende søforsikrings midtpunkt, skylder ganske tilfældige omstændigheder sit navn. Da søtransporterne i det 17. århundrede tiltog ganske væsentlig, søgte skipperne, der dengang jævnlig selv var skibets reder, ved at gå fra kontor til kontor i Londons City at finde velhavende forretningsfolk, som ville tegne risiko for sørejsen på skib og ladning. Efterhånden blev det almindeligt, at de to parter satte hinanden stævne i et kaffehus, der ejedes af mr. Edward Lloyd. Og fra denne vært stammer det nu så verdenskendte navn.

„Lloyd's“, som ned gennem tiderne har skabt verdens største og mest nøjagtige skibsregister — det går helt tilbage til 1734, — består af to selvstændige afdelinger: på den ene side står forsikringsfolkene, kaldet „brookers“, som råder kunderne og forbereder forsikringens afslutning, på den anden side står en række

store City-forretningsfolk, kaldet „underwriters“, der overtager forsikringsrisikoen. Det fremgår heraf, at „Lloyd’s“ ikke er et forsikringselskab i den betydning, som man ellers kender ordet, men en sammenslutning af individuelle assurandører. Samtlige „brookers“ og „underwriters“ vælger en komite, som bl. a. tager sig af sammenslutningens administration, herunder naturligvis også optagelsen af nye medlemmer. Enhver ny ansøgers moralske og finansielle standard bliver nøje undersøgt, og hvis man bliver optaget, må man straks stille et nærmere fastlagt depositum for sine eventuelle forpligtelser. Netop den strenge udvælgelse, institutionens fremragende efterretningstjeneste og dens store anseelse i offentligheden og hos regeringen er årsagerne til, at „Lloyd’s“ stadig hævder sin førerstilling på den verdensomspændende søforsikrings område.

Alle tiders største police udstedtes, da Hitler i 1940 okkuperede Norge. Samtlige norske skibe, som enten befandt sig i eller søgte til allieret eller neutral havn, blev forsikret generelt i en „pool“ af samtlige „underwriters“ i „Lloyd’s“ og samtlige forsikringselskaber. Policen, der udstedtes, lød på 100 millioner pund! Og dette kæmpebeløb gjaldt kun de tomme skibe („hulls“) for ladningernes vedkommende nåede man op på ganske anderledes beløb. I det første krigsår nåede forsikringssummen for ladningerne op på over 7 milliarder kr., i de sidste krigsår helt op på 12 milliarder kr. Alene den samlede engelske uldimport blev forsikret for over 900 millioner kr. Men naturligvis var de præmier, der skulle betales, også tilsvarende høje. —

For redningen af et nødstedt skib gælder det naturligvis i høj grad, at hurtig hjælp er dobbelt hjælp. I afsides liggende egne af verden skortede det imidlertid ofte tidligere på den hurtige hjælp, fordi skibets kaptajn i mange tilfælde, inden bjergningen kunne påbegyndes, blev stillet over for krav om udbetaling af så stor en

pengesum på forskud, at han ikke havde nogen mulighed for at fremskaffe den. Gennem den af „Lloyd’s“ gennemførte „Salvage agreement“ (Bjærgningsoverenskomst) er der nu sørget for, at bjærgningsfolkene i enhver henseende bliver holdt skadesløse for deres arbejde.

„Lloyd’s“ store anseelse i søfartskredse skyldes ikke mindst den omgående behandling af ethvert skadetilfælde eller forlis, som altid finder sted. Da den tidligere omtalte passagerdamper „Empress of Canada“ den 25. januar 1953 var blevet ødelagt af en brand, mens den lå i dok i Liverpool, gik der kun ganske få dage, før skaden var opgjort. Og allerede en uge efter branden modtog „Canadian Pacific Company“ en check, lydende på 19 millioner kr.

En stor sorg for englænderne er det imidlertid, at det kniber så stærkt for dem at holde stillingen inden for den internationale skibsfart. For et halvt århundrede siden var mere end halvdelen af den samlede verdenstonnage på engelske hænder. Mellem de to verdenskrige sank denne andel til en trediedel, og i dag andrager den omkring en femtedel. I samme tidsrum har den amerikanske handelsskibsfart udviklet sig kolossalt. I 1905 rådede amerikanerne over ca. 1,34 millioner tons, i dag råder de over omkring 35 millioner tons. Især deres flåde af olietankskibe har udviklet sig med stormskridt.

De dage, da de engelske kulskibe forsynede verden med industriens vigtigste brændstof, er uigenkaldelig forbi.

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



**BALTICA
FORSIKRING**

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

**Vi holder
os til**



ESBJERG TOV

De største bølger findes UNDER havoverfladen

Udforskningen af bølgeslag og søgang er blevet en selvstændig videnskab, som allerede har gjort vigtige opdagelser

Da man mod sidste verdenskrigs slutning udarbejdede de store planer for invasionen på Afrikas og Europas vestkyst — planer, der måtte udarbejdes med matematisk nøjagtig grundighed — dukkede der et hidtil ubesvaret spørgsmål op: Hvordan kunne man forudsige, om havet ville være roligt eller uroligt i invasionens kystområde den og den dag klokken det og det?

Forudsigelsen af søgangen var dengang et så godt som ukendt begreb. Oceanograferne kunne ikke understøtte sagen med ret meget materiale. Altså måtte der foretages studier hurtigst muligt. Og sådan gik det til, at bølgeforskningen blev til en hel ny videnskab i løbet af knapt eet år.

Nykonstruerede bølgeslags-seismografer blev i dusinvis anbragt ved Englands og USAs kystegne. Det var undervandsmålere, der i 20 til 30 meters dybde registrerede alle trykændringer. Da landgangen skete i Normandiet hine bevægede junidage 1944, kunne der allerede indsættes specialister, som på grundlag af vejrliget og iagttagelser af den herskende søgang var i stand til at give ret sikre prognoser for de nærmest følgende døgnets udvikling i søgangen.

Siden da er bølgeforskningen blevet yderligere intensiveret, og vi er nu kommet i besiddelse af fyldige oplysninger om de love, der bestemmer bølgernes opståen, spredning og nedbrydning.

Den permanente jordskælvsregistrering (seismograferne) var allerede før krigen blevet klar over, at mange svagere rystelser i jordskorpen skyldtes tidevand og brændingsslaget ved kysterne. De fleste af disse stødimpulser er dog af kort levetid og trænger kun et kort stykke frem, men de langbølgede svingninger kan via jordskorpen blive transmitteret tusinder af kilometer. Således har man f. eks. fundet ud af, at brændingen ved Atlantens, Nordsøens og Middelhavets kyster „sender“ budskaber over lange afstande. I Strassbourg er opfanget bølgeslags-svingninger, der stammede fra en nordafrikansk kyst, og i Göttingen satte bølgeslaget ved Nordskotland seismografen i bevægelse.

At de vigtigste „bølge-arnesteder“ er verdenshavenes store stormcentre, var ikke nogen overraskelse for bølgeforskerne. Men det var dog først bølgeskrivernes (seismografernes) optegnelser og en nøjagtig analyse af disse, som viste, at praktisk taget enhver søgang ved kysterne ikke stammer fra et enkelt bølgeudgangspunkt, men er en blanding af forskellige bølger fra forskellige perioder og dermed ofte repræsenterer forskellige oprindelsessteder.

Mange stormcentre frembringer nemlig bølger, der vandrer rundt om den halve jordklode! Bølgeskriverne ud for Lands End på Englands yderste sydspids kan f. eks. optegne bølger fra hele Atlanten, og ved hjælp af meteorologiske data og harmoniske analyser er bølge-

slagsvidenskabsmændene nu i stand til at skelne mellem bølger, der stammer fra Grønland, Vestindien eller Kap Horn — d. v. s. bølger, der har tilbagelagt indtil 10.000 kilometer!

Men også i åben sø og i de enkelte lavtryksområder opstår der under indtryk af vekslen i vindtryk, vindhastighed og -retning bølger med den mest varierende forplantningshastighed og længde (målt fra kam til kam). Optager en bølge så megen vindenergi, at dens højde overstiger en syvendedel af afstanden til næste bølgekam, så bryder den sammen og reducerer dermed sin højde til „normalstørrelsen“. Endelig frembringer uregelmæssige spil og sammenstødet mellem bølger fra forskellige arnesteder det velkendte „bølgende hav“.

De enkelte bølgers højde er i høj grad afhængig af „anlæbsstrækningen“ under samme vindtryk. Et tilløb på 1000 kilometer eller mere vil normalt udløse de højeste bølger. De overstiger dog i Atlanten og Stillehavet sjældent henholdsvis 12 og 15 meter. Af og til er der dog iagttaget meget højere bølger, der åbenbart er opstået som følge af interferensforstærkning (vekselvirkningerne mellem to bølgebevægelser, der møder hinanden). I 1933 blev der fra et amerikansk krigsskib i Pacificen set en kæmpebølge på cirka 36 meters højde. Størrelsen kunne med temmelig stor sikkerhed fastslås, fordi fartøjet netop befandt sig på glat køl forinden. Men denne bølge turde også være den absolut højeste, som hidtil er iagttaget.

Bølgefarten kan andrage 100 kilometer eller mere i timen. Bølgerne vandrer som regel betydeligt hurtigere end de storm-lavtryk, i hvilke de opstår, og kan derfor, når de længe forinden påvirker bølgeslags-seismograferne, tjene som varsel om et ankommende lavtryksområde. Denne nye meteorologiske metode er dog ingeniørlunde så ny, som det måtte antages. I lange tider har indfødte på stillehavssøerne udpeget en bestemt type søgang som et sikkert varsel om en snarligt kommende tyfon. Man forsøger nu at opbygge en slags stormvarselstjeneste i den sydlige halvkugles med vejrstationer svagt besatte pacifikområde ved at udnytte disse bølgeregistreringer.

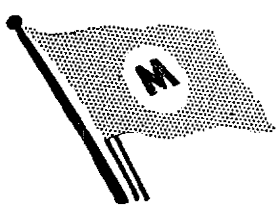
En bølge „dør“ enten fordi den efterhånden mister sin på åbent hav indgivne energi eller fordi denne energi nedbrydes af vandets regelløse partikelbevægelse samt af kystbrændingens bundmodstand. Også her er der påvist en ganske bestemt sammenhæng mellem vanddybden og tidspunktet for en bølges bryden. Bølgebrydningen indledes, når vanddybden andrager ca. $\frac{4}{5}$ af bølgehøjden. Dette matematiske forhold er så nøjagtigt, at englænderne kunne tegne vanddybdekort over en ellers utilgængelig brændingskyst ved Vestafrika ved at optage luftfotografier og måle bølgehøjder på billederne.

Endnu mere overraskende er måske den helt nye opdagelse, at der også sker bølgebevægelser „under havet“ — og at det endda drejer sig om bølger meget højere end dem, der ses på havets overflade.

Allerede før første verdenskrig fastslog den svenske oceanograf Pettersson i en vestsvensk fjord, at det under et svagt saltholdigt overfladevand befindende meget salte bundvand bevægede sig op og ned i en rolig dønning. Ud fra denne iagttagelse udviklede han forøvrigt en i sin tid stærkt omdiskuteret teori angående den nordlige halvkugles seneste klimasvingninger, som han bragte i forbindelse med mere og mindre stærke opbrud af den arktiske is i forskellige klimaperioder — forårsaget af en datidig „undersøisk bølgevirksomhed“.

I polarforskningens næsten klassiske tidsalder (ca. 1910-30) mærkede adskillige fartøjer, denne undersøiske dønning. Det var det uhyggelige fænomen „dødvande-brændingen“, som ved fuldstændig vindstille pludselig fik skibene til at svinge voldsomt, ødelagde roret og anrettede anden skade. Disse dengang ukendte kræfter, som snart blev ompundet med megen sømandsmystik, ved vi nu er vældige bølgebevægelser, der foregår i grænseområdet mellem nærliggende gletscheres afsmeltede ferskvand i havoverfladen og det underliggende tunge saltvand.

Det er i dag med sikkerhed fastslået, at disse undersøiske bølger på ingen måde er undtagelser. Deres eksistens er — videnskabeligt set — heller ikke mærkværdig; sådanne bølger opstår for så vidt overalt, hvor



MOORE & Mc CORMACK A/S
 Fragt og Passagerer: Borgergade 16, Tlf. Byen 2708
 Rigstelefon 356 Telegr.-Adr.: MOOREMACK

flydende stoffer af forskellig tykkelse og vægt, men af samme fysiske natur, bevæger sig om hinanden. Atmosfærens velkendte „lammeskyer“ er egentlig også blot sådanne bølgefænomener i grænsefladen mellem varm og kold luft. Det mere usædvanlige ved bølgerne under havoverfladen er deres indtil 100 meters „højde“ — ja, de skal kunne opnå endnu større formater. De spiller utvivlsomt en ikke uvæsentlig rolle for vejrliget, idet de også dannes, hvor f. eks. Golfstrømmens varme vand møder Atlantens koldere.

Udforskningen af havets bølger fortsættes — og nye overraskende og interessante oplysninger om elementernes samvirke vil i fremtiden øge vor forståelse af mangt og meget, der nu regnes for tilfældigheder eller fænomener. B.



Den hånd -
 som giver skibet navn
 som knuser flasken mod dets stavn
 som borge skal for skibets lykke -

*skal prydes af et
 prægtigt smykke*

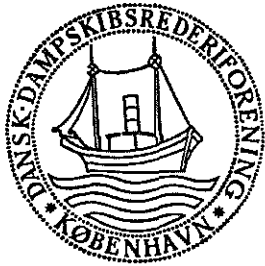
A. DRAGSTED
 AKTIESELSKAB
 KGL. HOF-JUVELERER OG HOF-GULDSMED
 established 1854
 Bredgade 17 . Copenhagen K. C. 5576

Fra Værft, Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. juni 1955



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 Danneberg
 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. Svitizers Bjergnings-Entreprise
 D/S Draco A/S
 Rhederi M. Jepsen A/S
 A/S Vestjysk D/S
 D/S Phonix A/S
 A/S Det Dansk Norske D/S
 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 Bugsereskib A/S
 Rederi-A/S Kosmos
 I/S D. F. B. & Em. Z. Svitizers Bjergnings-
 Entreprise
 D/S Hafnia A/S
 D/S Nautic

M/F „LOLLAND“

A/S Svendborg Skibsværfts nybygning nr. 72 var den 18. maj ude på teknisk prøvetur på Svendborgsund.

Færgen er bygget som et dobbelt-skruet motorskib af stål til Bureau

Veritas højeste klasse med isforstærkning og iøvrigt efter dansk lovs skrifter i indenrigs fart, med plads til 800 passagerer, og får følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	52,7 m
Længde mellem perpendikulerne	50,6 m
Længde mellem porte	50,7 m
Bredde på spant	10,5 m
Bredde indiv. på fendere	10,4 m
Dybde til hoveddæk i borde	3,7 m
Højde fra hoveddæk til vingedæk	2,8 m
Højde fra vingedæk til promenadedæk	2,3 m
Højde fra promenadedæk til bådedæk	2,1 m
Højde af styrehus	2,1 m
Fart på ca. 2,4 m dybgang	ca. 13,5 knob

Der installeres følgende maskineri:

Hovedmaskiner: To Deutz diesel-motorer, som ialt udvikler 1000 hk ved 300 o/min. Motorerne er ferskvandskølede og har påhængte læse- og kølevandpumper samt startluft-kompressor.

Hjælpe-maskineriet består af to firetakts, firecylindrede Deutz diesel-motorer, som hver yder 70 hk ved 1200 o/min. Til hver motor er koblet en 32 kw, 220 volt jævnstrømsdynamo samt et gear og en oliepumpe for spillene.

Færgen er forsynet med specielle brandpumper, som er tilsluttet sprinkleranlægget på vogndækket. — Specielle hydroforpumper sørger for salt- og ferskvandsanlægget til kamre, toiletter, kabys og pantryer, samt de for færgens drift nødvendige elektrisk drevne pumper og en hjælpekompressor.

Dæksmaskineri: På dækket er placeret to hydrauliske ankerspil

samt et hydraulisk forhalingspil. — Styremaskineri: Der installeres to elektrisk-hydrauliske styremaskiner af værftets eget fabrikat for henholdsvis for- og agterror.

Udstyr iøvrigt: Færgen udstyres med moderne navigationsmidler til bl. a. radio-telefonisender, radar samt højtaleranlæg og projektører.

Passagerapteringen: På forkant af promenadedæk indrettes salon for I klasse rygere med siddeplads til 66 passagerer, udført med skodder og møbler af poleret mahogny. På promenadedækkets agterste del er anbragt teaktræsbenke og borde med siddeplads til 150 passagerer. — På vingedækkene er indrettet fire saloner, henholdsvis to for rygere og to for ikke-rygere med naturtræsbehandlede skodder og møbler af matpoleret teaktræ, på vingedækkene findes desuden toiletter for passagererne i hvidlakeret udførelse.

Under dæk er forude indrettet

salon for fællesklasse rygere med siddeplads til 60 passagerer samt en damesalon med siddeplads til 6 passagerer. Skodderne malet i lyse tonfarver og møblerne i behandlet hårdtræ.

Under dæk agter: I klasse ikke-rygesalon samt damesalon med siddeplads til ialt 42 passagerer; skodder og møbler er udført af poleret citrontræ.

Kabys, opvask, pantry og kamre for officerer og mandskab er ligeledes indrettet under dækket, alt udført i ædle træsorter og iøvrigt i lyse, venlige farver.

Dæksbelægning: På hoved- og øvrige frie dæk belægges dækket med teaktræsplanker, i alle saloner, kamre, hall etc. med gummibelægning og i kabys, pantry og toiletter med fliser.

Opvarmning ved hjælp af helautomatisk oliefyret centralvarmeanlæg.

Kabyssen udstyres med elektrisk koge- og køleanlæg samt elevator til saloner.

Ventilation ved hjælp af elektrisk og naturlig ventilation.

Skibet blev køllagt den 10. september 1954.

M/s **Black Eagle**

Den 14. april søsattes fra Kockums Verkstad et moderne, hurtiggående, shelterdækket liniemotorskib til det norske rederi Sigurd Herlofson & Co., A/S, Oslo. Skibet fik navnet „Black Eagle“.

Skibet får en del af sheltermellemdækket indrettet som kølerum for føring af last ved $\div 18^{\circ}$. Indretningen er iøvrigt den sædvanlige for lastbåde i liniefart. Som en nyhed kan nævnes, at skibet bliver det første skib til tør last, som af Kockums udrustes med vekselstrøm. I de sidste to år har denne strømart været standard for værftets tankskibe, og det er de gode erfaringer fra disse skibe, som har gjort, at man nu er gået over til vekselstrøm også for skibe med tør last. Den største fordel er ved vekselstrøm, at vedligeholdelsesomkostningerne bliver væsentlig mindre. Spillene bliver hydraulisk drevne.

Skibet har følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	147,6 m
Længde mellem perpendikulærene ...	137,2 m
Største bredde på spant	18,6 m
Sidehøjde til hoveddæk	9,2 m
Sidehøjde til shelterdæk	11,9 m
Dybgang på sommerfribord	8,1 m
Dødvægtsbæreevne	8.850 tons
Fart på fuld last	17,5 knob

Maskineriet skal bestå af en ottecylindret, totakts, enkeltvirkende Kockum-MAN dieselmotor på 7.200 ahk ved 115 omdrejninger pr. minut.

Rederiet Sigurd Herlofson og Co. stiftedes 1926 og har som redere Gunnar Hvattum og P. D. Herlofson. Kockums har tidligere leveret tre tankskibe til rederiet på 24.000 tons af værftets første serie. Et lastskib på 15.000 tons er yderligere bestilt hos Kockums.

„Black Eagle“ er ligesom andre af rederiets skibe langtidsschartret af Black Diamond Lines, New York, til fart mellem havne på USAs nordatlantiske kyst og Belgien, Holland og Tyskland.

M/s **Ulla**

Fra Hälsingborgs Varvs Aktiebolag søsattes den 6. maj et lastmotorskib til Aktiebolaget Transmarin, Hälsingborg. Fru Sonja Nilsson gav nybygningen navnet „Ulla“.

„Ulla“ er en moderne shelterdækker med maskinen omtrent midtskibs. Skibet bygges med halvhøj, kort bak samt halvhøj, kort hytte. Dækshuset anbringes omtrent midtskibs med tre lastluger foran for og to agten for. Skibet bygges til højeste klasse i Lloyd's Register med isforstærkning og udrustes efter Svenska Fartygsinspektionens fordringer for oceanfart.

Hoveddimensionerne er:

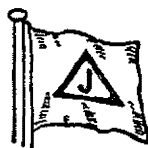
Længde overalt	110,1 m
Længde mellem perpendikulærene ...	100,9 m
Største bredde på spant	14,5 m
Sidehøjde til hoveddæk	6,1 m
Sidehøjde til shelterdæk	8,9 m
Dybgang på sommerfribord	5,9 m
Tilsvarende lasteevne	3.900 tons

Skibet skal rigges med to master og to bomstøtter. Masterne er selvtagende tobensmaster. De fem lastluger skal betjenes hver af to lastbomme for 3 tons løft i enkelt part og 5 tons løft i dobbelt part. Desuden anbringes på formasten en 40 tons sværbom og på agtermasten en sværbom til 15 tons løft. Ankerspil, lossespil, forhalingspil og styremaskine bliver af Thriges fabrikat.

Aptering og udrustning bliver moderne og praktisk. I dækshuset aptering for kaptajn og officerer samt dobbeltkamre for fire passagerer. Besætningen bor i enmandskamre agter. Opvarmning af hele apteringen bliver elektrisk, medens ventilationen skal være mekanisk.

Den nautiske udrustning bliver moderne med ekkolod, SAL-log, gyrokompas med selvstyrer samt radar.

Maskineriet skal bestå af en totakts, enkeltvirkende, sekscylindret, turboladet dieselmotor, leveret af Burmeister og Wain. Den giver 3.300 ahk ved 165 omdrejninger pr. minut, hvilket beregnes at give skibet en fart på 14,75 knob lastet.



Dampskibsselskabet

JUTLANDIA

JENS TOFT

Toldbodgade 29

TELF. *8192

M/S **Misigssût** Stabelafløbning

A/S Svendborg Skibsværfts nybygning nr. 72 søsattes torsdag den 28. april.

Dette skib, der er bygget af stål til Bureau Veritas højeste klasse med isforstærkning med forøgede plade-tykkelser og mellemspanter i hele skibets længde, enkelt-dækket type med whalebak, udstyres til sejlads på Grønlands kyster og indrettes således, at der om bord kan foretages røntgenundersøgelser m. m. af den grønlandske befolkning. — Skibet får følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	35,2 m
Længde mellem perpendikulærerne	31,8 m
Største bredde på spant	6,7 m
Sidehøjde	3,0 m
Højde af bak	1,9 m
Højde af dækshuse	2,1 m
Farten under almindelige forhold	9,5 knob

Der installeres følgende maskineri:

Hovedmaskinen: Alpha dieselmotor, type 405 FLO, d. v. s. femcylindret med hydraulisk reversegear, der udvikler 300 ehk ved 375 o/min.

Hjælpemotorerne af Hermann Svendsens fabrikat består af to 20 kw aggregater type 4 D.95 og et 6 kw aggregat type 2 D. 95.

Alle motorerne er forsynede med finfiltre af C. C. Jensens fabrikat.

Desuden er skibet udstyret med elektrisk drevne last-, ballast- samt cirkulationspumper for centralvarme og varmt ferskvand, reservesmøreliepumpe, brændselolietransportpumpe og startluftkompressor. Elektrisk drevet ankerspil og varpespil af Thriges fabrikat.

Skibet er udstyret med moderne navigationsinstrumenter bl. a. radio, radiopejler og ekkolod.

Apteringen for kaptajn, officerer, læge og mandskab indrettes i dækshusene, som er bygget af aluminium. Skodderne beklædes overalt med plastikplader i lyse, venlige farver, møblerne udføres i olieret teaktræ. Under dækket indrettes venterum, undersøgelsesrum, røntgenrum og kamre for røntgentekniker, sygeplejerske etc. udstyret som for officerer.

Røntgenudstyr og apparater leveres og installeres af fa. Siemens.

Sanitærinstallation: Hydroforanlæg for rindende koldt og varmt vand installeres.

Opvarmning ved helautomatisk oliefyrr.

Kabyssen udstyres med elektrisk komfur af L. K. fabrikat.

Ventilation af apteringen ved hjælp af naturligt ventilationssystem, medens maskinrummet ventileres med elektrisk ventilator.

Skibet blev køllagt på værftet den 15. januar 1955 og forventes afleveret ca. 12. juli 1955.

Stabelafløbning af M/T **Jane Mærsk**

Lørdag den 23. april 1955 søsattes et tankskib til skibsrederne A. P. Møller og Mærsk McKinney Møller fra Odense Stålskibsværft A/S, Odense.

Skibet blev navngivet af fru direktør G. Falslev og afløbningen overværede af skibsreder Mærsk McKinney Møller og frue, direktør G. Falslev og frue, en del indbudte gæster, alle med fruer og repræsentanter for værft og rederi.

Skibet bygges som helsvejst skib til Lloyd's Registers højeste klasse + 100 A.1., og bliver på ca. 19.000 tons dw. — Dimensionerne er som følger:

Længde mellem p. p.	160,6 m
Bredde	21,9 m
Dybde til hoveddæk	12,0 m

Skibet får ialt 21 tanke, 7 centertanke og 2×7 side-tanke samt et lastpumperum umiddelbart foran for maskinrummet og et mindre pumperum forude. Det udstyres med rigelige og kraftige pumper og forsynes med varmespiraler i alle lasttanke.

Rummelig og smuk aptering for kaptajn og dæks-officerer anbringes i brohuset midtskibs, medens maskinbesætningen og mandskabet anbringes i agterskibet i gode, rummelige eenmandskamre, ligesom der indrettes messer og rygesaloner såvel for officerer som for det menige mandskab. Alle kamre og saloner ventileres mekanisk.

Skibet bliver forsynet med de bedste navigationsinstrumenter og udstyr, såsom radar, ekkolod, gyrokompass og selvstyrer, log med elektrisk overføring, radio, radiopejler og radiotelefon. Desuden bliver der installeret fryseanlæg for proviant og Ellehammers brand-skumsluknings-anlæg.

Maskinen består af en svvcylindret Burmeister & Wain dieselmotor med turbocharge. Skibet får to Bukh diesel hjælpemotorer og iøvrigt dampmaskineri.

Deccaplot

Decca Radar har haft en demonstrations-vogn på tourne i Skandinavien. Vognen besøgte bl. a. København, hvor sel-skabets nye, meget billige og driftsikre radaranlæg demonstreredes. Samtidig vistes en helt ny anordning til montering direkte på radar-skærmen. Denne ordning gør det muligt, næsten uden øvelse, at „plotte“. — Både radar og plotter-anordning vakte de danske shipping-folks varme anerkendelse.

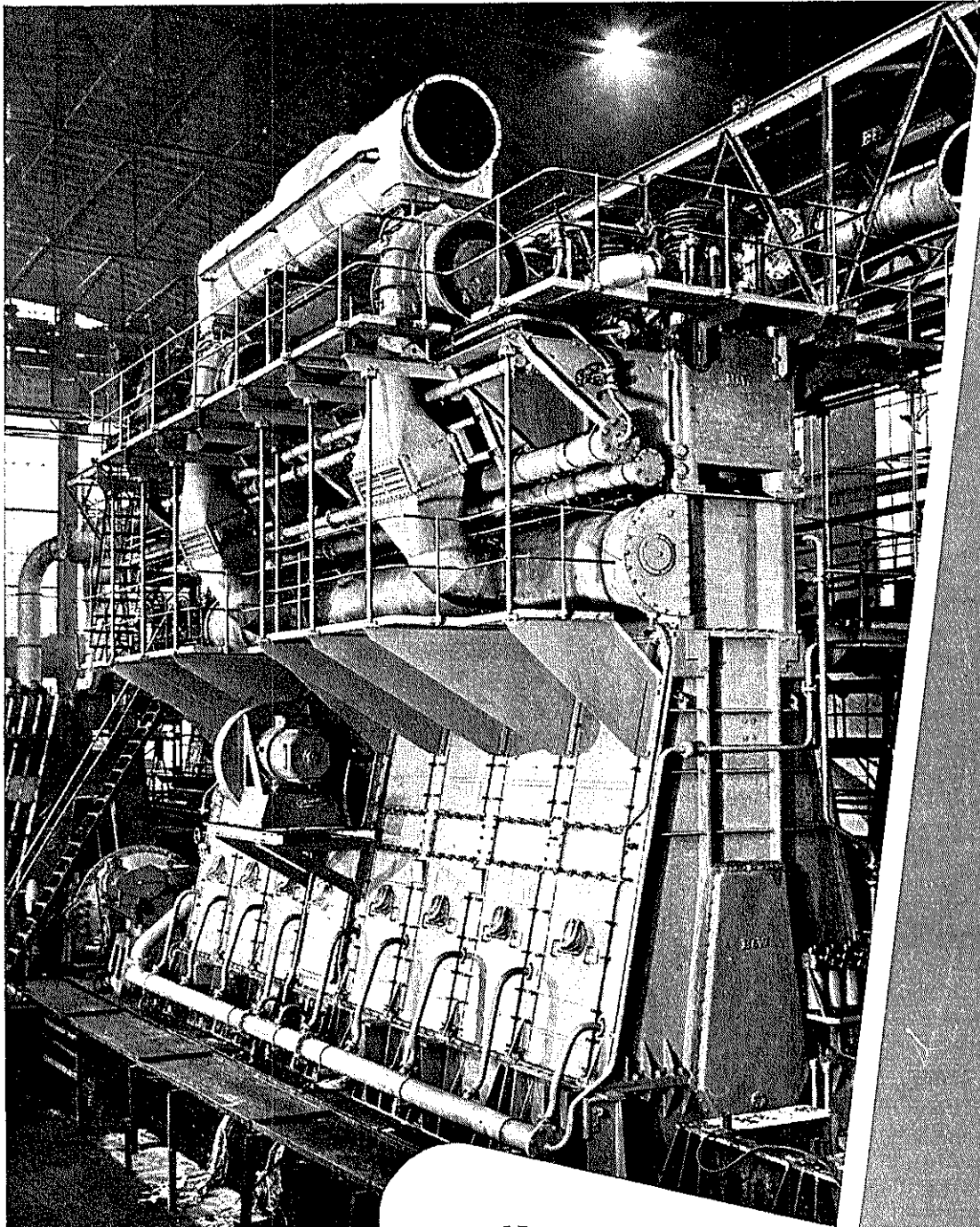
Sparekassen for **Kjøbenhavn og Omegn** Forvaltningsafdelingen

Administration af båndlagte kapitaler,

legatmidler, pensionsfonds o. l.

Opbevaring af værdipapirer i åbent depot.

Hovedkontoret, **Niels Hemmingsensgade 24**
Telefon Central 1542



BURMEISTER &



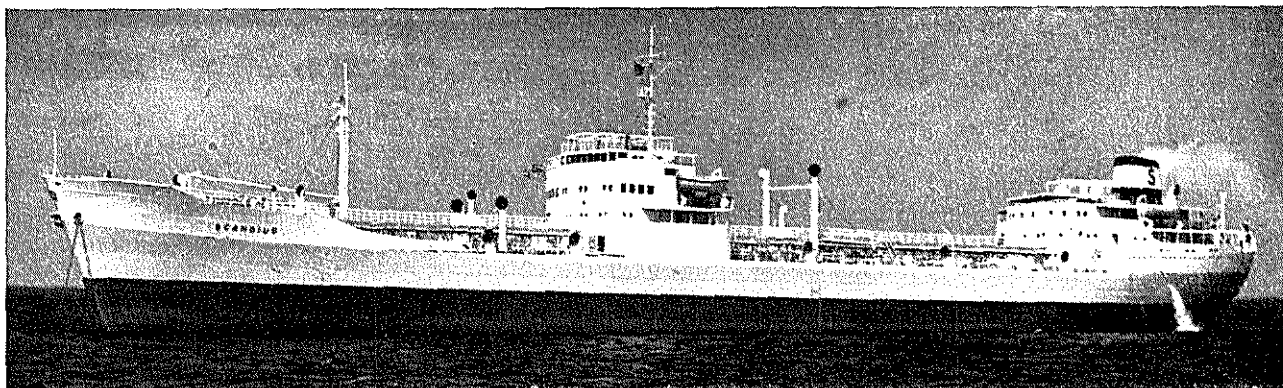
SKIBSBYGNING

REPARATIONER

DIESEL MOTORER

med og uden **TURBO-LADNING**

WAIN



M/T Scandius

Kockums afleverede den 10. maj tankmotorskibet „Scandius“ på 16.520 tons dw til Rederi AB Saturnus, Stockholm.

I Vikingens nummer for april omtalte vi skibet i anledning af stabelafløbningen og henviser læserne hertil for dimensioner, maskineri og skal derfor nøjes med følgende supplerende oplysninger.

Til pumpning af lastolie findes i to pumperum ialt fire dampdrevne lastoliepumper, hver med en kapacitet på ca. 500 tons i timen. Dampen hertil såvel som til spil, ankerspil, varmespiraler i lastolietanken etc. tages fra to i agterkant af maskinrummet opstillede kedler med en sammenlagt hedeplade på 600 m² og et arbejdstryk på 12 kg/cm².

Desuden findes en udstødsgaskedel for til søs at kunne udnytte en del af udstødsgassens varme.

Til drift af de fleste hjælpemaskiner i motorrummet, som f. eks. pumper, separatorer etc., det elektriske styremaskineri, til belysning og ventilation af apteringen, kabyskomfur, radio og forskellige navigationsinstrumenter findes i maskinrummet installeret to dieseldrevne

vekselstrømsgeneratorer, hver med en effekt på 188 kw samt en dampdrevne generator på 150 kw.

Kaptajn og dæksofficerer bor i dækshuset midtskibs, medens maskinofficererne, underofficererne, økonomipersonalet og mandskabet bor agter i hytten og i dækhuse på hyttedækket og agterste bådedæk. Apteringen er forsynet med luftkonditionering.

Der er i alle retninger sørget for besætningens velfindende om bord. Største delen har således enmandskamre, og kun drengene og nogle af de yngste af dæks- og maskinbesætningerne bor i tomandskamre. Der er særskilte messer og opholdrum for de forskellige besætningskategorier. Vaskerum med vaskemaskine, centrifuge og rulle samt tørretromle findes også.

Skibet er moderne udrustet i alle retninger med bl. a. SAL-log og radiopejler foruden radiostationen. Skibet er foruden forsynet med Lodicator af Götaverkens konstruktion.

Efter fartprøver i Øresund og på Vinga-milen samt gang med kedelolie blev skibet overtaget af rederiet.

M/s Bow Plate

Fra Uddevallavarvet afleveredes den 26. april motorskibet „Bow Plate“ til Skips A/S Hassel (A/S Rederiet Odfjell), Minde pr. Bergen.

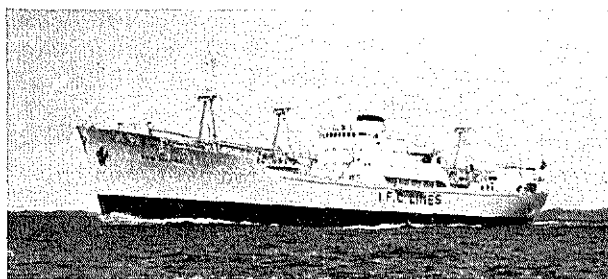
Skibet, som er bygget til Det norske Veritas højeste klasse, har følgende dimensioner:

Længde overalt	32,2 m
Største bredde på spant	17,2 m
Sidehøjde til hoveddæk	8,4 m
Sidehøjde til shelterdæk	11,1 m
Dybgang	7,7 m
Dødvægtsbæreevne	7.300 tons

Skibet er rigget med master af Hallens konstruktion samt bomstøtter. Bommene til 7,5 og 5 tons løft betjenes af tolv 5 tons og fire 3 tons spil. På formasten findes en sværbom til 25 tons løft. Spil, ankerspil og varpespil er leverede af Thomas B. Thrige.

Den forreste af de fem lastluger er i vejrdækket forsynet med en stålluge af Mac Gregor typen, de øvrige fire har pontonluger af stål af værftets egen konstruktion.

Hovedmotoren er en totakts, enkeltvirkende, syvcylindret dieselmotor af Götaverkens type og Uddevallavarvets fremstilling. Den er forsynet med anordning til drift med kedelolie. Cylinderdiametere er 760 mm og



„Bow Plate“ på prøveturen.

slaglængden 1500 mm og ved 112 omdrejninger pr. minut giver den 6.300 ahk.

Der er installeret tre dieselgeneratorer, hver på 165 kw, og en på 125 kw.

Vingetankene på siden af tunnellen er indrettet til føring af vegetabilsk olie.

Apteringen er fuldt moderne og af højeste klasse for både officerer og mandskab. For tolv passagerer er indrettet seks smagfulde kamre, to på båddekke og fire på brodekke.

M/s **Ivan Gorthon**

Fra Öresundsvarvet søsattes et 3.500 tdw lastmotorskib til Rederiaktiebolaget Gulfe, som er et af Gorthonrederierne i Hälsingborg.



Fru Margit Yström dober „Ivan Gorthon“.

Skibet fik af fru Margit Yström navnet „Ivan Gorthon“.

Skibet har følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	96,0 m
Længde mellem perpendikulærerne	91,2 m
Største bredde på spant	13,4 m
Sidehøjde til hoveddæk	5,9 m
Sidehøjde til shelterdæk	8,4 m
Dybgang på sommerfribord	5,8 m

„Ivan Gorthon“, som er et søsterskib til det tidligere leverede „Lovisa Gorthon“, er særlig bygget til transport af papirmasse fra nordlandshavene til England, i hvilken fart rederiet har været beskæftiget i mange år. Hoveddimensionerne er afpassede efter bestemmelserne for passage til Readham Docks i Londondistriktet.

Skibet har to lastrum, et foran for og et agten for maskinrummet, samt er bygget med fem lastluger både i hoved- og i shelterdækket. Lastlugerne skal betjenes af ialt syv bomme for 3 tons løft og tre for 5 tons løft.

Spillene har en effekt på 24 hk. På formasten oprigges desuden en bom til 20 tons løft.

Styremaskinen er forsynet med to motorer med Leonard omformere. Gyrokompasset er forsynet med selvstyrer.

I skibet skal installeres en sekscylindret, totakts dieselmotor af Götaverkens fremstilling. Cylinderdiametere er 520 mm og slaglængden 900 mm. Ved 160 omdrejninger pr. minut yder den 2.250 ehk og giver skibet en fart på 13 knob på fuld last.

Til fremstilling af strøm til hjælpemaskineriet, dæksmaskineriet og belysning skal installeres tre firecylindrede, enkeltvirkende, firetakts dieselmotorer, hver på 110 kw ved 450 omdrejninger pr. minut.

Skibet bygges til højeste klasse i Lloyd's Register. Isforstærkningerne er gjort ekstra kraftige, så de også svarer til Finska Sjöfartsstyrelsens specialfordringer.

M/s **Balkis**

Öresundsvarvet Aktiebolag, Landskrona, afleverede den 14. april et 4.525 tdw lastmotorskib „Balkis“ til Den norske Middelhavslinje A/S (Fred. Olsen og Co.), Oslo.

M/s „Balkis“ er bestemt til rederiets linietrafik i Middelhavet og er bygget til Det norske Veritas højeste klasse som „full scantling vessel“ med to gennemgående dæk og forlænget bak.

Skibet hoveddimensioner er:

Længde mellem perpendikulærerne ...	103,7 m
Største bredde på spant	15,2 m
Sidehøjde til øverste dæk	8,8 m
Sidehøjde til næstøverste dæk	6,2 m
Dybgang på sommerfribord	6,8 m

Skibet har to lastrum foran og et agten for maskinrummet og desuden mellem de to forreste lastrum en mindre højtank til føring af vegetabilsk olie. Lugerne i vejrdækket er forsynet med stållugedæksler af Mac Gregor typen og betjenes hver af en $\frac{3}{5}$ tons kørende dækskran af Ases fabrikat, monteret på en af lugesektionerne. Dette arrangement turde være det første på et oceangående skib. Desuden findes et par 10 tons bomme foran for luge nr. 1 og et par 12 tons bomme agten for luge nr. 2. Mellemdækslugerne har stålluger af pontotypen af værftets konstruktion.

Lastrum nr. 3 agten for maskinrummet med de ovenover liggende lastrum i mellemdækket og i hytten er isolerede for føring af kølelast ned til $\div 20^{\circ}$. De isolerede rum er beklædt med aluminiumsplader efter Gregsons system. Lugen i hyttedækket er forsynet med stållugedæksel af Mac Gregor typen, som er isoleret.

DET DANSKE KULKOMPAGNI

TELEFON 9214 HOLMENS KANAL 42 TELEFON 9214
KØBENHAVN K.

Denne luge betjenes af et par 5 tons bomme på agterkant og en svingbar 1,5 tons dæskran.

Alle bommene er rigget på selvstgende bomstøtter og betjenes af 5 tons/ 39 hk elektriske spil.

Apteringen bliver i alle henseender moderne og rummelig med næsten udelukkende enmandskamre samt opholdsrum og messer for alle besætningskategorier. Mandskabets messe udrustes med cafeteria-anlæg. Mandskabsapteringen findes på øverste dæk i hytten på hver side af trunken og apteringen for reder, kaptajn og officerer i dækshuset.

I skibet er installeret en ticylindret dieselmotor af Götaverkens fremstilling, type DM 520/900 VGS-10. Ved 160 omdrejninger pr. minut yder den 3.650 bhk og giver skibet en fart på 15,25 knob ved en dybgang på 6,0 m, svarende til 3.500 tons dw.

Tre firecylindrede dieselmotorer, hver på 250 ehk og direkte koblede til 165 kw generatorer giver strøm til hjælpemaskineri, dæksmaskineri, kølemaskineri og belysning.

Skibets fører er kaptajn Erik Lindstøl og maskinchef er Thomas Lieberg.

M/T **Robert Stove**

Fra Frederikstad mek. Verksted søsattes den 19. april motortankskibet „Robert Stove“ på ca. 13.600 tons dw til skibsreder Lorentzen og Co., Oslo.

Skibet skal forsynes med en dieselmotor F.M.V.-G.V. på 4.500 ehk.

Kendt skibskonstruktør holder flyttedag

Ingeniør Knud E. Hansen har igennem årene opbygget en virksomhed, som nu er ved at sprænge de gamle rammer. Man har nu måttet skride til en udvidelse af konstruktions-afdelinger og tegnestuer, og fra den 17. maj er kontorer og konstruktions-afdelinger flyttet til Bredgade 75. Stålteggestuerne vil midlertidigt forblive på den gamle adresse, Bredgade 37, og beholder det gamle telefonnummer, mens de flyttede afdelinger vil få numrene Minerva 4408 og 4467.

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

DAMPSKIBSSELSKABET

TORM

AKTIESELSKAB

Grundlagt 1889

Telefoner: MINERVA 2437 - RIGSTELEFON 203

HOLMENS KANAL 42 - KØBENHAVN

En gammel sømandshobby genoplivet

Handelsflådens Velfærdsråd har udvist det prisværdige initiativ at genoplive en gammel sømandstradition, nemlig knytning af bæltter o. lign. Der har været afholdt en konkurrence i den gamle og ædle kunst, og mange smukke arbejder blev indsendt fra danske søfarende. De pæneste af arbejderne har Velfærdsrådet ladet udstille i København, bl. a. i Sømandshjemmet „Bethel“ i tiden fra 31. maj til 5. juni. Udstillingen er et synligt bevis på, at den gamle hobby ikke helt er afgået ved døden, selv om søfolkene ikke, som i gamle dage, er udsat for meget lange rejser i vindstille, hvor det var vanskeligt at finde på fritidssysler.

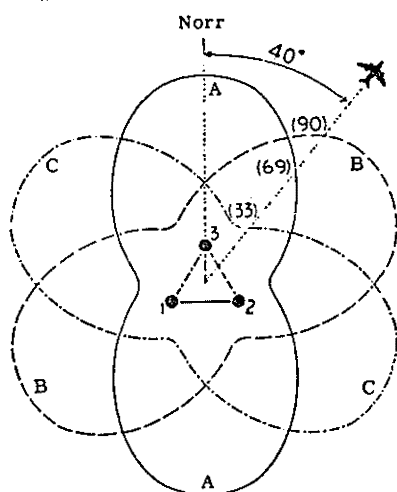
**Skibet
er malet med
Hempel's**

J. C. Hempel's Skibsfarve Fabrik A/S
AMALIEGADE 8 - KØBENHAVN K - MINERVA 3842

Narvaho- langdistancenavigeringssystem

I USA er der udviklet et nyt langdistancenavigeringssystem, Narvaho, som om ca. 10 år kan tænkes at erstatte det nuværende hjælpemiddel Loran. Det nye system arbejder indenfor frekvensbåndet 90-100 khz, og man har beregnet, at man med ca. 50 stationer skal kunne dække hele jordkloden.

Med det nye system kan piloten i en flyvemaskine få såvel afstand som pejling til den station, til hvilken han har indstillet sin modtager. Nøjagtigheden er beregnet til 1 % i distance og $0,5-1^\circ$ i pejling på alle afstande op til 4000 km. Maksimal rækkevidde for systemet er beregnet til ca. 4000 km over land og 4700 km over vand.



Narvaho-systemets tre sendere 1, 2 og 3 og deres strålingsdiagram i sendeøjeblikket. Tallene i parentes angiver styrkeforholdet mellem signalerne A, B og C fra de tre senderpar i 40° bæring.

Narvaho systemet er en kombination af det allerede i 1946 for første gang prøvede navigeringssystem Nava-globe, som er et system, der giver retningen, samt et nyt system, kaldet Rho, som giver afstanden. Mark-systemet i Narvaho består af tre sendere, en i hvert hjørne af en ligebenet trekant med en side på ca. 1500 m. Sendingen for alle tre er pulserende. Hvert sekund sendes fire impulser med en varighed på 167 ms. Tre af de udsendte impulser benyttes til retningsbestemmelse og den fjerde til afstandsbestemmelse.

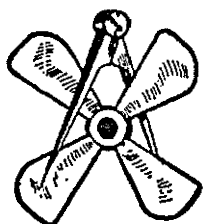
Sendekredsløbet er således, at den første af de fire impulser sendes samtidig af senderne 1 og 2, derefter

sendes den anden impuls af senderne 2 og 3, hvorefter den tredje impuls kommer fra senderparret 3-1. Den fjerde impuls sendes samtidig af alle tre sendere og tjener dels som synkroniseringsimpuls og dels som afstandsmåling.

Når et senderpar sender, får deres strålingsdiagram form som et ottetal, og når det næste senderpar sender, drejes diagrammet 60° o. s. v. Navigeringsmodtageren i flyvemaskinen er konstrueret således, at amplituderne af de successive modtagne feltstyrker sammenlignes. For piloten præsenteres resultatet på et viserinstrument som maskinens retning mod markstationen. Der kan naturligvis ved det valgte system opstå en tvetydighed på 180° , men man forudsætter, at piloten ved, om maskinen befinder sig øst eller vest, resp. nord eller syd for markstationen. Ved afstandsbestemmelsen måles tiden for radiobølgerne bevægelse fra markstationen til flyvemaskinen. Det foregår ved, at der i maskinen findes en krystalstyret oscillator, som arbejder med meget stor præcision. Denne oscillator har samme frekvens som markstationens bærefrekvens, og i flyvemaskinen sammenlignes faseforskydningen mellem den fra markstationen udsendte bølge og den af oscillatoren leverede spænding. Når flyvemaskinen befinder sig på jorden i kendt afstand fra markstationen, indstilles oscillatoren til en fasestilling svarende til afstanden mellem markstationen og maskinen.

Den relative korte bølgelængde, ca. 3000 m, giver i princippet kun nøjagtig afstandsmåling indenfor denne strækning, men flyvemaskinens modtager er således indrettet, at den kan regne et lige antal multipla af bølgelængden mellem maskinen og markstationen. Desuden har man tænkt sig at amplitudemodulere bærebølgeimpulserne fra markstationerne med et 200 hz signal og udføre modtagerne, så den kan sammenligne faserne mellem dette signal og en lokalt frembragt spænding med samme frekvens, hvorved en tilnærmende måling af afstanden kan gøres. Ved denne fremgangsmåde får man samme viserudslag for hver 1500 km, men man regner med, at piloten kender sin afstand på 1500 km nær.

En af det nye systems store fordele er, at den nødvendige båndbredde er meget lille, ca. 200 hz, da sendingen har så langsom en impulsfrekvens som 1 hz. Systemet kan derfor arbejde fuldt tilfredsstillende ved meget store atmosfæriske forstyrrelser, hvilket de ældre systemer, Loran og Consol, ikke kan. Prøver har bevist, at systemet arbejder fuldt tilfredsstillende selv i det værste tordenvejr.



KØBENHAVNS MASKINSKOLE

Kursus til Maskinisteksaminerne - Elektroinstallatørprøven for Maskinister - Motorpasseprøven - Maskinpasseprøven - Kedelpasseprøven, 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

Forurening til søs med olie

Den i foråret afholdte International Conference on Pollution of the Sea by Oil har udsendt en hvidbog med teksten til the Final Act and of the Convention, som blev vedtaget. Et år efter den er blevet vedtaget af 10

regeringer, vil den træde i kraft, når mindst 5 lande med 500.000 gross tons tankertonnage er mellem de 10 lande.

Udtømmning af olie fra tankskibe vil blive forbudt indenfor 50 miles rundt alle kyster. Der er desuden større grænser i Nordsøen, Atlanterhavet og rundt Australien. Zonerne for Nordsøen og Atlanterhavet er vist på et kort i hvidbogen, medens et andet kort viser de forbudte arealer for lastbåde og andre skibe, der ikke falder ind under kategorien tankskibe.

En af resolutionerne i konventionen anbefaler de regeringer, der tiltræder, at de opmuntrer til konstruktion af effektive separatorer for adskillelse af olie fra vand og til installation af sådanne i skibe. Man må være klar over, at der intet ændres i den nuværende stilling med hensyn til udtømmning af olie og installation af separatorer, og der vil heller ikke ske nogen forandring før et år efter betingede 10 regeringers vedtagelse for tankskibenes vedkommende. Desuden vil zonerne for skibe med tør

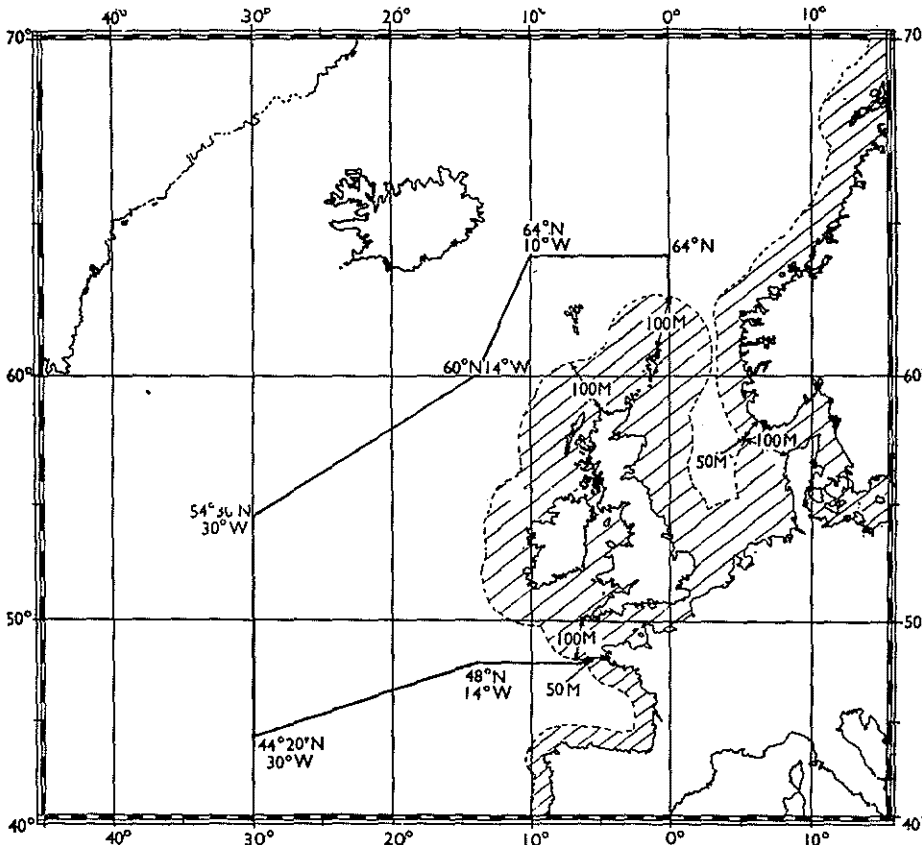
ladning ikke træde i kraft før tre år efter den dato, hvor konventionen bliver effektiv.

Titlen for hvidbogen er: Final Act og Conference and text of the International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954.

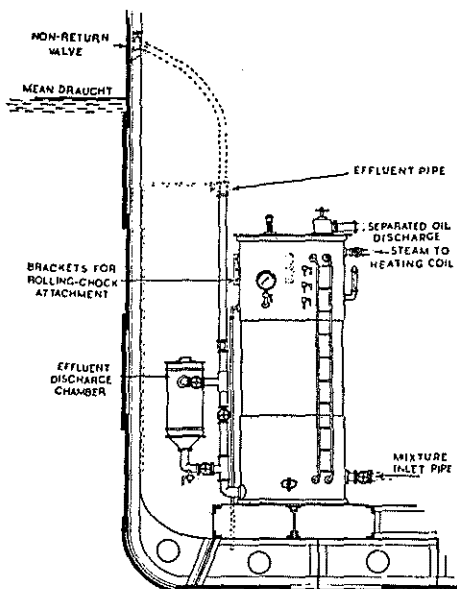
Udskillelse af olie fra lastvand.

Af de forskellige metoder, der findes til at skille olie ud fra lastvand, er den mest tilfredsstillende den, at installere en separator om bord, så processen kan ske bekvemt og effektivt, medens den indvundne olie kan betragtes som et aktiv for rederen. Den her viste konstruktion er en forbedret udgave af en tidligere fremstillet. Kapaciteten er 10-15 tons pr. time. Diameteren af separatoren er 1 m, højden 2,25 m. Blandingen af olie og vand tilføres gennem et 65 mm rør, og olien afgår gennem et 25 mm rør.

Apparatet vejer ca. 850 kg, og svøbet og endebundene er af blødt stål. Konstruktionen svarer til Lloyd's Register of Shippings bestemmelser, og prøvetrykket



Kort visende de foreslåede grænser af Nordsøen og det nordøstlige Atlanterhav, hvor det er forbudt at udtømme olie for lastskibe (skraverede areal) og tankskibe (skraverede areal plus det indstregede areal).



Installationstegning af en Holford olieseparator.



Skibsreder og skibsmægler

Agent for regelmæssige linier
Befragtning · Klarering · Spedition
Haveri-, assurance- og I. A. T. A. agent

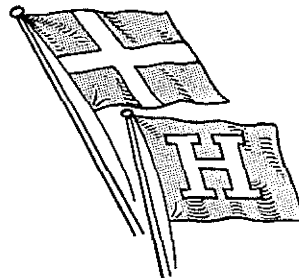
15 moderne skibe — 105.000 ts. d. w.

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
DAMPKIBSELSKABET „HEIMDAL“

Telegr.: MARTINO
KØBENHAVN Ø. DANMARK

Sikkerhed til søs

DECCA NAVIGATOR

DECCA RADAR

DECCA NAVIGATOR AKTIESELSKAB

KRYSTALGADE 15 - KØBENHAVN K.
TELEFON BYEN 8310



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



DAMPKIBS-AKTIESELSKABET
"MYREN"
KØBENHAVN

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

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB



73940



VIKINGEN

r. 1,75
1. juli

MORGENTÅGE
Maleri af SV. DREWS

1955 - nr. 7
32. 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.

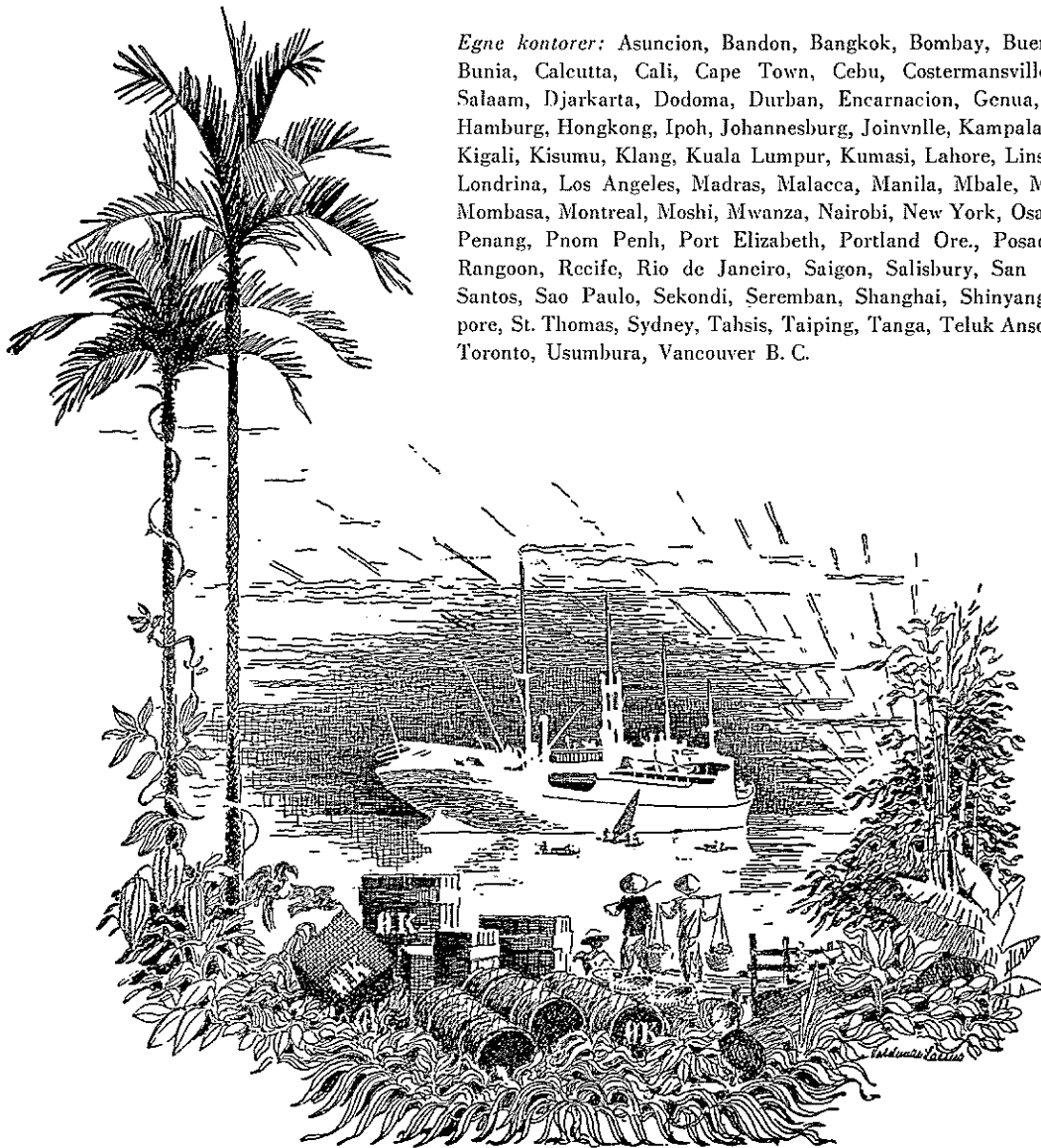
HAMBURG HAVANA HONGKONG IPOH JOHANNESBURG KARACHI KLANG KUALA LUMPUR LONDON MADRAS MALACCA MANILA MONTREAL NEW YORK

ARTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI KØBENHAVN

IMPORT til Europa af oversøiske produkter
EXPORT oversøisk af europæiske varer

Plantage-, savmølle- og skovdrift i Østen, Afrika, Sydamerika og 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, Djarkarta, 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.

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

Ti års dansk minestrygning

I kampen mod den sidste krigs miner eksisterer intet „jernetæppe“

Ved OTTO LUDWIG

Krigens spor er ikke lette at udlette, og navnlig ikke på søen. Indtil nu er der i år alene minesprængt to skibe i danske farvande.

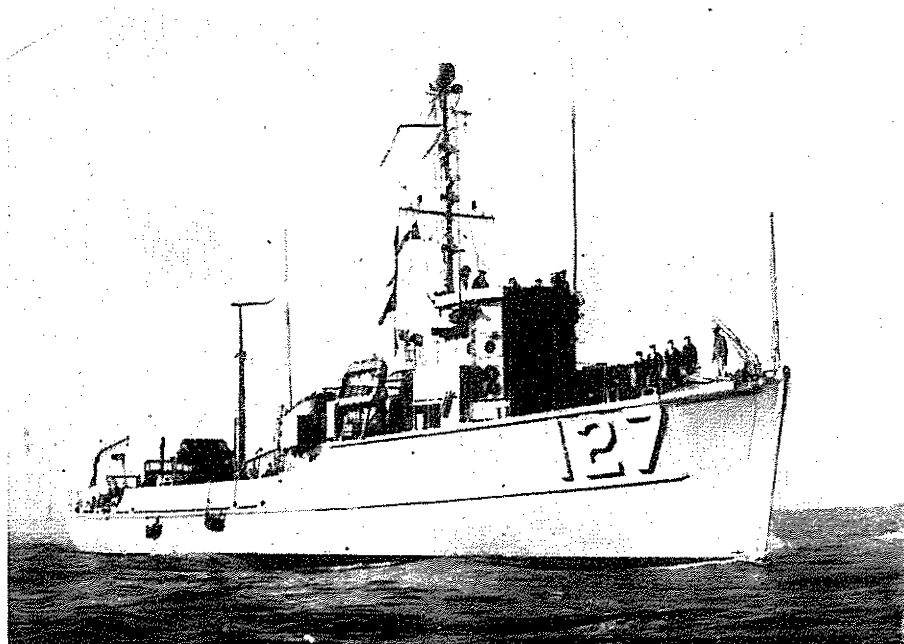
Nu, ti år efter krigens afslutning, hører man ofte det spørgsmål fremsat, om der da ikke gøres noget for at komme minefaren til livs herhjemme. For at få spørgsmålet besvaret har Vikingen henvendt sig til chef og næstkommanderende for minestrygningstjenesten, kommandørkaptajn Aa. O. Schulze og orlogskaptajn H. C. Andersen, der fortæller, at der ved minestrygning indtil nu er tilvejebragt over 2000 sømil ruter herhjemme. Alene i de første fem år udsejlede danske minestrygere en distance, der svarer til ca. 13 gange rundt om jorden ved Ækvator!

Minestrygningen fortsatte straks efter krigen med nogle af de tyske minestrygningsfartøjer, som stadig befandt sig i landet. Det drejede sig om 4 flotiller med ialt ca. 60 skibe, hvis besætninger af de allierede blev tvunget til at stryge miner i dansk farvand under den danske marines kontrol.

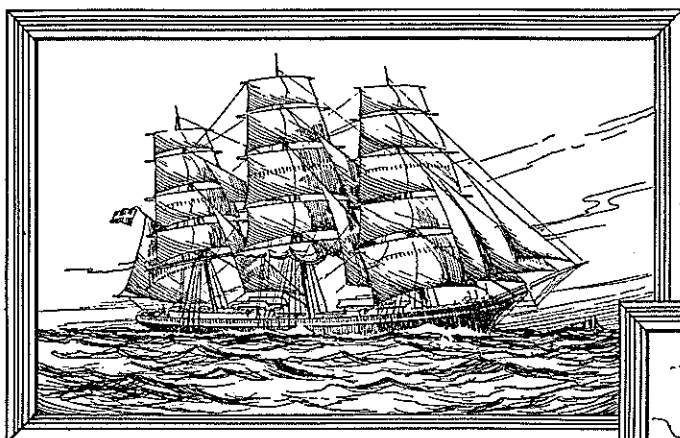
Selv satte den danske flåde straks alt disponibelt materiel og personel i gang med minestrygningen. Det lykkedes efterhånden at skrabe fire af de store minestrygere af „Søløven“-klassen sammen, og de udgjorde kernen i det danske minestrygningsarbejde. Oprindeligt havde der været seks fartøjer af klassen, men de to gik tabt under krigen. Af de mindre minestrygningsfartøjer af MS-klassen (nu „Ø“-klassen, fordi bådenes navne

ender på „Ø“), var der af de oprindelige ti nu kun ni tilbage. Desuden rådede marinen over seks såkaldte „illegale“ minestrygningsfartøjer, som viceadmiral Vedel lige for næsen af tyskerne lod bygge på danske træskibsværfter efter den 29. august 1943. De sidstnævnte fartøjer er senere overgået til patruljetjeneste.

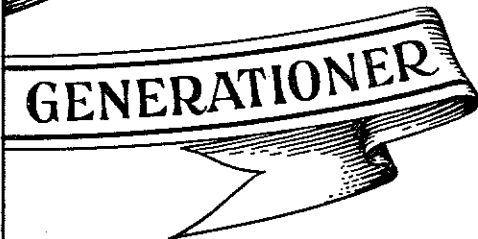
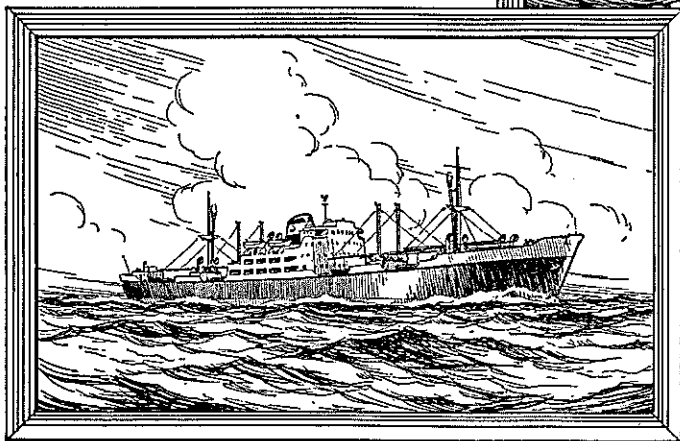
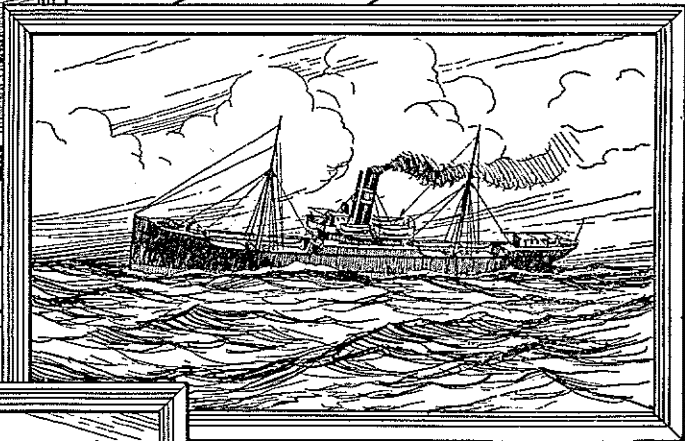
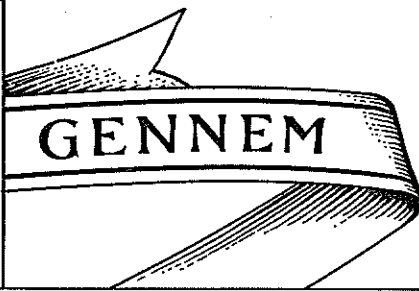
Nogen tid efter krigens afslutning fik man overdraget seks træminestrygere af den tyske „Räumboot“-klasse, og senere kom der endnu seks til. Lige efter Tysklands kapitulation ankom der også et par engelske flotiller af de såkaldte ME-både til Danmark med danske besætninger om bord. Også disse både, der ud-



Minestrygeren „Aarosund“ var den første af en hel serie lignende fartøjer, som USA har overdraget den danske marine, og med hvilken danske orlogsgaster har været på øvelsetogter i amerikanske farvande.



H. SCH - P.



**HAR DE
OVERALT PAA HAVET
FAAET**



fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER

låntes af England, og som senere er leveret tilbage, ind-sattes i jagten på minerne. Endelig havde man også nogle såkaldte lægtvands-minestrygere, tre ialt, til disposition.

Da minestrygningen var på sit højeste herhjemme, beskæftigede den 800 mand af flådens personel og ca. 60 fartøjer, når medregnes hjælpefartøjer.

Efter at tyskerne i 1947 havde afsluttet arbejdet med at stryge de miner, de selv havde udlagt i Skage-rak, hjemsendtes de, hvorefter den danske marine var alene om arbejdet.

Foruden bund- og drivminer havde man mange forskellige slags strandminer at slås med, og dem uskadeliggjorde man ved dykkerhjælp og ved hjælp af særlige minørhold, der udførte et meget farligt stykke arbejde. Når man regner strandminerne med, er der indtil nu uskadeliggjort mellem 13.000 og 14.000 miner herhjemme efter krigen.

Af bundminer, der ikke virker ved direkte kollision med dem, men bare ved oversejling, blev der stort set udlagt tre forskellige typer herhjemme under den sidste krig. Den bedst kendte er magnetminen, men desuden var der støjminen, der skulle bringes til eksplosion ved støjen fra et skibs maskine eller propeller, samt den kombinerede støj- og magnetmine. Endelig blev der nord for Horns Rev udkastet ca. 70 såkaldte trykminer i 1944. Disse miner, der var engelske, påvirkes af de trykforandringer, der sker, når et skib passerer. Den sidstnævnte minetype er meget vanskelig at stryge, men er forhåbentlig „uddød“ af sig selv. Også flertallet af de rent akustiske miner må antages at være døde nu.

Til strygning af de magnetiske miner anvendte man fra de engelske både, der kom hertil efter krigen, såkaldt „sløjfegrej“, d. v. s. slæbekabler, der danner et magnetisk felt. Efterhånden er man gået over til udelukkende at benytte det danske system med bugsering af flydemagneter, et system også tyskerne anvendte, og som var beregnet på strygning netop af engelske miner, mens det førstnævnte system jo var baseret på uskadeliggørelse af tyske miner.

Til strygning af akustikminer har man anvendt såkaldt „støjgrej“ som f. eks. hammerbokse eller sprængstof, der i reglen altsammen bruges i forbindelse med magnet-grejet.

Der blev udkastet eller udlagt mange miner i danske farvande, som stadig er et af de mere minefarlige områder, bl. a. af den grund, at vore farvande er forholdsvist læge. Bundminernes evne til at eksplodere ved oversejling afhænger i meget høj grad af vanddybden.

På et spørgsmål om, hvilket af vore farvande, der er det mest minefarlige, svarer minestrygningstjenestens ledelse, at den største virkning har vist sig nord for Mols, hvor der netop er meget lavt vand. Men iøvrigt sørgede englænderne naturligvis for så vidt muligt at anbringe deres miner i eller i nærheden af de vigtigste trafikknudepunkter.

Helt at rydde danske farvande for miner er vist kun en ønskedrøm. Man har måttet indskrænke sig til at

stryge i ruterne og så håbe på, at resten af minerne dør af sig selv. Men alene det at stryge de ca. 2000 sømil ruter har været et meget stort arbejde, når man betænker, at ingen rute er strøget under 13 gange, ja, som regel endda 15-16 gange. Det grej, man bruger, er beregnet at skulle bringe miner til eksplosion inden for en afstand af 150 meter. Mange af bundminerne var og er således indrettet, at de først eksploderer efter et vist antal oversejlinger, hvilket bl. a. skulle have til følge, at de ikke lod sig påvirke af minestrygere foran en konvoj, men først eksploderede inde i selve konvojen. Ingen af de engelske miner er dog indstillet til over 12 oversejlinger, og ved at stryge indtil 16 gange på samme sted har den danske flåde taget en ret vid sikkerheds-margin.

Siden 1949 har minestrygningen her, som andre steder, været ret stærkt indskrænket. Marinen har og har haft brug for både personel og materiel til andre opgaver. Et søværn er jo baseret på landets forsvar, og det er derfor nødvendigt at forberede sig på en eventuel ny krig, hvor nye og mere følsomme typer af miner sikkert vil blive taget i brug.

Udover ruter til den almindelige trafik i vore farvande har man strøget visse øvelses-områder til brug for flådens skibe samt fiskefelter, arbejdsområder for sandsugere samt for kabelskibe og for fyr- og vagervæsen.

I Nordsøen har danske minestrygere bl. a. været beskæftiget med strygning for udlægning af et kabel mellem Esbjerg og Holland. Længere mod syd har både hollandske og franske minestrygere arbejdet med den samme opgave.

Det er forøvrigt for en stor del handelsflåden, der selv bestemmer gangen i den danske minestrygning, fortæller kommandørkaptajn Schulze. Minestrygningsrådet, der kun tæller een repræsentant for marinen, bestemmer, hvor der skal stryges og i hvilken rækkefølge strygningen skal foregå.

Til løsning af minestrygnings-opgaver i fremtiden vil marinen overtage nogle træ-minestrygere fra USA som et led i våbenhjælpe-programmet. Det drejer sig om både på størrelse med de engelske ME-både, altså på ca. 300 deplacement-tons.

Minestrygningen koster mange penge, og i minestrygningstjenesten mener man ikke, at der er nogen grund til at stryge i et større omfang end det øjeblikkelige.

Lige efter krigen, hvor der var fuld kraft på minestrygningen i alle søfarende lande, havde man etableret et stort internationalt samarbejde netop på minestrygningsområdet. Arbejdet blev ledet fra London af The Central Mineclearing Board. Desuden var farvandene inddelt i forskellige zoner, hvor de forskellige lande var repræsenteret i såkaldte „zone-boards“. Et af disse havde sæde i København. Alle søfarende lande var med i dette samarbejde. Med tiden er „jernetæppet“ jo gået ned, og så skulle man faktisk tro, at samarbejdet også m. h. t. minestrygningen var gået fløjten.

„Men det er slet ikke tilfældet,“ siger kommandør-

kaptajn Schulze og forklarer, at ikke alene NAFO-landene, men også jerntæppe-nationer, deriblandt Rusland, stadig udveksler erfaringer og giver rapporter om kampen mod minerne. Naturligvis er det internationale samarbejde blevet stærkt indskrænket, det skyldes dog ikke uenighed, men den omstændighed, at minefaren trods alt må anses for at være blevet formindsket.

Så sent som for et par måneder siden holdtes minestryknings-konference i London, hvor Danmark var repræsenteret ved sin marine-attaché.

Et buk for Nick

De mange Nyhavns-viser om sømandens „våde“ landgang har været ugyldige i umindelige tider. Søfolkene er så langt fra blandt knejpernes bedste kunder. Tværtimod er mange af dem uhyre sparsommelige. Det kan „Nick“, som kun på breve fra skattevæsenet og andre kedelige væsener kaldes Jens Nicolaisen, skrive under på.

De kan ikke have undgået at høre om Nick før, men for alle tilfældes skyld skal vi lige nævne, at han er søfolkens service- og kontakthand i Aalborg-Nørresundby. Blandt hans mange mærkelige opgaver er den at sætte penge i bank eller sparekasse for søfolk — og han har såmænd også i flere tilfælde måttet købe kreditforenings-obligationer til søens folk!

Men han har også skaffet søfolk nye tænder. Det er flere gange hændt, at en sømand har mistet en tand i protesen, og mens han har haft travlt i maskinen eller lastrummet, har Nick bragt gebisset til en tandtekniker og afleveret det igen, inden skibet skulle sejle.

Nick har endvidere skaffet kjole og hvidt til søfolk, der skulle spise „fint“ i land. Han har skaffet cykler, knallerter og folkevogne til udflugter, fremskaffet førerbeviser, statsborgerpapirer og arrangeret bryllupper. Ja, han har såmænd også arrangeret bryllupsmiddage og lægebesøg og skaffet billetter til opera, teater, sportsstævner, rutebåde, tog og fly. Hverken han selv eller hans kone har ret meget privatliv efterhånden. I mange tilfælde er det sket, at „Fru Nick“ har ageret babysitter for en sømand, der har sin kone på besøg.

Selv om søfolk ikke er de soldebrødre, de får skyld for at være, lægger de mange penge i Aalborg-Nørresundby, og det er derfor naturligt, at de to byers forretningsfolk og forskellige institutioner støtter servicearbejdet. Nick og mændene bag Aalborg-Nørresundby Søfarts-Service fortjener fortsat støtte.

—wig.

Skoleskibet „PAMIR“

Den 8. juni vendte det tyske skoleskib „Pamir“ efter en ny forsøgsrejse på ca. 4 måneder, hjem til Hamburg med en last på 4000 tons hvede fra Buenos Aires. Det var ikke, som man kunne formode, udelukkende tyske sømands-elever om bord, men også engelske og en enkelt

svejtisk. „Pamir“ er nu 48 år gammel og en af de 5 fragtførende stor-sejlere, der stadig „lever“. C. Ø.

Mike som hundehandler og altmuligmand

Det vakte opsigt i alle søfarende lande, da „Søfartsklubben“ for seks år siden antog en service-mand. I de forløbne år har Børge Mikkelsen, der snart af alle er kendt som „Mike“, udført et banebrydende og meget højt vurderet stykke arbejde. Søfolk af alle nationaliteter, der kommer til København, kender den lille, tætte og joviale mand med sixpencen og fuldskægget som en virkelig ven.

Mike er en hel lille tryllekunstner. Der er næsten ikke den ting, han ikke kan klare i en håndvending for søfolkene.

Søfolkene er glade for deres københavnske service-mand. Og det samme har byen København grund til at være. Søfolk er turister og lægger mange penge i byen. Mike har medvirket til at gøre fremmede søfolk bekendt med danske produkter, og når de søfarende har danske varer med hjem fra deres rejser, har disse varer store chancer for at vække opmærksomhed i de hjemvendte søfolks familie og omgangskreds.

Mike ved besked om næsten alt, hvad der sker i København. Han skaffer billetter til arrangementer af alle mulige arter. Han arrangerer udflugter for de søfarende gæster. Han viser rundt på museerne, som han kender omtrent lige så godt som kustoderne. Han er kort sagt til søfolkens disposition dag og nat.

De opgaver, Mike får, er ofte morsomme. F. eks. fik han sidste sommer det job at skaffe en amerikansk maskinchef en schäferhund. Han fandt frem til et ægtepar, der skulle emigrere til Amerika og derfor måtte skille sig af med deres firbenede ven. Maskinchefen fik hunden med sig og ordnede det iøvrigt sådan, at det danske ægtepar ved ankomsten til Amerika kunne få lov at besøge hunden i maskinchefens hjem.

Ikke alene søfolkene selv hjælper Mike. Han er også altid til tjeneste, når det gælder om at bestille hotelværelser, skaffe visa o. s. v. til sømandshustruerne, og i hele sit arbejde har han en glimrende støtte fra sin kones side.

Men den søfarts-service, der er etableret i København, er trods alt ikke Mike alene. I den årsberetning, som „Søfartsklubben“ lige har udsendt, oplyses det, at omtrent 21.000 søfolk i 1954 besøgte klubben. 1.274 af de besøgende var udlændinge.

„Søfartsklubben“, der er åben for søfolk af alle nationer, fik sine lokaler istandsat sidste år. Overalt er der nymalet og hvidtet, og de slidte møbler er blevet betrukket om, ligesom man har foretaget forskellige forbedringer i lokalerne.

—wig.

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

„Freeman of The River Thames“

Af KNUD POULSEN

I „The Times“ for den 13. oktober 1831 kunne man læse en notits om, at „captain Grant fra dampskibet „Royal Sovereign“, drægtig 165 tons, stod tiltalt for Londons Lord Mayor for at have medtaget betalende passagerer på Themsen fra Gravesend til Woolwich uden at være „a freeman of The Company of Watermen and Lightermen of the River Thames“. Anklageren fremførte blandt andet, at „the watermen“ snart var ved at blive sultet ud af deres erhverv ved dampskibenes ulovlige passagertrafik.

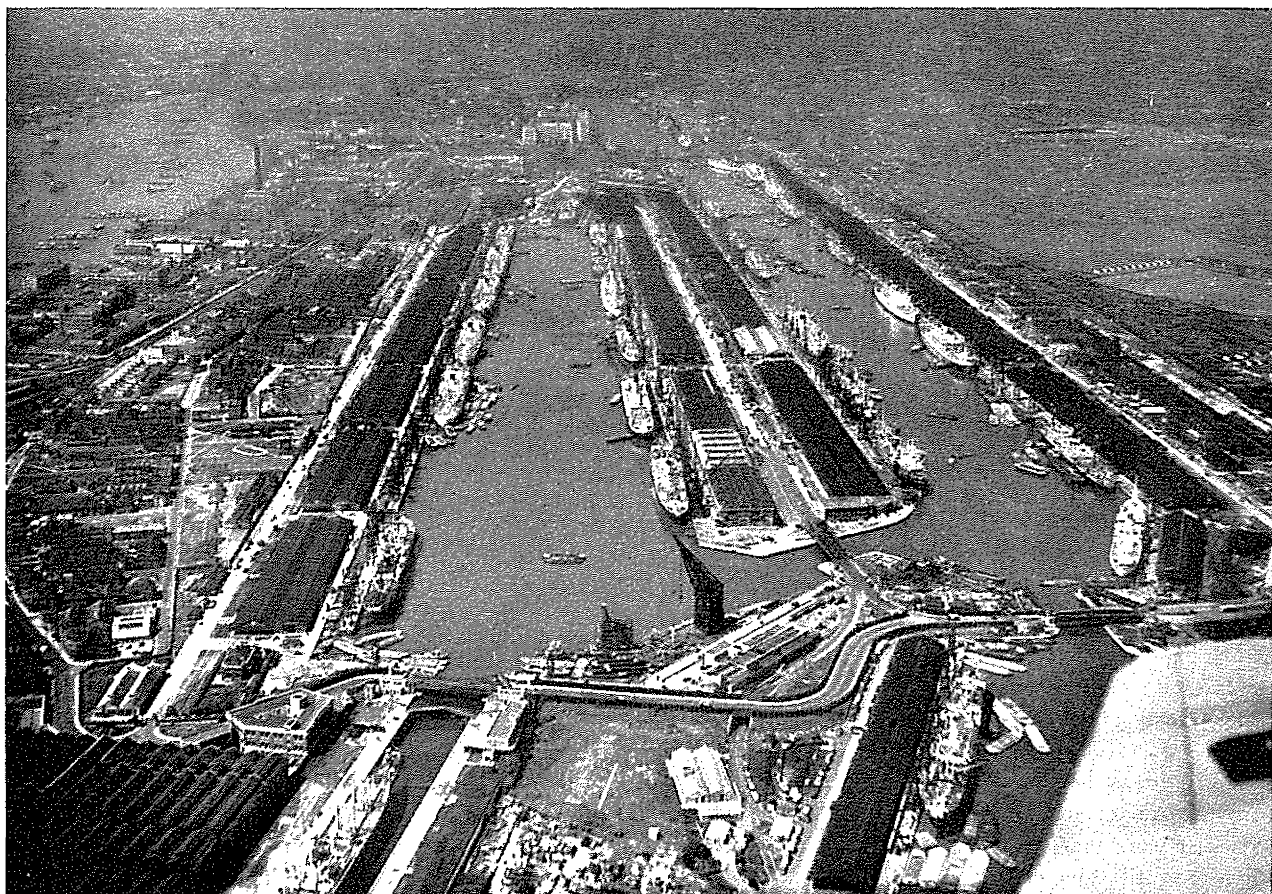
En sådan anklage ville vel i og for sig ikke være noget særligt at hæfte sig ved, men dels læser man mellem linierne, at det ikke er et isoleret tilfælde, der skal fremdrages for den strenge ret, og dels opdager man ret snart, ved en nærmere granskning af de dengang herskende forhold på Themsen, at det er ganske interessant at skue lidt tilbage i tiden og følge den udvikling, der har ført til, at „the watermen“ nu optræder for rettens skranke som den forurettede part.

Så langt tilbage som London har ligget ved Themsen, har der været mænd, der har skabt sig en levevej ved at færge folk fra den ene bred til den anden, og man finder da også færgefolkene omtalt i historiske

beskrivelser fra før år 1100. Rå og hårdføre gutter der levede deres ukendte og tildels ukontrollable tilværelse, som vel til tider førte dem et godt stykke hinsides lov og ret.

I det fjortende og femtende århundrede voksede deres betydning i forhold til den stigende trafik, og det viste sig, at flodens mænd helt vel forstod at udnytte situationen til deres fordel.

En mørk aften og en lille færgebåds gyngende bundbrædder midt ude i Themsens mudrede strømhvirvler er ikke det mest fordelagtige valg af tid og sted for en fredelig borger til at diskutere en pludselig forhøjelse af færgetaksten med en senet og skægget færgemand. — For de uheldige, der nødvendigvis skulle over floden efter mørkets frembrud, udviklede færgefolkenes frækhed sig efterhånden til et helt tyranni, og forholdene blev til slut så utålelige, at den offentlige stemning endelig — i året 1514 — tvang parlamentet til at forelægge en lov, der skulle regulere færgetaksterne. Loven blev underskrevet samme år af Henrik VIII, der således blev den første konge, der ad lovgivningens vej kom til at gribe ind i „the watermen“s levevej. Nu skulle færgefolkene ikke længere spinde guld på det gode bor-



På billedet her ligner Londons havn slet ikke sig selv. Skibene ligger virksomme hen under den store strejke fornylig, hvor 17.000 havnearbejdere nedlagde arbejdet.

gerskabs bekostning. Taksten for en færgetur fra Greenwich til London blev fastsat til 4 pence — ca. 32 øre!

Det skulle imidlertid snart vise sig, at en blot og bar regulering af færgetaksterne ikke var tilstrækkelig. Det havde vel også været noget optimistisk og temmelig naivt at tro, at en sådan lov kunne klare vanskelighederne! Nogle år senere, nemlig i 1555 under kong Philip og dronning Mary måtte færgefolkene igen til at stå skoleret for deres forsyndelser, og parlamentet gik påny i gang med et forsøg på at skaffe ordnede forhold på Themsen. Ved dette skridt fra lovgivningsmagts side bragtes færgefolkene i en ganske ejendommelig og særpræget situation, som de aldrig siden er kommet ud af. Allerede dengang havde de fleste erhverv i London været sammensluttet i forskellige laug og gilder i over 300 år. Det ældste laug, man finder omtalt i Londons historie, er væverlauget, der nævnes for første gang i 1114. Laugene og gilderne skabte faste rammer om deres medlemmers uddannelse, pligter og rettigheder, og de lavede de love og regler, hvorefter laugene arbejdede. Lovene blev derefter forelagt kronen, via The Lord Chamberlain, til godkendelse, idet selve lauget eller gildets oprettelse var sket ved et „charter“ fra kronen.

Nu fik imidlertid parlamentet forelagt et lovforslag til oprettelse af „The Wherryman and Watermen Company“. Ved dette forslags vedtagelse blev enhver ændring i færgefolkenes love og statutter gjort til regeringsanliggende og udkrævede derefter lovgivningsmagts indblanding.

Lovforslaget fra 1555, hvis forord indeholder en hel side med opremsninger af alle færgefolkenes syns- og ugudelige levned, såsom drik og spil, banden og sværgen, løgn og uvederhæftighed, udeblivelser fra gudstjenester og anvendelse af små drenge til hårdt legemligt arbejde, tog sigte på at oprette et laug på linie med de, som eksisterede i andre erhverv. Loven vedtoges i 1555 og udvidedes og bekræftedes i 1559 under dronning Elizabeth. Loven af 1559 synes for en tid at have bragt færgefolkenes udvikling ind i roligere baner.

I året 1586 udrustede England en flåde på 20 krigsskibe, der skulle bekæmpe spanierne ved de Vestindiske øer. Af denne flådes 2300 frivillige var de fleste hvervet blandt Themsens færgefolk, og en samtidig skribent udtaler, at „man kan i sandhed sige, at Themsens færgefolk er en regulær udklækningsanstalt for flådens bedste folk“.

I 1603 — under kong James I — vedtog parlamentet en ny lov med bestemmelser om færgefolkenes læretid og om lærlingenes alder, der blev fastsat til 18 år ved læretidens begyndelse. Lovens direkte årsag var fornyede klager over færgefolkenes opførsel, der påstodes at være meget „ubehersket“, samt deres ligegyldighed og til tider udygtighed. — Man kan næsten, gennem bemærkninger til lovforslaget, se de forargede borgere stå og vente utålmodigt på at blive sat over

Themsen og derpå få af grovfilen, når de beklagede sig til den længe ventede færgemand!

De bestemmelser, som loven af 1603 indeholder om „The Wherryman and Watermen“s uddannelse, danner den dag i dag grundlaget for reglerne om læretid, og de krav, der stilles til afgangsprøven. Efter endt læretid — 5 eller 7 år, alt efter tidligere erfaringer og alder ved læretidens påbegyndelse — aflægges lærlingen en prøve for „The Masters and Wardens“ i færgefolkenes selskab, og når den er bestået, tildeles han „The Freedom of The Watermen Company“, hvorefter han bærer titlen „Freeman of The River Thames“, og er dermed fuldgældigt medlem af selskabet, der har privilegium på al transport af gods og passagerer, der har sin afgang- og ankomstplads på Themsen mellem Gravesend og Richmond.

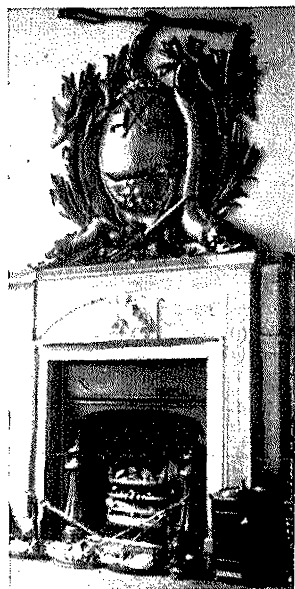
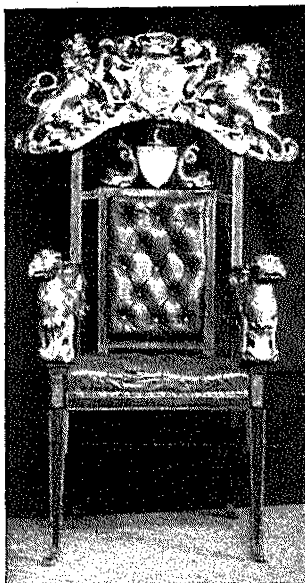
Mange mennesker udenfor færgefolkenes rækker har gennem årene interesseret sig for erhvervet og dets udøvere, og en af de mest kendte er vel nok digteren John Taylor, der fødtes den 24. august 1580. Netop i de år, hvor parlamentet greb ind overfor færgefolkene, udsendte han to småskrifter, der kom til at få afgørende betydning i folkeopinionen i kraft af deres nøgterne sandhed og den kærlighed, man mærkede bag om ordene til Themsen og flodens folk. Lige til sin død kæmpede John Taylor i både ord og skrift for at forbedre færgefolkenes kår.

I dronning Anne's regeringstid — år 1700 — optoges Themsens lægterfolk i færgefolkenes selskab. De havde tidligere tilhørt „The Woodmongers Company“, men ved denne sammenslutning omfattedes nu alle søfarende, der arbejder på Themsen mellem Gravesend og Richmond, i eet selskab.

Der har selvsagt været vundet uhyre meget ved at have alle de søfarende på Themsen sluttet sammen i eet selskab, men i 1704 ser vi det nydannede „Company of Watermen and Lightermen of The River Thames“ komme ud i strid modvind alene af den grund, at selskabet nu hæftede alle for een, og een for alle. De mange store og små tyverier fra flådens skibe, når de lå til ankers på Themsen, havde ført til nedsættelse af en parlamentskommission, og den erklæring, kommissionen afgav, havde til følge, at selskabet blev indstævnet for tyverier fra Hendes Majestæts skibe, idet erklæringen bl. a. udtaler, at „adskillige bumbåde, under påskud af salg af koste, brændevin og honningkager, driver udstrakt smuglervirksomhed og er til stor skade for Hendes Majestæts flåde, dens tovværk og sejldug, da mangt et godt sejl, og mangen god kvejl tovværk er blevet firet ud gennem en åben kanonport og ned i en ventende bumbåd.“

Ak ja, så fjerne tider, så forskellige forhold, og dog så meget er uforandret.

Den berømte engelske skuespiller Thomas Dogget oprettede år 1715 et fond, hvis renter skal bruges til præmie i en årlig kaproning afholdt blandt medlemmer af „The W. & L. Co. of The R. Th.“ Kaproningen finder sted hvert år i august måned på Themsen, og er en



The chairman's chair (formandens stol) og kaminen med laugets våbenskjold i laugsbygningen.

begivenhed, der ses hen til med usvækket interesse i alle de kredse, der har berøring med livet på floden. Præmien, der uforandret består af en orangefarvet trøje og et sølvskjold med Hannoveranernes hvide hest indgraveret, er et højt skattet trofæ for den sportspræstation, som menes at være den ældste, der endnu holdes i hævd i England.

Efter Londons brand i 1666 fik man øjnene op for værdien af et effektivt brandvæsen, så det faldt ganske naturligt i en by med så vidstrakte bygningsanlæg og kajer langs floden, at forsikringsselskaberne organiserede færgfolkene i et privat brandværn. De viste sig også snart den nye opgave voksen, og så højt vurderedes deres indsats efterhånden, at de fritoges for at blive presset til orlogs, medens de var beskæftiget med brandslukning. Orlogsflådens pressegæng fandt ellers særdeles mange velegnede „frivillige“ netop blandt disse sejge fyre, og i Napoleonstiden var på et vist tidspunkt over 4000 færgfolk presset til orlogs. Resultatet udeblev ikke, thi med den næsten affolkede flod led trafikken så stort et afbræk, at man til slut så sig nødsaget til at henstille til flåden at ophøre med at presse flere færgfolk.

I 1737 blev en vis John Broughton mester i bokning. Han havde stået sin læretid ud på Themsen og var „Freeman of The River Thames“. Han indlagde sig megen berømmelse ved at indføre de såkaldte „Broughton Rules“. John Broughton ligger begravet i Westminster Abbey. Såvidt vides, er han den eneste „Freeman of The River Thames“, der har opnået den hæder at blive bisat så berømmeligt et sted. En anden færgemand, der nåede at indlægge sig en vis berømmelse, var Nelsons personlige oppasser, der dræbtes af den kugle, som rev armen af Nelson ved Trafalgar.

I løbet af 1800-tallet voksede Londons havn sig stor, og mange forskellige faktorer bidrog til en fuldstændig omkalfatring af færgfolkene i flodens dagligliv. Der blev bygget store dokker, flere broer opførtes,

dampen vandt indpas i trafikken, og kranerne på kajerne krævede større mængder gods at arbejde med. „The Company of Watermen and Lightermen of The River Thames“ består dog stadig, og det er derigennem de unge bliver sat i lære, og der de til slut får deres „Freedom of The River Thames“.

Med deres „Freedom Certificate“ kan de så henvende sig til „Port of London Authority“ og få udstedt en licens, der berettiger dem til at arbejde indenfor havners område.

I dag er lægtermændene den så langt overvejende del af medlemtallet, men alle, der arbejder på floden, er nødt til at være udlært af selskabet. Som et naturligt led i udviklingen omfatter medlemsskabet i dag både lægterfolk, slæbebådsbesætninger, trosseløbere, besætningerne på de såkaldte „Themsbusser“ og mange flere.

Mange af medlemmerne er gået i land og blevet forretningsfolk, selvstændige lægterredere eller arbejder i beslægtede erhverv, men deres „Freedom“ er noget, de er stolte af og ikke undlader at fremføre, når lejlighed gives.

Og har end dette egenartede, selvrådige og sejge folkefærd gennem århundrederne været Londons „enfant terrible“ og kostet deres by mangen en hovedpine, så har det også, når det kneb, været et uvurderligt aktiv ikke alene for dæres by, men hyppigt også for hele landet.



skibsventilation

NORDISK VENTILATOR CO
ARTIESELSKAB NÆSTVED DANMARK

Næstved: Telefon 3000
København: Telefon Minerva 3003
Århus: Telefon 22933

ALAN VILLIERS:

„Auf blauen Tiefen“

Nu er Alan Villiers' på et amerikansk forlag udgivne bog „The way of a ship“ også udkommet på tysk under titlen „Auf blauen Tiefen“. Oversætteren er marinehistorikeren, kaptajn Fred. Schmidt, der ovenikøbet har været i stand til at korrigere Villiers' tilsyneladende fuldt korrekte facts et par steder, omend kun småting, hvilke fremgår af fod-noter

Hvilken dejlig bog! Først og fremmest for enhver sømand, dernæst for hver og en, som interesserer sig for de sidste store sejlskibes historie fra midten af forrige århundrede og lige op til og med 1954. Hvem andre end Villiers kunne have skrevet denne bog, han, new zealønderen, som selv har sejlet med disse havets stolte svaner, ja, som ejer og fører af „Joseph Conrad“ (tidligere første danske „Georg Stage“) foretaget en verdens-omsejling vest-øst med den obligate runding af Kap Horn. Det var i 1934, at han købte dette fuldskip, vist det sidste der har passeret Kap Horn.

I 6 hoved-afsnit, 16 kapitler, fordelt på 312 sider, beretter forfatteren om de sidste stor-sejlskibe, sejladstekniken, besætningens forhold og liv om bord, „Cutty Sark“'s levned i en udførlig biografi, og meget andet. For en dansk læser er det højst interessant at se, hvor godt et kendskab forfatteren har til danske skole-skibe: „København“, „Georg Stage“ og „Danmark“ og i forbindelse hermed dansk ungdoms optagelse heri og liv om bord, korrekt til mindste enkelthed, hvilket vel hovedsagelig skyldes, at han selv har gjort en rejse med „Georg Stage“. Rosende omtaler han det demokrati, der herskede om bord i dette skole-skib såvel som i andre skandinaviske. Og hør, hvad han skriver om et par tidligere „Georg Stage“-dreng, som han havde givet hyre om bord i sin „Joseph Conrad“: *„De var fremragende. Den ene er senere blevet kaptajn i Lauritzen-linjen og fører „Kista Dan“, og den anden er som fortjeneste af sin indsats under krigen blevet stats-tjenestemand.“*

I bogen får man også rede på alverdens skole-skibe, herimellem vor egen „Lilla Dan“, samt endnu bevarede gamle sejlskibe og en enkelt fregat, de danskes „Jylland“.

Udgiveren skal også complimenteres, dels for et vel ordnet navneregister over både skibe, personer og redier, dels for et lille leksikon, der forklarer særlige maritime udtryk, og fortegnelser over varigheden af Kap Horn-rejser for så berømte skibe som „Potosi“, „Preussen“ og andre Laeisz-skibe samt rekord-rejser på forskellige ruter af nations-forskellige skibe. Som noget nyt og en lettelse i læsning og tilbage-slåning, er navne gengivet i kursiv, uden at dette i skønhedsmæssig henseende bryder den smukt gennemførte typografiske stil.

Gennem adskillige plancher får læseren nyttige oplysninger om de vigtigste stor-sejler-ruter, indretning og manøvrering af sejl-skibe, hvortil følger sig en række

dejlige billeder af svanerne og deres betvingere, herimellem et dejligt billede af „Joseph Conrad“ fra dens storhedstid.

Hvem anden kunne have beskrevet sejl-manøvrerne så detaljeret eller livet ombord end netop Alan Villiers, der ydermere har vist evner som habil historigraf, alt ud fra en kenders fine viden og en sømands kærlighed til sit felt.

„Auf blauen Tiefen“ er for god til at læse i sommerens hængeskøj, men skal studeres, fornøje på hygge-aftener, når regnen trommer på ruderne eller sø-skvat står mod ko-øjerne.

Bogen tilsendt os fra forlag Hans Dulk i Hamborg, der vil huskes fra sit flotte billed-værk „Rundt Kap Horn“.

Carl Østen.

Sparekassen for København og Omegn Forvaltningsafdelingen

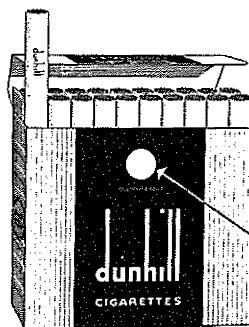
Administration af båndlagte kapitaler,

legatmidler, pensionsfonds o. l.

Opbevaring af værdipapirer i åbent depot.

Hovedkontoret, Niels Hemmingsensgade 24
Telefon Central 1542

Har **DE**
smagt den?



Selv de, som i årevis har holdt på et andet mærke, ryger nu Dunhill!

Denne nye cigaret importeres direkte fra London og den er på vej til at blive en af verdens førende!

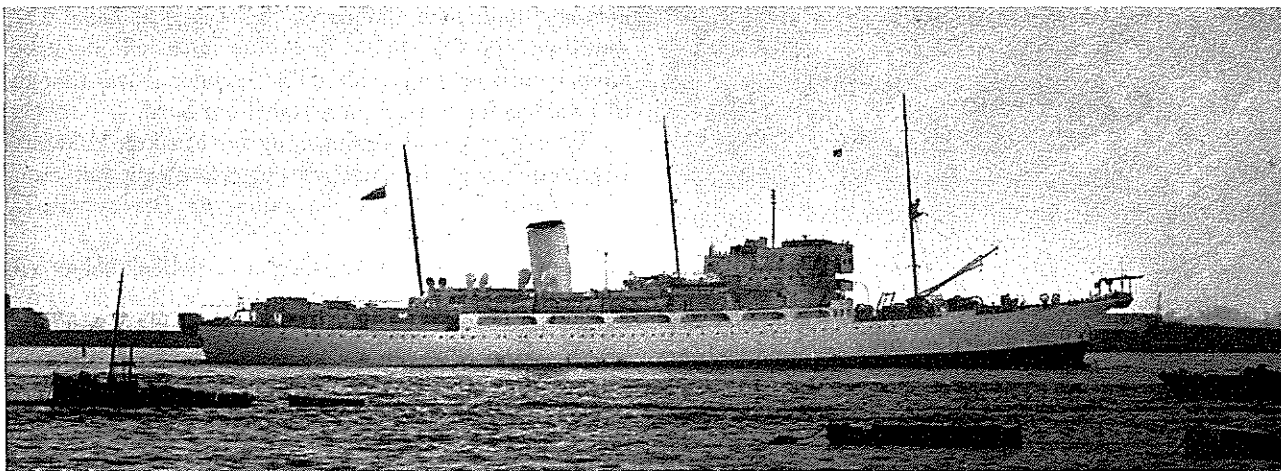
Med „DEN HVIDE PLET“ borger navnet Dunhill for kvaliteten!

En bedre cigaret
til samme pris!

skift til

Få på udvalgte hos
Deres skibshandler i
20 og 25 stk.

dunhill



HMTS „Monarch“, det engelske post- og telegrafvæsenes kabelskib og verdens største af sin art, bound for New Foundland, hvor udlægningen af verdens første transoceaniske telefonkabel nu vil tage sin begyndelse.

Udlægning af verdens første transoceaniske telefonkabel begynder i år

Den 1. december 1953 meddelte det engelske post- og telegrafvæsenes daværende generaldirektør i overhuset, at han netop havde underskrevet en overenskomst med Canada og USA om udlægningen af verdens første transatlantiske telefonkabel.

Udlægning af søkabler er en gammel historie. Allerede i 1850 udlagde man det første telegrafkabel mellem England og Frankrig, men det nåede kun at ekspedere eet eneste telegram, så klippede en fransk fisker, som troede at have fanget et dødt havuhyre, det nemlig midt over og tog en stump af det med i land. Året efter forsøgte man så påny, men da kabelskibet var nået een sømil fra den franske kyst, slap kablet op. En sømil nyt kabel blev rekvireret og splejset til, og så var forbindelsen endelig.

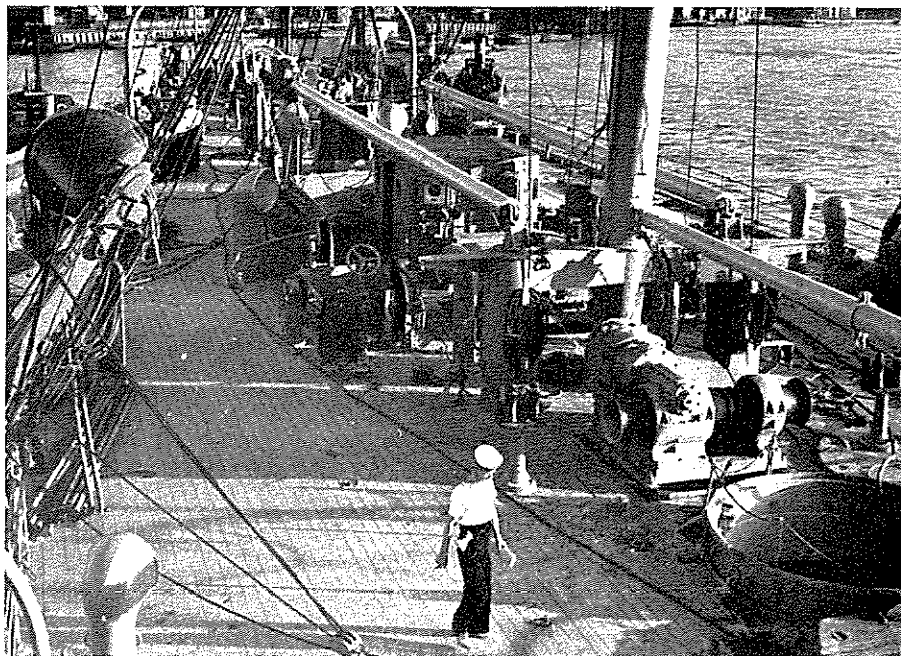
Derefter fæstnede interessen sig om Atlanten, og efter mange genvordigheder lykkedes det endelig i 1866 at få telegraforbindelsen over Atlanten i orden.

Siden har man spundet et tæt netspind af telegrafkabler over alverdens have, og nu kommer altså turen til det første transatlantiske *telefon*kabel, der skal udlægges mellem Oban i Skotland og Clarenville på New Foundland. Kablet bliver dobbelt, og den ene part udlægges allerede i år. Næste år

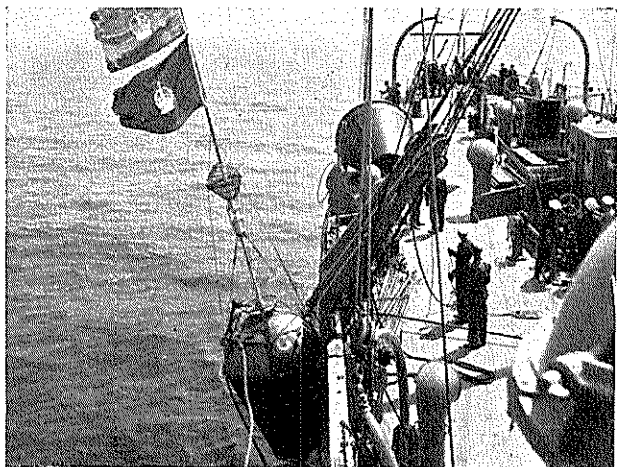
vil man kunne telefonere over Atlanten ved hjælp af den nye forbindelse.

Den nuværende telefonforbindelse over Atlanten er radiotelefonisk. Den blev etableret i 1927 og har været meget benyttet. Alene i 1954 førtes 101.000 samtaler fra Europa til Amerika eller omvendt.

Undersøiske telefonkabler er allerede blevet udlagt på bunden af flere farvande, men kun over afstande, der er lilliputagtige i forhold til den transatlantiske forbindelse, som nu er under etablering. I 1950 udlagdes



Fordækket af „Monarch“. Dette fotografi er taget under skibets udlægning af telefonkablet mellem Danmark og England i 1950. Dette kabel var dengang det længste undervands telefonkabel i verden.



En bøje sættes på tampen af kablet, og „Monarch“ sejler hjem efter ny last.

et telefonkabel mellem Fanø og Weyborne i England. Forbindelsen, der er 307 sømil lang, var den hidtil længste af sin art i verden. Men sidste sommer udlagdes et telefonkabel mellem Bergen og Aberdeen. Kablet, der anvendtes her, var een sømil længere end det dansk-engelske.

Både det dansk-engelske og det norsk-engelske telefonkabel blev udlagt af verdens største kabelskib, det britiske „Monarch“, der er på 8050 brt, og som omtales udførligt i Vikingen nr. 9-1951.

Første del af udlægningen starter allerede i begyn-

delsen af juli, hvor „Monarch“ vil lægge et kabel 217 sømil ud fra Clarendville, hvorefter man vil afmærke tampen med en bøje. „Monarch“ vender derpå tilbage til England for at tage mere kabel om bord.

Til kontrol af udlægningen og for at sikre, at kablet lægges nøjagtigt, hvor det er blevet bestemt, har man til formålet bygget specielle radio- og Deccastationer på New Foundland.

Fremstillingen og udlægningen af dobbelt-kablet vil koste ca. en kvart milliard kroner, eller mellem 66 og 67 kroner meteren. Omkostningerne deles af det engelske post- og telegrafvæsen, Canadian Overseas Telecommunication Corporation og American Telephone and Telegraph Company, dog således at amerikanerne betaler den ene halvdel.

Med den nuværende radiotelefoniske forbindelse over Atlanten kan der kun klares 14 samtaler ad gangen, mens der med det nye kabel kan føres 36 samtaler på een gang. Samtidig opnås den fordel, at forbindelsen bliver næsten uden forstyrrelser og ikke kan aflyttes af uvedkommende. Det er dog meningen stadig at benytte den bestående radiotelefoniforbindelse som reserve under gunstige atmosfæriske forhold.

„Monarch“ er et sødygtigt skib, som allerede har klareret flere store opgaver. For at få skibet til at ligge nogenlunde roligt under arbejdet, har man ladet det forsyne med stabiliseringsfinner, der rager 60 cm ud på hver side af skroget.

—wig.



A. P. MØLLER ☆ MAERSK LINE

KONGENS NYTORV 8 - KØBENHAVN K.

REDERI

TANK-, LINIE- OG TRAMPFART
BEFRAGTNING KLARERING



KØB OG SALG AF SKIBE

TELEFON CENTRAL 514 - STATSTELEFON 33 - TELEGR.-ADR.: MERSK

Diplomatens sidste hvilested!

Af kaptajn CHR. PEDERSEN

Ved at rode op i gamle minder finder jeg eet fra min matrostitid, som jeg synes har så megen kolorit over sig, at det muligvis også kunne interessere andre at kende det! — Jeg var dengang om bord i et skib, der gik i fast fart mellem New York og Polen med passagerer og gods!

Skibets navn kan det være ligegyldigt med, men det var i „Mauretania“ glansperiode, som ejede det nobleste, der kunne opnås af et skib, nemlig „Atlantens blå hånd“, som eksisterer endnu! Mit skib var kun på 8000 tons og løb, når den havde rigtigt travlt, 11 knob, imod „Maurentania“ 35.000 tons og 28 knob! Til gengæld var vort skib et hyggeskib, alt og alle, fra dæksdrengen til chefen, var gæve fyre og gode kammerater. De fleste af passagererne var som regel polakker.

Vi havde det så godt om bord, så hvis ikke det havde været fordi, man skulle videre i sin uddannelse, altså læse til navigatør, så tror jeg, at jeg ville have anvendt de samme ord, som en af kvartermestrene benyttede sig af, gamle „Jimmy Deepwater“, som vi kaldte ham, hans slagord var: „Fra dette her eldorado går jeg ikke i land, så længe jeg kan dreje et rat, gumle en skrå og tygge hvid lobescoves og vælling, ja og så selvfølgelig tåle min snaps, uden at blive søsyg!“ „Ja, Jimmy, og tage din tøs i favn,“ kom det drillende fra tømmermanden. Et skælmsk smil glimtede i de gamle, stålgrå øjne, når Jimmy svarede: „Næh du, jeg er nået dertil, hvor jeg ikke behøver kvindelig assistance for at more mig, den sidste blev afmønstreret for et par år siden, og der bliver ikke flere påmønstringer!“ Jimmy havde aldrig været gift! Så var det en dag, medens vi lå ved kaj i Hoboken — New York, forresten lige i middagstiden — at *det* begyndte, som jeg vil fortælle om —

Vi så en mærkelig deputation troppe op nede ved landgangen, udelukkende mænd og alle sorte — ja, altså ikke negre, men i sort antræk, med høje hatte og i lange, sorte frakker. I spidsen gik fire mand med et slags stillads på skuldrene. På stilladset stod en kasse, eller nærmere et stort skrin. Lige bag dem gik en mand med en fane, der var så omvundet med sørgeflor, at man ikke kunne se, hvad slags fane det var!

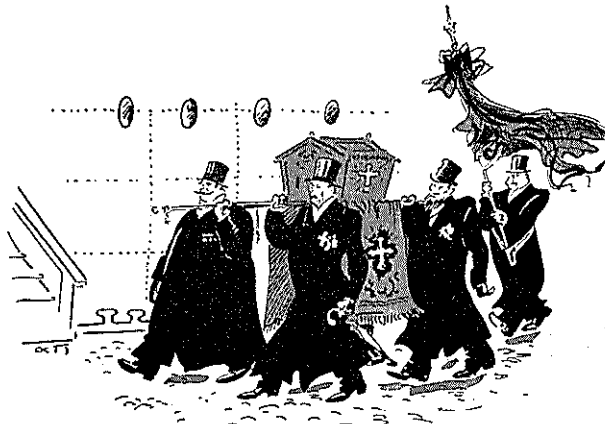
De standsede ved foden af landgangen, een mand kom om bord og blev vist ind til kaptajnen, det så ud til, at vor skipper havde ventet dem. Kort efter stillede to af skibets styrmænd på dækket i fuld ornat udfor landgangen, skipperen mødte op, også i galla, han stillede sig i midten, klar til modtagelse. Nu kom manden med fanen først, derefter blev dette mærkelige båret op. Det viste sig, at fanen var polsk, vistnok statsflaget. Een ad gangen fulgte det meget alvorlige følge efter, skipperen og styrmændene gjorde honnør. De forsvandt ind i salonen.

Det, der skete herefter, fik jeg overleveret fra overtjeneren, som havde ordre til at være i nærheden, hvis der skulle serveres!

I begyndelsen blev der talt engelsk, der blev sagt meget om „Hans Højvelbårenhed“ „Hans Excellence“ og mange andre blåfarvede titler! Først troede tjeneren, at der var een af selskabet, som blev bæret med alt dette, men ved at stikke hovedet lidt frem, så han, at skrinet var placeret på bordet! Kaptajnen stod strunk og gravalvorlige for bordenden, een efter een trådte de sortklædte hen til bordet og foretog nogle mystiske fagter over skrinet og mumlede nogle ord, men på polsk, som tjeneren ikke forstod!

Da den sidste havde talt, blev skrinet igen omviklet, både med sørgeflor og fane, og overladt i kaptajnens varetægt, han lovede at foretage det videre fornødne, når skibet nåede polsk havn! Følget forlod salonen efter at have sagt nej tak til en drink, skipperen bød på! — Samme højtidelige ceremoni ved landgangen, eller rettere afskedstagen! Mystiken var overstået, fløjten lød for arbejde igen!

Da skipperen kom tilbage til salonen, fik han hurtigt krænget det højtidelige af sig og ringet efter overhovmesteren. „Se her,“ sagde han og pegede på bordet, „i den kasse ligger der en polak.“ „En hvadfornogget,“ spurgte hovmesteren meget desorienteret. „E-e-n p-o-l-a-k,“ gentog skipperen langsomt. Kassen var måske atten tommer lang, så det var ikke mærkeligt, at hovmesteren så uforstående ud. „Ja,“ forklarede skipperen videre, „altså asken af een, og han har været noget meget stort og



Vi så en mærkelig deputation troppe op ved landgangen.

fint, højtstående frimurer, diplomat, adelsmand og meget andet, næh, rigtig nok, det kan man ikke se på æsken. Nå, men jeg har lovet at tage mig af ham, jeg har bare ingen steder at stille ham hen, så jeg må bede Dem om at huse ham, sæt ham i fryseren for eksempel, der vil han have det godt, eller hvor De ellers har plads. Værstati, bare hank op i „gesandten!“ Dermed var den sag klaret!

Vi afsejlede næste dag og røg lige ud i en østen storm. „Det er den polske drabant i æsken, der laver dette møgvejr,“ erklærede gamle Jimmy. Skibet var fyldt med passagerer af forskellige nationer, flest polakker! Der skete en hel del i de femten døgn, vi var undervejs, der skete så meget på denne ene rejse, som ellers ville være fordelt på tre! Vi samlede en bådbesætning op fra et forlist svensk skib, vi havde haft tre fødsler om bord (så polakken var erstattet), der havde været tre indbrud og fire voldtægtsforsøg, vi manglede bare et par mord, så havde det været „fuldkomment“!

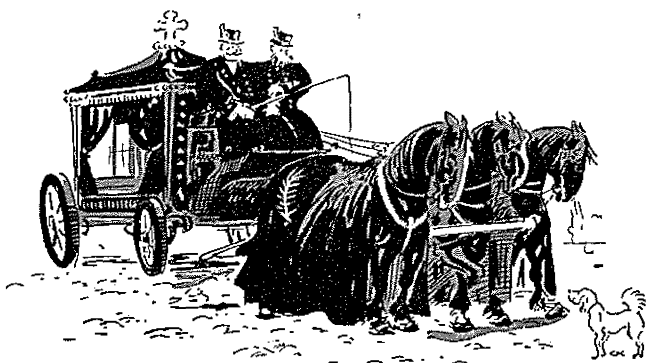
Frem nåede vi dog og havde fået lods om bord. Da vi var ved at hive til kajen i Gdynia, så skipperen oppe fra broen et optog magen til det i New York og kom så i tanker om gesandten, som han helt havde svedt ud! Død og pine, telefonen igang og op kom hovmesteren. „Find polakken, høker, og sæt ham ind i salonen, skynd Dem!“ „Po-po-lak-en,“ stammede hovmesteren, „jamen, hvilken af dem kaptajn, her er jo så mange ombord!“ „Åh, hold kæft mand, ham i æsken, ja, med sørgefloret!“ „Åh, åh, ham, javel kaptajn, jo, det skal blive ordnet!“

Da alle de sædvanlige formaliteter med sundhedsvæsen, toldvæsen og mange andre væsener var overstået, kom sørgetoget adstadigt og langsomt op ad landgangen. På dækket stod kaptajn og to styrmænd og tog imod. Der var betydelig flere i dette følge end i New York, her var også en del damer.

De forreste mænd bar på en kiste af størrelse som dem, der anvendes til børn, den var forsynet med guld-forsiringer og tegn af hemmelig art. På kajen holdt en rustvogn, forspændt med tre kulsorte heste, hvis seletøj var indvirket med sølvblomster og andet dyrt kram.

Overtjeneren var igen til stede, dette følge sagde ikke nej til en drink. Der blev serveret vin af bedste sort, fine, gamle, kendte mærker.

Der blev talt meget, og det var sikkert smukke ord,



På kajen holdt en rustvogn med tre kulsorte heste.

men der blev *kun* talt polsk, skipperen var den eneste, der forstod det. Da talerne havde sluttet, kom den elegante kiste frem. Der var to bevægelige „tværskibskodder“ i den. Skrinet blev, med fane og sørgefleur, sat ind i den store og spændt fast til skotterne. Låget på den yderste blev skruet til og efter endnu en enkel, kort tale forlod følget skibet med kisten forrest, den blev sat i rustvognen og i skridtgang gik det op mod den mægtige cathedral, hvor gesandten blev placeret mellem sine aner, slægtninge og andre hedengangne.

Så snart toget var ude af syne, kom hovmesteren nærmest væltende ind til skipperen, uden at banke på, noget han aldrig før havde præsteret. „Hva, hvad i alverden er der dog i vejen med Dem, hovmester,“ spurgte skipperen meget forbavset. „Åh, kaptajn, undskyld, undskyld, men nu fandt vi ham!“ „Fandt hvem, har vi haft blinde passagerer om bord?“ „Nej, nej kaptajn, men ham, den ægte polak, ja, altså ham — i kassen — i skrinet!“ „Sæt Dem ned mand, hvad er det, De fabler om?“ Skipperen satte sig ved siden af hovmesteren og klappede ham beroligende på skulderen. „Kom så med det, min brave ven!“ *Og så kom det!* Hovmesteren indrømmede, at han, i lighed med skipperen, helt havde svedt den polak ud; der havde været så meget andet på den rejse at tage vare på. Så, da kaptajnen ringede og bad om at få skrinet bragt op i salonen, kunne han ikke finde ham, men overtjeneren erklærede, at han vidste, hvor han var. For en sikkerheds skyld havde hovmesteren også bedt chefkokken om at søge.

Det plejede at tage en time for at få skibet fortøjet, og en anden time før toldvæsenet var færdig, derefter kunne passagererne gå i land.

Overtjeneren kunne ikke finde diplomaten, chefkokken heller ikke, så slog de pjalterne sammen, eller skal vi kalde det deres opfindsomhed, for at redde situationen for skipper og hovmester!

De fandt en kasse af samme størrelse, den blev fyldt tilpas med fin aske fra kabyssen og blev sømmet til. Så stjal de, rent ud sagt, signalflaget H oppe fra broen, dette flag ligner en del det polske nationalflag. De fik også fremtryllet noget sørgefleur, og for at gøre det så stilfuldt som muligt, tiggede de en hvid lilje hos skibslægen, uden at sige, hvad den skulle bruges til. Der stod så den falske diplomat i al sit skrud i den store salon, klar til afhentning!

Kaptajnen stod lidt, inden han var kommet sig helt efter denne omgang. „Nåh,“ sagde han omsider, „ja, så forstår jeg bedre det med liljen, men jeg tog det kun som en af Deres sædvanlige pæne gestusser, hovmester! Men hvor har I gjort af den ægte gesandt?“ „Han er her kaptajn, lige udenfor.“ „Tag ham ind, lad os se på ham—“

Ind kom den ægte, han var i en ynkelig forfatning. Sørgefloret hang om ham i drivende tjavser af optøet rimfrost og med flaget klasket mod siderne, al farve havde forladt ham! „Tja,“ sagde skipperen, „ærlig talt hovmester, den falske gesandt så meget mere troværdig og standsmæssig ud, men lad os nu få fat i chefkokken



Tjeneren bragte fire fyldte glas på en bakke.

og overtjeneren—“ De kom. Kaptajnen bød dem indenfor og bad dem tage plads. „Ja, mine herrer, De kender det hele, og jeg må takke Dem for den konduite, De har udvist, ikke at forglemme opfindsomheden.“

Idet han pegede på skrinet fortsatte han: „Dette er altså den ægte og — hm — meget forfrosne diplomat, han ser mildest talt miserabel ud. Det er kun os fire, der kender ham, ja, altså der ved, at han er den ægte, ingen andre kender det. Jeg vil derfor foreslå, at vi sænker ham i polsk jord,“ han pegede udenbords, „når mørket falder på, endvidere synes jeg, medens vi har

ham her mellem os, at De, overtjener, serverer os en drink, der er denne hædersmand værdig!“ Tjeneren bragte fire fyldte glas på en bakke. Da skipperen havde smagt på brygget, ytrede han: „Ja, jeg må sige, man skulle tro, De havde kendt ham fra en meget fordelagtig side, efter denne drink at dømme!“ Tjeneren takkede for rosen. Da glassene var tømt, sagde skipperen: „Jeg vil personligt foretage det nødvendige for at gesandten kan komme ned og blive nede og vil så, når alt er rede, ringe efter Dem,“ han nikkede til hovmesteren.

Som god sømand havde skipperen i sine skuffer surringsliner til formålet. En solid vægt blev surret til kassen og sørgeloret igen lagt og bredt dækkende over. Ved mørkets frembrud blev gesandten bragt ud på dækket modsat den side, der var til kajen, de sammen svorne sænkede ham i havnens bløde dynd!

Kaptajnen tog ordet, og gravtalen lød omtrent således: „Det var jo ikke hverken Vorherres, diplomatens eller vor mening, at han skulle ende der,“ han pegede udenbords, „men jeg føler og tror, at Vorherre vil tilgive os, gesandten selv er revnende ligeglad.“ De fjernede deres hovedtøj, idet skipperen tilløjede „Amen“. Det var en kort, men dog indholdsrig tale. „Hvad var det, De sagde, hovmester, asken i den anden kasse stammede fra vælske kul, ja, dem har man aldrig hørt noget ufordelagtigt om, det er mere, end man kan sige om menneskene, og det er jo deres aske, den arme kasse er blevet presset ind imellem!“



DE SPØRGER - JURISTEN SVARER

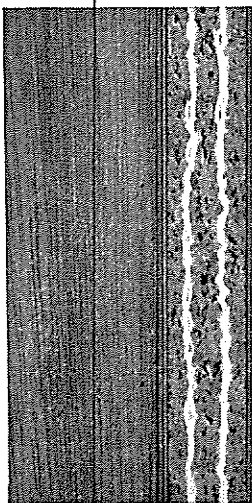
Dæksfolk i maskinen?

Fra 4 søfolk, der udgør dæksbesætningen på et 480 tons stort motorskib, der ialt har 8 mands besætning, har bladet modtaget forespørgsel om, hvorvidt disse dæksfolk er pligtige til efter ordre at udføre forskelligt arbejde i maskinrummet efter nærmere anvisning af maskinmesteren.

Forespørgslen må besvares derhen, at søfolk, der i henhold til deres kontrakter er forhyret som dæksmandskab — bortset fra nødstilfælde, hvor grænserne mellem de forskellige arbejdsområder er flydende — ikke kan beordres til arbejde, der henhører under maskinbesætningen, dog at der kan forekomme grænsetilfælde som indlastning af brændstof og reservedele til maskinerne m. m., hvor det er berettiget at pålægge dæksmandskab at udføre arbejde, der ikke direkte må siges at henhøre under dets arbejde.

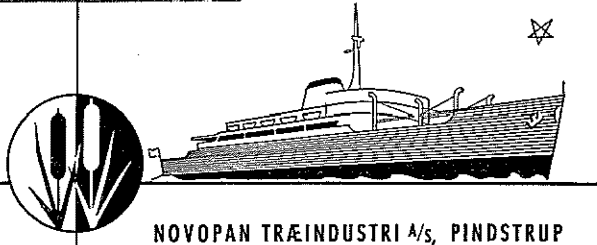
AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE-DAMPSELSKAB
FREDERIKSGADE 17
KØBENHAVN K

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

120 sider om skibsfart og skibsbygning

For sjette gang i træk har Vikingen nu udsendt sit store tekniske årshefte. Det er i år på ikke mindre end 120 sider og bugner af interessant stof om skibsbygning og søfart.

Ligesom de forrige år er hovedvægten lagt på afsnittene „Danske skibsværfter“, „Nye danske skibe“ og „Leverancer til udlandet“. Der bringes her fotografier, tegninger og tekniske data vedrørende alle nye danske skibe og alle skibe, der er leveret fra danske værfter i 1954.

Der er også lagt stor vægt på billedmaterialet. Omslaget er trykt i smukke farver og lakeret. Inde i bladet findes flere farvebilag og store helsidesbilleder i sort af bemærkelsesværdige nye skibe eller af særlige begivenheder på danske skibsværfter.

Heftet indledes med en interessant oversigts-artikel fra Dansk Dampskibsrederiforening, der heri fortæller om den danske handelsflådes vækst m. m.

Fra „The Baltic and International Maritime Conference“s 50 års jubilæum i København fornylig bringes en stor billedreportage.

Ved konferencens generalforsamling holdt professor, fhv. finansminister Thorkil Kristensen et meget interessant foredrag om „Havenes frihed og dennes betydning for verdensøkonomien“. Foredraget er trykt in extenso i årsheftet.

Den næste artikel har titlen „Brandbeskyttelse af passagerskibe“. Den er skrevet af ing. J. A. Thorvang på grundlag af en afhandling af overing., dr. tech. Erik Kæmpe og civilingeniør Ole Homann Pedersen.

Civiling. Jesper H. Mortensen skriver om „Isolering

om bord“ i en meget interessant og let læselig artikel.

Formanden for Foreningen af Jernskibs- og Maskinbyggerier i Danmark, direktør, dr. tech. H. P. Christensen, giver en oversigt over dansk skibsbygning og dens problemer i 1954 og berører bl. a. sådanne interessante emner som gasturbinens og atom-energiens fremtidige betydning på havet.

„Den svenska Varvsindustrien 1954“ er en artikel af direktøren for Sveriges Varvsindustriförening, W. Vollert, der fortæller, hvordan det er gået til, at vort naboland nu er verdens trediestørste skibbyggende nation foran Japan og USA.

„Storhavns mekaniske hjælpemidler“ er et emne, som frihavnsdirektør Fugl-Meyer behandler i en stor og meget interessant artikel, hvori bl. a. fortælles om Københavns frihavns igangværende modernisering.

Heftets sidste artikel er af formanden for Dansk Dampskibsrederiforening, direktør L. O. Normann, der skriver om „Aktuelle problemer for dansk skibsfart“, og som heri bl. a. berører den stadig aktuelle flagdiskriminering i visse lande.

Der bringes også mindre artikler om verdenshandelsflåden og verdens tankskibsflåde.

Næsten alle artikler er rigt illustrerede. Nogle af dem er også bragt på engelsk af hensyn til det stadig voksende antal af udenlandske læsere. Vikingens årshefte når efterhånden frem til alle førende skibsværfter og rederier verden over.

Prisen for det store, smukke og interessante hefte er, ligesom sidste år, kr. 4. Det kan købes hos blad- og boghandlere eller direkte på Vikingens ekspedition.

Redaktionen.

Gummiflåderne vinder frem

Alfred Raffel A/S har afholdt en demonstration af de engelske RFD-gummiflåder i Øresund, som vi tidligere har omtalt. Tre størrelser blev demonstreret, nemlig en flåde til 6 mand, en til 10 mand og en til 20 mand.

Det var forbavsende at se, hvor hurtigt en sådan flåde, endog den store, automatisk fyldes med luft på få sekunder. Flåderne kastes i vandet liggende i deres hylster og åbnes ved et let ryk i en line.

Den nævnte type gummiflåde har allerede reddet tre skibsbesætninger i Nordatlanten. Dette skete under så vanskelige forhold, at enhver anden redningsbåds passagerer utvivlsomt ville være bukket under.

Gummiflåderne er uhyre stærke, og — som følge af deres form — næsten ikke til at kæntre. Derimod er de meget lette at bringe på ret køl, hvis de, efter at være smidt i vandet, skulle lægge sig med bunden i vejret. Under demonstrationen i Sundet vistest det, at een mand kan tippe en sådan flåde rundt i vandet alene.

En anden fordel ved flåderne er, at de holder kulde og blæst ude. De er lette at krybe om bord i fra vandet,

og de indeholder en mængde udstyr af forskellige art. Der er også konserver i hver enkelt flåde og vand i dåser. Iøvrigt kan man under regnvejr supplere vandforrådet, idet flåderne er udstyret med opsamlere for regnvand.

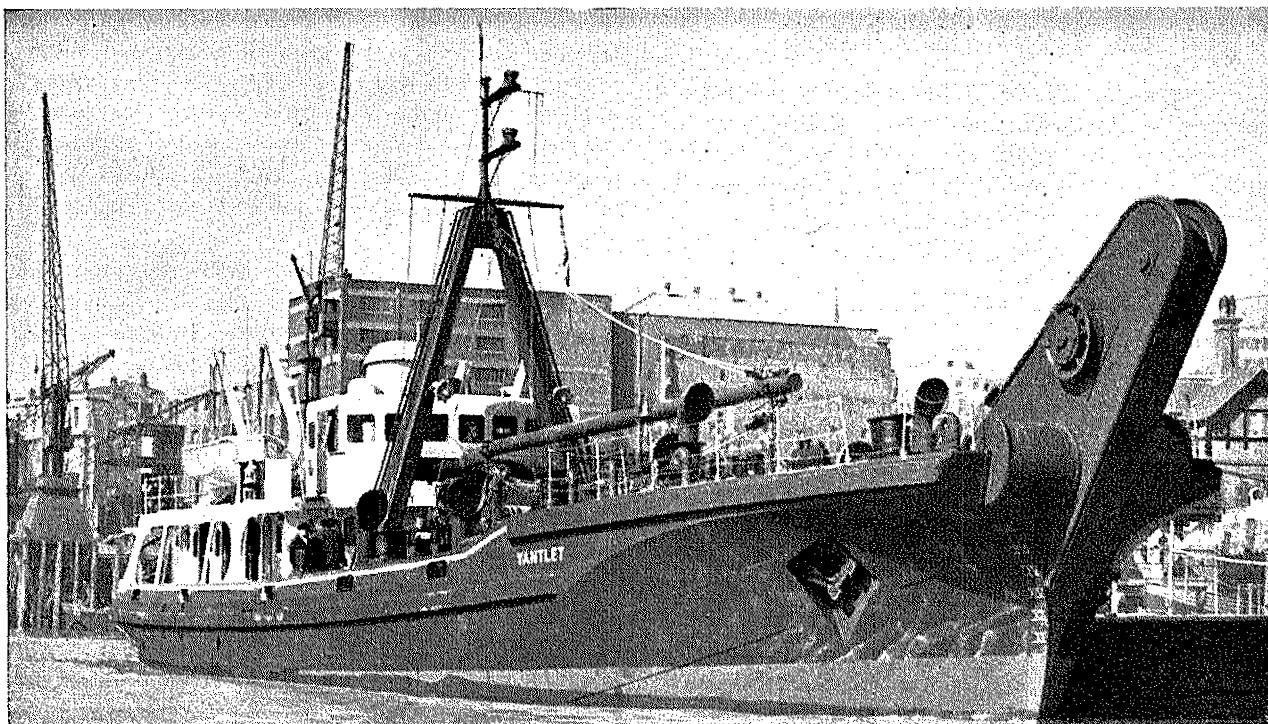
Skulle en flåde endelig punktere, er den uhyre let at lappe, og en blæsebælg, der følger med, sørger let for opblæsning påny. Iøvrigt kan en sådan flåde flyde fuldt lastet, selv om en ret stor del af luften skulle være sivet ud af den. Luftpumpen kan forresten også bruges som lænepumpe.

Gummiflåderne bruges allerede nu om bord i mange orlogsskibe verden over og i enkelte handelsskibe, og de vil sikkert blive meget almindelige i fremtiden.

—wig.

Ældre nummer købes

For et pænt eksemplar af Vikingen nr. 8, 1945, betales kr. 2 ved henvendelse til ekspeditionen.



Mere praktisk end kont!

Det mærkelige skib, som er afbilledet over disse linier, hedder „Yantlet“ og tilhører Londons havn. Det er fornylig afleveret fra William Simons & Co. i Renfrew og skal erstatte havnens gamle bjergnings-skib af samme navn. Det nye skib er betydeligt større end sin forgænger. Fartøjet er udrustet med en 30 tons kran og

forskelligt andet udstyr til tunge løft. Skibet kan bruges til udlægning og bjergning af sømærker, bjergning af sunkne skibe, slukning af skibs- og havnebrande m. m. „Yantlet“ er London havns altnuligmand, og man må derfor bære over med dets udseende.

Forsidebilledet

Vikingen har set det som sin opgave nu og da at præsentere nogle af de „nye“ navne. Et af dem er Svend Aage Drews.

Drews er født i 1919 som søn af kunstmaleren Kai Drews. Fra 1937 til 1941 var han ude at sejle, bl. a. med dampskibe og småskibe. Umiddelbart derefter begyndte han at male motiver fra søen. Han er naturalist og følger traditionernes fra firsernes marinemalerier. Vilh. Arnesen er hans store forbillede. Drews har bl. a. malet det billede af kongeskibet „Dannebrog“, som Lodsforeningen forærede kongen på hans 50 års fødselsdag.

Svend Aage Drews er bosiddende i det idylliske fiskerleje Jyllinge ved Roskilde Fjord, hvor han har mange af sine motiver på ganske nært hold.

BASSE & CO.

Amaliegade 33, København
Telf. Minerva ★ 3232
Telegramadresse: Dampbetland, Steampacific
Fjernskriver: no. 2250

★

D/S Hotland A/S - D/S Pacific A/S
A. H. Basse Rederi A/S - Rederiet Bien A/S

BUENOS AIRES

WORLD WIDE BUNKERING SERVICE

Også en slags flådebesøg

I dagene fra 10. til 12. juni afholdtes der nordisk soldater- og marineforeningsstævne i København.

Optakten til stævnet var yderst maritim, idet de udenlandske deltagere fra Hälsingborg sejlede med fre-gatten „Valdemar Sejr“ til Langelinie kajen.

Under Københavns-opholdet havde en del af de gamle orlogsgaster kvarter på Mathskolen på Margre-theholm, den tidligere luftmarinestation. Herude, hvor der sov tre mand i hvert lukaf (een svensker, een nord-mand og een dansker), havde personellet fra chefen, kommandør Frederiksen, samtlige befalingsmænd og menige til den yngste mathelev gjort alt for at gøre op-holdet til en uforglemmelig oplevelse.

For den maritime del af programmet stod fuldmæg-tig G. Honnens de Lichtenberg, der bød på mange over-raskelser. Kommandør Frederiksen bød velkommen på skolen og manede eleverne til et lignende sammenhold som det, der manifesteredes ved fremmødet af de mange gamle gaster. Der var opvisning af hjemmeværnsflotille 323 ude på Øresund. Og mens deltagerne sad og skaf-fede den første dag, marcherede Kvindelige Marineres orkester ind på pladsen foran skolen. Alle gasterne for-lod deres bakker for at se og høre orkestret. Derefter var der officiel skansevagt, og de tre nordiske landes nationalmelodier blev spillet.

Så gik man med musikken i spidsen tilbage til

skolens spisesal, der ligger i kælderetagen, og her ven-tede der endnu en overraskelse. Mens man sad ved des-erten, placerede Kvindelige Marineres sangkor sig i vinduerne og sang ned til deltagerne. Der blev givet et stort repertoire af sømandssange, og de gamle orlogs-gaster var imponerede. Den første dag sluttedes med en tale af Marineforeningens præst, provst Strunge fra Tårnby.

Om søndagen var der kransenedlægning ved minde-ankret i Nyhavn, ligesom der blev lagt krans ved mindestenen på Holmen, hvor chefen for flådestationen, kommandør Greve, havde foranstaltet skansevagt. Sam-me dags eftermiddag var der rundtur i havnen, hvor-efter havnevæsenet gav frokost. (Tuborg gav frokost den første dag).

Eller havnevæsenets frokost gik turen til „Lotten-borg“, hvor deltagerne ved en middag fik lejlighed til at se en marinestue. En sådan er en sjældenhed i Sve-rige, hvor der kun er tre, og Norge har slet ingen endnu.

De udenlandske deltagere udtalte bagefter, at dette nordiske soldaterstævne havde været en helt igennem fantastisk oplevelse for dem. O. L.

„Moby-Dick“, et storværk

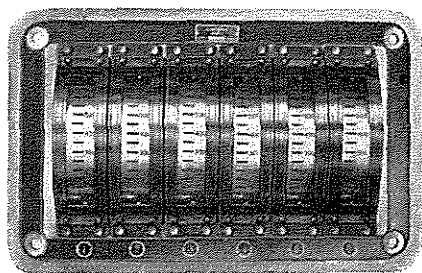
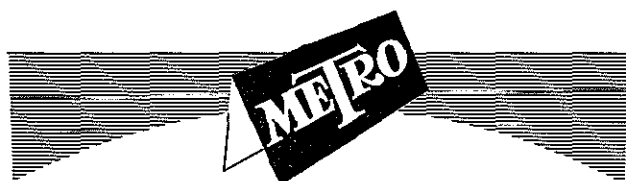
*Herman Melville: Moby-Dick eller Hvalen
Forord: Martin A. Hansen. Træsnit af Sven
Havsteen-Mikkelsen. Oversat af Mogens Boisen.
Kr. 48,00 hft., 60,00 indb. Gyldendal.*

Det er med glæde, man ser de retningslinier, Gyl-dendals forlag trods mange storme stadig fører. Den litterære kvalitet sættes stadig i højsædet i det gamle firma.

Den ny-udkomne bog „Moby-Dick“ af Herman Melville er en lækkerbidsk for enhver elsker af livet på søen. Man kan måske hævde, at bogen er lidt tung i sin udvikling. Melville er grundig i sit stof, men han er efter sin tid en fortæller med store evner, og han holder sin læser fast fra kapitel til kapitel. Hans opfat-telse af havets giganter er vidunderlig og hans beret-ninger om livet ombord, hans citater såvel fra bibelen som fra Shakespeare forekommer een som noget ganske ufatteligt efter det hårde liv, der føres ombord på hval-fangerne.

Forlaget siger, at Melville er en vidunderlig amatør på geniets plan, og dette må i sandhed være rigtigt, når man betænker, at bogen er skrevet i midten af forrige århundrede og stadig betegner en fornyelse i litteratu-ren. Oversættelsen er foretaget af Mogens Boisen, og bogen er illustreret med træsnit af Sven Havsten-Mik-kelsen.

For at læserne skal få et indtryk af bogens stil og lødighed, bringer vi med forlagets tilladelse et tilfæl-digt kapitel: Historien om „Town-Ho“. A. B.



MEKANISKE KVIKSØLVS- PROFILTERMOMETRE

for store og smaa Dieselmotorer

Illustrationen viser et Profiltermometer til smaa Dieselmotorer

★
Leveres i samme Størrelser
som Manometre

AKTIESELSKABET



Historien om „Town-Ho“

(Således som den blev fortalt i
„Den gyldne Kro“)



Kap det Gode Håb og hele havområdet i nærheden deraf minder meget om et vigtigt hovedvejskryds, hvor man møder flere rejsende end noget andet sted.

Ikke længe efter mødet med „Albatros“ traf vi en anden hvalfanger for hjemgående, nemlig „Town-Ho“. Dens mandskab bestod næsten udelukkende af polynesere. Under det korte gam, der fulgte, gav den os store nyheder om Moby-Dick. I nogles øjne øgedes den almindelige interesse, hvormed de hidtil havde betragtet den hvide hval, nu i fantastisk grad ved en faktor i Town-Ho's historie, der på dunkel måde synes at sætte hvalen i forbindelse med en vis, forunderlig indgriben fra forsynets side, en såkaldt gudsdøm, der siges stundom at overgå visse mennesker. Denne faktor eller detaille med dens specielle ledsagende omstændigheder dannede, hvad man kan kalde den hemmelige del af den tragedie, der senere vil blive berettet om, og nåede aldrig kaptajn Akabs eller hans styrmænds øren. Thi denne hemmelige del af historien var ukendt for selv kaptajnen på Town-Ho. Den tilhørte tre sammensvorne hvide søfolk på nævnte skib som privat ejendom, og efter alt at dømme meddelte en af dem den til Tashtego med katolske hemmelighedsbesværgelser; men den følgende nat snakkede Tashtego i søvne og røbede herved så meget af historien, at han ikke godt kunne lægge skjul på resten, da han blev vækket. Ikke desto mindre havde denne sag en så stærk indflydelse på de søfolk på Pequod, der nåede til fuldt kendskab om den, og de lod sig i samme sag lede af en så sælsom finfølelse, for nu at kalde det sådan, at de holdt hemmeligheden i den grad for sig selv, at den aldrig nåede agten for Pequods stormast. Idet jeg her på det mest hensigtsmæssige sted indfletter dette dystre motiv i min beretning, vil jeg da referere den sælsomme historie, sådan som den blev fortalt fra mund til mund på skibet.

Det passer mig her bedst at bevare den form, hvori jeg en gang i Lima fortalte historien til en kreds af mine spanske venner, da vi en aften ved en helgenfest sad behageligt bænket og røg i „Den gyldne Kro“s lille gård med de forgyldte vægfliser. Af disse udmærkede unge herrer var Pedro og Sebastian meget gode venner af mig, og dette forklarer de spørgsmål, hvormed fortællingen stundom blev afbrudt, og som jeg besvarede på behørig måde.

„To år, før jeg første gang erfarede om de begivenheder, som jeg nu skal berette for Eder, mine herrer, krydsede hvalfangerskibet „Town-Ho“ af Nantucket i Stillehavet, ikke ret mange dages sejlads vestpå fra dette gode værtshus' tageskæg. Det befandt sig et godt stykke nord for Ækvator. Da pumperne en morgen

blev sat i gang, sådan som det var daglig skik, bemærkede man, at skibet tog mere vand ind i lasten end sædvanlig. Man antog, mine herrer, at en sværdfisk havde stukket skibet under vandlinien. Kaptajnen troede imidlertid af en eller anden mærkelig grund, at et sjældent jagtheld ventede ham på disse breddegrader, og var derfor meget imod at forlade dem. Da han på dette tidspunkt yderligere aldeles ikke anså lækagen for at være farlig, uagtet at man ikke havde kunnet finde den efter at have undersøgt skroget så langt nede, det i det hårde vejr var muligt, fortsatte skibet sit krydstogt, og folkene mandene pumperne med store mellemrum og ringe besvær. Men intet jagtheld fulgte skibet. Der gik flere dage, og ikke blot opdagedes lækagen ikke, men den blev betydelig større. Så stærkt øgedes vandmængden, at kaptajnen, der nu begyndte at blive betænkelig, satte alle sejl til og styrede mod den nærmeste havn på øerne for at få skroget kølhalet og repareret.

Det var ganske vist ikke nogen lille distance, der skulle sejles, men hvis der ikke stødte noget meget alvorligt til, var der efter kaptajnens mening ikke ringeste udsigt til, at skibet skulle synke undervejs; hans pumper var nemlig fortræffelige, og med regelmæssig afløsning ved disse kunne hans seksogtredive folk med lethed holde skibet flydende, selv om lækken skulle vokse til det dobbelte. Og Town-Ho ville også med næsten fuld sikkerhed være nået til sin havn uden ringeste held, fulgt som den var på næsten hele sejladsen af meget gunstige vinde, hvis ikke styrmanden Radney fra The Vineyard havde optrådt så brutalt overfor Stealkilt, en vild og forvoven indsømand fra Buffalo, at denne tog en bitter hævn.

„Indsømand? Buffalo? Undskyld, hvad er en indsømand, og hvor ligger Buffalo?“ sagde Don Sebastian og satte sig til rette på sin svingende hængemåtte.

På østkysten af Erie-søen, Don; men jeg beder om Ederes overbærenhed; måske vil I senere høre mere herom. Nuvel, mine herrer, denne indsømand havde i råsejlbrigger og tremastede skibe, der var næsten lige så store og stoute som noget, der nogensinde fra Deres gamle Callao er sejlet ud til det fjerne Manilla, ikke desto mindre inde i vort Amerikas landsomsluttede hjerte modtaget alle de vildsomme og fribytteragtige indtryk, som i almenhedens bevidsthed er forbundet med det vide ocean. Thi vore indbyrdes sammenhængende, store ferskvandssøer — Erie-, Ontario-, Huron-, Øvre- og Michigansøen — besidder en oceanagtig vidtstrækthed, en mængde af oceanets ældste træk samt mange af de varieteter af racer og klimaer, der udmærker dette. De rummer grupper af romantiske øer gan-

ske som de polynesiske farvande; for størstedelens vedkommende begrænses de af to modstående nationer, ligesom Atlanterhavet; de danner lange søveje østfra til vore talrige territoriale kolonier, der ligger spredt langs deres bredder; hist og her overvåges de af truende batterier. På Mackinaws klipper står kanonerne som en sværm bjerggeder. Disse søer har hørt tordenen rulle fra store søslag; undertiden overstrømmes deres bredder af vilde barbarer, hvis rødmaledede ansigter lyser fra simple wigwam'er; thi mil efter mil grænser op til ældgamle og udforskede skove, hvor de slanke fyrretræer står som velordnede kongerækker i gotiske slægtshistorier, skove som huser vilde afrikanske rovdyr og silkepelsede skabninger, hvis skind udføres og forarbejdes til tartariske kejseres kåber. Disse søer spejler de brotagne hovedstæder Buffalo og Cleveland, men også Winnebago-landsbyer; på dem flyder både det fuldriggede handelsskib, statens panserkrydser, damperen og den lille kano; de piskes af nordenvinde og af masteknækkende kastevinde, som ikke står tilbage for dem, der hærger den salte vove; de ved, hvad skibbrud er, for ude af sigte fra landjorden og dog i landets indre er mangt et skib gået til grunde med hele dets skrigende besætning. Derfor, mine herrer, var Steelkilt — skønt hjemmehørende i landets indre — født ved og opvokset på det vilde ocean og så uforfærdet en sømand som nogen. Og om Radney skal jeg fortælle, at skønt han i sin barndom kan have lagt sig på Nantuckets ensomme strandbred for at die ved sit mødrene hav og senere i livet vidt og bredt havde færdedes på vort barske Atlanterhav og det filosofiske Stillehav, var han dog fuldt så hævngherrig og trættekær som den sømand, der kommer lige fra de store skive — fra de breddegrader, hvor hånden altid sidder fast om Bowie-knivens bukkehornskaft. Dog var denne mand fra Nantucket på mange måder en godmodig fyr, og indsømanden var nok en slags djævel, men kunne ved en ubøjelig fasthed, der kun mildnes af den almindelige anstændigheds bud om anerkendelse af det rent menneskelige, en anerkendelse som er selv den usleste slaves ret, bringes til at være uskadelig og føjelig og havde da også længe været dette; men Radney blev ophidset og stod desuden under en ugunstig stjernes indflydelse, og Steelkilt — men derom skal I få at høre, mine herrer.

Der var kun gået en dag, højst to, efter at Town-Ho havde vendt bogsprydet mod sin øhavn, før dens læk igen blev større, dog ikke mere, end at den krævede en times tid daglig ved pumperne. I må vide, at i et velordnet og civiliseret ocean som f. eks. vort Atlanterhav er der mange skippere, som ikke undser sig for at pumpe hele vejen over. Skulle vagthavende officer en stille nat falde i søvn og tilfældigvis glemme sin pligt i så henseende, ville han og hans skibskammerater efter al sandsynlighed aldrig oftere huske på det, eftersom mand og mus ville forsvinde ned på havets bund. Ej heller på de ensomme og vilde have langt vesterude i forhold til Eder, mine herrer, er det noget usædvanligt, at skibe holder deres pumpepager i uafbrudt gang selv under et togt af betydelig længde, når rejsen blot

går langs en nogenlunde tilgængelig kyst, eller hvis der findes anden rimelig mulighed for at komme i sikkerhed, om nøden skulle byde det. Kun når et lækkende skib befinder sig i en meget afsides del af disse farvande, på en virkelig øde, landløs breddegrad, er det, at dets kaptajn begynder at føle sig lidt beklemt.

Omtrent sådan var det gået med Town-Ho; da man konstaterede, at dens læk igen voksede, var der sandt at sige en del af dens besætning, der følte en vis bekymring, og dette gjaldt i særlig grad styrmand Radney. Han gav ordre til, at røjlerne skulle sættes, alle klude sættes på og i det hele taget vinden udnytted mest muligt. Nu tror jeg nok, mine herrer, at denne Radney var lige så modig og lige så fri for nogen form for nervøs ængstelse med hensyn til sin egen person, som noget frygtløst, umælende land eller havdyr, som man overhovedet kan forestille sig. Da han røbede sin omsorg for skibets sikkerhed, var der derfor nogle af søfolkene, som erklærede, at det kun skyldtes, at han var part-haver i det. Da de den aften stod og arbejdede ved pumperne, var der følgelig en ikke ringe mængde skæmt om denne sag blandt dem, mens de stod med fødderne stadigt overskyldt af det rislende klare vand — klart som en bjergbæk, mine herrer — der fra pumperne løb boblende over dækket og i regelmæssige skvæt strømmede ud gennem spygatterne i læsiden.

Nu ved De jo, at i vor konventionelle verden — det være sig på havet eller landjorden — ikke sjældent sker, at en mand, der har kommandoen over nogle medmennesker og konstaterer, at et af disse står betydeligt over ham i mandsstolthed, straks fatter en ubetinget modvilje mod, ja had til denne undergivne, således at den foresatte ved første givne lejlighed helst ville nedrive og pulverisere den pågældende undergivnes tårn og forvandle det til en lille støvhob. Nu være det sig hermed, som det vil, mine herrer, men i hvert fald var Steelkilt en høj og ædel skabning med romersk hoved og flagrende gyldent skæg af farve som den kvastbesatte skaberak på Eders sidste vicckonges frysende gang. Og der var en hjerne, et hjerte og en sjæl i ham, mine herrer, der ville have gjort ham til Karl den Store, hvis han var blevet født som søn af Karl den Stores fader. Men styrmand Radney var grim som et æsel og lige så stædig, hårdfør og ondskabsfuld som dette dyr. Han elskede ikke Steelkilt, og det vidste denne.

Indsømanden, som stod og sled ved pumpen sammen med de andre, så godt styrmanden nærme sig, men lod, som om han ikke bemærkede ham, og fortsatte uanfægtet med sine spøgefuldheder.

„Jovist, jovist, kammerater, det er vel nok en gemytlig læk, den her; hent en spølkum en af jer og lad os smage på den. Den er værd at hælde på flaske, ved Herren! Ved I hvad, karle, gamle Rad's andel må holde for; han skulle hellere skære sin del af skroget ud og bugsere det hjem. Sagen er, drenge, at sværdfisken begyndte kun på foretagendet; nu er han kommet tilbage med en hel bande skibstømrere, savfisk og filfisk og hvad ved jeg; og hele flokken har travlt med at

snitte og skære i bunden — sikkert for at gøre forbedringer. Hvis gamle Radney var her, ville jeg foreslå ham at hoppe over bord og jage dem væk. De mishandler hans ejendom, vil jeg sige til ham. Men han er jo en enfoldig fyr, er Rad, og så er han så køn. Det siges, at resten af hans formue står i spejle. Jeg gad vide, om han ville låne en af os arme djævle en næse magen til hans egen.“

„Hvad fanden, knægt!“ brølede Radney, der lod, som om han ikke havde hørt matrosens bemærkninger. „Hvorfor djævelen standser den pumpe? Se at få den i gang!“

„Javel Sir,“ sagde Steekilt fornøjet. „Hurtigere, drenge, hurtigere!“ Og ved disse ord dunkede pumpen som et halvt hundrede brandsprøjter; folkene kastede deres hatte fra sig, og det varede ikke længe, før man hørte den ejendommelige stønnen og prusten, der forkynder, at mennesker arbejder til grænsen for deres ydeevne.

Omsider forlod indsømanden pumpen sammen med resten af sit hold og gik forpustet forud og satte sig på spillet; han var ildrød i ansigtet, hans øjne var blodskudte, og han tørrede den drivende sved af panden. Nu ved jeg ikke, mine herrer, hvilken lumsk og ond djævel, der sov i Radney og fik ham til at yppe kiv med en mand i denne legemligt udmattede tilstand; men sådan skete det i hvert fald: Styrmanden kom gående overlegent og irriterende hen ad dækket og kommanderede ham til at hente en kost og feje dæksplankerne samt en skovl og fjerne noget gødning efter en gris, der havde fået lov til at løbe omkring.

Nu er dette at rengøre et skib til havs noget ganske normalt, der bliver foretaget hver eneste aften, når det da ikke er stærk storm, mine herrer. Man ved, at det endda er blevet praktiseret på skibe, der var i færd med at synke. Så uforanderlig er skik og brug på havet og søfolkens kærlighed til orden og pyntelighed. Nogle af dem ville ikke godvilligt drukne, før de havde vasket ansigt. Men i alle fartøjer er dette kostvæsen udelukkende lagt i hænderne på skibsdrengene, hvis der findes sådanne om bord. Dertil kom, at det på Town-Ho var de stærkeste folk, der var blevet inddelt i hold, som skiftedes ved pumperne. Da Steekilt var den mest velbyggede og kraftige af alle søfolkene, var han blevet



Formindsket gengivelse af et af Sven Havsteen-Mikkelsens træsnit til *Moby-Dick*. I bogen trykkes billederne med de originale stokke, så sort og hvid-virkningen bliver endnu mere udpræget.

valgt til leder for et sådant hold, og han skulle følgelig være fritaget for enhver ligegyldig beskæftigelse, som ikke havde med egentligt sømandsskab at gøre, ganske som tilfældet var med hans kammerater. Jeg nævner alle disse detaljer, for at De ganske nøje kan se, hvorledes situationen lå med hensyn til de to mænd.

Men der var mere end dette: Ordren vedrørende skovlen var næsten lige så åbenlyst beregnet på at såre og forhåne Steekilt, som om Radney havde spyttet ham i ansigtet. Enhver, der har været sømand om bord på en hvalfanger, vil forstå dette; og alt dette og uden tvivl meget andet med var indsømanden helt og fuldt klar over, da styrmanden gav sin ordre. Men da han et øjeblik blev siddende stille og uden at fortrække en mine stirrede ind i styrmandens onde øje og instinktivt opdagede de stabler af krudttønder, der var ophobet her, og den langsomt brændende lunte, der lydløst brændte henimod dem, da sneg der sig en sælsom spørgelsagtig følelse ind over ham — hin ejendommelige selvbeherskelse og modvilje mod at opægge den dybere lidenskab hos et menneske, der allerede er tirret, en modbydelighed, der — når den overhovedet føles — mest føles af virkelig tapre mænd, selv om de er blevet inderligt krænket.

Følgelig svarede Steekilt ham i sit sædvanlige tonefald, kun en smule stakåndet, fordi han jo var så udmattet, og sagde, at det ikke var hans arbejde at feje dækket, og at han ikke ville gøre det. Så henviste han uden overhovedet at omtale skovlen til de tre skibsdrengene, der ikke var blevet udtaget til pumperne og derfor lidet eller intet havde haft at gøre hele dagen. Dertil svarede Radney med en ed og gentog sin befaling på den mest brutale og arrogante måde, samtidig

med at han med en løftet bødkerhammer gik frem mod Steelkilt, der endnu sad ned; hammeren havde han snapped fra et fad tæt ved.

Den svedende Steelkilt, der var varm og ophidset efter det krampagtige slid ved pumperne, kunne trods sin første, mærkelige selvbeherskelse kun vanskeligt af finde sig med denne adfærd fra styrmandens side, men han kuede dog endnu den brand, der ville flamme op i hans indre, og blev siddende tavs og sammenbidt, indtil den opirrede Radney til sidst truede med hammeren få tommer fra hans ansigt og rasende befalede ham at adlyde ordren.

Steelkilt rejste sig op, og idet han langsomt veg tilbage rundt om spillet og hele tiden fulgtes af styrmanden med den truende hammer, gentog han roligt sin beslutning om ikke at adlyde. Da han imidlertid så, at hans selvbeherskelse ikke havde den ringeste virkning, advarede han den tåbelige og ophidsede mand med en skrækindjagende håndbevægelse, men forgæves. Og således gik de to mænd en gang langsomt rundt om spillet, indtil Steelkilt, der omsider besluttede sig til ikke at vige længere tilbage og syntes, at han havde behersket sig så meget, som overhovedet forlanges kunne, standsede på lugen og sagde følgende til styrmanden:

„Mr. Radney, jeg vil ikke lystre Eder. Tag den hammer væk eller tag selv følgerne.“ Men styrmanden, der syntes drevet af en kraft udefra, kom stedse nærmere og truede nu den anden med den tunge hammer mindre end en tomme fra munden, samtidig med at han udslyngede en flom af frygtelige forbandelser. Steelkilt veg ikke en tusindedel af en tomme tilbage og gennem-borede styrmanden med sit blikks urokkelige klingende. Han knyttede højre hånd bag sig og trak den snigende tilbage; til sin forfølgelse sagde han, at blot hammeren så meget som strejfede ham, ville han dræbe ham. Men, mine herrer, denne tåbe var af guderne brændemærket til slagtning. I samme øjeblik rørte hammeren hans hud, og i næste sekund slog en knytnæve mod styrmandens underkæbe; han faldt om på lugen og sprøjtede blod som en hval.

Inden hans krig kunne nå agterud, havde Steelkilt grebet fat i en af de harduner, der førte højt til vejrs — op til to af hans kammerater, der stod udkig her. De var kanalmand og begge to.

„Kanalmand!“ udbød Don Pedro. „Nu har vi set mange hvalfangerskibe i vore havne, men aldrig hørt om kanalmand. Undskyld mig, men hvem og hvad er de?“

„Kanalmand, Don, er de søfolk, der kommer fra vor store og pragtfulde Erie-Kanal. Den må I have hørt omtale.“

„Nej senior. I vort sløve, hede og dovne og passive land kender vi kun lidet til Eders kraftfulde Nord.“

„Virkelig? Nuvel, Don, så fyld mit bæger igen. Eders chikka er god. Og før jeg fortsætter min beretning, vil jeg fortælle Eder, hvad vore kanalmand er, thi disse oplysninger vil kunne kaste et vist lys over min historie.“

„Over tre hundrede og tres engelske mil, mine herrer, gennem hele staten New Yorks bredde, gennem talrige folkerige storbyer og blomstrende landsbyer, gennem lange, uhyggelige, ubeboede sumpe og tilstødende dyrkede marker af enestående frugtbarhed, forbi billardsalon og krostue, gennem den helligste af hellige skove, på romerske buer over indianske floder, gennem sol og skygge, forbi glade og knuste hjerter, gennem de ædle, vidtstrakte og afvekslende mohikanske provinser, og ganske særligt forbi rækker af snehvide kapeller, hvis spir står næsten som milestene, flyder een uafbrudt strøm af venetiansk fordærvet og ofte lovløst liv. Der har I det sande Ashantis, mine herre; der hyler hedninge, som altid bor dør om dør med en, under kirketårnenes langstrakte skygge og kirkemurenes trygge læ. Thi ligesom storstadens fribyttere ved skæbnens tilskikkelse altid bosatte sig omkring retfærdighedens haller, således findes de fleste syndere i de helligste landområder.“

„Er det en munk, der går forbi?“ sagde Don Pedro, som med forstilt bekymring sad og så ud på den menneskefyldte plaza.

„Det er et held for vor ven fra Nord, at dronning Isabellas inkvisition er i tilbagegang hos os i Lima,“ sagde Don Sebastian leende. „Gå blot videre, senior.“

„Et øjeblik! Undskyld mig!“ udbød en anden af selskabet. „I alle vi limesers navn ønsker jeg blot at give udtryk for, ærede hr. sømand, at vi på ingen måde har overset den af Eder udviste finfølelse ved ikke at sætte det nærværende Lima i stedet for det fjerne Venedig i Eders lignelse om fordærvelsen. Oh! bøj ikke hovedet og se ikke forbavset ud; I kender godt ord-sproget langs hele denne kyst — „Så fordærvet som Lima“. Der er iøvrigt endnu et bevis for Eders udtalelse: Her er ikke flere kirker end billardborde, og kirkerne står altid åbne. Ikke desto mindre hedder det „Fordærvet som Lima“. Ganske tilsvarende med Venedig; jeg har været der, i den velsignede evangelist Sct. Markus' hellige by! — Ak, Sct. Dominicus, rens ud i den! Kom med Eders bæger, hr. sømand! Tak; nu fylder jeg det igen. Og gå så videre med historien.“

Sluttes i næste nummer.

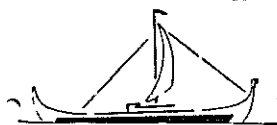
A/s Dampskibsselskabet VENDILA

KØBENHAVN V. ·: DAGMARHUS
TELEFONER: C. 2537 - 2538

KNUD E. HANSEN

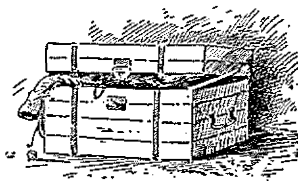
Consulting Naval Architects
Marine Engineers

Bredgade 75 - Copenhagen
Telegr.: DESIGN Tel.: Minerva 718



... fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



Mysteriet om Peking-mennesket

Under den sidste krig lykkedes det kun japanerne at erobre en stor amerikansk liner, nemlig „President Harrison“. Dette skib blev stoppet af et japansk krigsskib i det gule hav på USAs første dag som krigsførende. Det lykkedes besætningen at sætte lineren op på klippegrund, hvorved der opstod en stor lækage i bunden. Først efter 43 dages forløb var „President Harrison“ klar påny, men blev senere sænket af en amerikansk u-båd i det kinesiske hav. — Hårdnakkede rygter påstår, at en stor samling knogler, de hidtil ældst kendte menneskelige rester, befandt sig om bord, da „President Harrison“ blev taget af japanerne. Det er en kendsgerning, at de 500.000 år gamle knogler, der stammede fra „Peking-mennesket“, forsvandt sporeløst under krigen.

Flådens koffardiskibe

Den danske flåde har engang haft sine egne „koffardiskibe“, de såkaldte „lastdragere“, der afhentede tømmer og andre ting i udlandet samt sejlede med korn og proviant til marinens lagre. Så sent som i 1860'erne var der endnu „lastdragere“ i den danske flåde. Besætningerne bestod af orlogsgaster og koffardifolk.

Orlogsgaster i rute fart

I 1783 etableredes regelmæssig skibsforbindelse mellem Lorient i Frankrig og New York. Ruten finansieredes af parisiske bankmænd, men skibene, der anvendtes, var den franske marines, og de førtes af franske søofficerer. Besætningerne bestod af menige fra den franske orlogslåde.

Ih, hvilken særk!

Da franskmændenes stolthed, den prægtige liner „Normandie“, første gang kom til New York, gjorde rederiets reklamechef i USA et meget fint stykke arbejde, der nok kunne imponere de ellers så blaserte amerikanere. Bl. a. fortalte han, at hvis man syede alle de lagner, håndklæder, duge, servietter og andre hvidevarer, der fandtes om bord i skibet, sammen til een kæmpemæssig særk, ville denne mageligt kunne dække hele Empire State Building. Han fortalte videre, at køkkenet om bord rådede over 56.860 tallerkener og 28.120 kopper og underkopper. — Stakkels den, der blev opdaget som blind passager om bord og sat til at vaske tallerkener!

Smart!

Apropos blinde passagerer: I „Sea Breezes“ fortæller mr. A. G. Thompson fra Yorkshire om en sådan, som han i 1908 traf om bord på Cunards „Lusitania“. Den pågældende blandede sig frejdigt mellem passagererne på 2. klasse, hvem han fortalte, at han sejlede på 1. klasse, og at han samlede ind til en billet til en blind passager, der skulle til England. Også blandt 1. classes passagerer, til hvem han fortalte, at han sejlede på 2. klasse, startede han en indsamling. Manden var flot klædt på, og ingen fattede mistanke om, at han selv var den blinde passager, og at han iøvrigt ikke havde tænkt sig at betale for rejsen. For hvert enkelt beløb, han indkasserede, gjorde han omhyggeligt et notat om dettes størrelse og giverens navn. Men til sidst blev han opdaget af en steward, og pengene blev leveret tilbage til de godtroende givere. På Liverpools red lykkedes det ham at bryde ud af det lukaf, hvori man holdt ham indespærret, og at blande sig med passagererne. Men på grund af en kraftig storm var det fartøj, som skulle bringe de rejsende i land, forsinket, og manden blev fanget igen.

De ramte ikke hver gang!

Under Jyllandsslaget i den første verdenskrig affyrede det engelske artilleri 4.590 skud fra svært skyts og havde 100 træffere, mens tyskerne med deres tilsvarende skyts afgav 3.597 skud med 107 træffere. På samme tid afskød englænderne 74 torpedoer, hvoraf kun 5 ramte. Tyskerne afskød 100 torpedoer med kun 3-4 træffere.

Imponerende!

Ved De, at der i det engelske admiralitet er ansat over 7000 mennesker?

Men kanonerne var statsens!

Mens vi er ved det orlogsmæssige, kan jeg fortælle, at danske søofficerer helt indtil 1927 selv skulle holde sig med kikkerter og andet nautisk udstyr som f. eks. sekstanter!

Krigsskibe og tøjvask

Tidligere eksisterede der en stående ordre, som gjaldt alle den engelske flådes skibschefer. Ordren gik ud på, at der skulle tages fotografier af fremmede krigsskibe, når der var lejlighed til det. Men det mest mærkelige er, at billederne helst skulle tages lige efter tøjvask, da man af det til tørring ophængte tøj kunne slutte sig til besætningens størrelse.

Den var dansk

Den første trykte, skandinaviske sejlansvisning var dansk. Den blev trykt i København af Lauritz Benedicht i 1568 med titlen „Søkortet offuer Øster- og Vester Søn“.

Rundt Kap Horn

I Frankrig findes en eksklusiv klub ved navn „Kap Horn selskabet“. Klubben holder møde mindst een gang hvert år, og i juni i år mødtes man om bord på lineren „Liberté“, mens den lå i Havres havn. Medlemmer, der har rundet Kap Horn fire gange eller mere, nyder særlige privilegier. — Mærkeligt, at vi herhjemme i „foreningernes land“ ikke har en tilsvarende „deep water klub“!

En biskop fik ideen

Allerede omkring år 1500 fremkom bispem i Linköping, Hans Brask, med et forslag, der gik ud på at skabe en farbar kanal tværs gennem Sverige. Men først i 1607 åbnedes den første sluse ved Lilla Edet. Den egentlige Götakanal indviedes i 1832 og havde da kun kostet ca. 14 millioner kroner, hvilket bl. a. skyldtes, at arbejdet for en stor del udførtes af soldater. Indtil 1842 var det iøvrigt forbudt dampskibe at befare kanalen, fordi man frygtede, at skovhjulenes plasken skulle ødelægge bredderne.

Ak ja!

Flere af Grækenlands største skibsredere har som bekendt deres skibe sejlede under fremmede flag for at slippe for alt for store skatter o. l. Nu søger den græske regering at lokke en del af tonnagen tilbage under græsk flag ved løfter om en række skattelettelser.

Endelig!

Amerikanerne har, som jeg tidligere har fortalt, hidtil haft deres egen sømil, der var 1,25 meter længere end vor. Nu har USA endelig bragt deres sømil i overensstemmelse med andre landes, så den er 1852 meter.

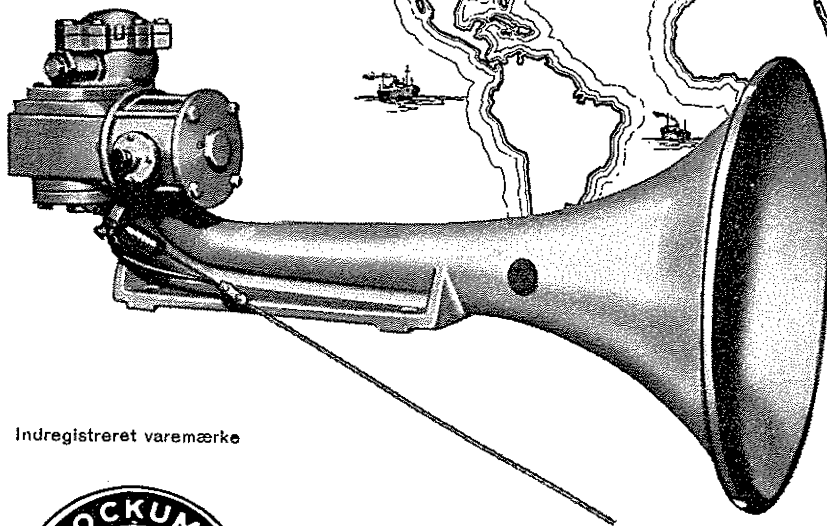


Strejke?

Dette billede af ledige bugserbåde i den travle Hamborg havn er ikke taget under en strejke. Men det er ikke desto mindre sjældent. Kun et par gange om året,

nemlig på de store helligdage, kan man komme ud for et syn som dette, hvor en hel armada af bugserbåde hviler ud, til den travle hverdag igen begynder.

KOCKUMS SUPERTYFON



Indregistreret varemærke



Grundlagt 1840

Tusindvis af
SUPERTYFONER
installeret paa alle Slags Skibe

- 1** Minimalt Luftforbrug — kun $\frac{1}{8}$ l 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

Repræsentant i Danmark

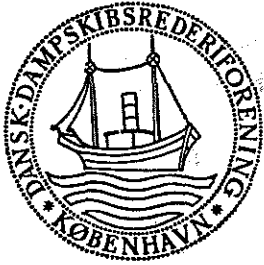
SCAND. STEEL & SHIPPING AGENCY — AMALIEGADE 16, KØBENHAVN

Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. juli 1955



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 Telegrafelskab A/S
 Danish American Gulf Oil Transport
 Company A/S
 Aabenraa Rederi A/S
 Det Forenede Bugerselskab A/S
 Rederi-A/S Kosmos
 I/S D. F. B. & Em. Z. Svitzers Bjergnings-
 Entreprise
 D/S Hafnia A/S
 D/S Nautic

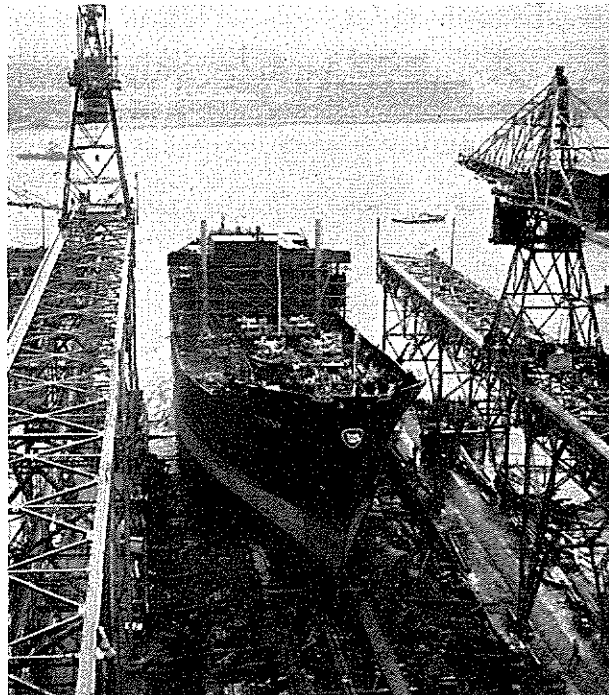
M/s SIMBA

Tirsdag den 10. maj søsattes fra Aktieselskabet Burmeister & Wains skibsværft på Refshaleøen fragtmotorskibet „Simba“, nybygning 723, kontraheret af Aktieselskabet Det Østasiatiske Kompagni, København.

Skibet er et søsterskib til m/s „Songkhla“ og m/s „Samoa“. Det bygges til Lloyd's Register of Shipping's højeste klasse + 100 A.I. med dimensioner svarende til en middeldybgang af 8,306 m + RMC.

Hoveddata for m/s „Simba“ er:

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



M/s „Simba“ glider i vandet.



Fra venstre: m/s „Simba“s gudmoder, fru Per Klitgaard, Hans kongelige Højhed prins Axel af Danmark, Hans kongelige Højhed kronprins Olav af Norge, ingeniør Per Kampmann, direktør Hakon Christiansen, ØK og B & W's administrerende direktør Niels Munch.

Skibet bliver rigget med to tobensmaster og et sæt tobens-lademaster.

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

I husene midtskibs indrettes aptering for passagerer samt saloner for disse; endvidere aptering for officerer, underofficerer og kabyspersonale. Messerne for officerer og mandskab indrettes forsøgsvis efter cafeteria-systemet. I hytte og dækshus agter indrettes aptering for mandskabet.

M/s „Simba“ er forsynet med de mest moderne navigationsmidler, såsom radiopjeler, radar, gyrokompass med selvstyring, ekkolod, elektrisk log etc.

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

Motoren udvikler normalt 9800 ihk ved 115 o/m og er af B & Ws nyeste type med turboladning.

Hjælpemaskineriet består af tre firecylindrede, firetakts, enkeltvirkende dieselmotorer, type 425-MTH-40, der hver udvikler 180 ehk ved 400 o/m, svarende til 120 kw ved 220 volt; motorerne kan forbrænde såvel diesel- som kedelolie.

Aflevering af ^M/_T Francine Mærsk

Efter vellykket prøvetur har A. P. Møllers rederier fredag den 27. maj 1955 overtaget dette skib fra Odense Stålskibsværft A/S, Odense.

Skibet er bygget som helsvejst skib til Lloyd's Registers højeste klasse + 100 A.1, og er ca. 26.400 tons dødvægt, og dimensionerne er som følger:

Længde mellem perpendikularerne ...	178,3 m
Største bredde på spant	23,5 m
Dybde til hoveddæk	13,6 m
Dybgang	ca. 10,4 m

Der er ialt 24 tanke, 8 centertanke og 2×8 side-tanke, et lastpumperum agter og et mindre pumperum

forude. Pumperne er meget kraftige og i stand til at oppumpe ca. 2500 tons pr. time. Alle lasttanke er forsynet med varmespiraler.

Apteringen er overalt rummelig og smuk. Kaptajn og dæksofficerer bor i brohuset midtskibs, maskinbesætningen og mandskabet i agterskibet. Der er indrettet messer og rygesaloner såvel for officerer som for det menige mandskab. Kamre og saloner er ventileret mekanisk. Nybygningen er forsynet med de mest moderne navigationsinstrumenter og udstyr, såsom radar, ekkolod, gyrokompass, selvstyrer, log med elektrisk overføring, radio og radiopejler.

Burmeister & Wain har leveret hovedmaskinen, en nicylindret dieselmotor, type 974-VTBF-160 med turboladning, der kan præstere 12.500 ihk svarende til 11.200 ehk ved 115 omdr./min.

I prøveturen deltog repræsentanter for værft og rederi.

Skibet føres af kaptajn Hans Andersen, og A. J. Frederiksen er maskinchef.

Søsætning af en isforstærket nybygning til rederiet J. Lauritzen

Fredag den 27. maj søsattes Aalborg Værfts nybygning nr. 114, et motorskib på 3.800 tons dw. Skibet fik af fru direktør Sv. Hägerström fra Helsingfors navnet „Rutha Dan“.

Skibet er bygget som lukket shelterdecker med følgende hoveddimensioner:

Længde mellem perpendikulærene	85,6 m
Største bredde på spant	14,4 m
Dybgang fuldt lastet	ca. 6,5 m
Skibets fart bliver fuldt lastet ca.	13 knob.

Skibet er udstyret med hovedmaskine af B & Ws type 550-VTF1110. Det er en direkte omstyrbar, enkeltvirkende femcylindret, totakts krydshovedmotor, i stand til at udvikle 2.550 ihk.

Skibet bygges til Lloyd's Registers højeste klasse med specielt isforstærkning udover Lloyd's krav svarende til finsk isklasse 1 B. Skibet er således bygget specielt med issejls for øje og er udstyret med isbryderstævn og iskniv for beskyttelse af roret.

Lastrummene er kraftigt elektrisk ventileret.

Skibets aptering indrettes efter rederiets sædvanlige standard med store enmands kamre til alle voksne besætningsmedlemmer.

Skibet udstyres iøvrigt med alle moderne navigationsinstrumenter etc.

Søsætningen fandt sted kl. 12, og om aftenen fejredes begivenheden med en middag for ca. 350 gæster. Festen fandt sted i „Kilden“ og ca. halvdelen af de

indbudte var funktionærer og arbejdere fra Aalborg Værft med damer.

Fra rederiet deltog skibsrederne Ivar og Knud Lauritzen. Direktør V. Abildgaard, sekretær Jørgen Ditlev Lauritzen m. fl.

Værftet repræsenteredes af direktør S. M. Krag samt flere ældre medarbejdere og funktionærer.



Fra m/t „Vespasian“s afløbning. Til højre gudmoderen, fru Hanneli Danielsen, og direktør Niels Holmström.

Kockums sjette turbineskib og det første med denne slags maskineri for norsk regning søsattes den 24. maj. Det er bestilt af skibsreder Hilmar Reksten, Fjøsanger, Bergen, og fik af fru Hanneli Danielsen navnet „Vespasian“.

Skibsreder Rekstens virksomhed, som startedes i 1929, omfatter otte rederier med en sammenlagt dødvægtstonnage på 121.803 tons. Foruden „Vespasian“ har han yderligere tre skibe under bygning, men ved tyske værfter, deriblandt et motortankskib på 38.500 tons. Skibsreder Reksten har tidligere fået bygget tre skibe hos Kockums.

„Vespasian“ er det sjette af værftets 19.000 tons standardtype. Af de foregående har tre været motorskibe og tre turbineskibe.

Maskineriet skal bestå af en højtryks- og en lavtryksturbine, som gennem et dobbelt reduktionsgear er koblede til drivakslen. Effekten er 9.200 ahk ved 108 omdrejninger på skruen, og farten beregnes til 15.75 knob på fuld last.

„Vespasins“ hoveddimensioner er:

Længde overalt	169,6 m
Længde mellem perpendikulærene ...	160,0 m
Største bredde på spant	21,9 m
Sidehøjde	12,2 m
Dybgang på sommerfribord	9,4 m
Dødvægtsbæreevne	ca. 19.750 tons
Lasttankkapacitet	26.055 m ³



Mit „Venator“ står ud på prøveturen.

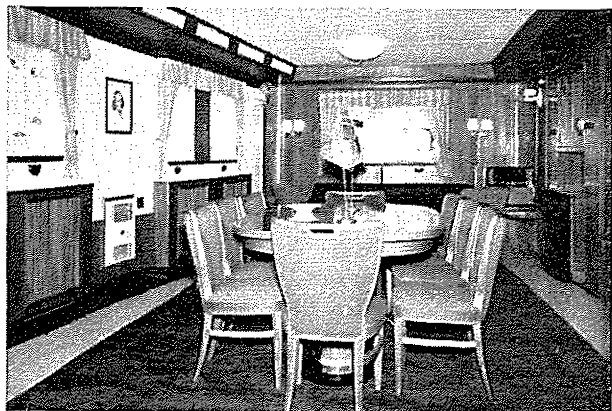
M/T Venator

Øresundsvarvet afleverede den 26. maj tankmotor-skibet „Venator“ på 18.825 tons dw til Smedvig's Tankrederi A/S, Stavanger.

Skibet er bygget til højeste klasse i Det norske Veritas med 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	25.175 m ³

Skibet er helsvejt og bygget efter værftets system med langskibs spanter og korrugerede skodder i tankdelen, som er delt i ni midtskibs tanke og fem side-tanke i hver side.



Fra en af „Venator“'s saloner.

Til pumpning af lastolie findes i to pumperum ialt fire dampdrevne stempelpumper af komponentypen, hver med en kapacitet svarende til 400 tons vand i timen. Landtilslutningerne til alle fire pumper er samlede ved det agterste pumperum. Der kan tilsluttes seks slanger på hver side, og rørsystemet er udført således, at seks forskellige slags olie kan fyldes samtidig.

Apteringen er efter rederiets ønsker udført med rummelige kamre, messer etc., og mandskabet bor for største delen i enmandskamre.

Den nautiske udrustning er moderne med bl. a. radar og gyrokompas med selvstyrer.

Fremdrivningsmaskineriet består af en ottecyndret dieselmotor af Götaverkens fabrikat med 760 mm cylinderdiameter og 1500 mm slaglængde. Den yder ved 112 omdrejninger pr. minut 9.150 ihk.

Til fremstilling af elektrisk strøm til hjælpemaskineri, belysning etc, findes to diesellaggregater på 200 kw og et 110 kw dampaggregat af komponentypen for 220 volt jævnstrøm.

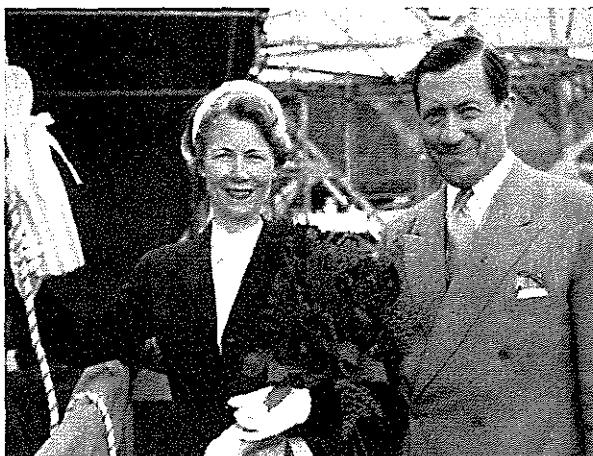
Damp til lastoliepumper og varmespiraler leveres af to skotske kedler med 300 m² hedeblade.

På prøvetur i Øresund opnåedes en midelfart på 15,4 knob.

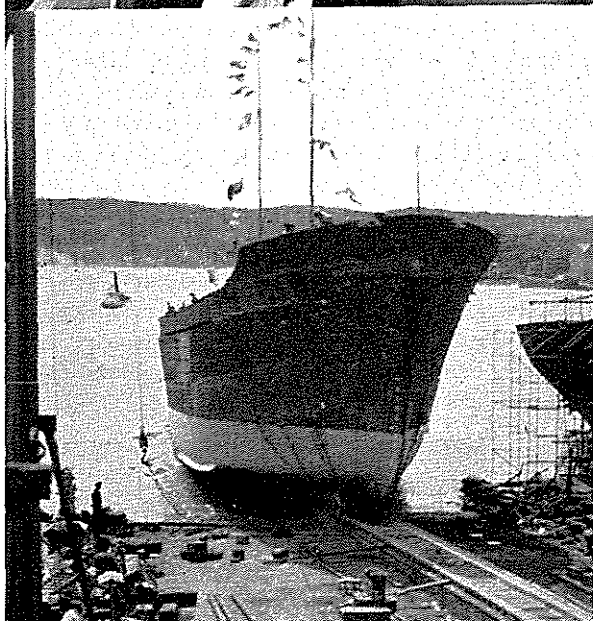
Skibets fører er kaptajn H. H. Hadlund og dets maskinchef er S. Nilsen.

A/s J. FREYTAG, Sejlmager

53 Nyhavn 53 - Tlf. Palæ 3943



M/s „Portia“ søsattes. Øverst gudmoderen, fru Maj Graaf, og direktør Hagelin.



M/T **Portia**

Ved Uddevallavarvet søsattes den 24. maj det første af en serie på fire motorlastskibe til Rederiaktiebolaget Svenska Lloyd, Göteborg. Fru Maj Graaf, gift med chefen for den tekniske afdeling, ingeniør Leif Graaf, gav skibet navnet „Portia“.

Skibet er bygget som åben shelterdækker med en lastevne på ca. 950 tons dw til Lloyd's Registers højeste klasse for fart i is. Der findes to lastluger, men lastrummet er gennemgående fra for til agter. Skibet udrustes med en bevægelig og en fast kran.

Hoveddimensionerne er:

Længde overalt	65,8 m
Største bredde på spant	10,1 m
Sidehøjde til hoveddæk	3,8 m
Middeldybgang på last	3,8 m

Fremdrivningsmaskineriet skal bestå af en ottecyklindret, enkeltvirkende, totakts Alpha dieselmotor på 960 ehk, som beregnes at give skibet en fart på ca. 12 knob lastet.

M/s **Sungran**

Den 14. maj søsattes det første af en serie 10.300 tons lastmotorskibe, som Uddevalla varvet for tiden har i ordre. Det er samtidig det største skib for tør last, som hidtil er bygget på værftet.

Skibet er bestilt af Skips A/S Selje (A/S Rederiet Odfjell) og fik af fru Karen-Agnete Odfjell, gift med skibsreder B. D. Odfjell, navnet „Sungran“.

Skibet, som bygges til højeste klasse i Det norske Veritas, som åben shelterdækker dimensioneres, så det også kan gå som lukket shelterdækker.

Hoveddimensionerne er følgende:

Længde overalt	142,4 m
Største bredde på spant	18,5 m
Sidehøjde til hoveddæk	9,3 m
Sidchøjde til shelterdæk	12,3 m
Dybgang som åben shelterdækker	8,0 m
Dødvægt som åben shelterdækker ...	ca. 10.300 tons
Dødvægt som lukket shelterdækker	ca. 12.300 tons

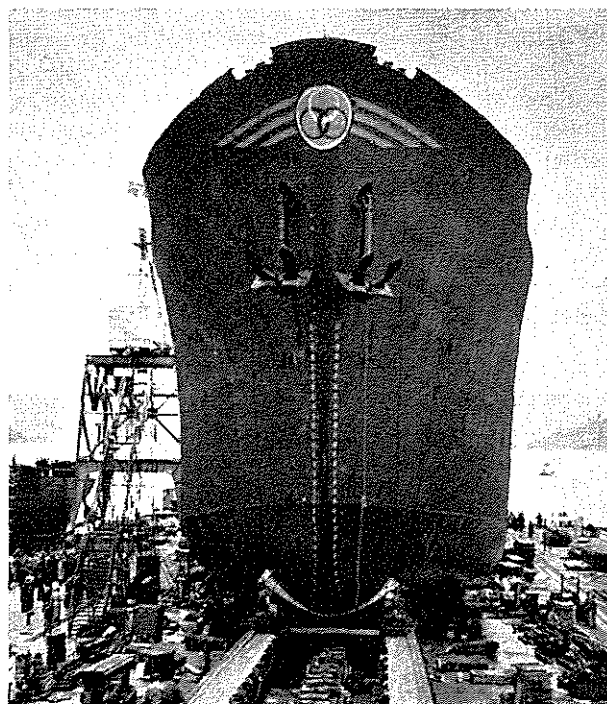
Skibet bygges efter det langskibs spantesystem i bunden, dæk og klædning mellem hoved- og shelterdæk. Inderbunden forstærkes for føring af malmlast.

Foruden de fem lastrum findes agten for maskinrummet to højtanke til vegetabilisk olie eller tør last.

Skibet rigges med to Halléns master foruden bomstøtter. Bommene dimensioneres til at løfte 5, 7,5 resp. 10 tons. Desuden rigges en sværbom for 30 tons løft.

De fem lastluger forsynes i vejrdækket med pontondæksler af stål af værftets egen konstruktion.

Dæksmaskineriet bliver helt elektrisk. Det består af 16 spil, hvoraf tolv til 5 tons løft og fire for 3 tons løft



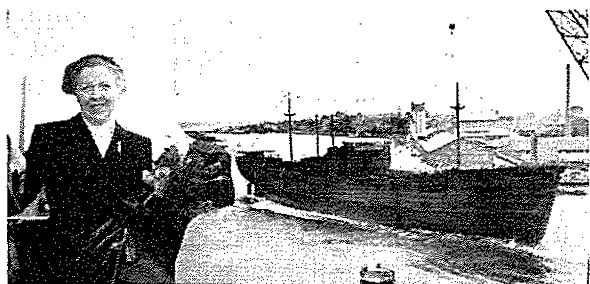
M/s „Sungran“ søsattes i Uddevalla.

samt et 5 tons varpespil. Såvel spillene som det elektriske styremaskineri leveres af Thrige.

Fremdrivningsmaskinen, som bliver af Götaverkens type og Uddevallavarvets fremstilling, udføres som totakts, enkeltvirkende og yder normalt ved 112 omdrejninger pr. minut 5.400 ahk.

Til fremstilling af elektrisk energi installeres tre femcylindrede, firetakts, enkeltvirkende dieselmotorer, direkte tilkoblet til hver sin 200 kw jævnstrømsmotor. Til brug i havn installeres en hjælpdieselmotor koblet til en 25 kw generator.

I dækshusene midtskibs indrettes aptering for officerer, passagerer og økonomipersonale. Underofficererne bor i et dækshus på hyttedækket, medens mandskabet får sine kamre på hoveddækket agter. Alle kategorier får rummelige og smukt udstyrede kamre, opholdsrum og messer efter værftets høje standard.



Fru Rikkemor Bauer-Nilsen dober m/s „Lars Meling“ med sin afdøde fars navn.

M/s **Lars Meling**

Fra Öresundsvarvet A/B i Landskrona søsattes den 2. juni et lastmotorskib til Skipsaksjeselskabet Corona (H. M. Wrangel og Co., A/S), Haugesund. Fru Rikkemor Bauer-Nilsen, datter af afdøde minister Lars Meling, gav skibet faderens navn.

„Lars Meling“, som i alle retninger et et moderne lastmotorskib, er det sjette i den serie bestillinger, som værftet fik fra norske rederier i den anden halvdel af 1951, da det norske kontraheringsstop ophævedes.

M/s „Lars Meling“ er en shelterdækker med lang bak, maskineriet midtskibs og kort hytte i fuld højde. Det er bygget til højeste klasse i Det norske Veritas med følgende hoveddimensioner:

Længde mellem perpendikulærene ...	131,1 m
Største bredde på spant	17,4 m
Sidehøjde til hoveddæk	8,8 m
Sidehøjde til shelterdæk	11,6 m
Dybgang på sommerfribord	7,8 m
Tilsvarende dødvægtsbæreevne ...	ca. 9.500 tons
Lastrumskubik, grain	ca. 17.225 m ³

Skibet er bygget med to gennemgående dæk og har tre lastrum foran for maskinrummet og to agten for, alle med ovenover liggende mellemdæksrum. I lastrum nr. 3 findes fire højtanke for føring af vegetabiliske olier eller vandballast.

Skibet har fem 6 m brede lastluger i hoved- og shelterdæk, samt en luge til det forreste rum i baksdækket. To luger er 12 m lange, de øvrige 10 m lange. Lugerne betjenes af tolv 5 tons og to 10 tons bomme, riggede på to master og fire bomstøtter. Til hver bom findes et 5 tons/ 39 hk elektrisk spil. En sværbom til 30 tons løft er rigget på den forreste mast.

Et 5 tons/39 hk varpespil opsættes foran for hytten og forsynes med store varpenokker på forlængede aksler. Ankerspillet bliver også helt elektrisk.

Styremaskinen bliver elektrisk-hydraulisk og forsynes med to pumper og to motorer, hvoraf det ene sæt normalt står i reserve.

„Lars Meling“s aptering bliver af høj klasse med kamre etc. for kaptajn, 12 passagerer, dæks- og maskinofficerer samt køkkenpersonale i det midtskibs dækshus og aptering for mandskabet i hytten. Mandskabets messe bliver også i det midtskibs dækshus. For passagererne indrettes en spisesalon og en rygesalon i forkannten af brodækket. De to rum kan ved hjælp af foldedøre gøres til en stor salon, som desuden kan forøges med opholdssalonen i en af de to passagersuiter, også ved hjælp af foldedøre.

I skibet skal installeres en ottecylindret, enkeltvirkende, totakts dieselmotor af Götaverkens fabrikat, type DM 680/1500-VGS 8. Med 112 omdrejninger pr. minut giver den 6.000 bhk og vil give skibet en fart på 15 knob på fuld last.

Skibet er malet med *Hempels*

J. C. Hempel's Skibsfarve Fabrik
AMALIEGADE 8 - KØBENHAVN K - MINERVA 3842



Fra „Jaragua“s afløbning. Øverst gudmoderen, fru Gunhild Lundh, og (tilvenstre) direktør K. E. Jacobson. Tilhøjre skibsreder Anders Jahre.

Götaverken søsætter det hidtil største skib, bygget i Skandinavien

Det største skib, som hidtil er bygget i Skandinavien søsattes fornylig fra Götaverken. Det var et turbinetankskib på 34.500 tons dw, som er bestilt af A/S Kosmos (skibsreder Anders Jahre), Sandefjord. Stabelafløbningen havde samlet adskillige tusinde mennesker både på værftet og på bysiden af elven.

Fru bankdirektør Gunhild Lundh gav skibet navnet „Jaragua“. Rederiet repræsenteredes af skibsrederne Anders Jahre og Svend Foyen Bruun m. fl. Blandt gæsterne var den norske handelsminister Arne Skaug og andre repræsentanter for den norske statsforvaltning, ligesom et stort antal prominente norske og svenske søfartsmænd. Søsætningen fik et ekstra højtideligt præg ved sang af værftets arbejdersangkor, som sang norske og svenske sange.

For at det lange skib ikke skulle løbe tværs over elven og mod kajen på den anden side, havde man udlagt bremskæder på bunden af elven. De var befæstet på skibets styrbords og bagbords side på en sådan måde, at skibet bragtes til at svinge op mod strømmen, så snart forstævnen havde forladt stabelbeddingen.

Rekorden „Skandinaviens største nybygning“ er flyttet opad i tonstallet mange gange i de senere år og er vandret mellem forskellige svenske, norske og danske værfter. Udviklingen fremgår af nedenstående tabel over skibe, bygget ved Götaverken.

1939 tankmotorskibet „Bcra“	.....	16.540 tons dw
1947 hvalfangeren „Kosmos III“	.....	25.100 tons dw
1955 turbinetankskibet „Jaragua“	.....	34.500 tons dw

„Jaragua“ bygges til Det norske Veritas højeste klasse med hoveddimensionerne:

Længde overalt	.....	202,0 m
Største bredde på spant	.....	26,2 m
Sidehøjde	.....	14,3 m
Middeldybgang på sommerfribord	.....	10,5 m

Skibet er helsvejst og samlet af 267 store sektioner med en gennemsnitlig vægt på 20 tons. Ialt er der gået 3.700 plader til nybygningen.

Skibet har langskibs spanter i dæk, bund og sider. I siderne er spanterne udført af flangede plader, i bunden og dækket af fladjern i kombination med kraftige pladespanter. De langskibs og tværskibs skodder er udført af korrugerede plader efter Götaverkens system. Overgangen mellem dæk og klædning er afrundet, så der ikke opstår noget skarpt hjørne. Dækshusene, skorstenen o. s. v. er strømliniefornede.

Olielasten skal føres i 12 midtskibs- og 16 side-tanke, som ialt rummer 46.450 m³, hvilket svarer til, hvad 2.300 af banernes tankvogne rummer eller en togstamme på 25 km. Skibet er forsynet med et hovedpumperum, i hvilket skal installeres fire kraftige pumper, hver med en ydeevne på 750 tons i timen. Tankene til brændolie, smøreolie og ferskvand er ialt på 3.350 tons. Lastolielugerne er af værftets patenterede type.

Skibet skal forsynes med al moderne udrustning i form af radar, gyrokompas med selvstyrer, radipejler, SAL-log, ekkolod, kommandohøjttaler, Götaverkens lastfordelingsinstrument, Lodicatoren m. m.

Besætningen får rummelige og smukt udstyrede kamre, så godt som udelukkende enmands, og alt bliver moderne. I messen bliver der servering efter cafeteria-systemet fra en bardisk, og der bliver taget hensyn til skafning om natten. Kabyssen får alle slags moderne køkkenmaskiner og elektriske ovne og kabyskomfur. Der bliver også et hobbyrum og smukt indrettede opholdsrum.

På fuld last skal skibet gøre 15 knob.

Dampturbinemaskineriet er af de Laval konstruktion og delvis fremstillet på Götaverken. Det yder 9.800 ahk ved 115 omdrejninger pr. minut. Det består af en nitrins højtryksturbin med ca. 4.700 omdrejninger pr. minut, og en sekstrins lavtryksturbin med ca. 4.000 omdrejninger pr. minut, en tottrins bakturbin, som er indbygget i lavtryksturbinen, samt tandhjulsgear for reducering af omdrejningstallet. Turbinemaskineriet er konstrueret for drift med overheded damp med et arbejdstyrk på 31,5 kg/cm² og en damptemperatur på 400°.

Kedlerne er af Babcock og Wilcox typen, er oliefyrede og forsynet med overheder og dampkøler. Den sammenlagte hedeplade er 1400 m².

Til fremstilling af elektrisk strøm skal installeres tre generatoraggregater, hvoraf to drives af de Laval turbiner og et af en femcylindret Götaverkenmotor.

En nyhed, som sikkert vil blive værdsat af maskinpersonellet, er en personelevator fra apteringen ned til maskinrummet, en afstand på 10 m.

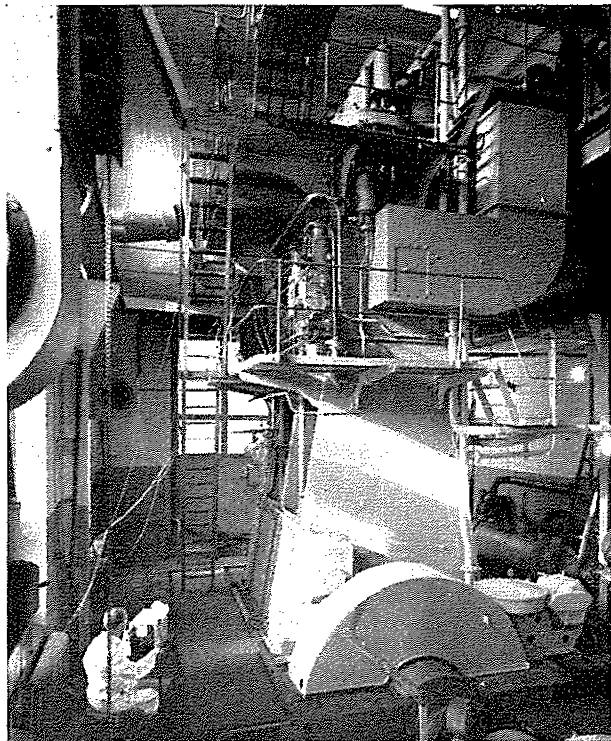
Götaverkens skibsmotor med trykladning

Tendensen mod stadig større skibsenheder, som særlig har gjort sig gældende for tankskibe, har som en selvfølge medført, at man også måtte bygge større og kraftigere skibsmaskinerier til at drive disse skibe. De to maskintyper, som først og fremmest kommer på tale for store handelsskibe, er dieselmotorer og turbinemaskinerier. Med turbinemaskinerier kan man uden vanskelighed komme op på de virkelig store maskineffekter, men dieselmotorerne har en vis øverste effektgrænse, som man har haft svært ved at overskride. Med to dieselmotorer har man selvfølgelig ingen vanskeligheder ved at opnå den for en supertanker nødvendige maskineffekt, men af visse grunde ønsker man oftest kun een dieselmotor i et tankskib.

I denne situation er motorbyggerne for at løfte sine motorers effektgrænse op gået ind for trykladede motorer.

Götaverken har en stor tilvirkning af dieselmotorer af egen konstruktion — i året 1954 leveredes motorer med en sammelt effekt på 150.000 ihk — og for nylig har Götaverken præsenteret sin første trykladede dieselmotor til handelsskibe efter en periode med eksperimenter og konstruktionsarbejde.

Den almindelige totakts, enkeltvirkende dieselmotor uden trykladning er fremstillet i ca. 15 år og — på licens — på andre værfter. Motorerne er hidtil installeret i ca. 250 oceangående skibe, og Götaverken og dets licenstagere har i ordre motorer for yderligere ca. 60 skibe.



Her proves den to-cylindrede provemotor på Götaverken.

Götaverkens dieselmotorer af typerne VG og VGS er udviklet efterhånden, siden den første enhed blev bygget i 1938. En del fundamentale konstruktionsdetaljer er bibeholdt uforandrede i disse år. Således er motoren en totakts, enkeltvirkende krydshovedmotor med aksial skylning af cylindrene fra skylleluftporte rundt den nederste del af cylinderforingen. Hver cylinder har en udstømningsventil anbragt i centrum af cylinderdækslet. Brændselsindsprøjtningen er af den sædvanlige „solid injection“-type med to brændstofventiler for hver cylinder. Arbejdsstemplerne er oliekoledede og cylindrene køles med ferskvand.

Andre fundamentale konstruktionsdetaljer er lidt efter lidt blevet forandret. Således er skylleluftsystemet ændret fra en fælles særlig skylleluftpumpecylinder af tandemtypen ved forenden af motoren over et system med kompression af skylleluften under hvert arbejdstempel til den nuværende konstruktion, hvor to små dobbeltvirkende skylleluftpumper for hver arbejds-cylinder er indbygget i den øverste del af hvert cylinderstativ, og hvor stemplerne i skylleluftpumperne drives fra krydshovedet. Dette system er nu standardiseret såvel på ikke trykladede som på trykladede motorer og er et simpelt og pålideligt arrangement til fremstilling af skylleluft.

Konstruktionen af VG og VGS motorer har altid haft som mål at fremstille en motor, der er simpel at betjene, og som er tilgængelig for eftersyn. Manøvre-systemet for igangætning, omstyring og brændstofregulering er også konstrueret med disse synspunkter for øje.



KGL. HOFMØBELFABRIKANT

C. B. HANSENS ETABL.

BREDGADE 32

København K.

Central 386 — 11,386 — 11,585

A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders

I et par år har Götaverken haft en to-cylindret forsøgsmotor med en cylinderdiameter på 680 mm og en slaglængde på 1500 mm af svejst type opstillet i et forsøgsværksted udelukkende for udvikling af typen med henblik på drift med kedelolie, trykladning og prøvning af konstruktionsdetaller. På denne er drift med kedelolie udeksperimenteret og er siden installeret i 35 skibe, af hvilke 25 har været nybygninger og 10 ombygninger.

Da det blev ønskeligt at forsyne Götaverkens to-taktsmotor med trykladning, blev der udført undersøgelser for at finde den udformning, som bedst kunne egne sig for denne motortype. Det vigtigste synspunkt var selvfølgelig, at maskineriet skulle være pålideligt, og derfor var det ønskeligt at undgå høje udstødsgastemperaturer og vælge en løsning, hvor et eventuelt havari på turbinen ikke skulle påvirke dieselmotoren alvorligt. Maskineriet burde ikke blive mere kompliceret i drift eller eftersyn, og det skulle egne sig til drift med kedelolie ligesom den ikke trykladede motor.

Efter et grundigt studium af disse synspunkter valgtes jævntrykssystemet, og de forhåndenværende skylleluftpumper blev bibeholdt og koblet i serie efter trykladningsaggregatet. Grunden hertil kan måske være af en vis interesse.

De fra krydshovedet drevne skulleluftpumper er af så små dimensioner, at de ikke optager nogen værdifuld plads. Når de bibeholdes, er det desuden muligt at køre motoren normalt uden trykladning, hvis trykladningsaggregatet står stille, og desuden garanterer de at man får tilstrækkelig skylleluft også ved lave omdrejningstal og desuden, hvis skylleluftsystemet falder ud på grund af soddannelse. Hvis trykladningsaggregatet må stoppes, findes en omløbsventil, som gør det muligt at lade motoren køre som en almindelig ikke trykladet enhed. Omdrejningstallet falder da ca. 10 %, afhængig af skrog- og drivskrueform. Jævntrykssystemet medfører også, at en given størrelse af turbine kan udnyttes effektivt. Derfor er det muligt med de trykladningsaggregater, som for tiden findes på markedet, at begrænse antallet af dem til to selv for de største dieselmotorer, der hidtil er projekteret. Hvis en enhed er tilstrækkelig, betyder det ingen risiko for driftssikkerheden. Da jævntrykssystemet giver en vis frihed ved anbringelsen af trykladningsaggregatet i forhold til dieselmotoren, kan det placeres på det mest passende sted i maskinrummet. Trykladningsaggregatets kom-

pressor indkobles som tidligere nævnt før dieselmotorens skylleluftpumper. I turbokompressoren forøges luftens tryk og temperatur. Skylleluften passerer derefter en mellemkøler, hvorfra den går til skylleluftpumpernes sugeside, for derefter at komprimeres til det tryk, der fordres for skylning af motorcylindrene. Det skal nævnes, at stempelpumperne indsuger en bestemt luftmængde for hvert slag, hvilket medfører en god skyllelufteffektivitet og moderate udstødsgastemperaturer. På den anden side reguleres trykforholdet i skylleluftpumperne af modtrykket, hvilket medfører, at turbokompressoren successivt overtager belastning fra stempelpumperne, efterhånden som dieselmotorens belastning forøges. Efter udstødsventilen findes en beholder, i hvilken tryksvingningerne udjævnes, inden gassen når trykladningsaggregatets turbine. Temperaturfaldet gennem turbinen er moderat, hvorfor det er muligt efter denne at indkoble en udstødsgaskedel for produktion af damp.

De resultater, som er opnået på den to-cylindrede forsøgsmotor, som er forsynet med trykladning, er opmuntrende og den beregnede effektforøgelse på 35 % — hvilket svarer til et indiceret middeltryk på 8,8 kg/cm² — er opnået. Brændstofforbruget ligger under 160 gram pr. hestekrafttime allerede inden halv effekt er nået, og ligger under denne værdi ved alle effekter derover. Udstødsgastemperaturen, målt før turbinen, ligger under 400°, hvilket medfører en fuldt tilfredsstillende sikkerhed for udstrømningsventilerne. Indførelsen af trykladning har ikke betydet nogen forøgelse af den termiske belastning på motoren.

På grund af disse resultater kan Götaverken tilbyde højere effekt pr. cylinder på alle hovedmotorer i sit konstruktionsprogram. Den største effekt bliver nu 1250 effektive hestekræfter, så en dieselmotor med 10 cylindre kan give 12.500 ehk og en to-cylindret 15.000 ehk.

Cylinderdiameter	Slaglængde	Omdr. pr. min.	Vægt pr. ehk. ca.		Fhk pr. cylinder	
			Ikke trykladet	Trykladet	Ikke trykladet	Trykladet
520	900	160	38	30	375	500
630	1300	125	49	38	625	825
680	1500	112	53	42	750	1000
760	1300	125	60*	47*	905	1200
760	1500	112	53	42	935	1250

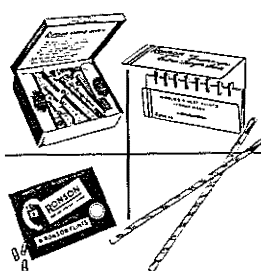
* motorer med støbte stativer og bundrammer.



Dampskibsselskabet
JUTLANDIA
JENS TOFT
Toldbodgade 29
TELF. *8192

Trykladning af Götaverkens hovedmotor

Principskitsen viser, hvorledes trykladningsaggregatet er tilsluttet motoren. Luften suges ind i en kompressor med filter og lyddæmper (1), hvor tryk og temperatur forøges. I luftkøleren (2) køles luften ned til en temperatur, som bestemmes af vandets temperatur,



Husk alle de små ting der er med til at give den sikre flamme!

Deres RONSON fortjener korrekt pasning og pleje, brug altid kun RONSONOL tændvædske, RONSON sten og væger og glem heller ikke det komplette service-sæt.

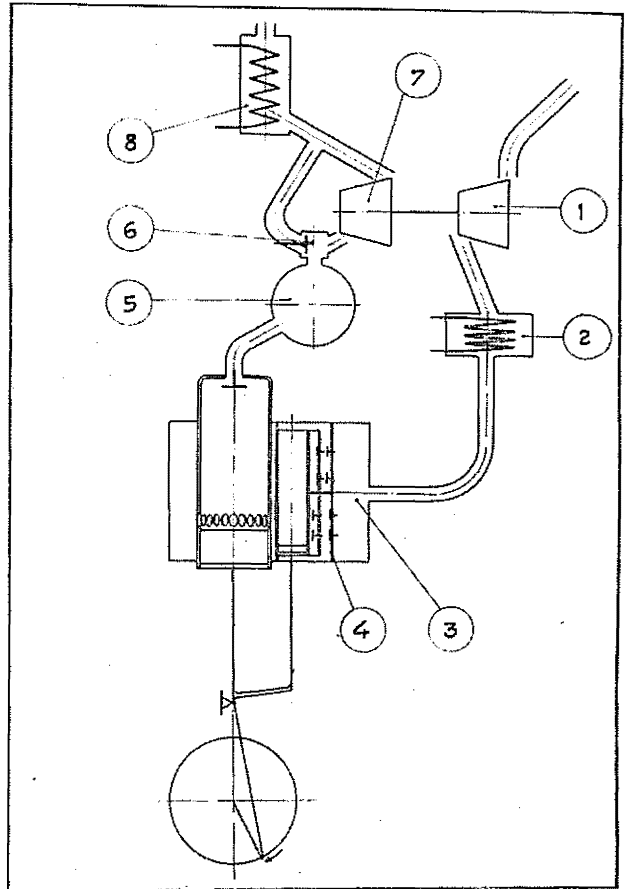
Deres skibshandler har

RONSON
TILBEHØR

RONSON Service-sæt
RONSON Silver Flint

RONSON Firebrønde Flint
RONSON Væger

hvorefter den føres videre til en luftbeholder (3) før skylleluftpumpernes ventilsystem (4). Herfra er det den normale motorkonstruktion med dobbelte, dobbeltvirkende skylleluftpumper og skylleluftbælte samt arbejds-cylinder. Fra udstødsgasventilen føres udstødsgassen til en udstødsgasbeholder (5), hvor trykket udlignes før turbinen (7). Med dette system kan motoren køres uden trykladning ved at omløbsventilen (6) stilles, så udstødsgassen går direkte til udstødsgaskedlen (8). Derved bortfalder kun den tilskudseffekt, som opnås ved trykladningen, og motorens omdrejninger går kun ca. 10 % ned, afhængig af skrog og drivskrue, i sammenligning med omdrejningerne ved normal trykladning.



HOLMSUND — det danske vinylgulv — har en hidtil ukendt slidstyrke, tager ikke skade af olie, fedt, benzol eller lign. kemikalier. Det fås i 10 smukke farver i størrelserne 30×30 cm og 20×20 cm, 2½ mm tykke.

Det mest velegnede gulv til skibe.

Forhandler:

MARITIME PLASTIC CO. Ltd.-A/s

STRANDGADE 12
KØBENHAVN K. - ASTA 1050

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 I. A. T. A. agent

★

15 moderne skibe — 105.000 ts. d. w.

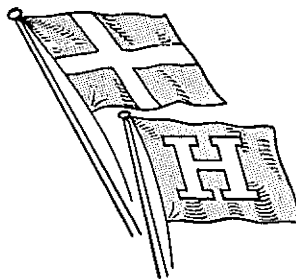
★

Korresponderende reder for:

DANNEBROG

AMALIEGADE 35 • KØBENHAVN K

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



MARTIN CARI,
AKTIESELSKABET
DAMPSKIBSELSKABET „HEIMDAL“

Telegr.: MARTINO
KØBENHAVN Ø, DANMARK



Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Dania“

AMALIEGADE 33

Telef. 11598 - 11568



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



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

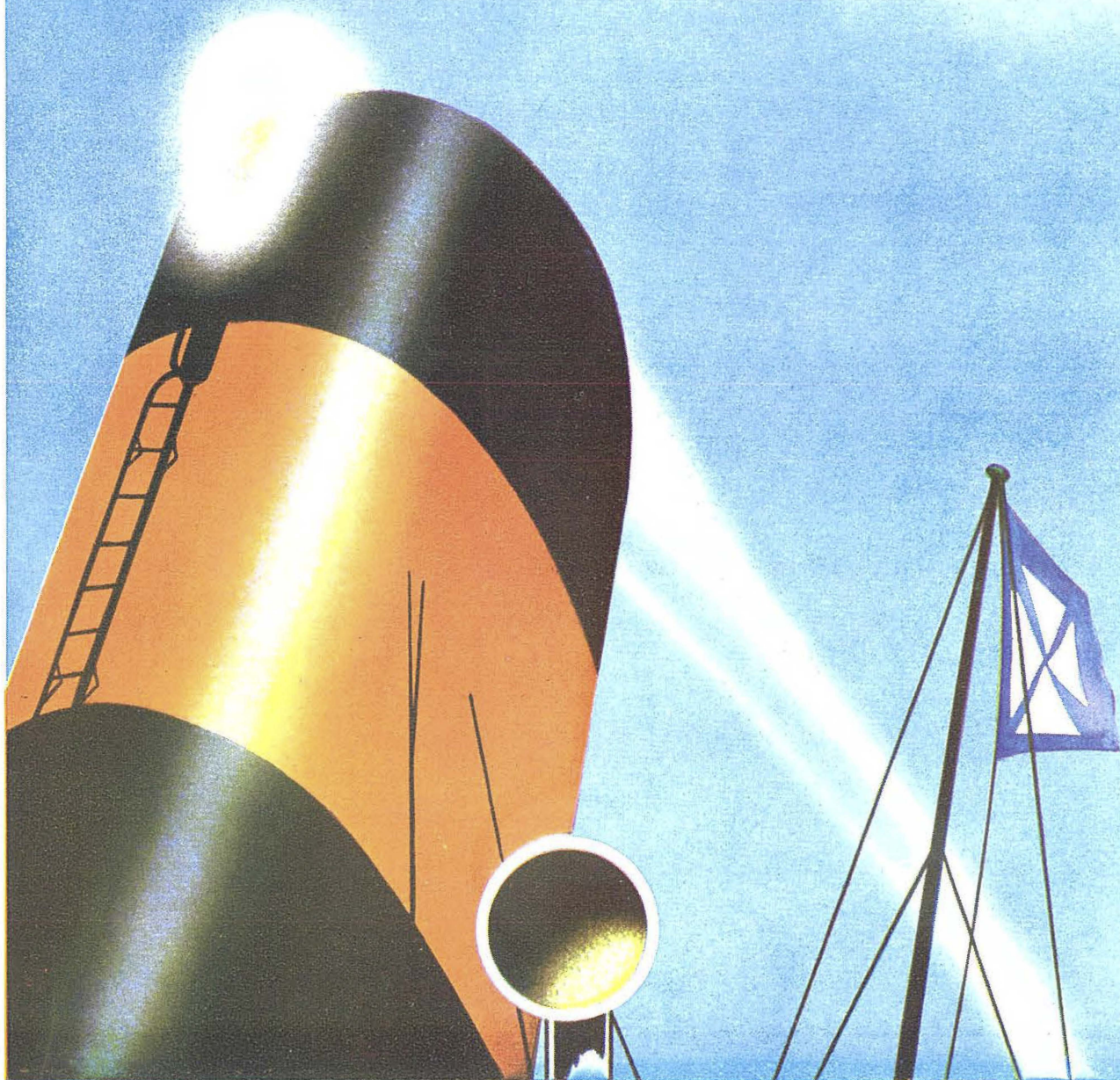
„MYREN“

KØBENHAVN

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

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB





VIKINGEN

r. 1,75
1. august

Fore- and aft-skonnert og galease
Maleri af FR. LANDT

1955 - nr. 8
32. årgang



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

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

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

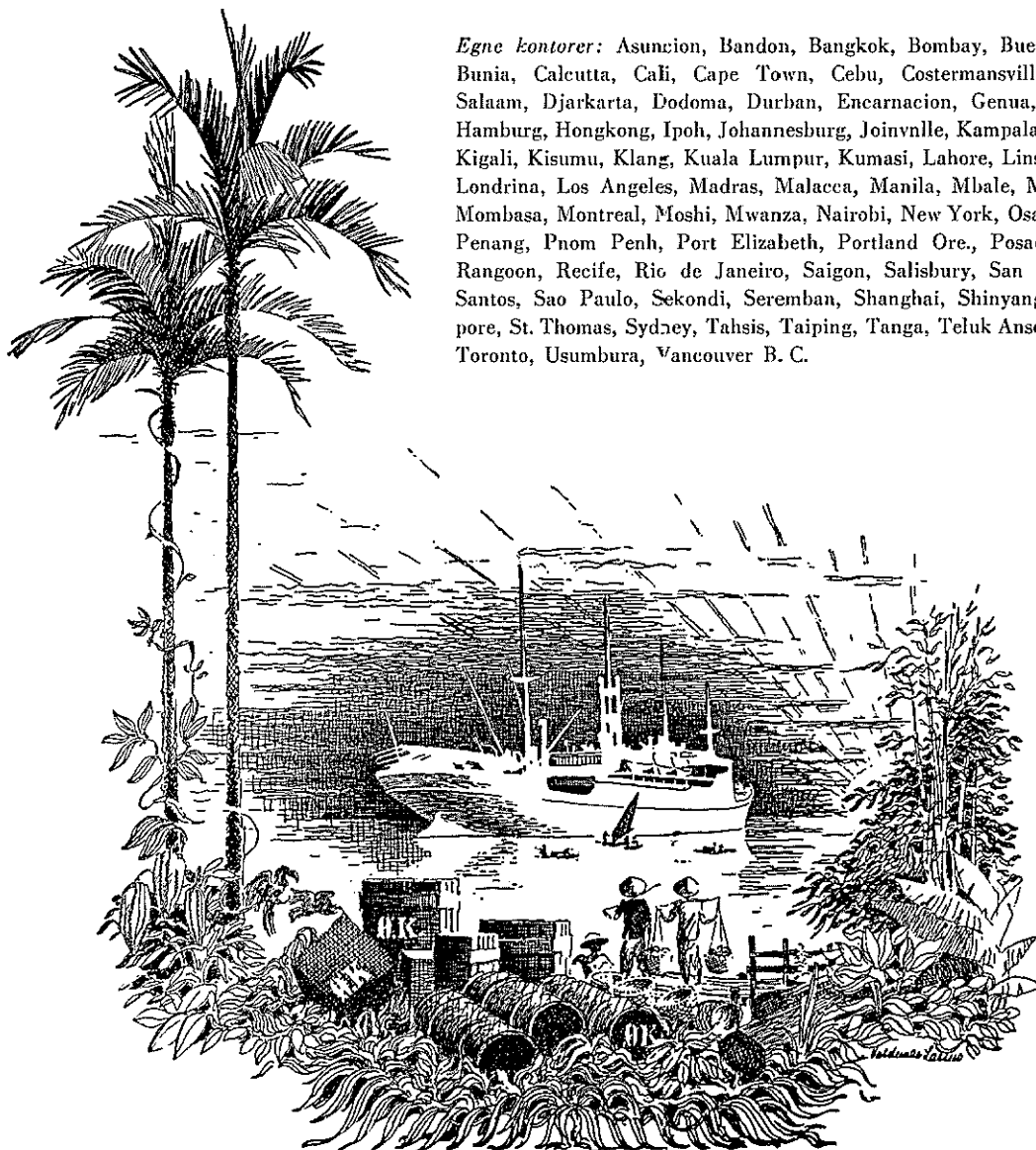
AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI KØBENHAVN

IMPORT til Europa af oversøiske produkter

EXPORT oversøisk af europæiske varer

Plantage-, savmølle- og skovdrift i Østen, Afrika, Sydamerika og 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 Øster.



Egne kontorer: Asuncion, Bandon, Bangkok, Bombay, Buenos Aires, Bunia, Calcutta, Cali, Cape Town, Cebu, Costermansville, Dar-es-Salaam, Djarkarta, 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

Kaptajnen, der ikke kunne lide jord, bliver nu amatør-gartner!

Rederiforeningens forhandler ser tilbage

Ved OTTO LUDVIG



Kaptajn Theodor Petersen.

En mand, der selv repræsenterer et stykke søfarts-historie gennem sit store og mangeårige arbejde i Dansk Dampskibsrederiforenings tjeneste, nemlig kaptajn Theodor Petersen, fylder den 20. august 70 år. Rundingen af dette mærke betyder, at kaptajn Petersen 11 dage senere går i land „for godt“.

Stillet over for det traditionelle spørgsmål om, hvornår han gik til søs, svarer Theodor Petersen med et lunt glimt i øjnene bag brillerne:

„Jeg kom til søs allerede seks år gammel, nemlig med skonnerten „Anna Christine“ af Præstø. Skibet var min fars, og jeg var, når sandt skal være, kun med som en slags passager i ferierne. Men jeg lærte dog en hel del om arbejdet på et skib, og da jeg var 14 år, kom jeg om bord som kok hos far.“

„Og det var helt i overensstemmelse med familiens ønske?“

„Ja, med fars! Men mor strittede imod. Hun ville have, jeg skulle være gartner, fordi det var arbejde i frisk luft. Men jeg syntes nu bedre om havluften, og for mig var jorden kun god nok, når der ikke skulle graves i den!

I to år sejlede jeg med far i Østersø-fart og på Kattegat. Så kom jeg ud med et par Marstal-skibe. Først med 3-mastet skonnert „I. C. Jacobsen“ og siden med „Elida“. Det var dejlige skibe, og vi havde det godt om bord.“

„Ingen af datidens obligate øretæver?“

„Jo, dem fik vi også, men det fortjente vi sikkert!“ svarer kaptajn Petersen og sender en sky af blå tobaksrøg ud i sit kontor, hvorefter han fortsætter:

„Vi arbejdede hårdt. Der var to-skiftet vagt plus arbejdsvagt. Kosten var god, men ensformig. Vi sejlede på Nordsøen, på Norge og på England.

Stormærsråen faldt ned

Far lagde op to måneder hver vinter, og da jeg mønstrede af fra „Elida“, tog jeg hjem for at hjælpe

ham. Der var nok at gøre med at efterse tovværk, rigning o. s. v., og det lærte jeg en masse af.

Efter en rejse med endnu et dansk skib, „Tre søstre“, tog jeg til Hamborg, hvor jeg straks efter ankomsten fik arbejde på en 4-mastet bark, „Schiffbeck“, som kok og matros, mens skibet lå i havn i januar og februar.

Efter at have lastet koks og briketter skulle skibet afgå til Cardiff, og jeg fik lov at blive om bord. Vi var 30 mand om bord, deraf 20 mand i eet stort rum forude, hvor der ikke var kakkelovn. Der var ikke megen plads her, og alt var meget primitivt. Disciplinen i det 4000 tons store skib var god. Det var ikke kadaverdisciplin, og den blev ikke håndhævet ved revolvernes hjælp. Officererne var strenge, men reelle. Iøvrigt var vi flere skandinaver om bord.

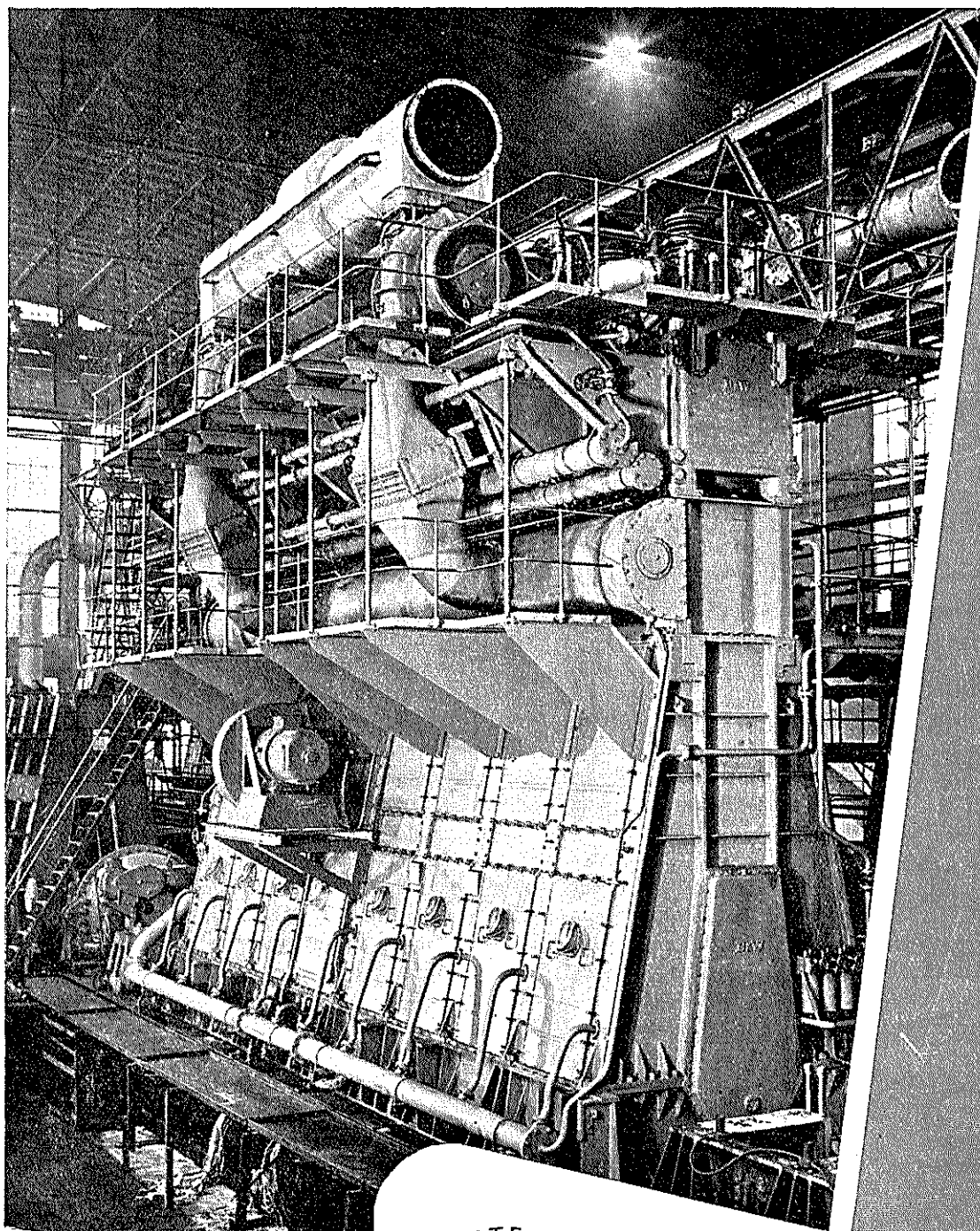
Vi skulle til Santa Rosalia og havde ingen hurtig rejse. Vi var 132 dage om turen. I en hel måned lå vi og stred for at komme rundt Kap Horn. Vinden var stik imod, og der røg jævnlige nogle sejl.

Fra Santa Rosalia gik turen til Newcastle i Australien og derfra med kul til Chile, hvor vi indtog salpeter for hjemrejsen, der varede 120 dage.

På hjemturen faldt stormærsråen, der var af jern, ned. Den var lige ved at afstedkomme en ulykke, fordi der lige havde været folk oppe i den. Men heldigvis nåede alle at komme væk, da den med et brag røg i dækket. Med den ene ende blev den hængende i stormærsråen, og smeden fik travlt med at udbedre skaden. Det var en tung djævel at få på plads igen!

I Hamborg mønstrede jeg af, blev bedstemand hos far og kom derefter på skole i København, hvor jeg tog styrmands- og skibsførereksamen.

I 1910 kom jeg i marinen, hvor jeg blev reserve-løjtnant, og jeg var bl. a. med, da man skiftede fra kaserne-skibet „Sjælland“ til den nye kaserne. Derefter var jeg ude med torpedobådene „Ormen“ og „Makrel-



BURMEISTER &



**SKIBSBYGNING
REPARATIONER
DIESEL MOTORER**

med og uden **TURBO-LADNING**

WAIN

len“ og bl. a. på fiskeriinspektion inden for Skagen med Prins Axel som næstkommanderende.

Sejlede en trawler i sønk

Så var jeg med Torms „Ragnhild“ i ni måneder som 2. styrmand og sejlede en trawler ned i Nordsøen. Trawleren sank, men ingen druknede. Efter vor mening sejlede han uden lanterner, men det benægtede han, og ved søretten i London tabte vi sagen, hvad der ikke er rosværdigt for mig.“

„Men uheldet tog ikke modet fra Dem?“

„Nej, jeg kom over i Grønlands-farten, hvor jeg først sejlede med barkskibet „Ivigut“ og siden som 1. styrmand med „Fox II“. Den historie varede i fem år, og vi gjorde ca. fem rejser om året. De hårdeste rejser i Grønlands-farten var mærkeligt nok den første op og den sidste ned. På den nævnte rejse hjem blev vi fanget af isen og opbrugte alle vore kul. Så længe blev vi opholdt, at man hjemme troede os forlist, men vi dukkede da op igen for sejlene alene.

Efter de fem års forløb vendte jeg tilbage til Torm, for hvem jeg gjorde to rejser som kendtmand til Ivigut.

Så kom jeg om bord i damperen „Novilno“ som 1. styrmand og senere som fører. Skibet var norsk, men sejlede under dansk flag med kaptajn Rasmussen, bedre kendt som „Russer-Ras“, som reder. Vi sejlede på Middelhavet, og det var jo under krigen og den skærpede ubåds-krig.

Besætningen var meget blandet, og der var endog kinesere imellem os. De var forresten de flinkeste af dem alle, for når alle de øvrige var fulde, var kineserne altid ædru.

Den 24. oktober 1917 blev vi torpederet i Nordsøen. Det var heldigvis om eftermiddagen, og inden det blev mørkt. Men den ene redningsbåd blev splintret ved eksplosionen. Den anden lykkedes det os at få uskadt ud. Efter at have undersøgt, om der var flere levende om bord, sprang jeg i vandet og blev fisket op i båden. Torpederingen kostede fire mand af besætningen livet.

Efter et par timers forløb blev alle vi overlevende samlet op af en engelsk patruljebåd og bragt i land, hvorefter jeg kom med Det Forenedes „Tyr“ hjem.

I nødhavn

Jeg blev nu genindkaldt til marinen, hvor jeg som chef kom ud med kanonbåden „Krieger“ på mineafsøgning i Sundet. Tjenesten varede indtil april 1919. Så kom jeg ud med 3-mastet slettoppet skonnert „A. Andersen“. Fra Newcastle, hvor vi havde løstet props, gik turen i ballast til Savanna, hvor vi lastede oliekaner. Et par dage før jul stod vi ud på hjemrejsen, og den blev hård, skal jeg love for. Sejlene blæstes til laser uafbrudt, og stormen voksede til orkan. For at gøre det hele endnu værre brækkede pumperne ned, hvad der ikke var så godt, da vi trak meget vand. Heldigvis lykkedes det os at nå ind til Horta, inden skibet sankt helt, og her fik vi repareret, hvorefter vi gik til Aarhus. En stor del af oliekanerne var blevet ødelagt af havvandet.

I Aarhus afmønstrede jeg, og T. C. Christensen til-

bød mig en nybygning ved Aalborg. Jeg havde tilsyn med skibet, „Sigvald“, hele sommeren og blev derefter dets fører i fart på Mexico-gulven med enkelte afstikere til Afrika. Vi sejlede på time-charter, og det varede til 1924.

Så fulgte forskellige andre skibe, bl. a. var jeg en tur jorden rundt med „Atlantic“ (senere „Deleware“), og i 1934 gik jeg i land for at etablere mig som skibshandler i Aalborg. Men det duede jeg ikke til. Jeg kan ikke handle, men kun forhandle, og det sidste har jeg fået rig lejlighed til siden. Men historien i Aalborg kostede mig en del penge.

I 1935 kom jeg her i Rederiforeningen.“

„Og hvad har De så lavet her?“

Kaptajn Petersen rækker mig et ark tæt beskrevet papir og siger:

„Her er en liste over alle de udvalg, hvori jeg har siddet. Hvis De har lyst til at aftrykke den, er De velkommen, men det får De sikkert ikke plads til!“

Nej, det må vi jo indrømme, for det er en liste over næsten alle de udvalg, der inden for de sidste 20 år har været dannet inden for dansk skibsfart!

Hvor der blev slået i bordet

I stedet indskrænker vi os til at spørge:

„Men hvad har været Deres mest interessante job her?“

„Det mest spændende har uden tvivl været overenskomstforhandlingerne. Spændende, enerverende og til tider vanskelige. Selv om jeg ifølge min stilling naturligvis har holdt på Rederiforeningens interesser, må jeg sige, at samarbejdet med organisationerne har været udmærket. Jeg har forhandlet med alle de gamle kæmper som f. eks. Chr. Borgland og Laursen. Der er tit blevet slået kraftigt i bordet derinde i forhandlingslokalet, kan De tro!

Men der er også sket meget store forbedringer, set fra mandskabets side. I særdeleshed m.h.t. beboelsesforholdene. De er noget ganske andet, end da jeg selv sejlede.

Desværre må jeg sige, at folk ikke er så tilfredse i dag som i min tid, og det er, som om de goder, organisationerne har opnået, ikke har haft den virkning, rederne har ønsket, de skulle få.“

„De har rejst meget som sømand på land?“

„Det kan ikke nægtes. Jeg har deltaget i adskillige konferencer i udlandet. Noget af det interessanteste efter krigen var konferencen i Seattle i 1946, selv om der ikke kom det ud af den, som fra rederside ventet. Der vedtoges her ni konventioner, hvoraf kun een indtil dato er blevet ratificeret: Den vedrørende beboelse.

Og så var der konferencen om den internationale konvention for menneskeliv på søen i London 1948. Der blev her budt på to måneders meget anstrengende, men interessant arbejde.

Jeg har også været med til at starte de skandinaviske forhyringskontorer i USA, og i dette arbejde præsteredes der et godt samarbejde mellem Norge, Sverige og Danmark.“

„Konerne haler i trosserne!“

„Hvordan med sømandsuddannelsen?“

„Jeg betragter sømandsskolerne som et gode, der lærer de unge mennesker grundbegreberne for søfart. Jeg ville dog foretrække flere skoleskibe, selv om de ikke alle behøvede at være sejlskibe. Jeg synes, at vi har megen nytte af skoleskibet „Danmark“, men mener ikke, at ni måneders uddannelse om bord er nødvendigt. Tiden om bord må kunne indskrænkes noget.“

„Hvordan er situationen for dansk skibsfart i dag?“

„Jeg ser lyst på den. Der er kun een ting, der gør mig alvorligt betænkelig, og det er manglen på officerer. Men folk vil ikke sejle mere. Dansk skibsfart har jo ændret struktur, idet skibene ofte sejler langt fra Danmark og sjældent er hjemme. Mens de unge mennesker er på skole, gifter de sig, og konerne haler i trosserne og vil ikke have mændene ud på det dybe.“

Det er ikke det lønmæssige, der er noget i vejen med i denne forbindelse. Lønnen er steget ganske kolossalt. Da jeg begyndte, fik jeg 10 kroner om måneden og måtte selv holde mig med udstyr. Da jeg var bedstemand hos far, fik jeg 65 kroner om måneden og kunne endda lægge penge op!

Men det er synd, de unge mennesker ikke vil gå til søs. Unge mænd og kvinder med den rigtige indstilling over for søfarten er noget, Danmark har brug for. Danmark vil nationaløkonomisk være dårligt stillet, hvis vor søfart ikke stadig kan få gode og dygtige søfolk.“

„Hvem skal afløse Dem på denne Urias-post?“

„Kaptajn Lindemann, som har været her i fire år.“

„Og De selv, hvad skal De nu lave?“

„Jeg flytter til Præstø, hvor jeg har købt et hus.“

„Gartner“ og „reder“

„Fortryder De aldrig, at De ikke blev gartner, som Deres mor gerne ville have det, kaptajn Petersen?“

„Nej, jeg har ikke grund til at fortryde. Jeg har været glad for mit arbejde her og har haft et glimrende samarbejde med alle her i huset, især med min chef gennem tyve år, direktør Maegaard, hos hvem jeg altid har mødt velvilje og forståelse.“

Efter en lille pause fortsætter kaptajnen:

„Forøvrigt bliver jeg nu gartner alligevel!“

???

„Jo, der hører en lille have til huset i Præstø, og inderst inde har jeg i mine voksne år nu altid godt kunnet lide at grave i jorden alligevel. Når man sidder indespærret hele dagen, giver det åndelig afslappelse at tage spaden i hånden! — Men jeg vender på en måde også tilbage til søen som aktiv: Jeg vil ned til Præstø for at nyde freden, og den nyder man allerbedst på søen. Jeg skal da have en lille båd i vandet, en kragejolle eller noget i den retning!“ slutter kaptajn Petersen med et forventningens smil i det venlige ansigt, som mange af søfolkenes repræsentanter måske har syntes var strengt ved forhandlingsbordet.

Men man har det indtryk, at selv under de hidsigste debatter har kaptajnen aldrig skaffet sig nogle uvenner! Søfolk er rigtige mandfolk, og mandfolk respekterer altid hinandens meninger.



A. P. MØLLER ★ MAERSK LINE

KONGENS NYTORV 8 - KØBENHAVN K.

REDERI

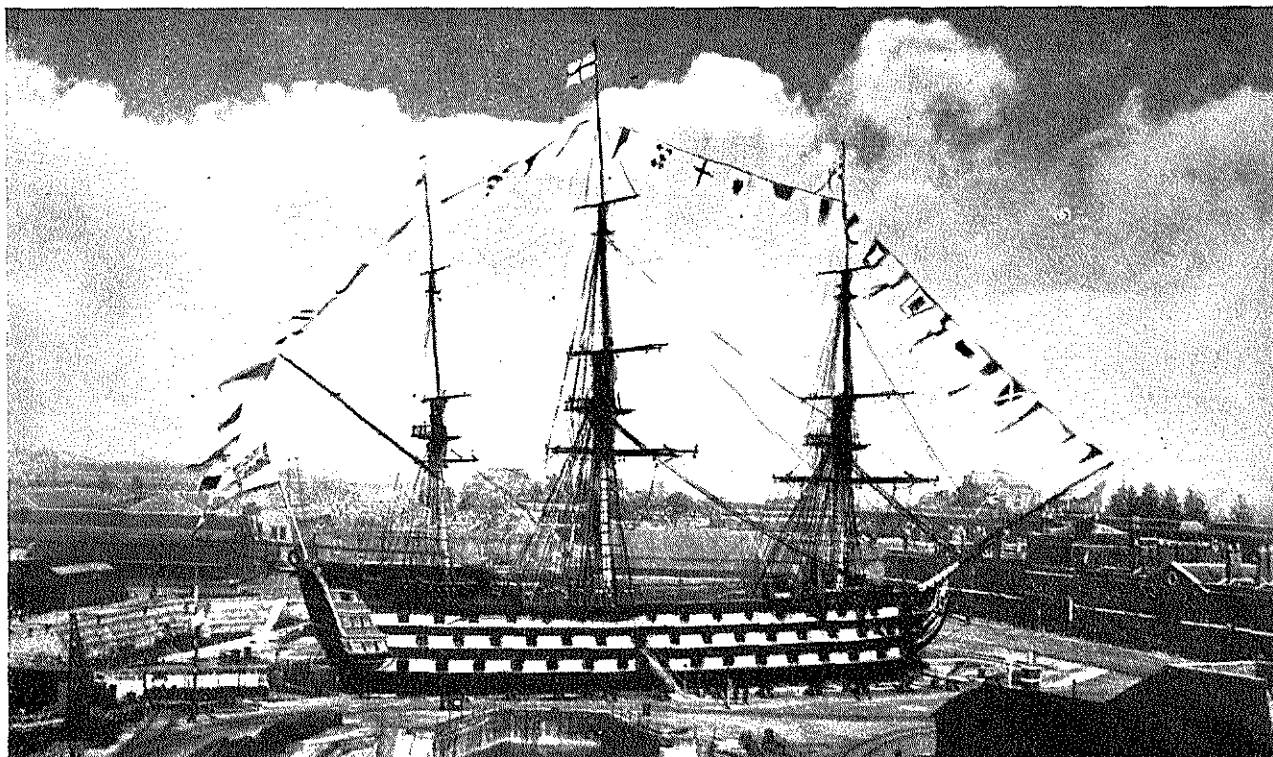
TANK-, LINIE- OG TRAMPFART

BEFRAGTNING KLARERING

★

KØB OG SALG AF SKIBE

TELEFON CENTRAL 514 - STATSTELEFON 33 - TELEGR.-ADR.: MERSK



„VICTORY“

Englands nationalhelligdom, bygget 1725, og som nu har ligget i Portsmouth havn med fuld rigning i 143 år, gennemgår for tiden en indgående undersøgelse. Med sine 3 dæk og sin høje rejsning virker den betagende på enhver besøgende. Stormastens top er $1\frac{1}{2}$ Rundetårns højde. Foruden rigningsreparationerne, der stadig foretages, undersøger man i år skibsskroget. Det gælder om at bevare det stolte minde. Hver planke er undersøgt, der er boret 6000 huller, der er nummerede og indtegnede på et kort. Det udborede støv samles i nummererede poser. Disse poser er farvede: røde for

„rødden“, blå for „defekt“ og grønne for „sund“. Arbejdet udføres af to skibsbyggere fra Southsea, der er sammenbygget med Portsmouth. Deres navne er James Watts, der fører boret, og Charles Gilbert, som fylder støvet i poser. Der bliver et stort stykke tømrerarbejde, når de to eksperter er færdige.

Uvilkårlig føler man sig skamfuld over, at vort sidste lineskib, „Jylland“, med sin krigshistorie bag sig, stadig ligger upåagtet hen. Kan vi være det bekendt?

Relieur.

A/s Dampskibsselskabet VENDILA

KØBENHAVN V. ·· DAGMARHUS
TELEFONER: C. 2537 - 2538

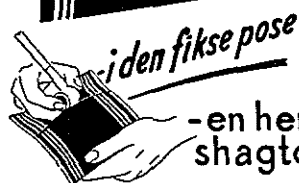
AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE-DAMPKIBSSELSKAB
FREDERIKSGADE 17
KØBENHAVN K

Sparekassen for Kjøbenhavn og Omegn Forvaltningsafdelingen

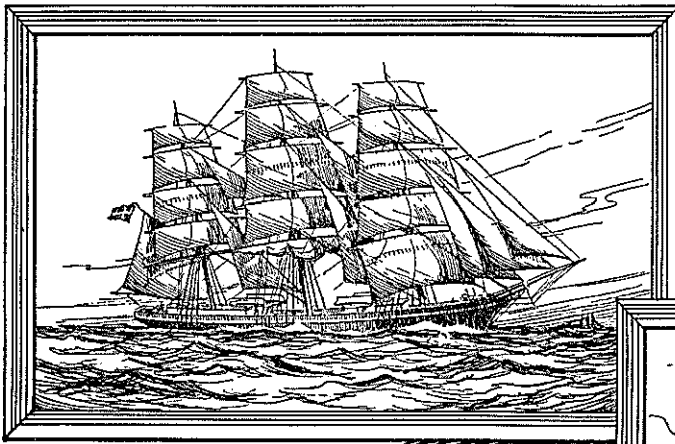
Administration af båndlagte kapitaler,
legatmidler, pensionsfonds o. l.
Opbevaring af værdipapirer i åbent depot.

Hovedkontoret, Niels Hemmingsensgade 24
Telefon Central 1542

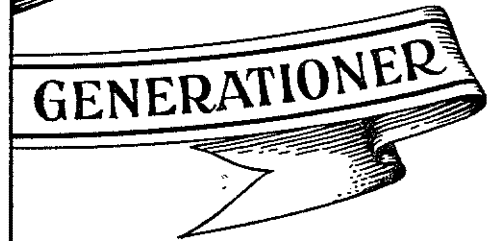
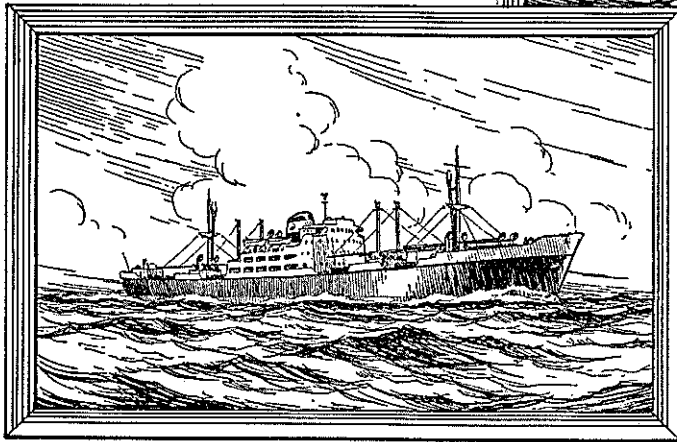
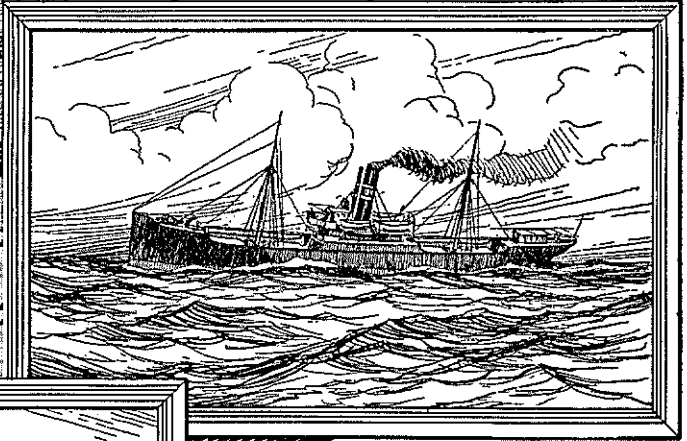
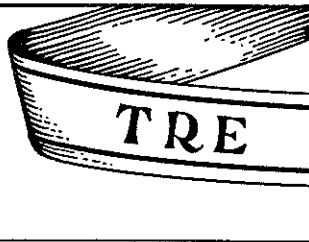
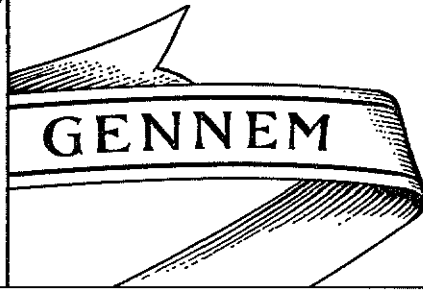
VIRGINIA ROSE



- en herlig
shagtabak



H. SGM - P.



**HAR DE
OVERALT PAA HAVET
FAAET**



fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER

„Bergens Fiskerimuseum“ os ...

Fiskerimuseet - Bergen, Norges eneste, er såvel kvalitativt som kvantitativt godt funderet. Man kunne bare som dets ledelse ønske, at det som havende til huse i en del af Vestlandsk Kunstindustrimuseum rådede over egen bygning med mere plads.

Den internationale fiskeri-udstilling i Bergen 1865 blev årsagen til dannelsen af museet, som åbnede sine døre i 1882. Blandt sine objekter rummer det navnlig en hel del gamle båd-modeller, af hvilke nogle anses for uerstattelige. Iøvrigt er der knyttet det særpræg til museet, at det samtidig tjener den højere fiskeri-undervisning ved at vise en mængde illustrerende tavler vedrørende nutidige fiskeri-forhold, statistiker, fiskeerhvers-geografi, biologi, naturvidenskab, fabriktionsmuligheder etc.

Vi begynder rundgangen i kælder-etagen, hvis midte næsten helt optages af en meget stor montre, der viser havbundens vækster, dyr og skaller, blandt hvilke især en meget stor konkylie fra Vestindien holder ens blik fangen. Andre montrer viser yngel-pollen, skal-dyr såsom krabber og hummer samt en klo af stor dimension: ca. 20 cm lang og 10 bred. Så den hummer, den engang har siddet på, har været af kæmpe-størrelse.

Af den ret ta'rige samling modeller af fisker-både og fartøjer, alle førtidige, skal nævnes: Jolle fra Skagen, fiske-kvase ved navn „Snekkersten“, skotsk halv-dæks-båd, skotsk overbygget silde-båd, hollandsk Nord-sø-driver, fransk fiske-skonnert, amerikansk skonnert vinterrigget, en do. sommerrigget, båd fra Færøerne 1890, dansk motorbåd for snurre-vod (altså ikke særlig gammel), båd fra syd-Island 1890, båd fra Murmansk-kysten, dobbelt-båd (= udrigger) fra sydhavet og stor japansk båd for fangst af stør med liner. Blandt de gamle norske type-egne fartøjer bemærkes en to-delt pram fra nord-Norge, opsyns-skøjte for silde-feltet og en stor-skøjte fra Aalesund (i 2-3 m høj model). Som et islæt fra den nyere tid ses en norsk fiske-damper fra 1903, der virker antikveret nok i sammenligning med en tvær-snitts-model af en moderne trawl-damper, som er forsynet med ekko-lod til lokalisering af fiskestimerne.

Endvidere på trappe-repos'en, i en vindues-niche — man må på grund af de sparsomme plads-forhold udnytte enhver m² — en dobbelt-båd fra St. Helena samt drivgarns-båd fra Nordsøen 1880 (Model fra Lowestoft).

På en væg hænger forskellige fiske-redskaber, så mange som man med en selv livlig fantasi ikke kunne have forestillet sig, især da flere er specielt norske og kun kendes og anvendes i Norge. Her er for eksempel „Rykk“, et redskab bestående af en eller flere spidse gribe-kroge, hvoraf nogle typer ydermere er forsynet

med mod-hager. Med et stykke agn anbragt ovenover krogene, enten et syns- eller lugte-agn, bevæges rykk'et op og ned i vandet. Hele redskabet, der altså nærmest er som den danske pilk, anvendes blandt andet til fangst af blæksprutter. „Jukse“, den typiske, bruges udelukkende i nord-Norge og består af et tungt lod, eventuelt af bly, med et vægtstangs-arrangement, som holder krogen med agnet ud til siden. Jukse'n er beregnet til fiskeri på dybt vand, hvormed man i Norge forstår dybder på under 100 m, og meningen med det tunge lod er, at man skal kunne mærke, når det er i bund. „Vestlands-spreder“ er en afart af den nævnte jukse, men bruges, sådan som det fremgår af navnet, fra Norges vestkyst.

Endvidere spyd, lyster, saks, gane-saks, hovedskal-knuser, nåle af kæmpe-format til fiske-hoveder, køller, hakker, klepper, harpuner, harpun-geværer, gamle japanske redskaber, blink, kroge i en mængde forskellige typer samt torske-pilke, hvoraf nogle er danske an-



Norsk torskefiskeri.

vendt omkring 1888 under fiskeri ved Island og Færøerne.

Medens forannævnte redskaber hovedsagelig var antike, vises i en anden gruppe nogle nutidige, der er fordelt på 5 hoved-principper: a) *Spyd*: Spyd, flynderlod, lyster, hval-bue, -harpun, -gevær og -kanon. b) *Sile* (= *Trawl*): Skæl-skraber, bom-trawl, og hund-trawl. c) *Lokke*: Hånd-snøre og -line. d) *Indesperrings*: Land- og snurre-vod og garn. e) *Ruse*: Åle-kasse, lakse-vod og torske ruse, fiske-mær (for danske en sjov betegnelse!). Ordet betyder dog ret og slet fælde eller ruse, oftest af grove materialer såsom vidjer med tilhørende lede-gård af sten eller træværk. Bruges i strømmende vand såsom elve.

Endvidere nogle meget store redskaber såsom en hval-lanse på 4 m længde, en kolos til armbrøst med pil, ophalings-krog, is-økse, haj-kroge samt skæl-tang og skæl-skraber til meget store fiske-arter, samt flænse-knive.

At fiske-garn kunne fremstilles i så mange varianter, som vist her, havde man heller ikke tænkt sig. Her er virkeligt et eksempel på „Ens og dog forskelligt“. Og man bliver fuld af beundring for førtids-mennesket, der kunne lave så fint forarbejdede liner og tovværk af vidje eller birkens bark.

At enhver plads-mulighed er udnyttet, fremgår også af vinduerne, eftersom flere af disse i transparent-tekst med tegninger giver udtømmende oplysninger såsom: „Skadelige organismer for fersk- og salt-vandsfisk“, „Mikro-planktons fra dyre- og plante-riget“, „Gyde-tid for de vigtigste fiske-arter året igennem“, „Hvad levende fisk indeholder foruden vand“ samt følgende propaganda-ord: „Kød og blod hos levende fisk er fri for bakterier“.

For ca. 15 fiske-arter er angivet, hvad hver indeholder af kalorier, æggehvide- og fedt-stoffer pr. 1 kg rent kød. Flest kalorier har høst-makrellen med sine ca. 2500, mest æggehvide-stof laksen og langlen med ca. 200 g, og mest fedt-stof ålen med ca. 250 g.

Så at sige er hvert rums vægge dækket af denne eller hin tavle, alt i alt dannende en glimrende mosaik af viden. Nævnes heraf kan: „Havets overflade-strømme“, „Havets indhold af salt“, „De organiske stoffers kredsløb i havet“ suppleret af „Disse organismer er vigtige led heri“. Konkret illustrerende eksempler hertil er glas-beholdere med silde-larver, torske-unger m. m. Endelig er der væg-tavlen „Båden og fiskeriet gennem 10.000 år“, som i forhold til den mundfuld af tid, den omfatter, er gjort let overskuelig.

På et væg-atlas er de største hav-dybder sat i sammenlignings-forhold med de største bjerg-højder, hvis yder-punkter bliver Filipiner-graven (10.793 m) — de gæve nordmænd er altså a jour med begivenhederne, jvfr. det danske „Galathea“-togt — og Mount Everest (8.882 m).

En væg-tavle tiltrækker sig ved sin righoldighed af farver den besøgendes opmærksomhed mere end nogen anden. Den gengiver, forstørret og farvelagt af Tom Haugland i 1950, ærkebiskop Olaus Magnus' kort i

1539 over Norske-havet, Island og Færøerne samt den nordlige del af Norge og Sverrig. Pudsigt virker det for nutids-mennesket med den for sin tid unøjagtige opfattelse af geografiske grænser. Ærkebiskoppen har tillige taget fantasien stærkt i brug, idet han rundt om mellem havets karaveller har placeret det ene sælsomme uhyre efter det andet, måske ud fra datidens fabler om søslanger.

Nedenunder denne tavle findes museets eneste „levende“ illustration, ganske udmærket fundet på. Det er bølgernes bevægelser, som her er gengivet ved hjælp af nogle i kasser anbragte, lysende kugler, som side om side ved at rotere rundt om hver sin akse skaber en virkeligheds-fornemmelse. Højest belærende er den dertil knyttede tekst: „Lange bølger fører ikke vandet med sig. Vand-molekylerne overfører bevægelsen til nabomolekylerne, men bliver på selve stedet.“ Og — det er netop, hvad hver enkelt kugle her gør. Det er bare kæde-reaktionen, som her skaber et bedrag som i virkeligheden! I tilknytning hertil kan det anføres, at når bølgerne bliver så høje, at de brækker, er det først, at vandet føres fremad. Den størst målte bølge-højde er 15 m, men bare halvdelen af denne højde hører til sjældenhederne.

Fisks anatomi og udviklings-trin er skildret med henholdsvis en torsk og en laks som eksempler. Torsken, en attrap, viser som skåret midt igennem på langs alle sine indvolde, medens laksens udvikling fra æg til unge ses i konserverende vædske i 29 glas, hvilken udvikling i tid svarer fra november til maj. I farve-nøjagtige attrapper på en væg ses desuden alle de øvrige arter, der hører ind under norsk fiskeri-virksomhed. Laksen herimellem er endog af lystfisker-arm-format!

Samlingens mest anskueliggørende model er måske den, der viser broncea-der-folk på dybvands-fiskeri om bord i er udhulet træstamme med deres bolig, en klippehule, som baggrund. En udgravet fangst- og beboelses-plads på en alder af ca. 6000 år er lagt til grund for modellen. I selv så lang tid tilbage kendte man både snøre og krog, der var lavet af henholdsvis hår (kvindehovedhår eller heste-hale) og ben, samt spyd og bue for fiske-fangst. Hvad krogene angår, da er de i princippet de samme, som bruges i dag.

For studiet af lokale norske fiskeri-forhold tjener følgende tavler: „Skærgårds fiskeri“, „Norsk fiskeri i fjerne farvande“, „Bund- og fiskeri-forhold i Nord-søen“, „Havdybet udfor Norge“, „Kyst-fiskerierne“, „Yngel-drift“, „Nærings-vandring“ og „Gyde-vandring“ — de fleste også havende interesse for andre end nordmænd. Norges vigtigste fiskeri foregår næst efter i skærgårdene i Barentshavet, på fisker-bankerne ved Bjørnøen og østpå mod Novaja Semlja. Her, ligesom udfor Vest-Grønland, er det væsentligst torsk, som fanges, medens det væsentligst er sild på bankerne udfor Island.

Som et eksempel på yngel-drift er ålens liv illustreret med vandrings-rute samt tekst: „Sine æg gyder den på store dybder i Saragossa-havet, hvorfra æggene eller de deraf udklækkede larver driver med Golfstrømmen

til Europa. En del af larverne vokser op i havet, mens andre går gennem elve og bække ind i ferskvands-søer og vokser op her. I den sidste sommer, ålen lever her, undergår den en forandring, derved at den bliver blank på bugen og mørkere på ryggen, ligesom øjnene bliver større. Til sidst lukker tarmen sig på den, og derefter indtager den ikke føde en tid. I dette stadium er det, at rogn begynder at danne sig hos hun-ålen. (Der er aldrig fanget gyde-færdige ål i Norge). Ved høst-tid vandrer så denne blank-ål ud i havet, for at påbegynde sin lange vandring tilbage til gyde-pladsen. Man kender udgangs-punkterne og enden for dens vandring, men hvilken nøjagtig vej, den går, samt hvor lang tid, den bruger til sin rejse, vides der endnu kun lidt om. Men man antager, at ålen dør efter gydningen. I al fald kommer den aldrig tilbage til Europa igen efter at have forladt det som blank-ål. — Da han-ålen aldrig bliver over 45 cm lang, er altså alle ål over denne længde hun-ål.

Under begrebet „nærings-vandring“ tjener makrel-støren som eksempel. Kort og godt: Efter at have gydet sine æg i Middelhavet går den mod nord, og i Norskehavet, hvor den driver rov på sild, brisling og andre arter.

Som eksempel på „gyde-vandringen“ kan nævnes, Lofot-torsken, skreien kaldet. Efter parring i Barentshavet går hun-torskene hvert år ind til Norges kyst og fjorde eller Lofoten for at gyde deres æg, hvorefter de vender tilbage til Barentshavet. I 3 uger flyder æggene i de øverste vand-lag, inden de bliver til yngel, som derpå også viljeløst lader sig drive omkring. En del af den føres ud af fjordene og driver nordpå, medens en anden forbliver i nord-norske fjorde, hvor den lever i dybet gennem 7-8 måneder, for så som alle de andre torske-unger at søge til Barentshavet. Her forbliver de, indtil de også er gyde-færdige. Modenheden herfor er stærkt varierende. Nogle torsk er modne til at gyde, når de er 6 år, andre så sent som 14 år. Iøvrigt gælder ca. 10 år som gennemsnits-alder.

Om laksen, en af Norges mest værdifulde fangst-fisk, først og fremmest gennem sin store mængde, hedder det: „I april måned begynder laksen, der jo både er salt- og fersk-vandsfisk, at gå op i elvene for at gyde, hvilken vandring foregår lige hen til sen-sommeren. Normalt gyder den i oktober, men den kan også i de forskellige elve gøre det lige fra september og til januar. Og det sker i den samme elv, hvor den selv er udklækket. Mærkværdigvis nok dør de fleste lige efter gydningen, hvorved det kun bliver et få-tal, som kommer igen for at gyde. Laksen, der har en forholdsvis hurtig vækst, har ikke nogen lang levetid, sjældent mere end 6-7 år.“ — Billedlige anvisninger og modeller på museet giver iøvrigt anvisning på, hvorledes man kan forbedre såvel gyde-, formerings- og vækst-forhold for denne så stærkt eftertragtede fisk.

I et museum som dette får man ikke alene repeteret mangen en skole-lærdom, men også færten af megen supplerende viden, for ligefrem at kunne det hele efter et enkelt besøg, vil i almindelighed være umuligt for

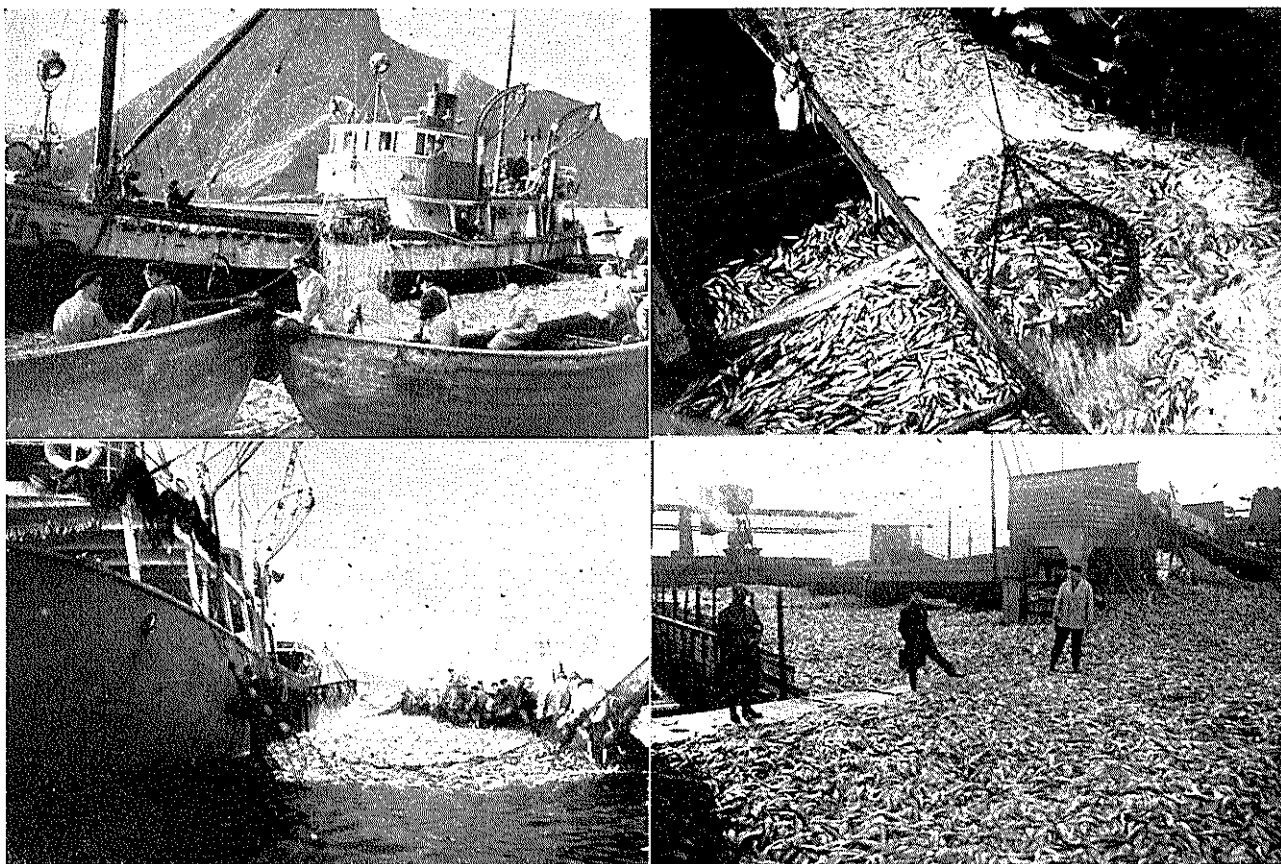


Sildefiskeri.

lægmand! Men nu ved man i al fald, at sildens alder kan bestemmes af laget af skæl, og at fisk i det hele taget udover syn- og føle-sars også er i besiddelse af lugte- og en slags høre-sans, ja, måske endnu flere, de, der bevirker, at fiskene holder sammen i stimer nu og da, og at de vandrer i bestemte retninger og på ofte usandsynligt lange distancer.

„Hvad bliver der af mig,“ står at læse på forskellige fiske-figurer i et af værelserne. Svarene gives ved ledetråde, der henholdsvis fører til hermetik, tran-produkter, tørret, saltet og røget fisk, plastic, lom og sko. Alt i alt er det jo ikke så lidt, at man har lært at udnytte af fiske-fangst gennem 10.000 år. Stadigt forsøger man at få endnu mere ud heraf, blandt andet en effektiv udnyttelse af æggehvite- og protein-stofferne. Selv de førhen værdiløse silde-skæl („Silde-sølvet“), er blevet noget værd. Af dem laves der nu kunstige perler! — Og hvad de ikke så mange år gamle silde-olie-fabriker angår, da er de i dag de største aftagere af fangsterne.

Kort før udgangen nås, er endnu nogle tavler: „Europas fisker-flåder 1949-50“, „Verdens fiske-felter“ samt de største fiskeri-nationers total-fangst skematiseret i et kardiogram. Heraf ses, at Japan er nr. 1 med sine 3,8 millioner tons, hvorefter følger, da Rusland her som på så mange andre områder spiller mørkelagt, USA og derefter Norge med sine 2,9 millioner, altså før begge de store nationer England og Tyskland, som jo ellers har et stort søgående fiskeri. Danmark kommer helt nede på 12. pladsen.



Fiskene er Norges solv.

Nogle statistiske tal om denne Norges store erhvervs-gren til søs, daterende sig fra ca. 1948: 75.000 mennesker var helt eller delvis beskæftiget med fiskeri, og førstehånds-værdien af landet fisk androg 240 millioner kroner, som næsten dobles, efter at 80-90 % af den totale fangst var eksporteret.

For norsk fiskeris vedkommende er der den mærk-værdighed, at en væsentlig del af total-fangsten landes af små fartøjer. Årsagen hertil er, at det i høj grad er baseret på torskens og sildens kortvarige, omend sæson-bestemte ophold i skærgården samt på bankerne, der næsten lige uden for kysten strækker sig som en under-søisk platform, furet og kløftet som landet selv. Modsat denne Norges store flåde af mindre fiske-fartøjer kan for eksempel nævnes Storbritanniens for største parten store flåde af større både og trawlere, der ofte fisker langt borte fra hjemmets strande. Så derfor, sådan som hævdet fra norsk side, er den norske fisker i stort antal selv-ejer af såvel båd som redskaber, idet der, når det drejer sig om store fartøjer, kræves en så stor kapital-investering, at flere må slå sig økonomisk sammen.

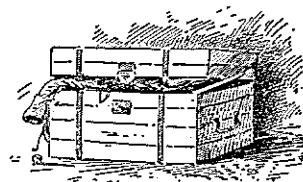
Ved besøg i museet tjener en af „Selskabet for de norske fiskeriers fremme“ affattet vejleder som supple-rende guide, ja, den siger også mere, for eksempel dette om „naturgrundlaget“: „I de øverste vandlag er sol-lyset stærkest, og her bliver vækst-livet også rigest. De bitte små planter, som flyder frit i havet, udgør den vigtigste føde for plante-æderne, hvorimod fastsiddende planter såsom tang (alger) spiller en underordnet rolle

som føde. Plante-æderne er for det meste ganske små. Alle de spiselige fiske-arter er rov-fisk, som dels lever af plante-æderne eller af andre rov-fisk. Fra de øverste vand-lag synker en stadig masse af døde planter og dyr mod bunden og bliver til slam. Dyr-livet i de store dybder består af dyr, som lever af slammet eller af rovdyr. Om vinteren bliver vandet i overfladen afkølet af de kolde vinde og synker til bunds, hvilket særligt foregår i polar-områderne. Herved bliver det ved bun-den varmere og lettere vand presset op mod overfladen og sollyset. Med sig fører det nærings-stoffer til planter-ne i de øverste vand-lag. I havet findes iøvrigt i vari-erende mængder en opløsning af de samme grund-stoffer, som er i jord-skorpen. Om foråret, når solen er kommet så højt på himmelen, at sol-strålerne ikke mere reflekteres af hav-flåden, men trænger ned til de næ-ringsrige vand-masser, bliver der blomstring i havet og derved gode ernæringsforhold for fiske-larverne. Årligt foregår der derfor et kredsløb på samme måde som på landjorden. Vand-masserne i havet er i stadig bevæ-gelse. Det er vindene, som stryger langs hav-fladen og derved fører vandet med sig. På denne måde føres overflade-vand fra Ækvator mod polerne, og dets trans-port forstærkes ved, at det bliver afkølet i polar-regio-nerne og opvarmet ved Ækvator.“

Glade for besøget i dette vel verdens nordligste fiskeri-museum siger vi med en kompliment farvel og tak til dets leder, herr Soleim, samt „på gensyn“.

...fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



Det var dyrt!

Da Knud den Hellige indkaldte til leding mod englænderne, blev så mange skibe borte fra samlingsstedet i Limfjorden, at togtet måtte aflyses. Kongen blev naturligvis meget vred, og de „styrismænd“, der ikke mødte, fik hver en bøde, der i vor tids mønt svarer til over 10.000 kroner!

Kong Frederiksen!

I 1599 afgik en eskadre på 12 danske orlogsskibe på et togt rundt om Nordkap. Eskadrens chef var en „kaptajn Christian Frederiksen“, der var identisk med — Kong Christian IV!

Den første

Mens vi er ved kongerne, kan det nævnes, at Frederik V var den første danske monark, der anlagde søofficersuniform. Det skete ved nogle orlogsskibes søsætning på Nyholm i juni 1750.

Fadervor på kommando

Soldatesquen var de soldater af hæren, som blev kommanderet til tjeneste om bord i orlogsskibene. Ordet soldatesque kommer af det italienske „soldatesca“, der var benævnelsen på krigsfolk, der især udmærkede sig ved overmodighed og tøjløshed. Ingen af de nævnte egenskaber har i særlig grad kendetegnet den danske soldatesque, hvis medlemmer bestemt ikke havde det for godt. I 1629 kommanderede Christian IV således tre regimenter skotske soldater, der var indkvarteret i Malmö, om bord i flåden. Samtidig gav han skotterne ordre til hver morgen og aften at syng salmer og bede Fadervor. Nægtede de dette, fik de hverken mad eller øl og straffedes iøvrigt hårdt som gudsforagtere!

Søbierne

Begrebet soldatesque kendes slet ikke i vor tids marinere, men har dog et vist slægtskab med Englands og USAs marinekorps, der mere er landkrigere end orlogsgaster. Den amerikanske flådes marinekorps har sine egne ingeniørtropper og altmuligmænd. Det er de såkaldte „Sea Bees“. Disse mænd har et glimrende motto: „Kan gøres, vil blive gjort — gjort!“

Huebånd

De huebånd med skibenes navne, som vore orlogsgaster endnu bærer, har tradition bag sig. De indførtes i 1847, da orlogsgasterne endnu gik med blanke hatte.

„Kun“ 15 tons!

Naturligvis har Norge sit hvalfangermuseum. Det er desværre kendt af alt for få danske Norgs-rejsende, skønt det virkelig er et besøg værd. Museet, der er oprettet af kommandør Chr. Christensen, er beliggende i Sandefjord. Under museets tag hænger en model af en blåhval i naturlig størrelse. Modellen er mere end 21 meter lang og vejer 15 tons. En rigtig hval af samme størrelse ville veje fem gange så meget!

Det var dengang!

Og da vi nu er inde på de store forhold, må jeg også fortælle lidt om hvalernes barder. Nu er barderne næsten værdiløse, men engang var de så kostbare, at alene disse ting fra 2-3 hvaler var tilstrækkeligt til at betale udgifterne ved en hvalfangst-ekspedition!

Frem og tilbage

Den historie, der kommer nu, er så utrolig, at den kun kan være amerikansk. Men ikke desto mindre er den sand: I november 1867 lå det amerikanske orlogsskib „Monongahela“ opankret ud for St. Croix. En jordskælvsbølge løftede det store skib op over vareskurene på kajen. Da bølgen rullede tilbage, tog den skibet med ud igen, hvorefter dette strandede på et koralrev. Skibet blev senere bjerget og var opført på den amerikanske flådeliste helt indtil 1908!

Tordenskjolds ekstrafortjeneste

På Tordenskjolds tid var det almindeligt, at danske søofficerer drev privat rederivirksomhed, og Tordenskjold selv havde betydelige økonomiske interesser i merkantil søfart. Imidlertid forbød regeringen under den store nordiske krig officererne at tjene en ekstraskilling på denne måde. Da krigen var slut, ophævede man forbudet, og Tordenskjold var en af de første søofficerer, der påny satte handelsskibe i fart. Ja, der er endda de historikere, som påstår, at han tyvstartede og havde et par store skibe i fart på Frankrig og Spanien, allerede inden forbudet blev ophævet!

Ved De —

at Olfert Fischer kun 3 år gammel blev indskrevet som kadet i den danske flåde? At han 6 år gammel modtog gage som kadet? At han i en alder af 11 år kom ud på sit første togt? Og at han 14 år gammel forrettede tjeneste som løjtnant?

En ung admiral

Også Tordenskjold havde en lynhurtig start, skønt han først i en alder af 18 år kom på kadetskolen. Ti år efter — i 1719 — udnævntes han til schoutbynacht, altså kontreadmiral.

„Den store Kravel“

Allerede i 1532 byggede svenskerne et krigsskib, „Den store Kravel“, af anselige dimensioner. Agterkampagnens top ragede således 8 meter over vandets overflade.

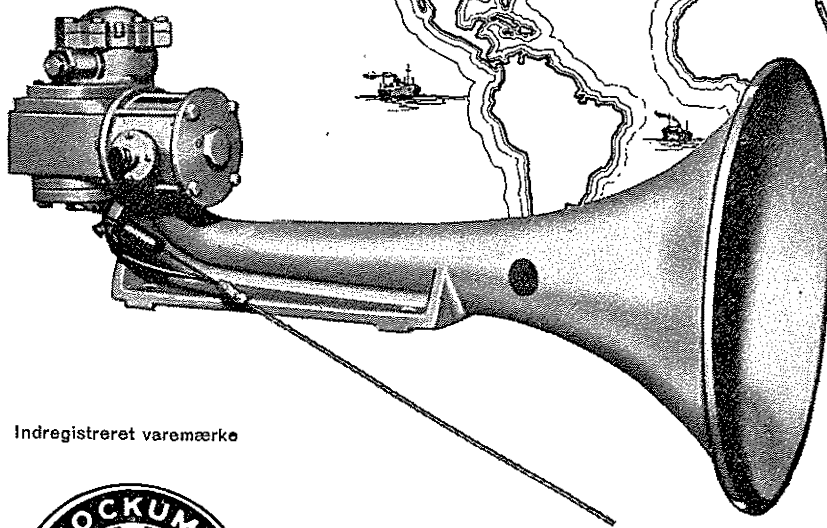
Søfolkene skytshelgen

Sankt Clemens, der var pave i Rom som Clemens I fra året 91 til 100, er søfolkene og ankersmedenes skytshelgen, hvilket skyldes hans dramatiske og grusomme død. Clemens blev nemlig bundet til et skibsanker og kastet levende i vandet.

En „blind“ passager med gode øjne

I sidste nummer berørte jeg emnet „blinde“ passagerer, og i anledning af, at det tidligere så berygtede franske fange-skib „La Martiniere“ nu skal hugges op, tager jeg emnet op igen. Det nævnte skib chartredes to gange om året til transport af mordere og andre farlige forbrydere til „Djæveløen“. Behandlingen om bord var grusom. Fangerne länkedes nøgne i mørke og usunde rum. Dette fik en journalist, Luc Dornain, til at snige sig om bord og gøre en tur med over Atlanten i 1931. På turen brugte denne blinde passager — måske den mest særprægede i søfartens historie — sine øjne godt og skrev bagefter nogle artikler, der vakte folkets harme mod skibet. Nu skal „La Martiniere“, som har så mange lidelser på sin samvittighed, selv møde sin skæbne i St. Nazaire.

KOCKUMS SUPERTYFON



Indregistreret varemærke



Grundlagt 1840

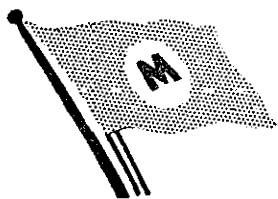
Tusindvis af
SUPERTYFONER
installeret paa alle Slags Skibe

- 1** Minimalt Luftforbrug — kun $\frac{1}{8}$ 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

Repræsentant i Danmark
SCAND. STEEL & SHIPPING AGENCY — AMALIEGADE 16, KØBENHAVN



MOORE & McCORMACK A/s

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

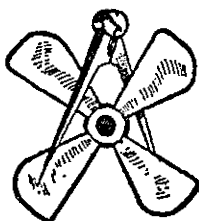
Deres bankforretninger



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

34 afdelinger i København og omegn
52 filialer og kontorer i provinsen

HANDELSBANKEN



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

„Sømand, hiv en line over!“

Linekast er den søfarendes naturlige idræt

Handelsflådens Velfærdsråd mener, at tiden nu må være inde til, at sømanden møder frem med sin egen, specielle idrætsgren, nemlig linekast. I den anledning indbød man ved dette års begyndelse til en konkurrence for at finde frem til vor handelsflådes dygtigste linekaster. Konkurrencen er for øjeblikket i fuld gang og varer lige til 31. december.

Ideen til konkurrencen er kaptajn Kaj Lunds, velfærdsrådets daglige leder, og vi har derfor bedt ham fortælle lidt om linekast.

„Linekast har altid været en hobby for mig,“ fortæller Kaj Lund. „Mens jeg var reservekadet i marinen og gjorde tjeneste på en af torpedobådene, hvis chef forresten var nuværende viceadmiral Vedel, skulle jeg engang kaste en line over i en af de andre T-både. Jeg satte mig for at vise flådens folk, hvordan en sømand fra handelsflåden kunne kaste. Afstanden til det andet fartøj var ret stor, og jeg gjorde mig stor umage. På cowboy-maner svingede jeg linen med sandposen et par gange over hovedet og kastede. Kastet blev næsten for flot. Linen skulle være faldet på bakken af „Glenten“, men den endte oppe på kommandobroen, hvor den slog kasketten af daværende orlogskaptajn Westermann!

Den måde at kaste på var forkert, og senere, da jeg kom om bord i Svitzers bjergnings-skibe, satte jeg meget ind på at nå frem til den helt rigtige kastemetode.

Alt for mange søfolk kaster på samme måde som spejderne, nemlig langt og fladt eller med sving over hovedet. Ingen af disse metoder duer i et skib. Enten kan man ikke kaste fladt for skanseklædningen eller



Træning og konkurrencer i linekast kan afholdes næsten hvor som helst. Her træner en skibsbesætning på kajen.

højt for solsejlsribberne. I en af vore publikationer om sømandsidræt foreslog vi derfor en metode, der efter vor mening er den rigtige. Det vil føre for vidt her at gøre nærmere rede for den.

Igennem et par år har vi gennemprøvet metoden i praksis ved idrætsstævner, som Velfærdsrådet har været med til at arrangere. Bl. a. ved de store landsidrætsstævner og ved navigationsskolernes idrætsstævne. Det har været mit store ønske at få linekast indført som en speciel sømandsidræt. Intet er da mere naturligt. Ingen anden idrætsgren er som den egnet til at dyrkes om bord eller i havn. Og sømanden, der beskæftiger sig med denne idræt, kan tilegne sig en færdighed, der kommer ham til nytte i hans daglige arbejde, f. eks. ved anløb af havn, forhaling eller bugsering.“

„Ja, men giver den spænding nok?“

„Det synes jeg. Linekast-koncurrencerne kan varieres på mindst tre måder. Det mest spændende og vel også det mest naturlige er naturligvis kappestriden om, hvem der kan kaste længst. Derfor har vi indført en konkurrence i længdekast. Distancen måles til det sted, hvor knoben først rører jorden. Men selvfølgelig kan man kaste meget længere, hvis det er fuldstændig ligegyldigt, hvor sandposen havner. Men det er det jo aldrig under forhold i praksis. Derfor skal linen ved længdekast falde mellem to stokke, der enten er anbragt 10 meter fra hinanden i en linie parallel med „startlinien“ og 15 meter fra denne, eller 5 meter fra hinanden 7,5 meter fra kastestedet. Hver deltager har tre kast, og det samlede resultat tæller.

I praksis gælder det imidlertid også om at ramme så nær et bestemt punkt som muligt. Derfor har vi også indført en disciplin, der hedder „præcisionskast“, hvor det gælder om at ramme inden for et bestemt felt, der markeres af 6 lodrette stokke. Alt efter kastets præcision gives 20, 10 eller 5 points. Hver deltager får fem kast og kan altså højst opnå 100 points.

En tredje ting, som under praktiske forhold har stor betydning, er den hurtighed, kasteren kan udvise, når han har kastet og skal skyde op igen til næste kast. Af den grund har vi også en disciplin, der hedder hurtigkast. Det gælder her om, på tid, at kaste linen 5 gange over en mållinie bestående af to stokke med en indbyrdes afstand af fem meter. Stopuret sættes i gang ved et givet signal og stoppes, når sandposen femte gang rører jorden. Points gives efter en specielt udformet tabel

I den konkurrence, vi har startet, kan der konkurrere både enkeltvis og holdvis. De enkelte deltagere kan vælge en enkelt af disciplinerne eller dem alle tre. Ved holdkonkurrence gælder de fire bedste kasteres slutresultater fra hvert skib. Endvidere konkurreres der om, hvilket skib der opnår flest points ialt i forhold til besætningens antal. Hver prøve kontrolleres af mindst to personer efter nærmere regler.“

„Hvad er rekorden for længdekast?“

„Ja, se, det er jo ikke ligegyldigt, hvordan det materiel, man benytter, er. Ved et af de allerførste idrætsstævner mødte Sjöbefelsskolan fra Malmö således op med specielle liner, der var lavet af ganske tynde nylon-

tråde og med svære knob i enden. Desuden svingede svenskerne linen flere gange over hovedet og var revnende ligelade med, hvor den havnede. På den måde nåede de i et enkelt kast ud over 40 meter.

Men i vore konkurrencer skal kastelinen være mindst 6 mm i diameter, og bomulds- eller nylonline må ikke anvendes. Desuden skal der ved „startlinien“ være markeret en lønning, f. eks. ved et udspændt tov eller et brædt i 100 cm højde. Under disse forhold er rekorden herhjemme sammenlagt 83,30 m for tre kast.

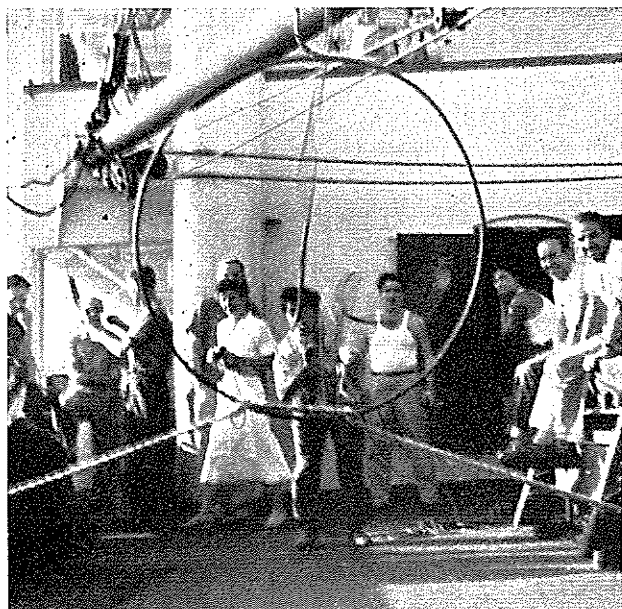
De læderposer med sand, som anvendes under konkurrencer, skulle gerne blive standard om bord i skibene, så kedelige ulykker kan undgås. Mange af de kastevægte, der i praksis anvendes rundt omkring, er rene mordredskaber.

M. h. t. konkurrencen kan jeg nævne, at der fra Velfærdsrådet kan rekvireres konkurrenceregler med tegning af konkurrence-baner m. m.“

„De sagde, at linekast kan varieres på mindst tre måder?“

„Ja, søfolk mangler jo sjældent fantasi, og om bord kan man skaffe sig megen morskab ved f. eks. at kaste gennem en jernring eller en redningskrans, der hænges op et stykke over dækket, og så give points for hver gang, man får linen ind gennem målet. Forresten kan man jo gøre ringen mindre og mindre, jo dygtigere man bliver.“

„Den form for sømandskonkurrencer må da være noget, der kan glæde rederne. For søfolkene kan jo



Linekast kan varieres på mange måder. Om bord på „Kamma Dan“ kaster man her igennem en jernring. En redningskrans kan også benyttes.

bruge deres nyvundne færdigheder i praksis, som De selv sagde før?“

„Det er rigtigt, og et af de store forsikringsselskaber har da også vist sin interesse ved til navigations-skolernes stævne at udsætte tre sølvpokaler i linekast-konkurrencerne.“

„Drives denne særlige form for sømandsidræt i andre landes handelsflåder?“

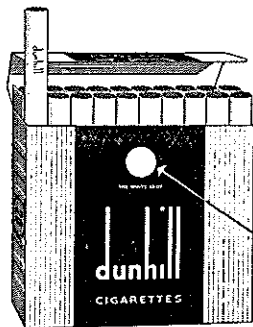
„Ja, i den svenske har man taget ideen op, men konkurrerer her efter noget anderledes regler.“

„Hvordan går det iøvrigt med skibsklubberne, kaptajn Lund?“

„Her i Handelsflådens Velfærdsråd er vi gennemsnitlig i kontakt med 125 skibsklubber hele tiden. Af og til opløses en klub, men til gengæld startes der nye, og allerede opløste genoprettes. Når en klub opløses, kan det f. eks. skyldes afmønstringer, skibets dokning, oplægning eller ophugning. Men stort set er der god gang i klubarbejdet, og i mange tilfælde er alle besætningskategorier repræsenteret i en skibsklubs bestyrelse, og sådan skal det være,“ slutter kaptajnen.

O. L.

NU KOM DEN - FRA LONDON



Der skal meget til for at ændre Englændernes sygevaner, — men Dunhill cigarettene gjorde det! Millioner af cigaretrygere forlanger nu denne nye cigaret.

„DEN HVIDE PLET“ er DERES garanti, for en kvalitet, Dunhill sætter sit navn under!

Cigaretten som er blevet den store succes i England!

Fås på udførelse hos Deres skibshandler i 20 og 25 stk.

skift til

dunhill

Til søs og til lands

altid **RONSON**



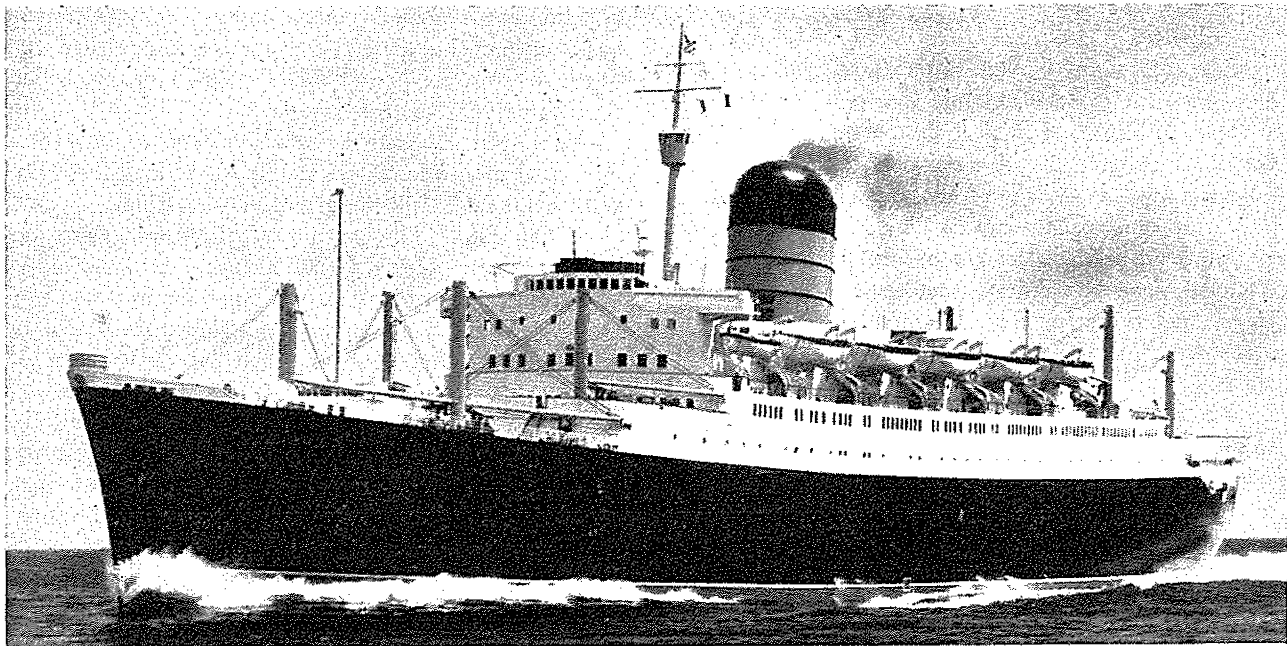
Uanset hvilken RONSON model De vælger til Dem selv el. Deres venner, så ved De, at denne verdensberømte lighter med den usvigelige flamme er en gave for livet!

Den nye Ronson Flotline model ny linier og form.

Deres skibshandler fører alle modeller

RONSON

THE WORLD'S GREATEST LIGHTER



NY CUNARD PASSAGERBÅD

Ovenfor bringer vi et fotografi af den nyeste, engelske Cunard-liner: „Ivernia“, taget under prøvesejladsen i de skotske farvande. Skibet stod ud på sin jomfrurejse

fra Liverpool til Quebec og Montreal den 30. juni. „Ivernia“ er bygget på John Browns værft i Clyde Bank og har en lasteevne på 22.000 tons.

50 år i søfartens tjeneste

„Svensk Sjöfarts Tidning jubilerer

Den 7. juli 1905 udkom „Svensk Sjöfarts Tidning“ første gang, og i et af de sidste numre mindes bladet de år, der er gået, og bringer bl. a. et billede af det første nummers forside. Det fremgår heraf, at tidsskriftet oprindeligt var organ for både søfart, fiskeri, sejlspport og anden søsport.

For 50 år siden udkom „Svensk Sjöfarts Tidning“ som tillæg til Göteborg-avisen „Morgen-Posten“ (nuværende „Aftenposten“) hver fredag, men man kunne også abonnere særskilt på det.

Bladets første redaktør, Fritz Schéel, lagde et stort arbejde i „Svensk Sjöfarts Tidning“ helt indtil januar 1946, da bladet overtoges af Sveriges Redareförening. Schéel døde i 1950.

Under den svenske rederiforening har bladet fået et vældigt opsving, er blevet moderniseret og udkommer nu i et fire gange så stort oplag. Dets nuværende redaktør er Ture Rinmann.

Det er morsomt at kigge i det første nummer af bladet. Bl. a. findes der heri følgende lille notits:

Trådløs telegraf på engelske fyrskibe

Board of Trade og Trinity House har sluttet kontrakt med Marconi-selskabet om etablering af telefonering uden tråd på engelske fyrskibe, så at disse kan stå i forbindelse såvel med kysten som med skibe, der er i jare.

Ja, udviklingen er gået rask siden, og „Svensk Sjöfarts Tidning“ har forstået at følge med den. —*wig.*

DAMPSKIBSSELSKABET

TORM

AKTIESELSKAB

Grundlagt 1889

Telefoner: MINERVA 2437 - RIGSTELEFON 203
HOLMENS KANAL 42 - KØBENHAVN

BALTICA FORSIKRING

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

Skibene i vore kirker

Fra ældgammel tid har skibe og religion hørt sammen. Fra den græske mytologi husker vi Charons båd — færgeforbindelsen mellem de levendes og de dodes verden. I størstedelen af vore kirker hænger der fint udførte sejskibsmodeller. Medens skroget altid er smukt og omhyggeligt malet, er rigningen som oftest i en sørgelig uorden. Det kan gå an i kirkerne i søkøbstæderne, men på landet er det tit et bedrøveligt syn. Der mangler erfarne folk. De myndigheder, der foretager de årlige kirkesyn har næppe forstand på skibsrigning.

Jeg henvender mig til Marineforeningernes bestyrelser og medlemmer. Hvis vedkommende præst blev gjort opmærksom på sagen, vil det snart hjælpe. Hist og her kan man finde en gammel fuldbefaren sømand, som med glæde vil reparere en iturevet og forkert sammenknyttet rigning. Jeg tror, at han oven i købet vil fatte så stor interesse for sagen, at det bliver meget billigt. Jævnfør Drachmanns fortælling om „Tørn i kæden“, da det reparerede skib atter indtog sin plads i kirken.

Reliever.

Fra søretten

På rejse fra Rønne til Borgås i den finske bugt måtte skibsfører Poul Dam den 19. oktober 1949 sætte den ham tilhørende motorgalease „Josefa“ af Hasle på grund ved Dagøs vestkyst efter at skibet havde tørnet en undervandshindring og derved mistet styrbarheden.

Tørningen skete indenfor den af Sovjetunionen hævdede tolvmilegrænse og i et farvand, som i Nemedri betegnes som farligt på grund af miner og uafmærkede vrage.

Det lykkedes besætningen at komme i land, men skibets endelige skæbne er ukendt.

Da skibsfører Dam gjorde gældende, at skaden omfattedes af krigsforsikringen, men hans krav om erstatning her blev afvist, anlagde han sag ved sø- og handelsretten, hvor han påstod krigsforsikringen for danske skibe dømt til at betale 270.000 kr., subsidiær påstand om at skaden deltes lige mellem sø- og krigsforsikringen.

Under sagen gjorde skibsfører Dam navnlig gældende, at tørningen måtte antages at være sket mod et uafmærket vrage og den omstændighed, at der — efter hvad det oplystes — fandtes sådanne, i forbindelse med farvandetets øvrige karakter af farligt område, måtte bringe forholdet ind under krigsforsikringens ansvar. Han henviste herved til, hvad policen bestemte om krigsfare og skader som følge af krigsbegivenheder. Hertil kom, at da skibets videre skæbne måtte sidestilles med en beslaglæggelse af *fremmed stat*, var det berettiget at gøre krigsforsikringen ansvarlig efter en modsætnings slutning fra betingelserne, hvor det udtales, at beslaglæggelser o. l., der foretages af den *danske stat*, ikke omfattes af forsikringen.

Her overfor gjorde krigsforsikringen gældende, at

det efter det fremkomne måtte antages, at skibet havde tørnet en naturhindring — sandbanke, klippe eller sten — og der forelå i hvert fald ikke bevis for, at skaden skyldtes krigslignende begivenheder.

Derudover henviste krigsforsikringen til, at skibsfører i Dam havde fejlnavigeret, og at krigsforsikringen i hvert fald af denne grund måtte frifindes.

Retten fandt ikke, at der af skibsfører Dam var begået sådanne fejl ved navigeringen, at krigsforsikringen af dene grund kunne fritages for ansvar.

Med hensyn til undervandshindringen kunne deunes beskaffenhed ikke med sikkerhed fastslås, udover at det ikke havde været en mine. Men selv om det antoges, at skibet havde tørnet et uafmærket vrage fra sidste verdenskrig, var der ikke grundlag for at pålægge krigsforsikringen noget ansvar, da det ikke kunne anses som „et udslag af krigen eller krigsmæssige begivenheder“, at farvandet ikke var eftersøgt for vrage og afmærket 5 år efter krigen. Det var derimod rimeligt at antage, at skibet af strøm var slået ud af sin kurs og derved var kommet ind i et farvand, der var risikabelt for sejlads. Herefter blev krigsforsikringen for danske skibe frifundet.

J. Lauritzen vil uddanne maskinmester-lærlinge

Der har været afholdt afsluttende prøver på J. Lauritzens Søfartsskole i Kogtved. Der blev aflagt prøver af 8 senior-dækslever og 18 junior-dækslever. I afslutningen deltog endvidere 4 kokkelever, som dog havde aflagt prøverne nogle dage i forvejen ved skolens afdeling for uddannelse af skibskokke.

Ved den festlige afslutning afslørede skibsreder Knud Lauritzen, at rederiet har besluttet at udvide skolen ved at oprette en afdeling for specialuddannelse af maskinofficerer.

Rederiets uddannelse af dæksofficerer har i år 25 års jubilæum, men man har i de sidste år overvejet at udvide skolens arbejde til også at omfatte rederiets kommende maskinofficerer. Først nu har man fundet en tilfredsstillende løsning på dette spørgsmål, hvilket bl. a. hænger sammen med, at den rent tekniske uddannelse af de danske maskinister i forvejen har stået på et særdeles højt stadi. Fra 1956 vil man antage 40 unge mennesker, hvis alvorlige hensigt det er at gå maskinmestervejen til søs.

Efter en 6 måneders grundlæggende praktisk og karakteruddannende uddannelse på skolen i Kogtved vil de gennemgå den normale læretid på maskinfabrikken Atlas og på Aalborg Værft.

I anledning af det ret omfattende program, der vil medføre, at rederiet i løbet af nogle år vil have ialt et par hundrede maskinmester-lærlinge under uddannelse tre forskellige steder, vil der blive foretaget en udvidelse af skolen i Kogtved med nye elevværelser, maskinværksted, ny messe og udvidet forstanderlejlighed. På Atlas bliver indrettet et nyt lærlingeværksted, og det eksisterende værksted på Aalborg Værft bliver udvidet.

Historien om „Town-Ho“

(Således som den blev fortalt i
„Den gyldne Kro“)

(Fortsat)



„Hvis jeg, mine herrer, skulle skildre kanalmanden i hans egen bedrift, ville han komme til at stå som en prægtig teaterhelt — så overmåde og malerisk skurkagtig er han. Ligesom Marcus Antonius flyder han dag efter dag indolent af sted på sin grønsværskantede og blomsterduftende Nil, leger åbenlyst med sin rødkindede Cleopatra og modner på det solbeskinnede dæk sin lød til abrikosens farve. Men i land kaster han al denne blødagtighed af sig. Den røveragtige klædedragt, som kanalmanden så stolt bærer til skue, og hans opkrammede hat med de spraglede bånd, røber altsammen hans særlige egenart: En skræk er han for den smilende uskyld i de landsbyer, han driver igennem; hans solbrunede åsyn og kække gang er ej heller skyet i byerne. Da jeg engang var vagabond på deres egen kanal, har jeg modtaget tjenester fra en af disse kanal-mænd; jeg takker ham hjerteligt og vil nødigt være utaknemmelig, men det er ofte en af de vigtigste forsonende egenskaber ved voldsmanden, at han stundom lige så gerne vil række en hjælpende hånd til en fattig fremmed på gaden som plyndre en rig. Kort fortalt, mine herrer: Det vildsomme liv på og om denne kanal fremgår med al tydelighed af, at vort vildsomme hvalfiskeri omfatter så mange af kanalens mest typiske repræsentanter, og at næppe nogen anden race af menneskeheden, bortset fra folkene fra Sydney, nyder så megen mistillid hos vore hvalfangerkaptajner. Ej heller formindsker det på nogen måde denne sags besynderlighed, at prøvetiden i livet på Grand Canal for tusinder af vore bondedrenge og unge mænd, som fødes langs denne, er det eneste overgangsstadium fra det fredelige høstarbejde på kristen hvedemark til forvoven pløjning af de mest barbariske haves vande.“

„Jeg er med!“ udbød Don Pedro impulsivt og spildte chicka på sine kridhvide manchetter. „Det er overflødigt at rejse ud! Verden er eet stort Lima. Jeg havde jo troet, at menneskene i Eders tempererede nordland var kolde og hellige som bjergene selv. — Men videre med historien.“

„Mine herrer, jeg slap dér, hvor sømanden sprang til bardunen. Næppe havde han gjort dette, før han blev omringet af de tre yngre styrmænd og de fire harpunerer, der trængte ind på ham. Men ned ad bardunerne tumlede de to kanal-mænd som onde kometer og kastede sig ind i tummelen og søgte at slæbe deres landsmand ud af denne og frem imod fordækket. Andre af søfolkene sluttede sig til dem i forsøget herpå, og et filtret håndgemæng begyndte, mens den tapre kaptajn stod i sikker afstand og hoppede med et hvalspyd i hån-

den og råbte til sine officerer, at de skulle tage hårdt fat på den nederdrægtige skurk og slæbe ham hen til agterdækket. Af og til løb han tæt hen til forvirringens roterende udkant og stak ind i dens midte med sit spyd og søgte derved at få genstanden for sit had uskadeliggjort. Men Steelkilt og hans vildmænd var dem for stærke; det lykkedes dem at nå hen på bakken, hvor de hastigt rullede tre-fire store fade ud på linie med spillet og disse havets apacher derefter forskansede sig bag barrikaden.

„Kom frem med jer, pirater!“ brølede kaptajnen og truede dem med en pistol i hver hånd; pistolerne havde stewarden netop bragt ham. „Frem med jer, I snigmordere!“

Steelkilt sprang op på barrikaden og trodsede pistolerne ved at gå frem og tilbage på denne. Han lod kaptajnen utvetydigt forstå, at hele mandskabet ville rejse sig til morderisk opstand, hvis denne dræbte ham. Kaptajnen, der inderst inde var bange for, at dette kun ville vise sig at være alt for sandt, tøvede en kende, men befalede dog insurgenterne, at de straks skulle vende tilbage til deres arbejde.

„Lover De ikke at røre os, hvis vi gør det?“ spurgte deres anfører.

„Til pumperne! Til pumperne! Jeg lover intet! Gå straks til pumperne! Vil I da sænke skibet ved at skulke netop på dette tidspunkt? Til pumperne med jer!“ Og med disse ord løftede han atter en pistol.

„Sænke skibet?“ råbte Steelkilt. „Ja, lad det bare synke. Der er ikke een mand af os, der går til pumperne, hvis I ikke sværger på ikke at løfte så meget som en tovende mod os. Hvad siger I, kammerater?“ sagde han henvendt til disse. Et vildt bifaldråb var deres svar.

Indsømanden gik nu frem og tilbage på barrikaden og holdt hele tiden øje med kaptajnen, alt mens han udstødte sætninger som f. eks. disse: „Det er ikke vores skyld; vi ønskede det ikke; jeg sagde, han skulle tage sin hammer væk; det er arbejde for skibsdrenge; han må have kendt mig bedre; jeg sagde, han ikke skulle tirre bøflen; jeg tror, jeg har brækket en finger på hans fordømte kæbetøj; har vi ikke de flænsekniive nede på bakken, kammerater? Se efter de håndspager, karle. Kaptajn, jeg besværges Eder om at tage Eder i agt; vær klog, glem det hele, vi er rede til at gå til pumperne. Vær reel mod os; så er vi Eders folk, men vi vil ikke straffes.“

„Til pumperne! Jeg giver ingen løfter. Til pumperne, siger jeg!“

„Men glem ikke,“ råbte kanalmanden og strakte armene frem mod kaptajnen, „at der er nogle af os her (og jeg er en af dem), der kun er hyret for en enkelt fart. I ved altså, Sir, at vi kan kræve at blive afmønstret, så snart ankret er kastet. Vi ønsker ikke ballade; det er ikke i vores interesse; vi vil være skikkelige, og vi er parat til at arbejde, men vi vil ikke piskes.“

„Til pumperne!“ brølede kaptajnen.

Steelkilt så sig om et øjeblik og sagde så: „Nu skal jeg sige Eder noget, kaptajn! Vi vil ikke løfte en hånd mod Eder, med mindre I angriber os, for vi vil ikke dinglc. Men før I giver os et løfte om ikke at piske os, rører vi ikke en finger.“

„Så ned på bakken med jer! Jeg skal holde jer dér, til I bliver kede af det. Ned med jer!“

„Så gør vi det,“ råbte anføreren til sine folk. De fleste af dem var imod det, men til sidst fulgte de Steelkilts råd og gik ned i deres mørke hule og forsvandt knurrende som bjørn i en grotte.

Da indsømanden som den sidste lige var kommet under dæk, sprang kaptajnen og hans folk over barrikaden og smækkede lugen til. Nogle folk tog opstilling oven på den, og kaptajnen råbte til stewarden, at han skulle komme med den tunge messinglås til nedgangen. Så åbnede kaptajnen døren på klem og hviskede noget ned gennem sprækken, lukkede den igen og drejede nøglen om for folkene — der var ti mand — mens cirka tyve mand, der hidtil havde holdt sig neutrale, forblev på dækket.

Hele natten vågede officererne for og agter og navnlig ved nedgangen til bakken og forreste luge, ad hvilken sidste man frygtede, at insurgenterne kunne komme op ved at gennembyrde skottet nedenunder. Men natten forløb fredeligt; de folk, der var forblevet loyale, sled i det ved pumperne, hvis dunken og banken med korte mellemrum den ganske skumle nat igennem gav uhyggelig genlyd i hele skibet.

Ved solopgang gik kaptajnen forud, bankede på dækket og opfordrede fangerne til at arbejde, men de afslog det med vilde skrig. Derpå blev der sænket vand ned til dem og smidt nogle håndfulde beskojter efter.

DET DANSKE KULKOMPAGNI

TELEFON 9214 HOLMENS KANAL 42 TELEFON 9214
KØBENHAVN K.

A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders

Kaptajnen låsede igen for dem, stak nøglen i lommen og vendte tilbage til agterdækket. To gange daglig i tre dage gentog dette sig; men den fjerde morgen hørtes der larm og tummel og derefter løbende skridt, da den sædvanlige opfordring blev givet, og pludselig styrtede fire mand op fra bakken og råbte, at de var parat til at gå til pumperne. Den beklumrede luft og sultekosten havde, måske i forbindelse med frygten for straf, drevet dem til at overgive sig på nåde og unåde. Opmuntret heraf gentog kaptajnen sit forlangende overfor de øvrige, men Steelkilt skreg med en frygtelig ed op til ham, at han skulle holde sin mund og blive, hvor han hørte til. Den femte morgen styrtede tre andre af mytteristerne op i det fri fra de desperate arme nedenunder, der søgte at holde dem tilbage. Der var nu kun tre mænd dernede.

„Mon det ikke var bedre at gå til pumperne nu?“ sagde kaptajnen med bidende spot.

„Luk for os igen, kaptajn!“ råbte Steelkilt.

„Ja, gerne,“ svarede kaptajnen, og låsen smækkede.

På dette punkt af begivenhedernes udvikling, mine herrer, var det, at Steelkilt, der var ophidset over sine syv tidligere kammeraters frafald, tirret af den spottende stemme, der sidst havde præjet ham, og næsten fra forstanden efter den lange indeslutning i et rum, som var mørkere end selve gravens dyb, gjorde de to andre kanalmand, der hidtil øjensynlig havde været enige med ham, det forslag, at de i forening skulle bryde ud af deres hul, næste gang opfordringen til overgivelse lød og, bevæbnet med deres skarpe flænsekniive (lange, halvmåneformede, tunge indretninger med et håndtag i hver ende), løbe amok fra bovspryd til hakkebrædt og sætte sig i besiddelse af skibet, hvis fortvivelsen skulle give dem de djævelske kræfter dertil. Selv ville han, sagde han, gøre et forsøg derpå, hvad enten de ville slå følge med ham eller ej. Det var i hvert fald sidste nat han ville tilbringe i denne hule. Men planen mødte ingen modstand fra de to andre mænds side; de svor, at de var rede til dette eller til hvilket som helst andet afsindigt, blot det ikke drejede sig om at kapitulere. Og hvad mere var: de forlangte begge at være første mand på dækket, når tidspunktet kom til at foretage stormløbet. Men mod dette protesterede deres anfører lige så energisk og forbeholdt sig selv denne forret — navnlig da ingen af hans to kammerater ville give sig og begge jo ikke kunne gå først, da der kun kunne slippe een mand ud ad gangen. Og her, mine herrer, må disse misdæderes onde anslag røbes:

Da de hørte om deres leders desperate plan, havde de øjensynlig uafhængigt af hinanden fundet på samme forræderiske udvej, nemlig at være forrest i udbruddet, så at en pågældende blev den første af de tre, omend blandt de sidste af de ti, til at kapitulere og herved at sikre sig den smule tilgivelse, en sådan adfærd ville kunne indbringe. Men da Steelkilt meddelte dem sin beslutning om at ville føre dem lige til det sidste, blandedes deres før så hemmelige forræderiske planer sig ved en sælsom skurkagtighedens kemi med hinanden, og da deres anfører faldt i søvn, åbnede de deres sjæle

for hinanden i tre sætninger, bandt den sovende med sejsinger, kneblede ham og råbte ved midnat på kaptajnen.

Denne, der troede, at der var begået et mord, og lugtede blod i mørket, styrtede af sted til bakken med alle sine bevæbnede styrmænd og harpunerer. Hurtigt blev lugen åbnet, og bundet på hænder og fødder blev den endnu sprællende oprørsleder skubbet op i luften af sine troløse forbundsfæller, der straks gjorde krav på æren for at have uskadeliggjort en mand, som havde været lige på nippet til at begå mord. Men de blev alle tre lagt i jern, slæbt hen ad dækket som dødt kvæg og surret til mesanvantet ved siden af hinanden som tre fjerdinger kød, og her hang de, til det blev morgen. „Fanden stå i jer!“ råbte kaptajnen, mens han gik frem og tilbage foran dem. „Selv gribbene ville ikke røre jer, I slyngler!“

Ved solopgang kaldte han alle mand på dæk; han skilte dem, der havde gjort oprør, fra dem, der ingen del havde taget i mytteriet, og bekendtgjorde for de førstnævnte, at han egentlig havde haft i sinde at piske dem alle — at han alt i alt syntes, at han måtte og burde gøre det, da retfærdigheden krævede det; men for nærværende ville han under hensyn til deres hurtige kapitulation lade dem slippe med en irrttsættelse, som han derefter tildelte dem i dertil egnede vendinger.

„Men hvad jer angår, I ådsler,“ fortsatte han henvendt til de tre mænd i riggen, „vil jeg skære jer i småstykker til trangryderne.“ Han greb en tovende og bearbejdede de to forræderes rygge med den, til de ikke skreg længere, men hang bevidstløse med hovederne på skrå, sådan som man ser de to korstfæstede røvere afbildet.

„Jeg har forstuvet hånden på jer!“ snærrede han til sidst. „Men der er endnu tov nok tilbage til dig, lille kamphane, der ikke ville give op. Tag kneblen ud af munden på ham og lad os høre, hvad han har at sige.“

Den udmattede mytterists kæber skælvede et øjeblik krampagtigt. Han drejede med besvær hovedet og hvædede: „Jeg siger kun een ting — og glem den ikke — at hvis I tamper mig, så dræber jeg Eder!“

„Nå, det siger du? Se så bare, hvor forskrækket du kan gøre mig.“ Og kaptajnen tog tilløb til at slå ham med tovenden.

„Lad hellere være,“ hvædede indsømanden.

„Det hjælper ikke“ — og igen gjorde kaptajnen klar til slag.

I dette øjeblik snærrede Steelkilt noget, som ingen uden kaptajnen kunne høre, men til alles forbløffelse veg denne tilbage, gik med hurtige skridt et par gange frem og tilbage på dækket og smed så pludselig tovenden fra sig. „Jeg gør det ikke — slip ham løs — skær ham fri — med det samme!“

Men da de tre styrmænd skyndte sig hen for at udføre ordren, blev de standset af en bleg mand med indbundet hoved — det var Radney, førstestyrmænd. Lige siden det frygtelige kæbestød havde han ligget i sin køje, men da han nu til morgen hørte larmen på dækket, havde han sneget sig ud og overværet hele oprinet.



Hans mund var i en sådan forfatning, at han knap kunne tale, men han mumlede noget om, at *han* både var villig og i stand til at gøre det, kaptajnen ikke turde inlade sig på; han greb tovenden og begyndte at gå frem mod sin svinebundne fjende.

„Du er en fejt hund!“ hvædede indsømanden.

„Det er jeg, men tag du den!“ styrmanden skulle lige til at slå, da en ny hvæsen fik hans løftede arm til at standse. Han tøvede et øjeblik, men så besluttede han sig endeligt og opfyldte sit tilsagn til trods for Steelkilts trusel, hvad denne så end var gået ud på. Derpå blev de tre mænd skåret ned, alle gik til arbejdet, og jernpumperne dunkede atter i dump rytme under de skumlende søfolks næver.

Kort efter, at det var blevet mørkt samme dag og den ene vagt var gået under dæk, hørtes der larm fra folkelugaret, og de to skælvende forrædere kom løbende op og hamrede på kahytzdøren. De sagde, at de ikke turde være sammen med den øvrige besætning. Besværgelser, slag og spark kunne ikke drive dem bort, og på deres bønner blev de derefter anbragt i sikkerhed i agterskibet. Men intet tegn til mytteri viste sig blandt de øvrige. Tværtimod så det ud, som om de, først og fremmest på tilskyndelse af Steelkilt, havde besluttet sig til at forholde sig i fuldkommen ro og adlyde alle ordrer til det sidste, for da, når skibet nåede havn, at lade sig afmønstre eller rømme alle som een. Men for at sikre, at togtet blev bragt til afslutning så hurtigt som muligt, enedes de også om noget andet — nemlig om ikke at varsko for hvaler, hvis sådanne skulle kom-

me i sigte. Thi trods lækken og trods alle de andre farer om bord på Town-Ho, havde skibet stadig udkigsmænd i mastetoppene, og kaptajnen var akkurat lige så ivrig efter at fire bådene i vandet efter fisk som den dag, da hans fartøj nåede frem til fangstfeltet. Og styrmand Radney var ikke mindre villig til at bytte sin køje om med en båd og trods sin sårede kæbe at jage en hval i døden.

Steelkilt havde således fået søfolkene til at indtage den omtalte passive holdning, men beholdt (i hvert fald til alt var forbi) sine tanker for sig selv med hensyn til sin private hævn over den mand, der havde såret ham helt ind i det inderste af hjertet. Han var i førstestyrmandens vagt, og som om dette forblindede menneske for enhver pris ville gå sin tilintetgørelse i møde efter oprinet ved riggen, krævede han trods kaptajnens indtrængende advarsler at måtte overtage kommandoen over sin vagt om natten. På dette og på et par andre særlige forhold opbyggede Steelkilt sin hævnplan.

Om natten havde Radney en lidet sømandsmæssig vane med at sidde på lønningen til agterdækket og læne armen på rælingen til den båd, der var hejst op her, lidt over skibssiden. Det var en kendt sag, at han stundom sad og blundede i denne stilling. Der var et ret stort mellemrum mellem båden og skibet, og under dette mellemrum var havet. Steelkilt beregnede tidspunktet nøje og fandt ud af, at hans næste tårn ved roret ville komme klokken to om natten den tredje dag efter, at han var blevet forrådt. I ro og mag brugte han denne tid til på sine frivagter at sidde og flette omhyggeligt på noget.

„Hvad er det, du sidder og laver dér?“ spurgte en af hans kammerater.

„Ja, hvad tror du? Hvad ligner det?“

„En snor til din køjesæk. Men jeg synes, den ser mærkelig ud.“

„Ja, temmelig mærkelig,“ sagde sømanden og holdt den ud fra sig i armslængde. „Men jeg tror nok, den kan bruges. Hør kammerat, jeg har ikke hyssing nok; har du noget?“

„Der var ingenting på bakken.“

„Så må jeg se at få noget hos gamle Radney.“ Og han begyndte at gå agterud.

„Du mener da ikke, at du vil bede ham om det?“ sagde en sømand.

„Hvorfor ikke det? Tror du ikke, han vil gøre mig en tjeneste, når det til syvende og sidst er til hans egen fordel?“ Og Steelkilt gik derpå hen til styrmanden og bad ham om noget hyssing til at gøre sin køje i stand med. Det fik han — man så hverken hyssing eller snor senere. Men den følgende dag var en jernkugle, som var tæt indsyet i et net, lige ved at rulle ud af lommen på Steelkilts trøje, da han var ved at anbringe den som hovedpude i sin køje. Fireogtyve timer efter skulle det skæbnesvangre tidspunkt indtræffe, da han overtog roret — nær ved den mand, som gerne blundede over den grav, der altid står sømanden gravet. Og i Steelkilts forudtænkende bevidsthed lå styrmanden allerede kold og stiv med knust pande.

Men, mine herrer, en tåbe frelste den aspirerende morder fra at øve den blodige udåd, han havde planlagt. Og dog fik han fuld hævn uden selv at være hævner. Thi ved en sælsom skæbnens tilskikkelse syntes himlen selv at gribe ind og tage dette frygtelige, han havde sat sig for, i sine hænder.

Det var kort før solopgang den anden dags morgen, da man netop var ved at spule dækket, at en noget indskrænket mand fra Teneriffa, der var ved at hive vand op i røstjernet, ganske pludselig skreg: „Der ruller den! Der ruller den!“ Gud i himlen, sikken en hval! Det var Moby-Dick.“

„Moby-Dick?“ udbrød Don Sebastian. „Ved Sct. Dominicus, bedste hr. sømand, har hvaler da navne? Hvem er det, I kalder Moby-Dick?“

„En meget hvid og berømt og frygtelig hval, et udødeligt uhyre, Don — men det ville blive for lang en historie.“

„Hvordan dog det? Hvordan?“ råbte alle de unge spaniere og stimlede sammen.

„Nej, mine herrer, nej, nej! Det kan jeg ikke fortælle nu. Bedste herrer, lad mig få lidt mere luft.“

„Chicha! Chicha!“ råbte Don Pedro. „Vor kraftige ven ser dårlig ud. Fyld hans tomme glas!“

„Det behøves ikke, mine herrer; blot et øjeblik — så skal jeg fortsætte! — Nuvel, mine herrer, manden fra Teneriffa havde opdaget den snehvide hval mindre end halvtreds yards fra skibet og i øjeblikkets ophidselse helt glemt aftalen mellem mandskabet og derfor rent uvilkårligt råbt alarm for uhyret, uagtet dette allerede i nogen tid havde været observeret af de tre modvillige udkigsmænd. Nu blev der vild tummel. „Den hvide hval — den hvide hval!“ lød råbet fra kaptajn, styrmand og harpunerer, der ikke ænsede onde rygter og allesammen var opsatte på at fange så kostbar og berømt en fisk. Men de vrede matroser skævede med forbandelser efter den store, prægtige, mælkehvide krop, der belystes af de næsten vandrette solstråler og funkede og glimtede som en levende opal i det blå morgenhav. Mine herrer, en sælsom forudbestemthed syntes at hvile over disse begivenheders forløb, ja, som om de var nøje afstukket, før verden selv blev kortlagt. Mytteristen var forreste mand i styrmandens båd, og når man havde harpuneret en fisk, var det derfor hans pligt at sidde ved siden af Radney, mens denne med sin lanse stod i forstavnen, og at hale linen ind eller slække den, alt på styrmandens kommando. Ydermere kom styrmandens båd forrest, da de fire både blev firet i vandet, og ingen skreg vildere af henrykkelse end Steelkilt, da han lagde alle kræfter i ved åren. Efter en hård roning fik harpunereren ram på dyret, og med spyd i hånd sprang Radney frem i forstavnen. Han skal altid have været helt afsindig, når han var i en hvalbåd. Og nu skreg han inde i sin bandage, at de skulle sætte ham op på hvalens pukke. Det lod Steelkilt sig ikke sige to gange, men halede og halede gennem et blændende skum, der gik i eet med den hvide hvalkrop, indtil båden pludselig ligesom stødte på et undersøisk rev, gik på næsen og slyngede den stående styr-

mand fremover. I samme øjeblik han faldt på hvalens glatte ryg, rettede båden sig og blev slået til side af en stor bølge, mens Radncy blev skyllet i vandet på den anden side af hvalen. Han begyndte at svømme gennem skumhvirvlerne, og et øjeblik kunne man skimte ham gennem et slør af skumsprøjt, mens han af alle kræfter søgte at komme væk fra Moby-Dicks synsfelt. Men hvalen fo'r rundt i en frygtelig malstrøm, greb den svømmende mellem sine kæber, stejlede højt med ham, dykkede derefter lodret ned og forsvandt.

I samme øjeblik bunden af båden stødte på, havde Steekilt slappet linen, så at båden drev agterud i forhold til malstrømmen. Han så roligt på, hvad der skete, og tænkte sit. Pludselig gav det et frygteligt ryk nedad i båden, og i samme sekund huggede han linen over; hvalen var fri. Men i nogen afstand derfra kom Moby-Dick igen op til overfladen med nogle laser af Radneys røde uldskjorte i de tænder, der havde tilintetgjort ham. Alle fire både satte efter dyret igen, men det narrede dem hele tiden og forsvandt endelig fuldstændigt.

Town-Ho nåede havn i rette tid — et vildsomt og øde sted, hvor der ingen civiliserede mennesker boede. Under anførsel af indsømanden rømmede alle fortopsgasterne med undtagelse af fem-seks mand og forsvandt mellem palmerne; senere opklaredes det, at de havde sat sig i besiddelse af en stor, dobbelt krigskano, der tilhørte de indfødte, og havde sat sejl mod en anden havn.

Da skibets besætning således var reduceret til en lille håndfuld folk, anmodede kaptajnen de indfødte på søen om at bistå ham i det besværlige arbejde med at få kølhalet skibet for at stoppe lækken. Men den lille fløk hvide blev nødt til at holde en så konstant vagt over deres farlige forbundsfæller, og det både ved nat og ved dag, og så hårdt var det arbejde, der måtte udføres, at da skibet endelig var parat til at stikke i søen, var alle så udmattede, at kaptajnen ikke turde lægge ud med dem med så tungt et fartøj. Efter at have drøftet sagen med sine officerer ankrede han skibet op så langt fra kysten som muligt, ladede sine to kanoner og kørte dem frem, stillede musketterne rede på hyttedækket og forbød øboerne at nærme sig skibet under trusel om at give ild. Han tog en matros med sig, satte sejl med sin bedste hvalbåd og styrede for en gunstig vind mod Tahiti, der lå fem hundrede sømil borte, for at skaffe forstærkning til sin besætning.

På sejladsens fjerde dag fik han en stor kano i sigte, der lå fortøjet ved en lille koralø. Han styrede væk fra den, men det primitive fartøj satte kursen mod ham, og snart præjede Steekilts stemme ham og krævede, at han skulle lægge bi, hvis han ikke ville vædres. Kaptajnen trak sin pistol. Med en fod på hver tofte i de sammenkoblede krigskanoer stod Steekilt og lo hånligt og bedyrede, at hvis der lød så meget som et klik fra pistollåsen, ville han begrave kaptajnen i bobler og skum.

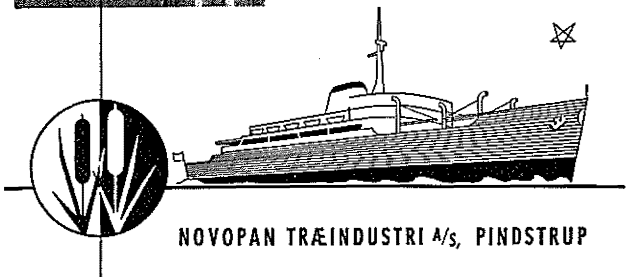
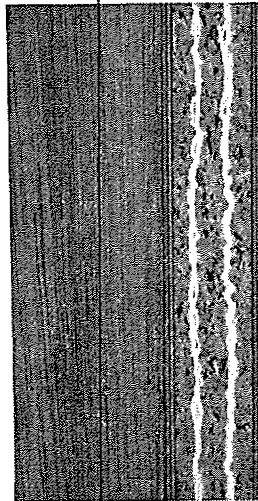
„Hvad vil du mig?“ råbte kaptajnen.

„Jeg vil vide, hvor I skal hen, og hvad Eders ærinde er, og jeg vil vide sandheden,“ svarede Steekilt.

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.



„Jeg vil til Tahiti for at hente folk.“

„Meget vel. Lad mig komme om bord — jeg kommer med fred.“ Med disse ord sprang han over bord fra kanoen, svømmede hen til båden, klavrede ind over rælingen og stillede sig foran kaptajnen.

„Læg armene over kors, Sir, og læg hovedet tilbage. Og gentag følgende ord efter mig: Så snart Steekilt forlader mig, sværger jeg på at sætte min håd ind på den lille ø derhenne og blive der i seks dage. Hvis jeg ikke gør det, gid da lyet vil ramme mig!“

„Det var godt gentaget,“ sagde indsømanden leende. „Adios, senior!“ Derpå sprang han i vandet og svømmede tilbage til sine kammerater.

Steekilt så til, mens båden blev sat på land og trukket op til kokospalmernes rødder, satte sejl igen og nåede snart sit bestemmelsessted, Tahiti. Her stod lykken ham bi; to skibe stod i begreb med at sejle til Frankrig og manglede ved skæbnens tilskikkelse netop det antal, som matrosen var leder af. De gik om bord og fik her ved for alle tider forspring for deres kaptajn, hvis denne skulle have haft til hensigt at forfølge dem med rettens sværd.

En halv snes dag efter, at de franske skibe var afsejlet, ankom hvalbåden, og kaptajnen blev nødt til at hyre nogle civiliserede Tahiti-boer, der havde noget kendskab til søen. Han chartrede en lille skonnert og vendte tilbage til sit skib med dem; her fandt han alt i god orden og fortsatte snart sit krydstogt.

Hvor Steekilt er henne nu, mine herrer, er der

ingen, der ved. Men på Nantucket ser enken Radney stadig ud over havet, der ikke vil give sine døde fra sig; i drømme ser hun endnu den frygtelige hvide hval, der tilintetgjorde hendes mand.“

„Er I nu færdig med historien?“ spurgte Don Sebastian lavmælt.

„Ja, det er jeg, Don.“

„Så beder jeg Eder sige mig, om I efter bedste overbevisning mener, at denne historie i det væsentlige er sandfærdig? Den lyder jo hartad utrolig! Har I hørt den fra en sikker kilde? Tilgiv mig, hvis jeg synes påtrængende.“

„Så tilgiv os alle, bedste hr. sømand, for vi støtter allesammen Don Sebastians forespørgsel,“ lød det fra de øvrige, der var overordentlig interesserede.

„Findes der et eksemplar af Biblen i „Den gyldne Kro“, mine herrer?“

„Nej,“ sagde Don Sebastian, „men jeg kender en præst tæt herved, der hurtigt vil kunne skaffe mig en. Nu skal jeg hente den; men bærer I jer nu klogt ad? Dette kan blive for alvorlig en sag...“

„Vil I være så god at hente mig præsten, Don.“

„Skønt der ikke længere finder autodafeer sted i Lima, frygter jeg, at vor ven løber risiko for at komme i konflikt med ærkebiskoppen,“ sagde en af spanierne til en anden. „Lad os gå lidt ind i skyggen. Jeg ser ikke nødvendigheden af dette optrin.“

„Undskyld, at jeg løber efter Eder, Don Sebastian, men jeg må også bede Eder skaffe mig den største bibel, I kan finde.“

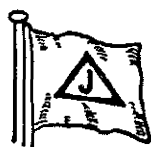
„Her kommer præsten med Biblen,“ sagde Don Sebastian højtidsfuldt, da han vendte tilbage med en høj og værdigt udseende skikkelse.

„Lad mig aftage min hat. Eders velærværdighed, træd længere ind i lyset og hold den hellige bog foran mig, så at jeg kan røre ved den.“

„Så sandt hjælpe mig Gud og på min ære: Den historie, jeg har fortalt Eder, mine herrer, er i alle sine hovedtræk fuldstændig sandfærdig. Jeg ved, at den er foregået; den har tildraget sig på vor klode; jeg har selv været på skibet; jeg kender besætningen; jeg har set og talt med Steelkilt siden Radneys død.“

Maskinistundervisningen

Direktøren for maskinistundervisningen meddeler, at der til den i maj afholdte håndværksprøve på jydsk teknologisk institut mødte 52 eksaminander, hvoraf 44 bestod.



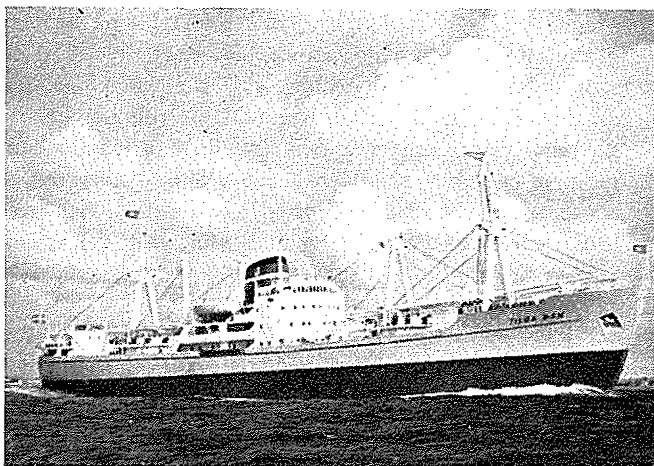
Dampskibsselskabet

JUTLANDIA

JENS TOFT

Toldbodgade 29

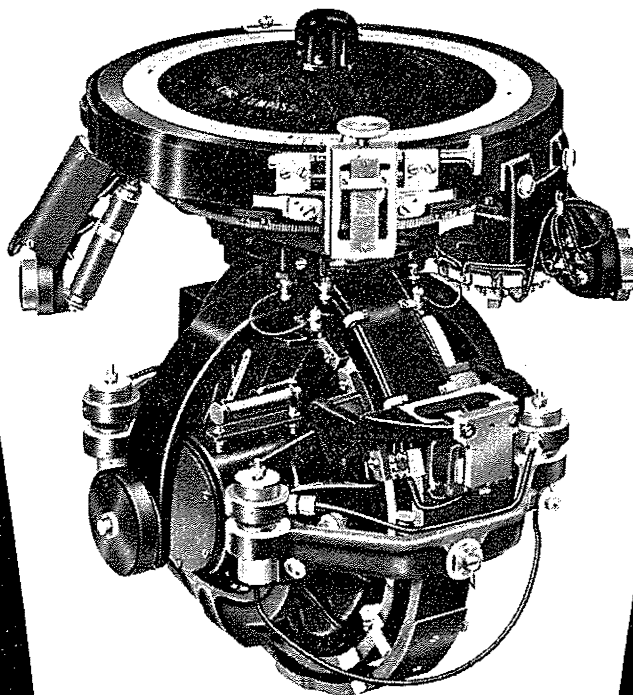
TELF. *8192



Altid rigtig Kurs med

SPERRY

GYRO-KOMPAS



SPERRY GYRO-KOMPAS
ER INSTALLERET I
M/S TILDA DAN



SOPHUS BERENDSEN & SØN

»Ørstedhus« - København V - Tlf. C. 8500 - Tlgr. Berendsen

Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

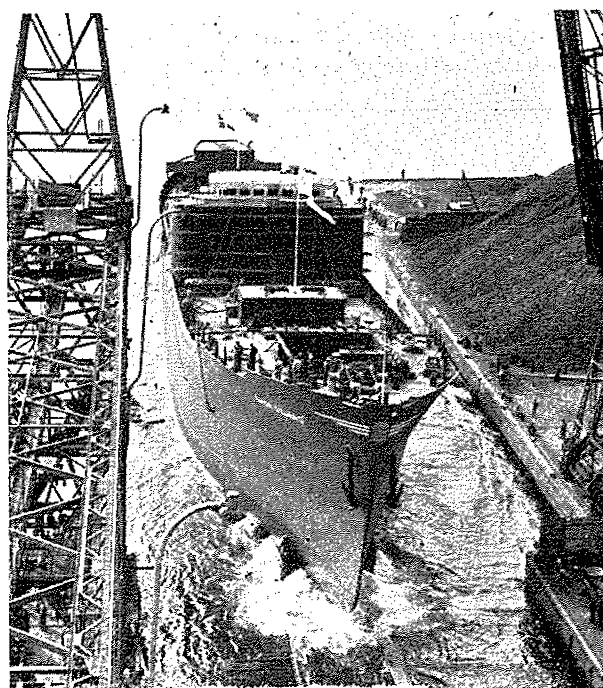
I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. august 1955



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
 Rederjaktieselskabet Dantank
 Rederjaktieselskabet 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 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 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



„Thor Odland“ søsættes.

„Thor Odland“ søsættes

Onsdag den 29. juni 1955 søsættes fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's skibsværft på Refshaleøen fragtmotorskibet „Thor Odland“, nybygning nr. 726, kontraheret til D/S

A/S Produce ved rederiet Jacob Odland S.S., Haugesund, Norge.

Skibet er bygget til Det norske Veritas' klasse + I.A.I. som åben shelterdækker med bak.

Hoveddata for m/s „Thor Odland“ er:

Længde mellem perpendikulærene	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 tons
Lastrummenes kapacitet inkl. højtanke	ca. 12.175 m ³ bales

Maskinrummet er midtskibs, og der er tre lastrum foran og to lastrum agten for dette. Den agterste del af last 3 udgøres af to højtanke til

transport af vegetabilsk olie. Ventilationen er en kombination af mekanisk og naturlig ventilation.

Der er ialt 5 luger, der betjenes

af ti 5 tons og fire 10 tons lossebomme. Desuden er der over 2-lugen en sværvægtsbom for 25 tons.

Rigingen består af 2 tobensmaster, tobenslademast samt et sæt almindelige lademaster.

Alle bomme betjenes af elektriske lossespil, der ligesom ankerspillet er af Thomas B. Thriges fabrikat. Styremaskinen er elektrisk-hydraulisk af fabrikat Hastie.

Skibet forsynes med to 8,84 m redningsbåde anbragt midtskibs samt en 5,5 m motorbåd og en 5,5 m jolle agter.

I huset midtskibs arrangeres aptering for 12 passagerer anbragt i 3 dobbelt- og 6 enkeltkamre. For officerer og mandskab bliver overalt enkeltkamre med undtagelse af 6 dobbeltkamre i mellemdæk agter.

De mest moderne navigationsmidler: radiopejler,

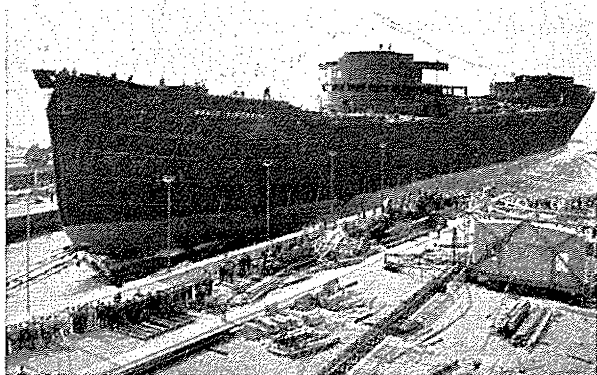
radar, elektrisk log, radio med kortbølgesender etc. bliver installeret.

Hovedmaskineriet består af en enkeltvirkende, seks-cylindret, totakts, krydshoved-dieselmotor af B & W type 674-VTBF-140, udviklende 7100 ihk ved 125 omdrejninger pr. minut, indrettet for kørsel med tung olie. Farten på lastet prøvetur er 17 knob.

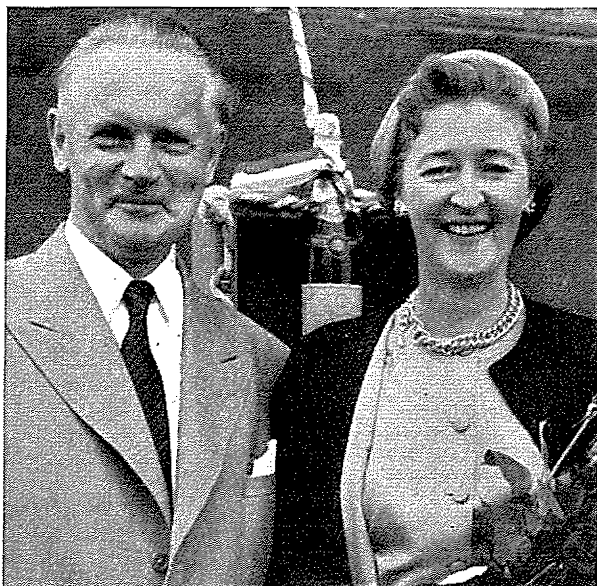
Hjælpe-maskineriet består af tre firecylindrede, fire-takts, enkeltvirkende trunk dieselmotorer, type 425-MTH-40, der hver udvikler 240 ehk ved 500 omdrejninger pr. minut, svarende til 160 kw ved 220 volt jævnstrøm samt en firecylindret, firetakts, enkeltvirkende trunk motor, type 413-MTHK-18, direkte koblet til en 25 kw, 220 volt jævnstrømsdynamo og gennem friktionskobling koblet til en startluftkompressor.

Kockums søsætter sit første skib på 32.000 tons

Ved Kockums Mekaniska Verkstad i Malmö søsættes den 6. juli turbinetankskibet „World Sincerity“, som bygges til den kendte storreder Stavros S. Niarchos. Skibet, som incl. bunkers og stores beregnes at laste ca. 32.500 tons, er Kockums hidtil største nybygning, og desuden det første skib, som er søsat fra værftets nye 50.000 tons stabelbedding, og det første skib, som i Sverige er bygget udelukkende efter det amerikanske klassificeringsselskab American Bureau of Shipping's regler.



Fra „World Sincerity“'s aflobning. Øverst prinsesse Maria Pia og prins Alexander af Jugoslavien samt skibsreder Stavros Niarchos.



„World Sincerity“'s gudmoder, mrs. Carl Hayden, London, og direktor Gösta Lundequist fra Kockums.

Rederiet var repræsenteret af skibsreder Niarchos med frue. Blandt gæsterne var desuden prins og prinsesse Alexander af Jugoslavien.

T/t „World Sincerity“ er bygget med langskibs spanter og er i hovedsagen helsvejst til højeste klasse i ABS. Visse nittede forbindelser forekommer bl. a. i den rundede overgang mellem bund og skibsside efter klassens fordringer. Der findes 11 midtskibs tanke og 22 side-tanke. Både de langskibs og de tværskibs skodder er korrigerede.

Hoveddimensionerne er:

Længde overalt	201,9 m
Længde mellem perpendikulærerne ...	194,2 m
Største bredde på spant	26,2 m
Sidehøjde	14,1 m
Dybgang på sommerfribord	10,5 m
Blokkoefficient	0,77
Lastekapacitet excl. bunkers	43.970 m ³

Bruttotonnagen er 20.800 reg.tons og nettotonnagen 12.400.

Farten på last er kontraheret til 17 knob under prøvetursforhold.

Skibet forsynes med to pumperum med ialt tre turbinedrevne lastoliepumper, hver med en kapacitet på 1.000 tons i timen og to slikkepumper, hver på 150 tons i timen.

Hovedmaskineriet skal bestå af et de Laval damp-turbineanlæg på 16.500 ehk ved 103 omdrejninger pr. minut på skrueerne. Kedlerne er to Foster Wheeler vand-rørskedler, hver med en hedeblade på ca. 1.350 m². Kedlerne yder ved normal drift hver 25.855 kg damp pr. time. Efter overhedning er damptemperaturen 454° med et tryk på 42 kg/cm². Turbineaggregatet er for største delen fremstillet på værftets egne værksteder med undtagelse af turbinerotorerne og skovlene. Dampkedlerne er importeret fra Amerika og monteret i værftets kedelværksted.

Hjælpemaskineriet skal bestå af to turbinedrevne vekselstrømsaggregater, her på 665 kva og en diesel-

dreven havnegenerator på 150 kva. Strømmen er trefaset 450 volt, 60 per., som siden i forskellige transformatorer nedbringes til den spænding, som fordres ved de mange forbrugssteder rundt om i skibet.

Den tekniske udrustning bliver af højeste klasse med alle moderne hjælpemidler. Apteringen bliver med rummelige og smukt apterede enmandskamre for så godt som hele besætningen. Dæksofficererne bor i dæks-huset midtskibs og de øvrige officerer og mandskabet agter. Hele apteringen bliver mekanisk ventileret, og i kamre og messer sker luftfornyelsen 10—12 gange i timen.

„World Sincerity“ er Kockums syvende turbineskib og det tredje, der bygges til Niarchos. De to foregående „Saxonsea“ og „Saxonsky“ på 20.200, tons blev begge leveret i 1953. Værftet har bestilling på yderligere et skib af samme størrelse som „World Sincerity“, men desuden har værftet i ordre en endnu større skibstype på 38.500 tons. Der er hidtil bestilt tre sådanne skibe, deraf to til Niarchos.

M/s „Nordpol“

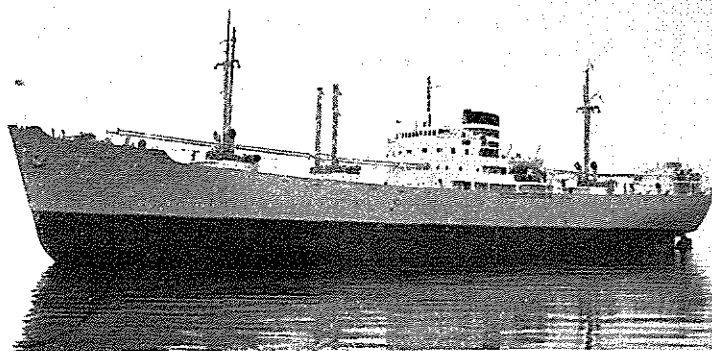
Onsdag den 22. juni 1955 afholdt Aktieselskabet Nakskov Skibsværft prøvetur i Langelandsbæltet med nybygning nr. 138 — m/s „Nordpol“ til Dampskibsselskabet Norden, København.

„Nordpol“, der er det første Norden-skib med sammenbyggede dækshuse, er et moderne lastmotorskib og har følgende dimensioner:

Største længde	133,4 m
Længde mellem perpendicularerne ...	123,4 m
Bredde på spant	17,5 m
Dybde til hoveddæk	8,8 m
Lasteevne	8.740 tons

Skibet er bygget til Lloyd's Registers højste klasse, har to gennemgående dæk og er forsynet med bak og halvhøj hytte samt dækshuse midtskibs og agter. Last-rummenes kapacitet er 14.830 m³ grain.

Nybygningen er forsynet med to master og to sam-somposter, 12 ladebomme, hvoraf en med 20 tons, en med 12 tons og to med 5 tons løfteevne. Bommene be-tjenes af ti 5 tons elektriske lossespil fra Thomas B. Thrige, Odense. Endvidere findes der, ligeledes af Thomas B. Thriges fabrikat, elektrisk drevne ankerspil, forhalingspil og elektrisk styremaskine.



M/s „Nordpol“ på prøveturen.

Apteringen er smuk og moderne og opvarmet og ventileret med et højtryks ventilationsanlæg. Alle voksne besætningsmedlemmer har enekamre.

Navigationssystemet er det mest moderne og består af radar, kommandoanlæg, gyroskopkompas og selv-styrer m. m.

Maskineriet består af en sekscylindret Burmeister & Wain totakts, enkeltvirkende dieselmotor, type 674-VTF-140, der ved 112 o/m udvikler 4.100 bhk og giver skibet en fart af 14½ knob fuldt lastet.

Alle skibets lastrum er forsynet med kulsyre-ildsluk-ningsapparater.

M/s „Rita Mærsk“

Torsdag den 16. juni 1955 søsattes fra A/S Nakskov Skibsværft fragtmotorskibet „Rita Mærsk“, værftets nybygning nr. 140, 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 „Rita Mærsk“ er:

Længde mellem perpendicularerne ...	138,7 m
Største bredde på spant	19,5 m
Sidehøjde til øverste dæk	12,6 m

Dybgang ca. 8,3 m
Tilsvarende dødvægt ca. 9.400 tons

Skibet er et enkeltskruet motorskib med to gennemgående dæk, fremfaldende stævn, „soft nose“ og krydsershæk. 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 gravity-davidder af Welin McLachlan's fabrikat.

M/s „Rita Mærsk“ bliver udstyret med fuldt moderne navigationsmidler, radar, radio og radiopejler, gyrokompass, selvstyrer, SAL-log 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 hytten findes aptering for menig dæks- og maskinbesætning. Alle voksne har een-mandskamre.

Både officerer og besætning har foruden messe særlige opholdssaloner.

Apteringen får et højtryks opvarmnings- og ventilationssystem.

Skibet forsynes med en hovedmotor af B & Ws ny-

este type, enkeltvirkende, totakts, nicylindret med trykladning. Cylinderdiamcter 740 mm, slaglængde 1600 mm. Motoren er i stand til normalt at udvikle ca. 12.500 ihk.

Som hjælpemotorer installeres tre sekscylindrede B & W firetakts trunkmotorer med trykforstøvning, hver direkte koblet til en dynamo.

Skibet blev navngivet af fru prokurist R. Hee, datter af afdøde købmand Bonnesen i Sorø, hvor herr A. P. Møller i begyndelsen af 90'erne var i købmandslære, og afløbningen overværede bl. a. af skibsrederne A. P. Møller og Mærsk McKinney med fru og herr prokurist Hee samt stiftamtmand, greve Reventlow.

Svømmeundervisning og badeliv om bord

Nu kan alle søfolk lære at svømme om bord. Fa. Lauritz Andersen præsenterede forleden en helt ny type svømmebassin på Nordre Toldbod i overværelse af skibsinspektør fra flere af vore største rederier. Bassinet, der er 3x6 meter, er lavet af sejldug, som er plastic-behandlet, således at det ikke kan rådne, selv om det pakkes sammen i våd tilstand. Til dugen hører et skelet af stål. Hele herligheden kan opsættes på 10 minutter. Bassinet er konstrueret af den norske ingeniør Walter Tangen, der allerede har solgt ca. 40 bassiner til rederiet Wilhelmsen og 20 til Fearnly & Eger. Desuden har han leveret til en mængde norske skoler, hvor bassinerne bruges til svømmeundervisning. — Der er ingen tvivl om, at også danske søfolk, skolebørn og sportsfolk kan få fornøjelse af denne nyhed. Bassinerne kan leveres i størrelser efter ønske, og ingeniør Tangen har allerede bygget et til konkurrencebrug med en længde af 25 meter.

J. C. Hempels legatfond

Den årlige legatydelse i J. C. Hempels Legatfond på de hempelske firmaers stiftelsesdag den 4. juli er uddelt til følgende organisationer:

Georg Stages Minde (til beklædning), Søfartens Bibliotek, Søfartsklubben, Sømandsforeningen af 1856, Indenlandsk Sømandsmission, Danmarks Fiskerhøjskole (til fripladser), Navigationsskolerne (til uddeling af flidspræmier), Søfartens Hygiejnekomite, Sømandshjemmet Bethel, Københavns Maskinskole (til uddeling af flidspræmier), Aage Falk Hansen (til arbejde indenfor arbejdsledige søfolk), Søfolkenes Mindehotel, Nordgrønlands ekspedition (fiskeriundersøgelse), Dansk Sømandskirke i fremmede Havne (til hjælp til løsning af deres kirkeproblemer i London og New York).

Skibet er malet med Hempels

J. C. Hempels Skibsfarve Fabrik

AMALIEGADE 8 - KØBENHAVN K - MINERVA 3842

Imak VANDTÆT BEKLÆDNING

— et Olskind-fabrikat

M/s „Absalon“

Aalborg Værft A/Ss nybygning nr. 105, m/s „Absalon“, afleveredes onsdag den 13. juli 1955 til rederiet, Dampskibsselskabet Øresund, København. Det er udstyret som et fuldt moderne dobbeltskruet passagerskib til København-Malmö overfarten.

Skibets hoveddimensioner er følgende:

Længde overalt	70,5 m
Største bredde på spant	13,0 m
Dybde til hoveddæk	5,8 m
Dybgang	3,7 m
Frihøjde på bildækket	2,1 m

Skibet er bygget til Bureau Veritas højeste klasse for sejlads i Østersøen, Kattegat og en del af Skagerak, med forstærkning for sejlads i is samt i overensstemmelse med nugældende dansk lovs fordringer for føring af 1200 passagerer foruden 10 automobiler på København-Malmö ruten. Endvidere er kravene i „International Konvention af 1948“ for passagerskibe på korte, internationale rejser opfyldt. Der er i stor udstrækning anvendt elektrisk svejsning til de forskellige konstruktioner. Dækshuse på både- og brodæk er udført af aluminium for at opnå en så god stabilitet som muligt.

På mellemdækket for er indrettet aptering for tjenerpersonale, hvor møblerne i kamrene er i lakeret eg, agten for denne aptering er indrettet en 3. kl. restaurant med 74 siddepladser, skodder er i eg og møbler nøddetræsfarvet. Mellemdækket agter er indrettet som aptering for officerer og mandskab, i officerskamrene og messe er skodder og loft malet og møbler i mahogni. Mandskabskamre og messe skodder og loft malet og møbler i eg.

På hoveddækket for er der indrettet pakke- og postrum med postkontor, samt lamperum, ventilationsrum etc. Agten herfor lastrum for 10 automobiler. Der er på bildækket en drejeskive, som i forbindelse med store, hydraulisk betjente sideporte i hver side af skibet, giver en nem adgang for bilernes ind- og udkørsel. Hoveddækket midtskibs over motorrummet er indrettet som en hall med brede trapper til de øvrige saloner, herre- og dametoiletter, kioske, vekselskontor, serveringsplads og pantry. Agten for hallen bliver der indrettet 3. kl. cafe, med siddeplads for 106 personer. Denne salon udføres i naturtræ.

På promenadedæk er der fælles spisesalon, skodder er udført i nød, stole og sofaer er betrukket med lys oksehud.

På samme dæk agten for spisesalon er der indrettet anretterum, smørrebrødsrum, pantry etc., på promenadedæk agter er der indrettet 3. kl. rygesalon, Skodder og vægge er udført i møbelplade, fineret med en ædel træsort, borde og stole er udført i hårdtræ og stole er polstret med blåt reps.

I. kl. saloner for rygere og ikke-rygere er placeret på badedækket i fronten, i I. kl. rygesalon er skodder udført i teak, der er oliebehandlet og møbler udført i en ædel træsort, og stole er overpolstrede armstole, i



I. kl. ikke-rygere er skodder udført i nød og møbler som rygesalon.

Agten for salonerne på samme dæk bliver indrettet pantry, opvaskerum og kabys med de mest moderne forhold og med 5 elektriske elevatorer for hurtigt og nemt at kunne betjene salonerne på de underliggende dæk.

På brodækket er der udført styrehus samt aptering for fører, med salon og soverum, og møblerne er udført i mahogni, endvidere er der baderum. Endvidere forefindes på brodækket en privat salon, hvor skodderne er i nød og møbler og døre er udført i naturtræ, stolene er overpolstrede.

På brodækket findes også radiatorum, rum for nød-dynamo og ventilationsrum.

Skibet er udstyret med de mest moderne tekniske hjælpemidler såsom radio, radiopejler, ekkolod, projektor-kompass samt radar.

Hovedmaskineriet består af to syvcylindrede, totakts, enkeltvirkende direkte omstyrede trunk-dieselmotorer med udstødsturboladning, som udvikler 3940 ehk ved 300 o/m og som kan give skibet en fart af noget over 17 knob på dybt vand.

Hjælpe-maskineriet består af fire to-cylindrede, fire-takts, enkeltvirkende trunk-dieselmotorer, type B & W 325 MTBH 40 med turboladning. Hver motor yder 340 ehk ved 500 o/m og trækker hver sin dynamo på 160 kw. Det øvrige hjælpemaskineri omfatter blandt andet to startluftkompressorer, en håndluftkompressor, to saltvandskølepumper og en ferskvandskølepumpe for hovedmotor, en saltvandskølepumpe og en ferskvandskølepumpe for hjælpemotorer, to smøreoliepumper, en brændselsolie-transportpumpe, en brændselsolieforpumpe, en ferskvandskøler, en smøreolie-køler, en startluftbeholder og en startluftflaske for hjælpemotorer.

For ventilation af motorrum anbringes kraftige elektriske ventilatorer.

I motorrummet desuden værksted med drejebænk, boremaskine og slibemaskine, der er elektrisk drevne, samt et praktisk indrettet storesrum for opbevaring af inventar, værktøj etc. To smøreoliecentrifuger, to brændselsoliecentrifuger, en ballastpumpe, en brand- og spulepumpe, en last- og spulepumpe, et dieseldrevet brandpumpeaggregat, en nødlænselumpe, hydrofor pumper, spildevandspumper samt en oliefyret kedel for opvarmning af maskinrum og vandvarmere for sanitærvand.

DE/F „Helsingør“

Første diesel-elektriske færge til DSB

Efter fornøden tilslutning fra bevillingsmyndighederne til bygning af en ny jernbane- og automobilfærge til Helsingør-Helsingborg overfarten, blev færgen kontraheret den 22. oktober 1953 ved Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri A/S, og løb af stabelen den 25. februar 1955, ved hvilken lejlighed den af fru trafikminister Carl Petersen fik navnet „Helsingør“.

Færgens prøvetur på Hveen-milen fandt sted, hvorved færgen opnåede en tophastighed af 12 knob.

Færgen har et strømliniet profil og er den første færge i Statsbanernes flåde med diesel-elektrisk fremdrift.

Den har følgende dimensioner:

Længde overalt	80,00 m
Længde i vandlinien	79,15 m
Bredde udvendig på fender	13,38 m
Bredde i vogndæk	12,90 m
Sidehøjde fra køl til vogndæk	5,27 m
Dybgang, lastet	3,60 m
Effektiv sporlængde	76,20 m
Elektromotorernes hestekraft = 2 × 1050 bhk (1 motor i hver ende)	
Omdrejninger	225 o/m
Prøvetursfart	12 knob

I færgens for- og agterende findes duvnings- og trimtanke, der gør det muligt at hæve og sænke færgens ender.

Videre findes der i siderne en række vingetanke, der rummer vandballast.

Ferskvandet findes i 2 af disse sidetanke, der kan rumme ialt 20 tons ferskvand.

Endvidere to brændselolietanke, der kan rumme ialt 42 tons. Foran for motorrummet findes i siderne to krængningstanke, der kan rumme ialt 11,6 tons.

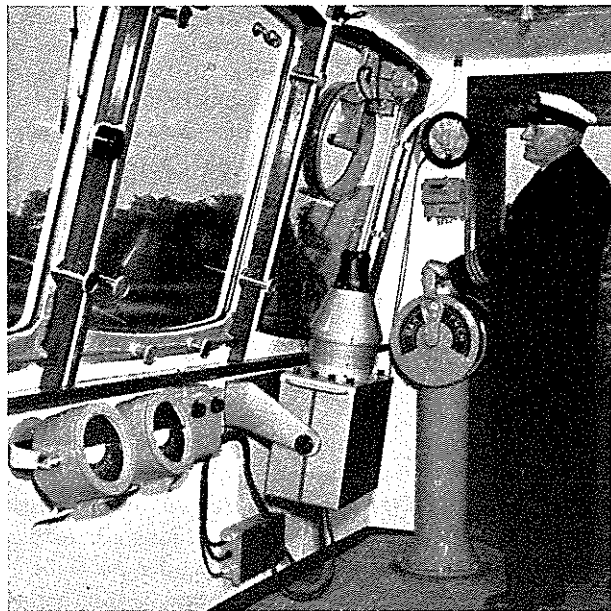
På dækket under vogndækket, nemlig mellemdækket, er der agten for motorrummet kamre for besætningen og restaurationspersonalet, kontor for postvæsen, politi og togpersonale samt helt ude i færgens ender styremaskinrum, malerrum og kædekasse til ankerkæderne. Foran for motorrummet er der tilsvarende som i færgerne „Dan“ og „Kärnan“ ekspeditions- og opholdslokaler for toldvæsenet.

Fra en hall, hvor der i den ene side findes en kiosk samt frithængende hvilesofaer og nogle skrivepulte og hvorfra toldbehandling finder sted, kommer man til vogndækket ad 2 trapper.

I hall'ens midte findes en ikke-rygersalon med 30 siddepladser; denne er omgivet med glasvægge mod hallen, således at man fra salonen har frit udsyn til hall'en.

Vægpaneler består af teakfiner, og stole og sofaer er beklædt med lyst, lakeret oksehudslæder.

Gulvet er belagt med svært linoleum i lyse og mørke felter.



Maskintelegraf på broen.

Fra denne ikke-rygersalon er der adgang til hall'en og en foranliggende, større spisesalon gennem brede svingdøre.

Den store salon rummer 92 siddepladser med polstrede sofaer i siden og armstole i midten. Den er ligesom ikke-rygersalonen forsynet med paneler af teakfiner. Stolebetrækket består af rødt oksehudslæder, og gulvbelægningen er som i ikke-rygersalonen. Forude findes en bred restaurationsdisk med køleskabe etc.

Forrest findes stirridset med afdeling for anretning af smørrebrød med de nødvendige køleskabe og opvaskeafdeling.

Helt forude findes et ørum, der har elevatorforbindelse til vogndæk.

Den store salon har forbindelse med vogndæk ved 2 trapper.

Vogndækket er i princippet indrettet som på de øvrige nyeste færger på overfarten: „Dan“ og „Kärnan“.

Agter i siden findes vekselkontor, desuden de øvrige nødvendige rum: lamperum, redningsbælterum, preseningsrum, optræksrum og nødopgange.

Som noget nyt er der indrettet mikrofonrum, hvorfra told og politi uforstyrret gennem færgens højtaleranlæg kan hidkalde bilisterne til deres vogne.

På grund af sin større længde end de andre færger på overfarten, er færgen også i stand til at rumme flere biler, nemlig ialt 60. Som følge af, at færgen sejler frem og tilbage, kan biler køre lige ombord og behøver altså ikke at bakke.

På dækkets midte findes et enkelt spor, der optager de nyeste, internationale gennemgående vogne eller 8 godsvogne. Sporlængden er 76,20 m. Den fri højde er i midten 4,90 m, således at selv de allerstørste lastbiler kan medtages.

Dækket lukkes i enderne af rulleporte.

For at beskytte biler og passagerer mere er skanse-

klædningen blevet forhøjet noget, således at færgen selv ved søgang vil yde bilerne god beskyttelse.

Der er en landgangsport i hver side, hvorigennem passagererne kan gå i land.

Ad ialt 4 trapper i vogndækkets 2 trappehuse når man op til promenadedækkene i færgens sider.

Som noget nyt er disse dæk om vinteren beskyttet mod vejrligets indflydelse ved vinduer, der kan klappes ned, og således gøre dette dæk helt lukket.

På dette dæk findes toiletterne samt en række siddepladser ved borde og bænke.

I bb side er der 1, i sb side 2 landgange til ramper i land i Helsingør og Helsingborg.

På øverste dæk, — både- eller brodækket — er der styrehuse i enderne, endvidere radiatorum, nøddynamorum, ventilatorrum, optræksrum samt kamre for dæks-officerer. I siden findes redningsbåde. På toppen af styrehuset er der talrige redningsflåder.

Færgens øverste huse på brodæk samt master og skorsten er bygget af aluminium.

Færgen opvarmes ved elektriske varmeovne, salonerne desuden ved forvarmet varmluft, der blæses ind.

Alle kamre har friskluftindblæsning.

Færgen er forsynet med et udstrakt højttalersystem, gennem hvilket meddelelser til publikum kan gives. Endvidere er der et antal telefoner og elektriske ure.

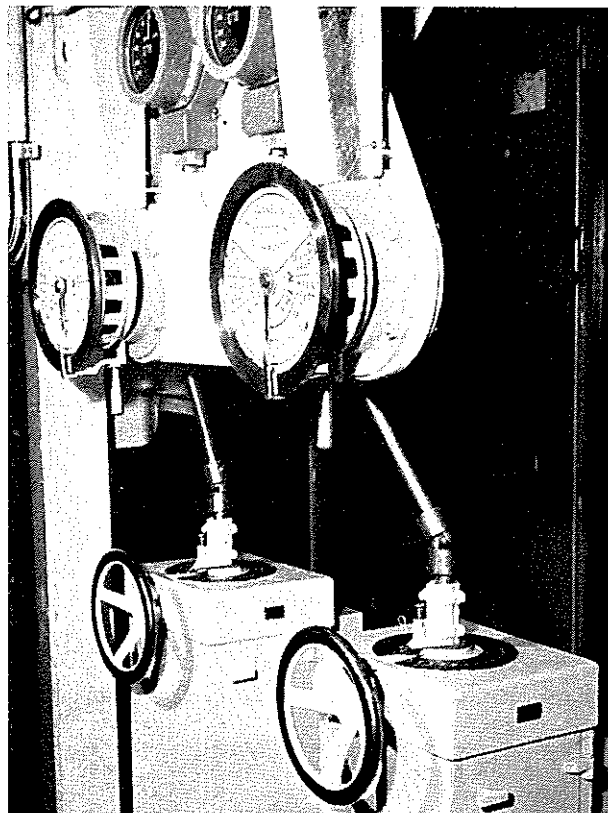
Færgen er bygget til at opfylde de nyeste danske og internationale søfartslove.

Således findes der en række vandtætte døre, der kan lukkes dels fra stedet, dels fra et centralpanel på broen.

Også til sikring af passagererne i tilfælde af brand er der truffet en række konstruktive foranstaltninger, således at passagerer og besætning ad brandsikre trapper og gange kan nå op på vogndækket.

Fra en skumbeholder på brodæk kan der fra studse på vogndæk straks rettes en kraftig ildslukkende skumstråle mod pludselig opstående bilbrand og lign.

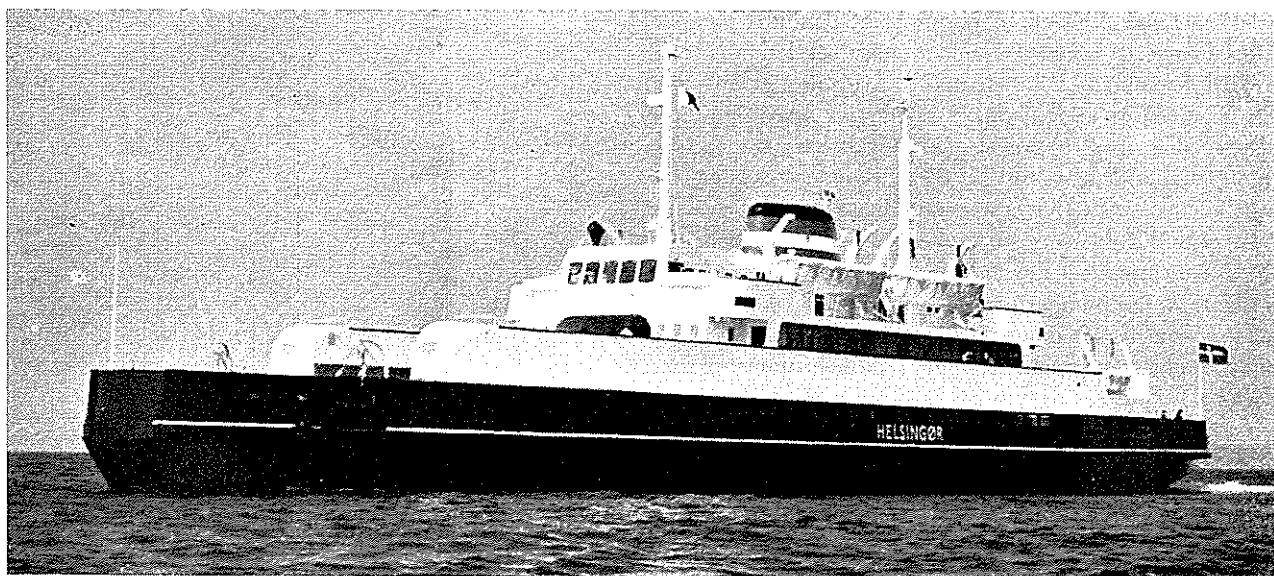
Færgen er udstyret med de nyeste navigatoriske hjælpemidler, såsom radio og radar.



Maskintelegraf i maskinrum.

Fremdrivningsmaskineriet er af en ny type, der for første gang anvendes indenfor Statsbanernes flåde. Det er dieselektrisk og består af seks 280 kw (ved 500 omdrejninger) og en 170 kw dieselgenerator. Dieselmotorerne er af B & W typen, bygget af Helsingør Skibsværft. Normalt leverer 3 eller 4 af dieselgeneratorerne strøm til en dobbelt elektrisk propellermotor i hver ende af færgen, og 2 af de 280 kw dieselgeneratorer står i reserve, således at vedligeholdelsen af dieselgeneratorerne kan udføres under normal fart.

Elektromotorerne, der hver er på 1050 bhk, 225



„Helsingør“ på prøvetur.

o/m, er bygget af Titan, København, med en elektrisk manøvrekontrol incl. telegraferne udført af „Asea“.

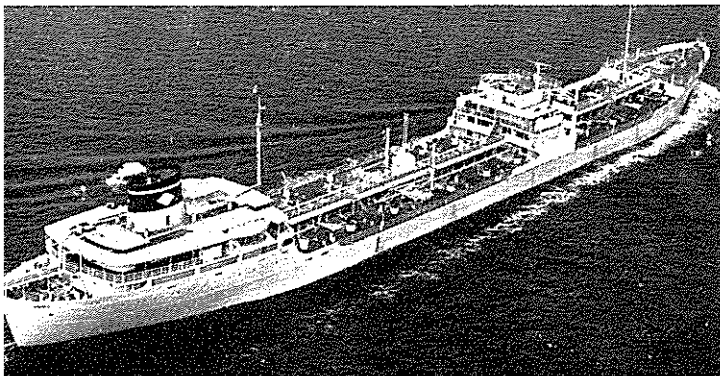
Fremdrivningselektromotorenes omdrejninger kan direkte dirigeres ved maskintelegrafer på broen, således

M/T „Dagali“

Torsdag den 23. juni 1955 gik m/t „Dagali“ på prøvetur fra Aktieselskabet Burmeister & Wains værft. Tankmotorskibet „Dagali“, som er værftets nybygning nr. 722, er kontraheret af skibsrederne John P. Pedersen & Søn, Oslo.

Skibet er bygget til Det norske Veritas klasse + I.A.I. samt efter norsk lov og har følgende hoveddimensioner:

Længde mellem perpendikulærene	166,113 m
Største bredde på spant	21,488 m
Sidehøjde til hoveddæk	11,887 m
Dybgang til sommerlastlinie	8,966 m
Dødvægt (eng. tons)	ca. 18.250 tons
Rumindhold af lasttanke	ca. 25.760 m ³
Fart på lastet prøvetur	15 knob



M/t „Dagali“ på prøvetur.

Skibet er bygget med hytte, bro og bak og er uden spring over 45 % af længden. Det er delt i 10 tanksektioner, har 2 hovedpumperum samt 1 mindre pumperum forude. 2 langskibsskodder deler sektionerne i 10 midtskibstanke og 2x9 sidetanke. Svejsning er anvendt i størst mulig udstrækning; således er klædning hel-svejst, dog med undtagelse af barkholtsrange og kimingsrange. Endvidere er dæk, skodder spanter og bjælker hel-svejst. Der er anvendt langskibs spantesystem i såvel midtskibs- som sidetanke.

Lastrørsystemet har en 12" ringledning og 10" sugninger. I lastpumperummene findes ialt 4 vertikale duplex-compound pumper a 500 tons/time og to 40 tons duplex-slikkepumper, samt i pumperummet i forlasten: lastpumpe og brændselsolietransportpumpe.

Brændselsoliebeholdningen opbevares i højtanke under forlasten og i højtanke i motorrummets forende samt i dobbeltbunden, hvor der endvidere er tanke for dieselolie, smørelie og fødevand. Fødevand opbevares endvidere i øverste agterpeaktank. Ferskvand opbevares i hæktanke.

at kaptajnen altså umiddelbart er i stand til at regulere skruernes omdrejningstal, medens hidtil ordren blev afgivet til maskinmesteren, der derefter regulerede omdrejningstallet.

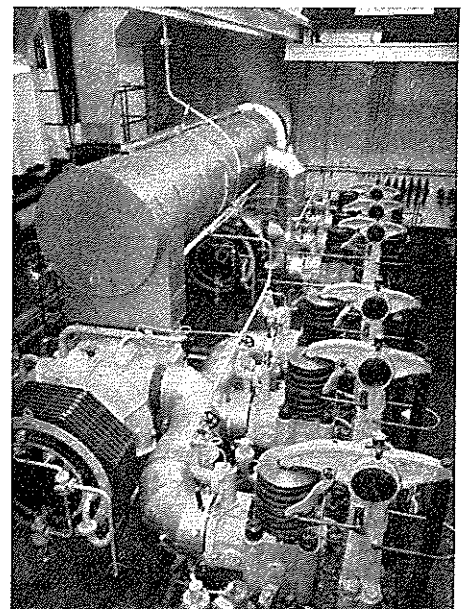


Hjælpe motoren.

Lossegrejerne omfatter to 5 tons bomme anbragt på lademaster ved agterste pumperum samt en 5 tons bom anbragt på fokkemast. Desuden en 3 tons bom på stormast samt en 1 tons proviantbom på agterkant af skorsten. Bom på stormast kan anvendes som maskinbom. Anker- og varpespil er dampdrevne. Styremaskinen er elektrisk-hydraulisk af fabrikat Hastie.

De 4 redningsbåde er af aluminium; deraf er 2 forsynet med motor, en midtskibs og en agter. Daviderne har alle luftdrevne bådespil.

I broen og de overliggende huse er indrettet aptering for reder, kaptajn, dæks officerer, telegrafist, lods, 2 drenge, hovmester, 3 piger, bibliotek og hospital samt spisesalon og baderum. Reder, kaptajn og spisesalon har paneler af nød i halv højde og derover lyse plastic tapeter. Møblerne er i nøddetræ. I hytten er indrettet



Top af hovedmotor.



Mandskabsmesse.



Mandskabsrygesalon.

apting for sømænd, motormænd og drenge, som alle, med undtagelse af fire drenge, 2 smørere, 2 jungmænd og 2 letmatroser, får een-mandskamre. Hus på hyttedæk er indrettet for maskinofficerer og underofficerer samt I og II kok. Endvidere messer for officerer, kabyspersonale, underofficerer og mandskab samt rygesalon for officerer. Kabysen findes ligeledes i dette hus. I huse på bådédæk agter er indrettet apting for maskinchefen og opholdsrum for mandskabet samt vaskeri. Opholdsrum for officerer og mandskab har møbler i poleret mahogni. Messer for officerer og opholdsrum for officerer og mandskab har plyfa-profilerede paneler i halv højde, medens mandskabsmessen har bøgetræspanel i halv højde.

Hele aptingen er moderne udstyret med 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 „Dagali“ er udstyret med fuldt moderne navigationsmidler, radar, radio og radiopejler, gyrokompas og ekkolod.

Hovedmotoren er en B & W direkte omstyrbar, enkeltvirkende, turboladet, totakts, sekscylindret krydshovedmotor med trykforstøvning, cylinderdiametere 740 mm, slaglængde 1600 mm, i stand til at udvikle 8.300 ihk svarende til ca. 7.500 ehk ved 115 omdrejninger/minut. Hovedmotoren indrettes til at forbrænde

både diesel- og tung olie og er forsynet med A/S Titans selvrensende separatorer for tung olie.

Hjælpmotorerne er to sekscylindrede dieselmotorer af B & Ws enkeltvirkende, firetakts trunkmotorer, type 625-MTH-40, hver direkte koblet til en dynamo på 240 kw. Desuden to dampdynamoer på 50 kw.

To oliefyrede kedler er installeret, hver med en hedeblade på ca. 300 m², og en udstødsgaskedel af B & Ws type med en hedeblade på ca. 200 m². Kedlerne indrettes til et arbejdstryk på 12,5 atm.

S/s „Askeladden“

Fra Fredriksstad Mek. Verksted afleveredes den 16. juli s/s „Askeladden“ på 2650 tons dw til rederiet J. T. Farsjø & Co., Oslo. Skibet er en shelterdækker til føring af tør last.

Hovedmaskineriet er en Frederiksstad dampmotor for en normal ydelse på 1400 ihk ved 106 omdrejninger pr. minut.

En Hempel-kongres

Lederne af Hempel's Marine Paints associerede fabriker rundt om i verden har i de sidste uger været samlet i København til en Hempel-kongres.

De fleste af firmaets generalrepræsentanter i udlandet, lige fra Japan, Sydamerika, Afrika, USA og selvfølgelig fra det meste af Europa, deltog ligeledes i kongressen.

Samtidig var firmaets teknikere i de forskellige lande samlede, og mange nye fremstød inden for Hempel's Marine Paints produkter kan ventes fremover.

Firmaets farver kan nu fås i 75 hovedhavne rundt om i verden.

Da kongressen netop er holdt i år — 40-året efter de hempelske firmaers start, blev der ved en mindre højtidelighed overrakt firmaets stifter, fabrikant J. C. Hempel, en buste, udført af nu afdøde professor Johannes Bjerg — iøvrigt kunstnerens sidste arbejde.

Denne buste var en gave fra hele personalet i ind- og udland.

I forbindelse med jubilæet udnævntes E. Eikers til teknisk direktør for koncernens Centrallaboratorium, og frk. Ida Rasmussen, Jørgen Stehr samt Ejler Sørensen til prokurister.



KGL. HOFMØBELFABRIKANT
C. B. HANSENS ETABL.

BREDGADE 32
København K.

Central 386 — 11,386 — 11,585

„Effie Mærsk“

Lørdag den 25. juni 1955 søsattes fra Odense Stålskibsværft A/S fragtmotorskibet „Effie Mærsk“, værftets nybygning nr. 131, 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 „Effie Mærsk“ er:

Længde mellem perpendicularererne ...	138,7 m
Største bredde på spant	19,4 m
Sidehøjde til øverste dæk	12,6 m
Sidehøjde til andet dæk	9,5 m
Dybgang	ca. 8,3 m
Tilsvarende dødvægt	ca. 9.500 tons

Skibet er et enkeltskruet motorskib med to 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 gravity-davidder af Welin McLachlan's fabrikat.

M/s „Effie Mærsk“ bliver udstyret med fuldt moderne navigationsmidler. 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 hytten findes aptering for menig dæks- og maskinbesætning. Alle voksne har een-mandskamre.

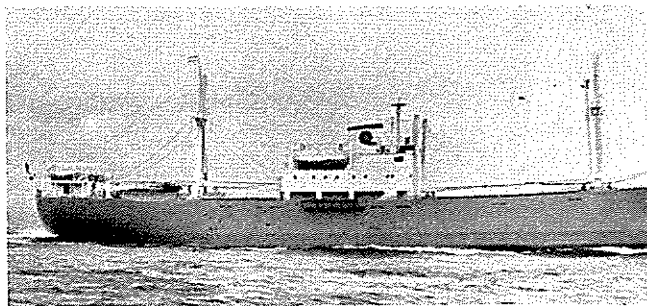
Både officerer og besætning har foruden messe særlige opholdssaloner.

Apteringen får et opvarmnings- og mekanisk ventilationssystem.

Skibet forsynes med en hovedmotor af B & Ws nyeste type, enkeltvirkende, totakts, nicylindret med trykladning. Cylinderdiameter 740 mm, slaglængde 1600 mm. Motoren er i stand til normalt at udvikle ca. 12.500 ihk.

Som hjælpemotorer installeres tre sekscylindrede B & W firetakts trunkmotorer med trykforstøvning, hver direkte koblet til en dynamo.

Skibet blev navngivet af fru bankdirektør P. Ingholt, og afløbningen overværedes af bankdirektør P. Ingholt, fru Effie Rasmussen, som skibet er opkaldt efter, direktør Poul Rasmussen, Hundested, konsul William Nielsen og frue, Svendborg, mr. A. J. Keeble fra Harvey Trinder & Van Ommeren, London, skibsreder Mærsk McKinney Møller og frue.



M/s „Ivan Gorthon“

Öresundsvarvet afleverede den 30. juni lastmotor-skibet „Ivan Gorthon“ på 3.515 tons dw til Rederiaktiebolaget Gylfe, som er et af Gorthonrederierne i Helsingborg.

Skibets hoveddimensioner er:

Længde overalt	96,0 m
Længde mellem perpendicularererne	91,2 m
Største bredde på spant	13,4 m
Sidehøjde til hoveddæk	5,9 m
Sidehøjde til shelterdæk	8,4 m
Dybgang til sommerfribord	5,9 m

„Ivan Gorthon“ er et søsterskib til det tidligere levere „Lovisa Gorthon“, og er særlig bygget til transport af papirmasse fra Nordlands havne til England, i hvilken fart rederiet gennem mange år har været beskæftiget. Hoveddimensionerne er afpassede efter bestemmelserne for passage til Readham Docks i London.

Skibet har to lastrum, et foran for og et agten for maskinrummet og er bygget med fem lastluger i både hoved- og shelterdækkene. Lugerne betjenes af ialt syv lastbomme for tre tons løft og tre lastbomme for fem tons løft. Spillene har en effekt på 24 hk. På formasten er oprigget en bom for 20 tons løft.

Styremaskinen er forsynet med to motorer med Leonard-omformere. Der findes anordning for automatisk styring.

I skibet er installeret en sekscylindret dieselmotor af Götaverkens fremstilling. Den er af totaktstypen og har en cylinderdiameter på 520 mm og en slaglængde på 900 mm. Ved 160 omdrejninger pr. minut yder den 2.250 chh og giver skibet en fart på 13 knob på fuld last.

Til at give elektrisk strøm til hjælpemaskineri, dæksmaskineri og belysning er installeret tre firecylindrede, enkeltvirkende, firetakts dieselmotorer, hver på 110 kw ved 450 omdrejninger pr. minut.

Skibet er bygget til Lloyd's Registers højeste klasse. Isforstærkningerne er gjort ekstra kraftige, så de også svarer til Flinska Sjöfartsstyrelsens specialfordringer.

På den målte mil opnåedes en fart på 14,9 knob.

Skibet føres af kaptajn F. R. Annersten og maskinchef er R. A. Wicander.



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.

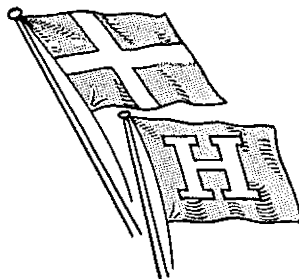
★

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

Sikkerhed til søs

DECCA NAVIGATOR

DECCA RADAR

DECCA NAVIGATOR AKTIESELSKAB

KRYSTALGADE 15 - KØBENHAVN K.
TELEFON BYEN 8310



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



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

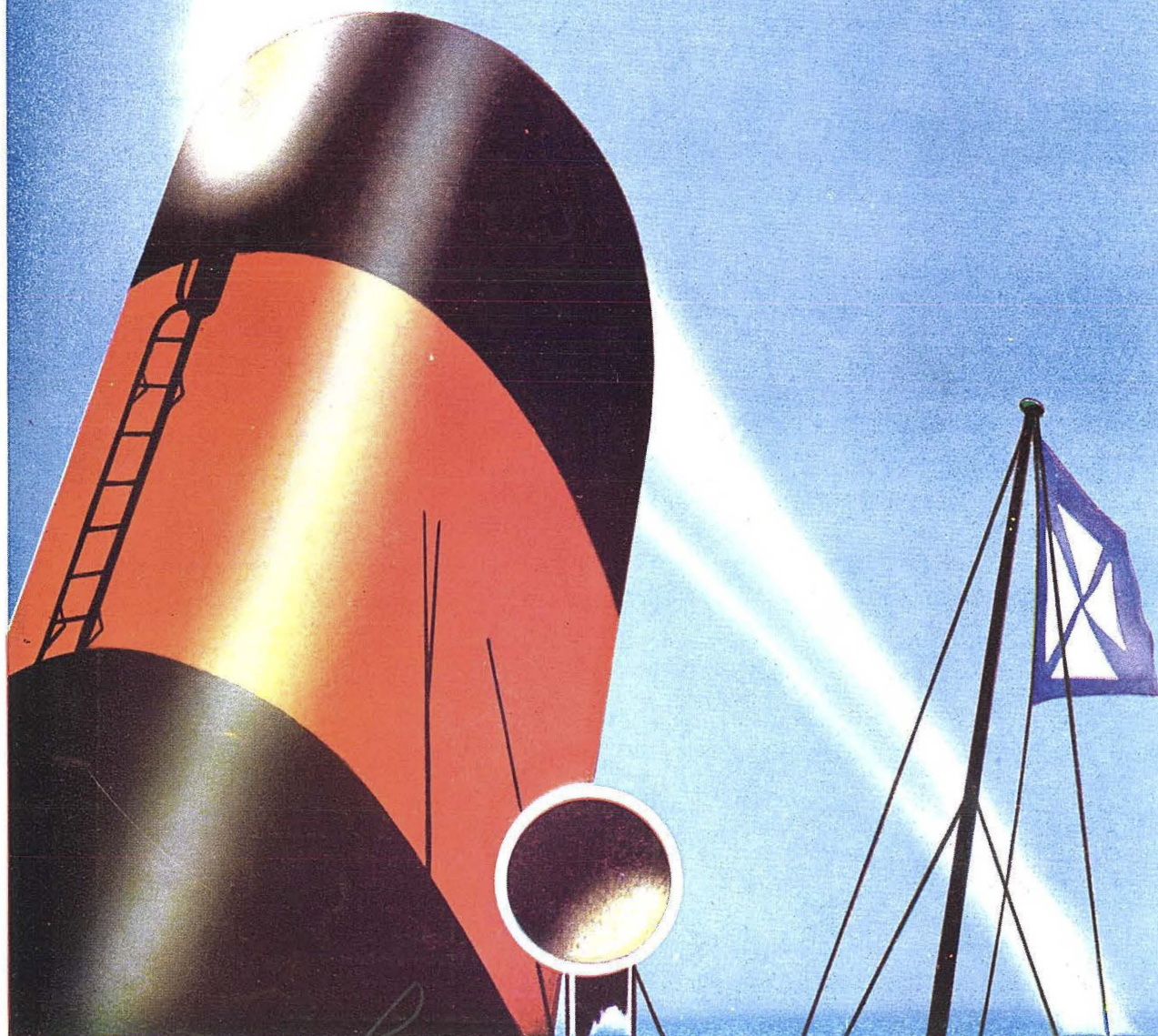
“MYREN”

KØBENHAVN

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

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB





VIRKINGEN

nr. 1,75
september

VED KULKAJEN

Maleri af V. QVISTORFF

1955 - nr. 9
32. årgang



Læs om:

Frankrigs største rederi og verdens største hangarskib

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

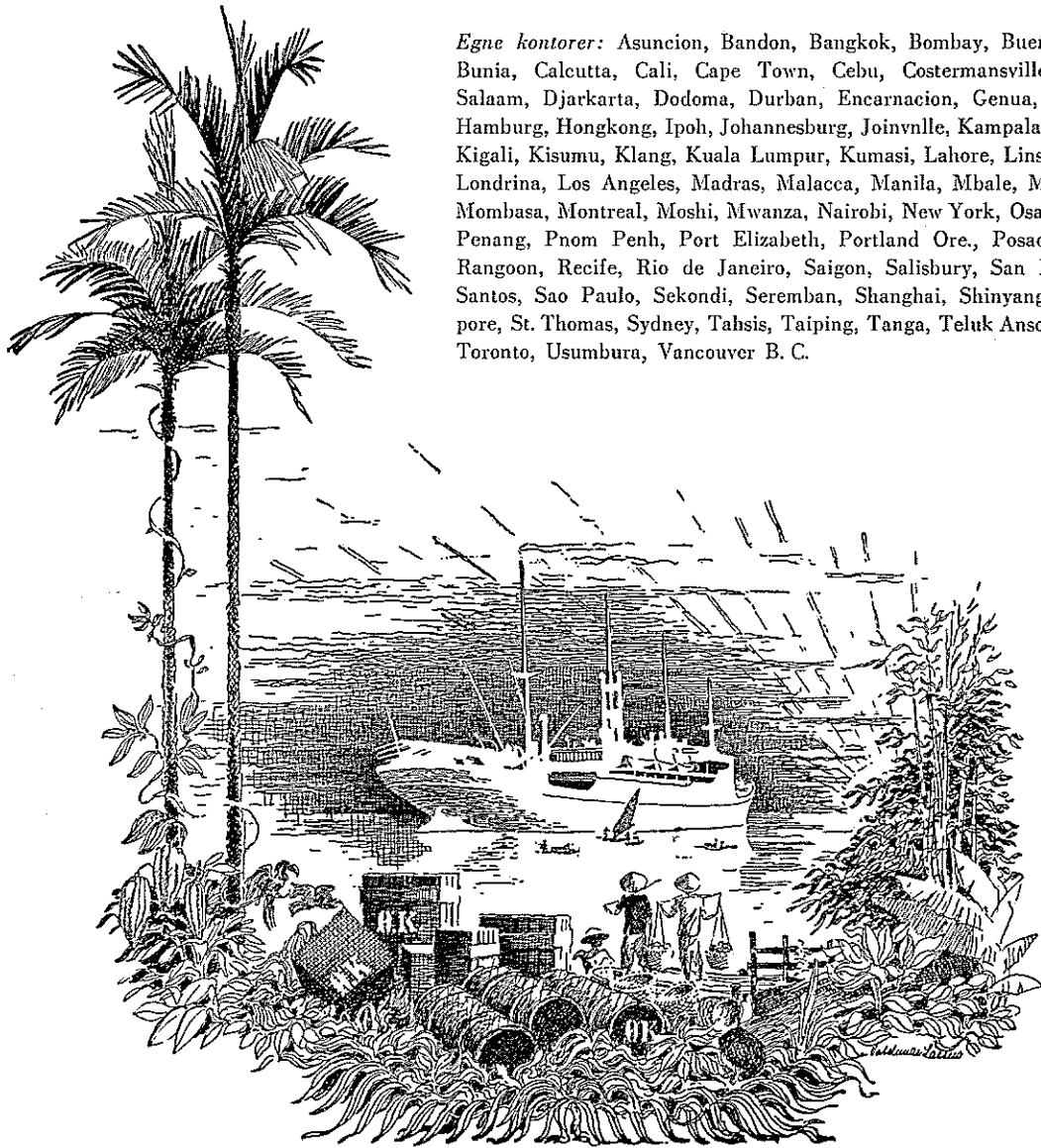
AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI KØBENHAVN

IMPORT til Europa af oversøiske produkter

EXPORT oversøisk af europæiske varer

Plantage-, savmølle- og skovdrift i Østen, Afrika, Sydamerika og 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, Djarkarta, 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, Taxis, Taiping, Tanga, Teluk Anson, Tokyo, Toronto, Usumbura, Vancouver B. C.

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

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

Frankrigs kendteste rederi *fylder 100 år*

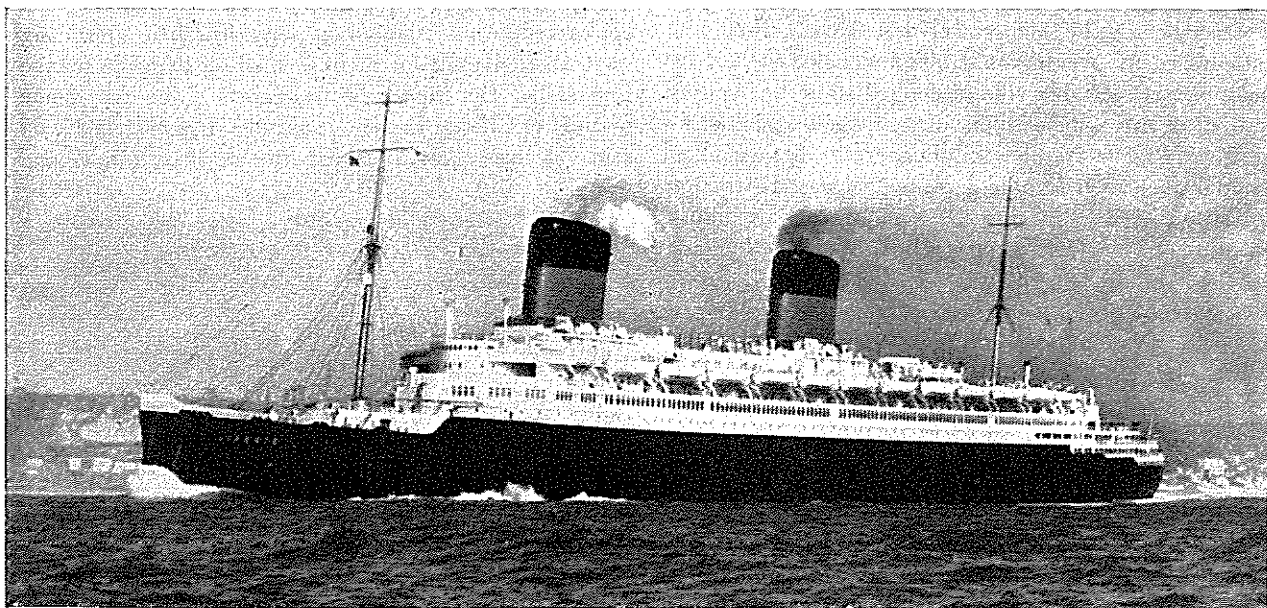
Frankrigs stolthed, det store rederi „Compagnie Générale Transatlantique“, der i det meste af verden omtales som „French Line“, fylder i år hundrede år. Selskabet, som har drevet og stadig driver nogle af de største og flotteste linere på havene, blev stiftet i 1855 af to parisiske bankmænd, brødrene Emile og Isaac Pereire, og hed dengang „Compagnie Générale Maritime“.

Til at begynde med talte brødrene Pereires flåde udelukkende sejlskibe, der var beskæftiget i fiskeri på New Foundland og i Stillehavet. Napoleon III ville imidlertid gøre Frankrig til en stormagt i den transatlantiske skibsfart. Allerede i 1857 fremkom kejseren med den tanke at give statsstøtte til rederier, der kunne gennemføre en regelmæssig fart på USA, Vestindien og Brasilien, og i februar året efter etableredes disse ruter af et par rederier, der imidlertid snart måtte give op, fordi deres økonomi ikke tilfredsstillede regeringen. I

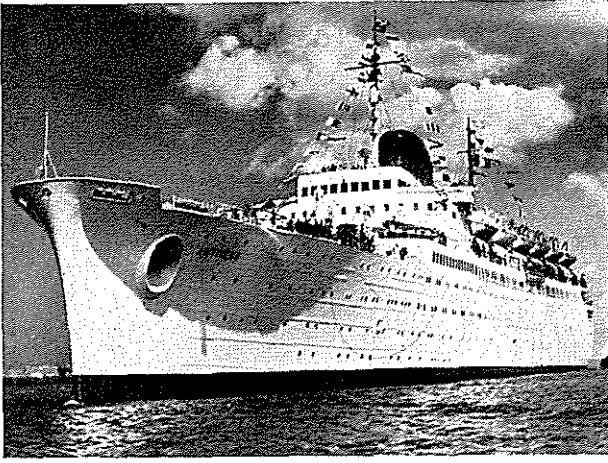
1861 besluttedes det derfor at overdrage koncessionen for ruterne til brødrene Pereire, hvis rederi derefter omdannedes til aktieselskab og fik sit nuværende navn.

Compagnie Générale Transatlantique skulle som støtte fra staten modtage 9,3 millioner francs om året for at besejle de tre ruter. De tre millioner var for farten på New York, og her forpligtede selskabet sig til 26 rejser om året med en gennemsnitsfart af 11½ knob. Sejladsen på ruterne skulle først være påbegyndt i 1864, men på grund af den franske ekspedition til Mexico blev farten på Vestindien og Sydamerika startet straks. Til denne fart havde rederiet damperen „Louisiane“ på 1.900 tons. Dette skib gjorde sin første rejse med statsstøtte i april 1862.

Farten på New York kom efter programmet i gang i 1864. Til denne rute havde selskabet fået bygget hjuldamperen „Washington“ (3.400 tons) hos Scotts i Greenock. Snart efter fulgte flere andre skibe til ruterne



„Liberté“.



„Antilles“.

over Atlanten, nemlig „Lafayette“, „Imperatrice Eugenie“, „Europe“ og „Napoleon III“. Disse var alle fire hjulskibe, og „Imperatrice Eugenie“ var forresten den første store Atlant-liner, der byggedes i Frankrig. Senere fik Générale Transatlantique skibene „Pereire“, „Ville de Paris“ og „St. Laurent“, der alle var skrueskibe og gav anledning til, at mange af hjuldampene ombyggedes til propeller-drift.

Under den fransk-tyske krig var selskabets linere næsten udelukkende beskæftiget med at bringe våben og ammunition fra USA til Frankrig, ligesom de hjembragte mange i Amerika bosiddende franskmænd, som ville tjene under deres fædrelands fane mod „les boches“. Da krigen sluttede, var de samme skibe med til at bringe krigsfanger hjem fra Tyskland.

I 1873 fornyede den franske regering sin kontrakt med rederiet. Statsstøtten blev forhøjet til 3.644.000 francs om året for sejladsen på New York, og samtidig forpligtede selskabet sig til 40 rejser om året. Noget senere sluttedes også kontrakt om postfart mellem Frankrig og kolonierne i Afrika.

Statsstøtten havde den gunstige virkning, at mange af selskabets skibe moderniseredes. Men i 1880'erne sluttedes en ny overenskomst, der indeholdt en bestemmelse om, at selskabet ville få dobbelt støtte til bygning og drift af nye skibe, såfremt disse byggedes på franske værfter. Men de franske skibsbyggere så her en glimrende chance til at forhøje deres byggepriser betydeligt, og derfor havde statsstøtten i nogle år en for fransk skibsfart og den franske økonomi ugunstig indflydelse. Rederiet besluttede nemlig i visse tilfælde at købe ældre skibe fra udlandet. At disse skibe var urentable i drift, så ledelsen stort på, da det jo var den franske stat, der bidrog betydeligt til den dyrere drift!

I overenskomsten for 1884 fastsloges det, at der skulle opretholdes ugentlig forbindelse med New York. Skibenes gennemsnitsfart på ruten skulle ifølge kontrakten med staten være 15 knob, men for en yderligere fartforøgelse gav regeringen ekstra bonus. Denne bonus beløb sig til 12 francs om året pr. brutto registertons for hver tiendedel af en knob, hvert skib ved årets slutning kunne lægge til sin gennemsnitsfart. Dette

ekstra tilskud satte rederiet i stand til at bygge en pragtfuld flåde af linere. En af Générale Transatlantiques mest populære linere var i 80'erne „La Normandie“. Dette skib, der byggedes i England, var på 6.283 tons og opnåede på prøveturen en fart af 17,25 knob, hvilket gjorde det velegnet som eventuel hjælpeekspeditionsfart for den franske marine. Af andre nye skibe fra denne tid bør nævnes „La Gascogne“, „La Bretagne“, „La Champagne“ og „La Bourgogne“. Det sidstnævnte præsterede på strækningen mellem Le Havre og Sandy Hook en gennemsnitsfart af 17,91 knob.

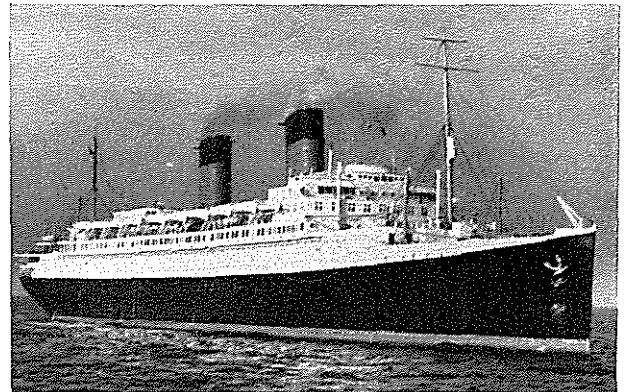
I 1893 droppede man den ekstra støtte til franskbyggede skibe, idet man indså, at den havde været et fejlgreb.

På næsten samme tid havde man planer om at bygge en række nye, luksusbetonede skibe, der skulle være klar til sejlads inden århundredskiftet. Men den franske regering, der jo skulle betale gildet, trak sagen i langdrag, og først i 1898 var planerne parat til at føres ud i livet. De nye skibe skulle have en mindste hastighed af 20 knob, og resultatet blev „La Lorraine“, „La Savoie“ og „La Provence“. Det var alle tre smukke skibe på ca. 11.800 tons hver. Maskineriet, der udviklede 22.000 hestekræfter, gav hvert af skibene en fart af mere end 22 knob. Når regeringen endelig gav tilsagn om økonomisk støtte til denne flåde, skyldes det i nogen grad skibenes egnethed som hjælpeekspeditionsfart.

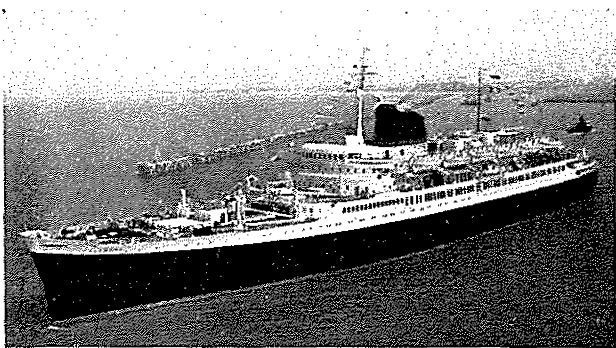
Omtrent på den tid, da de ovennævnte skibe var ved at være færdige, besluttedes det at sælge skibsværftet i Penhët-St. Nazaire, som beskæftigede 4.500 mand. Générale Transatlantique beholdt dog en del af sine aktier i værftet.

Desværre for franskmændene nåede de nye skibe ikke at blive færdige til Paris-udstillingen i 1900. I stedet var det Hamburg-Amerika-linien, der stjal det meste af profitten ved at sejle tusinder af besøgende til udstillingen.

Efter den første verdenskrig, under hvilken rederiets skibe gjorde militærtjeneste og led store tab, blussede konkurrencen på Atlanten op påny. Frankrig gjorde sig store anstrengelser for at følge med og byggede mange fine skibe. Det fineste af selskabets skibe fra denne periode er „Ile de France“, som blev bygget i 1927, og som i de næste syv år transportererede ikke mindre end



„Ile de France“.



„Flandre“.

160.000 passagerer over Atlanten. „Ile de France“, der da havde gjort 100 rejser, er på 43.000 tons.

Da den sidste verdenskrig brød ud, lå „Ile de France“ sammen med et par af liniens andre skibe, „Champlain“ og „Normandie“, i New York. I marts 1940 blev det smukke skib lastet til bristepunktet med krigsvigtige varer, som man manglede hjemme i Frankrig. I maj måned afsejlede det, men få dage senere måtte Frankrig give op for den tyske invasion. To måneder efter afrejsen ankom kæmpeskibet til Singapore, hvor englænderne beslaglagde det og lod det ombygge til troppe-transporter. I løbet af krigen transporterede „Ile de France“ 485.000 allierede soldater over havene og blev meget populært i den frie verden. Da skibet i september 1945 kom tilbage til Frankrig, blev tretten mand af dets besætning hædret med høje franske ordner, og også skibet selv fik en orden. Senere gennemgik „Ile de France“ en luksusbetonet ombygning, der har gjort det muligt for skibet stadig at bevare sin popularitet.

Men andre af selskabets skibe led en sørgelig skæbne. Først og fremmest må nævnes „Normandie“, der brændte og sank i New York. Det 28.000 tons „Champlain“, der byggedes i 1932, ødelagdes af en magnetmine ud for Frankrigs kyst, og endvidere mistede linien under krigen „Mexique“, „Bretagne“ og „Cuba“. Det 17.000 tons „De Grasse“ blev ved Frankrigs overrumpling beslaglagt af tyskerne, men sank i Bordeaux havn i 1944. Franskmændene hævdede senere skibet og har nu moderniseret det kraftigt. To andre af rederiets skibe, „Ville d'Oran“ og „Columbie“, overlevede krigen som amerikanske hospitalsskibe.

Men det har ikke bare været krigen, der har skabt dramatik i Générale Transatlantiques historie. I 1938 brændte „Lafayette“ og i 1939 „Paris“ under mystiske omstændigheder. Mærkeligt nok forsøgte tyskerne, som jo konstant manglede jern under den sidste krig, ikke at hæve „Paris“, som alle krigsårene igennem lå kængret i le Havres havn.

Efter krigen overtog Frankrig den tidligere tyske liner „Europa“, der ombyggedes og sættes i drift under Générale Transatlantiques kontorflag som „Liberté“. Dette skib er med sine 49.746 tons nu selskabets flag-skib, men ledelsen har planer om at bygge nye skibe, der bliver større end „Liberté“, men mindre end „Normandie“. Beslutningen om at bygge en ny fransk kæmpeliner blev for nogen tid siden taget af nationalforsamlingen — men først efter mange overvejelser, fordi man frygtede den stadig større konkurrence fra luftfartens side på Atlanten.

„Normandie“ var alle franskmænds store stolthed, og der var national sorg, da det blev klart, at denne tidligere skønhed aldrig mere ville blive til skib. Det kunne se ud, som om Frankrig helt har opgivet at være med i det store kapløb med England og USA om „Det blå bånd“. Men det hundredårige franske selskab venter måske bare på atom-maskineriets sejr på Atlanten?

Otto Ludwig.



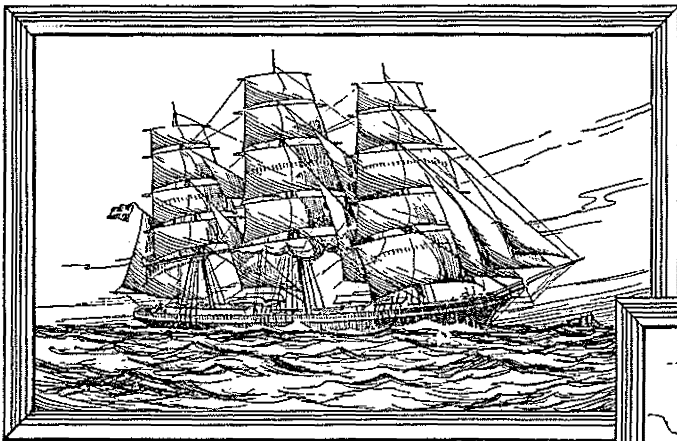
TELEFON FABRIK AUTOMATIC A/S
KØBENHAVN - DANMARK



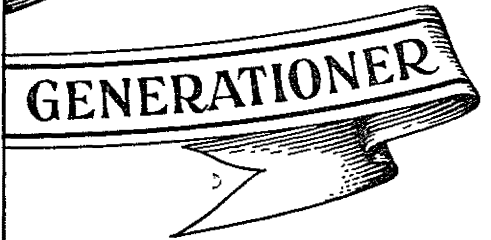
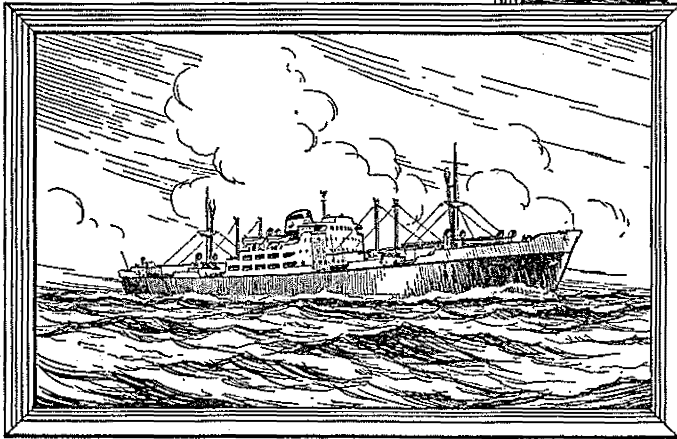
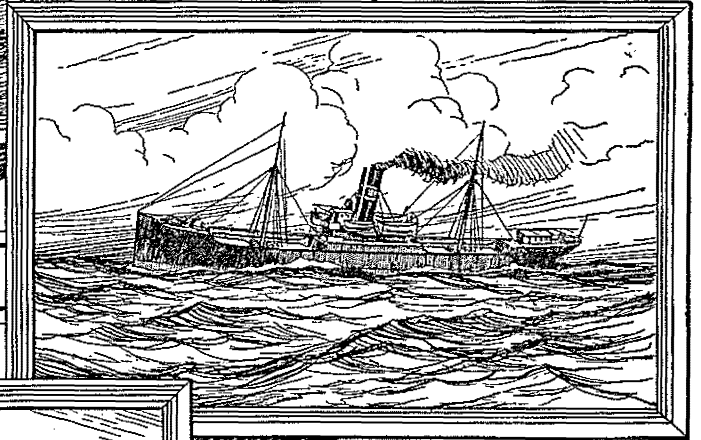
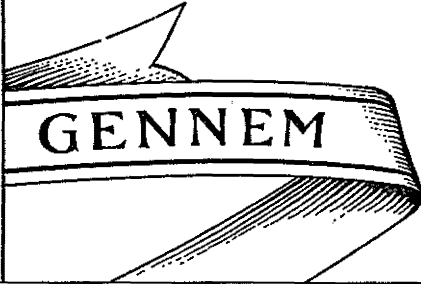
KGL. HOFMØBELFABRIKANT
C. B. HANSENS ETABL.

BREDGADE 32
København K.

Central 386 — 11,386 — 11,585



H. SCH - P.



HAR DE
OVERALT PAA HAVET
FAAET

fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER



„Mølpose“-flåden

Under den sidste verdenskrig opbyggede amerikanerne en fantastisk flåde af handelsskibe. Man så ikke så meget på, hvad bygningen af skibene kostede, når bare det skete hurtigt. Det betød heller ikke så forfærdelig meget, hvad det kostede at holde de krigsbyggede skibe i fart. Men da krigen sluttede, havde amerikanerne pludselig alt for mange handelsskibe, og trods stor tonnage-efterspørgsel var det ikke muligt at beskæftige dem alle.

En mængde Victory- og navnlig Liberty-skibe afhændedes til udlandet, hvor man var i øjeblikkeligt bekneb for tonnage, men alligevel måtte mange lægges op på amerikanske floder og i amerikanske havne. Man nænnede ikke og mente heller ikke, at man havde råd til at ophugge alle de overflødige skibe, så længe en ny krig truede. Derfor blev samtlige skibe faktisk pakket i „mølposer“, d. v. s. at deres maskinerier o. l. blev indsmurt i olie og sammen med forskelligt dæksudstyr hermetisk lukket inde i plastic-hylstre. På den måde kunne skibene ligge mange år uden at forringes væsentligt, og udgifterne ved deres vedligeholdelse blev holdt på et minimum.

Som følge af sin vældige reserveflåde har USA i alle årene efter krigen kunnet mønstre verdens største handelsflåde. I 1954 udgjorde flåden ialt ca. 24,9 millioner brutto-tons, men heraf tilhørte de 12,8 millioner tons „mølpose“-flåden.

I årene efter krigen har kun et mindre antal skibe fra reserveflåden været sat i fart, men under Korea-krigen blev i 1951 en del af de oplagrede skibe „pakket ud“, og i december samme år var „kun“ 8,9 millioner tons amerikanske handelsskibe lagt op. Men i 1952 faldt efterspørgslen efter tonnagen stærkt, og mange af reserve-skibene måtte igen „pakked ind“. I december 1952 udgjordes „spøgelses“-flåden af 1.974 skibe på tilsammen 12 millioner tons. Et år senere var tallene steget til 2.063 skibe på tilsammen 12,4 millioner tons.

Langt de fleste af de skibe, der var oplagt ved sidste årsskifte, var Liberty-skibe. Det drejede sig om 1.446 på tilsammen 10,5 millioner tons.

Endvidere var oplagt 254 Victory-skibe på tilsammen 1,8 million tons, hvilket var mere end hele den samlede danske handelsflåde på samme tid. Endelig havde amerikanerne måttet oplægge flere af de nye standard-skibe, de har bygget i løbet af de sidste par år. Det drejer sig om de såkaldte Mariner-skibe, hvoraf der ved udgangen af 1954 var oplagt 25 på tilsammen 225.000 tons.

Skønt den amerikanske handelsflåde er vokset støt efter krigen, er Amerikas procentvise andel i verdens-tonnagen samtidig faldet. I 1948 ejede amerikanerne — reserveflåden inclusive — 36,3 procent af verdensflådens samlede tonnage mod 16,6 procent i 1939. Men i 1953 var den amerikanske andel faldet til 29,2 procent og ved udgangen af 1954 til 28,1.



En lille del af de 2.093 amerikanske skibe, som var lagt op ved sidste årsskifte.

Det må bemærkes, at langt den største del af USAs handelsflåde — ca. 60 procent — er statsejet, og den privatejede del af flåden nyder på mange måder statens protektion, således at de amerikanske skibe på en vis måde holdes kunstigt beskæftiget. Amerika er det dyreste skibsbygningsland i verden, men staten yder støtte til bygning af nye skibe, der kan få krigsvigtig betydning.

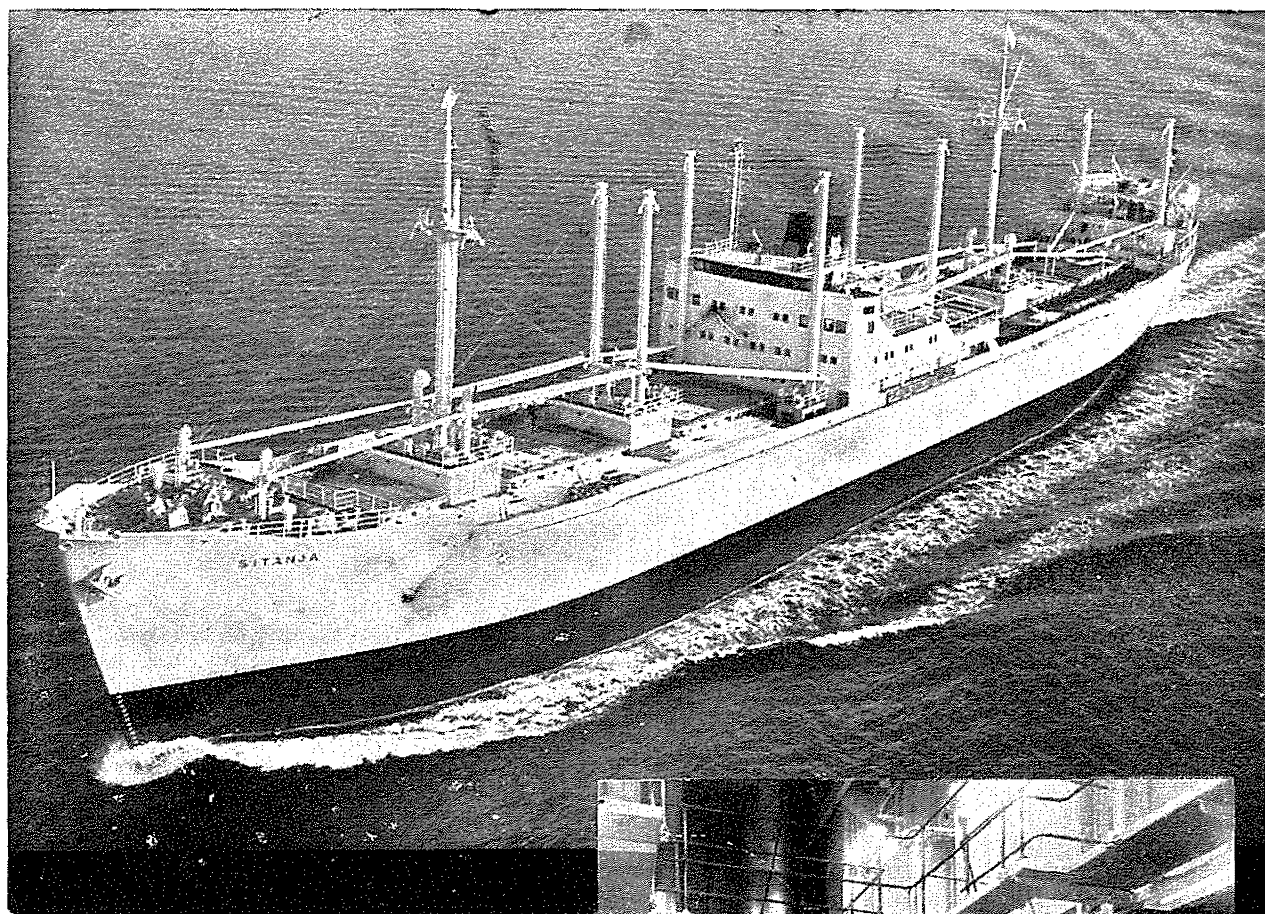
Det er også værd at lægge mærke til, at den „amerikanske“ handelsflåde for en ikke ringe del består af udenlandske skibe, som har fundet det økonomisk lønnende at søge ind under Stars and Stripes. Ved sidste årsskifte sejlede bl. a. 144 græske skibe på tilsammen 1,15 million brt under amerikansk flag. Græske redere havde på samme tid 925 skibe under fremmede flag. Disse skibe udgjorde en samlet tonnage på 7,1 millioner tons mod Grækenlands officielle flåde på kun 1,2 million.

Der er kun meget ringe sandsynlighed for, at efterspørgslen efter tonnage under fredelige forhold vil blive så stor, at de mere end 2.000 oplagte amerikanske skibe vil komme i fart igen. De mange skibe har kun krigsmæssig betydning, og derfor må man håbe, at de får lov at blive i deres „mølposer“, indtil den skibstekniske udvikling har gjort dem forældede.

—wig.

Snedige nordmænd

Da den norske torpedobåd „Sleipner“ under det tyske overfald på Norge i 1940 undslap til England for at fortsætte i krigen, skete det, efter at skibet i et helt døgn havde ligget skjult i Leirvågen, camoufleret som en del af det granbevoksede klippelandskab!



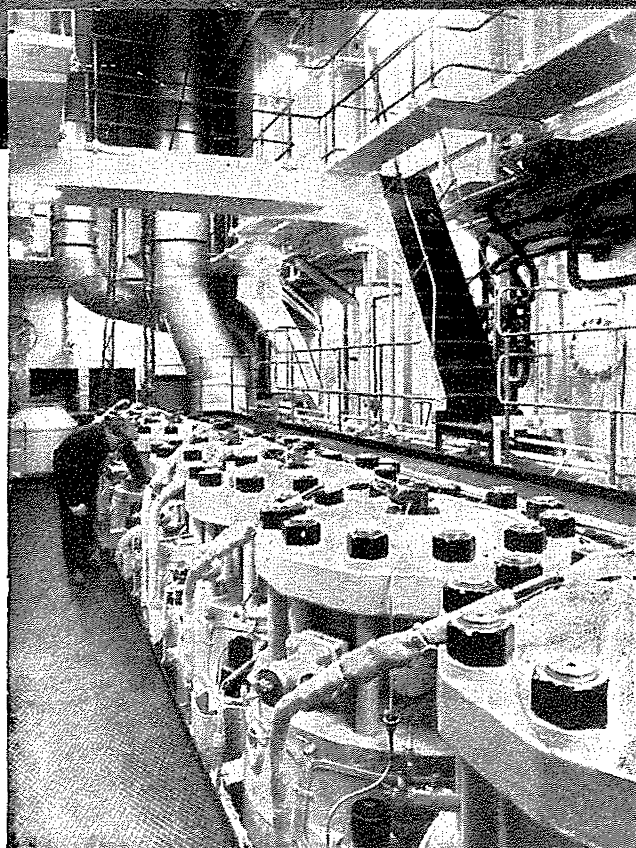
M. S. "Sitanja"

— 6. leverance til samme rederi

Kockums har tidligere bygget 5 fartøjer til Oslo-rederiet TSCHUDI & EITZEN. Som det 6. er i år leveret m. s. "Sitanja" på 11,705 tons dødvægt.

Korrugerede stålskotter, som hurtigt kan sættes op på f. eks. en ballastrejse, erstatter ved kornlaster de sædvanlige træskotter i centerlinien.

Fremdrivningsmaskineriet består af en 7-cylindret 2-takts enkeltvirkende Kockum-MAN dieselmotor, der udvikler 6.300 BHK ved 115 omd./min.



GRUNDLAGT 1840

KOCKUMS

MEKANISKA VERKSTADS AB · MALMÖ

NYBYGNINGER - KLASNINGER - REPARATIONER

Solbanneret på verdenshavene

En dygtig skibskok åbnede Japan vejen ud til rum sø

Japan havde før krigen verdens trediestørste handelsflåde på ialt 5,6 millioner brt, hvilket tal bedre end noget andet giver et billede af landets trang til at komme i forbindelse med den øvrige verden. Så stærk blev denne trang imidlertid, at Japans regerende mænd til sidst også ønskede at *eje* hele verden. Dette førte som bekendt til, at Japan efter den sidste krig var et meget fattigt land. Det havde mistet næsten hele sin handelsflåde og havde dengang ikke mulighed for hurtigt at skabe sig en ny. At verdenssituationen siden har flasket sig sådan, at den japanske handelsflåde alligevel fik en chance endnu en gang, ja, det er en anden historie.

Men det er mærkeligt at tænke på, at Japan, der før krigen førte en hårdkogt ekspansions-politik, indtil for hundrede år siden isolerede sig fuldstændigt fra den øvrige verden. Japanerne var sig selv nok, og ligesom de lukkede deres havne for fremmede, således betragtede de det ligefrem som en helligbrøde selv at rette blikket udefter. Sådan havde det været i næsten 250 år, og japanernes opførsel var måske nærmest et udtryk for ønsket om fred.

Eet eneste „hvidt“ helle

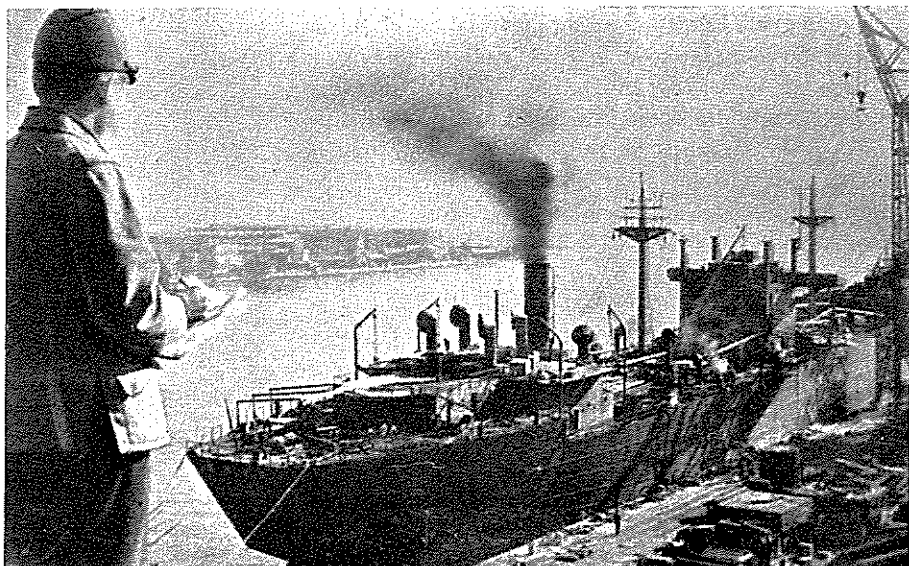
Selv deres gule brødre, kineserne, holdt Nippons brødre på afstand, og ethvert fremmed skib, som kom i nærheden af Japans kyst, blev vist på porten — sommetider ved våbnenes hjælp. Kun eet eneste sted tillod japanerne den hvide mand at lægge til med sine skibe, idet de tildelte ham et anløbssted ud for Nagasaki. Det var øen Deshima, som hollænderne fik overladt, og som kun de måtte besejle. Øen var helt under japansk kontrol, og japanerne løb derfor ikke nogen større risiko ved deres gestus.

I 1811, midt under Napoleons-krigen, erobrede englænderne Java fra hollænderne. De mente nu, at de samtidig kunne sætte foden på øen Deshima, der nemlig sorterede under den hollandske guvernør på Java. To engelske krigsskibe blev sendt mod øen, men hollænderne var ikke tilbøjelige til at stryge flaget og bad

japanerne om hjælp. Det havde de næppe behøvet, for japanerne var slet ikke interesserede i, at England fik fodfæste lige under deres kyst. I alle tilfælde hjalp de hollænderne med at jage de engelske fartøjer bort.

Men andre end englænderne og hollænderne var ivrige efter at bryde det japanske „jernetæppe“. Amerikanerne var vel nok de mest ihærdige i bestræbelserne for at få adgang til ørigets mange havne. De drev en efter tidens målestok storstilet hvalfangst i Stillehavet og ønskede baser, hvor hvalfanger-skibene kunne proviantere mellem de lange togter. Amerikanerne prøvede alle mulige kneb for at overtale de små, gule mænd, og i 1831 troede de at have fået tilfældet til hjælp. Det nævnte år forvildede et japansk skib sig nemlig helt ind under Amerikas Stillehavs-kyst. Amerikanerne sørgede pænt for, at „afhopperne“ — som faktisk ikke havde forladt japansk farvand med deres gode vilje — kom med et missionær-skib tilbage til Nippons rige. Men det var umuligt at få dem bragt i land noget sted i deres hjemland. Japanerne derhjemme ville ikke kendes ved landsmænd, der havde været så længe i berøring med hvide mænd!

Lidt senere lykkedes det gennem drøje forhandlinger at få japanernes tilladelse til, at amerikanske hvalfangere provianterede i visse af det udstrakte øriges havne. Men ingen af hvalfanger-skibenes besætningsmedlemmer måtte gå i land!



Allerede i januar 1946 var det første japansk byggede skib efter krigen færdigt til aflevering. Her ses skibet, s/s „Tatsui Maru“, ved udrustningskajen lige før afleveringen, som for japansk skibsfart var en historisk begivenhed.

Utak er verdens løn!

I 1845 reddede et amerikansk skib imidlertid 22 japanske søfolk fra et synkende fartøj og bragte dem til Yeddobugten, hvor de hørte hjemm. De reddede blev bragt i land. Amerikanerne havde naturligvis ventet nogle venlige japanske ord som tak for deres redningsdåd. Men de måtte pænt blive liggende ude på redene, hvor de blev bevogtet dag og nat af sværme af små, japanske fartøjer. Til sidst blev de anmodet om at forlade skuepladsen hurtigst muligt, men den amerikanske skipper undskyldte sig med, at han ikke kunne klare sig fri af kysten på grund af ugunstig vind. Denne undskyldning kunne japanerne på ingen måde gøtere, og uden videre diskussion begyndte de mange små fartøjer at bugsere skibet til havs. Først langt ude i rum sø slap de det fremmede skib.

Flere gange forsøgte USA ved diplomatiske forhandlinger at få adgang til de japanske havne med deres handelsskibe, men hver gang blev de afvist — høfligt, men bestemt.

Så greb amerikanerne til våben. I november 1852 afsejlede en eskadre på ni skibe, deriblandt to dampdrevne, fra New York med Japan som mål. Chef for ekspeditionen var kommandør Matthew Perry. I maj 1853 ankom han til Riu-kiu-øerne, hvor han udtrykte ønske om at besøge guvernøren på hans palads. Et sådant ønske havde japanerne ikke før været ude for, og tøvende gav guvernøren tilladelse til besøget — men det skulle han aldrig have gjort. Da Perry noget senere kom med sine skibe til en anden ø, fik han at vide, at guvernøren på Riu-kiu-øerne var blevet afsat for sin imødekommenhed over for ham. Herover blev Perry rasende og vendte tilbage til øgruppen. Han lod frejdigt sine folk gå i land og oprettede en forsynings-base på hovedøen. Så sejlede han videre til Yeddobugten, hvor de mange amerikanske kanoner bevirkede, at japanerne nøjedes med at holde et vågent øje med skibene fra små fartøjer.

Kommandør Perry lod nu de japanske myndigheder meddele, at han ønskede at overbringe taikunen, en feltherre af meget høj rang, en skrivelse fra USA's præsident. Samtidig sagde han, at de amerikanske kanoner ikke ville blive ved med at holde sig tavse, hvis de små japanske fartøjer opretholdt deres bevogtning. Japanerne turde ikke andet end trække deres hænder bort fra scenen.

I Uraga gik kommandøren i land med 300 bevæbnede orlogsgaster og marinesoldater, hvorefter han afleverede skrivelserne fra sin præsident. Noten indeholdt et krav om japanske havnes åbning for amerikansk handel.

En brat død

I februar 1854 vendte ekspeditionen tilbage til Uraga for at afhente taikunens svar, men Perry fik at vide, at taikunen i mellemtiden var død. På grund af sorg kunne efterfølgeren ikke tage nogen beslutning. Men i virkeligheden havde den førstnævnte taifun fået en meget brat død. Han var ganske simpelt blevet hen-

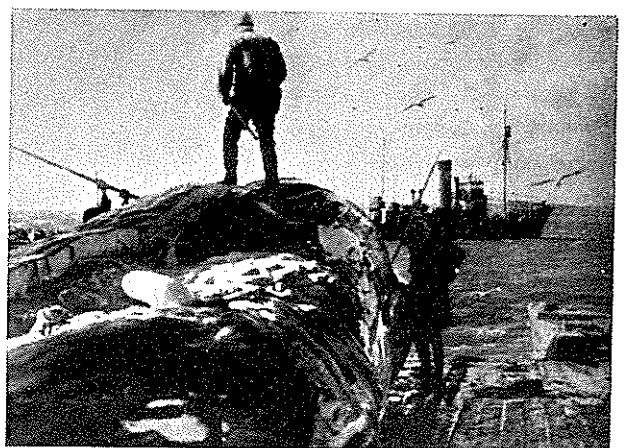
rettet, fordi han havde været så letsindig at tage imod den amerikanske note!

Kommandør Perry ville imidlertid have et svar straks, og et møde i land blev aftalt. De amerikanske skibe afskød salut — eller det var vel snarere en dundrende advarsel, de gav —, paraderede med 500 mand og lod to store musikkorps spille i land. Denne raslen med våbnene havde sin virkning, for taikunen lovede, at en japansk havn skulle blive åbnet for amerikanerne. Men — det ville tage fem år, før sagen kunne komme i orden! Perry blev gram i hu og truede med, at USA ville sende en langt større flåde end hans til de japanske farvande for at få gennemtruffet kravet om en gensidig handel straks. Det ville være bedst — også for taikunen selv — hvis ordningen kom i stand i al ven-skabelighed med det samme. Skete det, sagde Perry, havde man mange gaver om bord i skibene til ham.

Det var sikkert ikke så meget oplysningen om gaverne, der fik taikunen til at bøje sig. Men da japanerne så, hvad amerikanerne ville give, blev de alligevel i høj grad nysgerrige og imponerede. Gaven bestod nemlig af en miniature-jernbane, et lille telegraf-anlæg, en bogtrykmaskine og masser af våben og spiritus. Endnu en gang måtte Perry dog rasle med sablen, før taikunen endelig sendte fem høje herrer, en masse officerer og adelige ombord til forhandling. Selv anså taikunen det for klogest — af hensyn til sit helbred — at blive hjemme. Iøvrigt ville de fem fornemste af de japanske gæster ikke sidde til bords med landsmænd af lavere grader, og Perry måtte derfor dække for dem, fem af sine højtstående officerer og sig selv i sin egen salon. De øvrige 70 gæster blev bænket ved borde på flagskibets dæk.

Det usandsynligt store bord

Det blev en middag, som alle deltagerne i den mindedes længe, hvad enten de var gule eller hvide. Den betydeligste af de japanske udsendinge hverken drak eller spiste noget, men holdt på værdigheden, selv om



Japan, der for krigen var en af hvalens mest frygtede fjender, mistede næsten hele sin jungstflåde ved krigshandlinger. Men landet manglede fedtstoffer, og straks efter nederlaget tog hvalfangerne igen fat med det forhåndenværende materiel, d. v. s. bl. a. uden flydende kogier. Her er en hval blevet afleveret til et kogeri i land.

det nok voldte ham kvaler. De øvrige derimod var yderst begejstrede for amerikanernes lækkerier, som de aldrig før havde smagt. Højest var stemningen oppe på dækket, hvor der ingen ærværdig overordnet japaner var til at føre kontrol. Champagnen flød i strømme, og japanerne smagte på alt, hvad der blev serveret. De opførte sig som små børn, der bliver sluppet løs i en chokoladeforretning, og tænkte slet ikke på følgerne. Selv om de til sidst var meget berusede, havde japanerne — både på dækket og i kommandør Perrys salon — dog åndsnaerværelse nok til at pakke alle rester fra bordene ind i medbragt papir, før de gik i land. Forresten underholdt amerikanerne dem på bedste måde. Matroserne sang sømandssange og dansede for dem til en for gæsterne ganske fremmedartet musik. De små, gule mænd lo og morede sig som aldrig før.

Den amerikanske flåde havde vundet en vældig sejr ved hjælp af en overdådig skibsmiddag. Våbnene havde naturligvis haft deres frygtindgydende virkning, men resten af æren må tilskrives skibskokken og hans fine retter, champagnen og matrosernes løjer. I alle tilfælde foregik de resterende forhandlinger i en meget venkabelig atmosfære, og den 31. marts 1854 underskrevs en aftale mellem Japan og Amerika. Amerikanerne fik adgang til havnene Hakodate og Shimoda og erhvervede sig samtidig flere andre fordele.

Taikunen, der havde bøjet sig for amerikanernes krav, hed Iyeyoshida. Selv om han havde stor magt, havde han også en meget aktiv opposition at kæmpe imod og mange fjender. Han blev bagefter af sine landsmænd anklaget for sin imødekommenhed mod „barbarerne“ og måtte bøde med livet. Man kunne egentlig godt have undt ham den glæde først at have deltaget i festen på kommandør Perrys flagskib, „Susquehanna“.

Mens amerikanske skibe nu begyndte at strømme til japanske havne, måtte englændere og andre se misundelige til. Først i 1858 — også efter lidt spillet med musklerne — undertegnedes en japansk-engelsk overenskomst. Også denne gang døde taikunen straks efter underskrivelsen!

I hurtig rækkefølge kom de andre hvide nationer med deres krav og tilbud, og modstræbende måtte japanerne give efter. Det intelligente og letbevægelige japanske folk forstod imidlertid at sætte pris på alle de tekniske vidundere, som den hvide mand bragte til hans land. De opdagede, at der eksisterede en helt anden og meget interessant verden uden for deres eget ørige.

Danmark kom med

I 1867 fik Danmark sin handels-overenskomst med Japan. Samme år skiftede landet mikado, og det kom til borgerkrig. Mikadoen sejrede, og Japan vendte nu for alvor blikket udefter. De sugede i de følgende år ivrigt til sig af det, den hvide mand kaldte „kultur“ og „civilisation“, og som ikke altid var af det gode. I 1894 gjorde landet sin første militære erobring, i 1902 slog det Ruslands store krigsflåde, og siden føjedes sejr til

sejr og erobring til erobring. Pludselig eksisterede den gule fare.

Japanerne indså for alvor, at havet var deres allierede. Skibsfart, skibsbygning, hvalfangst og fiskeri fik en fantastisk udvikling, og japanske skibe færdedes snart på alle have. Allerede i 1914 sejlede skibe på tilsammen 1,7 million brutto-tons under den opgående sols flag, og Japan besad på det tidspunkt 3,8 procent af verdens handelsflåde. Som allerede nævnt besad japanerne i 1939 en handelsflåde på tilsammen 5,6 millioner tons. Dette tal svarede til 8,2 procent af verdens samlede flåde. Samtidig voksede fiskeriet og hvalfangsten med vældig hast. Japanerne udsendte i mellemkrigsårene mægtige armadaer af hvalfangerskibe og flydende kogerier og drev en ligefrem hensynsløs jagt på hvalerne. De lod hånt om alle advarsler, der gik ud på, at rovdrift let kunne betyde udryddelse af hvalbestanden. For det gjaldt om at opspare fedtstoffer til en langvarig krig.

Japanske skibsværfter arbejdede på samme tid for fuld kraft. Skønt de søsatte det ene store krigsskib efter det andet, fik de også tid til at placere sig som verdens trediestørste producent af handelsskibe. I 1938 søsattes fra japanske værfter handelsskibe på tilsammen 442.000 tons. Kun tyske og britiske værfter kunne opvise et større tal, og Tyskland lå endda kun 39.000 tons foran sin daværende åndsfælde i Østen.

Men så kom krigen, og den betød en fuldstændig udslættelse af krigsflåden og en voldsom decimering af handelsflåden. Alle de store hvalfangst-moderskibe og de små hvalfanger-fartøjer var anvendt til krigstjeneste og de fleste af dem forsvundet efter krigen, og på havet kunne japanerne nu foreløbig kun virke med deres fiskeri. Tilmed blev fiskernes virkeområde meget indskrænket, for russerne forbød japanerne adgang til deres hidtil rigeste fiskeområde mod nord, og dette forbud opretholdes stadig.

Japans sol går atter op

Ganske langsomt fik japanerne dog lov til at drage ud på havet igen. Søen var blevet en livsbetingelse for dem, og skønt de før havde negligeret alle aftaler om begrænsning af jagten på hvaler, fik de påny tilladelse til at jage havets giganter efter visse regler for at skaffe fedt og olic. Nu er den japanske hvalfangst ved at blomstre op igen — men nu må japanerne følge jagtens regler!

Japanerne fik heller ikke lov til lige straks at bygge skibe igen, og desuden var de meget handicappede, fordi mange af deres skibsværfter var jævnet med jorden. Men også på skibsbygningens område slækkede den amerikanske besættelsesmagt lidt efter lidt på de strenge bestemmelser, og den 7. januar 1946 var det første japansk-byggede skib efter krigen klar til prøvetur. Dets navn var „Tatsui Maru“. Snart fulgte mange andre „Maru“er efter, og i 1948 søsattes fra japanske værfter 148.000 tons skibsrum, hvilket var mere end f. eks. hollandske, franske, italienske og amerikanske

^/s J. FREYTAG, Sejlmager

53 Nyhavn 53 - Tlf. Palæ 3943

værfter kunne præstere på det tidspunkt. Året efter var tallet det samme, men i 1950 søsatte japanerne ikke mindre end 348.000 t, i 1951 — som verdens næststørste skibsbygningsnation - 434.000 og i 1952 608.000 tons. Derefter er tallene gået lidt ned, nemlig til 557.000 tons i 1953 og 413.000 tons i 1954. Men Japan hører stadig med i toppen af skibsbyggende nationer, og dets værfter eksporterer i stor stil og bygger bl. a. nogle af verdens største tankskibe.

Japans handelsflåde nåede i 1954 op på næsten 3,6 millioner tons og vokser stadig. Solbatteret vajer atter over verdenshavene — og altsammen skyldes det en overdådig middag, en dygtig kok og den omstændighed, at den hvide mand følte sig irriteret over Japans ønske om at forblive i fred!

I Østen stiger solen op...!

Japan, der blev atombombens første offer, vil paradoksalet nok blive et af de første lande, der tager den fredelige atomkraft i brug på havet.

En repræsentant for Osaka Shosen Kaisha, der hører til Japans tre største rederier, udtalte forleden, at selskabet har planer om at give 20 særligt udvalgte teknikere en speciel uddannelse i betjening af atommaskineri over en fem års periode.

Japan har ikke selv nogen atomreaktor, men arbejder stærkt på at få det. Så længe vil det japanske rederi imidlertid ikke vente, og det vil derfor sende to af de tyve teknikere på en 50 dages studierejse til Europa. Her vil de udsendte teknikere forhandle med tre af verdens ledende producenter af skibsmaskinerier, nemlig Sulzer Brothers i Schweiz, MAN i Vesttyskland og — Burmeister & Wain, der allerede nu indtager en fremtrædende stilling på det japanske marked.

Rederiets talsmand udtalte videre, at der stadig er visse tvivl om atomdriftens rentabilitet inden for civil skibsfart. „Men,“ sagde han, „Osaka Shosen Kaisha har ikke råd til at komme for sent.“

Forøvrigt nævnte repræsentanten for det store rederi, at nogle af de teknikere, det samarbejder med, ikke tør udelukke muligheden af, at der engang vil blive bygget handelsskibe, som i hårdt vejr vil være i stand til at dykke ned under havoverfladen på samme måde som en u-båd!

O. L.

KNUD E. HANSEN

Consulting Naval Architects
Marine Engineers

Bredgade 75 - Copenhagen
Telegr.: DESIGN Tel.: Minerva 718



Imak

VANDTÆT BEKLÆDNING

— et Ølskind-fabrikat



Et imponerende syn!

En flotille danske motor-torpedobåde på øvelse i Øresund med de kraftige motorer arbejdende for fuld kraft iagttages her fra et af flådens større skibe. MTB'erne er havets jetjagere!

Stationsforstander

„til søs“

Dampskibsselskabet „Øresund“s populære leder fortæller om Malmø-overfarten gennem 45 år

Stationsforstander H. P. Olsen.



Det er højsæson i Havnegade. Bådene går og kommer fra Malmö, solen skinner, og vandet er blå — og i tusindvis af glade og semesterfrie danskere og svenskere befolker de seks damp- og motorskibe, som i uafbrudt pendulfart sejler mellem Havnegade og Skeppsbroen og vice versa.

På Øresunds-Selskabets kontor, hvor travlheden er lige så hektisk som ved kaj og på skibe, træffer vi manden, som har alle trådene i sin hånd, stationsforstander H. P. Olsen, der siden 1910 har været ansat i selskabet og gjort en fin karriere, fra ganske ung shipping mand til kontorchef og nu stationsforstander, en stilling, som han beklæder til fuld tilfredshed hos såvel overordnede og foresatte som blandt de utallige andre mennesker, der har tilknytning til eller kommer i berøring med Øresund.

— Hvornår startede De egentlig i Øresunds-Selskabet, som jo faktisk er blevet Deres hele tilværelse og liv.

— I april 1910 ophørte DFDS, som forinden havde betjent Øresundstrafikken, med denne, og selskabet blev så et selvstændigt foretagende, hvori Jens Krog sad som direktør med grosserer Joachim Prahl som kommitteret. Og jeg selv sad som en af yngstemændene i den kontor-stol, som er blevet til 45 år siden.

— Hvilke andre direktører har De „siddet“ under.

— Fra 1920 varetoges direktørposten af Carl Paepche, indtil hans død i 1926. Han blev så afløst af direktør Suenson, som først trak sig tilbage i 1940, da krigen brød ud. Efter nogle års forløb i 1944, overtog Statsbanerne ruten, og det var ved den lejlighed, at jeg fik charge som stationsforstander. — „Stationsforstander til søs“ benævner man mig meget vittigt, men der er nu ikke noget humoristisk i det. Stationsforstandergraden er en stilling, hvorefter lønskalaen udregnes.

— Hvad skjuler der sig i tidsrummet 1940-1944, som De har sprunget over.

— Stilhed og tomhed. — Det var jo i krigens mest forfærdelige år, og Havnegade var lukket, og skibene oplagte. Personalet gjorde fyldst på andre poster, bl. a. i generaldirektoratet, men siden har det jo gudske lov trukket sig pænt i lave igen.

— Hvor stor er selskabets flåde nu.

— Vi råder over ialt 6 både, „Absalon“, „Sverige“

og „Sct. Ibb“, som er danske, og så de svenske „Örnen“, „Malmö“ og „Øresund“.

— Og de kan uden besvær klare trafikken, når det som for eksempel i juli måned sætter ind med konstant sommervej.

— Jo, siden „Absalon“, det nye, moderne motorskib, er gået ind i driften, har vi ikke så mange problemer i så henseende. Jeg kan nu, da De nævner juli, fortælle, at den betød rekord i passagerantallet. Vi befordrede ikke mindre end 387.000 mellem Sverige og Danmark.

— Det er stadigvæk det billige chokolade og tobak der suggerer folk.

— Det er vel nok en af årsagerne, men også rejserne til udlandet, som Malmö og København er for de respektive landes borgere, og den herlige og vederkvægende sørejse har sin store andel i de stadig stigende antal af rejsende.

— Linie 41 har vi ventet længe på, men den er de rejsende vel glade for.

— Om de er. — Det er vistnok byens mest populære sporvognsforbindelse, og ikke mindst de mange „Brødra från hinsidan“, som skal i Zoologisk have, benytter den flittigt. Jo, den er vi hernede glade for.

— De er i det hele taget glad for det altsammen, stationsforstander. Fremskridtene, ny erhvervelserne, publikum, ja, selv tiderne. Er der slet ikke noget, som kan mismodige Dem.

— Nej, jeg kan ikke komme på noget i øjeblikket. Selv politiet og toldvæsenet, som ellers er bussemænd for mange andre, har vi et glimrende samarbejde med.

— Apropos told! Er den beskatning af varerne ombord, som spøjte for et års tid siden, skrinlagt.

— Droppet. Helt og holdent.

— Er der ikke til tider mange altfor „glade“ passagerer på den „gyngende landevej“.

— Det synes jeg ikke. Vi har ombord en rejseinspektør, som holder opsyn og skrider ind, hvor det gøres fornødent, men han har ikke overvældende at tage sig af i den retning.

— Hvordan gik det med den stærkt opreklamerede Ekstrablads-historie om manden, der havde fået serveret vand i stedet for snaps på en af Øresunds-bådene.

— Ja, den har vi aldrig fået håndgribeligt bevis for.

Hverken manden, der skulle have fået serveret „misforståelsen“, eller hans vidner har meldt sig, så den er der ingen, der tror på.

Forøvrigt har vi til publikums rådighed en ankeprotokol, hvor enhver klage bliver indført, men endnu er der kun blanke sider i bogen.

— Man har også benyttet bådene, fra passagerernes side, til selvmord, ved at kaste sig i Øresund på rejsen.

— Ja, det er hændt, men der er da også folk, som springer fra broer og kirketårne. Jeg vil tro, at det er de færreste, som benytter skibene, hvortil der skal løses billet.

— Man havde flere både og flere ruter for år tilbage. Tænker man på at genindføre disse.

— Det tror jeg ikke. — Ganske vist havde vi meget rigtigt det dobbelte antal skibe, som var en del mindre end de nuværende, og vi sejlede så forskellige steder hen som Helsingør, Helsingborg, Kullen, Klampenborg, Rødvig og Hveen, og så selvfølgelig vor hovedrute til Malmö — men husk på, den gang var vi suveræne på både nord- og sydkysten, nej, jeg tror, vi fortsat kæler for vor faste rute, der jo til april næste år forøges med et nyt, flot og tip-top moderne skib, bygget på Aalborg værft, for de svenske statsbaners regning.

Telefoner ringer. Døre går. Skibsførere kommer efter ordrer, den altid konstante og tebrilske travlhed på et rederikontor, og midt i det hele sidder stationsforstander Olsen, sindig og stiltfærdig, upåvirket, men alligevel med blik og øre opfattende, hvad der sker om-

AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE-DAMPKIBSSELSKAB
FREDERIKSGADE 17
KØBENHAVN K

kring, og med redbonne svar til såvel skibsofficeren, rengøringskonen, som skal have feriepenge, og den nyfigne interviewer, der vil vide „noget om alt og alt om noget“. — Men et halvt århundredes rutine og virke gør sin mand minded, og H. P. Olsen er dette, om nogen er det. — Agtet og afholdt, populær og respekteret såvel som menneske som manden på den ansvarsfulde post. Han har mødt mennesker og truffet skæbner, han har set udviklingen foregå fra damp til motor, og når han om fem år runder 50 års dagen for sin ansættelse i Øresund, skal det ikke undre, om stationsforstanderen til søs, som på ovenstående billede tager imod motorskibet „Absalon“, til sin tid er med til at hilse den første atomdrevne Malmöbåd. — *For tiderne skifter, og udviklingen finder nye veje. Ligevægtig og uberørt af det altsammen synes kun stationsforstanderen — uden station — at være. Og sådan bør det også være. Et menneske bør selv i tempoet og opfindelsernes jagende tidsalder have tid til at være et menneske, uden at tænke i tal og virke mekanisk. Selv om lederen af Øresunds kontor har med begge dele at gøre i sin daglige dont, er det dog vedblivende mennesket H. P. Olsen, som sidder i skrivebordstolen på Havnegade kontoret.*

Allan L.



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. 5876

Vi præsenterer:

Københavns nye havnedirektør

Fra 1. september er havnedirektør Mogens Blach trådt af for at overtage nye og meget interessante havneopgaver fjernt fra Danmark. Mogens Blach har de bedste forudsætninger for at kunne gøre Danmark ære derude i det fremmede.

Havnevæsenets tidligere kontorchef, som nu har sat sig i direktørstolen efter Mogens Blachs tilbagetræden, kan kort og kedeligt præsenteres med følgende oplysninger:

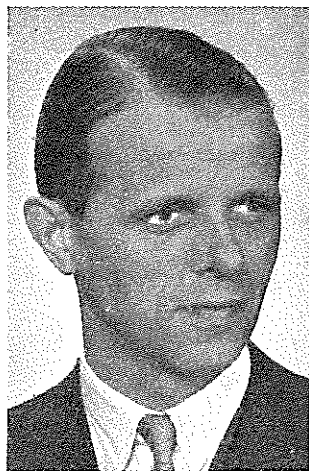
Født 1904. Faderen viceskoleinspektør på Frederiksberg. 1923 student. Cand. jur. 1930. I en kortere tid sagførerfuldmægtig. 1931 sekretær i ministeriet for offentlige arbejder. Fuldmægtig samme sted 1938. Fra 1935 til 1943 formiddagssekretær ved havnevæsenet. Kontorchef i havnevæsenet 1945.

Men der er ikke det mindste kedeligt ved Aage Hendrup. Han er jovial, smilende og har humor, og først og fremmest: Han ved en masse om havne og specielt om Københavns havn, som han nu skal lede. Årene

i ministeriet for offentlige arbejder, hvorunder jo alle danske havne sorterer, har givet ham et godt kendskab til Københavns havn, som han jo iøvrigt har været tilknyttet i ca. 20 år.

„Og der er sket en fantastisk masse i havnen, mens De har været kontorchef her,“ siger vi.

„Ja, der er sket meget,“ siger den nye havnedirektør. „En vældig udvikling og udvidelse har fundet sted, og det skyldes i væsentlig grad den nødtvungne stilling, havnen var inde i fra 1939 til 1945. På en vis måde gik de seks år helt tabt for havnen, og i 1945 stod vi over for at skulle indhente det, der var sket mange andre steder. F. eks. kunne de svenske havne jo under hele krigen arbejde videre på fuld kraft med udvidelser og lignende.“



Havnedirektør Aage Hendrup.



Luftfotografi af den nordlige del af havnen med Hotel „Europa“ og den nye Langebro i forgrunden. Læg mærke til de store perrontage i Havnegade (ud for den hvide Bornholm-båd) og på Christiansbrygge.



Værsgo' og spis! Et helt „rugbrød“ på „gafflen“. — De små, vævre og kæmpestærke lifts, mobilkraner og gaffel-trucks har præget havnen efter krigen.

Vi har her i havnevæsenet indbyrdes diskuteret, hvor meget der egentlig gik tabt for Københavns havn som følge af krigen. Da freden kom, fik vi nemlig hurtigt forbindelse med de store udenlandske havne, hvor der havde fundet store udvidelser sted med henblik på godsbefordringen og navnlig den mekaniserede del af denne. Vi blev i stand til at udnytte de andres erfaringer.“

„— og slap for at gøre fejltagelser på områder, hvor andre havde brækket halsen?“

„Nåh, det er vel nok lidt stærkt sagt. Men i alle tilfælde betød det meget, at vi kunne høste gavn af andres ofte dyrekøbte erfaringer. Havnedirektør Blach og havnebygmesteren var bl. a. i USA i 1946 for at se på havne der, og på enkelte områder har deres besøg derovre sat spor i havnen her.

Se, bolværkslængden i København er ca. 42 km, hvoraf ca. 34 km er „effektiv“. Disse tal er i forhold til havnens omsætning meget store. Modsvarende kan jeg nævne, at i Göteborg er kajlængden kun 11 km, men godsomsætningen næsten lige så stor som vor. Dette giver baggrunden for det billede, man ser, når man kommer til Göteborg. Man ser et hav af kraner derovre, og tit ligger skibene det ene uden på det andet. Man forledes til at tro, at der sker meget mere i Göteborgs havn end her, men det skyldes, at man derovre har været nødt til at koncentrere det hele på mindre plads, mens vi har spredt det. Hvert skib får sin egen kajstrækning her. D. v. s., at vi kan indrette kajstrækningerne efter de skibe, som er vant til at lægge til på bestemte pladser. Til gengæld har Göteborgs havn den fordel, at byens indbyggere har billedet af havnen i sig og på den måde bliver mere sea- og havne-minded. Alligevel er der også her en stærk interesse for havnen,

hvilket navnlig har vist sig her i sommer, hvor havnerundfartens både har været stuvende fulde. Måske er det nok mere eventyrduft ved havnen, der tiltrækker her, mens interessen i Göteborg er mere kommercielt præget.

I årene efter krigen er vi gået over til en stærk mekanisering af havnen med udstrakt anvendelse af sådanne hjælpemidler som forklifts o. l. Brugen af sådanne lifts og trucks forudsætter imidlertid en jævn kajoverflade. Derfor er en stor del af kajstrækningen fra Nordre Toldbod til Langebro blevet forsynet med en sådan glat overflade, navnlig de såkaldte stelcon-plader. Det er muligt, at vi må fortsætte med dette arbejde også andre steder, men det afhænger af udviklingen af godsbehandlingen på landsiden.

I den periode, der er tale om — altså i de sidste ti år — har kajbyggeriet været begrænset. Det har ikke været tvingende nødvendigt at bygge mere bolværk, og i stedet har vi søgt at intensivere de allerede bestående. Til specielle formål har vi dog måttet bygge nye kajer — først og fremmest til den nye oliehavn.

I det sidste tiår har der været en kolossal stigning i importen af olier. Mens der i 1938, der var det sidste normale førkrigsår, importeredes 226.000 tons olier til København med opland, indførtes der i 1954 ca. 875.000 tons. Samtidig er havnens tank-kapacitet bragt op på 300.000 kubikmeter, hvilket svarer til 300 millioner liter. Det har derfor været nødvendigt at skaffe ny plads til tankanlæggene, og i slutningen af fyrrerne begyndte man bygningen af den store oliehavn på Prøvestenen, hvor der er skaffet et jordareal på 15 hektar, der svarer til 30 tønder land. Hele dette areal er beslaglagt af oliefirmaerne, der har lejet det af havnevæsenet. Nye tanke dukker stadig op derude, og tank-kapaciteten stiger. Prøvestens-havnen tillader iøvrigt anløb af skibe med indtil 10,5 meter dybgående.

Men krav om nye arealer er der stadig, for importen af olier og benzin stiger. Udvidelser er allerede planlagt. Første etape går ud på at skaffe yderligere 5 hektarer til tankanlæg, der ligesom de allerede bestående skal bygges efter moderne principper efter alle tidens krav, bl. a. med hensyn til brandsikring, og derfor i forståelse med brandvæsenet.

Før førte kun en bro ud til Prøvestenshavnen, men nu er der to. Trafikken af store tankbiler har gjort dette nødvendigt, og man har iøvrigt indført ensrettet færdsel, således at vognene kører til benzinhavnen ad en bro og mod land ad en anden. Hvor broerne mødes i land, er der etableret vagt, som skal påse, at ingen uvedkommende kommer ud til tankanlæggene.“

„Men det er vel ikke alene på olicimportens område, der er sket en stigning i forhold til årene før krigen?“

„Nej, der har været fremgang over hele linien. Vi kan jo til sammenligning tage nogle tal fra 1938 og fra 1954: Det førstnævnte år indkom der skibe med en samlet netto register tonnage af 8,1 millioner tons, mens den tilsvarende tonnage i 1954 nåede op på 10,4 millioner. Den totale vareomsætning var i 1938 6,3 millioner



Prøvestenshavnen, hvor nye tanke stadig skyder op og oger havnens tankkapacitet næsten fra dag til dag. Nye, vældige udvidelser herude er allerede planlagt, siger den nye havnedirektor.

tons mod ca. 8 millioner sidste år. For den indkomne tonnage har der således været en stigning på ca. 28 procent og for vareomsætningen ca. 27 procent.“

„Er det ikke sådan, at de skibe, der anløber havnen i dag, gennemgående er større, end førkrigsskibene var?“

„Jo, for mens den samlede tonnage er steget, indkommer der i dag næsten det samme antal skibe til havnen som før krigen, ja, tallet er endda en lille smule mindre nu. Ca. 24.000 skibe anløber hvert år Københavns havn.“

„Har De nogle store planer for havnen nu ved overtagelsen af Deres nye post? Skal der ske store ting?“

„I mange år har jeg haft et meget snævert samarbejde med havnedirektør Blach, og vi har altid arbejdet på samme linie. Det ville sikkert forekomme lidt underligt, hvis jeg samme dag, jeg tiltrådte, kunne finde ud af, at alt skulle være anderledes!“

Det er selvfølgelig også klart, at vi, havnevæsenet, har anvendt temmelig mange penge. I de sidste 15 år har havnen og frihavnen investeret ca. 80 millioner kroner i nyanlæg. Det er givet, at langt de fleste af disse mange penge er investeret i de sidste ti år. Skønt en havn stadig må have anlægsarbejder i gang, hvis omsætningen bliver ved at stige, er der grænser for, hvor megen kapital, man kan investere. Efter de fem besættelsesår var man nødt til at foretage et stort spring fremover — at lade udføre anlægsarbejder, som man ellers ville have fordelt over en længere årrække. Derfor vil der sikkert i de kommende år finde en mere begrænset anlægsvirksomhed sted end tidligere.

Foruden de ting, jeg allerede har nævnt, har andre arbejder været med til at sluge de mange penge. Til den nye Langebro, der har kostet ca. 30 millioner kroner, har havnen måttet betale ca. 10 millioner, skønt den

sådan set ikke har direkte interesse for os. De penge, havnen har investeret i broen, formerer sig ikke. De er slet og ret brugt. For skibene betaler jo intet for at komme igennem. Kun hvis de ankommer uanmeldt om natten, må de betale for at komme igennem broerne. Skibe, der melder deres ankomst til om natten, kommer ligesom skibene om dagen gratis igennem. Vi er sådan set interesseret i at få så mange af skibene gennem broerne om natten som muligt, da oplukningerne på dette tidspunkt er til næsten ingen gene for landtrafikken.

Mange penge er investeret i perrontag. Det første af denne art blev færdigt på Kvæsthusbroen lige før krigen, og efter besættelsens ophør fortsattes i Havnegade (ved Bornholm-bådene) og på Christiansbrygge. Det sidste sted er et perrontag opført til beskyttelse af landbrugsprodukter, så disse kan ligge ude i al slags vejr og være let tilgængelige.



I så fine omgivelser indtager den moderne københavnske havnearbejder sin frokost. Billedet er fra det nye marketenderi ved eksportbådene på Christiansbrygge.

Af andre store arbejder kan nævnes moderniseringen af Nordre Toldbod med opførelse af pakhus for toldgods. Sart gods, der ikke kunne tåle at ligge udsat for vejret under åben himmel, måtte tidligere transporteres den ret lange vej fra Nordre til Søndre Toldbod for toldbehandling. Nu føres godset direkte ind i pakhus ved kajen. Moderniseringen af Nordre Toldbod er udført i samarbejde med Københavns kommune, så denne del af havnen på en naturlig måde falder ind i bybilledet. Dette nyanlæg har gjort det muligt for københavnernes at leve med i havnens liv, og når vi selv skal sige det, er det et ganske smukt anlæg, der her er blevet til oven på pakhuse.

„Når der er tale om havne, som under krigen havde lejlighed til at foretage udvidelser, tænkes her i Norden jo særlig på Göteborg. Er konkurrencen fra Göteborgs side på nogen måde knugende?“

„Man kan ikke sige, at konkurrencen med Göteborg føles knugende. Begge havne gør det samme, nemlig søger at skaffe de bedste betingelser for skibenes anløb, for godsets befordring og for en så billig ekspedition af skibe og gods som overhovedet muligt. Kort sagt, vi søger begge at gøre forholdene i havnene så tillokkende som muligt for kunderne. I den forbindelse må jeg forresten indskyde, at København er en meget billig havn.

Løvrigt har alle de store skandinaviske havne et ypperligt samarbejde. Havnedirektørerne fra de tre landes havne mødes med regelmæssige mellemrum og diskuterer havneproblemer af fælles interesse. Når vi konkurrerer, spiller vi med åbne kort.“

A/s Dampskibsselskabet VENDILA

KØBENHAVN V. · DAGMARHUS
TELEFONER: C. 2537 - 2538

BASSE & CO.

Amaliegade 33, København
Telf. Minerva + 3232
Telegramadresse: Damphøtland, Steampacific
Fjernskriver: no. 2250

★

D/S Hetland A/S - D/S Pacific A/S
A. H. Basse Rederi A/S - Rederiet Bien A/S

„Herr havnedirektør! De har naturligvis et tiltrædelsesønske? Lad os høre, hvad det er?“

„Vi har her i havnens administration altid søgt at skaffe et tillidsforhold til vore forbindelser udadtil, således at vi altid kan tale med hinanden om tingene. Det er mit ønske, at dette samarbejde må fortsætte. Og selvfølgelig nærer jeg også et håb om stadig stigende omsætning og et ønske om, at vi kan holde havnen på samme høje stadi i sammenligning med andre storhavne,“ slutter havnedirektør Hendrup.

Otto Ludwig.

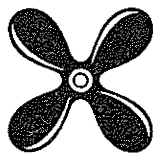
LAD DEM LEDE - af sund fornuft

og erfarne specialisters råd,
når De specificerer Deres maling

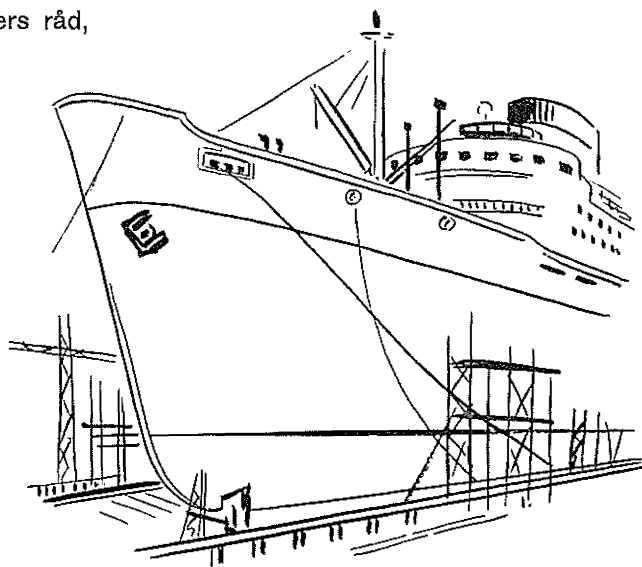
International maler

1/3 af verdens skibstonnage

- VORT BOMÆRKE



DERES GARANTI



International Farvefabrik A/s

ØRESUNDSVEJ 141 - KØBENHAVN S - AMAGER 1483, CENTRAL 5601

Sussi fra Montreal

Af P. C. SKALS

At se til var hun en ganske almindelig kat. Pelsen strittede til alle sider, og hun havde altid sår ved ørerne. Men kendte man hende, sådan som vi gjorde, fik man et ganske andet indtryk.

Der var noget fornemt over hende, noget værdigt og graciøst over hendes bevægelser, som slet ikke passede til hendes ydre, og hun besad hæderlighed og hjertets dannelse. Hun grisede ikke til nogen steder, og sloges pakhuskattene, var hun altid parat til at hjælpe den svageste. Sammenlignet med mennesker var Sussi en adelsmand i vagabondklæder.

Vi fik hende i Montreal. En dag skred hun op over landgangen, snusede med ophøjet ro til alt og slog sig så ned i donkeymandens køje, og der blev hun. Hun var altså canadier, men nogen stærk fædrelandsfølelse var hun ikke i besiddelse af, hvad der jo i og for sig også passer sig godt for en firbenet havets vandringsmand. Hun fandt sig lige så godt tilpas i Cacablanca, Antwerpen eller Rotterdam som i Montreal.

Noget andet var det med sproget. Det var ikke al det danske volapyk, hun ville vide af. Ordet ost nægtede hun f. eks. pure at forstå. Ost var ellers hendes livret, men først når vi sagde cheese, kom hun springende. En anden af hendes sider var, at hun i dårligt vejr kun ville opholde sig i styrehuset, men ikke nok med det, hun ville også ligge ovenpå selve kompasset. Hun havde nemlig fundet ud af, klog som hun var, at kompasset altid holdt sig vandret, hvormeget hendes hjem så end rullede. Der kunne hun ligge uden at glide ned, hvad der jo ikke altid var tilfældet andre steder, når vi havde hårdt vejr. Til at begynde med fandt vi det lidt besværligt, men efterhånden opdagede vi, at vi godt kunne styre og se nålen alligevel, og Sussi vandt hævd på sin plads. Hun anså kompasset for hendes og blev dybt fornærmet, når hun om natten kom op og så, at vi havde sat nathuset over. Men om dagen var det væk, og så snart der kom buler på vandet, kom Sussi på broen og indtog sin plads.

Der kunne hun ligge og spinde i timevis, mens hun tankefuldt betragtede kompasrosens gang under sig, eller hun morede sig med at stikke poten om bag forstørrelsesglasset. Til sidst fandt vi det helt hyggeligt at have hende liggende der, og savnede hende, når hun ikke var der.

Sussi må dog have følt sig ensom, for da vi hen under jul blev sat ind på appelsinfarten mellem Palæstina og England, giftede hun sig. Hvor brylluppet fandt sted, vides ikke med bestemthed, for vi anløb både Haifa, Jaffa og Tel-Aviv, men

vi gættede på Haifa, der var den sidste plads. Det var i hvert fald der, hun kom frem med ham. Men nogen ægte levantiner var han ikke. Han var en sortsmusket fyr med alt for stort et hoved og med listige, lurende øjne, der aldrig var i ro. Han havde en snigende gang og så ud til at kunne begå hvad som helst.

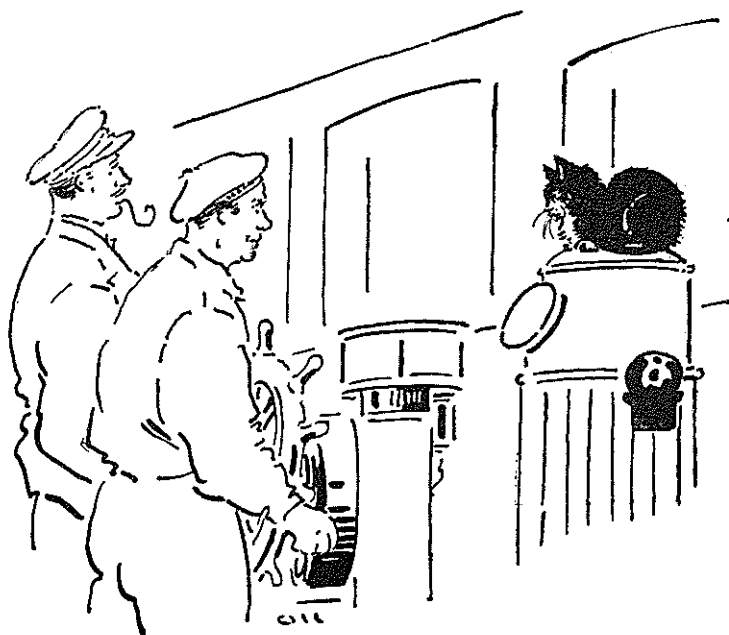
Vi havde svært ved at sætte ham i forbindelse med Det hellige land og tænkte småt på at lade ham agterudsejle; vi syntes, Sussi havde fortjent det bedre, men hun var glad for ham, og det var jo hovedsagen, så han fik lov at blive.

Nu oprandt en lykkelig tid for Sussi. Hun flyttede fra donkeymandens køje op til styrbords livbåd, hvor hun indrettede sin hybel, og der fik hun sin killing. Hun klarede det hele selv, og hendes stolthed kendte ingen grænser, da hun første gang præsenterede den for os på trelugen.

At hun kun fik een, så ikke ud til at undre hende.

Nogen skønhed var killingen ikke; den var rynket og skiddengrå og manglede helt sin mors spændstighed. Men det kunne Sussi ikke se; for hende var den den yndigste blandt katte. Hun pudsede og slikkede den, puslede om den for at pelsen rigtig skulle skinne og for at vise faderen, hvilken dygtig mor hun var.

Men Sussis mand var og blev en skidt fyr. Han svarede ganske til sit udseende. Efter at killingen var kommet, interesserede han sig ikke længere for hende, hverken for hende eller killingen, og da vi blev taget ud af appelsinfarten og kom på staterne, rømte han i Galveston.



Hun lå oven på kompasset.

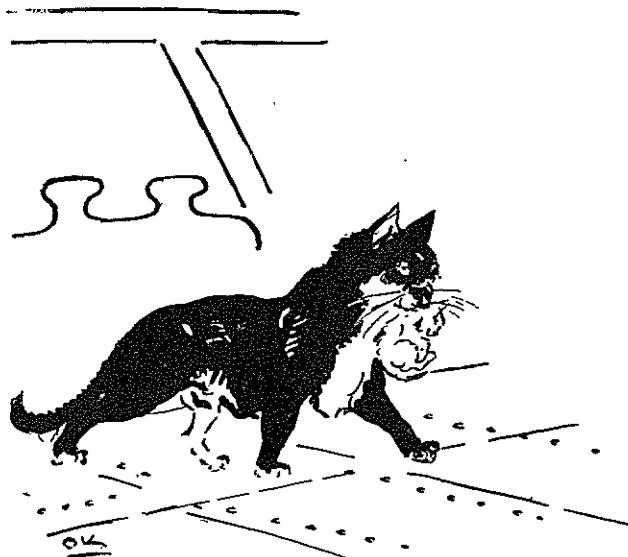
Sussi sørgede lidt i begyndelsen, men så flyttede hun tilbage til donkeys køje og kastede al sin kærlighed over killingen, og alt ville have været såre godt, hvis bare killingen ikke havde været syg, men det var den. Desværre. Noget i dens balancesystem gjorde, at den ikke kunne stå oprejst; hver gang den prøvede at rejse sig, faldt den om på siden.

Vi mente, at det bedste ville være, om den blev anbragt i et rigtigt hjem, hvor den havde større mulighed for at komme sig end hos os, for trods alt er det hårdt at være skibskat, og i al uskyldighed fortjente den en chance. Og da vi kort efter kom til Antwerpen, forærede vi den til en rar provianteringshandler, der mente at kunne redde den.

Men dette slog Sussi helt ud, og hun udførte nu den bedrift, der vil huskes af alle, der på det tidspunkt var forhyret med m/s „Marit Mærsk“. Hun hentede sin killing tilbage! Hvordan hun fandt vej til provianthandlerens hus, der lå et godt stykke oppe i byen, fik vi aldrig opklaret, men to dage efter, at vi havde foræret killingen bort, kom hun tilbage med den. Hun kom med den i munden og slap den først, da den lå velbeholden i donkeys køje.

Man har svært ved at forstå, at en kat kan lægge så megen moderkærlighed og sindrighed for dagen, og hvad må det ikke have kostet hende af mod og kræfter, men sådan var Sussi.

Efter dette nænnede vi naturligvis ikke at tage killingen fra hende, selv om vi godt kunne se, at den



Hun hentede sin killing tilbage!

aldrig kunne klare sig hos os, og hun fik lov at beholde den, til den døde. Det er svært at sige, hvad der foregår i et kattesind, men jeg tror, hun aldrig rigtig kom over det. Hun blev underlig lad og uinteresseret, som om det hele ikke længere kom hende ved.

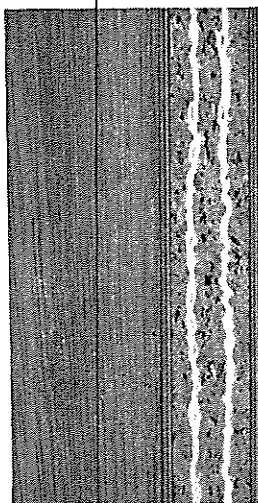
Vi havde hende i halvandet år, men hun blev aldrig helt den samme. Træt og slap listede hun rundt. Det var kun, når vi gik i kornfart, hun lavede lidt op. Så havde hun sin bedste tid. Så fangede hun mus i lasten, og der kom noget af hendes gamle jeg over hende, når hun stolt fremviste sit bytte. Vi havde kedlerne på dækket, så hun kom nemt ned ad de fem trin til fyrpladsen, hvor hun havde uhindret adgang til lastrummene.

Men ellers var hun underlig mat og tam i det. Hun sløvede hen og til sidst kom hun ikke engang op og lå på sit kompas. Lejderne var blevet hende for stejle. Det kneb også for hende at tåle at gå på det hårde jerndæk. Ligesom hestene i længden har svært ved at tåle stenbroen, døjer katte ved til stadighed at skulle færdes på jerndæk. Det så man tydeligt på Sussi. Hun skrantede stærkt. Da vi så, hvor det bar hen, tænkte vi så småt på at lade hende aflive, men også her kom hun os i forkøbet.

En morgen lå hun sammenrullet foran donkeymandens dør og var død. Fortrolig med det hele og uden smerte var hun sovet ind, afmønstret for bestandig. En sjælden kat havde hun været, og det kan ikke nægtes, at vi var uforholdsmæssig stille, da vi længere oppe ad dagen lod hende glide ud over siden og så hende forsvinde i det urolige Atlanterhav.

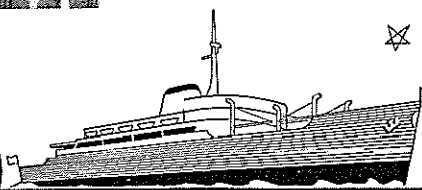
Vi fik siden en anden kat, men nogen Sussi fra Montreal blev det aldrig.

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.



NOVOPAN TRÆINDUSTRI A/S, PINDSTRUP

**A/s DET DANSK-NORSKE
DAMPSKIBSSELSKAB**

Amaliegade 33 - København K.

Hangarskibet,

der har plads til verdens to største linere på sit dæk

Verdens største krigsskib har lige været på prøvetur. Det er hangarskibet „Forrestal“, og vi behøver næppe at fortælle, at det er amerikansk. For amerikanerne er specialister i at fremstille „verdens største“, hvad det end drejer sig om. De tæller ikke småpengene, før de træffer en beslutning. Alligevel er det bemærkelsesværdigt — og vistnok enestående i flådens historie — at USS „Forrestal“ bliver billigere end beregnet.

Hangarskibet, der søsattes i januar, var projekteret at skulle koste ca. 217 millioner dollars, men kommer „kun“ til at koste 197,8 millioner, hvilket omregnet til danske penge udgør en klatskilling af ca. 1,38 milliard kroner.

Men den amerikanske flåde får også smæk for skillingen ved bygningen af dette skib, der er opkaldt efter James V. Forrestal, som blev forsvarsminister i 1947. Skibet får et deplacement på 59.600 tons, og med fuld last af flyvemaskiner og udrustning bliver deplacementet 76.000 tons. USS „Forrestal“ er så stort, at det teoretisk set godt kunne have plads til verdens to største linere, „Queen Mary“ og „Queen Elisabeth“, på sit landingsdæk, der har et areal af 1,6 hektar. Amerikas to største handelsskibe, s/s „America“ og s/s „United States“, ville ikke engang fylde helt op på dækket. „Forrestal“ har en største længde af 311 meter, mens „America“ og „United States“ har en tilsvarende længde af henholdsvis 217 og 297 meter. Hangarskibets største bredde er 76 meter, hvilket vil sige, at et sådant skib som f. eks. DFDS' „Klintonholm“, der har en længde af 61 meter, mageligt kunne stilles på tværs over kæmpens dæk!

USS „Forrestal“ har plads til 90 flyvemaskiner. Den samlede besætning bliver på 3.826 mand, hvoraf de 466 er officerer. Til sammenligning kan det nævnes, at Sorøs befolkning andrager ca. 3.200 mennesker!

Det store hangarskib, hvortil kølen blev lagt i juli 1952, har 1.240 vandtætte rum. Dets dampmaskiner kan yde 200.000 hestekræfter og drive den vældige klump frem med en fart af 30 knob. Skibet har ikke mindre end fire fembladede

skruer og tre rotor. Hver af propellerne har en radius af ca. 7 meter!

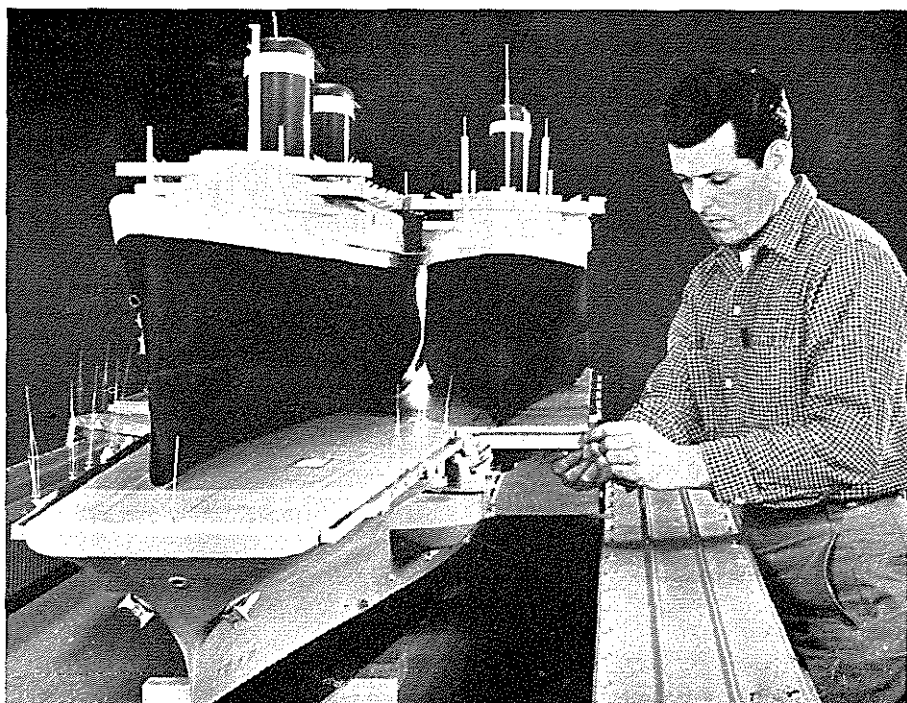
„Forrestal“ har et vidt forgrenet telefonnet, som ingen middelstor provinsby behøvede at skamme sig over. Der er ikke mindre end 2.300 telefoner om bord. Der er trukket 464 km elektriske kabler, og ventilationskanalerne har en samlet længde af 288 km.

Det nye krigsskib har fire damp-katapulter, ved hjælp af hvilke det vil være muligt at bringe selv meget store og tunge krigsflyvemaskiner i luften. Flyvedækket er indrettet med ligeså mange tekniske enkeltheder som en moderne flyveplads. Det er forsynet med særlige landingslys og med et særligt system, der gør maskinernes landing mulig selv under stærk tåge.

En anden bemærkelsesværdig ting ved det store hangarskib er dets ekstra landingsdæk, der frembyder en i forhold til skibets længderetning skråtstillet landingsbane. Når en maskine lander på dette dæk, kommer den om bord i en vinkel, der afviger ca. 10 grader fra skibets centerlinie. Dette ekstra landingsdæk betyder, at man kan lande og afsende maskiner på samme tid.

Bygningen af „Forrestal“ har ikke tynget amerikanerne mere, end at de bygger endnu tre skibe af samme størrelse. De to næste kommer til at hedde „Ranger“ og „Saratoga“.

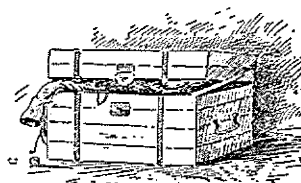
—wig.



Amerikanerne har ladet lave en model af USS „Forrestal“ i samme størrelsesforhold som modellerne af De Forenede Staters to største linere, „United States“ og „America“. Her ses modellerne af de to store passagerdampere placeret på dækket af „Forrestal“-modellen!

...fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



Fint og skidt

Slotsholmen i København havde for et par hundrede år siden, da handelsskibene var betydeligt mindre end nu, stor betydning for skibsfarten som anløbssted. Der blev nu og da ofret mange penge på denne del af havnens vedligeholdelse. I 1751 flottede havnekommissionen sig således ved at opsætte marmorbolværker langs en stor del af Slotsholmens sydside og egetræsbolværker langs nordsiden, hvor nu Holmens Bro ligger. Dog var der også visse „private bolværker“, som det påhvilede grundejerne at vedligeholde. At grundejerne ikke var ligefrem ellevilde efter at komme af med penge til dette formål, fremgår af en klage fra 1756. Det hed heri, at visse dele af de private bolværker var i så slet stand, at det kunne forventes, at de snarest faldt ud i kanalen med det halve af gaden efter sig!

Ved Gammelstrand

Mens vi beskæftiger os med den gamle del af Københavns havn, kan det nævnes, at man ved Gammelstrand allerede i oktober 1761 opsatte en maskine til afprøvning af skibsankre. Maskinen var yderst simpel. Den bestod stort set kun af en ca. 10 meter høj pæl, hvori ankrene hejstes op. Prøven bestod i, at man lod ankrene falde ned på en svær skibskanon under pælen ved deres egen vægt. Holdt et anker til denne ublide medfart, var det godkendt og blev stemplet som sådant.

Vrede ankersmede

Prøvningen og stemplingen var selvfølgelig ikke gratis, men i nogen grad et nyt skatteobjekt, som irriterede både ankersmede og kunder. Mange af smedene vedblev derfor at sælge ustemplede ankere, og bøderne regnede som følge deraf ned over dem. Under en sag mod en ankersmed, som i 1764 idømtes en bød på 1000 rigsdaler — men kun betalte 100 — kom det frem, at selv det ansete Asiatiske Kompagni aldrig lod sine ankere prøve og stemple på den foreskrevne måde.

Mere skat

Skattebyrder er ikke noget ganske nyt for dansk skibsfart. I årene 1848-50 pålagdes således alle danske skibe en særlig krigsskat, der skulle betales i to terminer hvert år. Fartøjer på 2½ kommercelæster slap med 1 rigsdaler og 20 skilling om året, mens et skib på 100 kommercelæster hvert år måtte bøde 48 rigsdaler.

Han vidste, hvad han gjorde!

Når Chr. IV traf beslutningen om at bygge en særlig by for „Holmens faste stok“, skyldtes det i nogen grad datidens mange rømninger fra den danske orlogsflåde. Når kongen gav sine folk en chance for at stifte familie ved at anvise dem boliger på favorable vilkår, og når han tilmed samlede personellet i en særlig bydel, vidste han nemlig altid, hvor han havde sine søfolk, og undgik på den måde mange rømninger.

Andre tider

Omkring år 1800, da Nyboder som Danmarks første samling rækkehuse dækkede et areal af 13 hektarer, husede denne marinens by 15.000 mennesker. Nu har den kun ca. 2.400 indbyggere, hvoraf en trediedel er børn og en anden trediedel kvinder.

Værd at vide:

Da vi nu har povet os ind på det orlogsmæssige, vil jeg lige fortælle Dem, at Middelgrundstortet i Øresund er Verdens største kunstige søfort.

Men ved De så,

at det danske kystforsvarsskib „Niels Juel“, som nu er forvandlet til scrap, før krigen var det sværest armerede krigsskib i verden i forhold til sin størrelse?

Her var russerne først!

Allerede under den russisk-japanske krig udlagde russerne nogle miner, som det var meget svært at komme til livs. Det drejede sig om såkaldte „buket-miner“, d. v. s. buketter af tre miner fastgjort til eet mineanker. Efter udkastningen steg kun den ene af minerne til den ønskede dybde, mens de to andre blev siddende nede ved ankret på bunden. Når minen i overfladen bragtes til sprængning eller blev strøget, og japanerne derfor troede, at minefaren var overvundet på det pågældende sted, dukkede den næste i buketter op til den ønskede dybde. Det russiske system minder ikke så lidt om vor tids frygtede kontakt-miner, som man ikke kan være sikre for, selv om man oversejler dem 12 gange eller mere!

Masser af maling

Ved den første verdenskrigs slutning var 400 allierede krigsskibe og 4000 handelsskibe camouflage-malede ved hjælp af de karakteristiske zig-zag-striber, den såkaldte „dazzlepainting“. Ideen til denne form for camouflage på søen fik den engelske søofficer Norman Wilkinson. Han var klar over, at det ikke kunne nytte noget at prøve på at gøre et skib usynligt, men at den form for maling af skibene, han havde fundet frem til, ville gøre det meget vanskeligt at bedømme fartøjernes fart, sejlretning, konturer og identitet. Wilkinsons „opfindelse“ blev udnyttet også af andre krigsførende, både under den første og den anden verdenskrig.

Sådan gik man frem

Efter admiralitetets godkendelse af Wilkinsons forslag påbegyndtes nogle meget omfattende forsøg. Man inddelte handelsskibene i 37 karakteristiske typer og fremstillede derefter en model for hver type. I et særligt prøve-kammer betragtede man gennem et periskop efter tur de forskellige skibstyper under skiftende synsvinkler, i forskellige belysninger og med varierende baggrund. Modellerne blev under forsøgene ført frem og tilbage på „scenen“ i vekslende fart. Hele tiden malede man „aktørerne“ om, indtil man endelig fandt frem til den rigtige løsning for hver skibstype.

Det koster knapper!

De forskellige farver, der anvendtes til camouflage-ingen af de allierede skibe, fik hver deres nummer, og til hver skibstype hørte der en særlig tabel, efter hvilken malerne kunne gå frem under arbejdet. Iøvrigt overvågedes camouflage-ingen af særligt uddannede søofficerer. — Da den første verdenskrig sluttede, havde englænderne alene anvendt £2.500.000 på skibs-camouflage!

Flydende tankstationer

Af OTTO LUDWIG

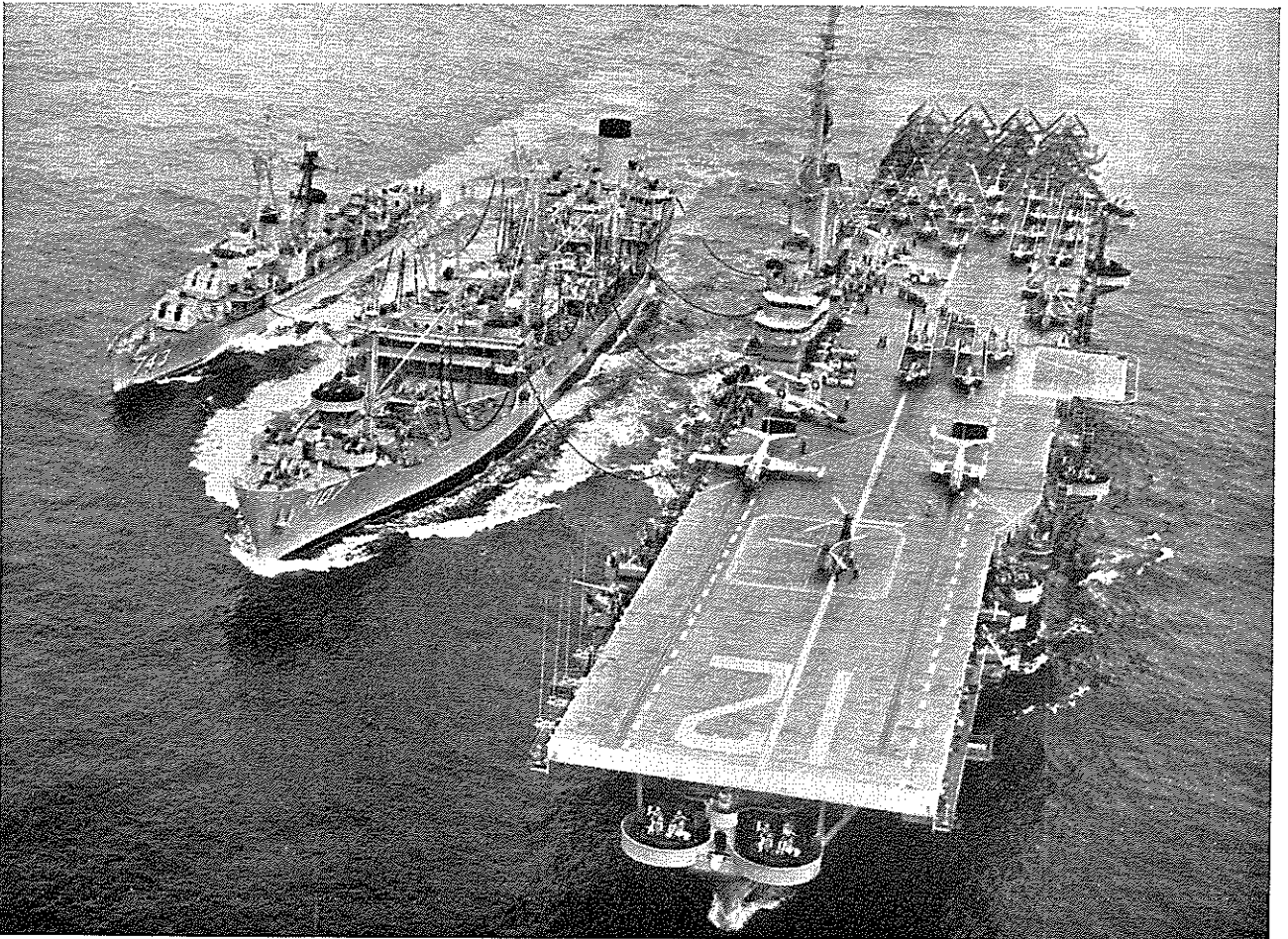
I forbindelse med de mange meddelelser om jord-drabanter og himmelrums-raketter skrev „Times“ for-nylig: „Hvorfor dog rejse til månen, når der endnu er så meget at udrette på jorden?“

Længere nede i sin artikel skrev bladet dog, at det er af stor betydning for menneskehedens udvikling at udforske det næsten ukendte, men ingen vil vist bestride, at det stadig er vigtigere at holde forbindelsen mellem jordens enkelte folkeslag vedlige end stifte eventuelle nye bekendtskaber med fremmede planeters væsener, og kravene til verdens transportmidler vokser for hver dag. Den dag er ikke alt for fjern, da de gængse energi-kilder som kul og olie er ved at være opbrugt, for endnu er vi ikke kommet til det stadium, hvor skibenes fyr-bødere bare behøver at putte en „atom-tablet“ i maski-neriet for at sikre farten over Atlanten nogle gange. Videnskaben arbejder — i så stor udstrækning som a-og b-bombernes produktion tillader det — på at bringe dette stadium nærmere, men i endnu nogle år vil skibe,

som drives frem med kul eller olie, være langt de al-mindeligste.

Overgangen fra sejl til damp og endnu senere til motor var et ligeså stort fremskridt, som overgangen til atomkraft til sin tid vil blive. Men „mellemstadiet“ — for andet er det jo faktisk ikke — kul og olie har sine ulemper, for mens sejlskibene kunne blive i søen i næsten ubegrænset tid eller i alle tilfælde så længe, der var proviant og ferskvand om bord, kan et maskin-drevet skib sjældent medføre mere brændstof end til een lang rejse, uden at det går ud over lastekapaciteten.

For handelsskibe kan man under fredelige forhold se helt bort fra denne ulempe, for disse skibe skal jo alligevel i havn for at laste eller losse. Men krigsskibene skal helst kunne holde sig i søen meget længe. Det kan betyde et alvorligt afbræk i planerne, når et krigsskib må i havn for at bunkre. Under krigsforhold, hvor der i fremtiden vil blive brug for skibstrafik på øde havne eller anløbssteder i polaregne, vil netop aktionsradien for handelsskibene også få stor betydning.



Trængsel ved tankstationen. En destroyer, USS „Hornet“, fylder olie fra flådens tankskib „Passumpsic“ sammen med en destroyer under patrulje ved Formosa.

Da man begyndte

Mens kulskibene var de dominerende på verdenshavene, klarede de store krigsførende nationer sig med bunkerkul-depoter på forskellige, strategisk vigtige steder kloden over, som f. eks. Gibraltar. I dag findes der ikke ret mange kulfyrede krigsskibe — selv i den lille danske flåde findes der nu slet ingen — og da man begyndte at skifte fra kul til olie, blev man klar over, at det ville være betydeligt lettere, hvis brændstoffet kunne bringes til skibene i rum sø i stedet for, at enhederne skulle søge havn. Man kunne selvfølgelig gøre brændstofftankene om bord større, men det ville gå ud over panserets tykkelse, armeringen, besætningens i forvejen ikke alt for rummelige beboelse o. s. v.

I 1906 øjnede det britiske admiralitet imidlertid en løsning på problemet at gøre flådens aktionsradius større. Man begyndte på den måde, at man sendte tankskibe ud på havene og lod dem tanke krigsskibene ved at tage disse på slæb i en wire, hvortil var fastgjort en olieledning. Det var ikke meningen, at tankskibet ligefrem skulle bugserer det fartøj, der var i nød for olie. Det sidstnævnte skib skulle selv have maskinen i gang, og wiren skulle kun tjene som en „ledesnor“ for modtageren og til sikkerhed for, at olieledningen ikke skulle bryde. Ledningen var gjort fast til wiren i mange små bugter.

I 1913 tog amerikanerne det samme system i brug for første gang. Det skete ved, at USS „Warrington“ modtog olie fra USS „Arethusa“. Hele den første verdenskrig igennem benyttede man det system. Men det havde sine mangler. Afstanden mellem tanker og modtager var som regel mellem 200 og 300 meter, og den olieledning, der anvendtes, var ca. 5 tommer i diameter. På den måde kunne man til at begynde med pumpe mellem 37 og 57 tons olie i timen. Nogle år senere blev disse tal ganske vist fordoblet, men alligevel var man ikke tilfreds. Systemet var stadig for langsomt.

I 1924 prøvede den engelske flåde en ny metode. Det ville være rart at slippe af med wiren og de mange bugter på olieslangerne, og derfor fandt man på at lægge wiren inden i slangen, hvorved sidstnævnte blev rettet ud under brugen og kunne tåle et større pres.

Af forskellige grunde gik man imidlertid tilbage til den gamle metode, idet man dog efterhånden indførte visse ændringer. I stedet for at hænge olieslangerne op i strakte wirer lod man både slange og wire fastgøre til flydere.

Noget nyt

I 1937 fandt man igen på noget nyt. Man opgav helt at lade de olietørstende skibe sejle *efter* tankskibene. I stedet lod man dem lægge sig på siden af tankerne. Ved benyttelsen af den gamle metode kom olieslangerne nemlig — trods brugen af flydere — tit til at svæve over bølgedale fra det „diegivende“ skibs kølvand. Til gengæld vil slingerage ved oliefyldning side og side betyde større besvær, end hvis modtageren sejler *efter* tankskibet.

Forsøg med modeller i særlige prøvebassiner samt

praktiske forsøg i søen viste dog, at metoden af 1937 var bedre end den gamle. Og specialister på området mener, at den nuværende løsning er den bedst tænkelige, selv om den stiller store krav til navigatører, rorgængere og betjeningsmandskab på dækket. Det har imidlertid vist sig, at man uden større risiko kan fylde olie fra eet skib til et andet selv på en så ringe afstand som 50-60 meter mellem tanker og modtager. Olieledningerne er fra tankskibet ophængt under en bom, der svinges udenbords, og den hænger i bugter i forskellige taljer, således at den automatisk slækkes eller totnes i takt med skibenes bevægelser. Om bord i det modtagende skib er en mand posteret ved et bomspil, under hvilket slangen hænger i en anden bugt. Det er spilmandens opgave at passe på, at slangen hverken strækkes eller slækkes for meget fra hans side.

Et vældigt apparat

Under en rygende orkan på et stormpisket hav, og måske i bidende kulde, er oliefyldning til søs et meget hårdt job, der kræver fuldblods søfolk.

Under den sidste verdenskrig var oliefyldning til søs en livsbetingelse for begge parter, og tyskerne fulgte skam godt med også på dette område. Så sent som under Korea-krigen tankede FN-flådens enheder ofte i rum sø, og oliefyldning på havet indgår stadig som et fast led i de store flåders øvelser.

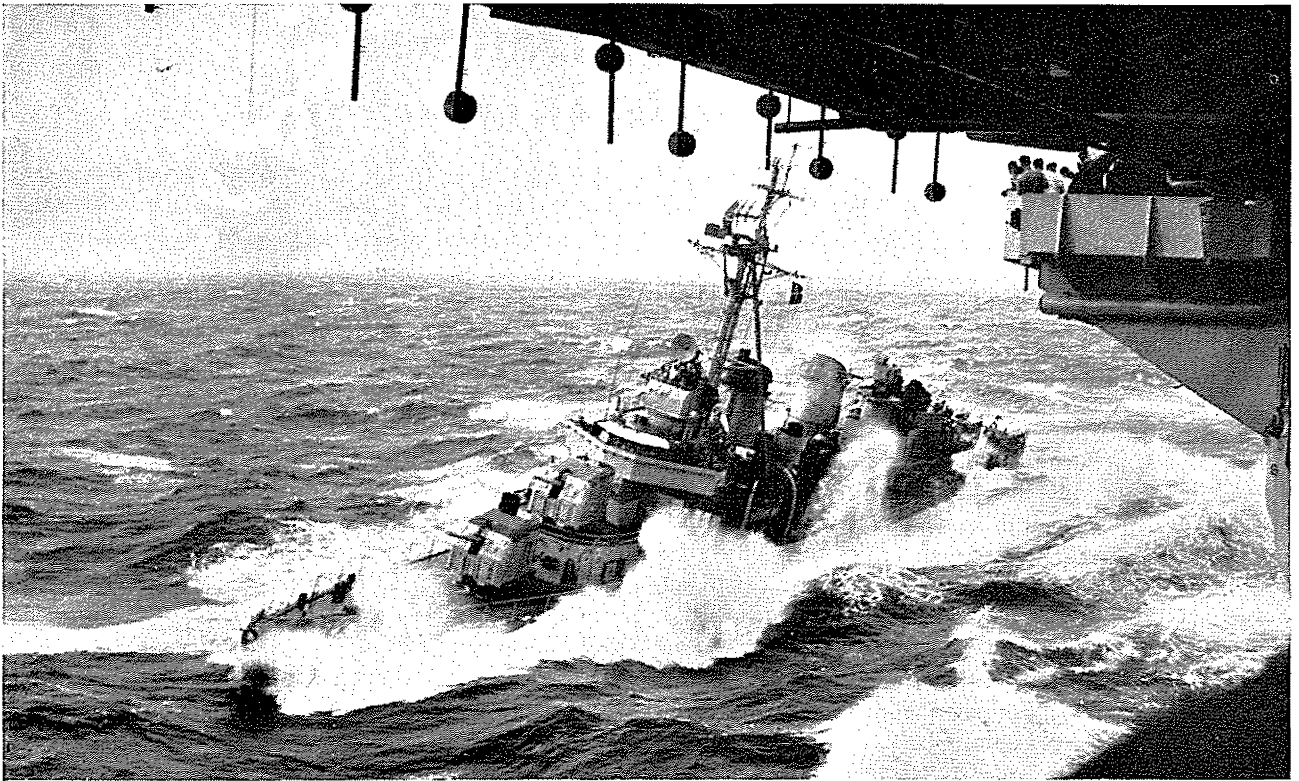
Et vældigt apparat stod bag oliefyldnings-operationerne under den sidste verdenskrig. Fra hovedbaserne måtte man være i kontakt med de søgænde, kæmpende enheder. Man måtte i land kende de forskellige skibes aktionsradius og deres skiftende positioner. Og til stidighed måtte man sørge for, at der var både olie og tankskibe til rådighed i tilstrækkelig mængde og på de rigtige steder.

På Atlanten var eskorte-fartøjerne — lige fra korvetter til eskortehangarskibe — faste kunder hos tankskibene i rum sø. Admiraliteterne udvalgte visse tankskibe i konvojerne til at forsyne deres beskyttere. Disse tankere fik særlig udrustning om bord. En del af deres ladning var reserveret flådeledelsen, allerede inden de startede på togterne. Det kunne dog også ske, at mindre konvoj-beskyttere modtog olie fra større som f. eks. hangarskibe, hvis der ikke var tankskibe med i konvojerne.

I Stillehavet tankede alle allierede krigsskibe i rum sø, og derfor havde — og har — de store flådemagter særlige tankskibe, som er opført på flådelisterne. Under den sidste krig chartrede flåderne desuden civile tankskibe for længere perioder og gav dem en større besætning end normalt. Den overskydende del af båsætningen var som regel specielt uddannet som „sejlende tankpassere“. Tankskibene, der var bestemt til flådens tjeneste, var selvfølgelig ret stærkt armeret.

„The Dungaree Navy“

I den amerikanske flåde kalder man disse skibe og de mænd, der sejler med dem, for „the Dungaree Navy“. Mændene inden for denne gren af flåden går



En unge søger til patten! — Destroyeren „Stenibel“ går langs siden af et amerikansk hangarskib for at fylde olie i rum — og skrap — sø. Oliefyldning i søen kan være et meget hårdt job. Det kræver søfolk af højeste karat.

jo som regel klædt i dungaree-tøj. Det er dem, der udfører det mest snavsede og anstrengende arbejde, men de får sjældent deres navne i dagsbefalingen sådan som kammeraterne på de „rigtige“ krigsskibe.

„Dungaree Navy“ har forresten mange andre opgaver end at fylde olie på skibe i søen. Den udfører også mindre reparationer til søs, sejler med reservedele og forsyner hospitalsskibene med medicinalvarer o. l. Den er kort sagt den „regulære“ flådes service- og tankstationer. Og dens arbejde er slet ikke ufarligt. Under krigsforhold må den mange gange sejle tusinder af sømil ud på åbent hav gennem fjendtligt kontrolleret område, og selv om dens skibe er armeret, virker deres kanoner kun som hyldebøsser i forhold til de rigtige krigsskibes.

Uden mulighed for oliefyldning i rum sø ville den sidste verdenskrig slet ikke kunne være ført på den måde, den blev. Det samme ville have været tilfældet, hvis krigsskibene stadig skulle have været afhængig af kullene.

Uden assistance af de flydende tankstationer ville de store krigsskibe have været lige så ubehjælpssomme som en fuld mand i mørke!

Desværre er det jo selv under fredsforhold nu om dage nødvendigt at tænke på en eventuel ny krig. Derfor er tankskibet mere end nogensinde et våben, samtidig med at det er den fredelige tilværelses meget aktive og næsten uundværlige tjener. Når bygningen af tankskibe for øjeblikket foregår i så voldsomt et tempo, skyldes det naturligvis først og fremmest den fredelige

produktions stadig stigende behov for olie, men ligesom ved bygningen af store linere — der jo kan bruges som troppetransportere, hospitalsskibe o. l. — skæver man ved bygningen af tankskibe også til deres betydning i en krig.

Man kan uden at overdrive udnævne tankskibet til den mest betydende skibstype i den hidtidige del af dette århundrede. Mens der i 1938 kun søsattes 115 tankskibe på over 1000 brt hver og med en samlet tonnage af 910.000 tons verden over, søsattes der således i 1954 267 tankskibe på tilsammen 2,9 millioner tons. Og tankskibene bliver forøvrigt større og større. Den kendte norske shipping-man, Sigvald Bergesen, udtalte fornylig, at om nogle år ville det ikke være usædvanligt med tankskibe på over 40.000 tons.

Nu må man bare håbe, at de mange giganter udelukkende vil blive brugt i fredens tjeneste, indtil den fredelige atomalders indtræden rimeligvis gør dem overflødig.

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

Skoleskibet „Danmark“

møder stor venlighed verden over

Bestyrelsesrådet for statens skoleskib „Danmark“ har udsendt årsberetning for 1954. Det fremgår heraf, at der meldte sig 88 ansøgere til elevpladser, hvoraf der antoges 77. Desuden antoges 15 elever til sommertogt alene. Inden vintertogtet blev elevbesætningen suppleret med 28 elever fra „Georg Stage“.

Under sommertogtet aflagdes besøg i Horsens, hvor eleverne fik gratis adgang til byens biografer og blev trakteret af direktøren for Jørgensens hotel. Iøvrigt nød besætningen usædvanlig stor velvilje i Horsens og inviterede til gengæld de af byens børn, som ikke var kommet på ferie, om bord til kakao-mik.

Også i Nyborg mødtes man med stor velvilje. Her overværede man gratis Danehoffestspillet og var til selskab på Nyborg Strand som havneudvalgets gæster. Nyborg gymnasium, der har adopteret skoleskibet, arrangerede en sammenkomst på skolen.

Siden var man på besøg i Svendborg og til fælles kaffebord på Kogtved søfartsskole.

For første gang besøgte „Danmark“ derefter Kolding, hvor modtagelsen ligesom i Svendborg og de øvrige nævnte byer var meget hjertelig. Sømandshjemmet arrangerede udflugter, og byrådet inviterede besætningen til at bese rådhuset, hvor der blev serveret kaffe med brød.

Også Fåborg fik for første gang besøg af det smukke skib, og også her rullede byrådet sig ud som gæstfri værter. Idrætsforeningen arrangerede fodboldkamp.

Med skibets ankomst til København var sommertogtet slut, men den 15. september startede man på vintertogtet. Det begyndte med orkan op til Oslo-fjorden. Derefter sattes kursen mod Falmouth, hvor man for-tøjede for første gang siden 1939. Gensynet var meget hjerteligt.

Den 15. oktober gæstede man for første gang Cadiz, og interessen for skibet var her meget stor. Den danske konsul arrangerede flere udflugter til seværdigheder i byen og omegnen.

Næste havn var Las Palmas. Derefter kom turen til De capverdiske øer, og den 20. november ankrede man ved St. Thomas. De på den tidligere danske ø bosiddende danskere tog sig pænt af de unge søfolk. Det samme var tilfældet ved St. Jan.

Den 8. januar nåedes Jamaica, hvor konsulen og andre også viste besætningen stor venlighed.

Den 22. januar for-tøjedes for første gang i „Danmark“s historie i Galveston, hvor skibet vakte betydelig interesse. Små grupper af elever var på besøg i byens hjem. Der var gratis adgang til biograferne, og handelskammer, marine og Coast Guard arrangerede udflugter. Eleverne følte sig som små, sejlene grever. Alle ydelser fra autoriteterne var vederlagsfri.

Det samme gentoges i St. George's Harbour, hvor alle indbyggere var med til at give de unge danske søfolk en mængde uforglemmelige oplevelser.

Den 17. marts nåede skibet til København efter at have udsejlet 18.003 sømil, hvoraf de 902 på sommertogtet. Som sædvanlig var togterne fagligt meget udbytterige for eleverne, og som sædvanlig vistes der skibet stor interesse fra forskellig privat side herhjemme. Det smukke skoleskib er også en fin, farende gesandt for sit hjemland.

—wig.

NEW YORK

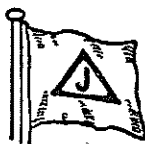
SHELL

WORLD WIDE BUNKERING SERVICE

DE FORENEDE KULIMPORTØRER

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.



Dampskibsselskabet

JUTLANDIA

JENS TOFT

Toldbodgade 29

TELF. *8192

Fra Værft Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. september 1955



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. Jepsen 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 Bogselskab A/S
 Rederi-A/S Kosmos
 I/S D. F. B. & Em. Z. Svitzers Bjergnings-
 Entreprise
 D/S Hafnia A/S
 D/S Nautic

Nyt tropeskib

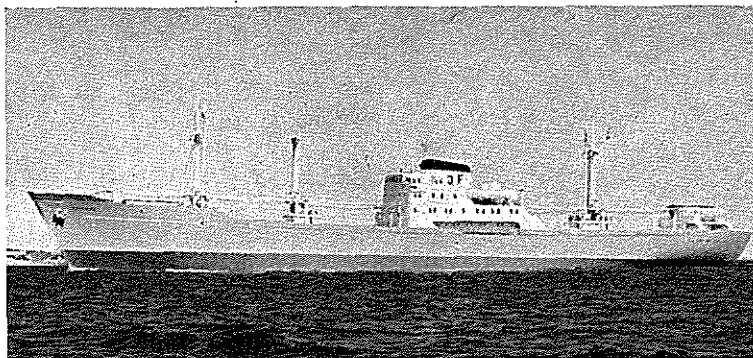
til Dansk-Fransk Dampskibsselskab

Fra skibsværftet i Helsingør gik et nyt skib til Det Dansk-Franske Dampskibsselskab tirsdag den 26. juli ud på teknisk prøvetur, og onsdag den 27. skete afleveringen ved en ny prøvetur.

Det nye skib, der bærer navnet „Mayumbe“ efter en egn i Fransk Ækvatorial-Afrika, er bygget til rederiets Vestafrika-rute, og det er bygget specielt til tropefart.

Skibets dimensioner er følgende:

Længde overalt	ca. 125,50 m
Største bredde på spant	16,91 m
Sidehøjde til øverste dæk	10,13 m
Dybgang på sommerfribord	ca. 6,88 m
Dødvægt „all told“	ca. 6200 tons

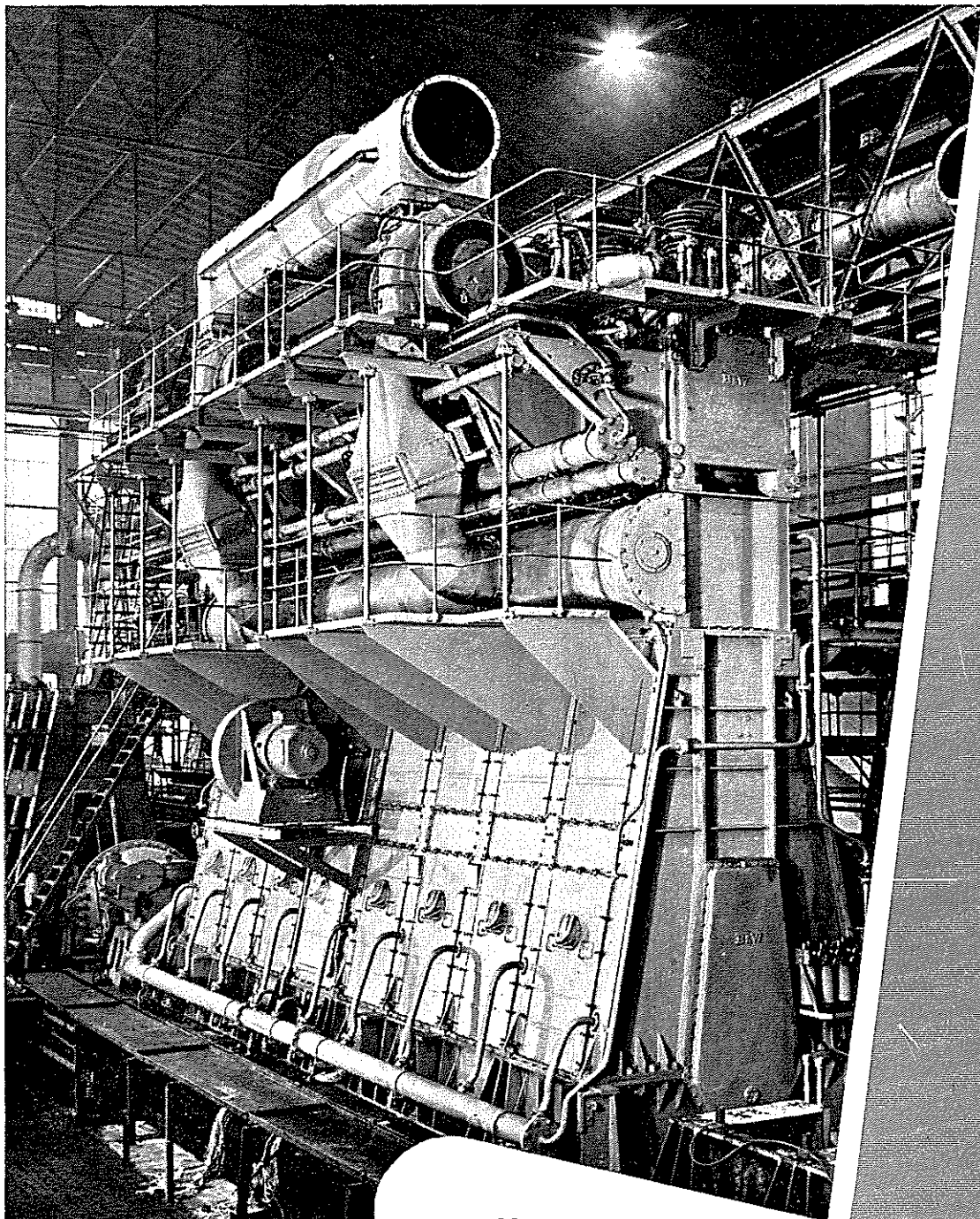


„Mayumbe“ på „milen“.

Skibets hovedmotor er en syvcylindret Helsingør-B & W motor, to-takts, enkeltvirkende og turboladet med en kapacitet på 6.400 ihk ved 150 omdrejninger i minuttet. Den skal give skibet en fart af 16 knob.

M/s „Mayumbe“ er en shelterdækker med øverste dæk særlig forstærket til at bære dækslast af „logs“ (svære træstammer f. eks. af mahogny). For at give fri plads til dækslasten er skibets master og to samsonposter selvstagede. Skibet har fire 5 tons bomme, fire 10 tons bom-

me og er yderligere forsynet med en 65 tons bom og en 30 tons bom for meget svært gods bl. a. lokomotiver. Foran maskinrummet er indbygget to tanke til vegetabilsk olie. I forlasterne er der ca. 990 m³ kølerum beregnet til at kunne holde enhver temperatur indtil minus 20 graders Celsius under tropeforhold. Både de afkølede og de ikke-afkølede lastrum er særlig effektivt ventilerede med luftfornyelse indtil 60 gange i timen. Yderligere er der i lasterne indrettet ozon-anlæg til at holde luften frisk.



BURMEISTER &



**SKIBSBYGNING
REPARATIONER
DIESEL MOTORER**

med og uden **TURBO-LADNING**

WAIN

Lastummene er udstyret med to forskellige systemer til måling af deres temperatur, som aflæses på broen. Rummene er forsynet med anlæg til kulsyre-slukning og røgdetektorer.

I midtskibshuset er en 1. klasses passager-aptering til 12 passagerer fordelt på 8 kamre, der hver har separat bad og toilet. Passagererne har deres egen spisesalon, rygesalon og veranda med bar.

Skibets officerer bor ligeledes midtskibs, medens den menige besætning bor agter, alle undtagen de yngste drenge i enmandskamre. Der er baderum, varmt og koldt ferskvand overalt i apertingen, og alle beboelsesrum, saloner og messer for passagerer, officerer og menig besætning er luftkonditionerede, således at den indvendige temperatur kan holdes 4 grader Celsius under yder-temperaturen.

I alle messer og saloner er der ophængt moderne dansk kunst, ligesom skibet er forsynet med et indholdsrigt bibliotek.

På broen findes enhver form for navigationsmæssigt udstyr: radar, gyrokompas med selvstyrer, ekkolod, kommandotelefon med højttalere, Decca-navigator, radio-pejlere, radiostation til lange og korte bølger .

type, som rederiet har udeksperimenteret til sejlads i de nordlige og sydlige ishave.

Skibene skal bygges til Lloyd's Registers klasse + 100 A 1 med forstærkninger for sejlads i is og til den finske isklasse I. A. De vil blive forsynet med isfiner og en iskniv til beskyttelse af propelleren og roret mod isskader.

Hoveddimensionerne bliver:

Længde overalt	90,0 m
Længde mellem perpendicularererne	82,3 m
Største bredde på spant	14,0 m
Sidehøjde til øverste dæk	7,9 m
Sidehøjde til næstøverste dæk	5,0 m
Dybgang svarende til 2.400 tons dw ...	5,8 m
Dybgang maks. svarende til 3.000 tons dw	6,6 m

Kubikkapacitet af mellemdæksrum 2.040 m³ grain, af last 2.420 m³ grain eller ialt 4.460 m³.

Hovedmotoren bliver en femcylindret dieselmotor B & W type 550-VTBF-110 med trykladning. Hjælpe-maskineriet skal bestå af tre dieselmotorer med trykladning B & W 325-MTBH-40, 170 kw. Hovedmotorens normale ydelse bliver 3.060 ihk, og farten på lastet prøvetur (2.400 tons dw) 14 knob. Brændstofforbruget bliver ca. 11,5 tons pr. etmaal. Med en bunkerkapacitet på 450 tons bliver aktionsradien 12.500 sømil eller ca. 14.000 sømil ved 12,5 knob.

Aptering indrettes for 12 passagerer.

Fire luger betjenes af otte 5-tonns bomme og en sværbom for 25 tons løft anbringes .

Rederiet J. Lauritzen bestiller to ishavsskibe

Rederiet J. Lauritzen har til levering i juli og september 1956 bestilt yderligere to skibe af den særlige



A. P. MØLLER ☆ MAERSK LINE

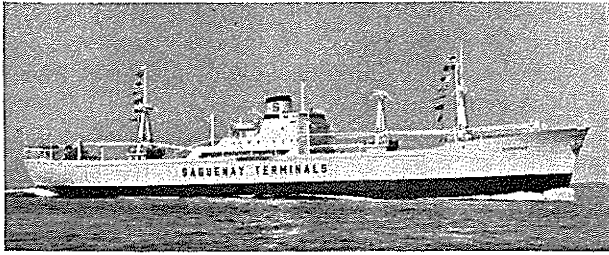
KONGENS NYTORV 8 - KØBENHAVN K.

REDERI
TANK-, LINIE- OG TRAMPFART
BEFRAGTNING KLARERING



KØB OG SALG AF SKIBE

TELEFON CENTRAL 514 - STATSTELEFON 33 - TELEGR.-ADR.: MERSK



„Sungran“ på prøvetur.

M/s **Sungran**

Den 21. juli afleverede Uddevallavarvet m/s „Sungran“ til Skips A/S Selje (A/S Rederiet Odfjell), Bergen.

Skibet er bygget til højeste klasse i Det norske Veritas og forstærket for is og malmlast. Det leveredes som lukket shelterdækker, men kan ændres til åben.

Som lukket shelterdækker er dødvægtsbæreevnen 12.620 tons, og som åben shelterdækker 10.520 tons.

Skibet er forsynet med en totakts, enkeltvirkende dieselmotor af værftets fremstilling og Götaverkens type. Den yder ved 112 omdrejninger pr. minut 5.400 ahk.

Vikingen har i julinummet bragt en mere udførlig omtale af „Sungran“.

Norsk liniemotorskib „Concordia Fjord“

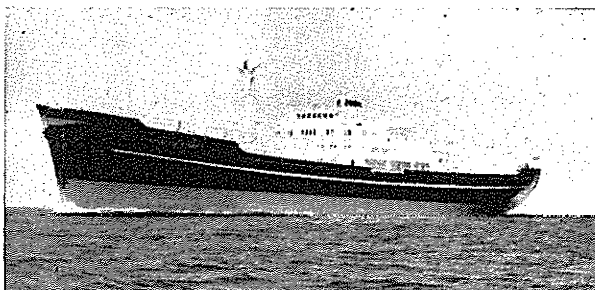
Fra Götaverken afleveredes den 14. juli liniemotorskibet „Concordia Fjord“ på ca. 8.520 tons dw, som er bygget til Skips A/S Hilda Knudsen, Haugesund.

Skibet er bygget som åben shelterdækker til Det norske Veritas højeste klasse med hoveddimensionerne:

Længde overalt	140,8 m
Største bredde på spant	18,8 m
Sidehøjde til shelterdæk	11,6 m
Sidehøjde til hoveddæk	8,9 m
Middeldybgang på sommerfribord	7,9 m

Skibets lastrum har en kubik på 13.300 m³ bales, hvoraf ca. 1.275 m³ er kølerum, fordelt på fire rum. I kølerummene kan holdes en temperatur på minus 22 grader selv i tropiske farvande. Alle lastrum er mekanisk ventilerede, og i et par af dem findes forskydelige slingskoder til brug for kornlast.

Skibet har en snes bombe, og den kraftigste har en løfteevne på 40 tons.



„Concordia Fjord“ på prøvetur.

Der findes en meget fornem og moderne aPTering for 12 passagerer med bl. a. luftkonditionering. En ny detalje i aPTeringen er Haugesundpladen, som er anvendt til vægbeklædning i verandaen og andre steder. Desuden er brugt vaskebare plasticapeter og andre moderne vægmateriale. Et interimistisk badebassin, som ofte hører til skibe, der medfører passagerer, er her erstattet med et temmelig stort permanent bassin på badedækket.

Også besætningens aPTering er af høj klasse med luftkonditionering i kamre, messer og opholdsrum.

Brandbeskyttelsen omfatter bl. a. sprinkleranlæg i besætnings- og passageraPTering og kulsyreslukning i last- og maskinrum.

Den nautiske udrustning omfatter alle moderne hjælpemidler som radar, gyrokompas med selvstyrer, SAL-log samt Götaverkens lastfordelingsapparat for skibe med tør last, Stalodicatorn.

„Concordia Fjord“ er kontraheret for 17 knob på fuld last, og hovedmotoren er en svejst ottecyndret, totakts, enkeltvirkende Götaverkenmotor med en cylinderdiameter på 760 mm og en slaglængde på 1500 mm. Motoren kan bruge kedelolie og yder 8.800 ihk ved 112 omdrejninger pr. minut. Hjælpemotorerne er også af GV-typen.

Ny cargoliner til Rederiet Ove Skou

Fra skibsværftet i Helsingør søsattes fredag den 29. juli et nyt skib til rederiet Ove Skou. Skibet, der blev navngivet „Rikke Skou“ af fru direktør H. P. Christensen, er en moderne cargoliner, der i hovedsagen er søsterskib til den af rederiet udviklede „Benny Skou“ type blandt andet m/s „Kirsten Skou“ leveret fra Helsingør Skibsværft i 1953.

Skibet hoveddimensioner er følgende:

Længde overalt	ca. 127,0 m
Største bredde på spant	17,2 m
Sidehøjde til shelterdæk	ca. 10,7 m
Dybgang til sommerfribord	1,24 m
Dødvægt	70000 tons

Skibet bygges til Lloyd's Registers højeste klasse.

Skibet bygges som åben shelterdækker med tonnage-luge agter og lang bak over luge nr. 1, midtskibshus dækshus after, „soft nose“, pladestævn og krydserhæk. Skibet bygges med højtanke og vingetanke for vegetabilsk olie samt elektrisk ventilation for let fordærlige varer og forsynes med 3 tobensmaster og fjorten 5 tons lossebomme samt to 25 tons sværgods lossebomme.

I midtskibshuset er der en I klasses passager-aPTering til 12 passagerer fordelt på 8 kamre og en luksus-suite, alle med bad og toilet. Passagererne har egen spisesalon, rygesalon, veranda og bar.

Skibets officerer bor ligeledes midtskibs, medens den menige besætning bor agter, alle undtagen de yngste drenge i eenmandskamre. Der er baderum, varmt og koldt ferskvand overalt i aPTeringen, og alle beboelses-

rum, saloner og messer for passagerer, officerer og menig besætning er luftkonditionerede.

Skibets hovedmotor er en direkte omstyrbar, enkeltvirkende, ottecylindret, totakts dieselmotor med turboladning, type B & W 862-VTBF-115 bygget af Helsingør Skibsværft indrettet til at forbrænde både dieselolie og tung olie. Maskinen er i stand til at udvikle 7.300 ihk, der skal kunne give skibet en fart af 17 knob.

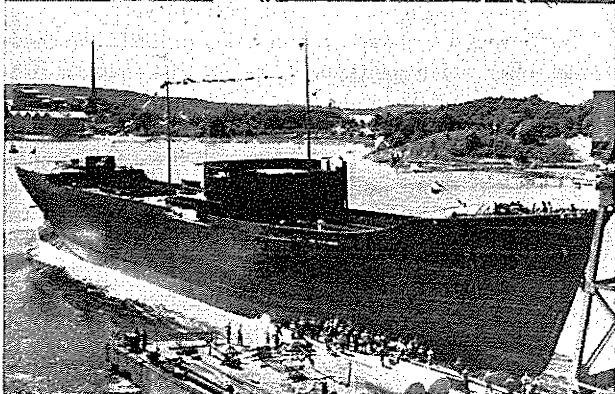
og en slaglængde på 1500 mm. Den kontraherede fart er 16 knob på fuld last. Motoren indrettes for drift med kedelolie.

Der skal installeres tre dieselgeneratorer for vekselstrøm, hver på 230 kva.

Maskinrummet anbringes agter.

Skibet bygges til højeste klasse i Det norske Veritas.

Apteringen bliver fuldt moderne og af højeste klasse både for officerer og mandskab.



Fra „Frances Salman“'s søsætning. Øverst gudmoderen, miss Frances Salman, klar med flasken.

M/s **Frances Salman**

Den 16. juli søsattes fra Uddevallavarvet et 6.300 tons motorskib, som af miss Frances Salman fik hendes navn. Skibet bygges til Swedish Gulf Line AB, Uddevalla, med følgende dimensioner:

Længe overalt	126,8 m
Største bredde på spant	16,6 m
Sidehøjde til shelterdæk	10,6 m
Sidehøjde til hoveddæk	7,2 m
Dybgang	6,8 m

Skibet skal forsynes med en totakts, enkeltvirkende dieselmotor af værftets tilvirkning og Götaverkens type. Den giver ved 112 omdrejninger pr. minut 5.600 ahk. Motoren har seks cylindre med en diameter på 760 mm

Norsk liniemotorskib Kristin Bakke

Fra Götaverken søsattes den 12. juli et liniemotorskib, som er bestilt af Knut Knutsen O.A.S., Haugesund.

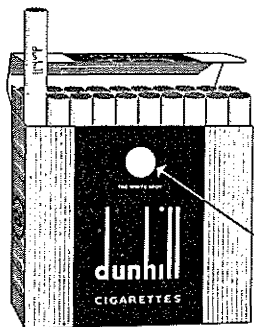
Fru Liv Skogland gav det 10.300 tons dw store skib navnet „Kristin Bakke“.

Nybygningen er et søsterskib til „Ellen Bakke“, som værftet leverede i fjor, og bygges som lukket shelterdækker til Det norske Veritas højeste klasse med følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	151,4 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

Lastrummene har en kubik på 14.725 m³ grain, hvortil kommer kølerum på ca. 2.830 m³.

PRØV SUKCES-CIGARETTEN FRA LONDON



Så vil De forstå, hvorfor millioner af Eng-lændere nu forlanger dette nye cigaretmærke!

Det er en bedre ciga-ret - til samme pris!

„DEN HVIDE PLET“ er DERES garanti, for en kvalitet, Dunhill sætter sit navn under!

Cigaretten som er blevet den store succes i England!

Fås på udførsel hos Deres skibshandler i 20 og 25 stk.

skift til

dunhill

Skibet skal have en elegant aptering for 12 passagerer. Selv apteringen for besætningen bliver af høj klasse med rummelige og smukke kamre, messer og opholdsrum.

„Kristin Bakke“ er et i alle retninger moderne skib og skiller sig væsentlig fra det almindelige. For lastlugernes vedkommende er man gået ind for værftets nye sammenklappelige luger på vejrdækket, og på melledækket har man hurtigmanøvrerede ställuger, som ligger glat med dækket, så trucks kan køre over dem ved lastning og losning. Disse luger er konstruerede af værftet efter en ide af skibsreder Knut Knutsen. Skibet skal desuden udrustes med et usædvanlig stort antal bomme med stor løfteevne — den kraftigste tager 40 tons løft. Også i andre henseender afviger skibet fra det traditionelle.

Nybygningen er kontraheret for 17 knob fart på fuld last. Hovedmotoren bliver en nicylindret, totakts, enkeltvirkende Götaverkensmotor med en cylinderdiameter på 760 mm og en slaglængde på 1500 mm. Ved 112 omdrejninger pr. minut giver den 10.000 ihk. De fire hjælpemotorer bliver også af værftets konstruktion og bygning.

M/T Nike

Den 30. juni gik Rederiaktiebolaget Tankoils nye tankmotorskib „Nike“ på 23.600 tons dw på prøvetur fra Götaverken. „Nike“ er det tredje og største skib, som Götaverken har bygget med dette navn, og er desuden det næststørste skib i Göteborg. Kun „Kungsholm“ er større.

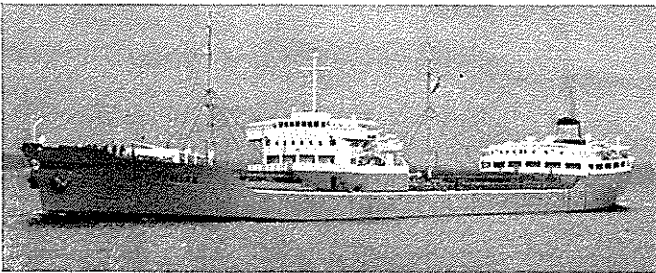
„Nike“ er bygget til højeste klasse i Lloyd's Register og har hoveddimensionerne:

Længde overalt	180,9 m
Største bredde på spant	22,7 m
Sidehøjde	12,9 m
Middeldybgang på sommerfribord	9,9 m

Skibet er helsvejst og bygget med langskibs spanter i bunden og tværskibs spanter i siderne samt langskibs bjælker i dækket. De langskibs og de tværskibs skodder er af Götaverkens patenterede type.

Olielasten skal føres i 10 midtskibs og 12 sidetanke, som tilsammen rummer 30.600 m³. Pumpekapaciteten er 2.000 tons i timen.

Fra besætningens synspunkt vil „Nike“ sikkert blive



M/T „Nike“.

et populært skib. Der er nemlig gjort meget for at den skal trives. Der findes f. eks. et hobbyrum med sav til metal- og træsløjd, høvlebænk og andet udstyr, og for de fotografisk interesserede et veludrustet mørkekammer. Også andre hobbyinteresser har man sørget for.

Det kan også nævnes, at der er afsat et rummeligt kammer til lægekonsultation og tandklinik, forsynet med det nødvendige udstyr. Rederiet vil med mellemrum stille læge og tandlæge til rådighed.

Alle kamre, messer og opholdsrum er luftkonditionerede, så man kan opvarme eller afkøle luften efter behag. Det er skibsreder Sörmans eget prøvede S-man luftkonditioneringsystem, der er anvendt.

Dæksofficerernes kamre findes i dækshuset midtskibs, hvor der også er salon, rederkammer, kontor, hospital m. m. Maskinofficerernes kamre findes i dækshuset på hådedækket. Officerernes messe og rygesalon ligger i dækshuset på hyttedækket, hvor også mandskabets messer og rygesaloner er beliggende foruden et særligt skrive og læserum, kabysen og underofficerernes kamre. Mandskabets kamre er i hovedsagen enekamre og ligger på hoveddækket i hytten. Der er vist megen omhu for at gøre alle kamre smukt indrettede. Til møblerne i salon- og officersapteringen er anvendt mahogni og til den øvrige aptering eg. Alle vægge er beklædt med plasticplader i lyse pastelfarver.

Serveringen er både i mandskabs- og officersmessen ordnet efter cafeteria-systemet fra en disk med indretninger, som gør, at maden kan holdes varm f. eks. for natskafning.

Rustfri kogekar i højeste kvalitet er

CONTACTO
fra Olufström



Katalog sendes på forlangende

OLUF BRØNNUM & CO.
KONGELIG HOFLEVERANDÖR

HOLBERGSGADE 8-10



TLF. CENTRAL 8750

- lige bag

KØBENHAVN K

Størekassen!

En anden detalje, hvor man på „Nike“ er gået længere end de traditionelle normer, er brandbeskyttelsen, som er ret omfattende. Bl. a. findes der i maskinrummet kulsvovslukning, og foruden de sædvanlige brandhaner har man tre veludrustede brandstationer, en på bakken, en midtskibs og en i hytten.

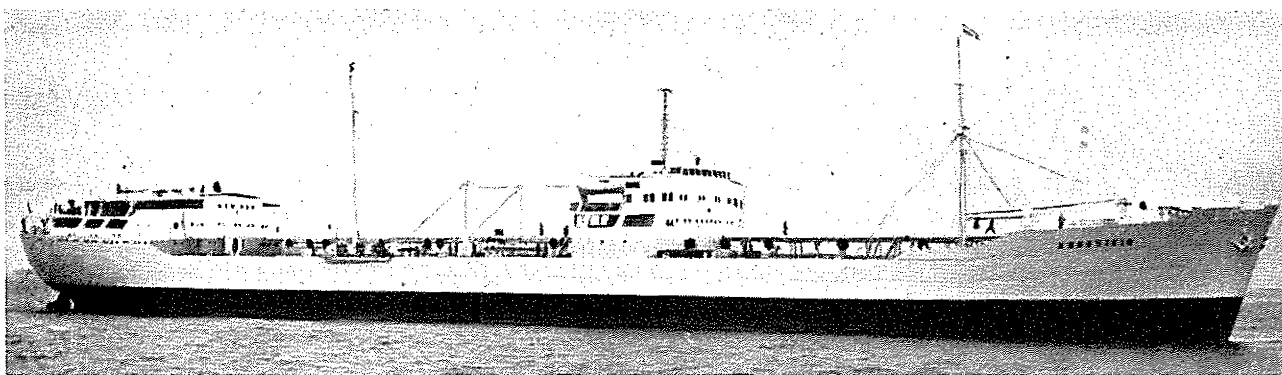
Skibet er naturligvis forsynet med de mest moderne hjælpemidler til navigation, radar, gyrokompass med selvstyrer, radiopjejlapparat med indbygget gyro-datterkompass, ekkolod, SAL-log, centralantennelanlæg, Götaverkens lastfordelingsapparat Lodicatorm m. m.

Skibets kontraherede fart er 15 knob på fuld last. Hovedmotoren er af Götaverkens egen konstruktion

og fremstilling. Den har ni cylindre og er af den enkeltvirkende totaktstype, konstrueret for drift med kedelolie. Cylinderdiametere er 760 mm og slaglængden 1500 mm. Ved 112 omdrejninger pr. minut giver den 10.000 ihk.

Desuden findes to sekscylindrede, firetakts, enkeltvirkende hjælpemotorer af Götaverkens type, med en cylinderdiameter på 300 mm og en slaglængde på 450 mm. Med 350 omdrejninger pr. minut yder de 300 ehk hver og er direkte koblet til 240 kw generatorer.

„Nike“ føres af kaptajn Harry Arvidsson og maskinchef er J. Skoog.



M/T „Kongstein“.

M/T **Kongstein**

Skibsreder A. Gowart Olsen, Stavanger, overtog den 21. juni sit nye skib „Kongstein“ på 24.000 tons fra Kockums i Malmö. De sædvanlige prøver fandt sted i Øresund og på milen ved Hven og faldt ud til rederiets fulde tilfredshed.

Det nye skib er Kockums tiende 24.000-tonner og er skibsreder Gowart Olsens største skib for tiden.

„Kongstein“ er bygget med følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	184,8 m
Længde mellem perpendiculariteterne ...	173,7 m
Største bredde på spant	23,5 m
Sidehøjde til hoveddæk	13,0 m
Dybgang på sommerfribord	9,8 m
Dødvægtsbæreevne	24.420 tons

Hovedmaskineriet er en nicylindret, totakts, enkeltvirkende Kockum-MAN dieselmotor på 8.100 ahk ved 115 omdrejninger pr. minut. Hovedmotoren kan også gå med kedelolie. Kontraktfarten er 14,75 knob på last.

Som brugeligt på tankskibe bor kaptajnen og dæks-officererne i dækskabet midtskibs, medens maskinofficererne, underofficererne, økonomipersonale og mandskab har sin avertering agter i hytten og i dækskabet på hytten og agterste hådedæk. En stor del af averteringen er luftkonditioneret.

Der er i alle retninger sørget for besætningens vel-

befindende om bord med gode rumforhold. Næsten alle har enekamre, og kun de yngste bor i dobbeltkamre. Der findes opholdsrum og messer for de forskellige besætningskategorier. Maden serveres for underofficerer og mandskab fra kabysen over en kafeteriadisk. For fritidsarbejde findes et hobbyrum og et mørkekammer. Vaskerum med vaskemaskine, centrifuge og rulle findes også.

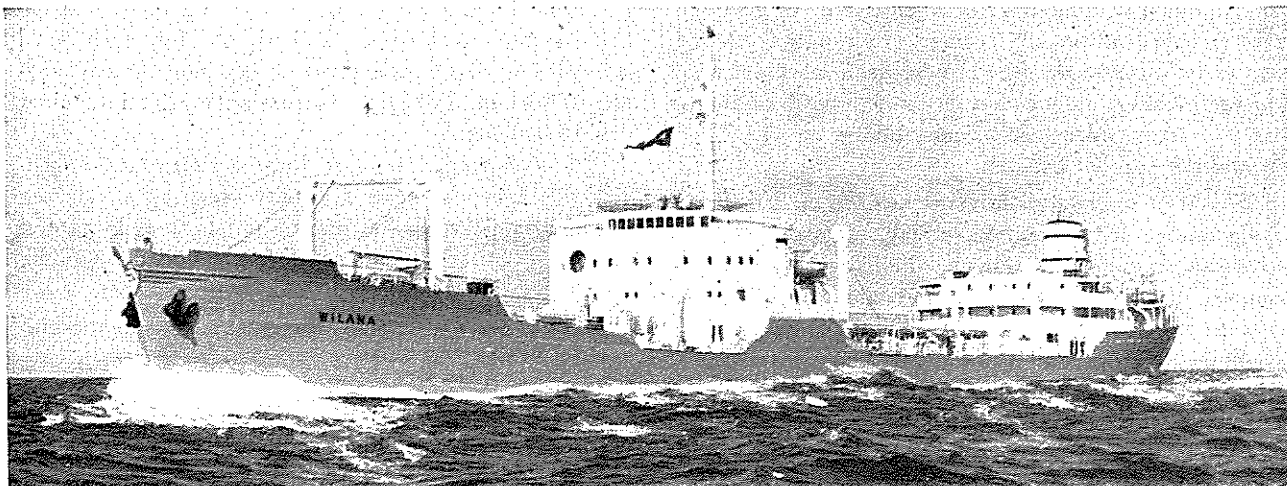
På dækket over averteringen agter er træbelægningen erstattet med Dex-o-Tex kompletet med isolering under dækket.

Iøvrigt er skibet moderne udrustet i alle retninger med bl. a. de nu sædvanlige navigationsinstrumenter, radar, gyrokompass, ekkolod, SAL-log og radiopjejl, foruden den obligatoriske radioudrustning.

M/T **Robert Stove**

Fra Frederiksstad mek. Verkstad afleveredes den 30. juni motortankskibet „Robert Stove“ på ca. 13.600 tons dw til rederiet Lorentzen og Co., Oslo. Hovedmaskineriet er en FMV-GV dieselmotor på 4.500 ehk.

Har Delæst „Sejl og Motor“



M/t „Wilana“.

M/T **Wilana**

Den 14. juni afleveredes fra Uddevallavarvet til Skibs A/S Awilco, Oslo, motortankskibet „Wilana“, som er et af de 19.000 tons tankskibe, værftet bygger en serie af.

Skibet er helsvejt og bygget til højeste klasse i Det norske Veritas med et gennemgående dæk, bak, brohus og hytte. Det har to gennemgående skodder og langskibs spanter. Såvel de langskibs som de tværskibs skodder er korrugerede.

I hver af de to hovedpumperum er installeret to dampdrevne lastpumper på ca. 500 tons i timen, foruden en slikkepumpe på ca. 100 tons i timen.

I de midtskibs tanke er der indlagt varmespiraler af aluminium, i de øvrige tanke er de af stål.

Hovedmaskineriet er en ottecylindret, enkeltvirkende totakts dieselmotor af Uddevallavarvets tilvirkning og Götaverkens type. Cylinderdiametere er 760 mm og slaglængden 1500 mm. Ved 112 omdrejninger pr. minut yder den 7.500 ahk.

To hjælpemotorer er koblet til hver sin generator på 300 kva, 230 volt, 50 per vekselstrøm. Hjælpemotorerne er sekscylindrede og ligesom hovedmotorerne af Uddevallavarvets egen tilvirkning og Götaverkens type. Desuden findes en 140 kva dampdrevne havnegenerator.

To oliefyrede skotske kedler, hver med 230 m² hedeplade, samt en 130 m² udstødsgaskedel giver damp til lastolieopvarmning, hjælpemaskineriets drift m. m.

Apteringen er moderne og smagfuld med kamre for kaptajnen, rederen og dæksofficererne i dækshuset midtskibs, for maskinofficerer i dækshus agter og med enmands- og tomandskamre for besætningen i hytten.

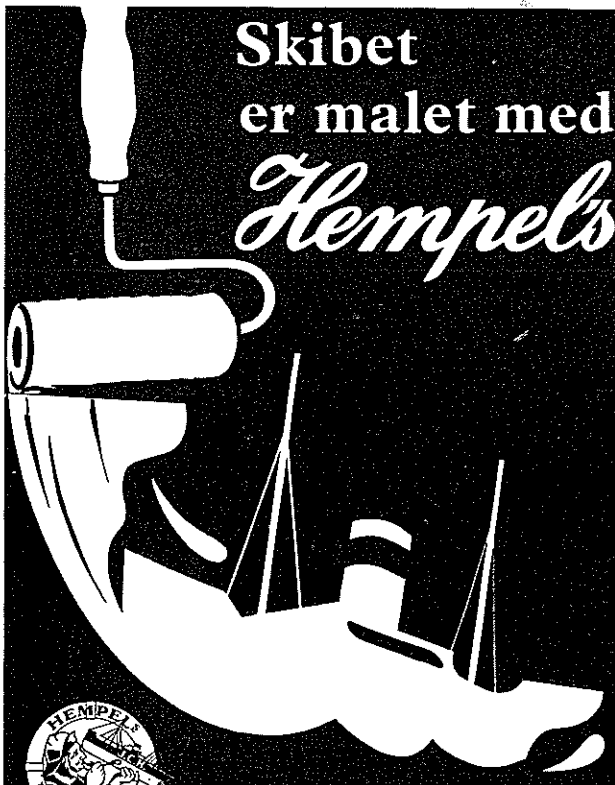
Store opholdsrum og messer findes for alle kategorier om bord.


Hele apteringen er ventileret og opvarmet af et luftkonditioneringsanlæg.

Iøvrigt er skibet udrustet fuldt moderne i alle henseender med bl. a. de sædvanlige navigationsinstrumenter, radar, gyrokompass, selvstyrer, ekkolod, SAL-log og radiopejler foruden den obligatoriske radioudrustning.

Skibet
er malet med

Hempels





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

AMALIEGADE 8 - KØBENHAVN K - MINERVA 3842



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.

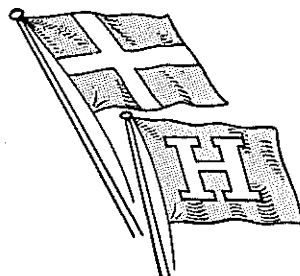
★

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
DAMPSKIBSSELSKABET „HEIMDAL“

Telegr.: MARTINO
KØBENHAVN Ø. DANMARK

A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders



A/s Em. Z. Svitzers Bjerignings 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

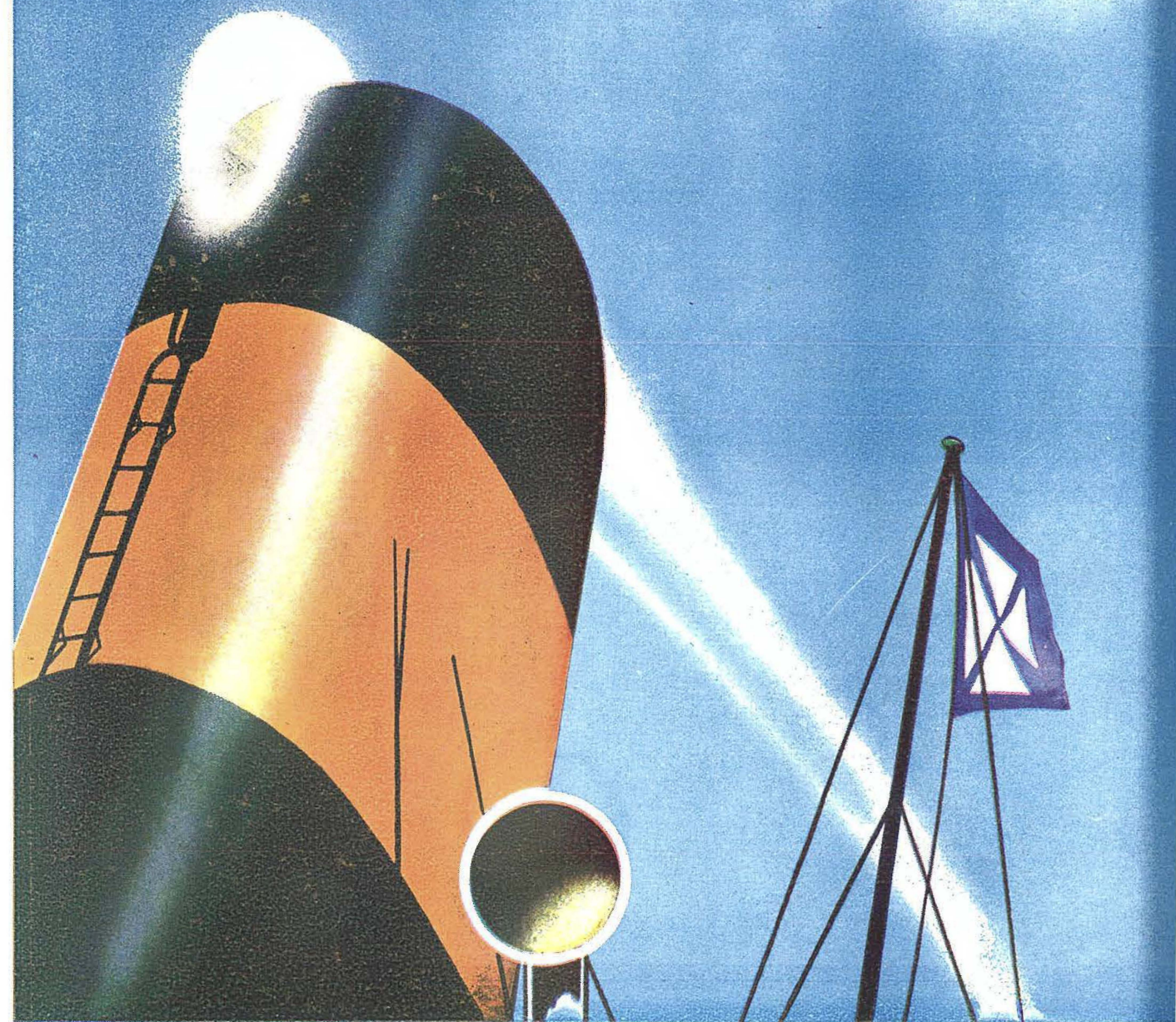


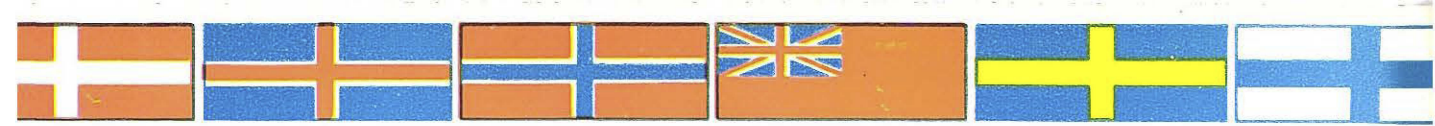
DAMPKIBS-AKTIESELSKABET
"MYREN"
KØBENHAVN

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

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB





VIKINGEN

r. 1,75
. oktober

Gammel bark til ankers i sundet

Maleri af FR. LANDT

1955 - nr. 1
32. årgang



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

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

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 TELUR ANSON TIENSIN TOKYO TSINGTAO VANCOUVER B. C.

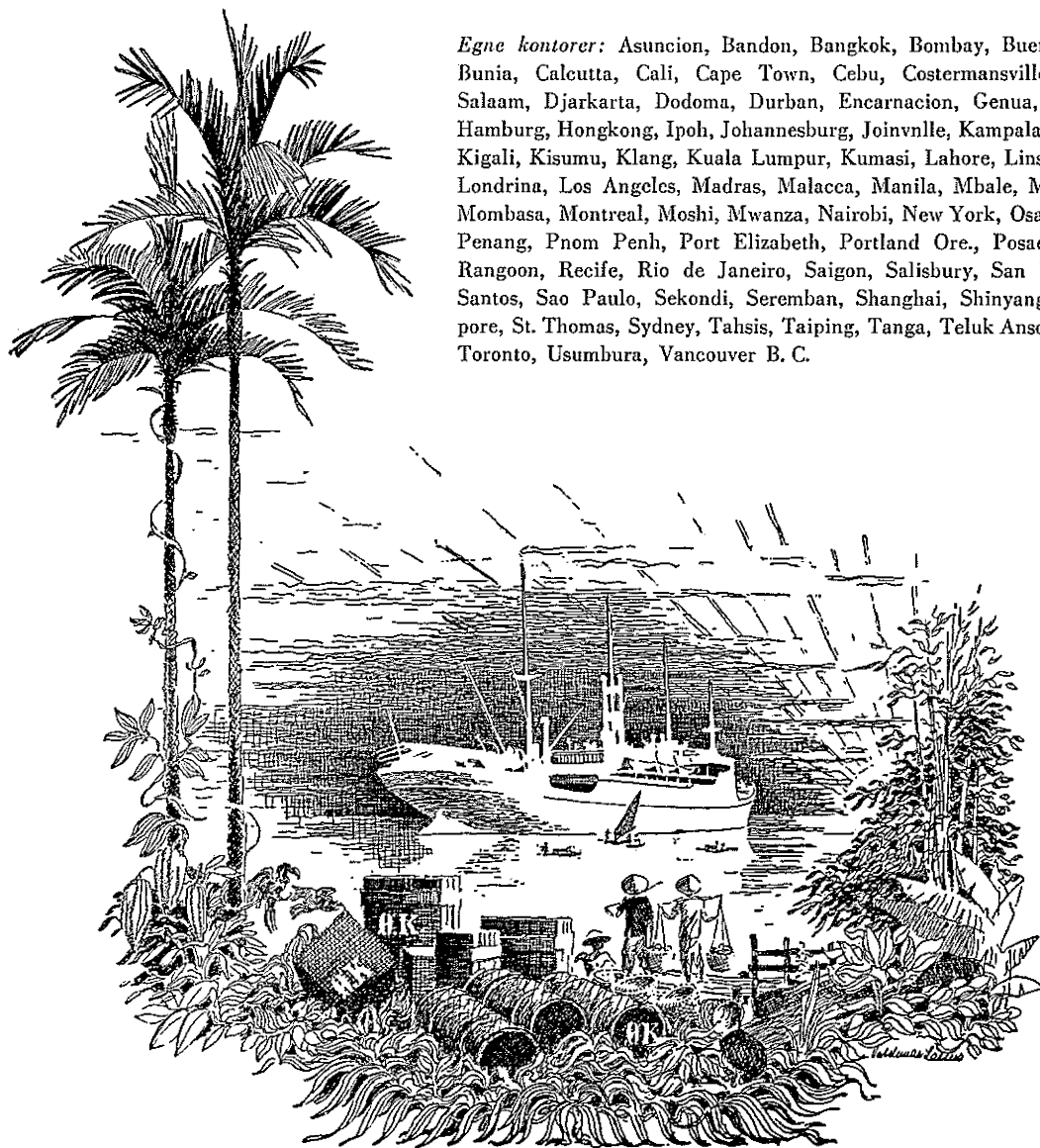
AKTIESELSKABET
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI
KØBENHAVN

IMPORT til Europa af oversøiske produkter

EXPORT oversøisk af europæiske varer

Plantage-, savmølle- og skovdrift i Østen, Afrika, Sydamerika og 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, Djarkarta, 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

„Søfolkene er ærlige“!

Sømandsmissionæren, der blev smidt ned ad landgangen, ved besked

„Første gang jeg som sømandsmissionær gik om bord i et skib, blev jeg smidt i land med fuld musik. Jeg blev bogstaveligt talt taget i kraven og hevet ned ad landgangen!“

Det er sekretæren i Indenlandsk Sømandsmission, Aage Rasmussen, der fortæller om sin „debut“, som fandt sted i Ghent i 1935.

„Men det betog Dem altså ikke lysten til at fortsætte?“ spørger vi.

„Nej, næste dag kom jeg igen og blev fine venner med hele besætningen. Og da jeg 2½ år senere blev forflyttet til Danzig, skete der det pudsige, at skibet, der var dansk, samtidig indsattes på en ny rute med anløb af netop denne havn. Jeg var også her en meget hyppig gæst om bord og blev altid godt modtaget.“

Vikings medarbejder har aldrig set den såkaldte „typiske“ sømandsmissionær. For han eksisterer ganske simpelt ikke. Sømandsmissionærene hører ikke til den slags, der „hælder vand ud af ørerne“. Heller ikke Aage Rasmussen. Ligesom sine kolleger står han med begge ben på jorden. Hans sprog er ikke salvelsesfuldt, men frisk uden at virke påtaget. Han er kort sagt sådan, som søfolk sætter pris på, at en mand skal være.

„De ville selvfølgelig selv have været sømand?“ spørger vi.

„Ja, jeg er ud af gammel sømandsfamilie. Både min far og min bedstefar var skipper. Bedstefar førte bl. a. „I. C. la Cour“, og far, der nu er pensioneret, er på sine gamle dage begyndt at male sømotiver. Det var meningen, at jeg også skulle til søs, men så fik jeg lungehindebetændelse og måtte stadig være under kontrol.

Så fik jeg et job, der dog smagte lidt af saltvand, og fik en uddannelse på kontor hos DFDS.

Jeg gik tidligt ind i det kristelige ungdomsarbejde, og mens jeg uddannede mig til det, fik jeg en dag et brev fra Eilschou-Holm, der på det tidspunkt var sømandspræst i Ghent. Han spurgte mig, om jeg kunne have lyst til at arbejde som assistent ved sømandskirken dernede. Det havde jeg, og så drog jeg af sted.“

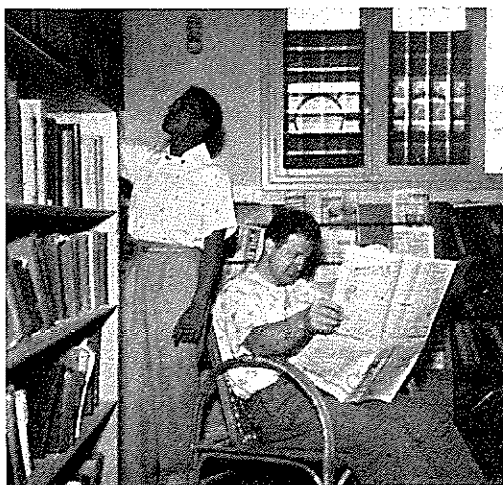
„Og der var nok at rive i dernede?“

„Ja, der kom ca. 10.000 skandinaviske søfolk dernede hvert år. De fleste var naturligvis nordmænd. Den første sømand, jeg besøgte på hospitalet dernede, var imidlertid svensk. Da jeg kom, var han lige blevet bragt ud fra operationsstuen efter at have fået fjernet blindtarmen. Jeg havde selvfølgelig ventet at finde en meget nedtrykt patient, men da jeg spurgte ham, hvordan det gik, sagde han med et bredt grin: „Det går, så det knalder.“ Så spurgte jeg ham, om jeg skulle tage noget med til ham, når jeg besøgte ham næste gang. Jeg havde selvfølgelig ventet, at han gerne ville have nogle vindruer eller sådan noget, men til min overraskelse svarede han: „Om pastoren kunne skaffe mej lite svensk snus, då skulle jag vare mycket tacksam.“ — Selvfølgelig fik han sit snus, som jeg skaffede fra et svensk skib.“

„Må jeg spytte på gulvet?“

„Kan De andre historier fra Ghent?“

„Joh, Sømandskirken i Ghent var en af de smukkeste i Europa, og søfolkene kunne lide at komme der. De behandlede det smukke udstyr efter fortjeneste. Under en af vore fester var der blandt gæsterne en svensk fyrbøder, som også brugte snus. Jeg syntes,



Det danske hjørne i Casablanca-klubben.

han gik så underligt rundt. Han kiggede bag alle møbler og i alle kroge, som om han søgte efter noget. Til sidst kom han hen til mig og spurgte forsigtigt: „Säg herr pastor, får jag spotta på golvet.“ Han manglede nemlig en spybakke, men så vidt strakte vor gæstfrihed sig dog ikke, at han fik et bekræftende svar.“

„Hvordan synes De om søfolkene?“

„De kan være nogle hårde halse, men jeg sætter stor pris på dem. Jeg føler mig i familie med dem, og jeg kan lide dem, fordi de er ærlige. De er ikke bange for at sige deres mening eller for at betro sig til en.

Engang — det var også i Ghent — kom en finsk sømand, der var afmønstret fra en tanker, hen til mig. Han var en lille smule bedugget, men vidste dog fuldt ud, hvad han gjorde. „Kan du ikke opbevare mine penge?“ spurgte han, tog ned i lommerne og fyldte hele vindueskarmen med store belgiske francs-sedler. Det drejede sig om tusinder af francs. Jeg er sikker på, at han ikke engang selv vidste, hvor mange der egentlig var, men han fandt heller ingen anledning til at tælle dem, før han betroede mig dem. Nå, men jeg talte dem selv og opbevarede dem i en hel måned, inden han tog ud med en ny båd. Han havde ganske simpelt været bange for at drikke pengene op, hvis han gik med dem på sig, og det var han ikke for stor til at indrømme.“

„De sagde før, at søfolk ikke er bange for at sige deres mening, og at De sætter pris på denne måde at være på. Gælder det også, hvis søfolkene har en anden mening om sømandsmissionen end De selv.“

„Søfolk siger, hvad de mener — også når det gælder sømandsmissionen. Hvis de ikke kan lide vort arbejde, spytter de ud. Og det kan jeg lide. Så ved jeg, hvor jeg har dem, og så kan jeg altid få en samtale i gang. Som regel viser det sig, at det er rene bagateller, der er skyld i deres mulige antiparti.“

„Fra Ghent kom De til Danzig?“

„Ja, i september 1937. Sømandsmissionen havde købt et tidligere engelsk sømandshjem og indrettet det med læsestue. Senere kom der en kirkesal til. Men hele bygningen blev bombet sønder under krigen.“

„De kom jo dertil lige i nazismens blomstringstid. Mærkede De noget til den?“

„Det kunne ikke undgås. Dels kom nazisterne og

kiggede en gang imellem, gerne en gang om måneden, dels havde vi en meget streng brevrensning. Og så var der jo jødeforfølgelserne. Vi skulle jo gå forsigtigt til værks for overhovedet at få lov at blive dernede. Men når jøderne kom til os og bad om hjælp, kunne vi naturligvis ikke vende det døve øre til. Vi hjalp ikke så få til at komme bort på skibe, der kom til havnen. Iøvrigt blev ægteskaber, der var indgået mellem jøder og arier, opløst af nazisterne og familiernes medlemmer skilt fra hinanden. Mange af disse splittede familier mødtes regelmæssigt hos os.“

Muntre fiskere

„Hvor længe blev De i Danzig?“

„Kun til 1939. Så kom jeg til fiskerhjemmet i Grimsby i England. Jeg var der desværre kun i et halvt år og blev sendt hjem lige før krigens udbrud, men tiden derovre var dejlig. Jeg havde mange morsomme oplevelser i Grimsby, for fiskerne kunne være sjove.

Når det stormede, kom alle fiskerne i havn og blev der, til vejret blev bedre. Sommetider kunne det knibe med at få tiden til at gå, men så drillede man hinanden. Det var navnlig Frederikshavns-skipperne, der var ude efter skipperne fra Strandby og omvendt. Jeg husker f. eks. at et par frederikshavnere låste skipperen på en Strandby-kutter inde i hans kahyt i 1½ døgn, før de endelig befriede ham igen. Den uheldige Strandby-skipper allierede sig imidlertid med et par andre, og sammen gik de ned til frederikshavneren, der havde været hovedmanden i indespærrings-historien. De skiftedes nu til at snakke med ham i to døgn og undte ham hverken rast eller ro. Til sidst så den arme frederikshavner imidlertid sit snit til at tage for-tøjningerne og sejle ud på floden for at sove ud.

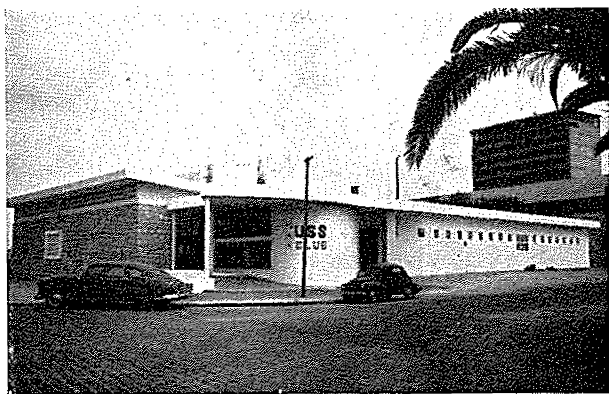
Mens jeg var derovre, blev jeg forlovet med en af de unge piger på fiskerhjemmet. Jeg var på det tidspunkt 26 år, og min forlovede, der nu er min kone, var 22. Forlovelsen blev indgået midt under en storm, hvor havnen var fuld af fiskerfartøjer, og fiskerne benyttede naturligvis lejligheden til at få lidt sjov ud af det. På fiskerhjemmet arbejdede på det tidspunkt også en bestyrerinde på ca. 40 år, og over radioen udsendte fiskerne nu meddelelse til deres kammerater andre steder om, at jeg var blevet forlovet med forstanderinden. — Det tog mig lang tid at få dementeret det rygte.“

„Er der forskel på søfolk og fiskere?“

„De er meget forskellige fra hinanden. Fiskerne er mere hjertelige. De er ikke præget af det jag, som hersker inden for skibsfarten, og det var en brat overgang at komme fra havnene med de store damp- og motorskibe til Grimsby med kutterne. Det var med sorg, jeg tog herfra.“

„Så kom De til København?“

„Ja, med arbejdsfelt i frihavnen. Der var i krigens første tid meget at bestille her, både for skibsfarten og for mig. Men så kom besættelsen, og den betød i



Klubben i Casablanca er bygget for amerikanske midler.

nogen grad en stilstand i frihavnen før så pulserende liv.“

„Satte krigen sit spor på søens folk?“

„Ja, mange af dem drak for meget. Og det gjaldt også de bedste af dem. Men ih hvor jeg forstår den reaktion. Det var forfærdeligt at sejle over Nordsøen i krigens første tid. — Ellers drikker søens folk ikke mere end andre folk, men ingen danske mærkede i en



Aage Rasmussen, til venstre, på skibsbesøg.

sådan grad som søfolkene krigens gru. Derude i frihavnen, hvor skibene ankom fra Nordsøen, fik jeg lejlighed til at se, hvordan krigens rædsler kan præge mennesker. — Nå, men i november 1940 rykkede jeg ud i det nye sømandshjem i Sydhavnen, som senere blev nedlagt. I 1944 blev jeg sekretær i missionen.“

Missionær med kamera

„Men alligevel er det siden blevet til mange rejser.“

„Ja, da krigen var slut, kom der mere gang i det nordiske samarbejde, og jeg blev udsendt for at optage film for missionerne. Farvefilm var og er min store hobby. Først kom jeg ud med det norske tankskib „Petter“. Det er bygget hos B & W, tilhører Jørgen Jensens rederi i Arendal og er på 16.000 tons. Jeg kom om bord i april 1949 på invitation af rederen og kaptajnen. Turen gik til Curaceau. Det var min opgave dels at være en slags kontaktperson, dels at drive en slags sømandsmission om bord og optage en film af livet på skibet.

Vi var 21 dage i søen og havde tre søndage på turen over. Jeg arrangerede andagt i salonen og havde god tilslutning. Første gang mødte 50 procent, og sidste gang faktisk alle, der ikke var på vagt. — Jeg startede et lille orkester om bord og afholdt alsangs-aftener på bakken. Besætningen undskyldte sig med, at den „kunne ikke synge“. Men vi var en lille klynge, der begyndte med „Svarta Rudolf“, og snart dukkede alle op, og vi sang sangbøgerne igennem fra ende til anden. Jo, der er virkelig brug for lidt service-arbejde om bord i skibene.

I 1950 var jeg ude for svenskerne for at lave farvefilm fra deres stationer i Rotterdam og Antwerpen. Samme år var jeg i Narvik og filmede indvielsen af en ny svensk sømandskirke der.

I 1951 var jeg hele England rundt for nordmændene og lavede fem film om deres missionsarbejde. Året efter lavede jeg kortfilmen „Vil du være sømand“ for den danske sømandsmission.“

„Ja, og det er forresten en god film!“

„Tak for complimenten!“ ler Aage Rasmussen. „Nå, men samme år var jeg i Genua for at afløse den norske sømandspræst. Endelig var jeg sidste år i Liverpool, Imingham, Hamborg og Bremen for at optage film for svenskerne.“

„Og så er De lige kommet hjem fra Casablanca, hvilket egentlig var anledningen til, at vi besøgte Dem.“

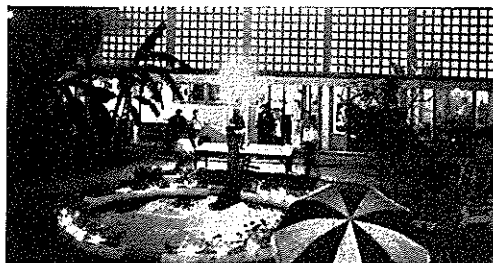
„Jeg kom derned sådan: Handelsflådens Velfærdsråd manglede en mand i klubben i Casablanca. Jeg blev spurgt, om jeg ville tage derned. Det ville jeg gerne og fik fri herfra et halvt år. Jeg skulle virke som velfærdssekretær i tilslutning til den amerikanske klub, der er et neutralt foretagende. Men på skibsbesøgene følte jeg mig aldrig bundet. Jeg lagde ikke skjul på, hvorfra jeg egentlig kom, og jeg fik mange alvorlige samtaler med søfolk.

Skuespilleren Carl Heger, som afløste mig, er den helt rigtige mand til jobbet. Selv om han måske handler ud fra andre idealer og forudsætninger end jeg, så har han fattet meget stor interesse for socialt arbejde. Han ønsker at gå i dybden. Han sagde til mig under vor sidste samtale: „Hvis det at være velfærdsmand bare er at arrangere fodboldkampe, ture o. s. v., ja, så er det for lidt for mig.“ Carl Heger arbejder ud fra et ønske om at være søfolkene til virkelig hjælp.“

Hvor bølgerne går højt

„Casablanca er jo et sted, hvor der sker noget?“

„Ja, der var adskillige søfolk, der blev overfaldet, mens jeg var dernede. Det skete inde i araber-kvarteret, hvor de trods alle advarsler havde votet sig ind.“



Et luksushotel? — Nej, fra klubben i Casablanca.

„Mange mennesker er af den opfattelse, at sømandsmissionærer og -præster samler folk op af rendestenen?“

„Jeg har aldrig samlet en sømand op af rendestenen. Derimod har jeg samlet ikke så få andre danske op, som var kommet derned på tommelfingeren eller på anden måde, og som nu måtte hjælpes hjem. Dog havde jeg en virkelig vanskelig opgave, da en skandinavisk sømand, som var blevet agterudsejlet, fire dage senere mødte op i klubben. Han havde ikke fået

brev fra konen i lang tid og havde af den grund og andre lignende årsager helt mistet modet. Han havde drukket tæt, og i selskab med nogle fremmedlegionærer havde han afleveret samtlige sine papirer og meldt sig til legionen. Han havde endda gennemgået lægeundersøgelsen. Men så havde han fortrudt, og uden pas og andre papirer kom han til os. Han var efterlyst af fremmedlegionen, og nu ville han gerne have, vi hjalp ham. Det lykkedes mig efter forhandlinger med kommandanten at få manden fri og hans papirer tilbage under forudsætning af, at han forlod landet inden 48 timer.“

„Og urolighederne dernede?“

„Ja, dem oplevede jeg også lidt af. Jeg var dernede, da det hele startede den 14. juli i år. En bombe sprang i en restaurant. Syv dræbtes og 34 såredes. Dagen efter demonstrerede europæerne ved at brænde de indfødtes vogne og forretninger, og dagen efter igen tog de indfødte revanche.“

En viv til 400 kroner

„Men gode oplevelser var der vel også dernede?“

„Ja, f. eks. da vor boy i klubben blev gift med sin fjerde kone. Hun var 12 år og havde kostet ham en sum af ca. 400 kroner. Brylluppet blev fejret med en stor middag i klubben, hvor vi fik en speciel delikatesse ved navn cous-cous, som vi spiste med hænderne. Bagefter ræbede vi os alle højlydt som bevis på, at maden havde smagt os. — Og så var der de mange udflugter, vi arrangerede for besætningerne. Bl. a. var vi til fosfatminerne i Koribka, der er et rent marokkansk foretagende, og som producerer en femtedel af verdens fosfat-forbrug. Minerne drives på samme måde som kulminer, og vi var helt nede i skakterne og gangene. Bagefter var vi inviteret til middag af mineselskabet, og hver eneste sømand fik foræret et par hajtænder, der var fundet nede i minen, og som var flere millioner år gamle.“

„Rent materielt har sømandsmissionen jo været i fremgang. Hvordan med tilslutningen?“

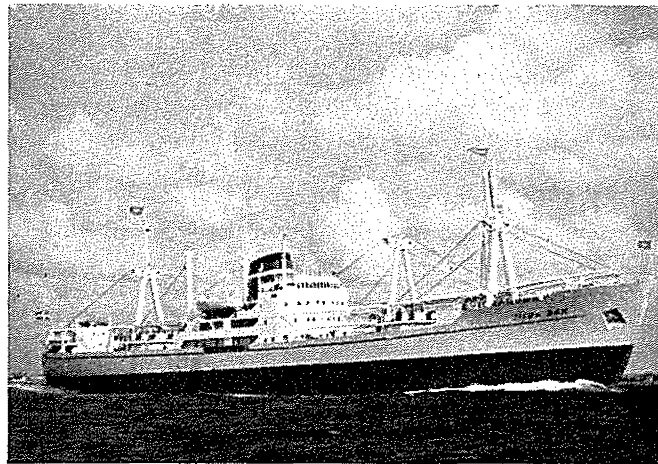
„Det er svært at veje på den måde, men rent statistisk har den også vist fremgang. Og jeg vil næsten påstå, at søfolkene ikke er blevet mere afvisende over for vore ideer. Tværtimod er de lettere at få i tale nu, end da jeg begyndte. Jeg mener bestemt, at der er behov for vort arbejde. Det viser sømandskirken i Nyhavn os bl. a. Der kommer mange til gudstjenesterne dér vinteren igennem, selv om der ikke på nogen måde lægges pres på søfolkene i den retning.“

For mig har det været en dejlig oplevelse at arbejde i sømandsmissionen og navnlig at kunne være med i det praktiske arbejde. Det er rart at se, at vor tids søfolk vil opleve noget på deres rejser og ikke bare vralt ind på den nærmeste beværtning.“

„Hvad siger Deres kone til alle Deres rejser?“

„Hun føler sig næsten som en sømandskone, men heldigvis har hun samme indstilling til mit arbejde som jeg selv.“

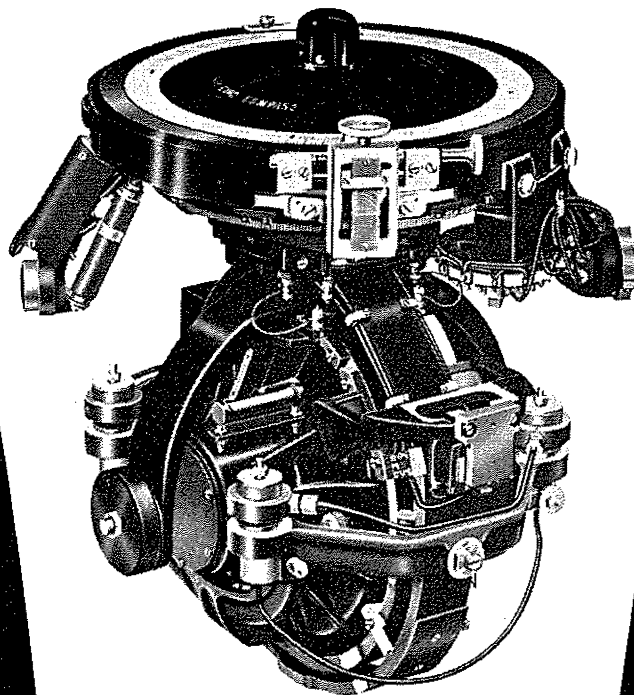
Otto Ludwig.



Altid rigtig Kurs med

SPERRY

GYRO-KOMPAS



SPERRY GYRO-KOMPAS
ER INSTALLERET I
M/S TILDA DAN



SOPHUS BERENDSEN A/S

»Ørstedhus« - København V - Tlf. C. 8500 - Tlgr. Berendsen

Orkan over Nordatlanten

Af CHR. CHRISTIANSEN

S HERA havde rundet Gibraltar, og kursen var sat på skibets bestemmelsessted, Boston. Skibet satte temmelig hårdt i de svære dønninger, der særlig i efterårsdage kommer væltende fra vest mod kysten af Europa, fra Dover til Gibraltar, men trods dette gjorde „Hera“ dog god fart, thi vejret var stille med højt solskin. I øjeblikket var der ikke rart at være midtskibs, for her styrtede vand, blandet med kulstøv og -stumper ned overalt, det var en hel vandpantomime. Men kaptajn Riese forlangte et rent skib, og det kunne ikke ske hurtigt nok. Skibet havde været inde i Gibraltar og fyldt bunkers, og næppe var denne ubehagelige forestilling overstået, før alle mand, der var til disposition, var sat i gang med at vaske og spule. Tre mand med store vinduesvaskere sæbede alt opstående ind, andre skrubbete efter, tilsidst kom bå'sen med spuleslangen, en kraftig vandstråle satte prikken over i'et. Hvor mændene havde været med sodavandet, skinnede skibet af renhed. Hvad gjorde det, at der gik en smule af malingen med i løbet, man kunne altid smøre noget mere på, hovedsagen var, at skidtet kom af. Nu var begge broerne færdige, vaskegrejerne blev halet ned på båddækket, hvor rengøringen fortsattes, medens et par af appren-ticerne gik over broklædet, husene og dækket med svabere. Alt skulle være tip-top.

Kaptajn Riese kom ud af bestiklukafet sammen med andenstyrmand Swan, denne havde kurstavlen i hånden og gik op på den øverste bro med den. Kaptajnen kastede et blik om sig som for at overbevise sig om, at alt i denne del af skibet var i orden, så vendte han sig mod hovmesteren, der stod og tørrede koojerne i bestiklukafet af, og sagde:

„Vil De så kalde på doktoren, hovmester, og sige til ham, at formiddags-aperitiffen er serveret.“

Hovmesteren gik ned fra broen og agterefter. På halvdækket stod to herrer og en dame og betragtede kæmpekolossen, Gibraltar, der majestætisk og altdominerende, langsomt forsvandt agterude. Et øjeblik efter gik den ældste af herrerne fulgt af hovmesteren henimod broen.

Herren var doktor Rung, en god ven af skibets reder, der med sin hustru og søn havde gjort turen med „Hera“ gennem Middelhavet, hvor de havde anløbet en masse havne, både store og små. Nu ville de have en tur med over „dammen“. Hver formiddag kl. 11 havde doktoren og kaptajnen indtaget deres aperitif sammen med maskinchefen i bestiklukafet. En times tids hyggeligt samvær og en interessant samtale, et lille komsammen, som ingen af dem nu kunne undvære. De to herrer havde næppe taget plads ved det lille bord i bestiklukafet, før chefen viste sig og hilste på dem. Hovmesteren kom ind med flasker og glas, som han anbragte foran dem, og kaptajn Riese bad dem tage for sig af retterne og selv mikse deres drinks efter behag:

„Hvor alt dog er rent og skinnende heroppe,“ sagde doktoren, idet han bifaldende så sig omkring, „alting dufter ligefrem af friskhed.“

„Godt, at vi er klar med det forbandede kulsvineri,“ sagde kaptajnen og skottede hen til maskinmesteren, „d'hr. underjordiske kan give os noget at bestille, hver gang de skal have deres kulkasser fyldt op. Gid pokker havde alt, hvad der har med maskiner at gøre.“

„Og dog kan I ikke undvære os,“ svarede mester, idet han blinkede til doktoren. Den evig unge strid mellem dæk og maskine var indledet.

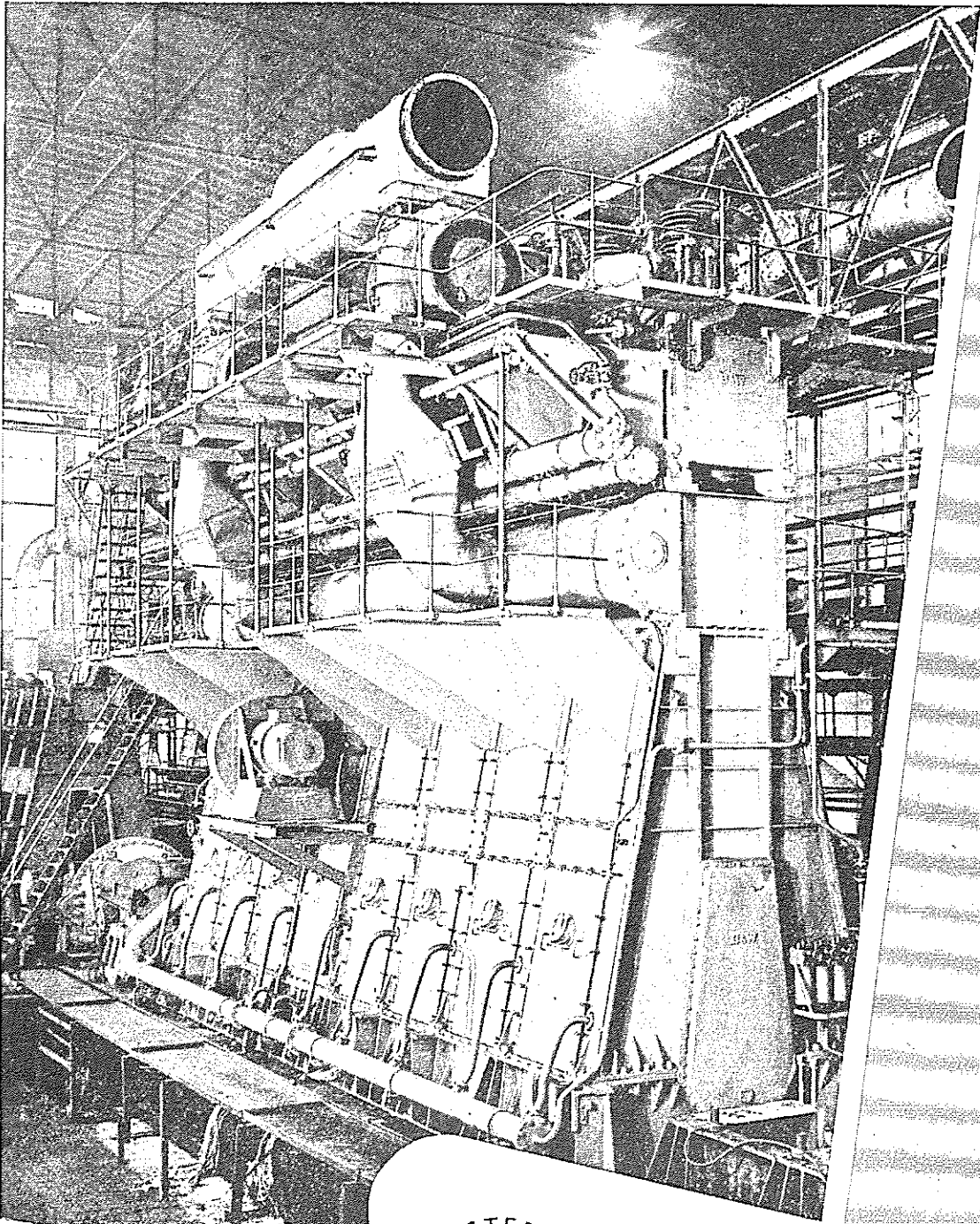
„Ikke undvære,“ brummede kaptajnen. „Vi har sejlet i hundreder af år uden den kaffemølle, der løber rundt dernede . . . men I kan ikke sejle uden os, det er heroppe, det foregår.“

„Åh snak. Hvorledes kunne I klare jer selv i sejl-skibstiden. Hvor ofte har jeg ikke set i massevis af sejskibe, f. eks. foran strædet ved Dover, ligge og krydse frem og tilbage for at få fat i en slæbebåd, en af disse „kaffemøller“, der kunne ligge på dækket af en af de store slæder, der ingen vegne kunne komme for modvind. Og i løbet af kort tid havde den lille David halet den store Goliath ind, hvor den skulle, og sparet den for store udgifter i tid og penge. Det kunne gå i gamle dage, da man havde tid nok. Men nu er tidens løsen fart og hurtighed både med sejlads og ekspedition i havnene. Og det ved De ligeså godt som jeg, kaptajn. Fart over feltet og i alle retninger.“

De tre mænd klinkede og drak, det lille intermezzo gjorde ingen forskel i det gode forhold, der ellers herskede mellem dem. De havde sejlet sammen i mange år i forskellige af rederiets skibe, og emnet — dæk kontra maskine — havde de drøftet utallige gange. Men det interesserede ikke doktoren, og han ledede nu samtalen ind på noget, der var mere underholdende — den overståede middelhavstur:

„Ak ja,“ sukkede han, „nu er det altså forbi med alle de skønne oplevelser. Men hvor interessant har denne tur ikke været. Vi har set grotterne på Capri, udgravningerne i Pompeji, oldtidsminderne på Kreta, oldtidslevningerne fra romertiden på forskellige pladser i Nordafrika, ja, meget, meget andet. Havde man gjort turen med en passagerdamper, havde man ikke fået set en brøkdæl af det. De kommer ind til en havn, ligger et par timer og jager så afsted igen. Alt hvad man får at se, er en flok jødiske og arabiske sjakrere, der er ved at flå een, for at man skal købe deres „orientalske varer og souvenirs“ made in Germany. Nej, må jeg bede om at få gøre turen med en fragtdamper, så får man da lejlighed til at opleve noget. Og nu skal vi altså over til Vorherres eget land, det glæder vi os alle tre til. Jeg har været i New York engang, men nu går turen jo til Boston, og den skal være noget for sig selv.“

„Well, doktor, jeg vil håbe, vi får en god tur over, men jeg tror ikke meget på det. Det er en nederdrægtig årstid at krydse Atlanten på, og lad mig sige det med det samme: „Hera“ er ikke i den stand, den burde være. Det er galt med roret, rorløkkerne er meget tærede af rust, og roret er en af et skibs hovednerver. Jeg påtalte det, da vi sidst var i dok, men den nye skibsinspektør var meget klogere end jeg, det er da



BURMEISTER &



**SKIBSBYGNING
REPARATIONER
DIESEL MOTORER
med og uden **TURBO-LADNING****

WAIN

heller ikke ham, der har ansvaret for skibet og skal sejle med det. Og efter hvad chefen siger, er det også galt med rokken dernede, den kunne også trænge til en ordentlig omgang. Ikke sandt chef?"

„Absolut,“ samtykkede mesteren. „Den har ikke været helt i orden siden ham „nittesmeden“, som fyrbøderne kaldte ham, var om bord. Han stillede om bord i jaket og pludderbukser. — Bare han ikke får diplomaten i krumtappen, sagde den gamle andenmester til mig, da han så ham i den uniform. Det varede ikke længe, før jeg blev klar over, „at der var ingen hjemme“ oppe i hans øverste etage, så jeg passede godt på ham, men jeg mente dog, at han kunne passe at smøre maskineriet. Så en nat, da jeg lå i min sødeste søvn, blev jeg vækket ved, at nogen ruskede i mig, som om de ville ryste vejret ud af kroppen på mig. Jeg satte mig overende i køjen og stirrede forbavset på fredsforstyrren. Det var „nittesmeden“. Havde jeg før spekuleret på, om han var helt normal, var jeg ikke i tvivl mere nu. Hans øjne stod stive i hovedet på ham, hans hår strittede, koldsveden perlede ned ad hans ansigt, og det var kridhvidt:

„Hvad er der i vejen, mand,“ spurgte jeg ham.

„De . . . det løber rundt altsammen dernede,“ stammede han.

„Jamen, det skal det fanden gale mig også,“ svarede jeg rasende.

„Men, men det løber altså ikke rundt alligevel . . . ikke sådan rigtigt.“ Jeg var lige ved at stikke idioten en i synet, men betænkte mig, fik i en fart et par bukser på og sprang ned i maskinen. Da jeg kom ind på maskintoppen, kunne jeg lugte, den var gal. Maskineriet stod bomstille. Oppe fra broen blev der fløjtet ned, jeg rev fløjten ud for at blive fri for det spektakel. Et af krydshovederne var brændt fast, ren og skær mangel på olie, den klovn kunne ikke engang passe en maskine . . . og han var andenmester. Heldigvis lå vi lige udenfor Ymuiden. Der slap vi ind og reparerede så meget, at vi kunne fortsætte til Havre, hvor vi skulle losse. Siden, da vi kom i dok, fik den en omgang til, men det blev ikke ordentlig gjort, havde ikke tid, skulle skynde os for ikke at miste en god fragt. Og nu halter vi altså over the western ocean med en lam rok.“

„Og andenmester?“ spurgte doktoren.

Kaptajnen slog en skraldende latter op. „Ja,“ sagde han, „man taler om, at nogen bliver „sparket“ i land. Well, hvis nogen er blevet det, så er det ham i ordets bogstaveligste forstand. Han blev selvfølgelig afskediget på gråt papir, og stod på falderebstrappen med sin kuffert for at forsvinde. Så må han være kommet i tanken om at ville sige noget og begyndte at plapre væk. Men han fik ikke sagt mange ord, før chefen tog affære. Han stod bagved ham, og med en adræthed, man ikke skulle tiltro den svære mand, nappede han kalorius i nakken, plantede sin mægtige fod i halen på ham, og sendte ham ud i verdensrummet. Det gav et sæt i mig af forskrækkelse, for jeg ventede, at skroget skulle havne nede på kajen og slå sig fordærvet, men chefen havde sigtet godt, manden landede i en vogn, der var halvfuld af halm. Da han havde sundet sig lidt ovenpå den stabel afløbning og fik rejst sig, frembød han et kosteligt syn. Jaketten, pludderbukserne og håret var fuldt af halm, og da han endnu halvt fortunlet stod og betragtede sig selv, brød alle de tilskuere, der havde

samlet sig, skibets besætning, værftsarbejdere og tilfældige tilstedeværende, ud i høje jubelråb og hurraer. Han var ikke længe om at fordufte, og ingen af os har heldigvis set noget til ham siden. Men der har vi stewardens gong-gong, lad os så komme ned og få noget at leve af.“

Vejret holdt sig fint de første dage efter afsejlingen fra Gibraltar, så begyndte efteråret at melde sig, havet og luften forandrede udseende. Femtedagen efter at „Hera“ var begyndt at pløje Atlanterhavet, stod bådsmanden og tømmermanden, to gamle gubber, og hang over lønningen udenfor deres fælles lukaf og nød deres middagspibe, medens de diskuterede udsigterne:

„Jeg siger dig, Spån,“ sagde bådsmanden, „detteher ser ud til allehånde, og jeg vil æde min gamle sixpence på, at inden der er gået 24 timer, er vi midt inde i en regulær western ocean brøler. Se engang på den sø, den er tyk og fed som olie, helt død, og luften grå som bly og kvalm, så man har mas med at trække vejret.“ Han så sig omkring og kløede sig betænkeligt i det grå hår.

„Sagde jeg ikke, at det ville blive en ulykkesrejse, da den store sorte kat hoppede om bord i Tunis. Den sad lidt på lønningen og kiggede på os, og så jumpede kattefa'en i land igen, som om den ville sige: Lad mig bare komme i land igen hurtigst muligt fra denneher gamle dødssejler.“

„Der var ingen kat, du så syner, Spån. Du havde fået for meget af dettehersens singing beer og fighting whisky. Det var den aften, du købte kanariefuglen. Det var et held, du fik den med om bord. Du kunne ikke gå. Jeg bar fugleburet, og der var to mand, der bar dig. Det var en smuk procession.“

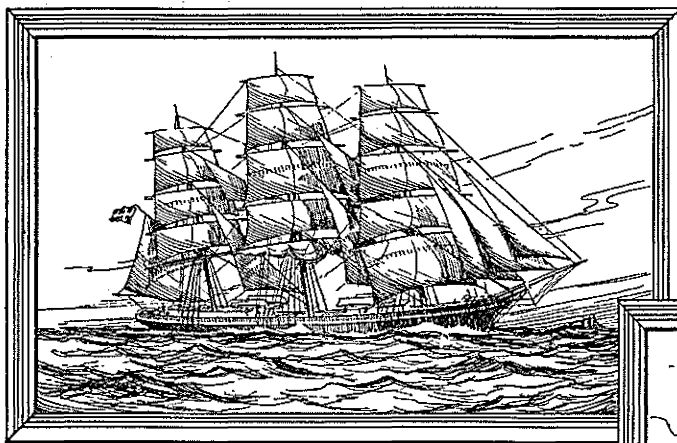
Tømmermanden skulde til at give et bidsk svar, men blev afbrudt af styrmanden, der lænede sig ud over broklædet og råbte ned til dem:

„Tømmermand, tag en tur rundt lugerne og se efter, om kilerne er hamret godt i, og se samtidig efter, om lugesurringerne er skruet forsvarligt til. Og De, bå'sen, tag nogle mand med Dem og se efter, om alt er solidt surret.“ De to mænd gik for at udføre ordren, medens styrmanden gik hen i hjørnet af broen og betragtede skymasserne, der fuldstændig dækkede himlen. Hvad var det dog for en besynderlig lyd, der lød over hovedet på ham? Han havde hørt den flere gange, og nu var den der igen. En underlig hvislende piben, tydeligt, klart . . . det var ingen fugle, det lød uhyggeligt, overnaturligt. Han var ved at gå hen og spørge rørgængerens, den store svensker Carlsson, om han havde hørt det, men betænkte sig. Hvis denne mand intet havde hørt, måtte han da tro, styrmanden havde hallucinationer. I det samme kom kaptajn Riese atter op på broen; hele formiddagen havde han været der med korte mellemrum, var gået hen i radiatorummet, og så betænkelig ud, når han kom ud derfra. Han stillede sig hen ved siden af styrmanden. Nu var denne lyd der igen; styrmand Elmer kiggede rundt og mødte kaptajnens smilende ansigt:

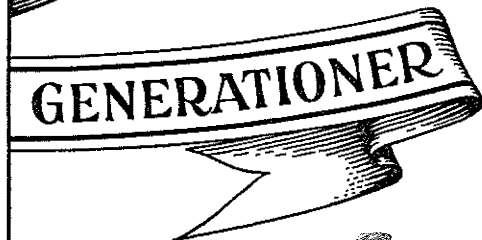
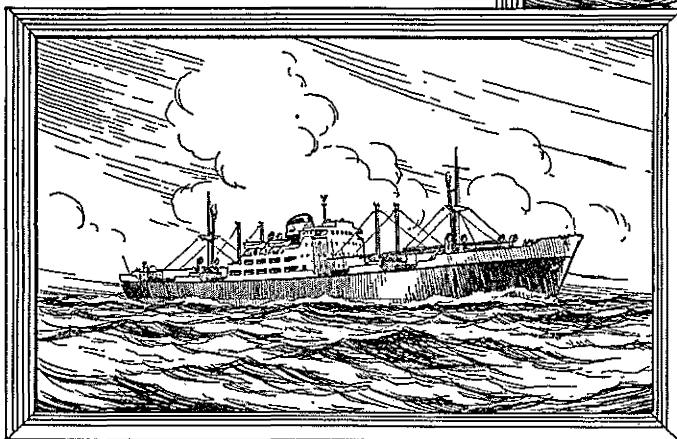
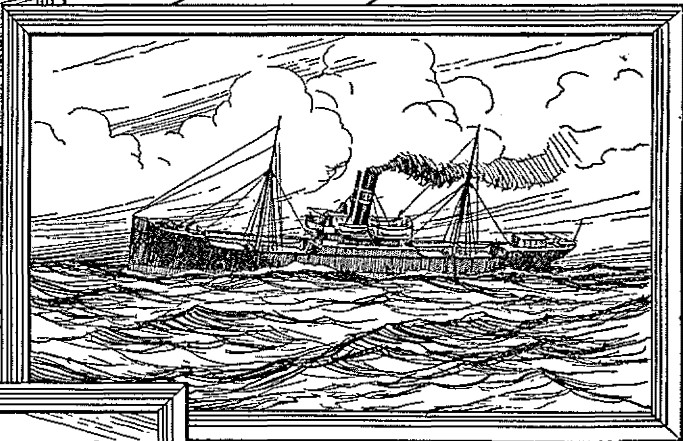
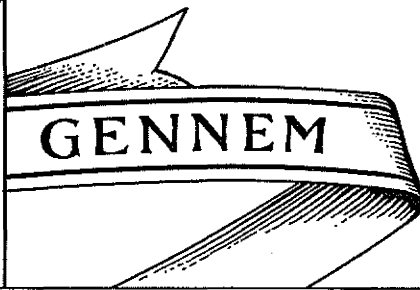
„Der er ikke noget at se, styrmand.“

„Jamen, hvad i alverden er det?“

„Overturen til forestillingen, som kan begynde, når det skal være. De må hellere gå hen og varsko hov-



H. SGH - P.



**HAR DE
OVERALT PAA HAVET
FAAET**



fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER

mesteren, at han sørger for, at passagererne kommer ind i kahytten og holder sig der, til vi ser, hvorledes sagerne udvikler sig. Og kom snart herop igen, jeg kommer måske til at trænge til Dem.“

Styrmand Elmer var næppe nået op på halvdækket, hvor passagererne gik frem og tilbage i lykkelig uvidenhed om, hvad der forestod, før han så, orkanen var under opsejling. I en fart fik han dem ind i kahytten og havde næppe fået lukket døren efter dem, før uvejret var over skibet. Havet omkring skibet var hvidt som en snemark, mægtige skumflager og kaskader af vand piskedes ind over bagbordssiden. De løbende grejer hamrede mod master og bomme, og midt under alt dette spektakel lød et rabalder, der trængte igennem larmen. Doktorfruen gav et rædselsskrig fra sig:

„Min gud, hvad var dog det.“

„Jeg antager, det var skorstenen, der ramlede ned på dækket,“ svarede hovmesteren tørt.

Det var et af de store luftrør på agterkant af maskinhuset, der af det første frygtelige vindstød, var løftet af soklen og nu rullede og hoppede henad agterdækket. Bådsmanden og hans mandskab, der var i arbejde agter, da bygen ramte skibet, var efter luftrøret for at få det hjærget, inden det lavede for meget ravage, men det var et hårdt job. Mændene havde næsten nok at gøre med at holde sig fast ved støtter og lønningen, som de var slået op imod, da stormen brød løs. Styrmand Elmer masede dæksdøren op, og klamrende sig til lugekarmen arbejdede han sig forefter for atter at komme op på broen. I maskingangen mødte han andenmester, der havde frivagt, men var på vej ned i maskinen, hvis der skulle blive brug for ham, han tilråbte ham et gemtyligt:

„Det var vel nok et ordentligt basunstød. Jeg troede, hele overbygningen var røget med udenbords. Og maskinen er stoppet. Jeg skal ned og se, hvad der er i vejen.“

Elmer kom op på broen og gik hen til kaptajnen, der var gået i læ i døren til styrehuset. Han råbte ham ind i øret for at lade ham vide, at passagererne var sikkert anbragt inde i kahytten.

„Jeg har stoppet maskinen, indtil vi er klar over, hvorledes dette udarter sig. Gnisten har fået telegrammer hele formiddagen; der er uro over hele Nordatlanten. Mange S. O. S.-signaler, men de er for langt borte. Nogle af dem helt ovre fra Cape Hatteras, hvor den er særlig ondartet. Forresten får vi vist også nok at gøre med at klare os selv og må være glade, hvis vi kan det. Se dér, hele broklædet røg udenbords ved det første vindpust.“ Kaptajnen pegede hen på forkant af broen.

I løbet af nogle timer var søen vokset med en forfærdende hastighed. Mægtige søer rullede ind over den dyblastede „Hera“, og ikke sjældent tog de dele af det opstående med sig. Skibet lå nu med næsen mod søen. I begge klydsene var surret olieposer, der bidrog meget til at dæmpe søerne, især tage broddet af dem. Men så skete der et uheld, der nær kunne have udviklet sig til en katastrofe.

Hovmesteren havde stået agter og betragtet agterdækket, der var mere under end over vand, da han pludselig så en mørk sky komme farende imod sig. Den klaskede mod forkant af halvdækket og spærrede hele udsigten for ham. Det var presenningerne på 3

lugen, der var flået af, dene ene af de svære planker var revet los, da jernbolten, der holdt den nede i lugekarmen, var sprunget. Det var et slemt job at få lagt nye presenninger på. De skulle tilmed hentes op af poop'en. Men det måtte gøres, ellers ville agterrummet fyldes med vand og „Hera“ være viet til undergang. Alle mand gik straks i lag med arbejdet. Det var en fortvivlet kamp mod tilintetgørelsen, „Hera“'s tapre gutter nu måtte føre; det var allemandsjob; styrmændene og stewarden tog et nap med. Gang på gang blæste de nye presenninger ud af hænderne på dem, de sloges med den sejldug på det bordefyldte agterdæk. Men tilsidst fik de bugt med det, fik skalket lugen og lagt surringerne på igen. Og ligesom de skulle op på overbygningen i nogenlunde sikkerhed, blev agterdækket igen fuldstændig begravet under en kæmpesø. Da søen væltede ud over siden, så det sørgeligt ud. Mændene hang halvdrukne rundt i spil, støtter og rigning. Møjsommeligt nåede de i sikkerhed op på overbygningen, men den gamle bådsmand var forsvundet, gået over bord med søen, og halvt slået ud gennem en læseport lå styrmand Elmer med et dybt, blødende sår i hovedet. Han blev halet i sikkerhed og bragt til køjs i kaptajns køje i bestiklukafet, hvor andenstyrmand forbandt ham. Frygtelig tilredt af de mægtige søer buldrede „Hera“ ind i natten, en nat, som ingen af de ombordværende ventede at overleve.

Cunard lineren „Babylonia“ på rejse fra New York til Queenstown var ude i den samme orkan, men klarede sig betydelig bedre end de tungt lastede tramps. Skibsreder Erik Monson havde været på en forretningsrejse til staterne og var på vej hjem med lineren. Han stod nu i sin luksuskahyt og var i færd med at klæde sig om til middagen. Hans steward lagde hans selvskabstøj frem til ham. Perkins gjorde meget ud af skibsrederen. Det var sikkert en mand, der forstod at honorere en god tjener. Perkins ventede gode drikkepenge. Han var også en vennesæl mand, der på alle måder forsøgte at indynde sig hos den rige passager. Skibet, der indtil nu havde gået temmelig støt gennem det oprørte hav, begyndte at tage svære overhalinger. Skibsrederen, der var ved at trække benklæderne på, gjorde et par små kokette hop, da „Babylonia“ lagde sig hårdt over mod styrbord, bandede og fik fat i køjekanten, så han holdt balancen.

„Det er et skrækeligt vejr i aften, sir,“ sagde Perkins, „jeg skulle ikke bryde mig om at være om bord i en tramp nu, sir.“

„Well, det er vi jo heller ikke. Men hvorfor pokker begynder skibet nu at regere, som det gør. Det er jo ved at vende kølen i vejret af og til.“

„Vi er vist på vej ned for at komme et skib til hjælp. Jeg hørte før oppe på dækket noget om, at vi havde modtaget et S. O. S.“

„Så bliver vi altså forsinket en halv eller måske en hel dag. Pokker stå i de S. O. S.-signaler.“

Perkins svarede ikke. Et øjeblik efter lød middagsgongongen, og Perkins fulgte skibsrederen hen til spisesalondøren, hvor hr. Monson forsvandt ind til bordets glæder.

Det var kun nogle få passagerer, der var mødt op til middagen, kun nogle få trofaste atlantehavskrydsere og nogle globetrottere, og ingen af dem lod til at have

særlig appetit. Der var heller ikke rart i den ellers så hyggelige salon. Hvert øjeblik hævede „Babylonia“ sig op og lagde sig så langsomt på siden, så de joniske søjler i spisesalen lå næsten horisontalt. Skibsrederen tog kun nogle mundfulde suppe, så rejste han sig for at gå ind i rygesalonen, da han blev standset i døren af en piccolo, der bukkede ærbødigt for ham:

„Hr. skibsreder Monson?“ spurgte den unge mand.
„Ja.“

„Kaptajnen beder Dem komme op på broen til ham, da han har noget vigtigt at meddele Dem, sir.“

Nå, så kaptajnen havde noget at sige ham og bad ham komme op på broen. Ved rejsens begyndelse havde han bedt om tilladelse til at se broen, og han mente, at han i sin egenskab af skibsreder var selvskreven til dette, men han havde fået blankt afslag. Disse storsnude Cunard-folk troede, at Cunard-løvens brøl dominerede samtlige have. Og nu bad denne kapacitet, commander Ogilvie, om en samtale . . . Well. Skibsrederen fulgte piccoloen ind i kahytsgangen, hvorfra en trappe førte op til det allerhelligste. Et øjeblik efter stod han i det mægtige rum, hvorfra kolossen „Babylonia“ blev dirigeret. Et par guldsnorede officerer vandrede frem og tilbage, spejdende ud gennem de tomte tykke glasruder. I et lille rum på agterkant af broen stod en tredje højet over et kort. Kaptajnen bad hr. Monson følge med herind og trak omhyggeligt et tykt forhæng for, så det skarpe lys, der herskede i dette rum, ikke kunne trænge ud på broen.

„Skibsreder Monson af Monson linien?“ spurgte kaptajnen, idet han tog et stykke papir fra bordet. Hr. Monson nikkede til svar.

„Jeg har modtaget et radiotelegram fra et af Deres skibe, S/S „Hera“. Et S. O. S. Skibet befinder sig ca. 100 sømil sønden for os og er i en vanskelig situation. Jeg er på vej ned for at komme det til hjælp.“

„Når tror De, vi kan være der, kaptajn?“

„Henad morgenstunden. Vi har givet „Babylonia“ alt det, den kan tåle. Men jeg har 1600 passagerer om bord og må også tage hensyn til dem. Og vejret er hårdt, meget hårdt, hr. Monson.“

„Jeg synes ikke, det er så slemt, hr. kaptajn.“

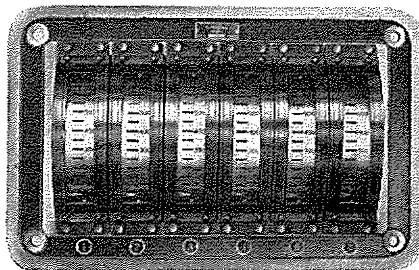
Kaptajnen smilede. „Vi er skærmet bag et stålpanser heroppe. Derude ville De få en anden opfattelse. Men gå De nu kun ned og læg Dem. Jeg skal lade Dem vide, når vi nærmer os „Hera“. Forresten tror jeg ikke, dens radio er i funktion mere. Den stoppede op midt i en meddelelse.“

„Skibet kan vel ikke være gået ned.“ Skibsrederen var synlig alarmeret. „Jeg har tre passagerer om bord, en af mine venner, doktor Rung med hustru og søn.“

„Passagerer i en tramp på denne årstid og i den fart er uforsvarligt. Men fordi radioen stopper, behøver der ikke at være nogen særlig fare for skibet. Radiorummet kan være slået ned, antennen blæst væk eller mange andre ting. Men gå De nu roligt ned og vent, til jeg sender bud.“

Hr. Monson gik atter ud på broen. Han kastede blikket ud gennem vinduerne og så en uhyre, sort trekant rejse sig lige i vejret. Det var „Babylonia“'s bov, i næste øjeblik sænkedes den atter ned i dybet, medens kaskader af skum og sprøjt piskede mod vinduerne. Nu måtte hr. Monson indrømme, at kaptajn Ogilvie havde ret. Det var meget hårdt vejr.

METRO



MEKANISKE KVIKSØLVSPROFILERMOMETRE

for store og smaa Dieselmotorer

Illustrationen viser et Proffiltermometer til smaa Dieselmotorer

*
Leveres i samme Størrelser
som Manometre

AKTIESELSKABET

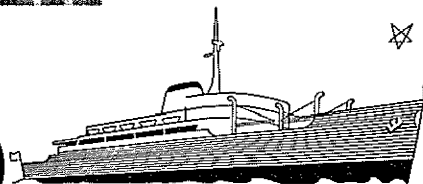
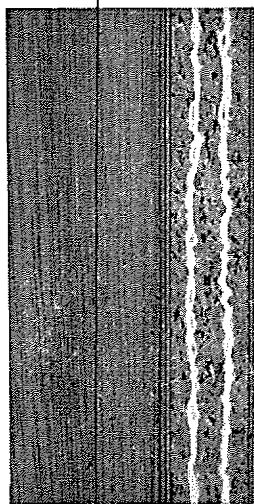
METRO

AARHUS - TELEFON 2 28 55

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.



NOVOPAN TRÆINDUSTRI A/S, PINDSTRUP

Skibsrederen fik ikke ret megen søvn i øjnene den nat. Henad morgenstunden blev „Babylonia“'s bevægelser i søen lidt roligere for senere atter at blive voldsomme, maskinerne arbejdede ikke så hårdt mere. Man var øjensynlig i nærheden af den position, „Hera“ sidst havde opgivet, og søgte nu efter skibet. Skibsreder Monson sad det meste af tiden i rygesalonen, tilsyneladende rolig, men indvendig stærkt bekymret for sit skibs skæbne. De af „Babylonia“'s officerer, han talte med om sagen, forsøgte at berolige ham. Storm og sø kunne flytte et skib langt væk i løbet af en nat, og forøvrigt var den opgivne position måske ikke helt rigtig, taget og afgivet under de forhold. Men henimod middag stod den lille piccolo atter foran ham og bad ham komme op på broen. Kaptajn Ogilvie førte ham hen til et af vinduerne i læsiden, gav ham en kikkert og sagde:

„Der har vi Deres skib, næsten tværs om styrbord, nu holder vi ned på den.“

Ja, der lå „Hera“, af og til skjult af de mægtige søer, men den flød endnu på vandet. Efterhånden som man nærmede sig havaristen, fik man et bedre overblik over situationen. Skibet fyldte ikke meget mellem de bjerghøje vandmasser, og dog var den over 6000 tons, men selv en stor liner er i virkeligheden kun en lille prik på verdenshavet. Nu kunne man se, hvor medtaget skibet var. Der var kun en redningsbåd tilbage; radiohuset var også borte, flød nu om et eller andet sted på det umådelige ocean. Trods det frygtelige vejr var efterhånden en masse af passagererne kommet op for at se, hvad der nu skulle foregå, de krøb sammen, hvor der var lidt læ, men hvorfra de alligevel kunne følge begivenhedernes gang. „Babylonia“ var nu i fuld gang med at signalere til „Hera“, det ene sæt signalflag fløj op efter det andet, „Hera“ havde hårdt ved at følge med, for man må huske, at linerens officerer og mandskab næsten alle var Royal Naval Reserve-folk, og desuden stod de tørt og godt med flag og signalbog klar, medens „Hera“'s mænd var om bord i et vrug med søerne væltende ind over sig. Kaptajn Ogilvie drejede sit skib af for at komme ned i læ af „Hera“. Så sagde han til Monson:

„Deres kaptajn vil ikke forlade sit skib. Han ønsker kun at få bragt sine passagerer herover. Så snart vi ligger, hvor vi skal, sætter han sin båd ud og bringer dem herover.“

„Men er manden gal!“ Skibsrederen næsten skreg det ud. „Signalér til ham, at jeg forlanger, at han kommer herover med hele besætningen.“

Kaptajn Ogilvie rystede på hovedet og smilede.

„Selv om De, hr. Monson, er hans reder, behøver han ikke at følge Deres ordrer, og han gør det heller ikke. De har betroet ham Deres skib, og så længe han er i rum sø, er det ham, der bestemmer, hvad der skal gøres. Han vil forsøge at få sit skib og ladning i havn ... og jeg holder med ham i det. Jeg ville gøre akkurat det samme, hvis jeg var i hans sted. En sømand løber ikke fra sin pligt, hvis han har den mindste usigt til at klare sig i havn. Og glem ikke, hr. skibsreder, at der er noget, der hedder assurandører. De ønsker sikkert også at se „Hera“ i havn. Selv om den er nok så slemt medtaget. Men se, nu er de i færd med at sætte redningsbåden ud.“

„Hera“ lå nu næsten med agterskibet op mod søen,

med vind og sø ind på bagbords låring, det gav god læ midtskibs om styrbord, hvor mandskabet arbejdede med at sætte båden ud. „Babylonia“ lå lidt længere fremme, men på samme måde. „Hera“'s båd ville få vind og sø med sig, til den kunne komme op på siden af lineren. Om bord på denne blev aktionen fulgt med den største interesse, det gjaldt liv og død for de mennesker, der var i båden. Men det så ud til, at der kun var to passagerer i båden, nå, måske den ene af mændene havde gjort sig nyttig og taget en af åreerne. Alle var klar i fartøjet, styrmanden sad med slippeapparatet i hånden. I åndeløs spænding fulgte man nedfiringen, og alt gik støt og roligt som i en orlogsmænd. En sø slog op under båden, taljerne slækkede, styrmanden trak pinden i slippestangen ud ... og da søen gled væk fra „Hera“, bar den båden højt på sin kam. Kaptajn Ogilvie greb hr. Monson i armen:

„Det var en 1. classes præstation, hr. Monson, ved Jupiter, der er søfolk om bord i det skib.“

Det var et vildt, men pragtfuldt syn at følge denne lille nøddeskal, som ni mennesker havde betroet deres liv til, på dens vej gennem det oprørte hav. Til tider var den helt forsvunden i de uhyre bølgedale, så længe at tilskuerne blev bange, så skød den pludselig op, liggende næsten vertikalt på et vandbjerg, men stadig intakt. Hurtigt nærmede den sig „Babylonia“, og det kunne heller ikke ske hurtigt nok. For efter den jog en kulsort banke, der sikkert indeholdt både tåge og vand. Men båden nåede lineren først, smuttede rundt om „Babylonia“'s agterskib og nåede de tovender, der tæt som edderkoppespind var hængt ud over skibssiden. En af bådfolkene greb en lang fangeline, som var kastet ud fra damperen, og tog tørt omkring en af tofterne, og hvad der nu skete foregik hurtigere, end det kan beskrives. Fangelinen totnede op, redningsbåden tørnede med et brag mod skibssiden og hele bagbordssiden blev trykket ind, i et nu var båden bordfyldt. Den flød endnu på luftkasserne, men det var kun et tidsspørgsmål, når den skiltes i småstykker.

Men enhver med kendskab til søen ved, hvor vanskeligt det er at lægge en båd til en skibsside i overhængende vejr, og besætningen i „Babylonia“ stod klar til at hjælpe, hvis et uheld skulle indtræffe. Mænd blev firet ned til den knuste båd, de havde tovender med sig og gjorde dem fast om livet på de skibbrudne. Den store svensker, Carlsson, havde grebet doktorfruen om livet, med den anden hånd havde han solidt tag i en af livlinerne, i en håndevending havde en af redningsmændene slået sin ende om livet på hende, og hun blev halet op i sikkerhed. Med de andre gik det ligedan. I løbet af få minutter var de halet i sikkerhed op på dækket. Mange af dem fik nogle slemme knubs mod skibssiden, men de havde livet i behold. Og det var ikke for tidligt. Tågebanken havde nået skibene, og et gråt, uigennemsigtigt slør sænkede sig over stedet og skjulte skibene for hinanden. De mest medtagne blev bragt ned i hospitalet, hvor skibslægen var parat til at yde den første hjælp. Som det kunne ventes, var det gået mest ud over fruen, men efter lægens mening var det de sidste dages frygtelige oplevelser, der var årsag til hendes tilstand. Lidt ro og vished om, at hun var i sikkerhed, ville snart bringe hende over chocket. Kaptajn Ogilvie og skibsrederen kom ned til hende, og det første, den sidstnævnte

spurgte om, var doktoren, og hvorfor han ikke havde været med i redningsbåden.

„Han var i bedste velgående, da vi forlod „Hera“. Men han nægtede at forlade skibet. Mente, at hans plads var der om bord, hvor han kunne gøre nytte. Der er nemlig flere af folkene, der er kommet til skade. 1. styrmand har slået hovedet i stykker, en af matroserne har brækket et ben, og en fyrbøder er så skamløst, at han må holde køjen. Åh, det har været frygteligt. Og mon skibet når havn?“

„Vær De kun rolig, lille frue,“ sagde kaptajn Ogilvie, „efter de sidste telegrammer, jeg har modtaget, er det værste overstået, orkanen er i aftagende. Og efter hvad jeg har set, skal den kaptajn og hans folk nok klare sig ind i en eller anden havn.“

Samtidig med at „Babylonia“ landsatte en del af sine passagerer i Queenstown, blev også de reddede fra „Hera“ bragt i land, og skibsreder Monson sørgede for, at de blev indlogeret på et af byens bedste hoteller. Det var rart at have dem ved hånden, hvis „Hera“ kom ind, og der skulle afholdes søforklaring. Efter at have fået anbragt doktorens frue og søn på byens fineste hotel tog han til konference i Rotterdam og kom tilbage for at være ved hånden, hvis der skulle spørges nyt fra „Hera“. Der var sendt en masse telegrammer ud i æteren med opfordring til at holde udvig med det havarede skib, men nu var der gået otte dage, uden at man havde hørt noget til skibet. Man begyndte at frygte for, at skibet skulle være gået ned. Men den niende dag, da hr. Monson og hans gæster sad ved morgenkaffen, kom tjeneren og meldte, at lodskontoret var i telefonen og ønskede en samtale med ham. Det var sikkert nyt om skibet, men var det gode eller dårlige nyheder? Den lille mand kom op i en fart, man ikke skulle have tiltroet hans korpus. Det var lodsformanden, der var i telefonen:

„Deres skib er for indgående, hr. skibsreder.“

„Er De ganske sikker på, at det er den. Det er jo et mirakel, hvis det er „Hera“.“ Hr. Monson kunne dårligt få ordene frem.

Lodsformandens stemme lød lidt irriteret, da han sagde:

„Sig mig engang, er Deres skorstensmærke ikke et bredt hvidt bælte med to blå bånd.“

„Jo, det passer.“

„Nåh, så er der ingen tvivl. Forresten har den tre barnepiger med sig. En slæbebåd for og en på hver side agter. Den er altså ikke under kommando. Det er vel roret, det er galt med. Men den vil være til ankers om en snes minutter. Jeg har sendt lods om bord, og jeg skal sende en motorbåd ind for at hente Dem, hvis De ønsker det.“ Det gjorde hr. Monson, og han fik travlt med at meddele fru og den unge mand den glædelige nyhed samt med at gøre sig i stand til at gå om bord. „Hera“s anker var i bund, da motorbåden nåede ud; de sejlede rundt skibet for at finde noget at komme op ad. Der var ingen falderebstrappe ude, den eneste adgang til skibet var en stump lejder med en kasse surret til forneden for at holde lejderen ud fra skibssiden. Med meget besvær lykkedes det rederen at komme op ad denne, og han stod overfor en gammel gubbe klædt i dungaree med ugegamle skægstubbe strittende ud overalt af det rynkede ansigt.

**Vi holder
os til**



ESBJERG TOV



Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Dania“

AMALIEGADE 33

Telef. 11598 - 11568

„Det er da en elendig trappe,“ sagde hr. Monson. „Og jeg ønsker at tale med kaptajnen.“

„Det er den eneste trappe, vi har,“ svarede manden, „den anden ligger vel nu og skvulper rundt ude i Atlanten. Og skipperen er derinde.“ Manden pegede bagud mod kahytsdøren. Så stoppede han tobakken ned i sin gamle snadde og drejede sig for at gå forefter til tegn på, at konversationen var endt for hans vedkommende.

Hr. Monson blev vred, hvad var det for en måde at svare ham — skibets reder — på. Nå, manden vidste naturligvis ikke, hvem han talte med. Men det skulle han snart blive oplyst om:

„Det er Deres reder, De taler med, min gode mand.“

„Nå, ja, jeg er tømmersmand her om bord. De må hellere gå ind og få fat i stewarden, den slags sager sorterer under ham. Jeg har ikke noget derinde at gøre.“ Tømmermanden slingrede langsomt forefter.

Hvad var dog disse søfolk for mærkelige mennesker, ikke spor af opdragelse havde de i livet. I det samme var der nogen, der slog en skoggerlatter op forude. Hr. Monson blev nysgerrig og gik hen på forkant af overbygningen. En fem, seks mænd sad på forlugen, røg deres piber og var øjensynlig inde i en diskussion. De lignede nærmest en flok fugleskræmsler. Hr. Monson havde aldrig haft nogen nærmere forbindelse med den slags mennesker, undtagen måske gennem deres fagforeninger, når de ville have højere løn eller på anden måde forbedret deres kår. Han stod så uendelig højt over dem ... og alligevel. Nu sad de slatne og pjattede, brugte eder og udtryk, der kunne få en af gadens løse fugle til at rødme. Men forleden dag havde han set disse mænd under helt andre forhold, sammenbidte, energiske, kæmpende en fortvivlet og næsten håbløs kamp imod elementernes rasen, mod undergang og død. Pligtopfyldende til det yderste, støt og roligt gjorde de, hvad de fik ordre til ... ingen vaklen i geledderne. Hele den frygtelige scene stod med ét for ham, og uvilkårligt så han sig om. Tre af de fire bomme var væk, hele skanseklædningen om bagbord flået ud af dæk og støtter, disse stod som skæletter ude i borde. Styrbords skanseklædning lå fladt henad dækket, og det ene af spillene ved 2 lugen var med fundament og det hele revet ud og lå maset ned i det andet spil. Den øverste bro var væk, af det underste var kun nogle få sørgelige rester tilbage, der-

iblandt det halve af bestiklukafet. Hele overbygningen var raseret, redningsbådene, radiohuset og alt andet opstående væk, og agterdækket så sikkert ikke bedre ud. Skibsrederen gik langsomt hen mod kahytten igen, i det samme kom kaptajn Riese ud af døren. Han var klædt på til at gå i land, spændstig og rank, men dybe rynker i ansigtet og matte, indsunkne øjne talte deres stumme sprog om anstrengelser og mangel på hvile. Han studsede, da han så rederen, stoppede op og så alvorligt på ham.

„Velkommen i havn, kaptajn! „Hera“ er slemt tilredt. Deres passagerer og mandskab har jeg taget mig af, de er i gode hænder oppe på hotellet.“

„Ja, hr. skibsreder, vi har fået Atlantens vægt at føle, og jeg har ikke fået skibet til Boston. Vi har haft et frygteligt vejr.“

„Men De har bragt Deres skib i havn, og ladningen er intakt. Jeg var passager med „Babylonia“, så jeg overværede en del af det, der foregik. Naar vi har ordnet sagen med assurance, og der er afholdt søforklaring, tager De og Deres kække besætning en måneders ferie. Siden kan De overtage vor store nybygning „Athene“, og de af Deres mandskab, der ønsker det, kan følge Dem.“

De to mænd stod et øjeblik og stirrede hinanden ind i øjnene, så var det, som skibsrederen overvandt års fordomme, han trådte nærmere til kaptajnen, greb hans hånd og rystede den kraftigt:

„Ved gud,“ sagde han, „det var et pragtfuldt stykke sømandsskab, jeg havde aldrig tænkt mig, at mænd kunne holde til det.“

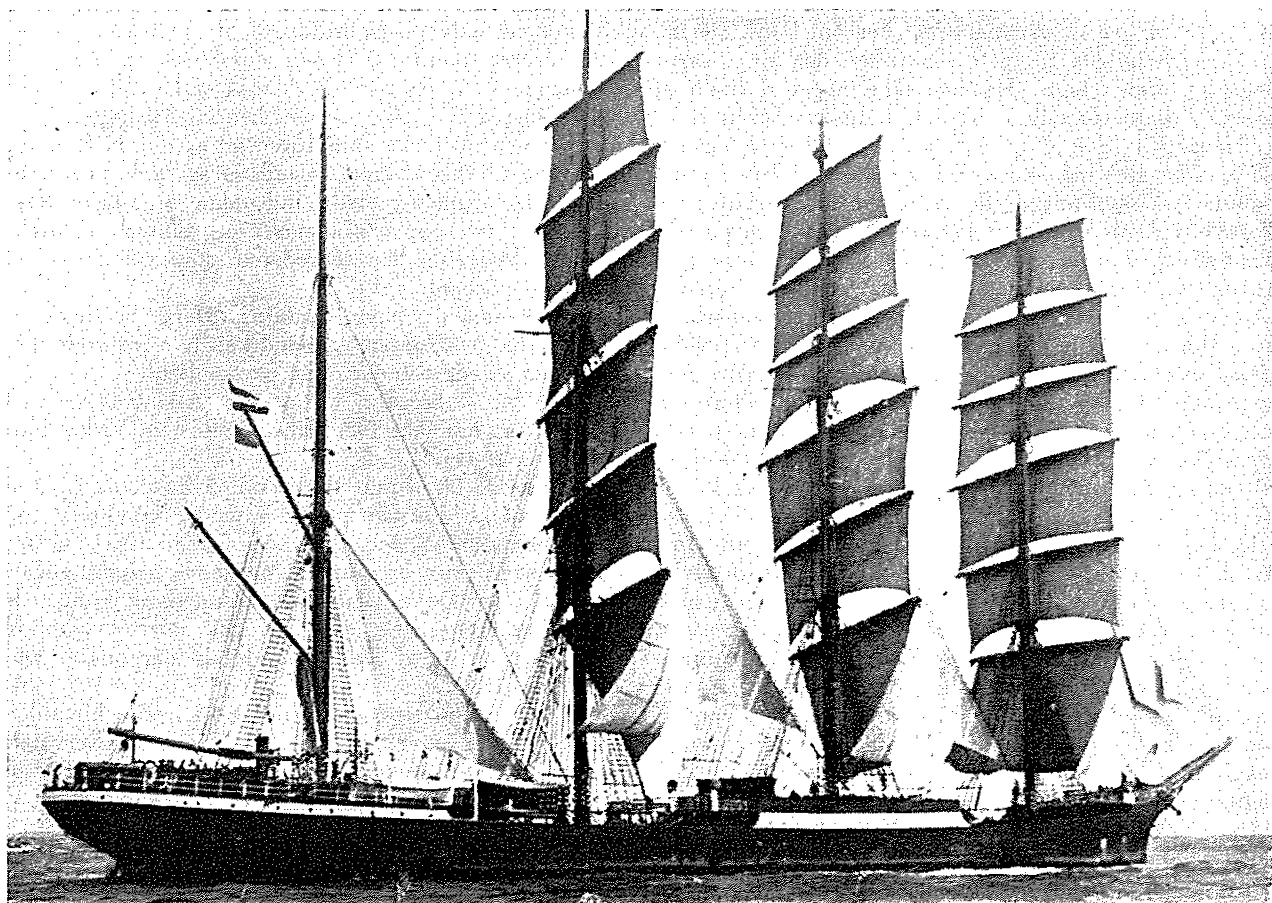
Chr. Christiansen.



Sten, der flyder!

Hos KLM har vi lånt dette billede, hvis tekst siger: Der var engang en kinesisk prinsesse, som ønskede at eje en båd, der ikke kunne ødelægges af vandene. Hendes ønske blev opfyldt. En båd blev bygget af sten til

hende, og den har bestået gennem tidsaldrerne, ubesjret af bølgerne. — Nu kunne vi godt lide at vide, hvor gammel „båden“ er, og hvor den ligger. Men måske nogle af vore Kina-kyndige læsere kan hjælpe os?



Kan nogle af vore læsere give os oplysninger om dette skib?



A. P. MØLLER ☆ MAERSK LINE

KONGENS NYTORV 8 - KØBENHAVN K.

REDERI

TANK-, LINIE- OG TRAMPFART
BEFRAGTNING KLARERING

☆

KØB OG SALG AF SKIBE

TELEFON CENTRAL 514 - STATSTELEFON 33 - TELEGR.-ADR.: MERSK

En rask 100-årig

Soo-kanalen, verdens mest befærdede, har lige haft jubilæum

Soo-kanalen, der — som tidligere omtalt i Vikingen — hvert år trafikkeres af en større samlet tonnage end Suez- og Panamakanalen *tilsammen*, har lige fejret sit 100 års jubilæum under store festligheder. Over en million turister har besøgt de to søsterbyer, som kanalen på een gang skiller og forener, den amerikanske Sault Ste. Maries i Michigan og den canadiske Ontario.

Soo-kanalen åbner sine sluser for størstedelen af den jernmalm, der føres til jernværkerne mod syd oppe fra minerne ved Lake Superior. Kanalen befordrer også store mængder af kul, tømmer og korn.

Kanalen danner grænse mellem USA og Canada. Forskellen mellem vandstanden i Lake Superior og Lake Huron er ca. 7 meter. På grund af vandstands-forskellen foreslog repræsentanter for staten Michigan derfor omkring midten af forrige århundrede, at der byggedes en kanal med sluser mellem de to søer. Men kongressen afslog forslaget. Senere vedtog den dog planen og udlovede ca. 350.000 hektarer jord til den, der byggede kanalen.

En af de mænd, der hørte om tilbudet, var Charles T. Harwey, som på det tidspunkt var på rekreation i Michigan efter et tyfus-anfald og samtidig undersøgte mineralforekomster i landet for sit firma.

Harwey fandt snart ud af, hvor kanalen nøjagtigt skulle ligge, og hvordan arbejdet skulle udføres. Han forelagde planerne for sine arbejdsgivere, Fairbanks Scale Co., der gik ind for dem, hvorefter han også fik Michigan-regeringens godkendelse.

Og så begyndte arbejdet. Det skred rask frem, skønt Harwey havde mange vanskeligheder at slås med. Midt under bygningen udbrød der således kolera-epidemi i Sault Ste. Marie og blandt de arbejdere, der var beskæftiget med planens udførelse. Alligevel lykkedes det at få den 1.700 meter lange kanal færdig inden for det tidsrum, der var afsat i kontrakten.

Den første båd, damperen „Illinois“, gik gennem kanalen og dens to sluser den 18. juli 1855. Tvillinge-

sluserne var begge ca. 110 meter lange og 21 meter brede. Omkostningerne havde indtil da beløbet sig til knap een million dollars.

Da det første skib gik gennem sluserne ved Sault Ste. Marie, havde denne by en befolkning på ca. 1000 mennesker. Men kanalen betød fremgang både for den amerikanske by og for Ontario. Trafikken steg med kolossal fart. I det første år — eller den første sæson, for kanalen er ikke farbar om vinteren — gik 14.503 tons last gennem sluserne. Ti år senere var tallet omtrent tyve gange så højt, nemlig 284.350 tons. Tyve år efter åbningen nåede man op på halvanden million tons, og derfor bevilgede kongressen de nødvendige midler til endnu en sluse i 1876. Denne, Weitzel-slusen, åbnedes 1881.

Men trafikken voksede endnu mere, og i 1896 lod kongressen den gamle Harvey-sluse erstatte med en ny. Samtidig byggede den canadiske regering en sluse på sin side af St. Mary-faldene.

Kanalen, der er den tonnagemæssigt vigtigste i verden, betød uhyre meget for de allierede under den sidste krig, hvorfor den var stærkt bevogtet af militær — og ikke alene for slusernes skyld. For vandfaldene, hvorover der går en international bro, har også betydning som leverandør af el-kraft. Iøvrigt er både fald og sluser stadig stærkt bevogtet.

Man får et begreb om kanalens og slusernes betydning, når man hører, at det i dette århundrede har været nødvendigt at bygge endnu tre sluser, en i 1914, en anden i 1919 og en tredje i 1943.

Hver dag midt på sommeren gennemsejles kanalen af ca. 100 skibe. I 1942 nåede tonnagen for første gang op på over 100 millioner tons for en sæson, og her har det ligget siden. I 1953 kulminerede tallet foreløbig med 129 millioner.

De store søer får stadig større og større betydning, og når St. Lawrence-kanalen til sin tid åbner mulighed for oceangående skibes adgang til søerne, vil også Soo-sluserne få øget betydning. —*wig.*

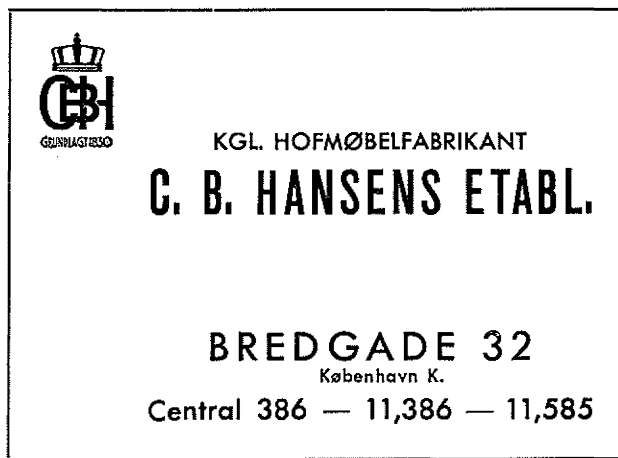



VIRGINIA ROSE

VIRGINIA ROSE
READY RUBBED
MATURED VIRGINIA

i den fikse pose

- en herlig shagtabak




KGL. HOFMØBELFABRIKANT
C. B. HANSENS ETABL.

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

For fulde sejl

I anledning af sit 50 års jubilæum i år udsendte Indenlandsk Sømandsmission en 250 sider stor bog med titlen „For fulde sejl“. Og vind i sejlene har missionen absolut haft, både i de svundne 50 år og i jubilæumsåret.

Af en årsberetning, der lige er udsendt, fremgår det, at sømandshjemmene i det sidst forløbne år har haft besøg af næsten 10.000 liggende gæster. Alene på det smukke sømandshjem i Nyhavn har der i løbet af året boet 2.458 personer. De fleste af gæsterne har naturligvis været søfolk, men også fiskere og sømandshustruer med og uden børn har benyttet sig af sømandshjemmene landet over

Et andet talende tal er dette: Igennem sømandshjemmene er der sidste år opbevaret eller hjemsendt næsten 2 millioner kroner for søfolkene.

Julegaver er et af sømandsmissionens vigtige punkter. På næsten ethvert dansk skib, hvor på kloden det end befinder sig, er der en hilsen fra missionen i form af gaver, dennes og søfolkernes venner har fremskaffet. Sidste jul uddeltes der på den måde næsten 7.000 gaver.

Sømandsmissionærerne rundt om i landene udfører et stort arbejde til gavn og glæde for søfolkene. I nogle af de største havne tåler dette arbejde som servicemænd næsten sammenligning med Mikes og Nicks, og mange syge søfolk har fået hjælp af sømandsmissionærerne.

Byggeriet har ligget næsten helt stille, men også det får nu vind i sejlene. I Thorshavn venter man at blive færdig med at bygge i løbet af indeværende år. Sømandshjemmet i Østerby er næsten ombygget og vil snart blive genindviet. Også i Sæby bygger man om. I Randers har man tegninger til et nyt hjem færdige, og kommunen har skænket 33.000 kroner til køb af grund. I Rønne er man ved at købe en bygning, der derefter skal indrettes til sømandshjem. I Hirtshals vil man udvide, og i Nakskov, hvor man har modtaget 36.000 kroner, vil man bygge et nyt hjem. I Skagen vil man opføre en filial til hjemmet i den ny fiskerihavn. I Køge vil man også udvide, og i Skive arbejder man stadig med byggeplaner. I Holbæk, hvor man har erhvervet grund, er der nedsat et byggeudvalg. Aalborg kommune eksproprierer sømandshjemmet der i byen, og et nyt må opføres, rimeligvis med kommunen som bygherre. I Grimsby har man endnu ikke fået anvist nogen grund af kommunen til et nyt hjem, men sagen trænger sig stærkt på. Endelig har man i Godthåb på Grønland fået anvist en fint beliggende grund til opførelse af et sømands- og fritidshjem for grønlandske og danske fiskere og søfolk.

Man hører ofte den udtalelse falde: „Der er ikke plads på sømandshjemmet. Der er optaget af alle mulige andre end søfolk.“

Det første er rigtigt, for på Bethel i Nyhavn har der været 100 procent belægning næsten fra åbningen

af det nye hotel. Men udtalelsens anden påstand gælder ikke. Af en oversigt i årsberetningen fremgår det, at af de 2.458 gæster var kun 90 sømandshustruer og børn og 33 såkaldte „andre“.

Sømandskirken i Nyhavn har været godt besøgt. Der har været afholdt 54 gudstjenester med 4.330 deltagere. 8 sømandsbørn blev i det forløbne år konfirmeret i kirken, 4 blev døbt, og der var også 4 bryllupper.

Deres

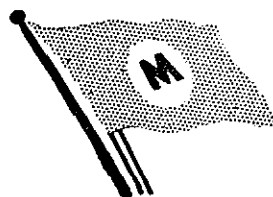
bankforretninger



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

34 afdelinger i København og omegn
52 filialer og kontorer i provinsen

HANDELSBANKEN



MOORE & McCORMACK A/S

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

Sparekassen for København og Omegn

Forvaltningsafdelingen

Administration af båndlagte kapitalei,
legatmidler, pensionsfonds o. l.

Opbevaring af værdipapirer i åbent depot.

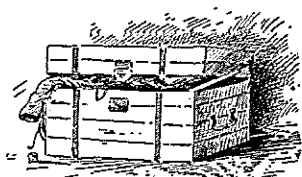
Hovedkontoret, Niels Hemmingsensgade 24
Telefon Central 1542

A/s Dampskibsselskabet VENDILA

KØBENHAVN V. : DAGMARHUS
TELEFONER: C. 2537 - 2538

...fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



Bugserbåd med panser

Den tyske kulpioner og -magnat Matthias Stinnes var en fremskridtsvenlig mand, der tidligt havde øjnene åbne for teknikkenes muligheder. Han ejede en hel flotille af pramme, med hvilke han fragtede kul på Rhinen. Prammene blev drevet op ad strømmen ved hjælp af rigtige hestekræfter. Langs med floden løb der en vej, og ad den vandrede heste med pramme på slæb, og bønderne fik på den måde et indbringende bierhverv. Men efterhånden som dampskibet plaskede sig frem alle vegne, indså Stinnes, at det kunne betale sig for ham at lade bugserbåde afløse hestene. I 1834 indsatte han derfor et sådant fænomen, som han havde ladet bygge i England, i trafikken på Rhinen. Bønderne var rasende, og det samme var hestedriverne, der nu frygtede at blive arbejdsløse. Derfor lagde de sig en dag på lur på begge sider af Rhinen i nærheden af landsbyen Weissenturm. Og da bugserbåden kom prustende med prammene efter sig, fik den det glatte lag fra allehånde skydevåben, som de rigtige hestekræfters tilhængere havde skrabet sammen. Men båden fortsatte uanfægtet i kugleregnet. Siden den dag sejlede den dog altid med pansret styrehus!

Forresten —!

Ved De, at et motorskib med samme vægt af brændstof som et kulfyret dampskib kan sejle otte gange så langt

„Maskinmester, ohøj“!

Apropos dampskibene: I de første danske hjuldampere bestod maskinbesætningerne hovedsagelig af englændere. Når skipperen skulle afgive ordrer til maskinrummet, foregik det som regel ved hjælp af en råber. Ordrene blev for det meste afgivet på engelsk. Sommetider afgaves ordrene med en dreng som mellemmand. Drengen stod da placeret på maskinlugen, hvor han viderebefordrede skipperens ordrer eller maskinmesterens svar, og hans job var nu slet ikke så ringeagtet, som De måske tror, for han skulle faktisk være lidt af et sproggeni — eller også bare englænder!

Bugserbåd med bilrat!

For at vende tilbage til flodbugserbådene: Den berømte engelske kanalslæber „Charlotte Dundas“, der skrev bugserbådshistorie, så det forslog, havde vandret liggende rat, der endda var anbragt omtrent helt ude i forskibet!

Det var tider!

Den 26. april 1868 passeredes Hammeren på Bornholm af 140 sejlskibe!

Det vidste jeg ikke!

Så har jeg igen fået en lille hilsen fra dykker Aage Hansen i Aalborg, der skriver, at han har travlt med at bygge skibsmodeller og nu skal reparere kirkeskibet i Vedsted kirke. Alligevel har han haft tid til at samle lidt sammen til slopkisten. Han skriver: „Har du lagt mærke til, at store slagskibe i England har to ankre i styrbords bov, men kun et i bagbords? Årsagen er den, at den fremherskende vind og stormene på den nordlige halvkugle er fra SV. Kun fire af hjemmeflådens slagskibe har ankrene anbragt lige omvendt, nemlig „Swiftsure“, „Triumf“, „Aginocourt“ og „Canada“. Disse skibe var nemlig oprindeligt bygget til Chile og Brasilien, men blev ved krigsudbruddet overtaget af englænderne.

I de farvande, hvor skibene efter bestemmelsen skulle have sejlet, kommer vinden som regel fra lige den modsatte kant.“

Den største

Mange er de skibe, der mødte og stadig møder deres skæbne i form af tyskernes magnetminer. Det største af dem var den 28.000 tons store franske liner „Champlain“, der minesprængtes nord for Bordeaux.

Hvor er det sandt!

I Norge har man i sommer stemplet mange af brevene med denne sætning: „Havet er ikke en skraldebøtte“!

Ham kendte De vist ikke!

Koojerne siges at være opfundet af direktør Oliver Lang på et skibsværft i Woolwich i 1823 .

Da piftet blev lov

I samme åndedrag kan det nævnes, at dampfløjten først blev påbudt om bord i skibe ved en engelsk lov i 1840.

Imponerende!

Ved at høre bynavnet Glasgow og flodnavnet Clyden tænker man uvilkårligt på skibsbygning, og trods den stadig voksende konkurrence fra udlandet er denne del af Skotland endnu skibsbygningens centrum. Under krigen nåede skibsværfterne i og ved Glasgow op på helt fantastiske tal: Krigsårene igennem byggedes der her 1.549 nye orlogsskibe og 345 nye handelsskibe, samtidig med at der udførtes reparationer på 26.687 fartøjer af forskellig art!

Også imponerende!

Glasgow havde under krigen også stor betydning som almindelig havneby, og mange af lodserne blev fra vestkysten af England og Skotland forflyttet til tjeneste her. Mens der før krigen var beskæftiget 50 lodser på Clyden, steg tallet i de følgende år til 126. Disse mænd udførte i krigsårene over 2.000 lodsninger repræsenterende over 500 millioner tons skibsrum. Enkelte gange udførte lodserne over 300 lodsninger på en dag!

M/S „Maurice Chevalier“

Den store franske liner „Normandie“ skulle have heddet noget helt andet. Det var oprindeligt meningen, at skibet skulle haft navnet „President Doumer“ til minde om Frankrigs statsoverhoved, Paul Doumer, som blev snigmyrdet i 1932. Præsidentens enke bad imidlertid om, at man benyttede et andet navn. Utallige forslag strømmede ind fra nær og fjern. Bl. a. blev i ramme alvor foreslået, at man skulle kalde lineren „Maurice Chevalier“!

Mange nitter små!

„Normandie“ var helt igennem et rekordskib, og rederiet slyngede om sig med imponerende tal, der skulle have til formål at skaffe passagerer på de fremtidige ture. Bl. a. meddelte man, at der til bygningen af skibet var medgået 11.000 nitter, der, hvis de blev lagt i forlængelse af hinanden i to rækker, kunne danne et så langt jernbanespor, at et ekspres-tog måtte bruge ti timer til at køre det igennem!

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg

Årbog 1955

Den længe ventede årbog kom endelig, og viser sig igen at være på højde med sine forgængere og lignende publikationer fra andre museer, med et indhold, der vil glæde enhver søfartsinteresseret. Den er som dens forgængere redigeret af Knud Klem og Louis E. Grandjean, hvilket betyder et lødigt og afvekslende indhold.

Årbogen indeholder seks afhandlinger, og den første er skrevet af dr. phil. Georg Nørregaard, med titlen „På slavetogt til Madagascar 1737-39“, et togt udført med fregatten „Grevinden af Laurvigen“, udlånt af det vestindisk-guinesiske kompagni i København, med formålet at få slaver til driften af de nye plantager anlagt på St. Croix, der få år før var købt af Frankrig. At togtet kom i stand, skyldes for en stor del den engelske eventyrer Charles Barrington, der på dette tidspunkt opholdt sig i København.

Han havde en del penge og var villig til at overtage 4 grundstykker på St. Croix, noget der fandt gehør hos direktionen af vestindisk-guinesisk kompagni, der gik ind på hans planer og stillede ovennævnte fregat til rådighed for togtet. Man begik imidlertid fra starten den store fejl at bemane den med såvel dansk som engelsk besætning, hvad der viste sig at være en kilde til spetakler under hele togtet, som dr. Nørregaard skildrer udførligt efter kilderne i rigsarkivet, en skildring der ikke er flatterende for Barrington, men om hvem det dog må siges, når man tager de fremdragne kendsgerninger i betragtning, var en „pæner“ mand end skibets danske kaptajn og officerer, der efterlod ham syg og elendig på Madagascars kyst uden at bekymre sig om hans videre skæbne. Fregatten kom efter en besværlig rejse hjem i god behold, men herom og om selve togtet henvises til denne meget interessante artikel af dr. Nørregaard.

Artiklen „De ældste trykte fremstillinger af de danske kyster“ af dr. A. W. Lang, er instruktiv og morsom, visende landtoninger efter hidtil upåagtede kilder, et arbejde der kaster nyt lys over „Søkartet“, den ældste danske sejladsforskrift udsendt af Laurentz Benedicht, bogtrykker i København 1568; og fremdrager hidtil oversete kort og beskrivelser. En artikel man læser med stor interesse.

„Dansk Søforsikrings fædre fra 1726“ af Louis E. Grandjean, er en lille opsats skildrende stifterne af det første danske søassurance compagni, der viser os personerne bag dette fremstød for at frigøre sig af fremmed indflydelse, mænd med initiativ og fremsyn udmærket belyst af forfatteren, der jo er velkendt af alle med tilknytning til søassurance og maritime emner.

„Abrothras“ „Ostindiefarernes skræk under Brasiliens kyst“, af museumsinspektør, cand. mag. Henning Henningsen, er en udmærket fremstilling af disse skærs historie, der, som det fremgår af artiklen, var almin-

delig frygtet af de ældre tiders søfolk, da de jo lå på kursen, de gamle sejskibe måtte styre for at komme ned i vestpassaten, der skulle føre dem over sydatlanten i retning af Kap det gode håb, og videre ud til østen. Forfatteren fortæller om, hvorledes der navigeredes, om de traditioner, der opstod i sejskibene ved passagen af disse skær, nemlig at man holdt gilde, når Abrolhas' breddegrad var vel passeret, et gilde, der strakte sig over flere dage, en tradition, der først med senere tiders bedre nautiske kunnen ophørte og ligeledes berøvede skærene den nimbus af skræk, de tidligere var omgivet af. Artiklen er meget interessant og kan kun skærpe appetitten om at få flere historisk-maritime artikler af denne udmærkede marinehistoriker.

Artiklen „Nu sejle vi i Jesu navn“, „Danske sømandssalmer i det 17. århundrede“ af sognepræst Knud H. Toft er meget fængslende og giver et indblik i tidsånden og dens stærke tro, der fandt udløsning i disse enfoldige salmer. Læs den og tænk over den.

„Træk af redningsmidlernes historie“ af Otto Ludwig er en velskreven og spændende artikel, hvori forfatteren giver os en kort historisk fremstilling af såvel redningsbådernes som andre redningsmidlers udvikling siden den første synkefri redningsbåds fremkomst i England 1784.

Han omtaler redningsmordererne, redningsraketterne og de mange andre mere eller mindre fantastiske redningsapparater, både kugler og flåder, der gennem årene er fremstillet og afprøvet uden at vinde den fremgang, som deres fædre havde ventet sig af deres opfindelser. Man kunne blive ved med at citere af denne artikel, der gør sin forfatter ære og viser, at han er i stadig udvikling som maritim forfatter, og man håber på at høre mere fra ham i fremtiden. Det er en artikel, der bør læses af alle, der beskæftiger sig med søfartshistorie.

Årbogen indeholder tillige museets årsberetning, der viser en rolig vækst i dets samlinger og tillige meddelelser, at det endelig er lykkedes at få mere plads stillet til rådighed, så arkiv og studiesamlingen får bedre pladsforhold, en højst tiltrængt foranstaltning. Museets økonomi er også bleven noget forbedret ved at staten har forhøjet sit årlige tilskud fra 35.000 kr. til 80.000 kr. Selv dette beløb er jo latterligt lille, når man tænker på, hvad der andre steder i verden gives i tilskud til søfartsmuseer, men man kan jo desværre ikke vente andet i et land, der er så lidt interesseret i søfart, som det er tilfældet her. Søfart er jo en livsbetingelse for landet, men nok herom, kun er det glædeligt, at det stadig går frem for museet. Museets venneselskab, der jo på mange måder støtter museet med hjælp ved indkøb og udgivelsen af årbogen, trænger til støtte af endnu flere, end det er tilfældet, og man må håbe, at det vil få mange flere medlemmer, idet det årlige medlemsbidrag kun er 10 kr., og De får herfor årbogen, der jo alene er pengene værd.

Årbogen burde læses af alle danske.

O. B. N. A.

Gangsterne giver rederne mareridt

Ordet „havnestrejke“ forekommer næsten ligeså tit i aviserne som Bulgans, Eisenhowers, Edens og Adenauers navne, og det er næppe for meget sagt, at der på enhver tid af året er en eller anden havn verden over, der er ramt af strejke. For de fleste mennesker vil det falde naturligt at læse navnene på storpolitikens spidser i en artikel om havnestrejker — for også strejkerne er jo en slags politik. Ja, men ikke i alle tilfælde. I hvert fald er det uretfærdigt at give kommunisterne skylden for alle arbejdsnedlæggelser rundt om i havnene.

Et af de sidste års mest vellykkede produkter fra de amerikanske filmfabrikker var „The Waterfront“, som på dansk havde fået den intetsigende titel „Storbyens havn“. Der var ingen sødsuppe i denne film og meget lidt sukker. I stedet havde man benyttet sig af kraftige doser meget stærke krydderier, der var hentet lige fra New Yorks havn. Historien om havne-gangsterne lå meget nær op ad virkeligheden. Det er i mange tilfælde gangsterne, der giver rederne hovedpine.

Under den sidste havnestrejke i New York og New Jersey anmeldte skibsfarten et krav på ti millioner dollars (ca. 70 millioner kroner) for brud på en gældende overenskomst. Men de mange penge kan de sikkert kigge langt efter. Havnearbejderne selv hævder, at guvernørerne i de to nævnte amerikanske havne går til skønhedskonkurrencer i stedet for at søge en ordentlig løsning i havneproblemerne. Der skal ikke her siges et ondt ord om guvernørernes mulige specielle interesser, men givet er det, at de amerikanske myndigheder har formået meget lidt for at få en ordning i havnene.

Der stjæles for 3 millioner om året

Den sidste amerikanske havnestrejke begyndte i New York den 10. september og havde til formål — i alle tilfælde fra begyndelsen — at kæmpe imod en havnekommission, som for to år siden blev nedsat for at bekæmpe havnens gangsterne. Ingen ved rigtigt, hvad denne kommission egentlig har udrettet, men den har vanskelige vilkår at arbejde under. At røre ved gangster-problemet er betydeligt farligere end at gå ind i et løvebur.

Da undersøgelses-kom-

missionen for to år siden blev nedsat, meddeltes det, at en af havnearbejdernes store fagforeninger var kommet i lommen på gangsterne. Samtidig hævdedes det, at der årlig blev stjålet for ca. 3 millioner kroner i New Yorks havn.

Men tyverier er ikke det værste af det, som gangsterne sætter i sving i denne verdenshavn. Bedragerier i stor stil og endog mord hører til det righoldige program.

Det er ikke novicer, der sætter bryderierne i scene. New Yorks havn har den tvivlsomme ære, at nogle af Amerikas værste forbrydere interesserer sig for den. I enkelte af fagforeningerne sidder gangsterne i bestyrelserne eller forandler bestyrelsesmedlemmerne til tragikomiske marionetdukker. Og gangsterne forstår at vælge deres folk ud. Når en vigtig og værdifuld last skal udlosses fra et skib i havnen, er sjakbajserne tit folk med alenlange synderegistre. Hvis rederi, befragter eller andre gør vrøvl over folkene, får de besked om at holde mund, for ellers bliver der strejke.

Det er ikke bare smårapserier, der finder sted langs kajerne. Næh, den slags tæller slet ikke med i det store regnskab! Tyverierne er godt lagt til rette. Skønt de tit udføres ret klodset, risikeres der ikke noget af den grund.

Man har ganske vist vagter ude for at gardere sig mod tyverierne. Men også vagtsfolk kan bestikkes — og de *bliver* bestukket. Laver vagterne vrøvl, trues de med repressalier, og man viger ikke engang tilbage for at lade truslerne omfatte også vagternes familier.



Den franske liner „Liberté“ (ex-tysk „Europa“) hjælpes til kaj af Moran-bugserbåde i New Yorks havn.

Hellere bestikkes end skydes!

Selvfølgelig er der engang imellem en reder eller befragter, der finder på at afskedige en udelig vagtsmand. Men det slipper han dårligt fra, for nu bliver han truet med strejker og boycott. Trods alt vil enhver vægter hellere have en let indtjent ekstraskilling fremfor en kugle i maven, og rederne og befragterne bliver også hurtigt klogere.

Det kan ikke nytte at klage til fagforeningslederne, for de er som allerede nævnt i lommen på gangsterne, hvis de ikke er identiske med dem. Og de hæderlige arbejdere kan ikke vælge andre ledere, uden at det går ud over helbredet!

Nogle af læserne vil måske mene, at problemet her er sat stærkt på spidsen. Men det er slet ikke tilfældet. Nogle konkrete eksempler vil vise det:

For at få det nødvendige antal havnearbejdere til skibenes ekspedition må fagforeningslederne i mange tilfælde honorere fagforeningernes personaler for deres „vennetjenester“. Hvis en reder eller befragter ikke forstår et diskret vink i denne retning, viser det sig pludselig, at det for tiden er meget småt med havnearbejdere, at det godt kan tage lang tid, før man kan gøre noget ved det og det skib o. s. v. o. s. v. I 1950 betalte en pelshandler ca. 450.000 kroner til en fagforeningsleder for at få en pelslast til en værdi af 100 millioner kroner ekspederet.

Den nævnte pelshandler var ikke nogen særlig godgørende mand. Han var ganske simpelt tvunget til at betale de mange penge, for arbejderne var pludselig blevet vældigt kommunist-fjendske. Som en protest mod kommunisternes overrumpling af Sydkorea nægtede de at losse russisk gods, sagde de. Og den omtalte pelslast kom tilfældigvis fra Rusland. Nå, men lidt „smøring“ i form af en klatskilling på ca. 450.000 kroner fik arbejderne til at se bort fra de høje idealer.

Når historien om den uheldige pelshandler kan bringes her i bladet, skyldes det, at den kom for retten, hvor det også oplystes, at fagforeningen oven i købet havde haft den dristighed at sende pelshandleren en ekstraregning, fordi løsningen var udført om natten. Denne ekstraregning beløb sig til ca. 26.000 kroner.

Gangster-datterens bryllup

Mange andre idylliske historier kom for retten, før undersøgelses-kommissionen i 1953 blev nedsat. En af de mest rørende handlede om en fagforeningsmand, som gerne ville give sin datter et pænt bryllup. Men ak, desværre var hans løn uden „ekstraindtægter“ ikke videre stor, og så „lånte“ han en lille sum af et af de firmaer, der beskæftiger havnearbejdere. Datteren fik virkelig et ganske pænt bryllup. Hun behøvede ikke at skamme sig over sin far, for bryllupsfesten fandt sted på et af New Yorks fineste hoteller, hvor kun de helt store „spidser“ har råd til at komme. Hvor meget han da lånte? — Åh, det drejede sig kun om ca. 65.000 kroner, og den stakkels far har sikkert selv måttet skyde noget til!

En anden fagforeningsleder fik hvert år fem år i

træk udbetalt ca. 45.000 kroner af et befragtningsfirma. Hvorfor? — Joh, sagde firmaets leder i retten, man fulgte hermed en gammel tradition, der var startet af en tidligere chef for flere år tilbage.

Mange andre firmaer måtte brødebetyngede fortælle retsmedlemmerne, at de havde betalt store goodwill-beløb til fagforeningernes koryfæer. Een havde fået ca. 335.000 kroner, en anden 160.000 og en tredje 100.000. En sølle agent havde måttet nøjes med en ekstrafortjeneste på små 10.000 kroner om året for at sikre et stort befragtningsfirma tilstrækkeligt med havnearbejdere på lørdag eftermiddage.

Befragtningsfirmaerne var i de fleste tilfælde tvunget af nød til at „smøre“ til den ene side, nemlig fagforeningslederne og foreningernes agenter. Men konkurrencen i kæmpehavnen er meget stor, og det kom under retssagerne for et par år siden frem, at firmaerne også i mange tilfælde „smører“ til den anden side. For at få en kontrakt hos de store rederier kan det være nødvendigt at „formilde“ rederiets repræsentant med en lille „pengegave“. Som regel bliver repræsentanten meget „rørt“, hvis han ikke har opbrugt al sin rørstrømskhed over for firmaer, der smører med en bedre olie!

Engang ankom der en last på 2.500 kasser appelsiner til New York, men havnearbejderne var travlt beskæftigede, og de lækre frugter var lige ved at rådne i skibets last. Manden, der skulle importere appelsinerne, var selvfølgelig fortvivlet og henvendte sig på en af fagforeningernes kontor. Her var man meget forstående, for man kunne godt lide appelsiner — især da det viste sig, at importøren var villig til at betale ca. 5 kr. ekstra til to af lederne for hver kasse, der blev udlosset og kørt til hans engros-lager. Stakkels importør! — Nåh, hvad, det var jo i den sidste ende hans kunder, der kom til at betale „honoraret“ til de forstående fagforeningsfolk.

Alt det meget bryderi i havnen eller havnene — for flere af de amerikanske anløbssteder følger efterhånden ganske godt med — koster naturligvis det amerikanske samfund masser af penge. Men det koster også de sagesløse fremmede søfartsnationer betydelige summer. Det koster ikke så lidt at have et skib liggende stille hen på grund af havnestrejke eller boycott. Forsikringer, skatter, forskellige afgifter og kost til besætningen skal betales alligevel, og hyrerne drejer også stadig. Og den, der i sidste ende kommer til at betale, er den lille mand i USA, Europa, Asien, Afrika og Australien, der skal købe de varer, som fordyres ved forsinket losning, lastning, transport o. l.

De ærlige havnearbejdere er flest, men —!

Mange arbejdere i de amerikanske havne ser klart, at der er noget galt. De kan slet ikke undgå at lugte raddenskabens bag hele forretningsgangen. Men ikke så få havnearbejdere har selv dyppet fingrene i raddenskabens. I ny og næ har han modtaget et par dollars for forskellige „tjenester“ for „bossen“ eller hans „venner“. Pengene kan han nok bruge, og lidt efter lidt



Et sjældent syn i New Yorks havn. Syv af verdens største linere fortojet side om side. Fra højre: „Saturnia“ (Italien), „America“, „United States“, „Ile de France“, „Queen Elizabeth“, „Caronia“ og „Homeland“: Jovist er det et imponerende skue, men i kæmpelinernes skygge lurer havne-gangsterne.

stiger „honorarerne“, som han nu er nødt til at modtage, hvis han ikke ønsker at miste sit job eller det, der er værre, nemlig — livet.

Få er i virkeligheden så modige som Marlon Brando i filmen „Storbyens havn“. Hvis denne alle kvinders helt skulle gøre det samme, som han gjorde i filmen, kan det godt være, han mistede lidt af sit flotte ydre! At gøre oprør mod raddenskab er nemlig for det første meget vanskeligt og for det andet meget sundhedsfarligt.

Nogle få har søgt at efterligne Marlon Brando i dennes rolle som havnearbejder, men endnu færre er sluppet godt fra det. — Et omdrivende lig, der fiskes op i Hudson-floden eller East River, begynder jo ikke at fortælle politiet „utrolige“ eventyr. Og det kan jo så let ske, at en havnearbejder „snubler“ og falder ud over kajen en mørk og tåget aften. Hvis han har hul i maven, siger det heller ikke politiet alt, for skydning er jo en udbredt idræt i staterne.

Det sker, at en vagtmand ansættes for at rydde grundigt op i tingene, og det sker også, at den nyan-satte går „til makronerne“ trods trusler af hårrejsende art. Men det er heller ikke sundt! Enten bliver han

hurtigt likvideret, eller også går man frem på en mere blid måde. F. eks. ansatte et af havnens firmaer for et par år siden en tidligere kriminalbetjent som opsyn på sin mole. Manden var snu og ikke så let at få has på, og han lod sig ikke gå på af trusler. Men da fagforeningerne ikke kunne få ham fjernet på anden måde, truede de med boycott, ja, de lod oven i købet deres medlemmer forlade arbejdet og forklarede, at det ikke ville blive genoptaget, før vagten var fjernet. Man kunne ikke arbejde effektivt under opsyn af en mand, ud af hvis øjne mistanken skinnede. Man var dog ærlige arbejdere, som ikke kunne lade sig byde alt.

Vagten blev afskediget!

Løn bag tremmerne!

Joh, der arbejdes skam ganske fikst! Det sker mærkværdigvis sommetider, at de mest iøjnefaldende gangstere blandt havnearbejderne — men som regel sjældent de bedst betalte og mest betydningsfulde — falder i politiets hænder. Men ulykken er nu ikke så stor af den grund. Fængselsopholdet bliver nærmest en lille ferie for dem. Fagforeningen er nemlig meget forstående og sørger for, at de indespærrede trods alt

får deres løn. Af foreningens kasse? — Nej for pokker, man skriver ganske simpelt deres navne på listen over de arbejdere, der stadig er beskæftiget i havnen, og som regel er de firmaer, der får listerne til gennemsyn, meget „disträit“ og lægger ikke mærke til, om der er opført een eller et par mænd for meget. I sidste ende er det jo også her en fattig arbejder fjern eller nær, der betaler gildet, når hans kone går på indkøb!

På et vist tidspunkt under den sidste strejke lå der 70 skibe oplagt i New Yorks havn. International Longshoremen's Union har krævet en forhandling med New Yorks og New Jerseys guvernører for at få dem til at afsætte undersøgelseskommissionen. Om guvernørerne nu havde for travlt med at se på attraktive piger, skal vi ikke kunne sige, men i alle tilfælde nægtede de at forhandle på et sådant grundlag, og derefter udsendtes der strejkeordrer til 400 lokalafdelinger langs hele østkysten. Ordren blev fulgt, havnene lå stille, og skibene med, mens udgifterne stadig løb på.

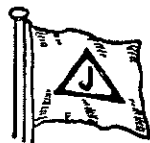
Men den lille mand — mr. Jones i USA og England, Herr Schultze i Tyskland, monsieur DuBois i Frankrig og herr Jensen i Danmark — må betale endnu en gang!

Otto Ludwig.

A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders



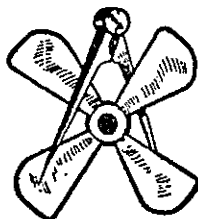
Dampskibsselskabet

JUTLANDIA

JENS TOFT

Toldbodgade 29

TELF. *8192



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

DAMPSKIBSSELSKABET

TORM

AKTIESELSKAB

Grundlagt 1889

Telefoner: MINERVA 2437 - RIGSTELEFON 203

HOLMENS KANAL 42 — KØBENHAVN

Sundheden om bord

Søfartens Hygiejnekomite er en nyttig institution, der arbejder for en bedre skibshygiejne.

I 1954 fortsatte komiteen sine drikkevandsundersøgelser og udsendte som et resultat af dette arbejde en beretning med titlen: „Undersøgelser over skibsdrikkevands klorbehov“. Beretningen er udarbejdet på grundlag af undersøgelser af 75 drikkevandsprøver fra tilfældigt valgte skibe i Københavns havn. Det har vist sig, at den mængde klor, man må tilsætte for at få en effektiv virkning, er så varierende, at man på dette grundlag ikke har kunnet fastsætte bestemte regler. Undersøgelserne vil derfor blive fortsat.

Utallige andre spørgsmål er blevet behandlet af hygiejnekomiteen. Et af de interessanteste er „tandplejen i skibene“.

Rederiet Lauritzen har igennem et par år haft tandlæger på skift i sine skibe. Tandbehandlingen er blevet betalt af søfolkene selv, men eksperimenterne har vist, at der er et meget stort behov for tandpleje til søs. Ifølge rapporterne har der været tandlæger om bord i 33 skibe med ialt 1.152 besætningsmedlemmer. 63,2 procent af disse meldte sig til behandling. Der foretoges ialt 4.132 behandlinger eller gennemsnitlig 5,59 behandlinger pr. mand.

En ordning med sejlene tandlæger hviler økonomisk i sig selv, men betyder store besparelser i tid både for besætningen og rederiet.

Hygiejnekomiteen, hvis sekretær er dr. med. Fritz Reyman, der har fungeret som lærer i hygiejne ved statens kursus for skibskokke, arbejder for en stor del ved hjælp af midler, der indkommer fra privat side. Der er næppe tvivl om, at pengene er givet godt ud.

Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. oktober 1955



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 Damia 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 Phonix A/S
 A/S Det Dansk Norske D/S
 Chr. Berg
 A. E. Sørensen (D/S Concordia)
 A/S Tankskibsrederi
 Chr. Andersen
 A/S De Danske Sukkerfabrikker
 D/S Activ A/S
 Hans Svenningsen
 Det Store Nordiske Telegrafskib A/S
 Danish American Gulf Oil Transport
 Company A/S
 Aabenraa Rederi A/S
 Det Forenede Bugerselskab A/S
 Rederi-A/S Kosmos
 I/S D. F. B. & Em. Z. Svitzers Bjergnings-
 Entreprise
 D/S Hafnia A/S
 D/S Nautic

M/s Simba

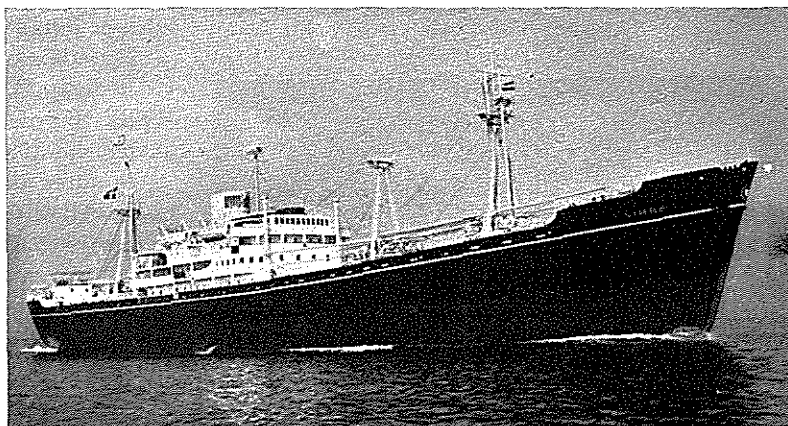
Tirsdag den 16. august 1955 afleveredes fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og skibsbyggeri's skibsværft på Refshaleøen fragtmotorskibet „Simba“, nybygning nr. 723, kontraheret af Aktie-

selskabet Det Østasiatiske Kompagni, København.

Skibet er bygget til Lloyd's Register of Shipping's højeste klasse + 100 A. 1.

Hoveddata for m/s „Simba“ er:

Længde mellem perpendikulærene	138,99 m
Bredde på spant	19,05 m
Dybde til øverste dæk	11,66 m
Dybde til 2. dæk	9,07 m
Dybgang	8,33 m
Dødvægt	10.300 tons
Fart på lastet prøvetur,	ca. 16,8 knob



M/s „Simba“.

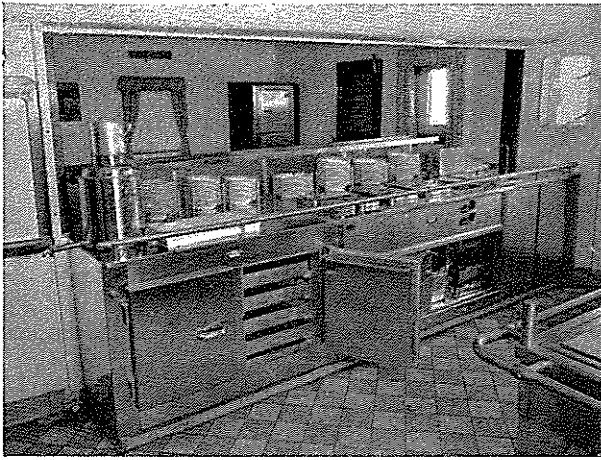
Skibet er et enkeltskruet motorskib med to gennemgående dæk, fremfaldende stævn og krydserhæk. Maskinrummet er midtskibs, og der er 3 lastrum foran samt 2 lastrum agten for dette. Den agterste del af last 2 og forreste del af last 4 er arrangeret med 4 højtanke til transport af vegetabilisk olie. I last 3 på mellemdæk er indrettet 2 lastkølerum med et samlet rumfang på 233 m³.

Rigningen består af 2 bipodma-

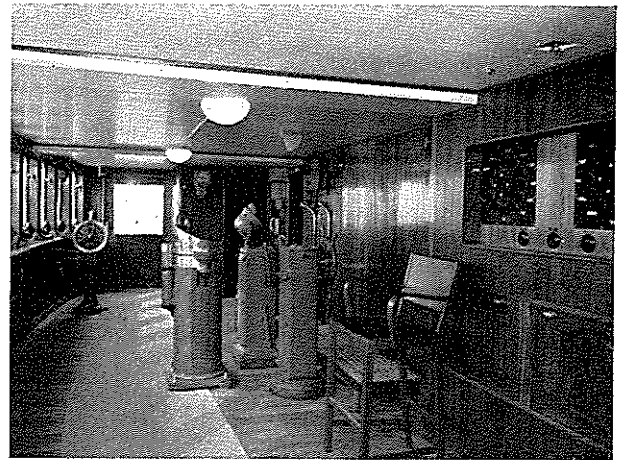
ster, 1 bipodlademast samt 2 almindelige lademaster ved brofront. Lugerne betjenes af ialt fjorten 5 tons lossebobme. Desuden er der 2 sværbomme for henholdsvis 60 og 20 tons. På bådedækkets agterkant er anbragt to 3 tons dækskraner for nr. 4 luge.

Alle lossespil er elektrisk drevet, ligesom styremaskine, ankerspil og de to dækskraner.

Skibet er midtskibs forsynet med tre 7,3 m aluminiumsredningsbåde



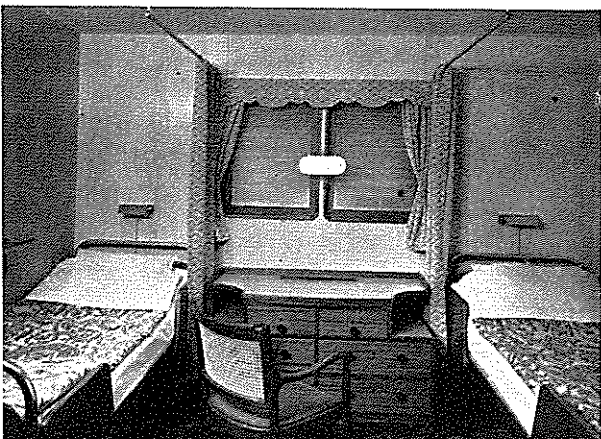
Cafeteria.



Styrehus.



Mandskabsrygesalon.



Dobbelt passagerkammer.

og en 7,6 m aluminiumsmotorredningsbåd. Bådene betjenes af gravitydaviider af Schat's konstruktion. Agter er anbragt en 4,88 m jolle samt en 5,5 m Engelhardt båd.

I huset midtskibs på promenadedæk er der indrettet aptering for 12 passagerer i 4 dobbelt- og 4 enkeltkamre, alle med eget bad.

På kommandobro er der aptering for kaptajn og lods, medens der på bådedæk er indrettet aptering for maskinchef, maskinofficerer og dæksofficerer.

På dette dæk er yderligere anbragt hospital, radio- rum og opholdsrum for officerer.

I midtskibs hus på øverste dæk er indrettet aptering for assistenter, aspiranter og kabyspersonale. Messerne for officerer og mandskab er forsøgsvis indrettet efter cafeteria-systemet.

Agter i poop'en findes aptering for mandskab. Alle kamre undtagen 2 er et-mandskamre. På poopdæk er indrettet opholdsrum for mandskab.

M/s „Simba“ er forsynet med de mest moderne navigationsmidler såsom radiopejler, radar, gyrokom- pas med selvstyrer, ekkolod, elektrisk log etc.

CO₂ brandslukning med røgmelder er installeret for bekæmpelse af brand i last- og maskinrum. Des- uden er installeret et Ellehammer skumslukningsanlæg.

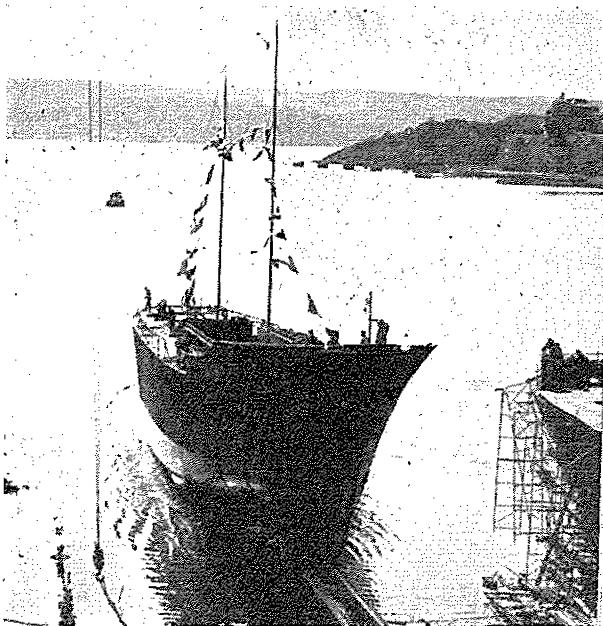
Hovedmotoren er en syv-cylindret, B & W enkelt- virkende, to-takts, krydshoved-dieselmotor type 774- VTBF-160 med udstødsturboladning og indrettet for anvendelse af såvel diesel- som kedelolie.

Motoren udvikler normalt 9800 ihk ved 115 o/m og er af B & Ws nyeste type.

Hjælpe maskineriet består af tre fire-cylindrede, fire-takts, enkeltvirkende dieselmotorer, type 425- MTH-40, der hver udvikler 180 ehk ved 400 o/m, svarende til 120 kw ved 220 volt. Også disse motorer kan forbrænde såvel diesel- som kedelolie.



„Styrbord lidt!“



M/s „Silvia“.

M/s „Silvia“

Ved Uddevallavarvet søsattes den 7. september værftets nybygning nr. 148 for Rederiaktiebolaget Svenska Lloyd.

Skibet døbt af fru Lily Sahlberg og fik i dåben navnet „Silvia“

Skibet er i det store hele et søsterskib til m/s „Portia“, hvis afleveringsprøvetur er omtalt på anden plads.

Den største forskel er, at skibet i stedet for den bevægelige kran udrustes med to bomme for 3-5 tons løft.

Ligesom på m/s „Portia“ bliver alt dæksmaskineri elektrisk drevet ligesom styremaskinen, og fra Thrige. Hovedmotoren er en B & W Alpha diesel.

„Brazatreco II“

Ved A/S Alssund Skibsværft søsattes den 22. september en bugserbåd til Atlantic Refining Company, Rio de Janeiro. Skibet er bygget helsvejt af stål og forsynet med en motor på 420 bhk. Bugserbåden skal anvendes til slæbning af olielægtre og er forsynet med dysesor, hvorved slæbetrækket især under langsom slæbning forøges væsentlig.

Skibet, der fik navnet „Brazatreco II“, er værftets nybygning nr. 14, idet værfterne i Sønderborg og Gråsten nu er sammensluttede under A/S Alssund Skibsværft.


De to værfter vil blive drevet således, at nybygning for fremtiden udelukkende vil foregå på værftet i Sønderborg, og kun reparationsarbejde på mindre skibe vil blive foretaget i Gråsten. Værftet i Sønderborg er i stand til at bygge skibe på ca. 1000 tons, som også svarer til værftets ophalerbeddings kapacitet.


For nogle måneder siden afleveredes efter ombygning fra passagerskib bilfærgen „Fåborg“ samt den nybyggede bilfærge „Vemmenæs“. På den ledige bedding lægges kølen til en nybygning for rederiet „Solnæs“, skibsreder Chr. Andersen, København. Nybygningen bliver et 285 tons motorskib under 150 tons brutto, en type på hvilken værftet har yderligere ordrer.

Denne type, der ligesom de ovennævnte skibe er konstruerede af firmaet Knud E. Hansen, vil formentlig betyde en meget værdifuld tilvækst til den flåde af moderne småskibe, der indledtes i 1950 ved bygningen af m/s „Gertrud Katrine“, en type, der især gennem Marstal Skibsværfts bygning af de såkaldte „Carolinere“ er blevet meget populær. Den nye type vil, foruden at have 50 tons større dødvægt, have den dobbelte lastrumskubik og større fart med samme motorstørrelse. Den er desuden forsynet med dobbeltbund, hvorved ballastdybgangen forøges og derigennem fartforholdene i ballast.

Vi håber senere at kunne bringe en udførligere omtale af dette nye økonomiske skib, der uden tvivl vil være af interesse for de af vore læsere, der trods tidens besværligheder på pengemarkedet søger at realisere drømmen om eget skib.

Skibet er malet med *Hempels*





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

AMALIEGADE 8 - KØBENHAVN K - MINERVA 3842

Prøvetur M/T „Jane Mærsk“

Lørdag den 13. august 1955 gik dette tankskib, som er bygget af Odense StaaIskibsværft A/S, Odense, på prøvetur.

M/t „Jane Mærsk“ er bygget som helsvejst skib til Lloyd's Registers højeste klasse + 100 A.1., og er på ca. 19.200 tons dw. Dimensionerne er som følger:

Længde mellem perpendikulærene ...	160,6 m
Bredde	21,9 m
Dybde til hoveddæk	12,0 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 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 en-mandskamre, ligesom der er indrettet messer og rygesaloner såvel for officerer som for det menige mandskab. Alle kamre og saloner ventileres mekanisk.

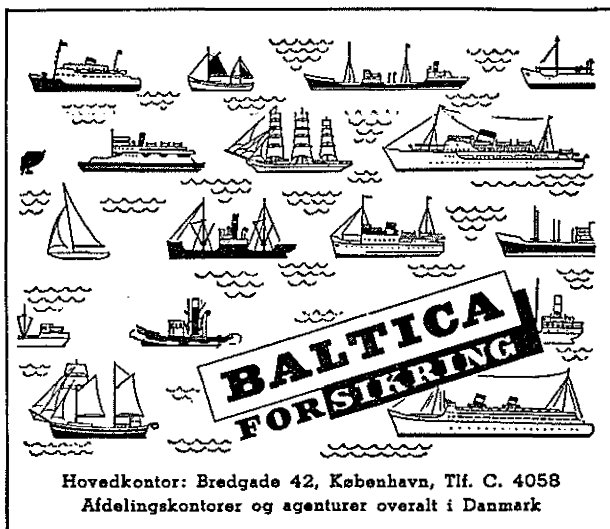
Skibet er forsynet med de bedste navigationsinstrumenter og udstyr, såsom radar, ekkolod, gyrokompas og selvstyrer, log med elektrisk overføring, radio, radiopjeler og radiotelefon. Desuden er der installeret fryseanlæg for proviant og Fillehammers brand-skumsluknings-anlæg.

Maskinen består af en svycylindret Burmeister & Wain dieselmotor med turbocharge. Skibet har to Bukh diesel hjælpemotorer og iøvrigt damphjælpe-maskineri.

I prøveturen deltog skibsreder A. P. Møller med gæster samt repræsentanter for værft og rederi.

Skibet føres af kaptajn Søren Christensen og A. Brejnebøl er maskinchef.

Har De læst „Sejl og Motor“



BALTICA
FORSIKRING

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



skibsventilation

NORDISK VENTILATOR CO
ARBEJDELSKAB NESTVED DANMARK

Næstved: Telefon 3000
København: Telefon Minerva 3008
Aarhus: Telefon 22933

Imak

VANDTÆT BEKLÆDNING

— et Olskind-fabrikat

DE FORENEDE KULIMPORTØRER

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.

Til søs og til lands

altid **RONSON**



Den nye Ronson Flotline model,
ny linier og form.

Deres skibshandler
fører alle modeller

Uanset hvilken RONSON model De vælger til Dem selv el. Deres venner, så ved De, at denne verdensberømte lighter med den usvigelige flamme er en gave for livet!

RONSON

THE WORLDS GREATEST LIGHTER

Dansk skibsaptering på udstillingen i Helsingborg, H 55

På udstillingen i Helsingborg har Landsforeningen Dansk Kunsthåndværk arrangeret en udstilling af skibsaptering, og vi omtaler her nogle hovedtræk efter det udsendte katalog.

Arkitekt Bent Salicath, formand for den omtalte landsforening, indleder med betragtninger over spørgsmålet: „Er skibe kunstindustri?“

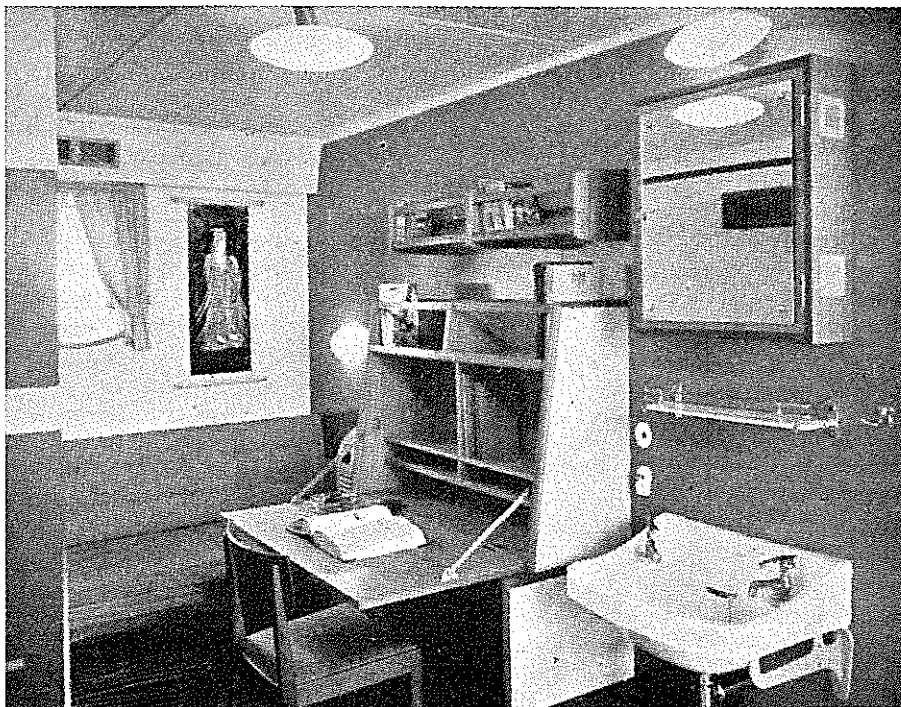
Skibet rummer et samfund af mennesker, for hvem skibet er en ramme om tilværelsen, og som i høj grad er medbestemmende for deres kår og deres trivsel ombord. Skibet er for besætningen både arbejdsplads og bolig. Udformningen af denne ramme, hvor det individuelle og kollektive liv skal finde udfoldelse, er derfor også en betydningsfuld opgave helt på linie med de øvrige bestræbelser for at give boligen og brugstingene en smuk og hensigtsmæssig form.

Vist er et skib at betragte som en konstruktiv opgave, der skal løse transportopgaver under de vilkår, havene stiller; men som ramme om menneskers tilværelse i arbejde og fritid er skibet tillige en formgivningsopgave på linie med boligen. Set under denne synsvinkel har skibsindretningen meget med kunstindustri at gøre.

Arkitekt Niels E. Botfeldt, som har tegnet og arrangeret denne del af udstillingen, giver derefter et overblik over opgaven og dens løsning, som har været at vise en dansk skibsaptering, der i sin udformning og ide ville pege fremad, uden derfor at være utopisk fremtidsdrøm.

Den danske afdeling omfattede et styrmandslukaf og et udsnit af et fritids-arbejdsrum for besætningen.

Apteringsopgaven er her, i modsætning til den hidtil anvendte metode, hvor skibsmøbler og -inventar fremstilles af eller gennem værftet, håndværksmæssig og individuelt for hvert skib, forsøgt løst ved at konstruere et sæt møbler, egnet for industriel fremstilling, udført af spånplader med mahognyforsider og plasticlaminerede gavle, færdig til anbringelse ombord, med det mindst mulige opsætningsarbejde og udført i passende sektioner, således at de kan bringes frem til brugsstedet gennem smalle gange og døre. Desuden er de søgt udformet med hensyntagen til rummenes øvrige installationer og uden at slå af på de krav til hygiejne, komfort og kvali-



Officerskammer med skrivepult.

tet, der er rådende i dag og formentlig vil forstærkes i fremtiden.

Møblerne er udført som hængemøbler, en konstruktion der udnytter pladsen og skoddernes bæreevne bedre end hidtil, samtidig med at rummene over og under møblerne frit kan udnyttes til fremføring af de nødvendige rør og kanaler.

Grundlaget for den rationelle udnyttelse af dette apteringsprincip er den vandrette bæreliste. Herved elimineres dørkens krumning, og der dannes et ensartet fundament for alle rummenes møbleringsenheder. Listen er anbragt ca. 30 cm fra dørken og danner ved sin dimension og materialevirkning en naturlig afgrænsning mellem fodpanelet, der er udført i dørkens materiale, og overvæggens farvevirkning. Enkelte indstillelige ståben anvendes under køje og sofa.

Samtidig med at man får det mest mulige fremstillingsarbejde udført på fabrikationsstedet, hvor det erfaringsmæssigt udføres bedre og billigere end i skibet, opnår man yderligere en besparelse i tid ved den meget enkle opsætning og fastgørelse.

Møblerne omfatter følgende grupper:

Køjekommode bestående af en bundramme, indtil tre skuffer og en overdel med køjebund, madras, køjesider og -endestykker samt stænger til køjegardin.

Klædeskab bestående af en sektion med højlestang til frakkelængde samt en sektion med højlestang til jakkelængde og hylder.

Chatol med fire skuffer og hylder.

Bogreol med sligreliste.

Sofa med løse hynder, beregnet til sammenbygning med køjekommoden eller til selvstændig opstilling.

Toiletskab med spejl, udført med ventilation i siderne samt stole.

Om de anvendte materialer fortæller civilingeniør O. Homann Pedersen.

Ved udvælgelsen af materialer og udrustningsgenstande valgtes leverancer fra 14 forskellige firmaer, og fælles for de fleste af disse materialer og udrustningsgenstande er, at de ikke produceredes for bare 5 år siden.

Da alle de valgte materialer i dag finder udstrakt anvendelse i skandinaviske skibe, viser det, hvilken udvikling der har været og er indenfor den moderne skibsbygning.

Skodderne er Novopan-B-skodder, der med deres to indvendige asbestlag har vist sig i stand til at hindre selv en meget kraftig brand i et rum i at brede sig til resten af apteringen.

Overfladebehandlingen af skodderne består på sine steder af Perstorp plasticlaminater, der byder en smuk og slidstærk overflade, andre steder er skodderne malet med plasticmaling fra I. C. Hempels Skibsfarvefabrik. Begge overfladebehandlinger har været underkastet forsøg, hvis resultat viser, at ingen af dem kan karakteriseres som ildbefordrende.

Bag skodderne og oppe under loftet er der isoleret mod kulde og varme med Rockwool Batts af nyeste type, der kan udstå temperaturer over 1000° uden at nedbrydes.

Gulvklædningen består af Phenco (poliviny), importeret af C. Olesen. Skønt væsentlig tyndere og lettere end linoleum står denne type for et længere slid og fremtræder samtidig med skridsikker overflade.

Møblerne og døren er udført af Hornslet Møbel-fabrik, hvis speciale er skibsmøbler, døre, paneler etc.



Arbejdsbord i hobbyrum.

Ventilationsristen i døren er fremstillet af Rich. Müller og udformet således, at den, såfremt døren ved en eksplosion ombord sætter sig fast, kan sparkes ud, hvorved kammerets beboer kan slippe ud.

Møblerne er på hensigtsmæssige steder beklædt med Waverite plasticlaminater, importeret af Søren Bording.

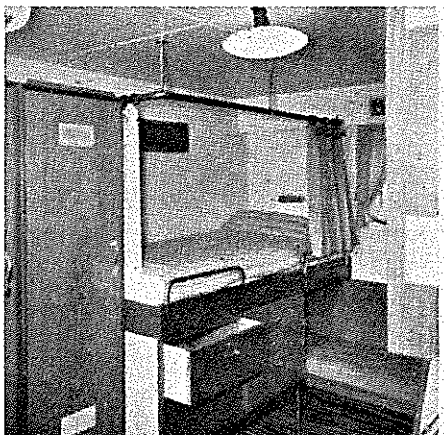
Til styrmandskammeret har firmaet Royal leveret en moderne springmadras og sengetøj, medens tekstilerne er leveret af C. Olesen. Handvasken med stænkeplade er en af de nyeste modeller fra Shanks, importeret af Brdr. Dahl.

Låsen er udført af Låsefabrikken Oval, og er blot en af de mange udmærkede typer, fremstillet specielt for skibe.

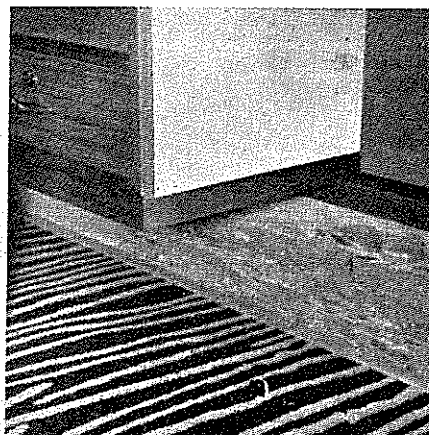
Belysningen ombord spiller en fremtrædende rolle, og fremskridtet indenfor dette felt har været stort. De valgte lamper er leveret af firmaet Lyfa.

Med de stadig stigende krav til ventilationen ombord blev ventilationskanalerne større og større, optog mere og mere plads og forøgede brandfaren.

Nordisk Ventilator Co. lancerede for et par år siden HI-Press systemet, som er baseret på lufttilførsel under højt tryk gennem relativt små rør. Ved flere forsøg er det konstateret, at systemet er fuldstændigt brandsikkert. Som en yderligere sikkerhed mod brand er installeret brandmeldere, fremstillet af Th. Malling.



Officerskoje med skuffer.



Detaile af den vandrette bærelist.

Hvad tiden fremover vil bringe af nye og bedre materialer for skibsapertinger lader sig i dag ikke forudsige. Et er i hvert fald sikkert — den nuværende udvikling hen mod mere sikre og behagelige apertinger vil ikke standse.

Chefen for Handelsflådens Velfærdsråd, Kaj Lund, omtaler til sidste fritidsproblemerne til søs.

Skibets besætning er et samfund, men alt for lille og isoleret til at kunne tilfredsstille det enkelte medlems behov for kontakt og samkvem med en kreds af ligestillede, hvad enten denne ligestilling måtte gælde socialt eller åndeligt milieu, politisk anskuelse, fritidsinteresser og så videre.

I vore dage har hvert voksent besætningsmedlem sit eget kammer, og hver besætningsgruppe har sin messe. Her ynder man at føle sig privat. Men hvor det drejer sig om arrangementer, der er fælles for alle, savnes ofte et neutralt mødested. I nogle skibe mødes man ofte en gang ugentlig til hyggeaften med underholdende program skiftevis i officerernes og mandskabets opholds-messe. Det er dog endnu ikke almindeligt.

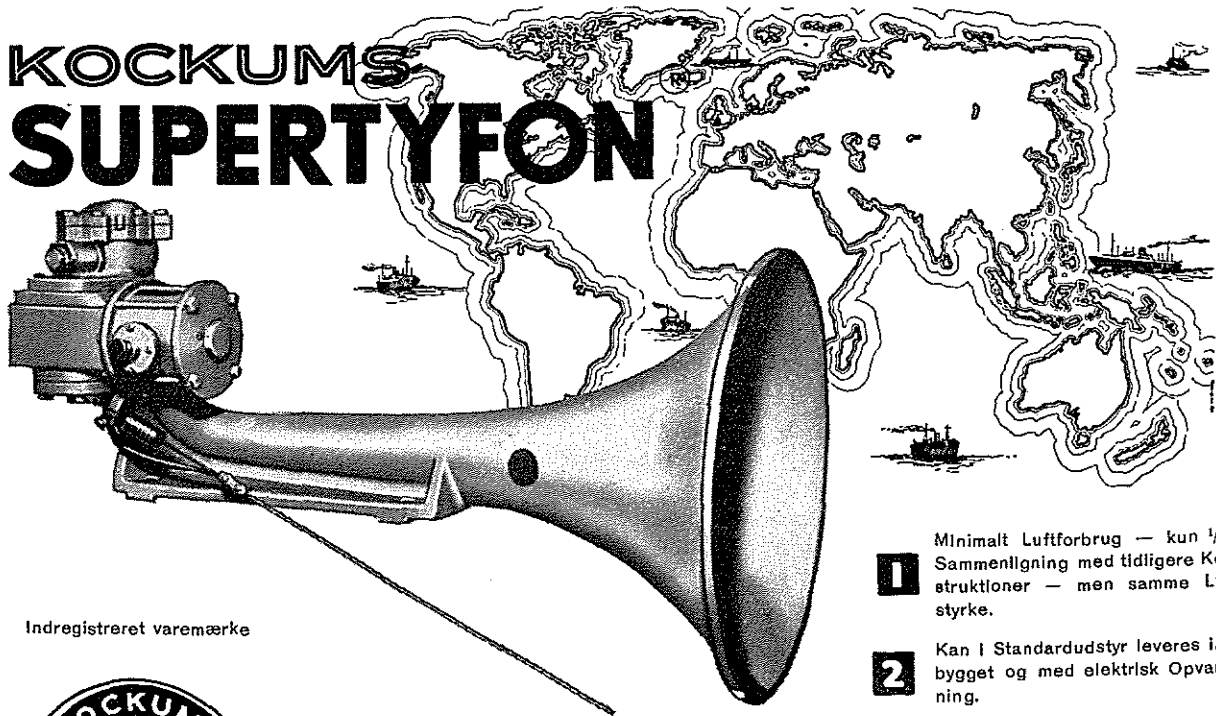
En del skandinaviske skibe, fortrinsvis tankbåde, har et neutralt lokale — hobbyrummet — som er bereg-

net til fælles brug for alle ombord. Det er ikke utænkeligt, at et sådant lokale kunne gøre større nytte, dersom man i stedet for at fylde det med værktøj indrettede det til et mere alsidigt formål, d. v. s. samlingssted for klubbens bestyrelse eller for andre grupper, som har behov for en neutral mødeplads, om det så blot gælder et parti skak mellem bådsmanden og 2. maskinmester.

Hvor stort et sådant lokale skal være, og hvorledes det skal indrettes i detaljer, vil afhænge af mange faktorer og må afgøres særskilt for hvert enkelt skibs vedkommende.

Flere factory-skibe

Efter at Sovjetunionen hos Howaldt-værftet i Kiel har bestilt ialt 24 fiskerifactory skibe på hver ca. 125 tons dødvægt, har nu også Tyskland planer om at bygge sit første factory-skib. Skibet bliver på ca. 1700 brutto tons med en besætning på ialt 72 mand. Der bliver installeret en fiskemelfabrik, et dybfrysingsanlæg og en filetmaskine. Hovedmaskineriet består af en damp-turbine på 1400 hk, der giver skibet en hastighed af ca. 13 knob. — Under engelsk flag sejler der to fiskerifabriksskibe, „Fair Try“ og „Fair Free“.



Indregistreret varemærke



Hvis Damp skal benyttes
forlang vort
TYFONPROSPEKT
Nr. 681

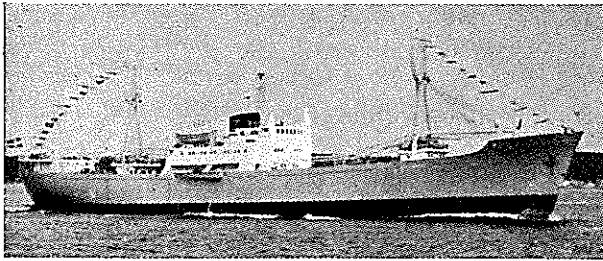
- 1** Minimalt Luftforbrug — kun 1/8 i Sammenligning med tidligere Konstruktioner — men samme Lydstyrke.
- 2** Kan i Standardudstyr leveres indbygget og med elektrisk Opvarmning.
- 3** Haandmanøvreret, elektrisk eller automatisk.

KOCKUMS

MEKANISKA VERKSTADS AB • MALMÖ

Repræsentant i Danmark:

SCAND. STEEL & SHIPPING AGENCY — AMALIEGADE 16, KØBENHAVN



M/s „Ulla“.

M/s „Ulla“

Den 15. september afleverede Helsingborg Varf sin nybygning nr. 80, motorskibet „Ulla“ til Aktiebolaget Transmarin i Helsingborg. I prøveturen deltog fra rederiet direktør Erik Larsson, medens værftet repræsenteredes af bestyrelsens formand, konsul Folke Hillerström og direktør Thor Thorsson.

„Ulla“ er en moderne shelterdækker med maskine omtrent midtskibs og er bygget med kort, halvhøj bak og poop. Foran for midtskibshuset findes der 3 luger, agten for 2.

Skibet er bygget til højeste klasse i Lloyd's med isforstærkning og har følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	110,06 m
Længde mellem perpendikularerne	100,91 m
Bredde på spant	14,48 m
Dybde til hoveddæk	6,10 m
Dybde til shelterdæk	8,94 m
Dybgang, lastet	ca. 5,97 m
Tilsvarende dødvægt	ca. 3850 tons
Lastrumskubik	7410 m ³ grain
	6816 m ³ bales
Prøvetursfart	16,2 knob

Skibet er rigget med to selvstagende bipod-master og et par samsonposter. Hver luge betjenes af to bomme, der har en kapacitet af 3 tons i enkel eller 5 tons i dobbelt part. Desuden findes der en 15 tons og en 40 tons sværgodsboom. Lastrummene ventileres af kraftige, mekaniske ventilatorer, og for brandbekæmpelse findes der et CO₂ anlæg med røgdetektor placeret i styrehuset.

Alt dæksmaskineri, såsom lossespil, styremaskine, ankerspil og capstan, er elektrisk drevet og leveret af Thrige.

Hele apteringen er af meget høj standard, og samtlige kahytter er mekanisk ventilerede. Midtskibs findes kahytter for kaptajnen, officerer og passagerer med tilhørende messer, medens mandskabet, der alle har en-mands kamre, bor i poop'en. Her findes også deres dagrum, og messen er beliggende i det agterste masthus.

Navigationsudrustningen er fuldt moderne og omfatter bl. a. ekkolod, radiopejling, SAL-log, gyrokompass, gyropilot og radar.

Hovedmaskineriet er en B. & W to-takts, enkeltvirkende, seks-cylindret turboladet dieselmotor, der udvikler 3300 ehk ved 163 o/m. Hjælpe-maskineriet består af tre tre-cylindrede dieselmotorer, hver koblet

til en jævnstrømsgenerator, der udvikler 112 kw ved 480 o/m.

M/s „Ulla“ er det første skib af fem i Transmarins nybygningsprogram, der foreløbig går frem til midten af 1958. Af de resterende fire skibe skal Helsingborg Varf bygge to, hvoraf et specielt til papirmasse. Lindholmen i Göteborg skal bygge et, medens det sidste bliver et 19.500 tons tankskib, som bliver Helsingborgs største skib.

Prøvetur M/s „Rita Mærsk“

Torsdag den 15. september afholdtes der prøvetur fra A/S Nakskov Skibsværft med m/s „Rita Mærsk“, værftets nybygning nr. 140, der 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.1. som åben shelterdækker med bak og poop samt huse midtskibs og agter.

Dets hoveddata er:

Længde mellem perpendikularerne	138,68 m
Bredde på spant	19,51 m
Dødvægt	ca. 9.600 tons

Skibet er et enkeltkruet motorskib med 2 gennemgående dæk, fremfaldende stævn, „soft nose“ og krydsershæk. Maskineriet 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 gravity-davidder af Welin McLachlan's fabrikat.

M/s „Rita Mærsk“ er udstyret med fuldt moderne navigationsmidler, radar, radio, og radiopejler, gyrokompass, selvstyrer, SAL-log 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 maskinofficerer og restaurationspersonale.

Agter i poopen findes aptering for menig dæks- og maskinbesætning. Alle voksne har een mandskamre.

Både officerer og besætning har foruden messe særlige opholdssaloner.

Apteringen har højtryksopvarmnings- og ventilationssystem.

Hovedmotoren er af B & Ws nyeste type, enkeltvirkende, to-takts, ni-cylindret med supercharge. Cylinderdiameter 740 mm, slaglængde 1600 mm. Motoren er i stand til normalt at udvikle ca. 12.500 ihk.

Som hjælpemotorer er installeret tre seks-cylindrede B & W fire-takts trunkmotorer med trykforstøvning hver direkte koblet til en dynamo.

Skibet føres af kaptajn J. C. Lindberg og Sigfred Hansen er maskinchef.

Det engelske admiralitet bygger hjulskibe

Det vil måske forundre mange, at der endnu bygges hjulskibe, der ikke er beregnet til flodtrafik, men erfaringerne har vist, at hjulslæbebåde er de mest hensigtsmæssige til bugsering af hangarskibe og andre store ud af dokker.

Hoveddimensionerne på den serie på 7 hjulslæbebåde, som skal bygges, er:

Længde overalt	47,9 m
Længde mellem perpendikulærene	44,2 m
Største bredde på spant	9,1 m
Største bredde overalt	18,3 m
Sidehøjde	4,6 m
Dybgang, lastet	3,0 m
Fri hastighed	13 knob
Trækkekræft (anslået)	15 tons
Displacement, lastet	710 tons

To slæbebåde er allerede givet i ordre hos Yarrow and Company, Scotstoun og to hos Willam Simons and Company, Renfrew.

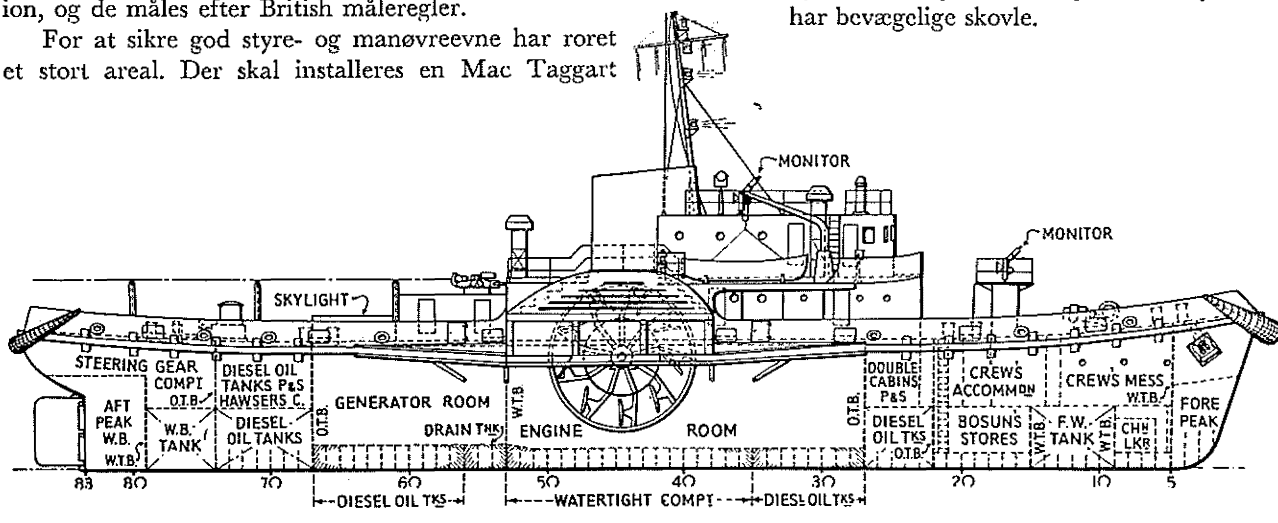
Bådene er glatdækkede med spring for og agter og er særlig konstruerede til tjenste i havn. De er konstruerede under „special survey“ til Lloyds Registers klasse 100 A.1. „For towing and salvage service“, og har lastliniemærker, så de også kan gå til søs. Apterling, redningsmidler, lanterner etc. vil blive efter fordringerne hos Ministry of Transport and Civil Aviation, og de måles efter British måleregler.

For at sikre god styre- og manøvreevne har roret et stort areal. Der skal installeres en Mac Taggart

Scott elektrisk hydraulisk styremaskine, der kontrolleres gennem telemotor installation fra styrehuset og forsynes med nød-styring.

Brandslukningsmidlerne omfatter to monitorer og to skumslukningshoveder, som betjenes af en 150 tons/timen bjergnings- og brandslukningspumpe. Foruden denne pumpe og to 30 tons/timen last- og sprøjtepumper i maskinrummet, findes en transportabel, dieseldrevet sprøjtepumpe samt to transportable 70 tons/timen elektriske pumper til bjergningsbrug.

Fremdrivningsmaskineriet består af fire dieseldrevne generatorer, forbundet i serie med to særskilte fremdrivningsmotorer. Dieselsiden er en Paxman type 12 YHAX motor. Generatorerne (339 kw, 305 v, 1600 o/m) er sammen med fremdrivningsmotorerne, magnetiseringsmotorerne, kontrolapparaterne og anden elektrisk tilbehør udført af British Thomson-Houston. Hver fremdrivningsmotor er på 800 hk (212 o/m og 600 v jævnstrøm) og driver gennem Renold kæde med omsætningsforholdet 8:1 de uafhængige hjulaksler, og hver motor kan kontrolleres enten fra broen eller fra maskinrummet. Ved normal anvendelse i havn vil hver hjulaksel bevæges for sig, men der findes en kobling, så de hurtigt kan kobles sammen, hvis båden skal gå til søs. En elastisk kobling er anbragt mellem hver motor og dens drivaksel, og en halv-elastisk kobling i hver hjulaksel. Driv- og hjulakslerne går i rullelejer. Skovlhjulene har bevægelige skovle.



M/s „Portia“

Aktiebolaget Uddevallavarvet afleverede den 30. august sin nybygning nr. 146, m/s „Portia“. Skibet er det første i en serie på fire lignende skibe, der er bestilt af rederi AB Svenska Lloyd, og alle skal være leverede inden udgangen af november.

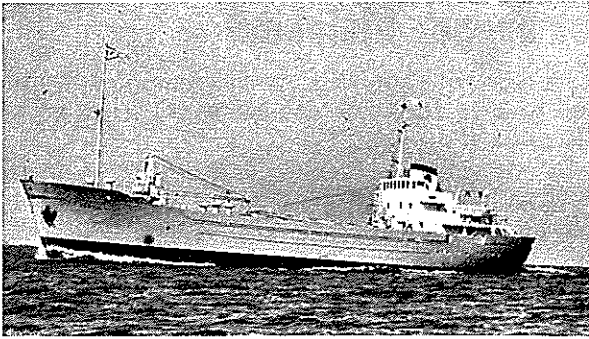
Dette skib indleder en ny epoke i rederiets nordøsttrafik, idet den økonomiske udvikling har tvunget det til at indsætte moderne, mere rationelle motorskibe med god driftsøkonomi for at søge at nedbringe hav-

neopholdene til de mindst mulige trods den dårlige ekspedition.

På prøveturen repræsenteredes rederiet af direktør K. K. Bökman og værftet af skibsreder Gust. B. Thorden.

Skibet er et såkaldt „paragrafskib“, d. v. s. bruttonnagen er under 500 brt. Det er bygget som en åben shelterdækker med en lasteevne på 895 tons dw.

Skibet, der er bygget til Lloyds højeste klasse og forstærket for gang i is, har følgende hoveddimensioner:



M/s „Portia“.

Længde overalt	ca. 65,80 m
Længde mellem perpendikulærene ...	60,35 m
Bredde på spant	10,06 m
Dybde til hoveddæk	3,84 m
Dybde til shelterdæk	6,05 m
Dybgående, lastet	3,78 m
Fart på last	12 knob

Hovedmaskineriet består af en otte-cylindret, en-

keltvirkende, to-takts B & W Alpha dieselmotor på 960 ehk ved 310 o/m. Motoren er forsynet med hydraulisk kobling og hydraulisk vendbar skrue, som kan manøvreres fra kommandobroen.

Hjælpmotorerne er to seks-cylindrede, enkeltvirkende, fire-takts Pelapone dieselmotorer på hver 60 hk ved 1000 o/m samt en tre-cylindret havnemotor af samme fabrikat på 30 hk ved 1000 o/m.

Som alle moderne coasters er skibet forsynet med meget store luger. Luge nr. 1 er 9,75×4,3 m, og luge nr. 2 18,3×4,3 m, og lastrummet strækker sig fra forpikskoddet til maskinrummet.

Lugerne betjenes af to elektriske kraner. En 3 tons fast kran med 14 m udlæg og en 3 tons bevægelig kran med 10 m udlæg. Begge kraner er fra Kampnagel. Ankerspil og forhalingsspil er elektriske og leverede af Thrige.

For at forøge driftsikkerheden er skibet gjort uafhængigt af den elektriske installation ved eventuelt strømafbryd, idet en akselgenerator automatisk indkobles, som er i stand til at levere strøm til styremaskinen og nødbelysningen.

Engelske ordrer til Tyskland

Gennem de sidste par år har engelske redere i større og større udstrækning bestilt nybygninger i Tyskland. Det drejer sig praktisk talt om alle skibstyper, liniebåde, trampbåde, bugserbåde og ikke mindst trawlere. Dette skyldes i stor udstrækning, at tyske værfter har været i stand til i de fleste tilfælde at tilbyde at bygge til faste priser og med meget kort leveringstid.

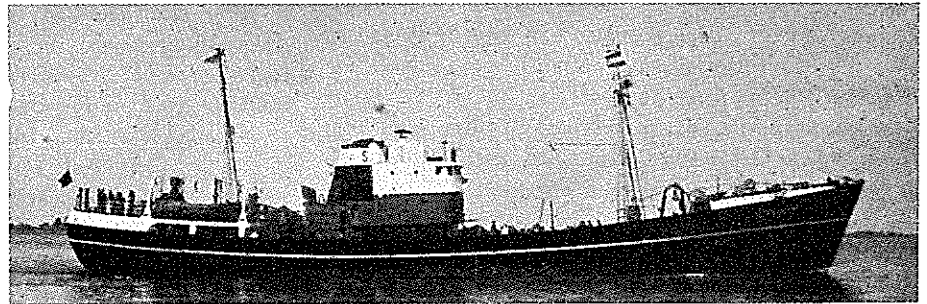
Den første trawler, der er leveret, er damptrawleren „Goldstreamer“, og byggetiden var kun 10 måneder. Skibet har følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	61,79 m
Længde mellem perpendikulærene ...	55,20 m
Bredde på spant	9,60 m
Dybde	5,20 m
Bruttotonnage	ca. 696 tons

Hovedmaskineriet består af oliefyrede, skotske kedler med en 3-gangs dampmaskine. Ligesom alle tyske trawlere er der installeret en udstødsturbine type Bauer-Wach.

Den totale maskinstyrke er 1400 ihk ved 130 o/m.

I lighed med moderne tyske trawlere er „Goldstreamer“ kun udrustet med trawlgalger om styrbord. Dette bevirker bl. a., at der ingen vanskelighed er ved



at underbringe den 25 mand store besætning midtskibs og agter.

Lastrummet, der er isoleret med Onazote, har en kubik på 450 m³.

Skibet har et trawlsplil, der rummer 1500 favne på hver tromle, og er iøvrigt udrustet med alle moderne navigationsmidler, der gør det velegnet til fangst i Ishavet og ved Bjørneøen.

Der er ingen tvivl om, at englænderne selv kan bygge lige så gode trawlere, men tyskerne har i øjeblikket et stort forspring, når det som omtalt gælder pris og leveringstid. Et andet synspunkt, der også må tages i betragtning set fra et reder-standpunkt, er den betydelig større driftsøkonomi, de tyske trawlere har, takket være udstødsturbinen.

AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE-DAMPSKIBSELSKAB
 FREDERIKSGADE 17
 KØBENHAVN K



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.

★

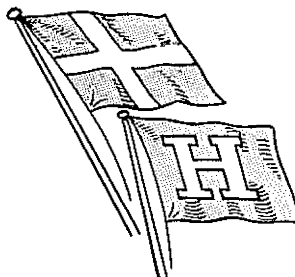
Korresponderende reder for:

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

Sikkerhed til søs

DECCA NAVIGATOR

DECCA RADAR

DECCA NAVIGATOR AKTIESELSKAB

KRYSTALGADE 15 - KØBENHAVN K.
TELEFON BYEN 8310



^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



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

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

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB





VIKINGEN

r. 1,75
november

Et møde i frisk vejr

Maleri af PAUL SINDING

1955 - nr. 1
32. årgang



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

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

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

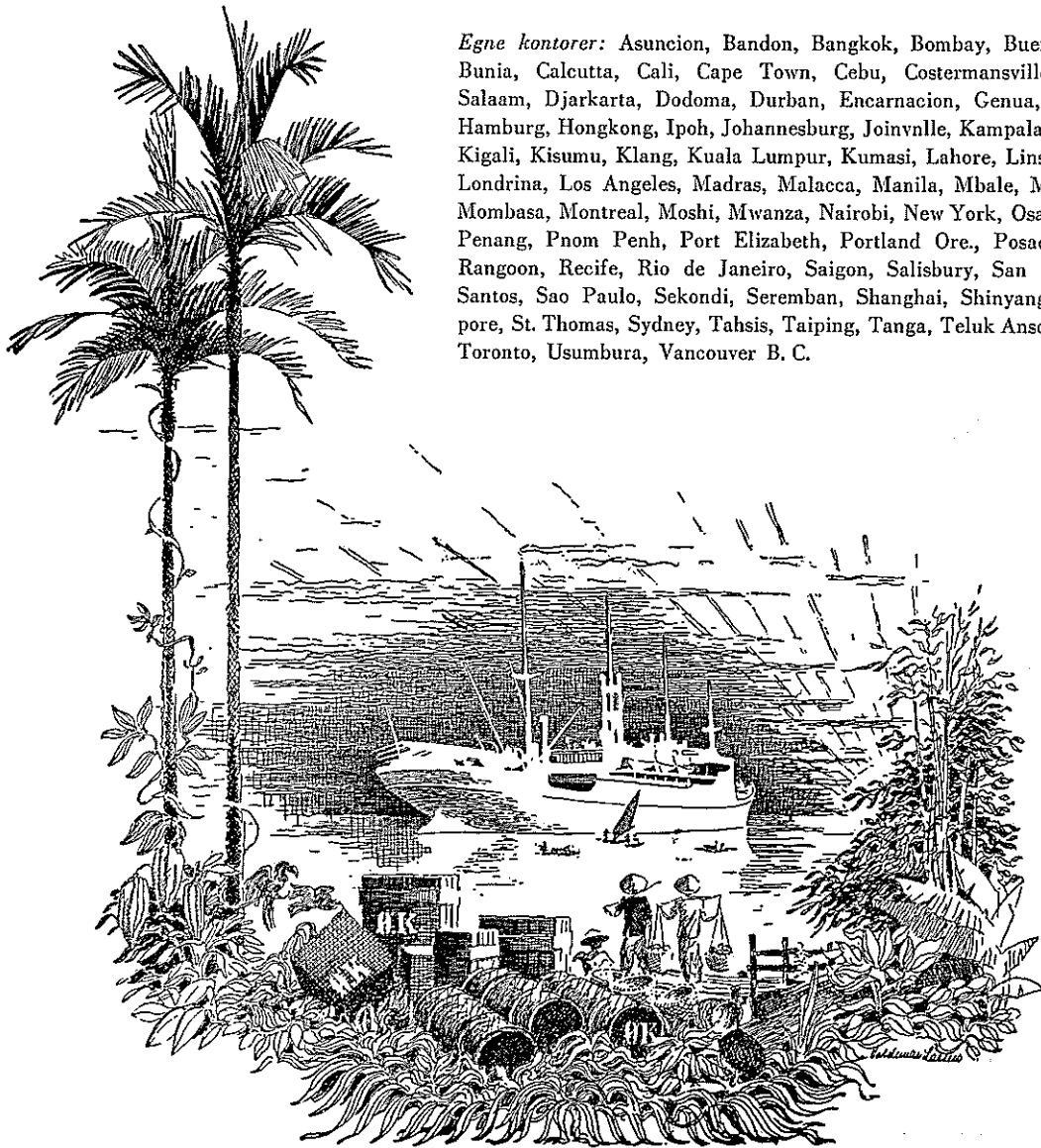
AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI KØBENHAVN

IMPORT til Europa af oversøiske produkter

EXPORT oversøisk af europæiske varer

Plantage-, savmølle- og skovdrift i Østen, Afrika, Sydamerika og 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, Djarkarta, 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

To italienske havnebyer i krig

**Trieste forlanger sine „børn“ tilbage,
men „plejemor“ Genua siger nej**

Hele kappen af det italienske „støvleskaft“ skiller havnebyerne Genua og Trieste, men alligevel kan de ikke enes. En bitter strid udkæmpes for øjeblikket mellem de to byer om retten til at indregistrere over en fjerdedel af Italiens handelsflåde, hvis værdi let løber op i milliarder lire.

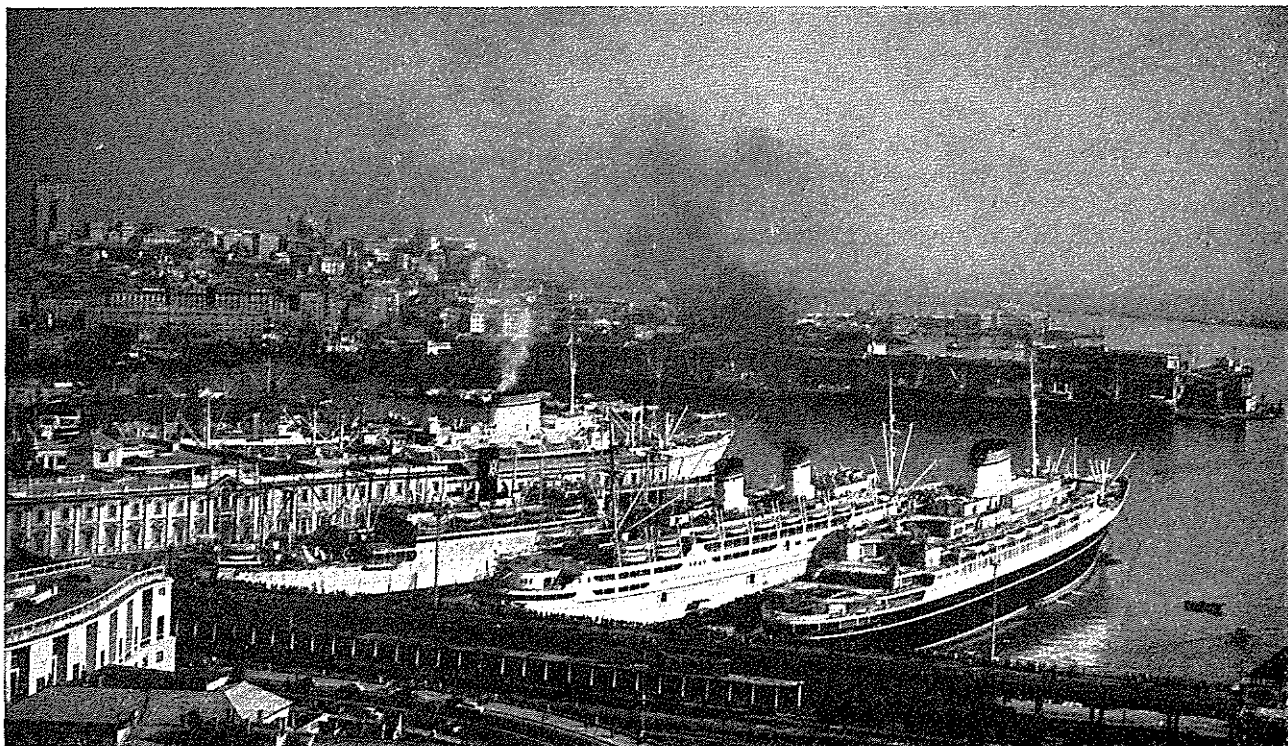
Skibene tilhører uomtvisteligt Trieste, men Genua, der i mange år har haft dem indregistreret, hævder, at skibene er til liden nytte i en havn som Trieste, der ikke har noget opland.

Genua og Trieste har fra gammel tid været skrappe konkurrenter indbyrdes. Genua er Italiens største havneby, og tidligere lå Trieste på tredjepladsen.

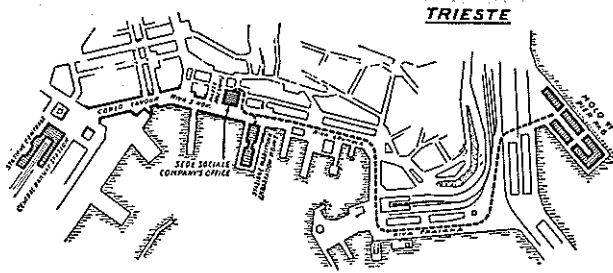
Den strid, der nu har bragt gemytterne i de to byer

noget nær i kog, brød ud i oktober sidste år under ellers så lykkelige omstændigheder. Genuas indbyggere var måske de eneste i hele Italien, der ikke jublede over Triestes tilbagevenden til moderlandet dengang, efter at byen havde været besat i elleve år, først af tyskerne og derefter af de allierede. I alle tilfælde havde mange en anelse om, hvilke problemer der ville opstå.

Den italienske regering, der kontrollerer de fleste af landets store rederier, nægtede efter krigens ophør at tilbagelevere Lloyd Triestino's flåde til Trieste, så længe byen endnu ikke var blevet en del af Italien igen. Skibene blev indregistreret i og drevet fra Genua. De blev drevet godt og bragte trafikken på havnen til yderligere at blomstre.



Genua vil ikke give slip på sine store linere.



Trieste med sin 265.000 mennesker store befolkning var på fattigdommens rand, da genforeningen med Italien skete, og der er ikke noget at sige til, at byens skibsfarts-folk hurtigst muligt stillede krav om at få deres skibe igen.

Men i Genua, hvor der omsættes ca. 10 millioner tons gods om året, skulle 650.000 munde stadig skaffes føde, og den store havnebys befolkning var — for en stor dels vedkommende — efterhånden vant til at leve godt. Hvis skibene nu skulle tages fra byen, ville det betyde en katastrofe — ikke alene for Genua selv, men også for hele Italien. Sådan sagde man i alle tilfælde i Genua.

Først i begyndelsen af dette år fik Triestes befolkning det første resultat af deres gentagne krav at se. Regeringen beordrede de to store linere „Saturnia“ og „Vulcania“ leveret tilbage til havnen ved Adriaterhavet. Tilbageleveringen fandt sted under Genuas højlydte protest, og samtidig afleveredes en hel del mindre skibe, som også tilhørte Trieste.

„Saturnia“ og „Vulcania“ fik under og efter krigen en noget omtumlet tilværelse. Begge blev under krigen rapporteret sunkne, men rapporterne løj. Ved Italiens kapitulation prøvede begge skibe at stikke af til allierede farvande i selskab med linerne „Duilio“ og „Giulio Cesare“. De tre af skibene blev imidlertid standset af tyskerne, og kun „Saturnia“ nåede frem.

„Duilio“ og „Giulio Cesare“ blev i 1944 sænket af deres egne besætninger i Trieste, og bagefter beskadedes de yderligere af allierede bombemaskiner og blev helt ubrugelige. „Vulcania“ derimod lykkedes det amerikanerne at erobre lige før tyskernes kapitulation. Skibet nåede velholdent frem til USA, hvor det blev indsat i hjemtransporten af amerikanske soldater fra Europa. På en af disse ture forbød en amerikansk oberst sine soldater at spille kort på dækket, ikke af moralske grunde, men udelukkende fordi det var umuligt at komme frem på dækket for kortspillerne.

I 1946 sejlede „Vulcania“ på den nordatlantiske rute for United States Lines, men blev hen imod årets slutning leveret tilbage til Italien.

Efter „Saturnia“'s ankomst til USA blev det bygget om til hospitalsskib, den amerikanske hærs største. Under Stars and Stripes fik skibet navnet „Frances Y. Slinger“. Det var således opkaldt efter den første amerikanske sygeplejerske, der faldt under den anden verdenskrig. Som hospitalsskib havde det plads til næsten 1700 patienter.

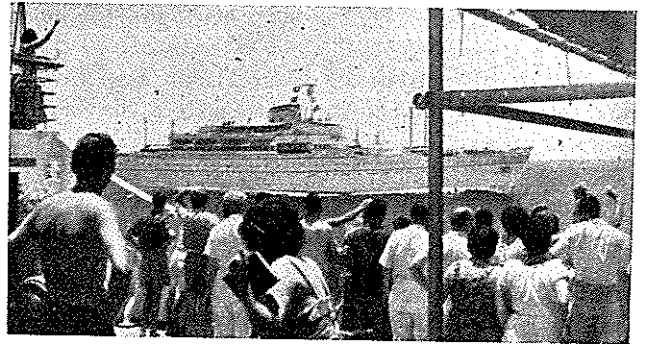
I december 1945 blev „Saturnia“ troppetransporter,

men denne rolle spillede skibet kun en måned. Så blev det ombygget endnu en gang og blev nu sat ind i farten efter krigsbrude og krigs-babyer i Europa, som skulle bringes til deres nye fædreland. Men i 1946 — næsten samtidig med „Vulcania“ — blev den store liner givet tilbage til Italien, til Genua.

Da de to linere og de mange mindre skibe i begyndelsen af 1955 begyndte at sejle på New York-ruten fra Trieste, troede mange af Genuas indbyggere, at den hellige grav var vel forvaret. Men de tog fejl.

Trieste ville have rub og stub af det, der tilhørte den. Gentagne gange stillede byen krav til den italienske regering, og for kort tid siden rygtedes det i Genua, at regeringen nu også ville gå ind på at tilbagelevere motorskibene „Asia“ og „Victoria“, der sejler på det fjerne Østen.

Genua sendte en talstærk repræsentation til Rom med tidligere søfartsminister Paolo Cappa i spidsen for at protestere og advare. I meget indtrængende vendinger bad deputationen statsminister Antonio Segni om at forhindre tilbageleveringen. Segni forklarede, at rygterne ikke havde noget på sig.



„Victorio“ og „Asia“ mødes.

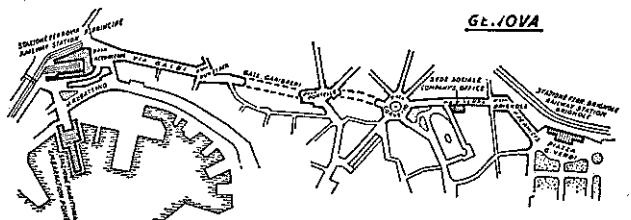
Men i Trieste rasede man. De argumenter, man fremsætter i Genua, interesserer ikke befolkningen i Trieste, der bare siger, at skibene jo tilhører dem, hvorfor diskussion burde være overflødig.

De argumenter, der fremsættes i Genua, går ud på følgende:

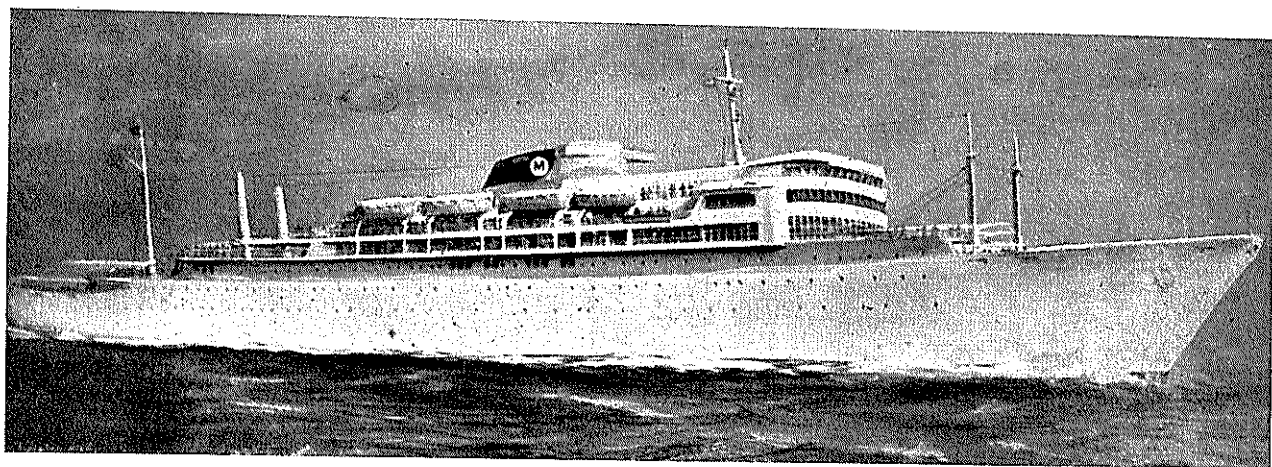
Skibene er til ingen gavn i Trieste, fordi havnen ikke har noget opland. Hvis samtlige Trieste-skibe tilbageleveres, vil udenlandske linier blive etableret på Genua. Dette vil skade Genua uden at gavne Trieste. Iøvrigt ville Genuas største konkurrent på den transatlantiske fart, Marseilles, nyde godt af skibenes overførsel til det fjernereliggende Trieste.

På en vis måde kan mændene i Genua have ret i deres standpunkter. Trieste har ikke samme store op-

Fortsættes side 20.



Ge. JOVA



Sådan vil Moore McCormacks to nye cruiser-linere komme til at se ud. De ventes begge færdige i løbet af to år. De tekniske tegninger til skibene er udført af Bethlehem Steel. Billedet herover er efter et maleri af den kendte amerikanske maler Charles Lundgren. Den strømliniede skorsten, der går i eet med broen, skal bare give skibet et smartere udseende. De rigtige skorstene ses lige foran for agterste mast. Skibene vil periodevis anløbe København.

Et amerikansk rederi med skum for boven

Moore & McCormack bragte en million soldater over havene

Skorstenen er kanariegul med to bånd forover, hvoraf det nederste er grønt og det øverste sort. På hver side er der i det grønne bælte anbragt en hvid cirkel og inde i hver af dem et skrigende rødt M. — Og hele denne festlige ødselhed med farver er om aftenen badet i lys fra kraftige projektører!

Ja, ledelsen i Moore & McCormacks Lines har aldrig manglet fantasi. Det var såmænd lige ved, at rederiets to nye, store linere, på hvilke der nu er indhentet tilbud hos amerikanske værfter, var blevet atomdrevne. Da planerne til skibene for nogen tid siden blev offentliggjort, udtalte en af rederiets ledende mænd imidlertid:

„Tiden er endnu ikke inde“

„Vi har talt med en masse mennesker, som vi anser for at være eksperter på atomenergiens område, og søgte at drage så megen lære som muligt af disse samtaler. Vi er herefter kommet til det resultat, at tiden endnu ikke er inde for anvendelsen af atomkraft i et kommercielt foretagende som vort. Når det gælder statsejede foretagender, ligger sagen helt anderledes.“

Alligevel er de nye skibsplaner i høj grad præget af fantasi, og når de to linere — hver på ca. 18.000 brt og med et displacement på 22.700 tons — bliver færdige, vil de vække sensation.

Men med fantasi alene var Moore & McCormack ikke blevet det, rederiet er i dag. Der ligger mange års erfaringer bag dets opbygning, og allerede dets stiftere, Albert V. Moore og Emmet J. Cormack, var — trods deres unge alder — „gamle vandrotter“, da de i 1913 enedes om at gå i kompagniskab.

Moore & McCormack slog ikke for stort brød op til at begynde med. Det store rederi startede med, at de to kompagnoner chartrede damperen „Montara“ for fart på Brasilien, hvilket faktisk var en historisk

begivenhed, for „Montara“ var det første amerikanske skib med rute til dette land i 26 år. Og skibet klarede sig så godt, at de to mænd snart indså, at der lå en fremtid i trafikken på Sydamerika. Flere skibe til ruten måtte skaffes.

Fra ferskvand til Atlanten

Men så kom verdenskrigen og sammen med den en vældig efterspørgsel efter skibe. Selv mange gamle og hidtil urentable skibe sendtes til søs, og hvis de var til salg, var de dyre. Men Moore & McCormack fandt hurtigt på udveje. De købte en damper, som i mange år havde sejlet på de store søer midt inde i landet, og som udelukkende var bygget til indsøfart. I en fart forhandlede de med forskellige værfter, og da de fik et tilfredsstillende tilbud, lod de den tidligere indsødamper ombygge til ocean-trafik og satte den derefter ind i farten på Brasilien.

Efterhånden udviklede krigen sig til et verdensomfattende drama, og det endte bl. a. med, at al passagertrafik mellem USA og Sydamerikas østkyst måtte ophøre.

Endnu en gang fandt de to redere på råd. De chartrede passagerskibet „Saga“ fra det neutrale Sverige og satte det ind i farten. Igenem fire krigsår var „Saga“ den eneste passagerforbindelse mellem USA og Sydamerika.

Men Moore & McCormack var andet end et passagerforetagende. Det var allerede tidligt beskæftiget i kultransporter mellem amerikanske Atlanthavne og fragtede stykgods i store mængder.

Endelig sluttede krigen, og så gik rederiet i gang med store udvidelser. Først og fremmest gav man farten på Sydamerika nyt liv. Derefter udvidede man den indenlandske fart til også at omfatte havnene langs Stillehavs-kysten, og dernæst syslede man med planer

om at oprette ruter på europæiske havne. I 1921 blev de sidstnævnte planer til virkelighed, idet man det år åbnede en Østersø-rute.

Rederiets udvikling blev fulgt fra allerhøjeste sted, og da United States Shipping Board så, hvor fint Moore & McCormack klarede sig på Østersø-ruten, tøvede man ikke med — som et led i amerikansk skibsfarts omorganisering — at overdrage rederiet driften af den nydannede American Scantic Line. Dette skete i 1924, men allerede tre år efter købte Moore & McCormack alt, hvad der tilhørte American Scantic Line.

Rederiet beholdt stadig sin ledende stilling i farten på Sydamerika, hvilket bl. a. manifesteredes ved, at American Shipping Board endnu en gang overlod rederiet driften af en anden linie. Denne gang — i 1925 — gjaldt det American Republics Line. Samtidig gik det frem med rederiets kystfart, der voksede støt, både hvad angår beskæftigelsen på allerede eksisterende ruter og nye havneanløb.

„Nabo-flåden“

På Østersøen var rederiet på tæerne, hver gang der åbnede sig en ny mulighed. Bl. a. var Moore & McCormack et af de allerførste rederier, der åbnede regelmæssig trafik på den nye Gdynia havn. Rederiet var med lige fra havnens åbning, ja, det tyvstartede endda lidt.

Selv på Rusland opretholdt Moore & McCormack regelmæssig trafik. Det havde hele året faste anløb af dette land, enten på Leningrad eller på den isfrie Murmansk havn.

Til at begynde med var det næsten udelukkende gods, det amerikanske rederi sejlede til og fra Østersøen, men lidt efter lidt fik passagerbefordringen også her sin store betydning. I 1932 var antallet af passagerer på denne rute tiltaget i en sådan grad, at man her måtte indsætte fire af de senere så kendte „Scan“-både, der hver havde en kapacitet af 90 passagerer og desuden kunne medføre meget gods.

I 1936 skete der noget, som senere fik betydning for Moore & McCormack. Det år skred man nemlig til en ny reorganisering af Amerikas skibsfart. Først og fremmest stiftede man United States Maritime Commission, og da denne organisation først havde set dagens lys, var et af dens første skridt at danne en moderne passagertrafik fra USA til hele Sydamerika, idet man nu arrangerede anløb af Uruguay og Argentina, samtidig med at man udbyggede den allerede eksisterende trafik på Brasilien. Til dette formål overlod man American Republics Line tre af staternes fineste passagerskibe, der omdøbtes til „Brazil“, „Uruguay“ og „Argentina“. Denne flåde af prægtige skibe blev kendt som „The Good Neighbor Fleet“, og den blev sat i fart i efteråret 1938.

„The Good Neighbor Fleet“ var en virkelig lækerbiskan, og allerede den 1. januar 1939 overtoges den — sammen med hele den nyorganiserede American Republics Line — af Moore & McCormack.

„Brazil“, „Uruguay“ og „Argentina“ var egentlig

bygget til International Mercantile Marine. Kølen til dem blev lagt sidst i tyverne, da der var voldsom gang i passagertrafikken fra New York til Californien. De tre skibe, der hver var på ca. 18.000 tons, døbtes „Virginia“, „California“ og „Pennsylvania“. De skulle sejle for Panama Pacific Line.

Skibet er lastet med — brude

Oprindeligt havde de tre skibe to skorstene, hvoraf den bagerste kun var til pynt. De havde turbo-elektrisk fremdrivning og var helt igennem skibe, amerikanerne havde grund til at være stolte af.

Men under depressionen i trediverne fandt man ud af, at de tre søskende var for store og for urentable til den rute, de var bygget for. Og så var det, de blev solgt til regeringen og senere havnede under Moore & McCormacks kontorflag. Forinden gennemgik de dog en gennemgribende ombygning. Den „falske“ skorsten blev taget ned på begge skibene og den tilbageværende gjort mere strømliniet, i pagt med tidens ånd. Samtidig foretoges der visse andre forandringer, som lidt efter lidt bragte skibenes tonnage op på over 20.000 tons.

Under Moore-McCormacks ledelse blev de tre omdøbte skibe hurtigt meget populære. På deres ture syd-på anløb de Rie de Janeiro, Santos, Montevideo og Buenos Aires.

Men så kom endnu en verdenskrig. „The Good Neighbor Fleet“, der var kendt for fornem komfort, fortsatte helt indtil 1941. Så var det imidlertid også slut med turistrejserne. De tre skibe fik krigens alvor at føle og ombyggedes alle til troppetransportere. Heldigvis slap de velbeholdne gennem krigen. Men inden de blev sendt tilbage til deres oprindelige tjeneste på Sydamerika, gjorde de nogle ganske særlige rejser, der gjorde dem endnu mere berømte, end de var i forvejen.

S/s „Argentina“ blev det første såkaldte „brudeskib“, idet det bragte ægtefæller til amerikanske soldater samt deres babyer fra Europa til Amerika. På det første „brude-tog“, til hvilket „Argentina“ forresten blev specielt indrettet, sejlede skibet 456 krigsbrude og 170 rollinger fra Southampton til USA. På denne første specielle rejse kom skibet ud for et meget slemt vejr, hvorunder 80 procent af krigsbrudene blev søsyge, hvilket dog nok for en stor del skyldes, at de forspiste sig i skibets gode mad efter at have været på smallestok i flere år.

Siden fulgte henvend 70.000 andre krigsbrude eller krigs-babyer efter både med „Argentina“, „Brazil“ og andre skibe. „Uruguay“ var ikke med i disse omfattende „operationer“. Det fortsatte som troppetransportskib helt til april 1946, men medførte dog på sin sidste rejse til Amerika i „battledress“ 531 flygtninge.

Det første standard-skib

Moore & McCormack Lines fik iøvrigt meget at bestille under krigen. Et skib som „Argentina“ bragte alene 175.000 soldater over havene. I alt bragte Moore & McCormacks egne skibe eller skibe, som War Ship-

ping Administration lod sejle under rederiets administration — mere end hundrede store fartøjer — ca. een million mand tropper til og fra slagmarkerne. Samtidig transporterede man ca. 400.000 tons gods for Amerikas eller de allierede landes regning.

Alt under Moore-McCormack-flaget, som overhovedet kunne flyde, kom til at gøre krigen med på den ene eller den anden måde. 42 skibe af flåden detog direkte i krigen, bl. a. som hjælpekrudserer og transportskibe for forsvaret. Da japanerne overfaldt Pearl Harbor havde Moore & McCormack fire store fragt- og passagerskibe under bygning til ruten New York-Buenos Aires. Også disse skibe kom til at aftjene deres værnepligt.

Naturligvis betød krigen mange tab også for Moore & McCormack, både m. h. t. personel og materiel. Iøvrigt havde rederiets samarbejde med United States Maritime Commission allerede i krigens første tid — og endda lidt før — ført med sig, at Moore & McCormack var det første rederi, der benyttede sig af de nye standard-skibe. Maritime Commission havde fundet ud af, at Amerika burde udnytte masseproduktionsens fordele og bygge nogle få, næsten ensartede typer skibe. Rederiet bestilte de første seks C-2 skibe, der blev bygget. De skulle indsættes på ruten til Skandinavien, og det første af typen ankom hertil i sommeren 1939.

Efter krigen har Moore & McCormack fuldført et vældigt nybygningsprogram, og dets skibe kan nu ses på næsten alle have. „The Good Neighbor Fleet“ er stadig lige populær, og det samme gælder Scantic Line, der opretholder trafik fra den amerikanske østkyst til Danmark, Norge, Sverrig, Polen, Finland og Rusland. Der er nok at sejle med på denne rute, og rederiet har bl. a. i København et stort filial-kontor.

De nye linere

Der sker stadigvæk noget nyt inden for det store selskab. Det sidste er altså bygningen af de to store linere, der skal afløse s/s „Brazil“ og s/s „Argentina“ på Sydamerika-ruten. De gamle skibe bruger 42 dage til rundrejsen, mens de nye enheder af Nabo-flåden kun vil bruge 35 dage til den samme tur.

De to nye skibe bliver turbine-drevne med hver to propellere. De får moderne stævn og krydserhæk. Svejsning anvendes i stor udstrækning. Deres største længde bliver 188 meter. Maskineriets 28.000 hestekræfter vil give hvert af skibene en fart i søen af 21 knob.

Navnlig det, at rejsetiden bliver nedsat, vil skaffe Moore & McCormack mange nye passagerer til Sydamerika-turen. Rederiets repræsentanter siger, at det i langt højere grad er rejsetiden end billetpriserne, der afskrækker mange mennesker fra at rejse som turister fra USA til Sydamerika.

Efter krigen har de sydamerikanske lande, og i særdeleshed Brasilien, udbygget sit vejnet med „highways“ efter amerikansk mønster, og derfor får mange amerikanere efterhånden lyst til at tage til de latinamerikanske lande i deres uundværlige vogne. Mange

rige amerikanere er blevet så vant til at have bilen i nærheden af sig, at de næppe nok kan undvære den på en sørejse, og derfor vil hver af de nye linere foruden passagerer og last få plads til 80 automobiler.

Hvert af skibene får plads til 553 passagerer, der alle rejser på første klasse. Og hvert af dem vil få to svømmebassiner. Det har nemlig vist sig, at bassinet på hvert af de nuværende skibe på ruten er så populært, at man har måttet rationere tiden for benyttelsen af dem, således at børn og voksne bader på hver sin tid. På de nye linere vil de unge og de ældre få hver sit bassin, så alle kan bade hele dagen.

Linerne, som der nu indhentes tilbud på, får hver et meget vidt forgrenet, lokalt telefonnet, og alle opholdsrum udstyres med telefoner, hvorfra der også bliver mulighed for at føre samtaler med folk i land. Skibene forsynes med stabiliserings-anordninger af finne-typen. Man vil sandsynligvis benytte nøjagtigt det samme system, som er brugt om bord i „Queen Elizabeth“ med så fint resultat. Desuden vil skibene få air-condition overalt, og i ethvert opholdsrum vil der være en thermostat-control, således at rummets passagerer selv kan bestemme, hvilken varmegrad de ønsker, der hvor de skal sove. Der skulle således være alle mulige chancer for at nedsætte antallet af søsygens ofre.

Som det er almindeligt i USA, hvor de store skibe bl. a. vil kunne få krigsmæssig betydning, bygges de nye linere delvis med statsstøtte. Hver af dem regnes at ville komme til at koste mellem 28 og 30 millioner dollars eller mellem 196 og 210 millioner kroner!

Stabler af papir

Skibene ventes færdige til indsættelse på Sydamerika-ruten inden udgangen af 1957. Til den tid vil mange blandt rederiets personale trække vejret lettere. Før man nåede frem til den skitse, som ses i tilknytning til denne artikel, havde man lavet og kasseret mangfoldige andre, sådan som det altid sker, når man skal bygge et nyt skib. Alene de skrivelser, der har fulgt med projekteringer, fylder en stabel med en højde af trekvart meter, og inden skibene er helt færdige, skal det nok vise sig, at der ændres endnu lidt på planerne og de mange tal!

Herhjemme har vi chancer for at få de nye, smukke skibe at se, idet der er mulighed for, at de på visse tider af året vil blive sat ind på Skandinavien-ruten.

Fortsættes side 17

Sparekassen for København og Omegn **Forvaltningsafdelingen**

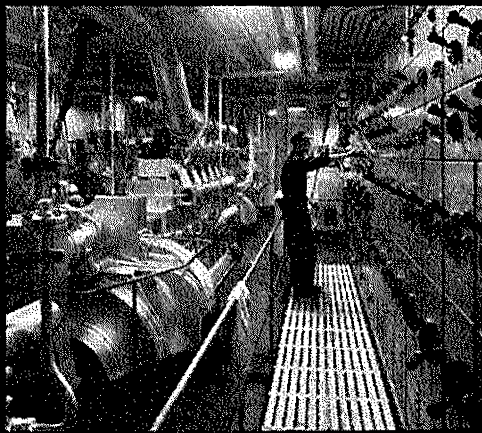
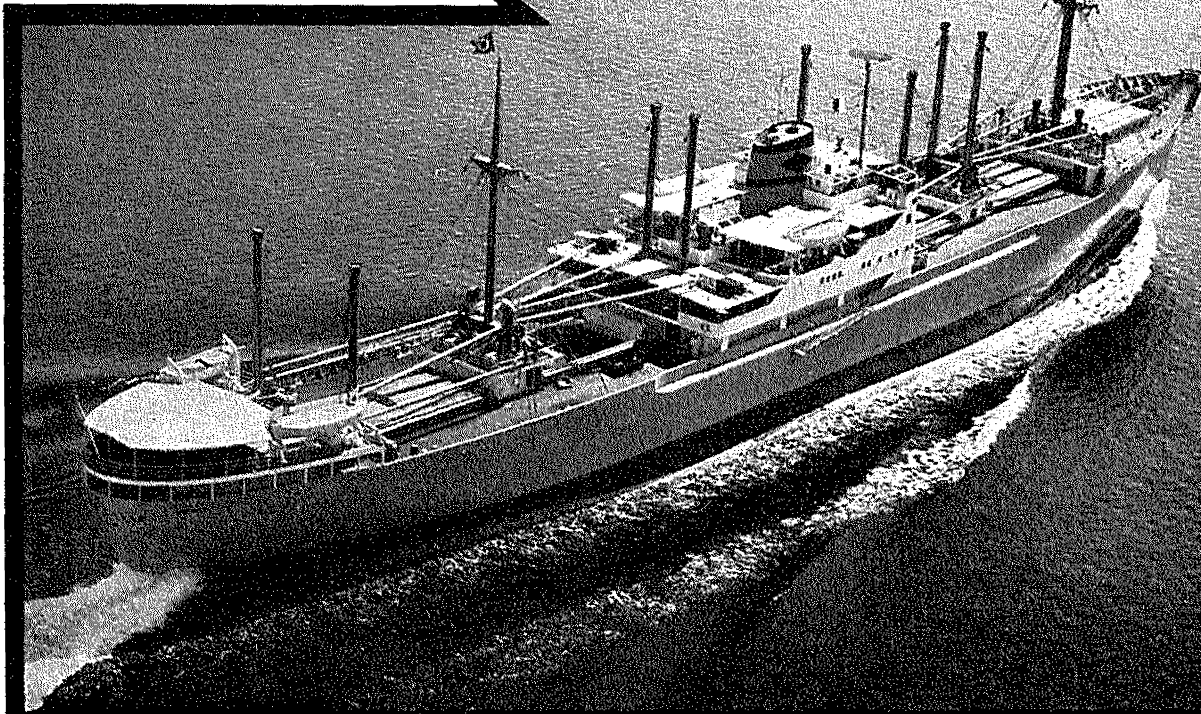
Administration af båndlagte kapitaler,

legatmidler, pensionsfonds o. l.

Opbevaring af værdipapirer i åbent depot.

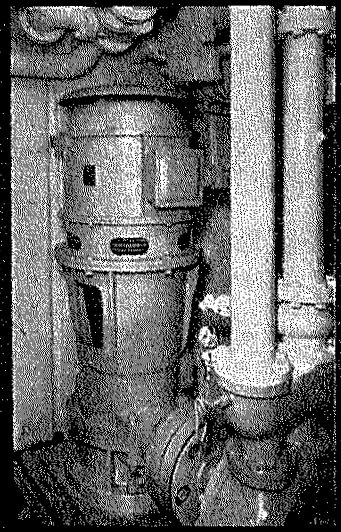
Hovedkontoret, Niels Hemmingsensgade 24
Telefon Central 1542

BLACK EAGLE



Hjælpe-maskineriet består af tre 6-cyl. diesel-aggregater på hver 275 kW, 3-faset, 440 V, 60 p/s.

Billedet til venstre viser hjælpeaggregaterne med tilhørende instrumenttavle, hvorfra el-kraften fordeles til motorer og andre forbrugssteder.



*Ni hydrauliske pumper af denne type er installeret.
Olietryk: max. 30 kg/cm².
Pumpe-omdrejninger: 200 pr. min.
Motoromdrejninger: 1.170 pr. min.
Motoreffekt: 60 hk.*

Vekselstrømmen har sejret i KOCKUM-skibene

M. S. Black Eagle, 8.770 tons, d. w., leveret 1955 til Sigurd Herlofson & Co. Oslo, er det første liniefartø, udrustet helt med vekselstrøm.

Længde over alt 147,6 m. Bredde på spant 18,6 m. Dybgående på fuld last 8,09 m. Fart 17,5 knop. Aptrækning for 12 passagerer.

Kraner og spil er hydroelektriske og drives af enkelte, kortsluttede motorer.

Alle KOCKUM-skibe får herefter vekselstrøm.

KOCKUMS

MEKANISKA VERKSTADS AB • MALMÖ

Han fik klø af skipperen, men ridderkors af Kong Frederik

Havnefoged Bessel pensioneres
og vender tilbage til sejladsen

Havnefoged Bessel



„Hvad vil De?“ siger havnefoged Bessel, idet vi træder ind i hans kontor på Nordre Toldbod.

Inden vi får tid til at svare, kimer telefonen. Havnefogden tager den.

Der tales om kajplads, afgangstider og vandfyldning, og en masse skibsnavne svirrer begge veje gennem telefontråden. Til sidst siger Bessel:

„Hvis du efter den første november kommer forbi d'Angleterre og ser en mand med høj hat og i laksko, så må du endelig hilse. For det kan godt være mig!“

Der lyder en hjertelig latter i den anden ende af ledningen, og samtalen er slut.

„Det var netop Deres farvel til havnevæsenet den 1. november, vi skulle tale om,“ siger vi.

„Ja, det har været 32 lykkelige år her i havnen. Jeg har haft mange oplevelser og lært mange dejlige mennesker at kende — både fra havnen og fra søen,“ siger havnefogden.

„Georg Stage“-dreng.

„Så let slipper De nu ikke, Bessel. Vi må have hele Deres karriere fortalt — og helst på den samme morsomme måde, som De ellers fortæller historier på.“

„Jeg blev født i 1887,“ svarer havnefogden. „I Svaneke, og det er jeg stolt af. Far var skibsfører, og mor var også ud af sømandsfamilie. Far havde truffet hende engang, han lagde sit skib ind ved Bogø. Jeg var ægte-skabets fjerde barn og kom lidt bagefter de første tre. Derfor var jeg ene om kløene. Der var ikke noget, der hed forkælelse dengang.“

Mens jeg var lille, førte far skib fra Svaneke, men senere fra Holbæk. Inden julen 1901 skulle han have sluttet sin sidste rejse, og det gjorde han også, men på en anden måde, end vi havde tænkt os. Det skete den 13. november det nævnte år. Den nat omkom hundreder af søfolk på Skotlands kyst som følge af en voldsom storm. Blandt de uheldige skibe var skonner-ten „Axel“, som min far førte. Først flere dage senere kunne vi i avisen læse, at far var gået ned med sit skib.

Min ældre bror var allerede forinden kommet ud at sejle, og han blev forresten senere toldvagtmester i Rønne. Jeg ville selvfølgelig også til søs, men mor ville hellere have mig i lære efter det, der nu var sket. Selv om hun var meget streng, var hun imidlertid klog nok

til ikke at forhindre mig i at få dette ene ønske opfyldt. Hun var jo ud af sømandsfamilie, og det siger alt.

Gennem familiens bekendtskab med overstyrmand Myhre kom jeg ud med skoleskibet „Georg Stage“. Og senere har jeg set krøllen af en „brækker“ over top-lanternen mangen en gang. Ja, bølgerne var faktisk højere end masterne, når vi befandt os helt nede i en dal. Det gik altid godt, og mærkeligt nok har jeg aldrig været bange. Jeg tror, vi søfolk bor nærmere Vorherre end de fleste andre mennesker, og den overbevisning gjorde, at jeg ikke følte skræk.

Det var i 1902, jeg var ude med „Georg Stage“. Året efter mønstrede jeg om bord i Amerika-damperen „Norge“, som jo forliste i 1904. Men da var jeg kommet fra borde. Så fulgte der en spændende tid om bord i danske skonnerter i fart på New Foundland. Det var sejlads, skal jeg love for. Jeg kom ud med „Ellen“ af Ærøskøbing. Vi var kun fem mand om bord, og deraf var de tre drenge. Vi fik 20 kroner om måneden, men arbejdede for mindst tusind kroner. Og sikken et vejr vi havde. Der var tider, hvor vi aldrig var af olietøjet. Vi havde det på dag og nat, også i de få timer, som vi tilbragte i køjen. Og vi havde bundet for ben og ærmer, så vandet ikke skulle trænge ind, hvad det nu gjorde alligevel.

Spejlæg til mågerne — klø til Bessel.

Vi gik først fra Køge til Halmstad, hvor vi hentede en last træ til Reykjavik. Fra Island gik vi i ballast til St. Johns, og på den tur var vi tørre nok, men skibet tog nogle mægtige overhalinger. En dag stod jeg i kabyssen og skulle spejle et par æg for skipperen. Styrmanden stod ved siden af mig og vogtede. Pludselig og uventet tog skuden en overhaling værre end alle de foregående, og både styrmanden og jeg samt æg, stegepande og alt andet grej i kabyssen røg ned i læ. Spejl-æggene fik mågerne eller torskene. Og jeg, ja, jeg fik nogle på snuden, fordi jeg på den måde havde fodret havets dyr!

Vi kom ind til en lille fiskeplads ved navn Bona Vista. Der var ikke nogen havn i den forstand, og vi lå på åben red, hvor der med vind fra nord kunne være en frygtelig ballade. En nat blæste det meget kraftigt, og den næste morgen kunne vi se flere fiske-

skonnerter ligge højt oppe på klipperne, hvor søerne havde anbragt dem.

I Bona Vista lå vi i tre måneder og ventede på fiskelast. Det var egentlig meget, at det kunne betale sig, men det skyldtes vel, at vi ikke fik meget i hyre og næsten heller ingen mad af betydning. Vi var ikke i land een eneste gang, og tiden om bord fik vi til at gå med at skrabe alt blankt inden borde. Det var et strengt job, for dengang brugtes ikke blæselamper. Resultatet var også derefter, for det skete jo, at store splinter af træ flossede af. Men bagefter fik det bare lidt ekstra maling her oven på de tre-fire tykke lag, der anbragtes i forvejen. Og så syede vi iøvrigt sejl, men en lang tid var det.

Dengang tænkte søfolk ikke på rettigheder. Der eksisterede kun pligter. Og høvl til drengene vankede der hver dag her om bord. Jeg synes, det var synd for os, for vi sprang faktisk som abekatte i skibets interesse. Jeg blev purret hver morgen kl. 4 for at spule og rense kabys. Derefter lavede jeg morgenkaffe, og iøvrigt stod jeg for madlavningen dagen igennem. Men jeg fik ikke tid til bare at hellige mig den ene opgave. Det meste af tiden gik med at hjælpe til på dækket, og derfor blev maden mange gange svedet. Så vankede der selvfølgelig klø igen.

Opskrift på kaffe.

Kaffen er forresten et kapitel for sig. Hver morgen stillede jeg med et lille bæger på størrelse med en meget lille peberbøsse hos kaptajnen. Bægeret fyldtes med kaffe, og af det skulle der laves en drik til fem mand. Første, anden, tredje og fjerde gang havde man ingen vanskelighed ved at se bunden i en kop fyldt med „kaffe“. Men senere blev det bedre, for grumset hældte man jo aldrig ud.

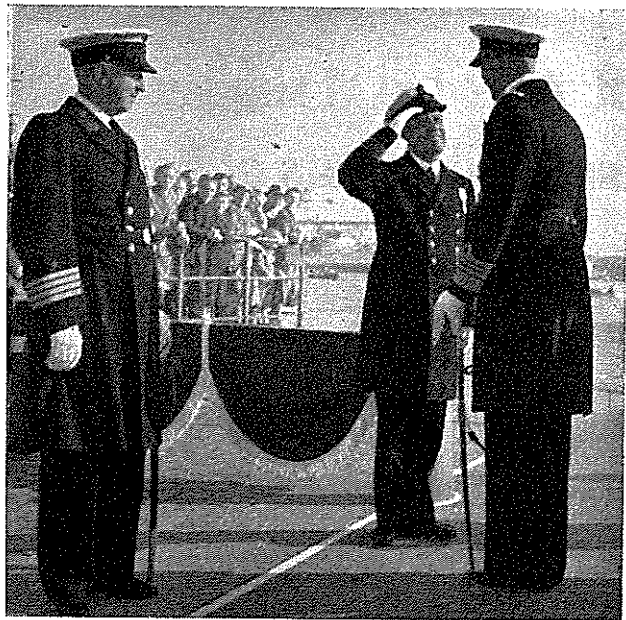
Næh, kostforagtere var den tids søfolk ikke. Aftensmaden bestod f. eks. kun af the og knastørt brød, d.v.s. skonrogger og skibskiks. Og sukker i theen hørte kun ugens første dage til. Den sparsomme ration var nemlig hurtigt opbrugt.

Kl. 20 kunne jeg gå til køjs, men mange gange gik der kun en time eller en halv, inden jeg blev purret for at komme op og gøre en jager fast. Så kom jeg lige til køjs igen og nåede akkurat at lukke øjnene, inden jeg blev purret ud påny. Denne gang for at gøre topsejl fast. Senere blev jeg varpet ud for at rebe storsejl to-tre gange, og klokken kunne tit blive halv fem, inden vi var færdige. Og så var der lige en halv time til, at jeg skulle stille i kabyssen.

Ja, gu' ku' de sejle de gamle skippere, men han var lidt af en vante ham her. Han ville have vinden til det sidste og rebede lidt efter lidt i stedet for at gøre det hele på een gang. Men det må siges, at der — trods hans nærighed — altid vankede et glas snaps til hver efter en sådan tøm. Vi drak selvfølgelig af samme glas alle mand. Det var et „drik-ud-glas“ uden fod.

„Du skal vel ikke have noget, kok?“ spurgte skipperen, da vi stillede agter første gang.

Jo, det skulle jeg da. Og så drak jeg i eet drag.



En dag fik Bessel overrakt ridderkorset på Nordre Toldbod af kongen personligt. Tilvenstre havnekaptajn Thøgersen.

„Det var satans!“ sagde skipperen på sit syngende sydfynske. „Han drikker fa'me brændevin som sø' flø'e.“

Fra Bona Vista skulle vi til Oporto. Dér kørte vi over til på 17 dage, men blev også blødt godt til. Jo, det var sejlsads!

Skipper som bager.

Senere kom jeg ud med 3-mastet skonnert „Fred“ af Marstal. Skibet svarede til sit navn og skibets navn til skipperen. Han, der hed Friis, var en vidunderlig mand. Her om bord vankede der ingen klø. Og kosten var bedre end i de fleste af datidens skibe. Tænk Dem, skipperen bagte selv rugbrød! Han gjorde det oven i købet godt og med en stolthed, der fik ham til at gå ud på dækket og prale med resultatet.

Først var vi en tur til Archangelsk og derfra til Nordafrika, hvor vi kom til at ligge et fælt sted, hvor vinden springer hver dag. Vi lå altid med løse sejl med en enkelt sejsing, så vi var parat til lidt af hvert, når vinden med vældig styrke blæste ind over det opvarmede land. Sikken sø, der kunne stå her!

Engang, da vi lå i London, havde jeg bestilt et sæt tøj til tre pund. Det blev skipperen meget gal over. Ganske vist havde jeg penge til gode, men de fleste af dem sendte den gamle hjem, så vi først kunne hæve dem ved hjemkomsten. Pengene blev i mellemtiden sat i banken, og jeg tror, at han fik renterne af dem — og regnede med dem. Nå, de skulle nu være ham godt undt, for han fik vist heller ikke for mange penge for sit arbejde. Jeg fik kun med besvær pengene til tøjet. En dag kom der imidlertid en portrætmaler om bord, og han spurgte, om jeg havde noget arbejde til ham. Jeg havde et billede af mine forældre liggende og kunne godt tænke mig at få det malet efter. Den historie kostede fire shilling, og da jeg bad om de penge, blev skipperen helt ude af den. Han beholdt

billedet, til vi kom hjem. Han var vel bange for, at jeg skulle rømme, når jeg havde fået så „mange“ penge af mit tilgodehavende udbetalt. — Men han var nu ellers en flink skipper.

Med „Fred“ var jeg ude i ca. eet år. Næste gang kom jeg ud med den gamle Grønlands-brig „Peru“, som skulle være kuldepot i Holsteinsborg. Det var kronede dage dér om bord. Tænk, vi var hele tolv mands besætning! Og der var ikke meget at bestille, for der skulle intet holdes vedlige.

I Holsteinsborg lå vi i lang tid og lossede for derefter at rigge skibet af. Rigningen skulle jo sendes hjem til Danmark til brug i andre Grønlands-skibe.

Efter den tur kunne jeg ikke tænke mig anden fart end den på Grønland, og jeg blev i den helt til 1913. Og hele tiden under samme skipper, nemlig Julius Hansen fra Bogø. Jeg kom om bord hos ham som letmatros og var til sidst hans førstestyrmand i „Nordlyset“.

Alabama-ekspedition og landmandsliv.

I 1908 kom jeg på navigationsskole i Rønne, hvor jeg tog både første og anden del, og i 1909-10 var jeg med Ejnar Mikkelsen på hans Alabama-ekspedition, hvor vi forliste med skibet, men iøvrigt havde en spændende og oplevelsesrig tur.

Min sidste tur til Grønland blev den værste. Vi var med „Nordlyset“ hele 67 dage om at komme op. I en hel måned lå vi ved Kap Farvel, hvor vi fik den ene orkan efter den anden. Men vi klarede para-grafferne.

Så kom jeg til USA som andenstyrmand i Norden. I Florida mønstrede jeg af og blev farmer.“

„Hva’ba’r — — ?“

„Ja, jeg blev s’gu’ bonde. Min kusine var nemlig den i sin tid meget kendte „Bogø-dronning“. Hun var i alle tilfælde milliotemmelignær, og hun hjalp mig i gang. Men det gik ikke, som det skulle. Jeg egnede mig ikke til at være i land.

Vi var efterhånden nået frem til 1915, men jeg ville forsøge mig på et andet felt i land. Former kunne man kun være om vinteren. Om sommeren var det alt for varmt. Så tog jeg plads hos en slagter, sammen med hvem jeg lavede en lille „quick-lunch“-forretning. Den gik godt, indtil slagteren ikke havde flere penge. Så lånte han mine. Jeg har senere fået dem igen, men jeg foretrak at gå over til ice-cream-fabrikationen. Men også det var dårligt. Det gik stadig hurtigt ned ad bakke med min økonomi.

En dag, da jeg sad ved floden, kom en muddermaskine imidlertid forbi. „Hvad sidder du her efter?“ spurgte skipperen. „Ser efter et job,“ svarede jeg. Og det fik jeg så. I tre måneder arbejdede jeg med udgravnings-arbejde i sumpet areal. Vi fik begge noget djævelskab i benene, og lægen sagde, at jeg måtte rejse mod nord for at blive det kvit. Penge til billetten fik jeg ved at sælge min cykel i et amerikansk lotteri. Men pengene rakte ikke længere end til Jacksonville. Så solgte jeg mit guldur og nåede til New York.

Med feltkøkkener til Murmansk.

I New York fik jeg et job som altnuligmand ved havnen, men en dag traf jeg en forhyringsagent, der fik mig ud med en stor engelsk båd, der skulle til Archangelsk. Den var på 9.000 tons, men jeg tvivlede på, at vi ville nå frem, for vi var et stykke inde i december. Vor last bestod af feltkøkkener, våben og lign., for den første verdenskrig var i fuld gang.

Om bord i det skib havde jeg det dejligt. Førstestyrmanden var irsk, trediestyrmanden russer, hovmesteren hollænder og skipperen fra Shetlands-øerne. — Vi kom ikke til Archangelsk, men til Murmansk, og iøvrigt led vi så stor skade i isen, at vi måtte gå i dok i England. Herfra rejste jeg til New York, hvor jeg mønstrede i en norsk bark, men i Sydamerika mønstrede jeg af og kom ud med barken „Novo“, der var indregistreret i Montevideo. Med den var jeg til Sydgeorgien, hvor vi lagde ind ved en hvalfangerstation.

Ih, hvor det blæste! Navnlig i den naturhavn, hvor vi lå. Den var næsten som en gryde. Vinden kunne samle sig oppe langs de høje klipper og pludselig bryde ned over os med vanvittig kraft. Vi havde nedgravet ankrene. Vi kunne ikke sætte fast til pullerter, men derimod rundt masterne. Joh, det var skrappe sejladser med det skib. Det var gammelt, helt fra 1884, men hurtigt og slankt. Det var oprindeligt bygget til passager-fart på Indien. Med det sejlede jeg fra 1917-19, og jeg nåede hjem i august det sidstnævnte år.“

„Til tjeneste i marinen?“

„Nej, det har jeg forresten glemt at fortælle: Marinen gjorde jeg som søløjtnant i reserven 1911-12. Jeg var med „Islands Falk“ på inspektion under Island og var med til at anholde mange fremmede trawlere. Vi lagde jo gerne til siden med vor lille hvalbåd. Der kunne tit stå en svær sø, og det var karakteristisk for englænderne, at de blev stående ved lønningen med hænderne i bukselommerne for at se, hvordan vi klarede manøveren med at lægge til for at anholde dem. Tyskerne derimod var altid ivrige med en hjælpende hånd for at stemme vort sind mildere. Men det hjalp aldrig.

Da „Ulf Sund“ gik ned.

Nå men efter hjemkomsten i 1919 kom jeg ud med Carls rederi. Men den sidste rejse fik jeg som fører af en tre-mastet skonnert „John“ af Rønne. Jeg havde min kone med, og turen blev vistnok mit livs hårdeste. Ikke fordi hun var med, men på grund af vejret. Det var i 1921, og vi skulle til Island med træ. Den 23. oktober mødtes vi af en voldsom orkan i Kattegat. Det var et helvedes vejr, og jeg måtte lade dækslasten gå. Det var den dag, DFDS’s „Ulf Sund“ kændrede og gik ned ved Hesselø. Også skonnerten „Pax“ af Rønne kændrede. Vi lå lidt østen om Fornæs og kom til ankers under Æbeltoft Vig. Min nevø, der var 13 år, var også med, og det blev hans livs voldsomste oplevelse. Men også min! Den aften spiste jeg ikke, for jeg havde ærligt talt ikke troet, vi ville overleve den tur. Men atter en gang holdt Vorherre sin hånd over mig, og

jeg sagde således søen farvel med piber og trommer!“

„Og gik derefter ind i havnevæsenet?“

„Ja, den 1. juli 1923. Det var som at trække den store gevinst. Jeg har haft det dejligt her. Til at begynde med kunne det nok gibbe i mig efter at komme ud på de store have igen. Særlig om sommeren. Men om vinteren er det rart at kunne dreje den til hjemme i sengen i stedet for midt ude på Atlanten.

Jeg var havnefogedassistent i frihavnen til februar 1926. Så kom jeg her til som havneassistent, og i 1940 blev jeg havnefoged. Og her på toldboden har jeg mødt mange prægtige mennesker.“

„Også kongen?“

Når kongen „snakker skiv“.

„Ja, kongen er ikke det mindst interessante bekendtskab for en gammel søulk,“ ler Bessel.

„Ja, Kong Frederik er jo meget søinteresseret?“

„Det skal guderne vide. Han kender havnens forhold næsten til bunds, og det er ikke meget overdrevet at påstå, at han også kender de fleste af de skibe ved navn, som kommer her mere end een gang. Jeg har tit mødt ham, bl. a. når den røde løber lægges ud forår og efterår, når kongen henholdsvis begynder og afslutter årets togter med „Dannebrog“. Hvert år inviterer han en fast stab til frokost om bord og takker for hjælpen i den forløbne sæson. Jeg har været med alle gange, og jeg kan sige, at kongen ved disse lejligheder afslører et forbavsende godt kendskab til havnen.“

„Hvad laver en havnefoged?“

„Gudfaderbevares! Nej, det må De ikke spørge om. Det ville fylde et helt nyt interview. Men De kan måske danne Dem et lille indtryk af det, når De har hørt nogle af de mange telefonsamtaler, jeg har ført, mens De var her?“

Jo, det kan vi, og forøvrigt er det ikke bare telefonerne, der har afbrudt os. Det er faktisk ikke til at forstå, at gulvene ikke er slidt igennem af alle de mennesker, der også kommer for at tale med havnefogden personligt. Og ind imellem har Bessel sprunget rundt som en yngling. Det hårde liv til søs har øjensynligt ikke knækket ham.

„Det bliver vist svært at holde op nu ved månedens slutning, hva' havnefoged?“

„Tjah, men jeg har nu nok at lave. Først og fremmest skal jeg over at se Himmelbjerget. Så langt har jeg nemlig aldrig været. Dernæst skal jeg tage mig lidt mere af mit lille byggeforenings-hus, som jeg har forsømt en del på grund af travlhed her. Endelig skal jeg også være lidt mere for min motorbåd. Sådant en har jeg også. Jeg vil ikke stikke op for min gamle ven og „Georg Stage“-kammerat, lods-kaptajn Bom, at De ved det! Jeg skal sejle vandet tyndt, kan De stole på!“

Otto Ludwig.

AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE-DAMPKIBSSELSKAB
FREDERIKSGADE 17
KØBENHAVN K



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

På skattejagt

„Jul på Havet“ er udkommet

Vikingens redaktion har været ude på en omfattende ekspedition og skattejagt. Mange dejlige ting blev under sommerens togt bragt til overfladen, og de fineste af skattene udstilles i dette års „Jul på Havet“, som igen har taget på i vægt og omfang.

Omslagsbillederne var et virkeligt fund. De er malt af Oscar Knudsen, som i en meget lang årrække har hørt til „Vikingen“s besætning. Knudsen har fremtryllet en stemning, der fører os fra kulden under det pragtfulde nordlys til lunere forhold i et dansk fiskerleje. Omslaget er et af de smukkeste, han har malt, men det er også selvste H. C. Andersen, der har givet ham inspirationen til det.

Det er jo et H. C. Andersen-år i år, og det kan derfor ikke passe bedre, når den mest sjældne af de fundne skatte, den store eventyrdigters lille fortælling „Ved det yderste hav“, indleder juleheftet. Denne fortælling er kendt af de færreste, og for at bevare patinaen er den trykt efter H. C. Andersens egen, særegne skrivemåde. Omslagsbillederne illustrerer på en glimrende måde digterens tanker.

En anden værdifuld og sjælden skat fandt de gamle vikinger — på Amalienborg slot! På en af væggene hængte et stort maleri forestillende „H. M. S. Bacchante på jordomsejling med den senere Kong Georg V om bord som kadet“. Det dejlige, saltvandsfriske billede er malt af Montague Dawson og blev skænket det daværende danske kronprinspar på dets bryllupsdag af Anglo-Danish Society. Billedet hører til et af kongens skønneste marinemalerier, og det vil sikkert glæde „Jul på Havet“s mange læsere, at majestæten endnu en gang stillede sin samling til rådighed.

Den næste skat, der dukkede frem, var P. C. Skals moderne, men hyggelige juleeventyr „En rigtig juleaften“. Fortællingen, der har hentet sit emne fra virkeligheden, viser, at der også kan ske mirakler for vore dages søfolk.

Det kribledede i redaktionen af nysgerrighed, da næste fund, en stabel håndskrevne ark, dukkede frem. Og da den først var kommet igennem bunken, forstod den, at her var en skat, som kunne glæde alle. Det var en gammel sømands optegnelser om „Første-rejse med en vandvogn“. Læserne vil le, når de stifter bekendtskab med Henry Nordstrands morsomme skrivemåde, der samtidig giver et nøgternt billede af søfolkenes kår for næsten 50 år siden.

„Skipper Wulfs skjorte på galejen“ lyder „skildringen af en rulning i Nyhavn, men er en historisk fortælling af Otto Ludwig, der har hentet sit emne fra en autentisk begivenhed i 1717. Der sker noget i denne spændende og på samme tid grinagtige historie.

Under skattejagten fik „Vikingen“s besætning også fat i et skønt maleri af Paul Sindings. Maleriet viser „Korvetten „Dagmar“ under fartøjsøvelser“. Sindings malemåde — og især dette maleri — vil glæde mange gamle orlogsgaster.

Næste fund var et maleri af sejlskibenes maler, Fr. Landt, der efterhånden adskillige gange har vist, at han også forstår at fange den særegne stemning fra dampens verden. Hans maleri „Sommerdag på Sundet“ viser netop hans evner som dampskibs-maler.

„Grind“ er navnet på en skat, der blev hentet helt oppe under Færøerne. Det er en morsom fortælling af den færøske forfatter Adrian Johansen.

Da ekspeditionen var oppe nord på, gjorde den en afstikker til Ishavet, hvor Chr. Petersen fandt inspiration til fortællingen „Jul i Ishavet“, der omhandler en skippers usædvanlige juleaften mellem tårnhøje Isbjerge.

En skat med patina er den store, nu afdøde marine-maler Benjamin Olsens dejlige maleri „Grønlands-farer „Ceres“ for indgående i Sundet“. Billedet, der har hentet sit motiv ud for Kronborg, viser Helsingborg i baggrunden.

Igen i år lykkedes det at finde et betagende billede af den finsk-fødte kunstner O. W. Dalstrøm. Hans „Morgen i fiskerlejet“ er sikker på at blive indrammet i mange hjem og om bord.

Jack Tar har samlet alle sine skatte i sin slopkiste, og det var bare at linde på låget for at finde et bidrag af ham. Ekspeditionens medlemmer valgte noget grinagtigt, nemlig en morsom fortælling med titlen „Hævnen er sød“.

Som en modvægt til Jack Tars sprælske fantasi virker Aage J. Chr. Pedersens alvorlige og tankevækkende fortælling „Nattevagt“, hvis handling udspilles om bord i et af besætningen forladt skib juleaften.

De spanske farvande er rige på skatte. Hernede fandt ekspeditionen naturligvis også noget. Ikke en galej fuld af guldpenge, men noget endnu bedre — en humørfyldt og på samme tid alvorlig fortælling af Hans Andreassen. Den kendte forfatter forstår at male med ord som meget få, og „Don Fernando sejler til Sierra Leona“ er et af hans bedste produkter.

Og så fandt man et flot fotografi af skoleskibet „Danmark“ for fulde sejl. Det kunne man slet ikke lade være med at tage med, hvilket vil glæde mange sejlbejstrede læsere. Under billedet er trykt et lille digt af Aage J. Chr. Pedersen, der også har skrevet det dejlige „Vi er mænd som andre“.

Det næste fund sætter vore tanker 150 år tilbage i tiden. Det er et af Paul Sindings farvestrålende og dra-

matiske bataille-billeder. „Admiral Nelsons flagskib under slaget ved Trafalgar“ beviser endnu en gang, at Sinding er Danmarks i øjeblikket største skildrer af søkrigshistorien.

Et virkeligt fund var også Fr. Landts „Gammel Grønlands-farer i hård kuling ud for Kullen.“ Det er med sådanne billeder, lods-maleren har vundet sit store publikum.

Helt nede hos Davy Jones på havbunden fik den udsendte ekspedition tag i en moderne legende med titlen „Da Fanden fik horn i panden“. Denne historie viser Otto Ludwig fra en helt ny side. Han forstår at forene humor, satire og alvor.

I færøsk farvand gjorde ekspeditionen fundet af fortællingen „I storm og fare“ af Adrian Johansen, der rørende skildrer en skippers dilemma under krigen.

Selvfølge ville „Jul på Havet“ heller ikke undvære dampskibenes maler. V. Qvistoff døde for et par år siden, men hans kunst lever videre, og det er med glæde redaktionen gengiver hans dejlige billede „Kungsholm bugseres i havn“.

Ude på åbent hav fandt ekspeditionen et karakteristisk billede af bølgerne og de forrevne skyers store maler, S. Kielland-Brandt. Dette billede, som bringes over et digt af Allan Larsen med titlen „Sangen til vindene“, tolker kunstnerens kærlighed til havet, og det er næsten helt i pagt med digtet under det.

Fra øen Sild stammer skatten „Strandrøverne“, der

er en spændende, malerisk og velskrevet fortælling af H. S. Nielsen.

Det sidste fund, ekspeditionen gjorde, var et maleri. Også det hængte på Amalienborg. Det tilhører Deres Majestæter Kongen og Dronningen og er malt af Benjamin Olsen. Ved det nuværende kongepars bryllup blev det skænket det fornemme brudepar af Søværnets Kvartermesterforening. „Ved Hønsbroen“ hedder det.

Et flottere punktum end Benjamin Olsens dejlige billede kan næppe tænkes. Og så har vi endda glemt at fortælle, at fortællingerne er illustreret af så kendte tegnere som Cay Aagaard, Ernst Køhler, Oscar Knudsen og Kjeld Simonsen. Clicheerne er fremstillet af Brdr. Bærentzens Clicheanstalt, og A/S L. Ihrich har som sædvanlig stået for bogtrykarbejdet, og redaktionen er varetaget af Axel Bærentzen.

Prisen for „Jul på Havet“ er i år — trods udvidelsen — stadig kr. 4,75.

Redaktionen.

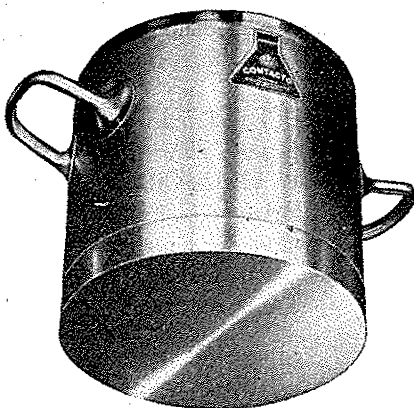
Sømandsmissionens julehefte

Under redaktion af pastor Eilschou-Holm er Indenlandsk Sømandsmissions julehefte nu løbet af stablen. „Jul i Havn og på Hav“ indeholder flere interessante artikler og noveller og skal nok som sædvanlig høste anerkendelse blandt sin trofaste venneskare.

Rustfri kogekear i højeste kvalitet er

CONTACTO

fra Olufstrøm



Katalog sendes på forlangende

OLUF BRØNNUM & CO.
KONGELIG HOFLEVERANDØR

HOLBERGSGADE 8-10

TLF. CENTRAL 8750

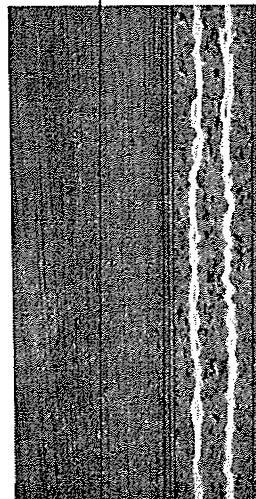
-lige bag



KØBENHAVN K

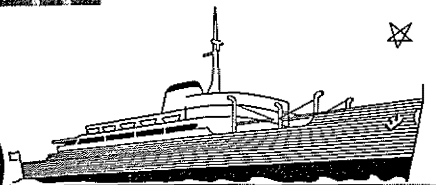
Størekassen!

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.



NOVOPAN TRÆINDUSTRI A/S, PINDSTRUP

VISER TÆNDER

FØRSTEREJSE MED EN „VANDVOGN“

Fortsættelse til Jul paa Havet

Tiderne i England i 1914 var gode for søfolk, når selvfølgelig lige undtages den risiko fra undervandsbåde og drivende miner, man var udsat for. Krigen var jo endnu i sin første fase, og vi søfolk havde endnu ikke lært den lærdom, vi senere så dyrt måtte tilegne os. Men vi havde naturkræfterne at slås med, og det var egentlig rigeligt for os.

Vi to unge fyre, Aksel og jeg, var lige afmønstret fra en dejlig lille hollandsk stålskonnert, „Velox“ fra Grooningen, et slankt, elegant, velsejlende fartøj med en skipper på 23 år, en styrmand på 20, og vi selv var 19-20 år, men nu var det altså forbi, og vi to, Aksel og jeg, slentrede altså ned ad Bute Street i Cardiff en mørk og fugtig aften i november, talende om den lille skonnert, som var noget helt for sig selv, vi var bleven afmønstret grundet på minefaren.

Humøret var der nu ellers intet i vejen med, vi skulle bare se at finde et boardinghouse, så vi havde et sted at bo.

Ud for nr. 253, Mr. Baldeggers „Popular Restaurant“, standsede Aksel op. „Hvad,“ siger han og skubber hatten tilbage i nakken, „tror du ikke, det er noget for os?“ „Vi prøver,“ svarer jeg, og vi braser ind.

„Popular Restaurant“ var nu meget store ord for det lokale, vi kom ind i, og det med populariteten skulle senere vise sig at være så som så. Det var et lille rum opdelt i 2 båse, med borde og stole, en butiksdisk og bagved den et slags køkken, hvor mr. Baldegger i egen høje person stod og lavede ham and eggs, og hvad hans gæster nu end bestilte.

Mr. Baldegger var svejtzer, sagde han da i al fald selv, men mere beskidt og fedtet person har jeg nu aldrig set for mine øjne. Han var en ældre mand, halvskaldet, gråsprængt og rynket i ansigtet,

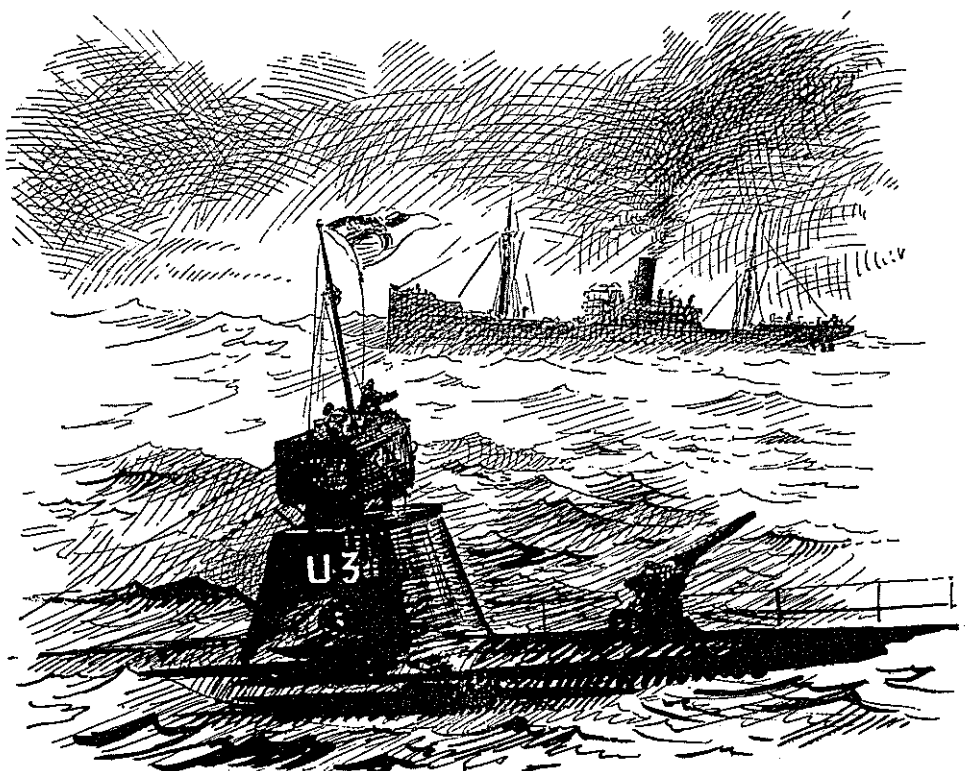
med et vældigt hvalrosskæg. Men hans ansigt, hænder og i særdeleshed hans tøj var så ubeskrivelig fedtet af hans kogekunst, så det undrede mig, at han ikke hang fast i væggen, hver gang han berørte den.

Well, vi kiggede lidt på hinanden, sarte var vi ganske vist ikke, men der er dog grænser. Efter lidt tøven mandede vi os dog op og spurgte manden, om han kunne huse os.

Den var i orden, ingen forudbetaling, betale ved mønstringen, everything fine and shipshape, vi fik en prøve på hans kogekunst med det samme, og lave mad kunne han, og da hans priser også var så nogenlunde, lod vi, som om vi ikke så hans fedtede fremtoning, og blev på huset. Det viste sig forresten ellers at være et helt godt boardinghouse.

De følgende dage drev vi rundt og så på byen, tog en drink her og der til at skylle efter med, hatten i nakken, næverne i lommen og en 2-3 cigarer i munden, jo, vi var ikke sådan til at købe for en 5 øre.

Whisky og piger er godt, det må selv den bedste sømand indrømme, men det koster penge, og vi var



Der var en risiko for undervandsbåde og drivende miner.

snart læns, så det var på tide, vi begyndte at se os om efter et eller andet af de gamle, rustne jerntrug, der dengang sejlede vandet tyndt imellem England og Frankrig.

En morgen stiller vi så nede i Georges Str. på Thompson's Shipping Office i fin stil, men der var nothing doing. Da vi skulle gå, siger runneren, „kom tilbage i eftermiddag, der er en Belgier, der skal have en del folk.“

Fine and dandy, vi tog os et par drinker, spiste siden middag og drev så tidligt på eftermiddagen igen ned til Shipping Office, og nu var der folk i gaden.

Med lidt besvær skubbede vi os ind i kontoret og kom lige tids nok til at høre en greenhorn spørgende sige: „What is the ship going on?“ Hvortil en kvik fyr svarede: „On saltwater certainly.“ Hvilket blev belønnet med en rungende latter, og den lidt uheldige fyr trak sig tilbage. Det gjorde vi ikke, vi brasede på og var et øjeblik efter mønstrede som matroser og skulle om bord i s/s „Antigon“ af Antwerpen. 6 £ 10 i måneden og en note i lommen på en måneds forskud. Skibet lå i Pennarth, rejse næste morgen.

Vi var mønstrede 1 bådsmand, 6 matroser, 4 fyrbødere, 2 lempere og en kok, så vi havde en lille anelse om, at det vist ikke var noget helt 1ste klasses skib, siden så mange af de gamle folk var gået i land.

Nå, vi havde hyre, og det skulle selvfølgelig fejres. Mens vi spejdede efter den nærmeste „pub“, kom en mand op til os bagfra og gav hver af os et venskabeligt dask i ryggen med ordene: „Kom så dreng, og lad os fugte halsen.“

Manden var Georg Ryhl, dansk og fyrbøder, guttermænd helt igennem, og snart gik snakken livligt, mens glasset tømtes.

Selvfølgelig var vi lidt spændt på, hvad vort skib var for en kasse. Vi skulle være flere forskellige nationer i skansen, belgiere, nordmænd, danskere og en amerikaner, en lemp. Nå, det var jo ret almindeligt med flere nationer i et skib. Kommandoen var jo engelsk, så vi fandt jo nok ud af det.

Vi vekslede vore advance notes, betalte mr. Baldegger, hvad vi skyldte ham, gjorde vort tøj i orden. Så tog vi os et par drinks, gik i en biograf og senere til køjs.

Well, vi havde nu alligevel fået nogle drinker om aftenen, så vi var nu ikke helt søklar om morgenen, da vi stillede på banegården for at rejse til Pennarth. De andre kammerater var der jo også, og vi havde alle en vis lyserød smag i munden, men tømmermænd, smede samt andre balladefyre arbejdede ihærdigt i vore stakels hoveder, så barometeret stod temmelig lavt den selv og samme morgen.

Vi kom til Pennarth, tog sækken på nakken og vandrede ned i dokken. Jo, der lå s/s „Antigon“ under kultippen, men hvilken forbandet gammel rusten smadderkasse hun var. Skidt og møg og kulstøv røg os om ørerne, og bæstet var snart fuldladet.

Der stod en lang 2den styrmand på midtskibet, hans næse var rød af kulde og whisky, og han gloede

surt til den bande, der med køjesækken på nakken vandrede over landgangen og ned i lukafet, som var under fordækket lige under druknehullet.

Vi sendte en vemodig tanke til de lykkelige, der bor i fine villaer i byernes udkanter, og ønskede, de kunne se, hvad søfolk må tage til takke med som opholdssted på lange og korte rejser.

Lukafet mørkt, beskidt og fugtigt, fuldt af væggeslus, selv bådsen havde sit kammer dernede, vi var så syv mand stuvet sammen der.

Vi rensede ud, det bedste vi kunne, og fik lidt skik på elendigheden, men vi fandt hurtigt ud af, at ophuggerpladsen havde været det helt rigtige sted for den gamle karet. Alt gammelt skidt gik jo til søs under krigen, sendte tyskerne dem til bunds, var det jo bare godt, assurancen betalte, og søfolk er der jo nok af.

Næste morgen kl. 6 tørnede vi på dæk og begyndte dagens arbejde. Styrmandene var sure, vi var ikke mindre, vi skulle sejle samme aften, det blæste frisk, og vi var forbandet tørre i halsen, og lidt penge havde vi endnu. Imidlertid blev det frokost. Hvilket lyst hoved, der kom med forslaget, ved jeg ikke, men maden kunne ikke glide ned igennem de tørre halse, og så sagde een: „Hvem vil med i land og have en drink?“

Vi vandrede over landgangen, 4 matroser og 1 fyrbøder, Georg Ryhl, Aksel og jeg var de tre af dem, de to sidste var nordmænd. Vi måtte op og smøre mundtøjet, før vi kunne tale som almindelige mennesker, vi havde jo kun en halv times frokost, så det skulle gå stærkt.

Den første „pub“, vi så, brasede vi ind på, og snart sad vi med en „pint of beer“ i hånden og tøede stemmebåndet op, åh, det var herligt, et par dobbelte whisky på toppen gjorde underværker. Imens diskuterede vi båden og var rørende enige om, at den kasse blev vi nu ikke gamle i.

Ånden er som bekendt redebon, men kødet er skrøbeligt. Kl. 8 om aftenen sad vi endnu og diskuterede verdens mærkværdigheder på den samme „pub“.

Ved kl. 9 aften gik døren til værtshuset op, og ind træder vor bådsmand, han var nordmand og en stor, kraftig gut, sømand af Guds nåde.

Da vi så ham, tænke vi: „Så, nu er nok Fanden løs.“ Vi fik ret, om end på en anden måde, end vi havde tænkt.

Han fik en drink med og løftede så sin norske røst: „Hør nu her, gutter, at I er tørre i halsen og går i land for en drink til frokost, det er der ingen, der siger noget til; men det må være nogle elendige ure, I er i besiddelse af, for nu er klokken 9, men det vil sige aften, og I sidder stadig her. Den gamle (skipperen) raser som en vild, vi skulle sejle, men folkene sidder på værtshus. Vi skal til Frankrig, siger den gamle, men forbander sig på, vejen skal gå via helvede for os, det skal han sørge for.“

Her gjorde bådsen en pause, stak sit glas ud, mens han så på os med en filur i øjet; så fortsatte han: „Bliv for Pokker nu i land, til vandet er faldet så meget, så

vi ikke kan komme ud af dokporten i nat, det er tids nok at komme i søen med den møgpotte engang i morgen.“ Og dermed forsvandt bådsen ud ad døren.

Da bådsen var gået, sad vi syndere lidt og gloede på hinanden. „Vi stopper skibet, det kan ellers blive en dyr fornøjelse,“ sagde een af os. Ingen svarede, men så trak Georg på skulderen, hævede sit glas, vinkede ad servitricen: „Fyld dem op igen, please.“ Og så snakkede vi ikke mere om den ting.

Ud på natten kom vi om bord, d. v. s. vi gik meget stille og forsigtigt. Vi så ikke andre på dæk end vagtmanden, så vi gik stille til køjs.

Kl. 6 næste morgen tørner vi på dæk, men det gjorde 1ste styrmand også, og nu fik vi et foredrag, der sagde spar to til meget af det, jeg ellers har hørt før. Det blev holdt på en blanding af engelsk og flamsk, og der regnede så mange eder og forbandelser samt en masse forskellige småjævler ned over vore stakkels, af dårligt øl buldne hoveder, så frk. Jensen ville have haft stof nok til en ny kogebog, havde hun været til stede.

Til sidst var det styrmanden, der blev tør i halsen, han klappede gabet i og forsvandt. Vi tog vore forskellige grejer og bildte os selv og styrmændene ind, at vi arbejdede som bare fa'n, hvilket i parentes bemærket var løgn, for lysten var ikke stor.

Vi gjorde søklar, og dagen gik. Nu var det aften, og vi skulle sejle.

Det blæste frisk af en SW, da vi stillede for og agter for at lade fortøjningerne gå. Det var mørkt som en grav og stod med byger nu og da. At vi ville få begreberne godt afkølet, når vi kom udenfor havnen, var vi godt klar over, men hva' fa'n, vi er vel nok drenge fra Cardiff.

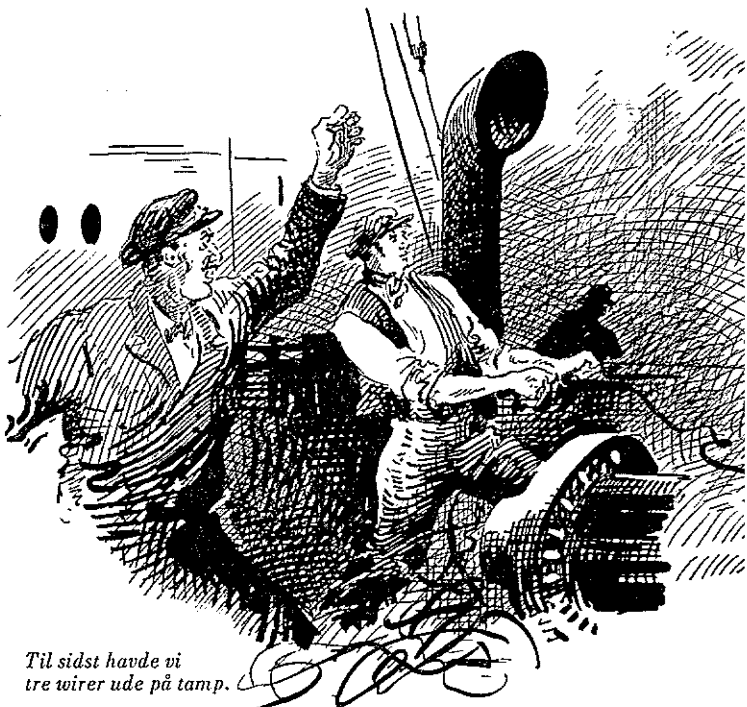
Jeg var agter sammen med Aksel på 2den styrmands vagt. Fortøjningerne gik forude, springende, langtsomt på maskinen, og vi firede væk på agterfortøjningen, mens vi langsomt gled ud fra kajen.

Der var noget galt i land, fortøjningen må have sat sig fast på en eller anden måde. Vi skreg „Lad gå“, men de kunne ikke få stålwiren af. Båden gled længere og længere ud, wiren var nu på tamp, vi sjaklede en ny wire på og stak ud for bare livet. Det var ikke nok, en ny til blev stukket på, mens vi samtidig skreg til dem i land om at få den fortøjning kastet los. Endelig blev den fri, men nu var der tre lange stålwirer i vandet.

„Heave away!“ Aksel sprang til spillet, jeg tog tørn om spilkoppen. Så satte Aksel fuld steam på spillet, og det var jo galt.

En rusten wire var den ene, fuld af stikker, og jeg hev som en gal. Med den fart Aksel kørte, skulle jeg flytte næverne i et alt for hurtigt tempo, resultatet var, at jeg rev hænderne i stykker på stikkerne. Jeg svor og skreg til Aksel om at køre langsommere, han bare grinede, og pludselig jammede wiren, tre fire tørn over hinanden, og så var det slut med at hive mere ind, førend vi fik ordnet den.

Aksel stoppede spillet, jeg flåede i det rustne skidt



Til sidst havde vi tre wirer ude på tamp.

for at få det klaret igen, skibet gik frem, og vi havde endnu meget wire ude.

Pludselig, mens jeg slider med den genstridige wire, står 2den styrmand foran mig i mørket. Han stikker sit ansigt lige op til mit og brøler „Heave away, what the hell are you waiting for!“ Hvorefter han serverede en del personligheder.

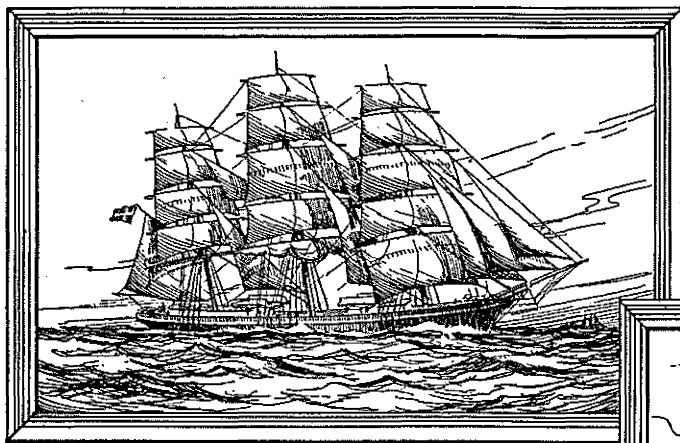
Belgiere er et talende folkefærd, og mange af dem har en særlig evne til at få os mere kølige nordboere til at se rødt, og indrømmes skal det, at han fik det til at gnistre for øjnene af mig med sit malplacerede skråleri. Jeg retter mig op med et ryk, fejer ham tilside med en armbevægelse, han går bagover, falder i al den krøllede stålwire, vi havde fået ind, og havner lige så nydeligt på sin dertil indrettede sydlige halvdel af ryggen.

Styrmanden bander, og Aksel griner, jeg siger tørt „Heave away“, og mens styrmanden lidt slukøret vender tilbage til sin plads på „poopen“ hiver vi resten af wiren ind, dernæst klarer vi op, kommer hurtigt gennem dokporten, og vagten sættes. Fortsættes i næste nr.

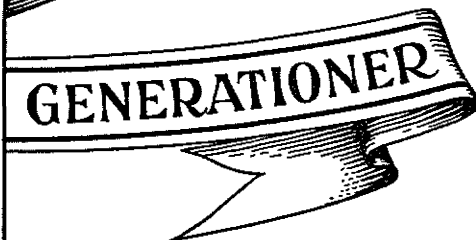
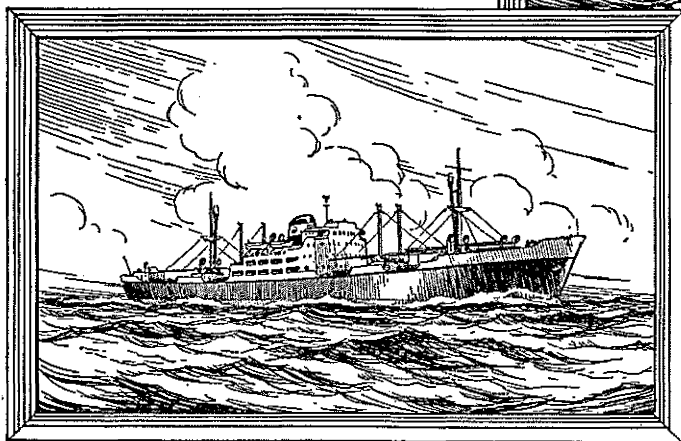
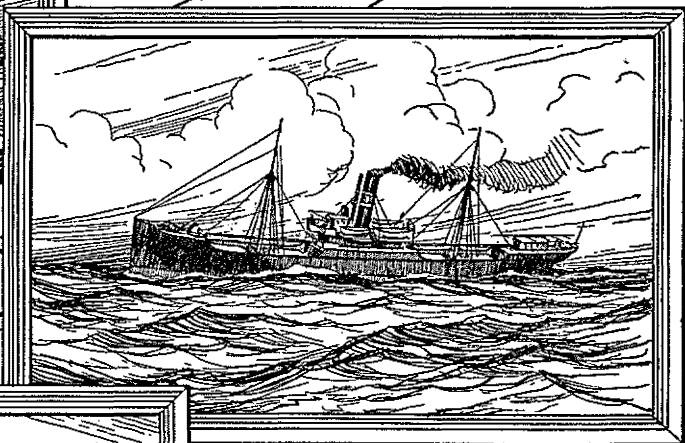
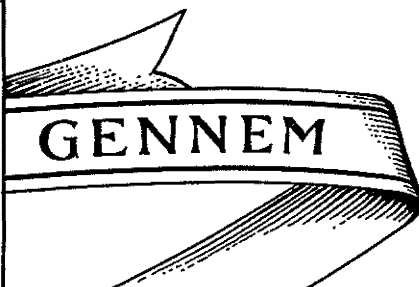
Et amerikansk rederi... Fortsat fra side 7

Folk bliver længe hos Moore & McCormack, hvis de opnår ansættelse i rederiet, for der sker til stadighed noget her. Men rederiet har også kun dygtige søfolk i sin tjeneste, og derfor sejler mange skandinaver for Morre-McCormack. To af de danskere, der har gjort tjeneste længst tid i det store rederi, døde her i sommer. Den ene var kaptajn Edward A. Sørensen, der havde været tilknyttet selskabet helt siden 1920. Den anden var kaptajn Harald P. Petersen, der drog til USA lige efter sin uddannelse som dansk søofficer. Begge var de med under de to verdenskrige.

Heldigvis kan andre skandinaviske søfolk tage disse „old-timers“ arv op og gøre et fint stykke arbejde under stjernebanneret. Der er altid brug for dygtige folk hos Moore & McCormack Lines. *Otto Ludwig.*



H. SCH - P.



HAR DE
OVERALT PAA HAVET
FAAET

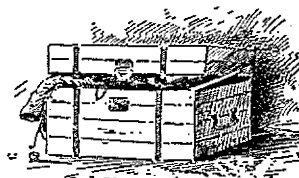
fra JESPER CHRISTENSEN & Co
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER



...fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



Kirke med amningsmærker

En frimenighed i Skotland ønskede omkring 1840 egen kirke, men kunne ikke få tilladelse til at opføre den på britisk jord. Men skotterne var ikke rådvilde. De startede en indsamling mellem deres trosfæller, og da der var indkommet ca. 2.000 pund sterling, bestilte de på et værft i Glasgow en flydende kirke. Bygningen af kirkeskibet blev betroet John Reid & Co., der havde bygget ikke så få kendte sejlskibe. Værftet byggede „kirken“ for 1.400 pund, og i 1843 blev den bugseret til Loch Sunart for at blive forankret ud for Strontian. Det mærkelige fartøj, der var bygget af jern, var ikke videre sødygtigt, og flere gange under rejsen var det lige ved at drive ind på skærene og tage bugserbådene med sig. Men det lykkedes trods alt at nå frem, og skotterne var meget flittige til at „gå“ i kirke. Hver søndag sejlede de ud til kirkeskibet i mængder af små både. I det store kirkerum var der plads til 750 tilhørere, og øvede iagttagere inde i land kunne ved hjælp af „kirken“s amningsmærker slutte sig næsten nøjagtigt til, hvor mange mennesker der var om bord.

Klokkeklang

Fiskerne i Kent, nærmere betegnet i Bognor, siger, at de i mørke og stormende nætter kan høre klokkeklang fra havbunden. Klokkeklangen kommer efter deres udsagn fra en kirke, som havet engang har taget med sig sammen med et stort stykke land. Hvad man ellers vil mene om fiskernes hørelse, så er det dog en kendsgerning, at havet netop ved Bognor har været grådigt.

Også han!

Jeg har før fortalt, at admiral Nelson led af søsyge. Nelson døde imidlertid for så mange år siden, at man ikke umiddelbart kan kontrollere påstandens holdbarhed. Derimod kan det med sikkerhed fastslås, at også Lord Jellicoe af og til var søsyg. John Jellicoe, der døde i 1935, var som bekendt britisk admiral og flådechef under Jyllands-slaget 1916. Fra 1916 til 1917 var han First Sealord og ledte bl. a. bekæmpelsen af de tyske ubåde.

Røg og bajonetter

På de gamle orlogsskibe var der meget strenge bestemmelser om, hvor og hvornår besætningen måtte ryge. Af hensyn til brand- og eksplosionsfaren kunne det medføre dødsstraf for den, der brød bestemmelserne. Stort set måtte der kun ryges eet eneste sted om bord, nemlig på dækket og kun over store kar med vand. Vagter med oplantede bajonetter stod og passede på, at ingen fjernede sig med en endnu ikke slukket pipe.

Godt præsteret

Det berømte hollandske ocean-bugser- og bjergningselskab L. Smit & Co. bugserer hvert år over en samlet strækning af mere end en kvart million sømil.

De har travlt

I Argentina, hvor man har udskiftet adskillige billeder og portrætter på væggene i den sidste tid, har man også haft travlt med at døbe en mængde skibe om. F. eks. blev et skib, der tidligere hed „Evita Peron“, for nogle dage siden velsignet med et andet og mere „demokratisk“ navn under en meget højtidelig ceremoni, der ikke på nogen måde stod tilbage for den, der blev udfoldet, da skibet fik sit første navn.

Østrig bliver skibsfarts-nation

Den stående vittighed om den schweiziske handelsflåde duer som bekendt ikke mere, fordi Schweiz allerede i flere år har gjort sig gældende på havet. Nu vil også en anden indeklemt nation være med på søen. Østrig har således fornylig sat et skib i arbejde på Deggendorfer Werft ved Donaus bred. Skibet, der får dieselmotor, skal døbes „Vribus Unitis“ og kommer på jomfrurejse til foråret. Det skal sejle på Donau og Sortehavet, ja, endog på Middelhavet og helt til Indien. Til sejlads ved Donaus munding kræves russisk tilladelse, og Østrig har allerede søgt om denne.

Der spildes altid lidt i farten

En fart på omkring de tolv knob var meget fint præsteret af et sejlskib. Men det skete ret tit, at man under gunstige forhold nåede over denne fart, og når der sejlede rigtig stærkt, sagde man i de engelske skibe, at farten var „twelve and a Chinaman“ (tolv knob og en kineser). Udtrykket siges at have sin oprindelse i en sørgelig episode: Skipperen og styrmanden stod på poop'en og fulgte interesseret loglinens udløb. Farten var ganske fantastisk, og linens knob forsvandt agterefter det ene efter det andet. Det tolvte knob var ude i løbet af mindre end 14 sekunder, og så hurtigt sejlede der, at kineseren, der holdt loglinen, røg udenbords sammen med det sidste knob. Der var ikke skygge af chance for at redde ham, og iøvrigt havde man alt for travlt til at forsøge det. Skipperen vendte sig ganske uanfægtet til styrmanden og spurgte ham, hvilken fart der egentlig var blevet målt. „Twelve and a Chinaman“, svarede styrmanden.

Forandring fryder

I 1939 var en liner under bygning hos Burmeister & Wain til det britiske Glen-kompagni. Skibet, der havde fået navnet „Glen-garry“, blev imidlertid „overtaget“, da tyskerne trængte ind i Danmark. Under tysk flag fik lineren, der nu blev „raider“, navneforandring til „Meersburg“. Nogen tid efter, da tyskerne fandt på at bruge det til skoleskib, fik det navnet „Hansa“. Da det efter krigen leveredes tilbage til sine retmæssige ejere, englænderne, døbte disse det om til „Empire Humber“.

Flyverne vandt minekrigen

Det vides, at mindst 1047 skibe under aksemagternes kontrol sank under den sidste krig som følge af engelske søminer. Overraskende nok blev 80 procent eller mere af de miner, der gav resultat — nemlig 864 — udkastet af britiske luftfartøjer.

Søens fineste medalje

Lloyd's medalje for redning af menneskeliv på søen er en af de fineste og højst værdsatte, en sømand kan få. Medaljen blev indstiftet i 1836 som „en hædersbevisning til dem, som under farefulde forhold har bidraget til at redde menneskeliv på søen“. Den uddeles både i guld, sølv og bronze. Men den gives ikke i nogen stor målestok. Visse år uddeles den overhovedet ikke. Derfor er den, der får en sådan medalje, højt anset inden for britisk søfart, og det siges, at en mand, der har ret til at bære den, aldrig behøver at mangle arbejde. Selv ikke hvis det meste af handelsflåden skulle blive lagt op!

Ved De,

at kampen om „Atlantens blå bånd“ foregår på distancen fra Bishop Rock ved Englands kyst til Ambrose-fyrskibet i USA? Når båndet absolut skal være blåt, er det, fordi Englands fornemste orden, Hosebåndsordenen, delvis består af fløjl i samme farve.

land som Genua, hvis opland bl. a. tæller industribyerne Milano og Turin samt hele Schweiz. Iøvrigt er jernbaneforbindelsen mellem Genua og hele midt- og nord-Europa de bedst mulige, ja, både bedre og hurtigere end dem på Trieste. Den korteste jernbanelinie mellem Trieste og Wien går gennem Jugoslavien, og jugoslaverne er — siden Triestes genforening med Italien — ikke så ivrige efter at støtte forbindelserne på Trieste det mindste.

Endelig siger man i Genua, at den flyveplads, man for øjeblikket — under store økonomiske byrder — er ved at opføre lige uden for byen, ikke vil være til nogen nytte, hvis Genua mister sine linere og dermed passager-forbindelserne til og fra udlandet. — Hvilket måske også er rigtigt.

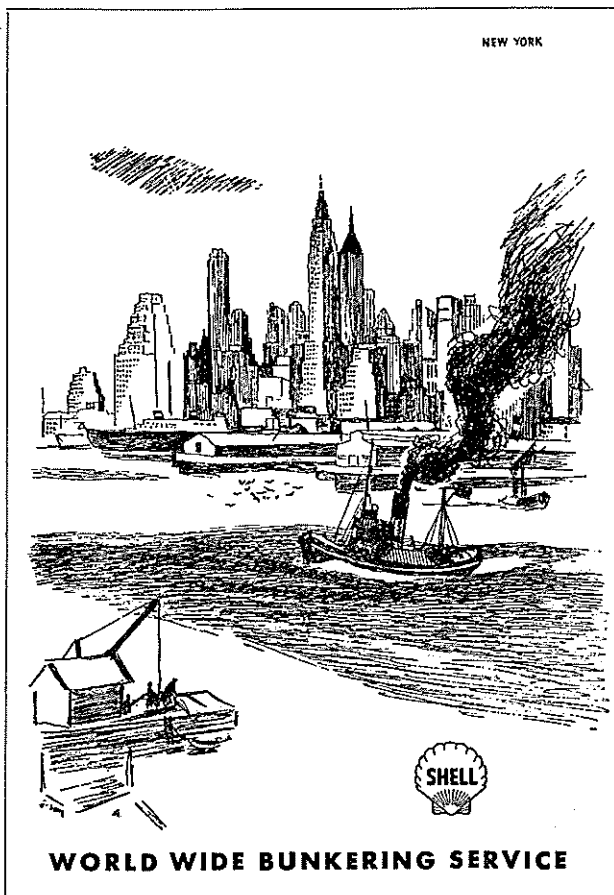
Men man kan jo indvende, at Genuas shipping-folk hele tiden må have vidst, at Trieste ville forlange sine skibe tilbage. Og lufthavnens bygning er påbegyndt, efter at kravene fremsattes første gang.

Det er imidlertid ikke Trieste, der kommer med disse indvendinger. Triestes shipping-folk siger bare:

„Hvad kommer alle Genuas argumenter os ved? Vi behøver skibene for at kunne overvinde den økonomiske krise, vi er inde i. Og desuden så er skibene jo vore!“

Det er ikke rart at være italiensk statsminister for øjeblikket!

Otto Ludwig.



Verdens første helsvejste aluminiums-yacht

Mange interessante skibe gæstede København under den store britiske udstilling. Et af de mest interessante var yachten „Morag Mhor“, der er verdens første helsvejste aluminiums-yacht.

Vi har her i bladet mange gange før skrevet om aluminiums anvendelse inden for skibsbygningen. Vi ved, at man allerede for over hundrede år siden benyttede det nye metal inden for skibsfarten. Men de både, der blev bygget af aluminium i slutningen af det 19. århundrede, havde kun en kort levetid, fordi man vidste meget lidt om metallets korrosions-bestandighed over for saltvand.

Senere fandt man frem til søvandsbestandige legeringer, og så fik aluminium sit gennembrud inden for skibsbygningen. Men de fleste konstruktioner er indtil fornylig blevet nittet, fordi man ikke kendte til nogen helt tilfredsstillende svejseproces. Indførelsen af den selvregulerende lysbuesvejsnings-metode for aluminium betød dog et meget stort fremskridt, og nu er der ingen grænser for aluminiums muligheder inden for skibsbygningen.

Man så det bedst om bord på „Morag Mhor“, hvor næsten alt var af aluminium lige fra masterne og joljerne til dørken i maskinrummet. Et aluminiums-skrog behøver ikke at males, men når man gør det alligevel, skyldes det nærmest æstetiske grunde. Og man har iøvrigt fundet frem til en metode, der gør det muligt at male med kobber-holdige beskyttelses-farver, uden at der opstår elektrolytiske, ødelæggende virkninger.

„Morag Mhor“ byggedes til British Aluminium Company Ltd. for at give firmaet erfaringer m. h. t. aluminiums-svejsning. Firmaets tekniske afdeling og laboratorier har lagt et stort arbejde i dette skib, men til gengæld høstet mange værdifulde oplysninger. Stort set har skibet været en succes, og alle vegne, hvor det har vist sig, er det blevet modtaget med begejstring. Også de danske skibsbygnings-folk, der besøgte det i København, var enige om, at aluminium er fremtidens metal inden for skibsbygningen.

—wig.

For 31.000 kroner nye bøger til Søfartens Bibliotek

Søfartens Bibliotek råder nu over omtrent 45.000 bøger, som nok skal blive slidt op allesammen efter det tempo at dømme, som søfolkene har på under læsningen. Skibenes besætninger har vist meget stor interesse for bibliotekets bøger og kræver flere og nye bøger.

I det forløbne regnskabsår, siger årsberetningen, er der til Søfartens Bibliotek indgået 2.216 nye bind, hvoraf 1.940 indkøbtes, mens resten tilgik i form af gaver. Til indkøb af de nye bøger medgik der 30.831 kroner.

Det er ingen overdrivelse, når det siges, at bibliotekets bøger bliver slidt op. På grund af forlis eller slidtage udgik 1.492 bind af samlingen, og nettotilgangen var således 724 bind.

Sammen med søfolkernes læselyst stiger også udgifterne. Bøgerne bliver dyrere, lønningerne stiger, ja, alting stiger — men bare ikke indtægterne. I alle tilfælde ikke i takt med udgifterne. Derfor appellerer bibliotekets bestyrelse til alle sine venner om at yde biblioteket et dyrtids-tillæg.

Morsom vagabond med skrivemaskine

Aage Heinberg: Sådan set —
Rosenkilde & Bagger
206 sider

Alle danske læsere kender redaktør Aage Heinberg, for der er næppe det blad eller den avis, hvor hans navn ikke har været på tryk. Adskillige gange har han skrevet i „Vikingen“, og det har aldrig været kedeligt. Nu har han skrevet sine erindringer, og de er bestemt heller ikke kedelige!

„Sådan set —“ hedder bogen, og alene titlen fortæller, at Aage Heinberg er ganske uhøjtidelig. Han forsøger ikke at give sig selv et storslået gravmæle, men fortæller bare løs, så man har fornemmelsen af, at det virkelig morer ham at gøre det. Heinberg er kun 60 år, så det kan jo nok synes at være lidt tidligt at skrive sine memoirer. Men det skal være ham tilgivet, for hvis han oplever lige så meget i resten af sin levetid som i de forgangne år, kan der mageligt blive stof til endnu et bind erindringer!

Aage Heinberg har som mange andre journalister været en urolig sjæl. Ret længe ad gangen kunne han ikke være hjemme. Efter nogen tids ophold i Danmark tager han altid skrivemaskinen med sig ud på nye rejser, hvor han har en evne til at træffe morsomme eller på anden måde interessante folk.

Søens folk vil sikkert først og fremmest huske navnet Heinberg, fordi det står som forfatternavn på den store, dejlige bog „Over Atlanten“. Bogen, der fortæller om dansk Atlant-farts historie, er en klassiker, og alene på grund af den fortjener Aage Heinberg at blive mindet af danske søfolk. Men han har også på anden måde arbejdet for søfarten. Bl. a. virkede han i sin tid ved bladene „Dansk Søfarts Tidende“ og „Scandinavian Shipping Gazette“. Desuden har han holdt foredrag for sønderjyderne om dansk søfart og iøvrigt skrevet om søens folk, så snart han fik lejlighed til det.

Mange og mærkelige er de oplevelser, Heinberg har haft, og det persongalleri, der passerer revy i bogen, spænder fra Mussolini og Axel Høyer til Masaryk og Arthur Schnitzler.

Man har aldrig kedet sig i selskab med Aage Heinberg, og man gør det heller ikke under læsningen af denne bog.

—wig.

A/S **MONTANA**

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders

En rejseskildringernes H. C. Andersen

Hans Andreasen: Møde med Afrika
Hirschsprung
175 sider

Hans Andreasen er bl. a. kendt for sine bidrag i „Jul på Havet“. Han er i sandhed en kunstner. Hvis det skulle være, kunne han såmænd skrive en rørende novelle om en dyngge grus.

Bedst er Hans Andreasen i sine rejseskildringer. Han maler med dejlige, strålende farver. Der er noget ligefrem H. C. Andersensk over ham. Men han er bare mere kras, end H. C. Andersen nogensinde ville have drømt om at være. Han gør det banale poetisk. Jo, han er kunstner.

Det er med spænding, man begynder på hans nyeste bog. Den hedder „Møde med Afrika“. Vi kommer til det vestlige Afrikas havnebyer med deres brogede og fremmedartede liv, op ad floderne, ind i urskovene og på besøg i negerlandsbyerne. Ja, det er sandt, at vi ligefrem *kommer* til disse steder. Forfatteren tager os faktisk med i drømme. Han beskriver på en så fængslende måde, at man er helt forvirret, når man efter læsningen opdager, at man sidder i en ganske almindelig lænestol under alt for civiliserede forhold i København.

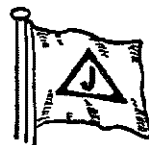
„Møde med Afrika“ er en strålende bog. Bedre dansk rejseforfatter end Hans Andreasen findes ikke. Og det er ikke bare landene, havene, floderne og urskovene, han beskriver med sit store talent. Han er lige så dygtig til at se og opfatte menneskene, ja, til at se igennem dem. Bedst er han her, når han beskriver kvinderne, og især de unge.

Bogen er illustreret med træsnit af forfatterens hustru, Astrid Doxrud Andreasen, og hun har gjort det ganske fortræffeligt.

Der kan ikke med rette siges et kritiserende ord om denne bog.

Læs den, gem den bort et stykke tid, og læs den igen!

—wig.



Dampskibsselskabet

JUTLANDIA

JENS TOFT

Toldbodgade 29

TELF. *8192

A/S **J. FREYTAG, Sejlmager**

53 Nyhavn 53 - Tlf. Palæ 3943

To pakhuse, der har kostet tre femtedele af Frihavns første anlægssum

Igen har Det Østasiatiske Kompagni afsluttet et imponerende byggeri. Den 18. oktober indviedes i København Frihavn to enorme pakhuse, som har kostet ØK den nette sum af ca. 12 millioner kroner.

De to nye pakhuse sætter deres præg på frihavnen. Det store anlæg er beliggende i havnens nordlige del, hvor der er dannet en helt ny plads, som til ære for kompagniets verdensomspændende virke har fået navnet Orientplads.

Der var feststemning i Frihavnen på indvielsesdagen. Repræsentanter for havnevæsen, frihavnselskab, rederier, de søfarendes organisationer m. m. var mødt op, og ved sin tilstedeværelse kastede Prins Axel særlig glans over begivenheden.

Og der var virkelig noget at feste for. De nye pakhuse er imponerende både af ydre og indretning.

Direktør Hakon Christensen holdt velkomsttalen og sagde heri bl. a., at da frihavnen i 1894 blev anlagt, kostede hele herligheden 19 millioner kroner, mens bygningen af de to pakhuse alene har kostet 12 millioner. Det fortæller vel nok lidt om prisstigningerne!

Direktøren redegjorde for det vældige byggeris fremadskriden. Da ØK i sin tid begyndte i Frihavnen, startede det med 340 kvadratmeter lejet areal. Før de sidste udvidelser rådede man over 9.100 kvadratmeter, som imidlertid nu går tilbage til frihavnen. I de nye pakhuse har kompagniet et nytteareal af 15.300 kvadratmeter samt 3.000 kvadratmeter åben plads mellem de to bygninger. Kajen er 15 meter bred med to jernbanespor og kranpor i hele sin længde. Kran-udstyret er det mest moderne, der tænkes kan. Der findes her opstillet 4 portal-vippekraner med en kapacitet af 3 tons. Bag pakhusede er der et andet jernbanespor.

Af- og pålæsning af gods kan ske indendørs, idet selv de største lastvogne kan komme ind gennem bygningernes imponerende porte. Pakhusene er forsynet med hver sin 6 tons elevator. Hver af elevatorerne kan løfte f. eks. 28 personer.

Bygningerne rummer også smagfuldt indrettede og lyse kontorer, hvor der i dagens anledning var smykket med skønne blomster. Der er kontorer for teknisk afdeling, inspektions-afdeling og proviant-afdeling. På taget af det ene pakhuse er der desuden indrettet et vaskeri.

Til bygningen af de to pakhuse er der medgået 23.000 tons jernbeton (heri 3.100 tons cement og 832 tons jern). Af mursten er der anvendt 1.322.000. Til betonarbejdet er der medgået 280.000 arbejdstimer, hvorved 315 mand har været beskæftiget. Ved murerarbejdet har været beskæftiget 95 mand. Og når det så nævnes, at trapperne er smukt beklædt, betonpillerne festligt malede og kontorerne smykket med udsøgte træsorter, ja, så kan man vist ikke nævne ret meget mere inden for rammerne af de 12 millioner kroner.

Formanden for Frihavns-aktieselskabet, dr. techn. C. A. Møller bragte ØK sin og frihavns lykønskning med byggeriet. Han mindede om, at der først rigtigt kom skub i frihavns udvikling, da ØK i 1897-98 tog den i besiddelse, og navnet „Orientplads“ skal opfattes som en påskønnelse af ØK's indsats.

Det gamle, nu ledige pakhuse på midtermolen har frihavnen selv god brug for, men man er glad for, sluttede direktør C. A. Møller, at den gamle kontorbygning — som et minde om ØK-indsatsen i havnen — bliver bevaret.

—wig.

En god ungdomsbog

Aage J. Chr. Pedersen: Nu gælder det H. Hagerups forlag
224 sider — Pris: kr. 9,75.

Det er unødvendigt her at fortælle, at Aage J. Chr. Pedersen kan skrive. Det ved alle „Vikings“ læsere gennem flere års bekendtskab med ham. Aage J. Chr. Pedersen har altid noget alvorligt på hjerte, og han forstår at sige tingene på en sådan måde, at det ikke virker kvalmt.

Aage J. Chr. Pedersens mange drengebøger har handlet om søen. Han er selv maskinmester og har tilbragt sin ungdom på havet. Nu er han mester i land

og samtidig redaktør af Maskinmesterforeningens blad. Men søen har han ikke glemt. I sin nye bog „Nu gælder det“ er lidt af handlingen henlagt til søen, og det er absolut ikke det dårligste af den. Alligevel er det interessant at se, at forfatteren ikke har ladet sig binde alt for fast af havets bånd. Han kan skrive om andet end søfolk og skibe.

„Nu gælder det“ er en roman for ungdommen og om ungdommen, nemlig om de unge mennesker, som blev voksne i tiåret efter den sidste krig. Den handler om en ung mand, der har udlængsel i blodet, men som forhindres i at rejse af sin fortravlede og alt for ambitiøse far. Så tager han fat som læredreng på et skibsværft. Efter læretiden kommer han ud at sejle for senere at uddanne sig som maskinmester. Men han er uheldig og kommer allerede på den første rejse til skade i maskinrummet og indlægges på et hospital i England. Her træffer han en ung sygeplejerske, med hvem han deler sin fremtid.

Det var handlingen ridset kort op. Men „Nu gælder det“ indeholder andet end ren og skær underholdning. Det er en fin bog.

O. L.

A/s Dampskibsselskabet VENDILA

KØBENHAVN V. · DAGMARHUS
TELEFONER: C. 2537 - 2538

Hertugen af Edinburghs personlige standard

På samme måde som man om sommeren kan se kongeskibet „Dannebrog“ med kongeflaget og kongestanderen (det er kun det første, der salutes med 27 skud) vajende under stormastens flagknap, kunne man i udstillingsdagene ved Langeliniemolen se den britiske kongeyacht „Britannia“ med *Hertugen af Edinburghs* standart vajende.

Dette særlige flags udseende blev bestemt ved en admiralitets-ordre af 18. januar 1952, og da hertugen kort efter for første gang benyttede det på sit luftfartøj, som han selv fløj til Cornwall, blev standarten meget omtalt og fotografisk gengivet i den engelske presse. På sin rejse til olympiaden i Finland samme år viste yachten „Patricia“ for første gang denne standart i de nordiske farvande.

Dette flags oprindelige udseende var som nævnt fastsat i den afdøde Kong *Georgs* regeringstid, fælles for Hertugen af Edinburgh og den daværende hertuginde. Den ret langagtige standart rummede i sine 2 lige store halvdele inderst hertugens og yderst hertugindens våbenaftegn. Efter Dronning *Elziabeths* tronbestigelse fører denne sit særlige dronningeflag, medens hertugens flag nu er ændret til kun at bestå af den inderste halvdel af det tidligere hertugpars flag.

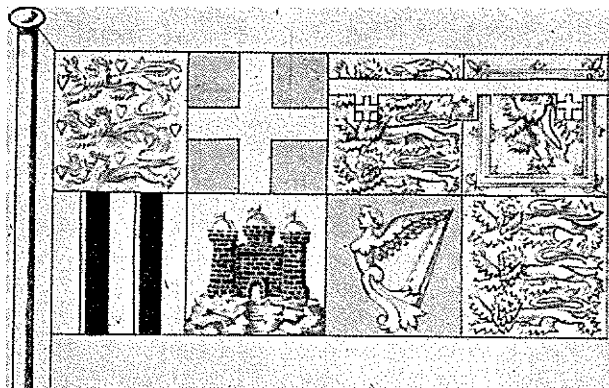
I dette nu kvadratiske og i fire lige store felter delte flag ses det øverste, inderste felt som en guldbund, der danner baggrund for 3 blå, kronede løver omgivet af 9 røde hjerter. Det øverste yderfelt består af et sølvkors på blå bund, medens det underste inderfelt har sølvbund med 2 lodrette, sorte „bjælker“, og endelig vises i det underste yderfelt en sort, tretårnet borg på en klippetop — ligeledes på sølvbund.

I feltet med de „springende løver“ spores den græske kongefamilies afstamning fra det danske kongehus. Prins *Philip* er oldesøn af Kong *Christian IX* af Danmark, hvis søn *Vilhelm* i 1863 valgtes til konge af Grækenland under navnet *Georg I*. Som alle græske prinser førte Hertugen af Edinburgh tidligere titlen: *Prins af Grækenland og til Danmark*.

De tre løver på guldbund*) var Valdemarernes skjoldmærke, og det er det egentlige danske kongevåbenskjold — i daglig tale kaldet „det lille rigsvåben“ og brugt som sådan. Afdøde Kong *Christian X* førte således fra sin lystkutter „Rita“ et lille hvidt stutflag (firkantet flag) med 3 blå løver som sit særlige ejerflag.

I den engelske presse gøres dog udtrykkelig opmærksom på, at de blå løver i den nye standart er kronede med „hertugkroner“ — ikke som de danske med kongekroner, medens der dog i den officielle be-

*) Heraldisk har løverne i det danske rigsvåben været benevnt leoparder, og hjerterne var oprindelig ikke hjerter, men „soblade“ (åkanblade). At de 3 blå løver skulle repræsentere Danmarks 3 blå hovedstrømme (sund og bælt) er en lige så poetisk som historisk urigtig antagelse.



skrivelse af flaget som dette felts oprindelse er angivet Danmark.

Feltet med sølvkors på blå bund viser så tydeligt som noget tilbage til Grækenland.

Det hvide kors på blå bund findes som hjørnefelt i det græske flag, og i det græske kongevåben, der med sine 2 køllebevæbnede vildmænd som skjoldholdere minder om det danske rigsvåben, ses midterskjoldet med hvidt kors på blå bund. I dette kors finder man yderligere som det såkaldte „herteskjold“ det ovenfor omtalte lille danske rigsvåben med de blå løver på guldbund.

Ifølge heraldisk sædvane har 1ste felt vist slægtens oprindelse, 2det felt faderens mærke eller våben, medens 3die felt (underste inderfelt) er viet moderens slægt. Hertugens moder er født Prinsesse af *Battenberg* — nu *Mountbatten*, idet denne gren af den engelske kongefamilie under første verdenskrig angliserede navnet til *Mountbatten*. Battenbergerne var en morgana-tisk sidegren af fyrstehuset *Hessen*, men prinsessens moder var samtidig datterdatter af gamle Dronning *Victoria* og prinsgemalen, *Albert* af Sachsen-Coburg-Gotha, i hvis sidste våbenskjold man sporer de lodretstående bjælker — blå på guldbund — som provinsen *Landsbergs* mærke.

Den underste del af hertugflaget viser således hen til slægten i Storbritannien; den har udelukkende sølvfarven som baggrund, og i det 4de felt (underste yderfelt) er gengivet „Edinburgh Castle“, de tidligere skotske kongers residens, der netop rejser sig på en klippetop midt i Skotlands hovedstad.

Denne by, i hvis våben den samme tretårnede borg er at finde, er usædvanlig rig på monumenter, hvoriblandt må nævnes nationalmonumentet for sejren ved Waterloo, en ufuldendt efterligning af *Parthenon* i Grækenland, og byen har derfor ret naturligt fået tilnavnet: *Ny Athen*. Når dertil kommer, at den tretårnede borg i byens eget våbenskjold er kronet med et simpelt anker, kan det siges, at den græsk/engelsk sømandsprins' titel som *Hertug af Edinburgh* symbolsk set er helt rigtig.

Det her omtalte flags opbygning er således baseret på hertugens græsk/danske afstamning, hans sømandsgerning, hans tilknytning til Storbritanniens kongehus og hans titel som skotsk hertug.

NYT I NOTER

Også „Passat“ i fart igen.

Efter at firemastbarken „Pamir“ kom i fart i midten af februar 1955 og er på hjemturen fra Sydamerika på anden rejse, er nu også firemastbarken „Passat“, der lå i Lybek-Travemünde i tre år, kommet i fart igen. Den stolte windjammer sejlede til Bremen for at indtage en ladning cement til Buenos Aires. Hjemturen går med korn til Tyskland. Foruden en stambesætning på næsten 30 mand er der ca. 40 elever om bord, der skal forny Tysklands nye handelsflådes nautiske officersstab. Det vil interessere, at rederen henholdsvis befragteren af Tysklands regering får en garanteret fragtindtægt, så driften kan forsvares.

Dansk damper solgt til Tyskland.

Damperen „Patricia“ af rederiet A. F. Sørensen i Svendborg solgtes til rederiet Kaptajn Heinrich Krohn GmbH., Lybek-Travemünde. Skibet er bygget i 1925 på Schichau-værftet og måler 953 b. r. t. med en lastevne på ca. 1330 t. Skibet skal ombygges på Hagelstein-værft i Lybek, og sandsynligvis får skibet installeret en dieselmotor. Dets nye navn er „Sturmmöwe“.

Lauritzen bestiller igen på et tysk værft.

Efter at rederiet J. Lauritzen, København, for ca. eet år siden på H. C. Stülcken-Sohn-værftet i Hamburg har bestilt et fragtmotorskib på ca. 4.000 t. d. w. (bygge-nr. 860), fik samme værft nu fra Lauritzen-rederiet bestilling på et lignende skib, der bygges under bygge-nr. 866. Begge skibe får særlige isforstærkninger efter

finske regulativer. Skibenes hoveddimensioner er følgende: Længde 97,5 m, bredde 15,24 m, sidehøjde 9,15 m og dybgående 7,32 m. Skibene får hver en B & W skibsdiesel på 3400 HK, der giver nybygningerne en gennemsnitshastighed på ca. 14,5 knob. Leveringen af det sidste skib skal ske i slutningen af 1957. Trods stor konkurrence kontraherede Stülcken-værftet nybygningen på grund af forholdsvis kort leveringstid. De to rendsborgske værfter Nobiskrug og „Krögerwerft“ kontraherede ligeledes hver en motorfragter på ca. 2400 t. d. w., også med B & W dieselmaskiner.

Danmark og Panama bestiller på italienske værfter.

Et dansk rederi har på italienske værfter bestilt to motortankskibe til hver ca. 19.000 tons. Desuden har et selskab fra Panama ordret på et italiensk værft en supertanker på næsten 37.000 tons.

Svensk værft bestiller skibsskrog hos Blohm & Voss.

Efter at tre norske rederier og det hollandske rederi Koninklijke Hollandsche Lloyd på Blohm & Voss-værftet i Hamburg har bestilt tre fragt- og passagerbåde på hver ca. 2200 b. r. t. henholdsvis to motorfragtere på ca. 10.000 t. d. w., har Oskarshamn Varv A/B nu bestilt et skibsskrog på ca. 2.000 t. d. w. på Blohm & Voss-værftet med levering til jul 1955. Det var leveringstidsspørgsmål, der førte til bestillingen i Tyskland. Genopbygningen af selve B & V-værftet er nu så vidt fremskredet, at tre af de bestilte 6 beddingskraner af fabrikatet DEMAG, Duisburg, er blevet taget i brug.

Nauticus.

Drenge, der vil være maskinmestre, kan ikke få lærepladser

Københavns Maskinskole klager i sin årsberetning over den ringe tilgang til skolens aftenkursus. Sidste år var elevtilgangen hertil kun 26, mens den for få år siden var 100. Årsagerne til nedgangen kan være mange, siges det i skolens årsberetning. Men man henviser i denne forbindelse til, at det i de senere år tit har været vanskeligt at finde lærepladser til drenge, der gerne vil gå maskinmester-vejen.

Til skolens dagkursus har tilgangen været nogenlunde tilfredsstillende, og man har givet undervisning i alle de sædvanlige fag — men nu også til maskinpasserprøven for Det maritime hjemmeværn.

Som sædvanlig har skolen mødt velvilje og støtte mange steder, og den har mange legater til rådighed for sine elever.

Eleverne har som led i deres uddannelse været på besøg om bord i skibe og i store danske virksomheder i land. Eleverne til den udvidede maskinisteksamen havde endog den store oplevelse at besøge Kockums i Malmö. Iøvrigt har Jørgen Pades mindelegat stillet et

beløb til rådighed for skolen til foredrag, museumsbesøg o. l.

Det er synd, hvis den smukke og yderst moderne skole på Jagtvejen ikke udnyttes til det yderste. Den hører uden tvivl til Europas fineste i sin art — og Danmarks handelsflåde mangler jo maskinfolk. —wig.

VANDTÆT BEKLÆDNING

— et Olskind-fabrikat

BASSE & CO.

Amaliegade 33, København

Telf. Minerva 3232

Telegramadresse: Damphetland, Steampacific

Fjernskriver: no. 2250

*

D/S Hetland A/S - D/S Pacific A/S

A. H. Basse Rederi A/S - Rederiet Bien A/S

Fra Værft Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

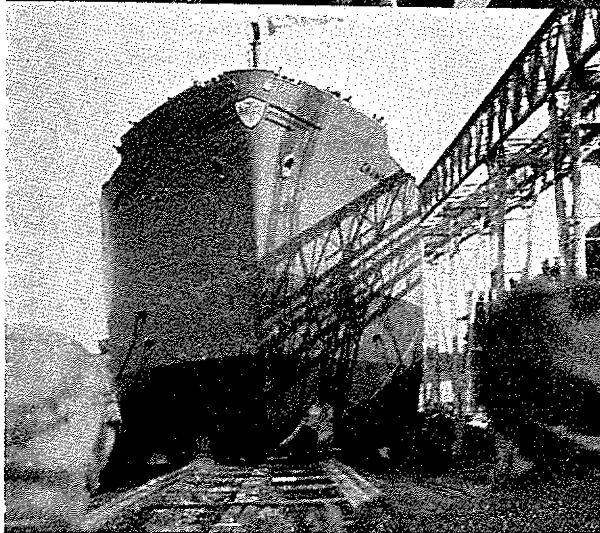
1. november 1955



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 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 Telegrafskib A/S
 Danish American Gulf Oil Transport
 Company A/S
 Aabenraa Rederi A/S
 Det Forenede Buggerselskab A/S
 Rederi-A/S Kosmos
 I/S D. F. B. & Em. Z. Svitzers Bjergnings-
 Entreprise
 D/S Hafnia A/S
 D/S Nautic

M/T Champs Elysees stabelafløbning



Fra „Champs Elysees“ stabelafløbning.

Lørdag den 1. oktober 1955 søsattes Odense Staalskibsværfts nybygning nr. 134, et tankskib til det franske rederi Société des Transports Maritimes Pétroliers, Paris.

Nybygningen er bygget som helstvejt skib til Bureau Veritas' højeste klasse + 3/3 L.I.I. og er på ca. 26,200 tons dødvægt. Dimensionerne er som følger:

Længde mellem perpendikulærene	173,3 m
Bredde	23,5 m
Dybde til hoveddæk	13,6 m
Dybgående, lastet	10,4 m

Skibet har ialt 24 tanke, 8 centertanke og 2×8 side-tanke samt et lastpumperum midtskibs og et mindre pumperum forude. Det vil blive udstyret med rigelige og kraftige pumper, i stand til at losse ca. 2500 tons pr. time. Varmespiraler vil blive installeret i alle lasttanke.

Rummelig og smuk apering for kaptajn og dæks-officerer er anbragt på broen, medens maskinbesætningen og mandskabet skal bo i agterskibet i gode, rummelige eenmandskamre, ligesom der findes messer og rygesaloner såvel for officerer som for det menige mandskab. Alle kamre og saloner ventileres mekanisk.

Nybygningen vil desuden blive forsynet med de bedste navigationsinstrumenter og det bedste udstyr, såsom radar, ekkolod, gyrokompas, log med elektrisk overføring, radio og radiopejler. Der vil blive installeret fryseanlæg for proviant.

En nicylindret Burmeister & Wain dieselmotor type 974-VTBF-160, som udvikler ca. 12.500 ihk svarende til ca. 11.200 ehk ved 115 o/m, og som vil give skibet en fart af ca. 15,5 knob lastet, vil blive installeret. Skibet vil iøvrigt få damphjælpemaskineri.

Ny cargoliner til Rederiet A. F. Klaveness & Co., Oslo

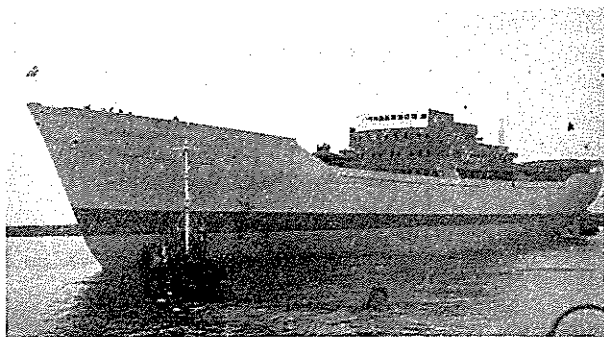
Fra skibsværftet i Helsingør søsattes fredag den 30. september 1955 et nyt skib til rederiet A. F. Klaveness & Co., Oslo. Skibet, der blev navngivet „Corneville“ af fru kammerherreinde Zahle, er en moderne cargoliner, der har følgende dimensioner:

Længde mellem perpendikulærene ...	121,00 m
Største bredde på spant	16,45 m
Sidehøjde til øverste dæk	10,05 m
Dybgang	6,00 m
Dødvægtsbæreevne	5.000 tons

Skibet bygges til Det Norske Veritas højeste klasse.

Skibet er en åben shelterdækker med bak og løftet hytte og forsynes med 5 luger, der betjenes af seksten 10 tons bomme samt en sværgodsbom på 30 tons.

Udover en fuldt ud moderne apering for officerer og mandskab er der passagerkahytter for 10 passagerer. Der findes separate messer og rygesaloner for passagerer og besætning, og hele aperaturen er forsynet med højtryksventilationsanlæg.



„Corneville“ lige efter søsætningen.

Skibet forsynes med en sekscylindret Helsingør-B & W dieselmotor, der skal kunne udvikle ca. 5300 ihk og være i stand til at give skibet en fart af 16 knob lastet på prøvetur.

Helsingør Skibsværft har yderligere et søsterskib af samme dimensioner under bygning til rederiet A. F. Klaveness.

Så snart m/s „Corneville“ var søsat, blev kølen lagt til den nye 2-dækkede DSB bilfærge til overfarten mellem Halskov og Knudshoved.

Turbine tankskibet „Perseus“

Den 20. september søsattes hos Kockums værftets nybygning nr. 376, turbinetankskibet „Perseus“, bestilt af Kulukundis-gruppen i England.

Skibet, der er helsejst og med langskibs spanter, bygges til højeste klasse i Lloyd's Register og har følgende hoveddimensioner:



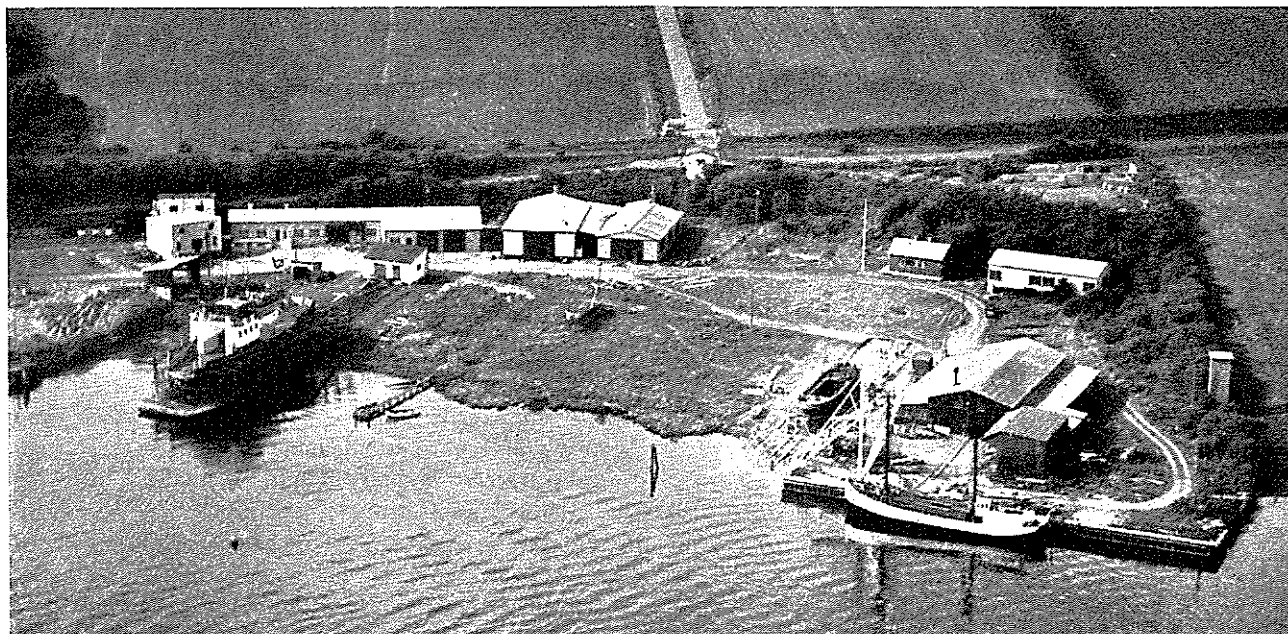
Fra venstre: „Perseus“ gudmoder, mrs. Michael Kulukundis, og direktør Lundqvist. Tre brødre Kulukundis: Michael, George og John.

Længde overalt	184,70 m
Længde mellem perpendikulærene ...	173,74 m
Bredde på spant	23,47 m
Dybde	13,03 m
Dybgang	9,86 m
Lastkubik	ca. 34.130 m ³
Kontraheret fart	15,5 knob

Pumpekapaciteten bliver usædvanlig stor, 3×700 tons pr. time.

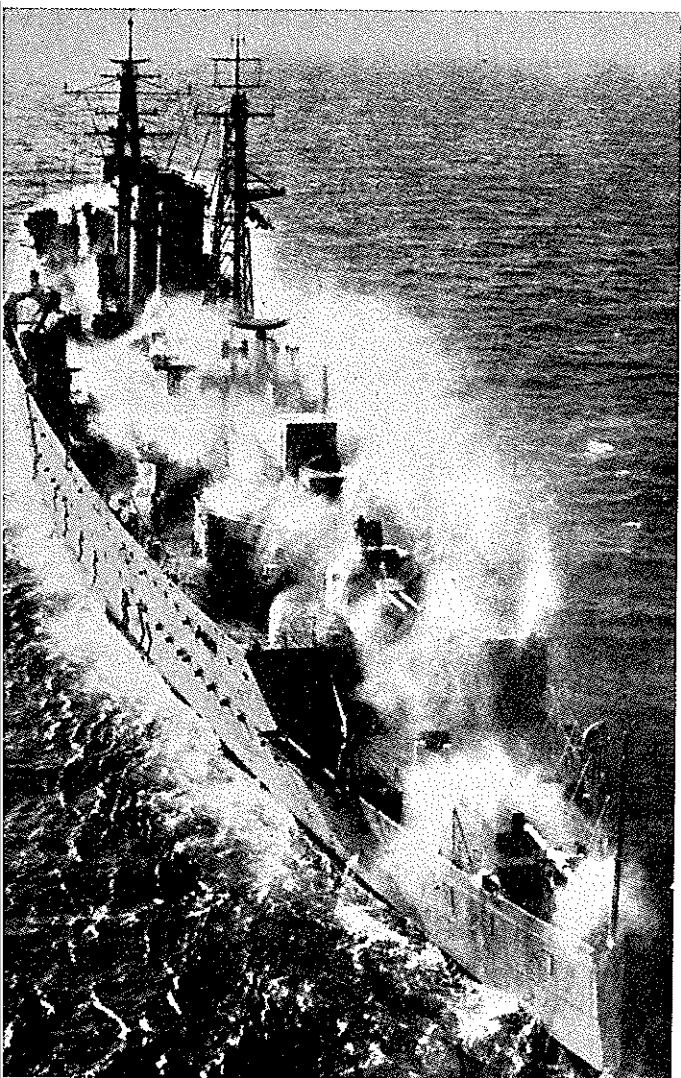
Hovedmaskineriet består af et Kockum-Laval damp-turbineanlæg på 9200 ehk ved 108 omdrejninger på skruen. Kedlerne bliver af Foster-Wheelers fabrikat, men bygget hos Kockums. To turbinedrevne vekslestrømsaggregater på 560 kva, 440 volt, tre-faset, 60 perioder i sekundet, leverer den nødvendige elektriske kraft. Desuden findes der et dieseldrevet havneaggregat på 125 kva.

„Perseus“ er det ellefte skib i Kockums 21.000 tons serie og det andet, som får turbinemaskineri. De øvrige har været motorskibe. Oprindeligt bestilte Kulukundis-gruppen i 1951 to skibe i samme udførelse, men de overlod senere kontrakten til Norness Shipping Company, Panama. Dette skib afleveredes i december 1954 og sejler nu under navnet „Little Araujo“.



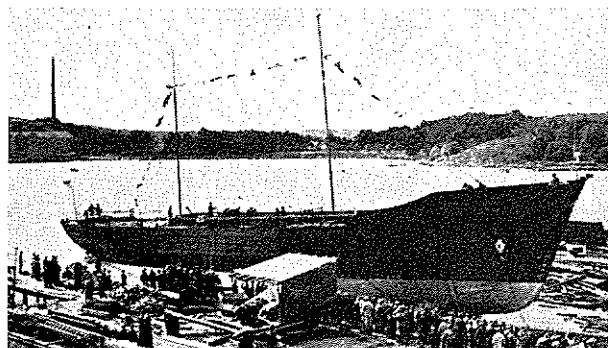
Vi bragte i forrige nummer en omtale af Sønderborg Skibsværft, som sammen med Gråsten værftet nu

er slået sammen under navnet A/S Alssund Skibsværft. Billedet viser værftet i Sønderborg.



Krigskibe og atomkrigen

I Middelhavet har den engelske krydser „Cumberland“ prøvet sit system mod faren ved atomkrydsfaring til søs. Billedet viser „sprinkler“-systemet i brug, hvor ved dæk og overbygning bliver grundigt spulet for at fri skibet for radioaktive partikler. Metoden anvendes hvis skibet befinder sig i det areal, der efter eksplosionen er stærkt radioaktivt. Så længe systemet er i brug opholder besætningen sig under dæk og kan derfra kontrollere og styre skibet og kanonerne. Alle åbninger er lukkede og forbliver lukkede, indtil geigertællere på dækket viser, at ophold der igen er muligt.



„Hermia“.

M/s **Hermia**

Fra Uddevallavarvet søsattes den 17. september det sidste af serien på fire lastmotorskibe på 895 tons dw til Rederi AB Svenska Lloyd, Göteborg. Frk. Vera Sjöström gav skibet navet „Hermia“.

Skibet er bygget som åben shelterdækker med to

Fortsættes side 34

Turbinetankskibet Jaragua

Det største skib, der hidtil er bygget i Skandinavien

Den 26. september gik tankskibet „Jaragua“ på prøvetur fra Götaverken.

Skibet er bygget til A/S Kosmos, skibsreder Anders Jahre, Sandefjord, som i 1947 fra Götaverken fik en anden rekord-nybygning, nemlig hvalkogeriet „Kosmos III“, som med sine 25.100 tons dw da var den største nybygning i Norden.

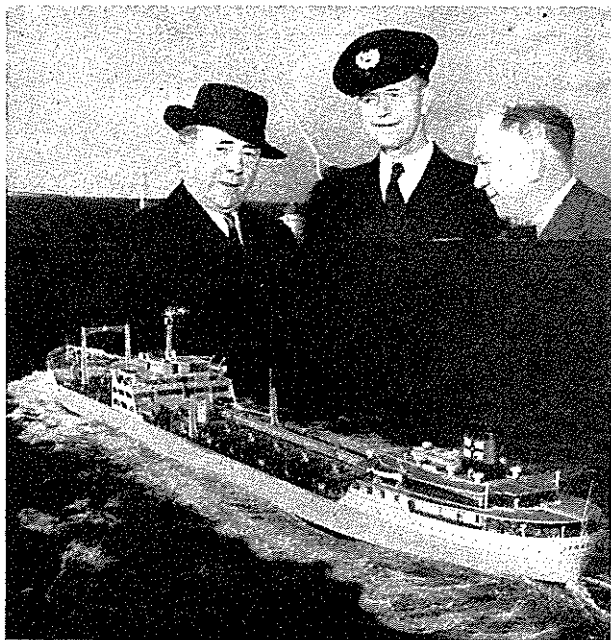
T/t „Jaragua“ er bygget til Det norske Veritas højeste klasse og har følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	202,2 m
Største bredde på spant	26,2 m
Sidehøjde	14,2 m
Middeldybgang på sommerfribord	10,5 m

Skroget er helsvejst og bygget i 267 sektioner med en gennemsnitlig vægt på 20 tons. Ialt er der medgået 3.700 plader til skibet.

Skibet har langskibs spanter i dæk, bund og sider. I siderne er disse spanter udført af flangede plader, og i bund og dæk af fladjern i forbindelse med kraftige pladespanter. De langskibs og de tværskibs skodder er udført af korrugerede plader efter Götaverkens system. Overgangen mellem dæk og klædning er afrundet, så der ikke opstår noget skarpt hjørne i overgangen. Dæks-huse, skorsten o. s. v. er strømlinieformede.

Olielasten skal føres i 12 midtskibs- og 16 sidetanke, som tilsammen har et rumfang på 51.900 m³. Målt i liter beløber den oliemængde, skibet kan medføre i last-tankene sig til i rundt tal 47 millioner liter. Hertil kommer tankene til brændolie, smørelie og ferskvand, som tilsammen har en kapacitet på 3.700 tons.



Fra venstre: Skibsreder Anders Jahre, kaptajn K. Gran, direktør K. E. Jacobson. Nederst: „Jaragua“ på prøvetur.

Hovedpumperummet er forsynet med fire kraftige pumper, hver med en ydeevne på 750 tons i timen, hvilket vil sige, at skibet kan losse sin olielast på ca. 20 timer.

Lugerne til tankene er af Götaverkens patenterede type.

„Jaragua“ har en hypermoderne udrustning af alle slags nautiske apparater og instrumenter, radar, gyroskopkompas med selvstyrer, ekkolod, SAL-log o. s. v. Radiotelefonianlæg har man også ligesom et lokalt telefonanlæg indenbord foruden kommandohøjtaleranlæg. Götaverkens lastfordelingsapparat for tankskibe, Lodicator, indgår også i udrustningen.

I den elektriske udrustning findes en del nyheder. Bl. a. har man forenklet forbindelsen mellem de store turbogeneratore og hovedstrømtavlen på en måde, der sparer megen plads. I stedet for de ca. 30 kraftige kabler, som ordinært skulle gå der, har man udført denne forbindelse med et par smalle kobberskinner på porcelænsisolatorer.

„Jaragua“'s besætning består af 54 mand. Til sammenligning kan nævnes, at et 17.000 tons tankskib har en besætning på omkring 45 mand. På det dobbelt så store skib behøves således kun yderligere 9 mand.

Besætningen får rummelige og smukt udstyrede kamre, så godt som udelukkende enmands, og alt bliver moderne. I såvel officers- som mandskabsmessen bliver der servering efter cafeteria-systemet fra bardiske med termostatregulerede varmeborde til den varme mad. Der findes også en sektion for natskafning og køleanordning til drikke, pålæg o. s. v. Bakker etc. er helt af rustfrit materiale. Kabysen har alle moderne køkkenmaskiner og elektriske ovne og kabyskomfur.

Et hobbyrum med sav og høvlebænk og iøvrigt fuld udrustning for metal- og træsløjd bliver der også, samt smukt indrettede opholdsrum. Messer, opholdsrum og saloner er luftkonditionerede, så man kan holde en lavere temperatur end ydertemperaturen, hvilket er en stor fordel i tropiske farvande. Luftkonditioneringsapparatene er i en del tilfælde indbygget i møblerne for ikke at falde for meget i øjnene. Salonen samt reder- og kaptajnsaptinger har møbler og paneler i fransk valnød, i officersaptingen er det mahogny, og i mandskabsmesser og kamre lys bøg.

På hoveddækket foran for hytten findes en swimming-pool for besætningen. En anden ting, som sikkert vil blive populær, er den personelevator, som fra besætningsaptingen fører ned til maskinrummet 10 m længere nede i skibet.

„Jaragua“ er Götaverkens første turbinedrevne handelskib. Turbinedrift er imidlertid ikke noget nyt for værftet. Der er bygget 15 turbinedrevne orlogsskibe, og værftet har også i mange år haft et konstruktionskontor for dampdrift.

„Jaragua“'s maskineri er af de Lavals konstruktion

og er også i hovedsagen tilvirket på de Lavals værksteder. Visse dele af maskineriet er dog bygget af Göta-verken, som har de Lavals licens på turbinemaskinerier.

Maskineriet udvikler 9.800 ahk ved 115 omdrejninger pr. minut. Propellermaskineriet består af en nitrins højtryksturbine med ca. 4.700 omdrejninger pr. minut, en seks-trins lavtryksturbine med ca. 4.000 omdrejninger pr. minut og en to-trins bakturbine, som er indbygget i lavtryksturbinen. Turbinerne er gennem et dobbelt tandhjulgear koblet til skruetakslen.

Dampen leveres af to marinekedler af Babcock og Wilcox-typen. Tilsammen kan de producere op til 58.500 kg damp i timen med et tryk på 31,5 kg/cm² og en temperatur på 400°. Kedlerne er oliefyrede og forsynet med overhedere og dampkølere, og deres sammenlagte hedeflade er ca. 1.400 m².

Til fremstilling af elektrisk strøm findes tre generatoraggregater, hvoraf to, hver på 550 kw, drives af de Laval turbiner og et på 200 kw af en femcylindret GV-motor.

Den kontraherede fart, 15 knob, blev overskredet på prøveturen.

Nogle talende tal:

Den olielast, som „Jaragua“ kan medføre, svarer til rumindholdet i 2.300 af jernbanens tankvogne. Det bliver en togstamme på 25 km.

Broncepropelleren har en diameter på 6 m og vejer 21.437 kg.

Skibets ankre vejer hver 6.845 tons.

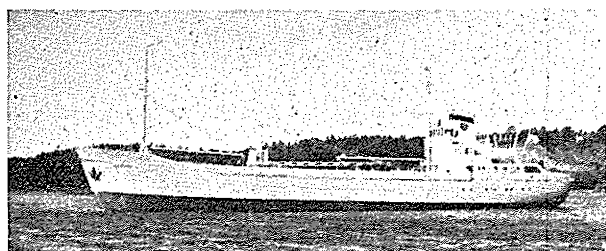
Ankerkæderne er hver 165 favne (300 m) og vejer tilsammen 75.560 kg.

De to dampkedler forvandler hver time 58 m³ vand til overhedet damp.

Rørene i de to kedler har en sammenlagt længde på 20 km.

De elektriske kabler ombord har en sammenlagt længde på 20 km, enkeltlederne (korerne) 50 km.

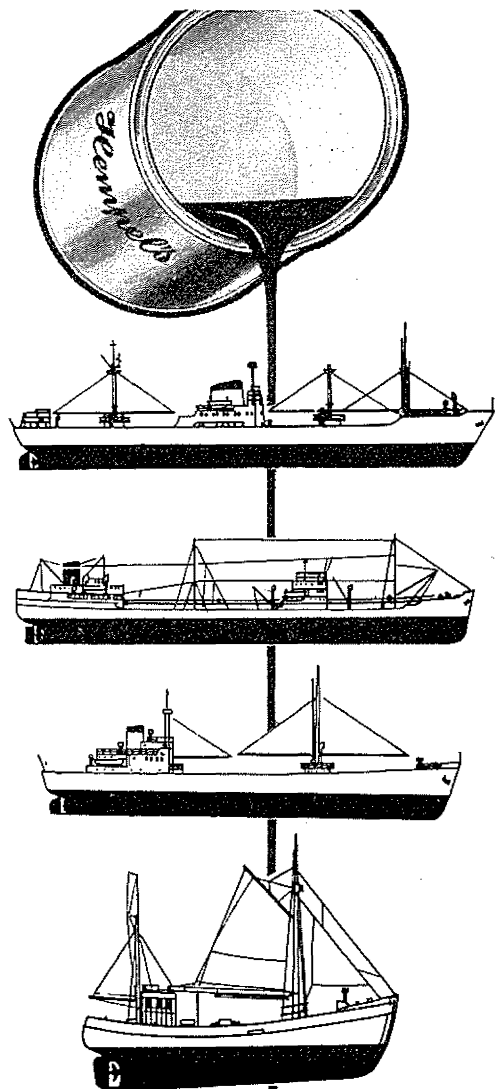
Efter prøveturen på Vinga-milen blev skibet overtaget af rederen, den norske besætning gik ombord, og „Jaragua“ afsejlede straks til den persiske havbugt for at hente olie til Shell, som har timechartret „Jaragua“ for syv år.



„Cordelia“.

M/s Cordelia

Fra Uddevallavarvet Aktiebolag afleveredes den 17. september m/s „Cordelia“ til Rederi AB Svenska Lloyd Göteborg. Det er det andet af de fire ens skibe, som skal leveres inden udgangen af november 1955.



Hempel's

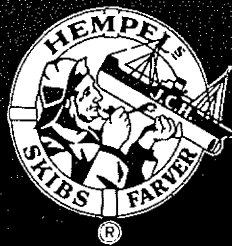
FRA MAST TIL KØL

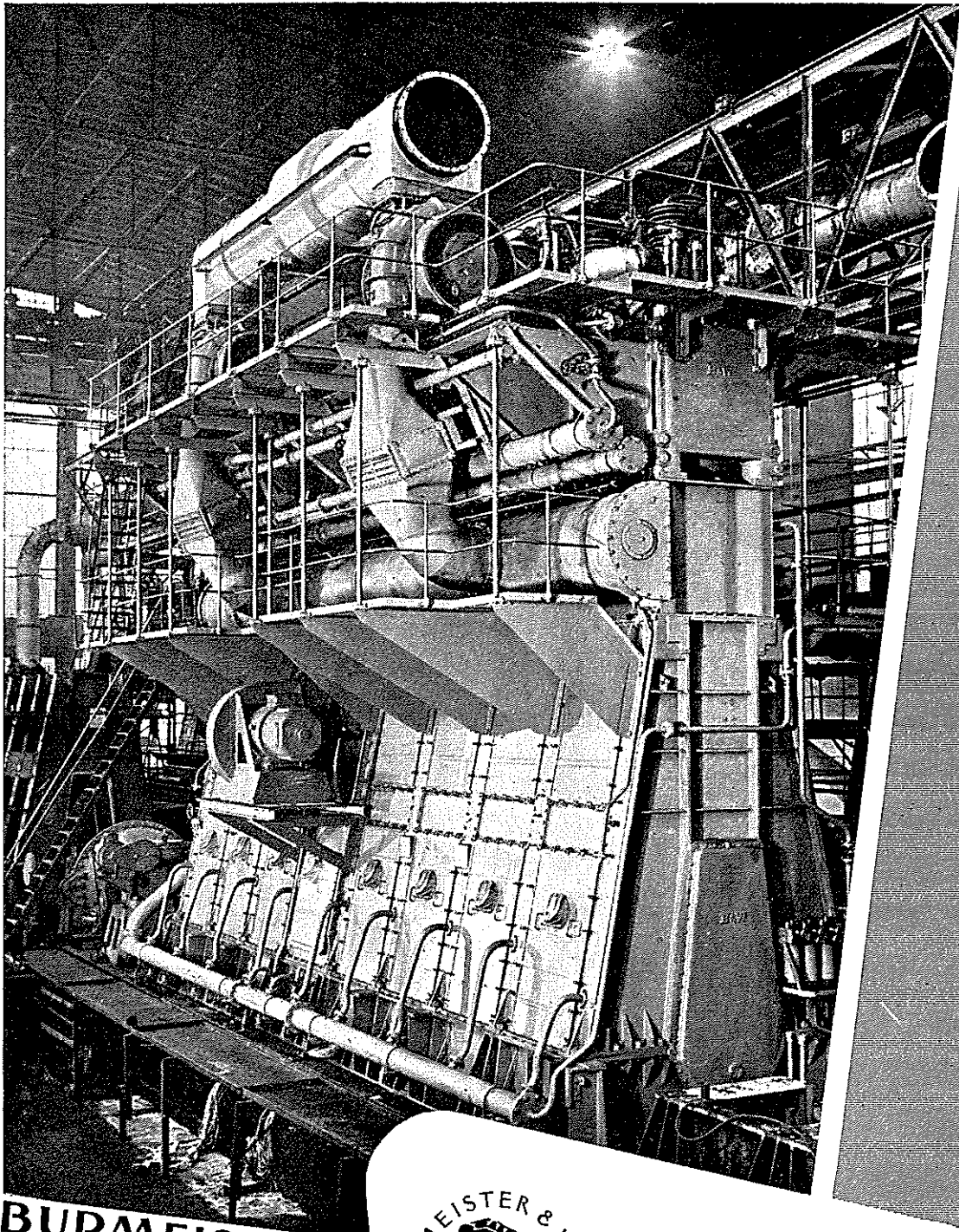
Hempel's skibsfarver er de mest velegnede, mest holdbare, bedst beskyttende — og dem, der giver de smukkeste resultater.

Hempel er en af verdens største bundfarvefabriker, og Hempel's skibsfarver fås i alle større havne verden over.

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

AMALIEGADE 8 KØBENHAVN K. MINERVA 3842





BURMEISTER &



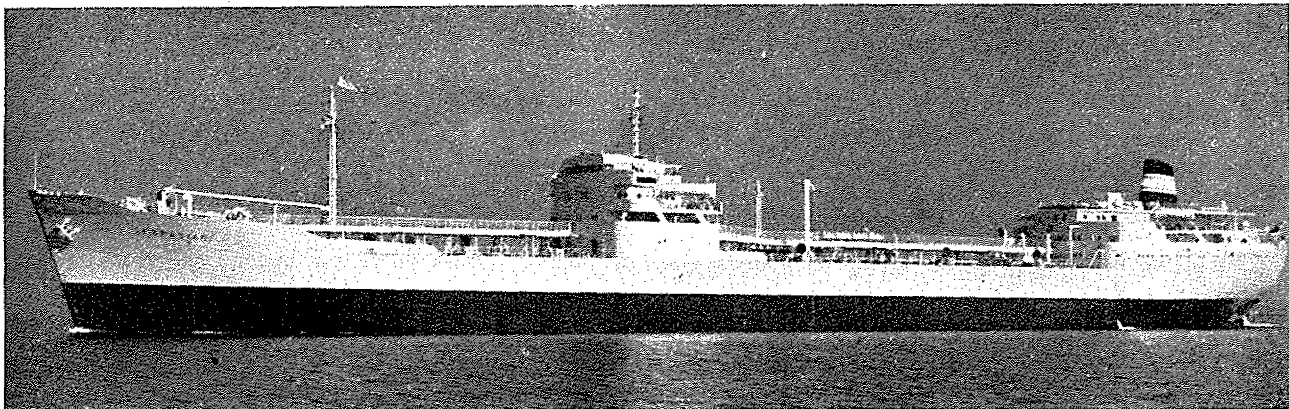
SKIBSBYGNING

REPARATIONER

DIESEL MOTORER

med og uden **TURBO-LADNING**

WAIN



„Vespasian“.

T/T **Vespasian**

T/t „Vespasian“ på 19.950 tons dw, det første turbinedrevne tankskib, som Kockums Mek. Verkstad i Malmö har bygget til et norsk rederi, blev den 28. september overtaget af skibsreder Hilmar Reksten, Fjøsanger, Bergen. Den afsluttende fartprøve fandt sted udenfor Göteborg på Vinga-milen, og skibet viste sig at opnå godt og vel den kontraherede fart 15,75 knob på fuld last. Flagskiftet fandt sted i Malmö, så snart den norske besætning var kommet ombord.

T/t „Vespasian“ er det sjette turbinedrevne handelsskib fra Kockums. Tidligere har værftet leveret tre motortankskibe på 13.000 og 16.000 tons dw til Rekstens rederier.

Det nye skib er bygget helsvejst og med langskibs spanter til højeste klasse i Det norske Veritas med hoveddimensionerne:

Længde overalt	169,6 m
Længde mellem perpendikulærene ...	160,0 m
Største bredde på spant	22,0 m

Sidehøjde	12,2 m
Dybgang	9,7 m

Lastekapaciteten er 26.160 m³, brutto registertonnagen 12.786 og pumpekapaciteten 3×500 tons/time.

Skibets udrustning er af højeste klasse. Opholdsrum og messer er rummelige og smukke. For mandskabet er der barservering. Al aptering er luftkonditioneret efter S-mandsystemet.

Hovedmaskineriet består af et Kockum/de Laval turbineanlæg på 9.200 ehk ved 108 omdrejninger på skruen. De to dampkedler er af Foster Wheelers fabrikat, skønt bygget hos Kockums. Deres hedeblade er 1.080 m², og de giver hver ved fuld belastning 24.500 kg damp pr. time. Efter overhedningen har dampen et tryk på 31 ato. og er 388°. Brændolieforbruget beregnes til 280 g pr. hk/time.

Hjælpemaskineriet består af to turbogeneratorer på 560 kva, 440 v, trefaset 60 perioder. Desuden findes en dieseldreven havnegenerator på 110 kva.



Fra venstre: Direktør K. E. Jacobsen, fru Braathen, gudmoderen, fru Lillemor Rasmussen, skibsreder Ludv. G. Braathen.

Tankskib på 30 200 tons søsat fra Götaverken

Den 29. september søsattes fra Götaverken et tankmotorskib på 30.200 tons dw til Rederi A/S Freikoll, Ludv. G. Braathen, Oslo. Skibet fik af fru Lillemor Rasmussen navnet „Branita“.

Værftet har tidligere til samme rederi leveret to tankmotorskibe på 12.300 tons dw.

„Branita“ bygges til Lloyd's Registers højeste klasse med hoveddimensionerne:

Længde overalt	198,4 m
Største bredde på spant	25,0 m
Sidehøjde	14,1 m
Middeldybgang på sommerfribord	10,4 m

„Branita“ skal forsynes med al tænkelig moderne udrustning i form af radar, gyrokompas med selvstyrer, ekkolod, SAL-log etc. Götaverkens lastfordelingsapparat Lodicatørn skal også installeres.

Olielasten skal føres i 11 midtskibs og 12 sidetanke,

som tilsammen får et rumindhold på 43.100 m³. Skibet forsynes med to pumperum og pumpekapaciteten bliver 2.000 tons i timen.

Apteringen for besætningen bliver i topklassen. Den får smukt indrettede enmandskamre, og det fortjener at fremhæves, at alle kamre, messer og opholdsrum er helt luftkonditionerede, så luften kan opvarmes eller afkøles efter behag.

Skibet skal forsynes med en ticylindret, totakts, enkeltvirkende, delvis trykladet dieselmotor af Götaverkens konstruktion og fremstilling. Cylinderdiametere bliver 760 mm og slaglængden 1.500 mm. Ved 110 omdrejninger pr. minut giver den 12.100 ihk.

Desuden installeres to sekscylindrede og en firecylindret hjælpemotor af Götaverkens konstruktion og fabrikat.

Farten er beregnet til 15 knob på fuld last.

13. Det lastede 4.800 tons dw, var 104 m langt og var Götaverkens hidtil største nybygning.

„Abisko“ adskiller sig væsentligt fra den traditionelle malmskibstype. Rederi og værft er i samarbejde kommet frem til en skrogtype, som er ny, og som særlig karakteriseres ved, hvad man skulle kunne kalde „en dobbelt klædning“. Lastrummene går nemlig ikke helt ud til klædningen, men begrænses i tværskibs retning af langskibs stålskodder, som ligger i ca. en meters afstand fra klædningen, og som sammen med skibets inderbund danner ligesom et skrog i skroget. Mellemrummet mellem det „yderste og det inderste skrog“ danner ballasttanke.

De fire lastrum, som tilsammen har et rumindhold på 17.000 m³, har fuldstændig glatte begrænsningsskodder, hvilket er fordelagtigt for losning med grab.

Kommandobro og hele aptering findes agter, og selv i denne henseende afviger nybygningen fra Grängesbergs tidligere skibe.

M/s „Abisko“ er bygget til Lloyd's Registers højeste klasse og har hoveddimensionerne:

Længde overalt	149,4 m
Største bredde på spant	19,5 m
Sidehøjde	12,9 m
Dybgang på sommerfribord	8,4 m

Skibet beregnes at gøre 14,25 kn på fuld last, og hovedmotoren bliver en syvcylindret, totakts, enkeltvirkende GV-motor med 680 mm cylinderdiameter og 1.500 mm slaglængde, som ved 112 omdrejninger pr. minut udvikler 6.200 ihk.

Som en kuriositet kan nævnes, at navnet „Abisko“ forekommer endnu engang på den liste på ca. 700 skibe og både, som Götaverken har bygget i årenes løb. Det er en 16 m lang motorbåd af jern, som værftet i 1911 byggede til Svenska Turistföreningen, og som stadig gør tjeneste som turistbåd i Torne Träsk ved Turistföreningens Abisko-station. Jernbåde af denne størrelse byggedes i begyndelsen af århundredet af værftet som udfyldningsarbejde mellem de større nybygninger. Turistföreningens „Abisko“ er nu en af de ældste og sandsynligvis den mindste af de både, som byggedes af Götaverken og stadig er i tjeneste.




Fra venstre: Direktør Erland Waldemar med frue. Direktør Tigerschiöld. Gudmoderen, fru Elisabeth Tigerschiöld. Direktør Sven Brusewitz. Direktør K. E. Jacobson.

Et malmskib af en ny type

Ved Götaverken søsattes den 21. september et lastmotorskib på 13.000 tons dw, som er bestilt af Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösund, Stockholm. Skibet er i første række bestemt til malmtransporter, men egner sig også til ladninger som kul, korn etc.

Fru Elisabeth Tigerschiöld gav skibet navnet „Abisko“. Det er det tredivte skib, som værftet har bygget til Grängesbergbolaget, og den samlede tonnage af disse beløber sig til ikke mindre end ca. 300.000 tons.

Navnet „Abisko“ har tidligere været båret af et Grängesberg-skib, som byggedes ved Götaverken 1912-



KGL. HOFMØBELFABRIKANT

C. B. HANSENS ETABL.

BREDGADE 32

København K.

Central 386 — 11,386 — 11,585



Lysegrund

Fredag den 14. oktober søsattes fra Nakskov Skibsværft nybygning nr. 141, en 970 tons dw diesel-elektrisk sandpumper til A/S Carl Nielsen, København.

Skibet fik af fru direktør Kai Nielsen navnet „Lysegrund“.

Hoveddimensionerne er:

Længde	53,0 m
Bredde	10,5 m
Højde	4,7 m

Skibet er bygget til „Bureau Veritas“ klasse og i overensstemmelse med dansk lovs fordringer for fartområdet: Indenrigs fart, fart på svenske sundhavne samt sandsugning indenfor linierne Skagen—Vinga, Kalmar—Rügenwalde, dog ikke udover 20 sømil fra nærmeste kyst.

Sandpumperen har et lastrum på ialt ca. 560 m³, og den vil fuldtlastet kunne løbe ca. 11½ knob.

Maskinanlægget er diesel-elektrisk, bestående af to Frich's trykladede dieselmotorer, der ved 500 o/m yder 725 ehk hver og direkte koblet til hver sin 400 kw 440 volt jævnstrømsdynamo og en 90 kw 220 volt hjælpedynamo.

Diesellaggaterne leverer strøm til fremdrivnings-elektromotoren, der ved udrykkekobling kan sættes i forbindelse med enten skruen eller stempumpen. Fremdrivningsmotoren er en dobbeltmotor på 2×500 bhk ved 2×440 volt.

Pumper, spil og andre hjælpemaskiner er elektrisk drevet, og den elektriske udrustning er af Thomas B. Thriges fabrikat.



A. P. MØLLER ☆ MAERSK LINE

KONGENS NYTORV 8 - KØBENHAVN K.

REDERI

TANK-, LINIE- OG TRAMPFART
BEFRAGTNING KLARERING

☆

KØB OG SALG AF SKIBE

TELEFON CENTRAL 514 - STATSTELEFON 33 - TELEGR.-ADR.: MERSK



Fra venstre: Direktør Bertil Karlbom. Fru skibsreder Stig Gorthon. Gudmoder, fru Britta af Yohnick. Skibsreder Stig Gorthon.

M/s Axel Gorthon

Öresundsvarvet i Landskrona søsatte den 21. september det 3.500 tons dw store lastmotorskib, som af fru Brita av Jochnick fik navnet „Axel Gorthon“. Skibet er bestilt af Rederiaktiebolaget Gylfe, som er et af Gorthonrederierne i Hälsingborg.

„Axel Gorthon“ er det tredje skib i den serie, som er specielt konstrueret til at føre papirmasse fra svenske nordlandshavne og fra kanadiske Atlanterhavshavne til Ridham Dock i Themsens munding.

I Vikingen nummer 8 for august måned i år kan læserne finde en omtale af typen.

M/S Hermia Fortsat fra side 27

luger og maskineriet agter. Det bygges til højeste klasse i Lloyd's Register med følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	65,8 m
Største bredde på spant	10,1 m
Sidehøjde til hoveddæk	3,8 m
Middeldybgang på last	3,8 m

Hcle dæksmaskineriet, ankerspil, styremaskine, spil og varpespil er af Thriges fabrikat.

Hovedmaskinen er en ottecylindret, enkeltvirkende, totakts Alpha dieselmotor på 960 ehk, der beregnes at give skibet en fart af 12 kn på last.

DE FORENEDE KULIMPORTØRER

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.

Prøvetur med

M/s Effie Mærsk

Torsdag den 20. oktober 1955 gik dette fragtmotorskib, Odense Staalskibsværft A/S's nybygning nr. 131, kontraheret af A/S Dampskibsselskabet Svendborg og Dampskibsselskabet af 1912 A/S, på prøvetur.

„Effie Mærsk“ er bygget til Lloyd's Register of Shipping's højeste klasse + 100 A.I. som åben shelter-decker med bak og hytte samt huse midtskibs og agter.

Hoveddata er:

Længde mellem perpendikulærene	138,7 m
Største bredde på spant	19,4 m
Sidehøjde til øverste dæk	12,6 m
Sidehøjde til andet dæk	9,5 m
Dybgang	ca. 8,4 m
Dødvægt	ca. 9.720 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 er ligesom den elektriske styremaskine af Thomas B. Thriges fabrikat.

De fire redningsbåde betjenes af 4 sæt Gravity-davidder af Welin-MacLachlans fabrikat.

Særlige lastrum er indrettet for kølelast, medens der er tanke for vegetabiliske olier.

I huset midtskibs er indrettet plads for et mindre antal passagerer. Passagerkamrene har separat bad og wc. Endvidere findes midtskibs aptering for dæks- og maskinofficerer og restaurationspersonale.

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

Både officerer og besætning har foruden messe særlige opholdssaloner.

Apteringen har et kombineret opvarmnings- og mekanisk ventilationssystem.

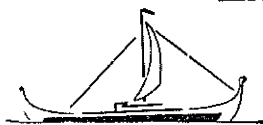
Skibet er forsynet med en hovedmotor af B & W's nyeste type, enkeltvirkende, totakts, nicylindret med turbotrykladning. Cylinderdiameter 740 mm. Slaglængde 1600 mm. Motoren er i stand til normalt at udvikle ca. 12.500 ihk.

Der er som hjælpemotorer installeret tre sekscylindrede B & W firetakts trunkmotorer med trykforstøvning, hver direkte koblet til en dynamo.

Skibet føres af kaptajn S. M. Andreasen, og Anker C. Andersen er maskinchef.

KNUD E. HANSEN

Consulting Naval Architects
Marine Engineers



Bredgade 75 - Copenhagen
Telegr.: DESIGN - Tel.: Minerva 718

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



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.

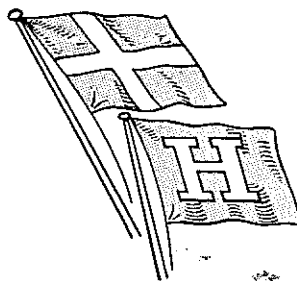
★

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
DAMPKIBSSELSKABET „HEIMDAL“

Telegr.: MARTINO
KØBENHAVN Ø. DANMARK

Sikkerhed til søs

DECCA NAVIGATOR

DECCA RADAR

DECCA NAVIGATOR AKTIESELSKAB

KRYSTALGADE 15 - KØBENHAVN K.
TELEFON BYEN 8310



A/s Em. Z. Svitzers Bjergrnings Entreprise

Grundlagt 1833
KØBENHAVN

C. CLAUSEN



DAMPKIBSREDERI A/S
HAMMERENSGADE 4 - KØBENHAVN

Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4
København

★

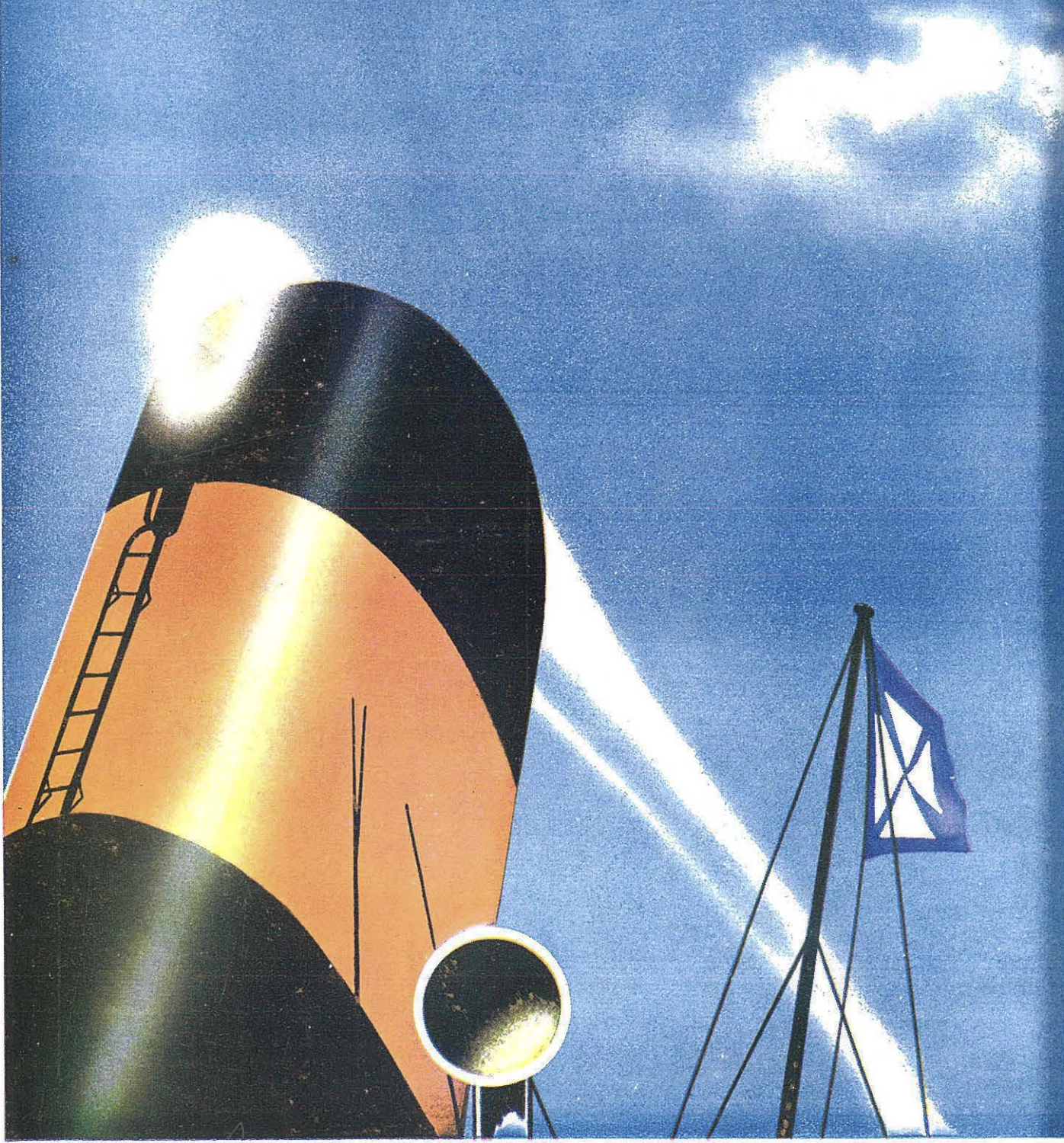
Telegr.-Adr. „Mariuson“ · Telefon Central 12057



DAMPKIBS-AKTIESELSKABET
"MYREN"
KØBENHAVN

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

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB





VIKINGEN

.1,75
December

„FLYING CLOUD“

Maleri af O. W. DAHLSTRØM

1955 - nr. 12
32. årgang



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

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

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

AKTIESELSKABET

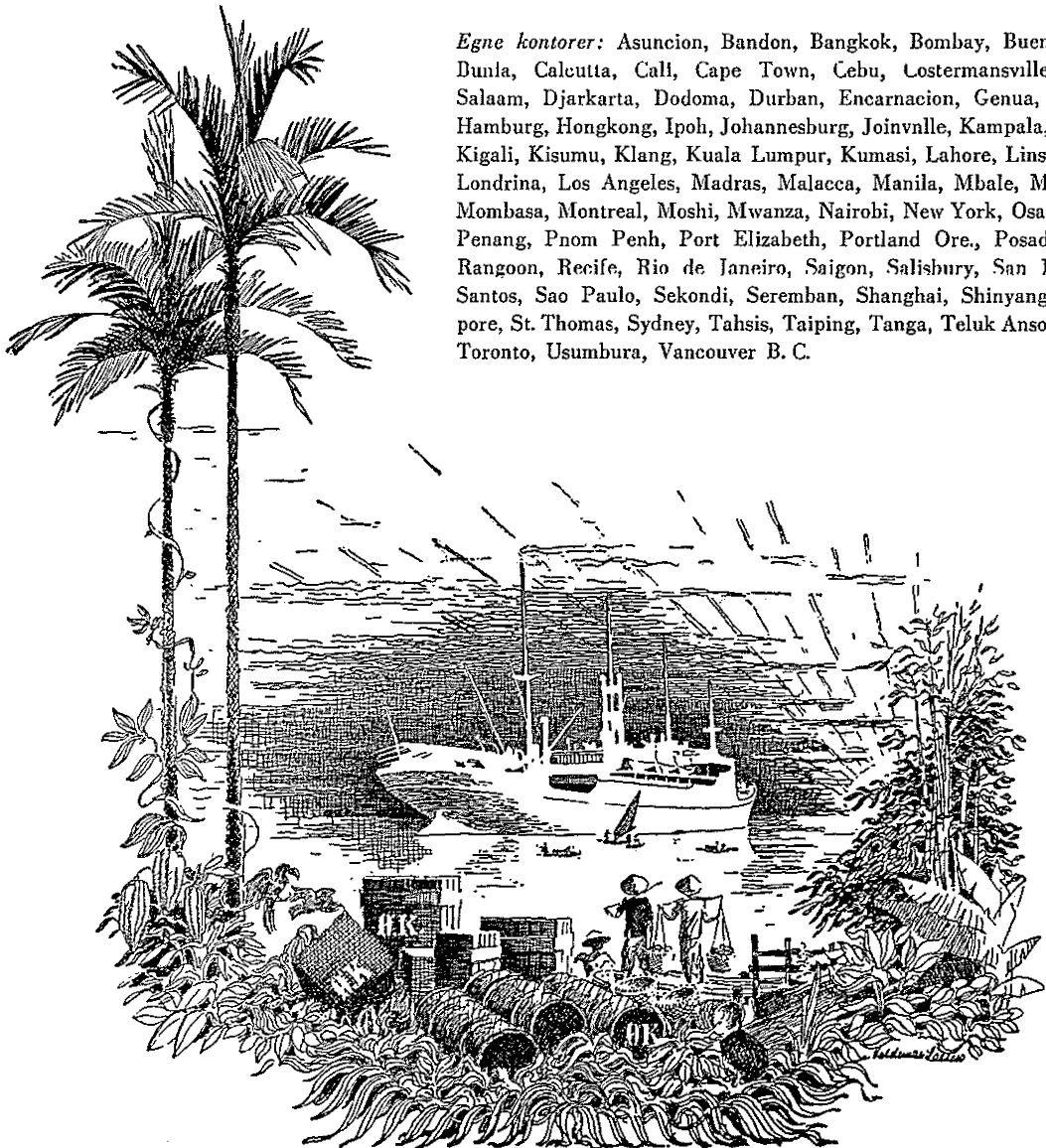
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI KØBENHAVN

IMPORT til Europa af oversøiske produkter

EXPORT oversøisk af europæiske varer

Plantage-, savmølle- og skovdrift i Østen, Afrika, Sydamerika og 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, Dunia, Calcutta, Call, Cape Town, Cebu, Costermansville, Dar-es-Salaam, Djarkarta, 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.

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

35 travle arbejdsår for Det Forenede

Direktør Korbings indsats til gavn for dansk skibsfart

Gudmoderen ønsker nybygningen lykke på rejsen, champagneflasken knuses mod stævnen og det store stålskrog glider i vandet under forsamlingens hurraråb.

Bagefter serveres der vin og kransøkage

Direktør J. A. Kørbing har som leder af Det Forenede Dampskibs-Selskab været en af hovedpersonerne i dette festlige stabelafløbnings-skuespil adskillige gange. Det er netop de sidste års mange søsætninger inden for DFDS, der har prentet hans navn med uudslettelig skrift inden for selskabets og dansk skibsfarts historie.

Men driften af et stort rederi er ikke lutter vin og kransøkage. Det er først og fremmest ensbetydende med hårdt arbejde. Ingen vil påstå, at direktør Kørbing har sparet sig selv, men heller ingen ville — hvis de ikke vidste det på forhånd — tro, at han nu er 70 år. Når de strenge år under og efter krigen ikke har mærket ham, skyldes det sikkert, at han kan lide sit arbejde. Og nu overlader han roret til direktør L. O. Normann, ikke fordi han er træt, men — som han selv siger — for at skaffe mulighed for fornyelse i ledelsen uden alt for store omvæltninger.

„Jeg føler mig hverken gammel eller træt og kunne vel fortsætte flere år endnu. Men man oplever, at folk bliver for længe på deres poster, og når de så pludselig falder fra, og når nye kommer til, sker der en hel mængde,“ siger direktør Kørbing. „De nye folk laver om på mangt og

meget, men tit forstår de ikke, hvorfor tingene var, som de var under den foregående ledelse. Nej, man skal i god tid skaffe plads for sine efterkommere og i det hele taget sikre en jævn udvikling. Det er det, der er sket inden for DFDS, når direktionen med direktør Normann som administrerende direktør suppleres med yngre kræfter. Som formand for selskabets bestyrelse beholder jeg følingen med det og kan, når det ønskes, være til hjælp med råd.“

Når direktøren siger, at der er sket en jævn udvikling, kan det næppe gælde flådens opbygning efter krigen, for den har været ganske fantastisk. Krigen kostede DFDS tabet af 32 skibe og samtidig nogle af dets bedste søfolk. Krigen blev iøvrigt den hidtil mørkeste tid i selskabets historie. Store dele af dets virksomhed gik helt i stå, og ingen vidste, hvordan fremtiden ville blive. Men ledelsen, med direktør Kørbing i spidsen, regnede med, at der ved krigens afslutning ville blive et stort behov for tonnage til transport af varer fra oversøiske havne. Derfor gennemførtes der et ikke helt lille byggeprogram allerede under besættelsen. Ikke mindre end syv nye skibe blev bygget til selskabet på danske værfter, endnu mens tyskerne var i landet.

Først og fremmest byggedes „Kronprins Frederik“, men desuden dieselmotorfragtskibene „Argentina“, „Bolivia“, „Paraguay“ og „Uruguay“ samt



Direktør J. A. Kørbing.

Elfjelt foto.

de to noget mindre motorskibe „Florida“ og „Maine“. Rederiet var klar over, at skibene ville stikke tyskerne i øjnene, og derfor blev flere af dem ikke gjort helt færdige før ved krigens afslutning.

Bygningen af de syv skibe under besættelsen var et meget klogt træk. Da krigen var slut, steg nemlig byggerisenerne ganske kolossalt, og forøvrigt manglede verden, sådan som ledelsen havde regnet med, tonnage i overordentlig grad. Derfor fik de syv skibe nok at sejle med lige fra den første dag, de blev sat i drift, og de havde deres store andel i DFDS' hurtige genopbygning, samtidig med, at de straks var i stand til at bringe vigtige varer hjem til Danmark.

I 1939 blev direktør Kørbing formand for Dansk Dampskibsrederiforening, Søfartsrådet og Fragtnævnet. De to førstnævnte poster beklædte han indtil 1946, og den sidste til 1949. På disse udsatte poster udførte han et meget krævende og lidet misundelsesværdigt stykke arbejde for hele den danske skibsfart. Allerede tidligt under besættelsen måtte han til forhandlinger i Tyskland. Men den danske delegation, for hvilken han var formand, lod sig ikke bare diktere. På grundlag af forhandlingerne i Berlin lykkedes det for dansk skibsfart at komme igennem krigen, uden at een eneste tysk soldat blev sat om bord som vagt i et dansk skib, og uden at der transporteredes tysk krigsmateriel.

Men skønt direktør Kørbing på mange andre områder inden for dansk skibsfart og skibsbygning har udført et uhyre stort stykke arbejde, er det først og fremmest DFDS, der har krævet hans kræfter.

J. A. Kørbing gennemgik 1903—07 ingeniørskolen på Orlogsværftet. Derefter studerede han i to år skibsmaskin- og skibsbygning ved Technische Hochschule i Charlottenburg. Men forinden var han blevet ingeniørassistent ved Orlogsværftet, hvor han i 1912 blev værftingeniør og i 1919 underdirektør. I 1921 kom han til DFDS som teknisk direktør, og i 1934 blev han administrerende direktør.

Det lykkedes direktør Kørbing og direktør Normann og deres medarbejdere at opbygge en smuk og effektiv flåde af passager- og fragtskibe i årene før den anden verdenskrig og i det hele taget at stabilisere det store selskab på bedste måde.

Men så kom krigen og besættelsen, der navnlig var hård ved selskabets Englands-både. Tyskerne beslaglagde under besættelsen alle Esbjerg-Harwich-rutens fire motorskibe, og kun eet af dem, „Pärkeston“, kom tilbage. Men det var i en sådan forfatning, at store reparationer måtte udføres om bord. Først den 15. december 1945 kunne det som det første skib efter krigen sættes ind på ruten over Nordsøen. Den 1. juni 1946 var „Kronprins Frederik“ helt færdig og blev ligeledes indsat på Esbjerg-Harwich-ruten.

Iøvrigt genoptog man i så stort omfang, det var muligt, farten på alle de havne, man havde befaret før krigen. Og der var mere end nok at bestille. Derfor — og for yderligere at fremskynde selskabets opbygning — købte DFDS fire skibe, som danske værfter havde været tvungne til at bygge for tyskerne, men som de

forsinkede meget stærkt. Kun eet af den lange række skibe, tyskerne satte i ordre her i landet, nåede at blive færdige før befrielsen.

De fire skibe, Det Forenede købte af den danske stat, var dampskibene „Egholm“, „Hjortholm“, „Columbia“ og „Venezuela“. De to sidste lod selskabet imidlertid færdigbygge som motorskibe, men manglen på skibsbygningsmaterialer herhjemme forårsagede, at de først kunne sættes i fart i 1947-48.

I begyndelsen af 1947 købte DFDS af den amerikanske regering to af de fra krigen så berømte Liberty-skibe. De fik navnene „Oregon“ og „Nevada“ og var med til at tage det første, store skrub for selskabet efter befrielsen, mens man stadig ventede på de nybygninger, som var i ordre eller under nybygning. Bl. a. var de med til at sikre landet de nødvendige forsyninger af kul fra USA.

De mange af selskabets skibe, som havde gjort krigen med for de allierede, vendte kun langsomt hjem, og allerede inden udgangen af 1945 bestilte DFDS fire hurtiggående motorskibe med køleanlæg til fart på Middelhavet. Det første af disse, „Samos“, var færdigt i foråret 1948, og året ud og i det følgende år fulgte de andre, „Rhodos“, „Lemnos“ og „Melos“, efter. I 1945 bestiltes også et søsterskib til „Florida“ og „Maine“. Det fik navnet „Arkansas“ og sættes i fart i oktober 1947.

Den festligste søsætning i de første fem efterkrigsår fandt dog sted den 16. januar 1948. Det gjaldt „Kronprinsesse Ingrid“, der som søsterskib til „Kronprins Frederik“ var bestilt umiddelbart efter krigen. Skibet døbt af prinsesse Margrethe, og både kong Frederik, dronning Ingrid, dronning Alexandrine og repræsentanter for regeringen var til stede. Den 16. januar blev en af de helt store dage for direktør Kørbing efter de mange vanskelige og lidet festlige år.

Men DFDS arbejdede også indenrigs. Hurtige, større og mere moderne skibe på de indenlandske ruter var i høj grad tiltrængt, for allerede i sommeren 1946 havde denne trafik nået samme omfang som før krigen, og i de følgende år voksede den endnu mere. I sommeren 1948 bestilte man derfor to store 20,5 knops motorskibe, som begge blev færdige i 1950 under navnene „Jens Bang“ og „H. P. Prior“. Samme år kunne dag- og natsejlad derfor gennemføres mellem København og Ålborg. På Århus ruten var den allerede blevet indført lige efter krigen.

Som skibsingeniør har direktør Kørbing sans for de tekniske detaljer, og hans indsats ved selskabets ror efter krigen vil bl. a. blive husket, fordi han som den første herhjemme indførte rationalisering og en fuldstændig omvæltning inden for godsbeholdningen. Driftsudgifterne til hyrer, arbejdspenge i havn, kul og olie, steg meget stærkt i årene efter krigen og har stadig fortsat ad samme bane. For delvis at bøde på dette skred man til en omfattende mekanisering af losnings- og lastearbejdet. Man indførte selvkørende kraner, trucks, lifts, transportbakkor og containere. Disse ting betyder kortere ophold i havn og derfor en bedre ud-

nyttelse af af skibene. Desuden får godset ved de nye metoder en bedre behandling, og lastbilerne får mindre ventetid på kajen, ligesom havnearbejderne får det betydeligt lettere.

Men DFDS nøjedes ikke med at rationalisere gods-befordringen fra landsiden. For fuldtud at udnytte de nye losse- og lastningsmetoder med brug af trucks, bakker og containers lod selskabet bygge specielt indrettede skibstyper til ruter, hvor der før var lange havneophold og derfor færre besejlinger. I 1950 leveredes fra Frederikshavn Værft to motorskibe, „Klintholm“ og „Korsholm“. Skibene, der er på 1200 tons lasteevne, blev indsat på ruten København-Antwerpen. Samme år leveredes fra Helsingør Skibsværft to container-skibe til indenlandske ruter, nemlig „Riberhus“ og „Axelhus“. De laster kun omkring det halve af „Klintholm“ og dets søsterskib, men er ikke desto mindre i besiddelse af en fartevne på 14,5 knob. „Riberhus“ og „Axelhus“ blev iøvrigt søsat med kun en halv times mellemrum fra samme bedding!

Leveringen af container-skibene betød noget helt nyt inden for dansk skibsfart, men iøvrigt vakte fartøjerne også stor interesse i sagkyndige kredse uden for landets grænser. Men det dengang 85 år gamle rederi havde og har stadig også en ledelse, der ikke er bange for at prøve noget nyt.

Det vil føre for vidt at nævne alle de skibe, DFDS satte i fart de første fem år efter krigen. Det drejer sig nemlig om ikke mindre end 29 på tilsammen 116.276 tons dw. Heraf blev de ti sat i fart alene i 1950.

Men udviklingen er fortsat også i 50'erne, skønt den måske ikke har været så hektisk som i de første efterkrigsår. I 1951 forøgedes flåden med eet skib, nemlig „Ficaria“, og siden er der indtil nu kommet to nye skibe til hvert år. Samtidig er en lang række af rederiets gamle, veltjente, men også næsten helt udslidte skibe blevet solgt eller ophugget. Afgangen har været større end tilgangen i de sidste fem år, idet 20 skibe er afgået og 9 tilgaaet. Tilgangen udgør i dette tidsrum 36.300 tons dødvægt og afgangens 49.600 tons. Men til gengæld er flåden nu mere moderne og effektiv, hvilket bl. a. fremgår af, at motorskibene helt har distanceret dampskibene. I december 1950, da hele selskabets flåde (fraregnet bugserbåde o. l.) talte 85 skibe, var kun 40 motordrevne. I dag, da flåden er på 74 skibe på tilsammen 235.700 tons dw, er de 49 motorskibe og kun 25 dampskibe.

Direktør Korbings tid ved roret vil sætte sig spor langt ind i fremtiden. Selv siger han:

„En direktion vil altid præge et selskab, og det gælder derfor om for en bestyrelse altid at finde den rigtige direktion, som kender selskabet fra bund til top. Jeg må sige, at jeg har haft et fortrinligt samarbejde med direktør Normann, og der er ikke den gren af selskabet, som vi ikke tilsammen har kendskab til. Men udviklingen står ikke stille. Det, jeg ved i dag, ændrer sig forholdsvis hurtigt. Derfor må en direktør for et selskab som dette hele tiden følge med i udviklingen.

Kan en direktion ikke dette, er den ikke værd at kaldes en ledelse.“

Ja, det er utvivlsomt rigtigt, at meget ændrer sig hurtigt inden for moderne skibsfart, men derfor vil sporet efter direktør Korbings indsats aldrig kunne ud-slettes. Allerede nu, da han fratræder som selskabets daglige leder, er der bestilt flere skibe, som i de nærmeste år vil gøre DFDS-flåden endnu mere effektiv. I 1956 ventes afleveret hele fire nybygninger, hvoraf to er eksport-både og to Amerika-både. I 1957 kommer der en ny Oslo-båd. Tilsammen udgør disse skibe en tilvækst på 14.900 brt eller 14.800 tons dw. Desuden er der bestilt to skibe på tilsammen 18.400 tons dw.

Man får et begreb om, at også en skibsreder har sin hovedpine på grund af prisstigningerne, ved at høre, hvad den nye Oslo-båd kommer til at koste. Prisen bliver på ca. 25 millioner kroner, mens f. eks. „Kronprins Olav“ i sin tid kun kostede 3,5 millioner kroner. „Kronprins Frederik“ kom på grund af prisstigningerne under krigen op på 7 millioner, hvilket nok kunne chokere lige efter krigen. I dag ville et tilsvarende skib imidlertid komme op på omtrent 30 millioner kroner!

DFDS betegnes tit som „det nationale rederi“ på grund af sit store indenlandske rutenet. Mange mennesker glemmer derfor helt selskabets indsats på oversøiske ruter. I virkeligheden stammer kun en ottende- eller en tiendedel af DFDS' økonomiske udbytte fra den indenlandske fart. Dette fortæller også lidt om den betydning, den hurtige genopbygning af flåden har haft for den danske nationaløkonomi og for tilførslen af vigtige udenlandske varer samt for eksporten af danske varer.

„Men hvad kan det nytte, man har skibe, hvis man ikke har folkene til at bemane dem?“ siger direktør Korbng. „Her i selskabet har hver mand sin plads, lige fra direktøren til skibsdrengen, og her ved min afgang føler jeg trang til at udtale det som min overbevisning, at selskabet med støtte i sin store organisation, med kontorer, agenter og forbindelser ude i verden samt ved sin stab af dygtige funktionærer, skibsofficerer og besætninger i fremtiden vil have kraft til at løse de opgaver, der måtte stilles, sådan som det er sket altid i fortiden.“

Som dansker kan man ikke andet end udtale sit håb om, at Det Forenede stadig må få eller selv stille sig store opgaver og være i stand til at løse dem.

Otto Ludwig.

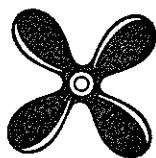
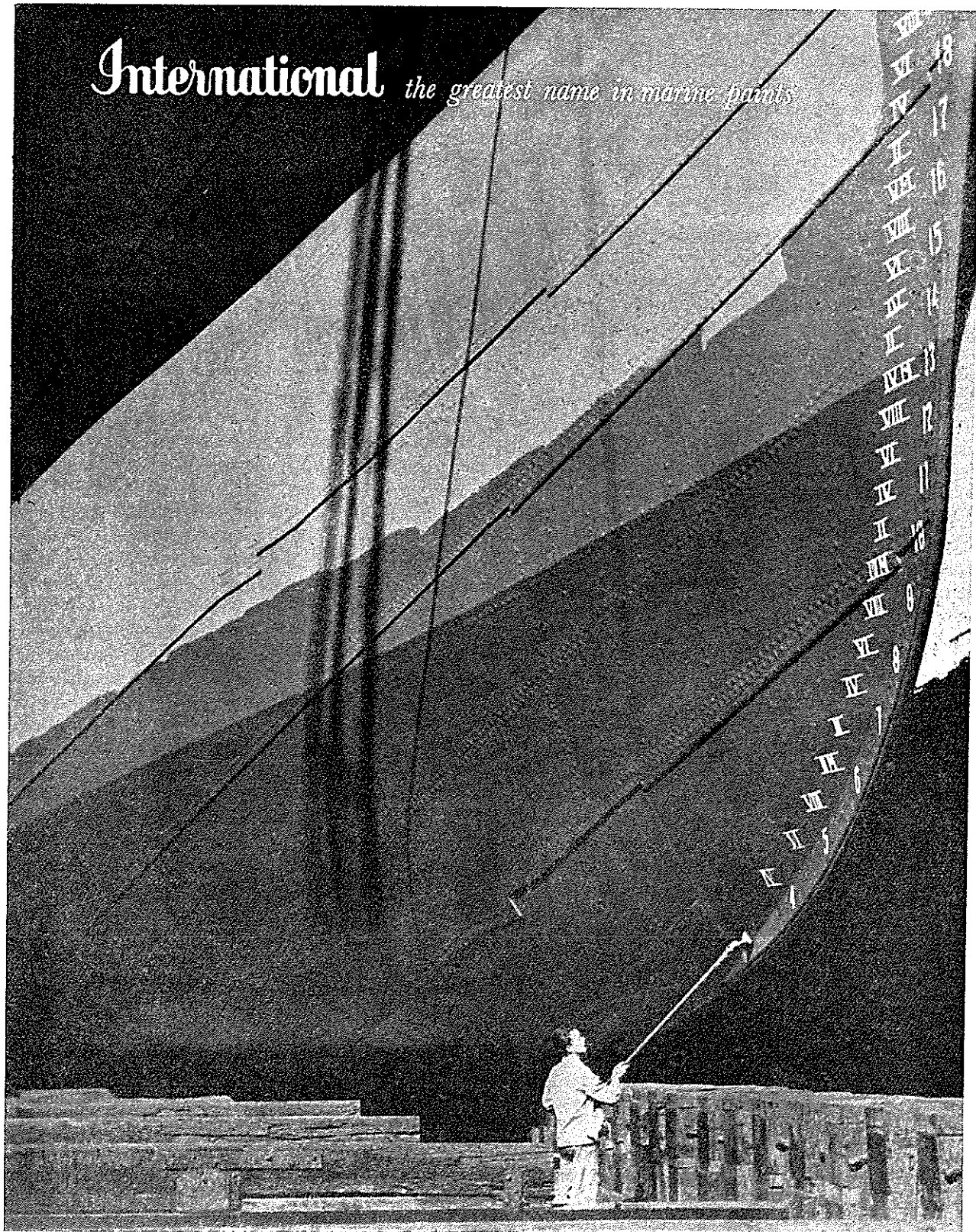


„Vikingsen“s læsere ønskes
en rigtig glædelig jul og et
godt nytår

Redaktionen



International the greatest name in marine paints



Siden 1899

International Farvefabrik A/s

Øresundsvej 141 - København S - Sundby 8711 - Telgr.-Adr.: HOLZANDIA



De danske gæster fotograferet på værftet med chefdirektør Lundeqvist i midten.

Dansk sagkundskab besøger Kockums

Den 19. november besøgte 25 danske shipping-folk Kockums Mekaniska Verkstads Aktiebolag i Malmö. Alt var lagt op til en strålende oplevelse straks fra starten: Solen skinnede fra en næsten skyfri himmel, og Øresund var omtrent så glat som en nyvasket barneumse, da De Forenede Bugsererselskabers store, hypermoderne bugserbåd „Frode“ stod ud fra Nordre Toldbod med de mange mennesker om bord.

Bugsererselskabets direktør Kim Bærentzen, der havde stillet sit fartøj til rådighed for invasionen i Skåne, viste sig som en charmerende og hyggelig vært, for hvem det lykkedes at ryste selskabet sammen lige fra begyndelsen.

Næsten til planmæssig tid ankom „Frode“ til Malmö, hvor man lagde til ved Kockums store, nye udrustningskaj, hvor store, danskkonstruerede kraner med et kolossalt løft skyder i vejret. Straks ved ankomsten fik man et indtryk af det svenske skibsværfts imponerende omfang og kapacitet. Ved udrustningskajen lå nemlig det 32.000 tons store tankskib „World Sincerity“, der netop dagen i forvejen havde været på prøvetur.

De danske shipping-folk blev budt velkommen af værftets chefdirektør Lundeqvist, og hans meddirektører, Steinberg, Ljunggren og Kaudern, hvorefter man samledes i administrationsbygningens store, smukke mødelokale. Her gav direktørerne et kort rids af værftets historie og nuværende position. Direktør Lundeqvist fortalte om værftets alsidighed: Kockums fremstiller andet end skibe. Der kommer også jernbanevogne, kraner, gravkøer, broer, tanks, tågesirener, strygejern og meget mere fra denne virksomhed, der beskæftiger rundt regnet 5.000 mennesker.

Gösta Kaudern fortalte om de skibstyper, Kockums leverer: Man har i tidens løb bygget næsten alle former for skibe, men specialskibene er efterhånden blevet

sjældne varer fra det store Malmö-værft. Tiden kræver på mange områder standardisering og specialisering. Derfor holder man sig for øjeblikket til visse skibstyper inden for tankfartøjer og drycargoskibe. F. eks. bygger man næsten ikke skibe på under 10.000 tons dødvægt. Værftet var et af de første i verden, der gik ind for de store tankskibe på omkring 32.000 tons, som nu har efterligninger kloden over. Dermed regnede man med, at højdepunktet skulle være nået, men tankskibene bliver stadig større og større, og Kockums er med bygningen af sin sidste store bedding blevet i stand til at bygge skibe på op til 45.000 tons dødvægt. Værftets nuværende kapacitet er 200.000 tons dødvægt om året.

Men Kockums kan også lave specialskibe af enhver art, og har både bygget færger og isbrydere. Desuden har værftet til den svenske flåde leveret et stort antal orlogsskibe gennem årene, bl. a. den moderne u-båd „Hajen“, hvis to søsterskibe nu ligger omtrent færdige i Malmö.

Og så laver Kockums jo også maskiner til alibenc. Diesel-afdelingen har en årlig kapacitet af ca. 100.000 b.h.p.

Direktør Steinberg fortalte om, hvordan værftet hele tiden har måttet udvide for at kunne tilfredsstille de krav, skibsfarten stiller til det. Men Kockums har ikke haft muligheder for at brede sig „bagud“. Bag værftet ligger byen, og den kan ikke flyttes. Derfor har man måttet bygge ud i vandet. Mægtige vandarealer er efter krigen blevet fyldt op, og hvor der før lå et par badeanstalter, knejser kæmpekranerne mod himlen. Opfyldningen betød, at værftet blev udvidet med 200 procent.

Og så begyndte rundgangen. Der er ikke noget så trøstesløst som at vandre på et skibsværft i regnvej. Men denne dag skinnede solen til den store guldme-

dalje, og tiden på værftet gik alt for hurtigt. Hver eneste af turens deltagere — hvoraf mange var uhyre sagkyndige — kunne have tilbragt uger på det vældige værftsareal.

Der var mange ting at se på. Navnlig imponerede de store svejsehaller, hvor hele sektioner til skibene bliver til. Og alle var enige om, at svejsearbejdet ikke kan præsteres bedre noget sted. Imponerende var også værftets „rullesaks“, der kan klippe 32 mm stålplader, som var det pap — og endda i alle mulige vinkler.

Ved en af kajerne lå en af Malmös gamle bugserbåde for at gennemgå en mindre reparation. Båden er en af de første, værftet byggede, og den er still going strong. Den sejler rundt som en levende reklame for Kockums.

Flagene, både det svenske og det danske, var hejst på værftet i anledning af besøget, og gæsterne blev behandlet med den mest fuldkomne elskværdighed. Man beklagede bare, at man ikke havde fået værftets store, nye administrationsbygning færdig endnu. Den bliver bygget i en trekant med indbuende sider og med fjorten etager!

Efter rundgangen var der arrangeret en sammenkomst ude i byen. Denne, hvis detaljer var udarbejdet af værftets publicity-mand, kaptajn Hellner, var ligesom det øvrige arrangement meget vellykket. Igen viste direktør Lundeqvist sig som den fuldendte vært. Ikke noget med den påståede svenske stivhed og berømte overdrevne „stilighed“. Nej, direktøren foldede sig ud, som om han kun een gang i livet havde chancen for en sådan sammenkomst. Og så er sandheden dog den, at sammenkomster er hverdagskost for ham og en del af hans arbejde.

„Men i dag er vi kommet sammen bare som venner. Vi skal overhovedet ikke tale forretninger,“ sagde han i sin tale, hvori han priste samarbejdet mellem Danmark og Sverige, som han håbede måtte udbygges yderligere og komme til at omfatte hele Norden.

Også flere af de danske gæster holdt taler. Alle var glade for det, de havde set på værftet. Kun havde tiden været alt for knap. Men direktør Lundeqvist, der sagde, at arrangementet havde skabt venskabelige forbindelser, der ville vare, udtalte, at alle tilstedeværende var velkomne til at besøge værftet en anden gang. —*wig.*



Øverst: Direktør Lundeqvist modtager de danske gæsters takkeadresse, som bliver overrakt ham af Vikingens redaktør. Nederst: Med stor interesse og beundring beså de danske gæster det smukt udførte svejsearbejde.

Naar De chartrer Skib for:

PORT de BOUC
indbefattet den nye Oliehavn **LAVERA**
CARONTE og BERRE

henvend Dem til:

MAURICE POMMÉ

Edsvoren Skibsmægler for disse Havne

Hovedkontor: PORT DE BOUC

Filial-kontor: MARTIQUES

Post Adresse:

Maurice Pommé, Port de Bouc
(Bouches du Rhone) France

Telegram-Adresse: POMMÉ PORDEBOUC TELEX
Telex Nr. 41.004

PRIVAT HAVNE RADIO TELEFON

Knyttet til havet i krig og fred

gennem to menneskealdre

Denne overskrift kan måske opfattes som et udslag af sømandspral eller journalistisk overdrivelse, men intet er mere fjernt herfra, når man erfarer, at manden, der tales om, er kommandør Paul Ipsen, som faktisk har tilhørt søen fra sit 13. år, og er rundet de 71. Rank og spændstig, smilende og jovial modtager kommandøren mig i det smukke hjem på Kastelsvej, hvor den friske nordvesten susser udenfor forsatsvinduerne og leger bold med de rustrøde og bronze-gyldne blade i Blindeinstituttets have. Rigtigt et vejr at stå på et dæk eller en kommandobro i. — I kommandør Ipsens arbejdsværelse, „chefens kahyt“, hvor vi snakker sammen, bærer omgivelserne tydelige og umiskendelige præg på at de tilhører en mand med tilknytning til det maritime. På væggene dækker kendte marinemalers billeder de kvadratiske flader, en skibskiste med mindst 150 år på bagen står på gulvet med en kaskelot-tand som en fiks prydelse. Flag og våben står og hænger på borde og dørkarme, her er i det hele taget en gammel og fornem hygge, af den som kun forekommer så sjældent og sporadisk, men som ihvertfald kommandør Ipsen har sans og veneration for og forstår at værne om.

Kom til marinen som 13 årig

Hvornår valgte De søen og Deres fremtid, spørger vi kommandøren, da vi sidder behageligt bænkedede i de dybe stole, med en stærk cigar som en både kvikkende og dulmende inspiration til det forestående interview.

Det gjorde jeg, da jeg var 13 år, i 1898. Så meldte jeg mig som frivillig lærling, og bar den blå krave i 13 måneder.

Var det af lyst, at De allerede på et så tidligt tidspunkt af Deres tilværelse „vendte næsen mod søen.“

Ja! Udelukkende af lyst. Jeg synes, jeg havde en tradition at hævde, en vej at fortsætte efter mine forfædre. Såvel min morfar, hans broder og min granonkel på fædrene side havde været admiraler og kommandør, og blandt andet ført fregatten „Jylland“ — og da eventyrlysten og udlængslens romantik jo altid er mest fremtrædende i de unge drengeår, valgte jeg altså marinen.

Og De fortroed ikke før eller siden denne beslutning, som jo bandt Dem for hele livet.

Nej! Det har været en brillant tid. Det har været strenge og krævende, men også begivenhedsrige og minderige dage, som jeg med tilfredshed og taknemlighed ser tilbage på.



Kommandør Paul Ipsen.

Lidt karriere-statistik

Nu vil vi ikke hænge os for meget i den svundne fortid. Det var vel efter den gængse recept til søs, øretæver og disciplin, godt sømandsskab og togter til fjerne lande.

Ja! Det var man belavet på den gang. Der blev ikke taget med fløjls-handsker på de unge, men vi lærte noget, og vi blev hærdede. Dengang blev man et mandfolk, når man var femten.

Hvordan formede Deres tilværelse i marinen sig så karrieremæssig set i store træk.

Ja, efter min lærlingetid fortsatte jeg i graderne som sekond- og premierløjtnant og var blandt andet en tur i Vestindien og til Østen. Da den første verdenskrig udbrød, eller rettere, da den havde raset et par år, udnævntes jeg til chef for minespærringerne i Store Bælt, og har i den egenskab haft med 10.000 skarpladte miner at gøre.

Uden uheld af nogen art.

Ja, gudskelov og heldigvis.

Med engelsk flåde i kamp mod bolchevikerne

I 1919 fik jeg anledning til at gå i krig, idet jeg var attacheret admiralen på en engelsk flåde, der opererede i den finske bugt mod bolchevikerne. Vi var ude for en heftig beskydning blandt andet fra Kronstadt-fæstningen, men det var kun en oplevelse mere på „Danskens vej til ros og magt“. Som et kuriosum har jeg den estniske frihedsmedaille.

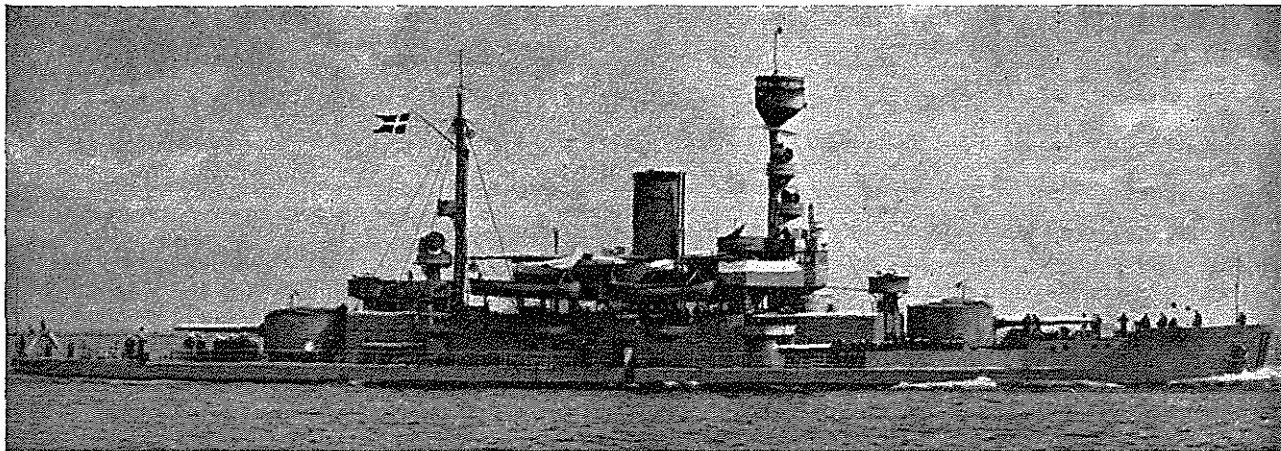
Med i de største katastrofer, der har ramt flåden og marinen

De var også ombord på „Geysir“, da sprængningen af fosfor bomben indtraf.

Jeg var orlogskaptajn dengang. Det var en uhyggelig og forfærdelig ulykke. Vi arbejdede med nogle nye forsøg nede i Smålandsfarvandet, og pludselig skete eksplosionen, som krævede een dræbt, mange blev blinde og vansirede af den ætsende fosfor. Som chef for kystflåden gav jeg signalet til dennes sænkning og ødelæggelse i 1943, for at skibene ikke skulle falde i tyskernes hænder. Det var smerteligt, men nødvendigt. Jeg har da heller aldrig hørt nogen dansksindet ytre sig herimod.

Mandfolk med mening — Officer med beslutning

Kommandøren har da ellers fra anden side været ude for kritik og forfølgelse — fordi De som mandfolk



Kommandørens flagskib „Peder Skram“, som var et af de mange krigsfartøjer, der i august 1943 blev sænket i Flådens Leje.

har sagt Deres uforbeholdne mening, og for at De som en marineofficer med høj charge har truffet afgørelser, som stred mod de politiske magthavere.

Ja, De tænker på årene i tyverne, hvor jeg var chef for marinestaben, hvor jeg gik meget stærkt imod de nye forsvarslove, som krævede ned- og delvis afrustning. Jeg holdt på, at selvfølgelig måtte et suverænt land have såvel en fuld forsvarlig hær og flåde, men det blev taget meget ilde op blandt politikerne og administrationen, og jeg fik dengang at føle, hvad chikane og rænkespil er. Men jeg er aldrig gået på akkord. Har jeg truffet en beslutning, så står jeg fast ved mit standpunkt, og det har jeg ikke fortrudt.

Færingerne har altid haft et krigerisk sind, men kan være sympatiske og kammeratlige

Som chef for „Fylla“ og „Islands Falk“ stiftede kommandøren jo bekendtskab med Færøerne og dens befolkning. Var der også Klaksvig tendenser i 28-32.

Færingerne har jo et stejlt og egenrådigt sind, som mennesker der lever isoleret og som har fjeld og hav til nabo, ofte har; men lad mig indskyde, at jeg har truffet mange brillante og udmærkede færingere, ikke mindst lagmand Christian Djuurhus og forøvrigt også blandt fiskerne.

Hvordan takserede man ulovligt fiskeri i dansk farvand.

Det kostede dyrt. Vi konfiskerede fangst og grejer, og som regel kom hertil en bod på 12.000 kroner, men selv det afholdt ikke „rovfiskerne“ fra gentagelser.

Hvem var særlig slemme til at overtræde loven.

Det var især tyske og engelske, og en overgang franske Bretagne fiskere, men for det meste indtraf der ikke ekstraordinære episoder, selv om vi i enkelte tilfælde måtte skyde med skarpt.

Søofficer med alsidige hverv og interesser

Foruden Deres livsgerning gennem et halvthundrede år i flåde og marine, hvor De er gået gennem alle graderne, har De også mere jordbundne hverv og interesser på landjorden.

Jeg forstår, at De mener min tilknytning til Marineforeningen, hvis formand jeg har været i 16 år, en forening, jeg altid har omfattet med stor kærlighed og interesse, og som nu har 96 afdelinger over hele landet. Ja, så sidder jeg jo som formand i nogle bestyrelser, blandt andet Sømandsforeningen af 1856, der bl. a. ejer Prinsesse Mariæ Hjem på Christianshavn, og i Admiral Winterfeldts Stiftelse, 23 år har jeg redigeret „Tidskrift for Søværnen“, foruden har jeg været en flittig, benyttet medarbejder ved flere leksika. Hertil kommer mit medlemskab i delegationen og i udvalget til behandling af Genève konventionerne, foruden min lærergering på søværnets og hærens officersskoler, hvor jeg som undervisningsfag væsentlig havde strategi og søkrigskunst. For et af mine arbejder modtog jeg Det Søkrigsvidenskabelige Selskabs guldmedaille.

Pligtfølelse, ansvar og rettigheder

Der var mere livsglæde og humør i kommandørens unge dage

Hvordan ser De så på marinen og marinerne i dag. Har krigen lært os noget — eller vil de skæbnesvangre fejltagelser kunne hænde igen.

Lad mig sige det klart og utvetydigt. Jeg selv har altid arbejdet for at skabe forståelse i befolkningen for søværnets uundværlighed, endvidere for et samarbejde mellem koffardiflåden og marinen. Jeg beundrer de unge af i dag, som „tørner ind“ til en lang, men til gengæld mere komfortabel tjenestetid. De gør deres pligt, men livsglæden og humøret, som i min tid sad til højborgs på banjerne og fulgte med på togterne, synes mig mindre fremtrædende. Der tales for meget nu om dage om at kræve sin ret, i gamle dage gjaldt det kun om at gøre sin pligt uden at der derfor var mere myndighedsmisbrug. Hertil kommer, at politikerne i stedse stigende grad blander sig ind i saglige spørgsmål uden at have den fornødne indsigt og erfaring og uden forståelse for vor gamle marines særlige traditioner og forhold. Og så når det kommer til stykket, er det ikke minister og politiker, som tager ansvaret, det har vi desværre oplevet alt for meget af i vor tid. Med myndighed bør følge ansvar, og med ansvar myndighed, ellers går det

galt. Begivenhederne omkring 9. april og eksplosionskatastrofen på Holmen er talende eksempler. Men lad mig slutte med at sige, at jeg har haft den store lykke at tjene under flere fremragende chefer, som jeg højagter og kom til at stå personlig nær, og nær vil jeg særlig fremhæve to navne, viceadmiralerne Wenck og Amdrup.

Og lige til slut. Hvilken forsvarsminister har kommandøren sat mest pris på.

Det er jeg ikke i tvivl om. Det var Klaus Berntsen, som jeg var adjutant hos i 1912.

Gået for anker, men ikke fortøjet

Det har været en interessant og oplivende samtale jeg har ført med kommandøren i løbet af et par eftermiddagstimer. Udtømmelig på stof og fortælleevne synes den gamle sømand at være, hvad enten han beretter om sin „egen tid“ eller går tilbage til forfædrene, som også pløjede det „sortladne hav“. Cigaren er forlængst gået ud, og selv belaver jeg mig også på at gå hjem for at renskrive de mange notater og give interviuet form og stil. Forinden viser kommandø Ipsen mig dog andre og sjældne ting, som boligen rummer. Værdifulde malerier, en smuk mahogny sekretær konkurrerer med kostbare kobberstik, men hjemmets største seværdighed, et århundrede gammelt familiestykke, et vægtigt skrin af elfenben, hvorpå med tusch er indlagt tegnede motiver fra de tidligere danske besiddelser på Trankebar, bærer prisen ikke alene i fuldendt skønhed og gennemført udførelse, men sikkert også i værdi.

Hvad er den anslået til i mønt, fritter jeg.

Det er det aldrig lykkedes mig at få konstateret, replicerer den sande ven og kender og samler af ægte og gammel kunst. Museumsfolk, som har beset elfenbenskrinet, har ikke turdet ansætte nogen nominal værdi, da man ingen pendant har at kunne påpege. Så De forstår, jeg føler det som at være ejer af et Mauritius frimærke. Sjældenheden, der kun forefindes i eet eksemplar.

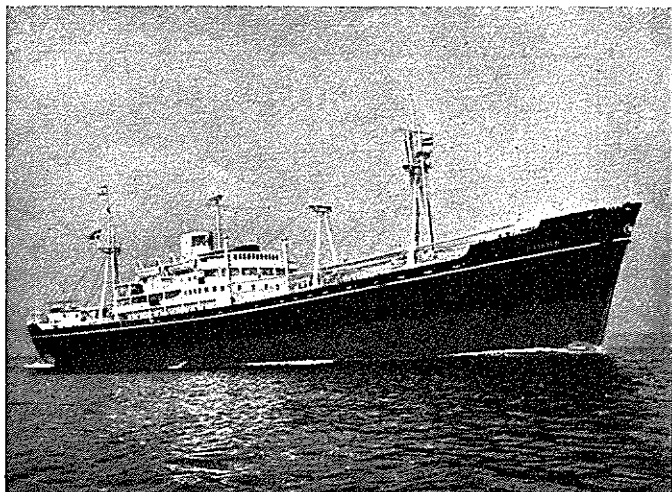
Al Deres viden, oplevelser, minder og mennesker. Det må da kunne blive til et vægtigt bind memoirer.

Jeg har syslet med tanken, og er faktisk også begyndt, og hvem ved. En dag tager jeg måske fat for alvor. Når jeg får sagt et par af de mest tidskrævende hværv fra mig, så bliver der vel stunder til crindrin gerne. Endnu ligger jeg stadig for anker og svajer for strøm og vind, men når jeg fortøjer ved kaj „for ever“, så vil skriveriet, som jeg jo ikke er helt ukendt med, være noget af det mest interessante, som skal udfylde pauserne i min fritid.

Allan Larsen.

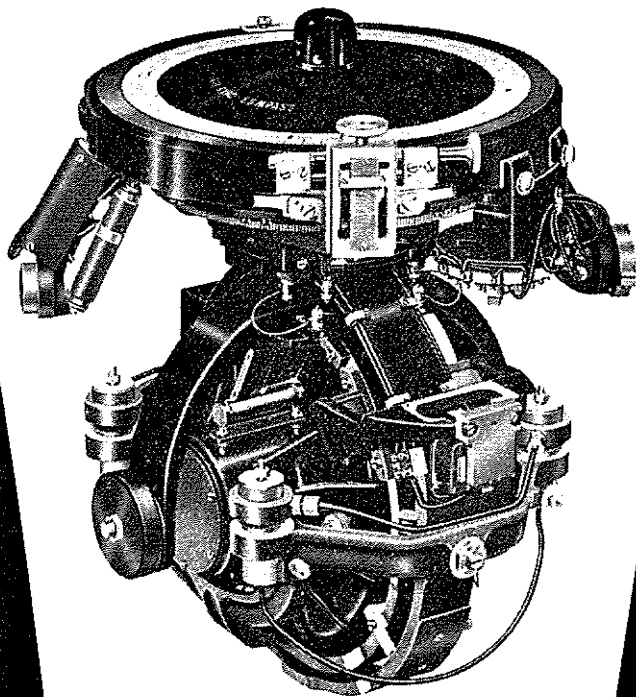
A/S Dampskibsselskabet VENDILA

KØBENHAVN V. · DAGMARHUS
TELEFONER: C. 2537 - 2538



Altid rigtig Kurs med

SPERRY
GYRO-KOMPAS

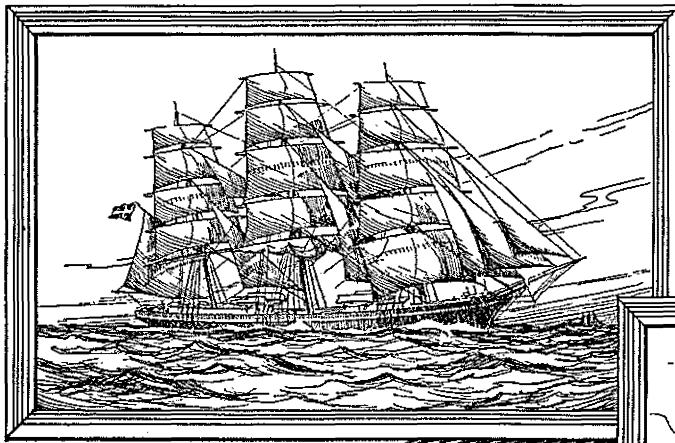


SPERRY GYRO-KOMPAS
ER INSTALLERET I
M/S SIMBA

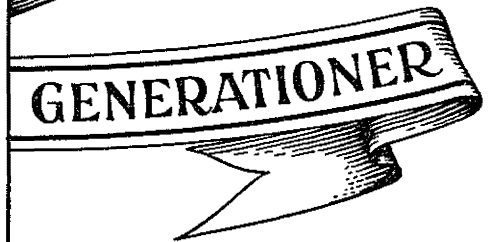
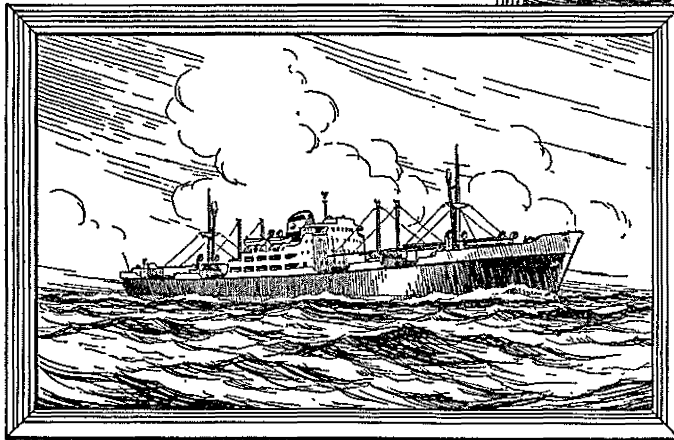
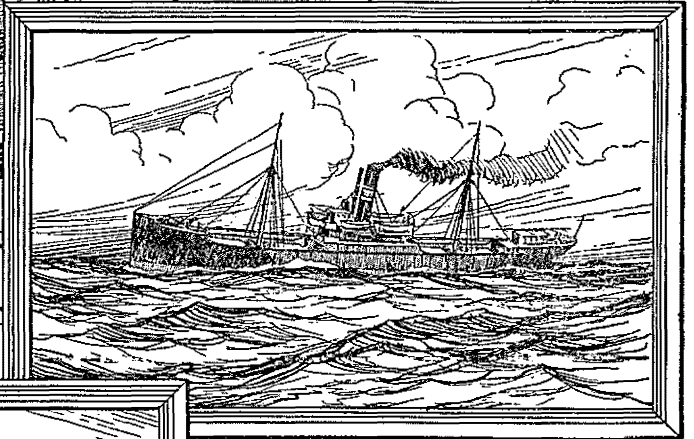
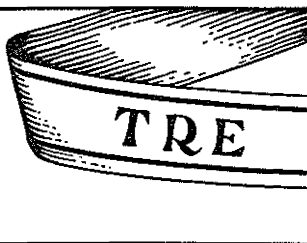
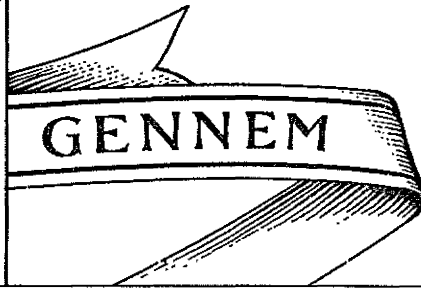


SOPHUS BERENDSEN A/S

»Ørstedhus« - København V - Tlf. C. 8500 - Tilgr. Berendsen



R. SGH - P.



**HAR DE
OVERALT PAA HAVET
FAAET**

fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER



RØDEHAVET

Nærorientens spisekammer bugner af føde, medens ørkenbefolkningen hungrer

Der er brug for danske kuttere, fiskere og fabriker

De fleste danske søfolk har været „East of Suez“, kender måske til trivialitet døgnehede, ensformige sejlads gennem Rødehavet, og har forbandet varmen i de tre sommermåneder, hvor der er som et „hells playground“. Utallige skibe passerer havet døgnet rundt på vej mod Østasien, Australien, Stillehavet eller tilbage fra disse fjerne himmelstrøg, „homeward bound“. Men meget få har været på kysterne i havnebyer udover Suez, Massaua, Yeddah, Port Sudan, Aden (Steamer Point) eller i Djibouti; og litteratur på hovedsprogene om Rødehavskysterne er meget sparsom. Tiden står her stille. Gold og øde er ørken- og klippestrækningerne, og dog lever her mennesker, væsentlig nomadestammer, en fåtallig fiskerbefolkning. . .

Hvorfor så få fiskere, så forældede og primitive fartøjer, når havet bugner med fisk. Det er et faktum, som man ikke kan komme uden om og videnskabeligt bevist, sidst i den amerikanske havbiolog, dr. Eugenie Clark's „Lady with a spear“, der snart vil foreligge i dansk udgave. Mrs. Clark besøgte den ægyptiske havbiologiske station Ghardaqa i Suez-Golfen, der ledes af professor H. A. F. Gohar. Rødehavet er Ægyptens mindste fangstfelt. Mindre end 5000 tons blev fisket fra dette store hav i det foregående år. Et græsk fiskeriundersøgelsesskib, der opererede i Rødehavet i 1936, bekendtgjorde, at dersom fiskerne i Rødehavet kunne blive forsynet med motortrawlere, kuttere med fryseanlæg, og i det hele taget moderne udrustning, kunne der fanges mindst 140.000 tons om måneden, og her er ikke medtaget fangst af hajer. Professor Gohar udtalte til slut, at der ikke er tvivl om, at fiskeriet i Rødehavet ikke udnyttes i tilstrækkeligt omfang, og det skønt befolkningen i de tilgrænsende lande ofte lider af sult. Rødehavslandene er Ægypten, Sudan, Eritrea, Ethiopien, Somalilandene i Afrika, Saudi-Arabia, kongeriget Yemen på den arabiske halvø med adskillige millioner indbygger tilsammen.

Videnskaben siger: Vi må finde ernæring fra havene

Jordens overbefolkning er videnskabsmændenes hovedpine, og på en FAO-kongres i Bergen udtalte en af deltagerne: „Vi tvinges til at søge ernæring fra havene.“ Dansk initiativ har flere gange her gjort et værdifuldt pionerarbejde. Således foretog dr. H. Blegvad i årene 1937-38 med den danske kutter „Rashgu“ bemannet med danske fiskere, på opfordring af den daværende shah af Persien, fiskeriundersøgelser i Den persiske havbugt. Resultatet af disse undersøgelser blev, at der oprettedes en fiskemelsfabrik i Bender-Abbas, opført af A/S Atlas, indkøbtes endnu en dansk fiskeskutter, og danske fiskere samt teknikere har siden

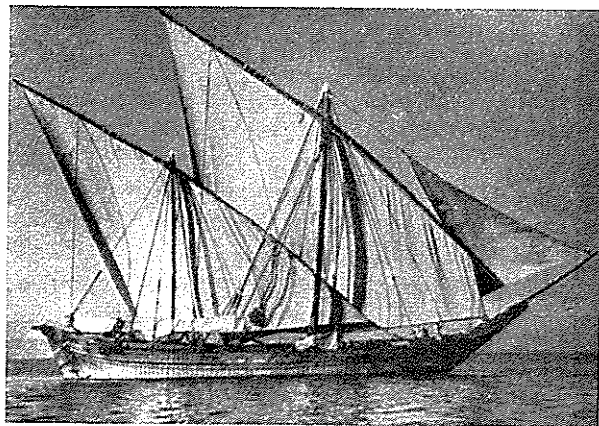
haft ansættelse i Persien. I Forindien gjorde ing., fiskeskipper Harald Fibiger en bemærkelsesværdig indsats med to danske fiskeskuttere, og nordmænd er fulgt i hans kølvand og har endog „adopteret“ en kyststrækning og organiseret fiskeriet. Et andet og bemærkelsesværdigt resultat af Fibigers pionergerning er, at FAO har forsynet fiskere på Ceylon med danske fiskerbåde af samme type, som bruges på Grønland. De danske både har vundet indpas, og flere og flere ønsker at købe dem. Vi kan nævne Sydamerika, hvor danske som Leo Henrich her fra Odden, har gjort en indsats; at heldet ikke har stået ham bi, er ikke hans fejl. I Venezuela er det gået bedre og i Brasilien. Jo, danske fiskere, fiskeredskaber og ikke mindst de handy, sødygtige, danske kuttere vinder indpas og agtelse over alt.

Trods dette ser det åbenbart sløjt ud for skibsbyggerne. Der vedtoges på årsmødet af bådebyggere en resolution, hvori udtales, at den danske fiskerflåde er i stadig tilbagegang. Kun 10-12 procent af foreningens medlemmer havde haft ordentlig beskæftigelse. (Dansk Fiskeritidende 12/8 1955). I nærorienten og mange andre steder på jorden ønsker man danske fartøjer til det stedse om sig gribende fiskeri med moderne redskaber, men bådebyggerne mangler arbejde! Enhver kan se, dette er forkert, og Danmark må og kan her gøre en indsats, dets historiske sømandstradition værdig.

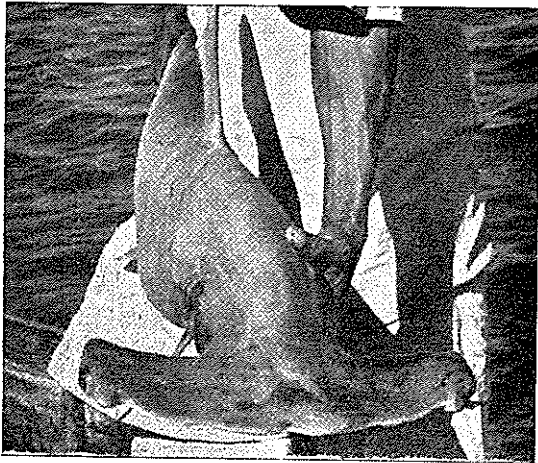
Rødehavsfiskene lige så velsmagende som Nordsoens

Vi vender tilbage, hvor vi begyndte —til Rødehavet, det er her, mulighederne ligger.

Allerede den bekendte videnskabsmand og opdagelsesrejsende, dr. George Schweinfurth, der i slutningen af forrige århundrede foretog en sejlads langs



Typisk arabisk sejskib, egentlig „baggala“, men populært benævnt „dhow“.



Dr. Hans Hass har fotograferet denne unge hammerhaj. Det er ikke halen, men denne hajs mærkelige, misdannede hoved, den indfødte fisker holder frem til beskuelse.

Rødehavets ukendte kyst, skriver om den rige fiskefauna: „Rødehavets fisk er ligeså velsmagende som fisk fanget i Nordsøen, særlig yndet på grund af sit fine røde kød er den 60 cm lange Papegøjefisk.“ Og dr. Hans Hass („Manta, Teufel des Roten Meeres“) nævner 58 fiskearter, blandt hvilke er så almindelige som hornfisk, makrel, bars og bras og så usædvanlige og sjældne, at Danmarks Akvarium for 11 små fisk måtte betale 2000 kroner.

Fiskerbefolkningen langs Afrikas kyster benytter de kanolignende „hour“ eller de større, sejlførende, åbne „sambuk“. Størstedelen af fiskene tørres på klipperne og benævnes „wasif“, koges og tørres „hanit“, under betegnelsen „sifa“ bruges fiskene til fiskeolie, medens hajkød tørres „lakhm“ med hajfinner „rish“. Der finder en ret udstrakt eksport sted af „rish“ til Kina, medens wazif pakkes på kameler og sendes med karavaner milevidt ind i ørkenstrakterne til en befolkning af nomader, som aldrig kommer frem til havets kyst. En meget stor del af de her omtalte landes indbyggere er „ichtyophager“, d. v. s. fiskespisere, dette skyldes både et ernæringsbehov og nomadefolkenes hunger i de gølle ørken- og klippeegne.

En dansk fiskeriekspedition

Siden sejladsen gennem Rødehavet har jeg været opmærksom på de muligheder, der her må være til stede for en aktiv indsats til gavn såvel for landenes indbyggere såvel som for dansk skibsfart, fiskeri etc. Adskilligt litteratur på hovedsprogene er blevet gennemløjet for at få et indblik i Rødehavet og de tilgrænsende lande, og på baggrund af viden og Mrs. Eugenie Clarks førømtale bog, udtalelser af professor H. A. F. Gohar, publiceredes i efteråret en artikel i Dansk Fiskeritidende („Det fiskerige Rødehav, nr. 45, 72 årg.) Artiklen havde sin virkning. Med en fremstående reder og fiskeskipper kom jeg i kontakt og havde et par møder. Vi enedes om at slå til lyd for en dansk fiskeriekspedition til Rødehavet om bord på en 50 tons kutter udstyret med moderne, tekniske hjælpemidler til navigation og fiskeri. Ligesom dr. H. Bleg-

vads undersøgelser i Den persiske havbugt afsattes et tidsrum af et halvt år; muligvis nødsages det at udstrække tidsrummet til to halvårige perioder, da Rødehavet er større end Den persiske havbugt. Men kapital, hyre til 6 mands besætning, til kutterens udstyr og meget andet, der med eller mod vor vilje løber på? Skulle det hele strande allerede i starten; mangel på kapital synes ofte at være den lille tue, der vælter højt læs. Udenrigsministeriet fik affattet en nøjagtig ekspeditionsplan med de dermed forbundne omkostninger anslået til 50.000 dollars, som videresendes til FAO-Fishing Department, Roma, der nu har sagen til overvejelse, og den vil blive taget op til diskussion på et møde i København.

Well! Men! — *Burde ikke et samlet dansk initiativ sætte ind, således at fiskeriekspeditionen, undersøgelserne i Rødehavet, blev et helt igennem dansk foretagende? Man skulle skønne, det kunne lade sig gøre ved forenede anstrengelser og tilskud fra de rederier, der har sin fart til disse egne, af firmaer, fabrikker, skibsværfter etc., der senere vil høste udbytte, som tilfældet blev i Den persiske havbugt.*

Vi kommer fra et lille land for at hjælpe millioner af sultne mennesker i langt større lande, hvis fiskeritekniske udstyr dog ikke nær når et dansk niveau. Det er en hjælp til selvhjælp, vi vil vise. Lige udenfor Europas gadedør — Suezkanalen — ligger Ægypten, Sudan, Eritrea, Æthiopien, Somalilandene, Saudi Arabien og Yemen; fra deres huse og telte kan de se Det røde hav, hvor der findes umådelige madforråd, medens beboerne selv kun nødtørftigst kan spise sig mæt. Med et bibelsk billede skulle det med ekspeditionen være muligt „at bespise de hungrende i ørkenen med fisk“.

Lad mig til slut minde læserne om en landsmand, der netop kom til en af disse ukendte egne, der engang var blomstrende kulturriger, Carsten Niebuhr. På sin fredelige, videnskabelige vikingefærd ind i Yemen bragte han verden en uvurderlig viden om „Arabia felix“ og hans berømte rejseskildring har bragt Danmarks navn og dansk initiativ viden om.

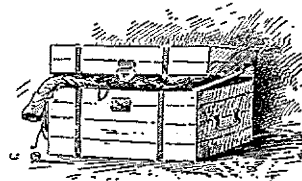
B. Rosenkilde Nielsen
Sjællands Odde



I nærheden af Port Sudan ligger denne næsten tropisk udseende afrikanske landsby i en oase.

...fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



„Stormglas“

Sejlskibstidens stoute skibsførere havde deres egne metoder, efter hvilke de forudsagde vejret. Meget udbredte var de såkaldte „stormglas“. Selve glassene var som regel reagensglas eller ligeså tit lampeglas, som skipperne selv fyldte med sprit og kamferstykker, hvorefter de korkede dem til og hældte smeltet voks over korken. „Instrumentet“ hængtes derefter op på et smukt bearbejdet stykke træ, der anbragtes på skoddet i kahytten. Når vædsken i glasset var helt klar, ville det, sagde skipperne, blive godt vejr, men begyndte den at blive grumset, samtidig med at kamferstykkerne steg i glasset, ville vejret forandres, og rimeligvis ville man få en storm på halsen. Visse steder i Amerika kunne man købe „stormglas“, som var klar til brug, og med disse fulgte samtidig en trykt brugsanvisning, der fortalte, hvordan instrumentets opførsel skulle tydes. Men iøvrigt tydede kaptajnerne stormglassenes registreringer på højst forskellig måde, og det var meget almindeligt, at en skipper tog sit stormglas med sig, når han skiftede skib.

Navigation ved polerne

Meridianernes konvergens (sammenløben) ved polerne vanskeliggør i høj grad navigation i disse egne, men heldigvis ikke i så høj grad for skibsfarten. Derimod har flyvemaskinerne, der færdes over polaregnene, deres besvær med den „gamle“ kortinddeling og har derfor indført deres eget polkort efter det såkaldte „Grid-system“. Som følge af meridianernes sammenløben i nærheden af de geografiske poler vil det ved flyvning her være nødvendigt uopholdeligt at skifte kurs. På 80 graders bredde, 600 sømil fra polen, kan denne forandring på en given kurs være een grad på ti sømil. Da denne distance gennemflyves på 2-3 minutter, kan man nok regne ud, at der skal skiftes kurs ustandseligt. Og jo nærmere man kommer polen, jo værre bliver det. Ved grid-systemet har man lavet lige stor afstand mellem „meridianerne“, og man bruger Greenwich-meridianen som standardmeridian. Kursvinklen udtrykkes ved polarflyvninger i gridgrader, og da antallet af sådanne ikke forandrer sig på hele pol-flyvningen, er man uafhængig af meridianernes konvergens. — Ja, søens navigatører kan være glade for, at de ikke skal sejle tværs over polarområderne!

Arbejdsfordeling

Mens vi befinder os i polaregnene, skal De høre lidt om, hvor harmoniske ægteskaber mellem kejserpingviner er. For at æggene ikke skal fryse, holder pingvinerne dem borte fra isen ved at stå med dem anbragt oven på fødderne, og humner og hanner skiftes til at balancere på denne måde.

Mere fra dyreverdenen

I Indien findes en speciel art af østers med en skal så gennemsigtig, at den kan bruges som vinduesglas.

Tomme øltønder

Før Danmark den 24. juni 1676 gjorde invasion i Skåne, blev der i København truffet forberedelser, som efter datidens forhold nok tåler sammenligning med dem, de allierede traf forud for D-dag under den sidste krig. En dengang ganske fantastisk flåde af transportfartøjer, små både og pramme samledes på reden og i selve havnen. Alt kunne bruges, og man lavede specielle landgangs-flåder. Til disse udskreves tomme øltønder. Enhver, der havde en tom tønde, havde pligt til at aflevere den, og flådens ledelse frydede sig altså ligefrem, når folk i land drak tæt!

Lidet estimeret

I det 15. århundrede blev opdagelsesrejsende ikke betragtet som „fine“ mænd — i alle tilfælde ikke før de havde opnået de helt store resultater. En mand som Columbus blev betragtet som en blanding mellem en sørøver og en handelsattache, og især mishagede det hans samtid, at han mellem besætningerne på sine skibe havde adskillige frivogne fanger, tidligere velstående folk, som det var gået kolossalt ned ad bakke for i land. Men Columbus brød sig mindre om, hvad folk tænkte. Alligevel har det hårde liv og mange skuffelser gjort sit til, at han døde som 50-årig. Allerede da han var 30, var hans hår helt hvidt!

Serveres ikke!

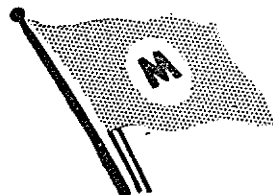
For en lille menneskealder siden, da skibsførerne endnu, brolede deres ordrer ned til maskinen gennem det åbentstående maskin skylight ved hjælp af en råber, udstillede der sig et lille drama om bord på den svenske damper „Norrland“: „Halv kraft bak!“ råbte skipperen, og maskinmesteren svarede: „Her serveres ikke halve portioner!“ Over dette svar blev skibets fører så oprørt, at han med et elegant kast slyngede råberen ned i hovedet på maskinrummets hersker, hvorefter sidstnævnte i protest forlod skibet. — Skipperen, O. E. Carlsunn, og maskinchefen, William Lindberg, blev senere ledere af hver sit skibsværft, nemlig Motala Verkstad og Södra Varvet.

1500 gange rundt om jorden

Det Forenede Dampskibs-Selskabs skibe tilbagelægger hvert år en samlet distance på omkring 3 millioner sømil, hvilket rundt regnet svarer til en tur på 1500 gange rundt om jorden ved Ækvator!

Da heste uddybede havnen

I 1650'erne rensede og uddybede man havnen i København ved hjælp af en mærkelig muddermaskine, en såkaldt hestemølle. Maskinen blev drevet ved hjælp af rigtige hestekræfter og vakte stor opsigt i byen. Det var den første maskine af sin art herhjemme, og samtiden udtrykte sig i blomstrende vendinger om den. I en af beskrivelserne fra den tid omtales den som „en meget skjøn, artig og underlig Kunst og Mølle.“ — Havens nuværende „Uddybningsmaskine nr. 1“ er på 253 brt og er udrustet med en dampmaskine på 250 hk. Spandkæden har 36 spande, der kan grave helt ned til 12,75 meter. På en otte timers arbejdsdag kan „fartøjet“ opgrave 600 kubikmeter jord.



MOORE & McCORMACK A/s

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

NYT I NOTER

Behov for supertankere endnu større

Verdens olieselskaber mener stadigvæk, at størrelsesbegrænsningen af supertankere langtfra er nået. Rederiet National Bulk Carriers Inc., New York, har planer fremme om bygningen af to supertankere på hver ca. 83.000 tons dw. Det er meningen at bygge disse to skibe på Kure-værftet i Japan, der tilhører den store new-yorkske tankrederi. Supertankernes hovedmål er: Længde 813 fod, bredde 124 fod, dybtgående 61 fod. Hovedmaskineriet består af to dampturbiner på hver 19.500 hk, der garanterer en hastighed af 14 knob. Hvert skib koster ca. 8,7 millioner US-dollars.

British Petrol bestiller 23 store tankskibe

Efter at de store olieselskaber Esso og Shell er fremkommet med hver et stort skibsbygningsprogram, har nu også British Petroleum Corp., repræsenteret af sel skabets rederi, British Tanker-Corp., ordret 23 tankskibe med ialt 836.000 tons dw med en Værdi af 52 millioner engelske pund. 17 tankskibe med 629.000 tons dw bliver bygget på engelske værfter, resten på 6 tankskibe på hver 34.600 tons dw bliver bygget på italienske værfter. De 17 tankskibe, der bliver bygget på engelske værfter, fordeler sig som følger: 6 à 42.000 tons dw, 10 à 34.500 tons dw og eet på 32.000 tons dw. I de sidste måneder er dermed fra de store olieselskaber bestilt 106 store tankskibe med en samlet værdi af ca. 185 millioner engelske pund. Deraf bliver 71 skibe bygget i England.

Verdens skibsbygning

Den 1. oktober 1955 var der på de forskellige værfter verden rundt skibe under bygning med en samlet tonnage på 6.286 millioner brt, foruden Rusland, Kina og Polen. Verdens rangliste ser ud som følger:

	Mill. b.r.t.	% af verdens tonnagen
United Kingdom	2.147	34,16
Tyskland	0.714	11,36
Holland	0.579	9,21
Japan	0.574	9,13
Frankrig	0.465	7,40
Italien	0.452	7,19
Sverige	0.376	5,99
Norge	0.241	3,83
Spanien	0.158	2,51
Danmark	0.110	1,75
Belgien	0.106	1,70
Finland	0.084	1,33
Jugoslavien	0.081	1,29
USA	0.069	1,09

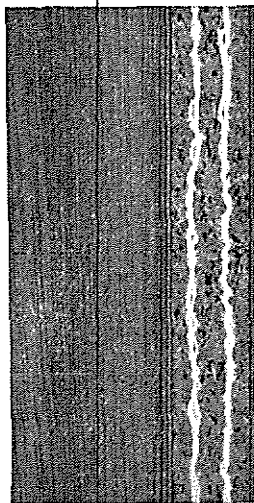
Dampskibs-tonnagen er i overvægt overfor motorskibe. Tankskibs-tonnagen er lidt på retur, men udgør alligevel næsten 45 %. Andel i tankskibstonnagen i 1952 var næsten 60 %. Engelske værfter har en fuld-beskæftigelse på næsten 4 år.

Skandinaviske bestillinger og stabelafløbninger

Det Østasiatiske Kompagni, A/S, København, har hos Naskov Skibsværft bestilt fire motortankskibe på hver 18.500 tdw med B & W motorer. Til Skibs A/S Golden West, Oslo, søsattes på Deutsche Werft A.G., Hamborg-Finkenwerder, fragtmotorskibet „Blue Master“, der er på ca. 12.500 tons lasteevne. Skibet får en MAN-diesel med en hastighed på 15 knob. Under jubilæums-byggenummer 1000 søsattes der på Howaldtsværft i Kiel til rederiet Leif Høgh i Oslo supertankeren „Høgh Grace“. Skibet er på 32.500 tdw og får en Howaldts-turbine på 12.500 hk, der giver en fart på 15,5 knob. På det nyoprettede, forhenværende storværft, Blohm & Voss, løb motorskibet „Nordstjernen“, et kombineret fragt- og passagerskib til Det Bergenske D.S., Bergen, af stabelen. Skibet er på 2.200 brt og kan befordre 200 passagerer. Dette skib får en B & W diesel på 3000 hk, 16 knob. Alle 3 skibe får en Norsk Veritas-klassse.

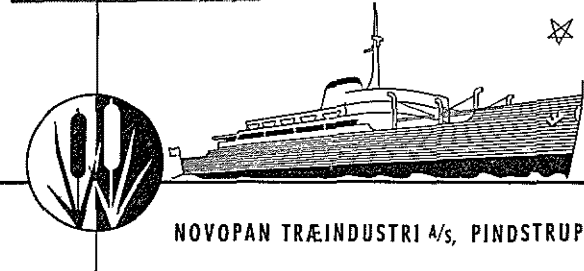
Nauticus.

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.



NOVOPAN TRÆINDUSTRI A/S, PINDSTRUP

Imak

VANDTÆT BEKLÆDNING

— et Olskind-fabrikat

Ejnar Mikkelsen



Kaptajn Ejnar Mikkelsen.

Den 23. december fylder polarforskeren og forfatteren, kaptajn Ejnar Mikkelsen 75 år.

Ejnar Mikkelsen er født i Brønderslev som søn af den kendte pædagog og sløjdlærer Aksel Mikkelsen, gik som ganske ung til søs og tog i 1899 skibsførereksamen fra Københavns Navigationsskole.

Dette var imidlertid kun en genvej til det mål, han fra barndommen havde sat sig, nemlig polarforskning, og allerede året efter at have taget sin navigationseksamen blev han deltagende i Carlsbergfondets af daværende kaptajn Amdrup ledede ekspedition til Østgrønland og var med på den mesterligt gennemførte bådrejse langs den farlige og ikke tidligere berejste Blossesvilles kyst mellem Kap Dalton og Angmagsalik.

Efter deltagelsen i denne ekspedition var han i 1901-02 kartograf på den Baldwin-Zieglerske polar-ekspedition til Frantz Josephs Land, og hjemkommen herfra deltog han som førstestyrmand i dampskibet „Thor“s biologiske undersøgelser og sejlede i de følgende år særlig på de tropiske lande, hvorpå han i årene 1906-07 var leder af „The Anglo-American Polar-ekspedition“, der udførtes med skonnerten „Duchess of Bedford“, og hvis opgave var at undersøge, om der i Beaufort-havet nord for Alaska fandtes land. Skibet gik

tabt i isen, men på en 74 dages slæderejse ud over havisen lykkedes det ved lodninger at bestemme den kontinentale sokkels beliggenhed, og i bogen „Conquering the arctic ice“, der udkom i London i 1909, har Ejnar Mikkelsen skildret sin og skibets rejse.

Størst arktisk berømmelse indlagde Ejnar Mikkelsen sig imidlertid på den af ham selv startede Alabama-ekspedition, der gik ud på at søge nøjere oplysning om den skæbne, som havde ramt Mylius Erichsen, Høeg Hagen og Jørgen Brønlund på deres sidste tragiske rejse under Danmarks-ekspeditionen i årene 1906-08.

Med den lille motorslup „Alabama“ og foruden ham selv en besætning på 6 mand forlod Ejnar Mikkelsen den 20. juni 1909 København og nåede efter forskellig besværligheder frem til Østgrønland, gik ind i isen og kom til land ved Shannon-øen på ca. 75 grader nordlig bredde. Forsøg på at komme længere nord på med skibet mislykkedes, og det fortløjedes derfor i Alabama havn ved øens nordende, men rejsen nord på over land blev herved betydeligt forlænget, idet der var 170 km til Danmarkshavn, hvor Danmarks-ekspeditionen havde overvintret.

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

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

Ved Dovebugten på omkring 77 grader n. br. skiltes de to hold, og Laub vendte den 3. maj tilbage til Alabama havn, hvor der mødte ham det kedelige syn, at skibet var sprunget læk og sunket et par måneder for-

inden, men de to af ekspeditionens medlemmer, der var blevet tilbage ved skibet, havde hjærget fra vraget, hvad de kunne, og bygget et midlertidigt telt i land.

I den ordre, ekspeditionens næstkommanderende havde modtaget fra dens leder, stod, at man skulle afvente hans tilbagekomst indtil den 1. august, idet han, hvis omstændighederne viste sig gunstige, ville søge gennem den formodede Peary-kanal til vestkysten og dér søge forbindelse med polareskimoerne, og da man den 27. juli fik forbindelse med en norsk galease, der havde overvintret for at jage ræve, gik de resterende 5 ekspeditionsmedlemmer om bord i denne og forlod, efter at den aftalte frist for Ejnar Mikkelsens tilbagekomst var udløbet, Grønland.

Hovedekspeditionen, Ejnar Mikkelsen og maskinist

Iversen, arbejdede sig efter adskillelsen fra Laubs hold med 15 hunde frem over indlandsisen, kortlagde et større område og kom den 13. maj til land ved enden af en ved bunden af Danmarksfjorden liggende stor sø. På vestsiden af fjorden på 81 grader 25 min. n. br. fandt de en rapport fra Mylius Erichsen, og i en varde noget længere inde i fjorden en beretning, at hvilken det fremgik, at Mylius Erichsen havde konstateret, at Peary-kanalen ikke eksisterede. Dermed måtte Ejnar Mikkelsen opgive al tanke om at søge forbindelse med polareskimoerne, og hans og hans rejsekammerats hjemfærd blev i høj grad besværlig og vanskelig. Flere steder måtte de standse op på grund af sygdom og mangel på proviant og for ved jagt at skaffe sig det nødvendige til livets ophold. Den 18. august, noget syd for Brøn-

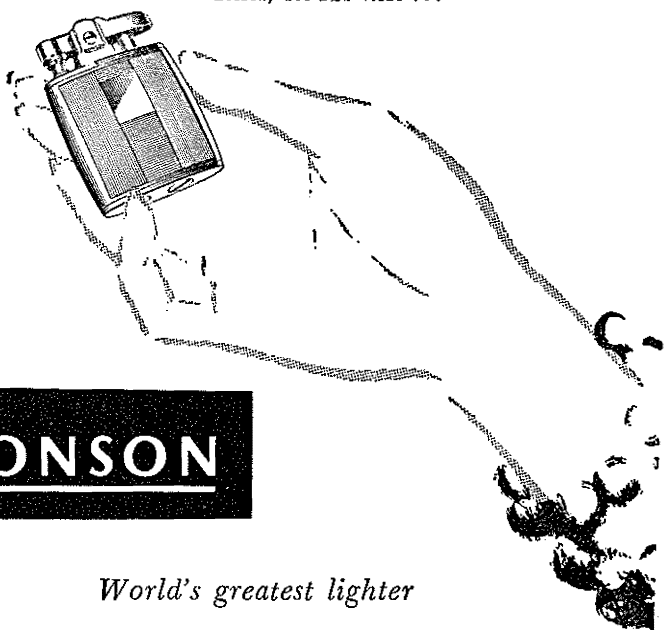
lunds grav på 79 grader n. br., måtte de slagte deres sidste hund og derefter selv trække den lastede slæde videre sydpå over is med store revner med åbent vand. Fremgangen blev kun ringe, og i Skjærfjorden på 77½ grader n. br. tvang åbent vand dem til at efterlade slæde, dagbøger og udrustning for til fods over landet at nå Danmarkshavn. Hertil nåede de den 18. september fuldstændig udmattede og uden proviant, men af det derværende depot fik de dannet sig en ny udrustning, hvorimod et forsøg på at hente dagbøgerne i Skjærfjorden måtte opgives på grund af deres afkræftede tilstand, og først den 5. november var de i stand til at rejse videre syd på.

Den 25. november nåede de tilbage til Alabama havn, hvor de fandt skibet sunket og kammeraterne borte, men til lige det hus, som disse havde bygget, og en rigelig forsyning af proviant og andre nødvendige ting; taget på huset var delvis ødelagt af storm, således at huset var fuldt af sne, og ved at fjerne denne har de muligvis bortkastet den rapport, som Laub havde efterladt sig; de var således uvidende om deres kammeraters skæbne, indtil de året efter ved et besøg på et sydligere depot fandt efterretninger fra dem.

De to mænd overvintrede i det intermistiske hus, og fra den 24. april til den 6. juli 1911 foretog de endnu en gang og til fods den lange rejse op til Skjærfjorden for at hente de her efterladte ting. Sommeren gik, men der kom ikke noget skib, og i november 1911 flyttede de ned til et ældre amerikansk depot på Bass Rock, hvor de nednu engang overvintrede, og endelig den 19. juli 1912 blev de opdaget af den norske damper „Sjøblomsten“ 7 dage før den grønland-



Det ligger i navnet... RONSON, gaven man modtager med en følelse af respekt og lykke! Der findes ikke bedre gave til den, der ryger, end en RONSON lighter! Tal med Deres skibshandler om, hvilken af de raffinerede modeller, det bør være...



RONSON

World's greatest lighter

Generalagent: A. Mischou & Co.'s Eftf. - P. Skramsgade 8 - Kbhvn. K. - MI 3535

ske handels damper „Godthåb“ anløb pladsen for at bringe dem undsætning. „Sjøblomsten“ tog dem med til Ålesund, hvortil de ankom den 28. juli efter et tre-årigt ophold i Grønland under utrolige savn og lidelser, under hvilke de havde vist en udholdenhed og modstandskraft, som alle måtte beundre.

De to mænds færd har Ejnar Mikkelsen selv skildret livfuldt og fængslende i sin i 1913 udkomne bog „Lost in the Arctic“ og på dansk i „Tre år på Grønlands østkyst“.

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

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

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

Efter i årene 1927-31 at have været direktør for aktieselskabet Det færøske Hvalfanger-selskab, blev han det sidstnævnte år formand i Scoresbysund-komiteen og ledede året efter komiteens anden Østgrønlands-ekspedition. Samme år blev han medlem af den danske Østgrønlands-delegation i Haag og ansattes året derpå som inspektør for Østgrønland. I årene 1937-38 var han konstitueret som bestyrer af Angmagalik-kolonien og i 1944-45 knyttet til den danske legation i Washington som rådgiver i grønlandske anliggender.

Ved siden af sine mange rejser har Ejnar Mikkelsen udfoldet et rigt forfatterskab. Foruden talrige afhandlinger i danske og udenlandske tidsskrifter har han skrevet en række bøger og rejsedeskrivelser, af hvilke kan nævnes *Conquering the Arctic Ice*, *Report on the Alabama Expedition*, *Nord-Syd-Øst-Vest*, *Norden for lov og ret*, *John Dale*, *Med „Grønland“ til Scoresbysund*, *Nachbar des Nordpols*, *Hvor guldet gror*, *Fra hundevagt til hundeslæde*, *Ukendt mand til ukendt land*, *De østgrønlandske eskimoers historie og sammen med P. P. Sveistrup The East Greenlanders Possibilities and Existence, their Production and Consumption*.

Ejnar Mikkelsen er foruden med fortjenstmedaillen i guld, der tildeltes ham og maskinist Iversen efter hjemkomsten fra Alabama-ekspeditionen, dekoreret med kommandørkorset af Dannebrog og dannebrogsmændenes hæderstegn samt fortjenstmedaillen i sølv, og at hans navn har klang også i internationale forskerkredse

ses af, at han i tidens løb har modtaget Royal Geographical Societys Patrons Medal i guld, Société de Géographie Jean-Baptiste Morot guldmedaille, Det kongelige belgiske geografiske selskabs medaille, Royal Scottish Geographical Societys medaille og samme selskabs Livingstone-medaille i guld, Det kongelige danske geografiske Selskabs Hans Egede-medaille og Svenska Sällskapet för Geografi's Andree-plakette. Han er æresmedlem af Societa Geografica Italiana, af Antwerpens geografiske selskab, af Societét Royal Belge de Géographie, Royal Geographical Society i London og Arctic Club i Cambridge.

I. O.



TELEFON FABRIK AUTOMATIC A/S
KØBENHAVN - DANMARK



Dampskibsselskabet

JUTLANDIA

JENS TOFT

Toldbodgade 29

TELF. *8192

Spændende kaper-roman

Knud, Kristian og kaperne.

Forfatter: Otto Ludwig.

Forlag: Chr. Erichsen.

Selvfølgelig måtte der før eller senere komme en bog af Otto Ludwig, Vikingens medarbejder gennem mange år. „Knud, Kristian og kaperne“ er først og fremmest skrevet for ungdommen, men det kan med garanti påstås, at mange fædre i smug vil læse den, når sønnen er kommet i seng.

„Knud, Kristian og kaperne“ er en virkelig underholdende bog. Den er spændende fra første til sidste side. Situationerne skifter hele tiden, og sproget er let og ubesværet.

Emnet er hentet fra kaperkrigen mod svenskere og englændere 1807-14, og bogen er således, hvad der med et fint, moderne ord kaldes „halv-dokumentarisk“. Enhver dreng vil sluge indholdet med en umådelig appetit og ikke være til at drive til lektielæsning, før han er færdig med sidste kapitel. Men det gør ikke så meget, for bogen er på sin vis lærerig. Den fortæller på en morsom måde om livet i Danmark for 150 år siden, den giver et godt billede af kaperne, og den fortæller kort sagt Danmarks-historie uden at virke docerende. Desuden er den mættet med saltvands- og tjæreduft og indeholder en masse sjove replikker.

Denne bog vil være en god julegave til drengen i familien, og De har så selv chancen for at læse den bagefter, ja, De kan slet ikke lade være! *AB*

De vil grine højt!

Richard Gordon: Lille doktor til søs
Haases forlag

196 sider — Pris: kr. 11,75

Filmen „Lille doktor, hvad nu?“ blev ligesom bogen af samme navn en dundrende succes både ude og hjemme, og der er ingen tvivl om, at fortsættelsen „Lille doktor til søs“ også nok skal blive det. Forresten udsendes den også som film herhjemme i løbet af efteråret.

Richard Gordons to humoristiske bøger er indtil nu — alene i England — solgt i næsten 600.000 eksemplarer.

Handlingen skal vi ikke forsøge at gengive. Det er heller ikke så meget den, man fæstner sig ved som de mange tossedede påfund, vores kære læge falder på i sin rolle som skibsdoktor. Han er fantastisk morsom.

De må ikke tage bogen alt for højtideligt, og det kan De nu slet ikke. Den stadige trækken i smilebåndene forhindrer Dem i det. Ih, hvor var det dejligt at slappe af med noget intelligent pjat i hånden!

—*wig.*



A. P. MØLLER ☆ MAERSK LINE

KONGENS NYTORV 8 - KØBENHAVN K.

REDERI

TANK-, LINIE- OG TRAMPFART
BEFRAGTNING KLARERING

☆

KØB OG SALG AF SKIBE

TELEFON CENTRAL 514 - STATSTELEFON 33 - TELEGR.-ADR.: MERSK

VISER TÆNDER

FØRSTEREJSE MED EN „VANDVOGN“

II Del

Fortsættelse til Jul paa Havet

Som allerede bemærket var kullastet, smurt godt ned, og vi opdagede hurtigt, hun tillige var dårligt trimmet. Hun lå for dybt med stævnen, og resultatet var, at hun styrede dårligt. Det gik endda så længe vi endnu befandt os på Bristol kanalen, men da vi kom ud i Atlanten, blev det ubehageligt.

Nu fik vi først rigtigt at mærke, hvor hårdt det egentlig blæste. Vi havde vinden i stævnen, og søen kom væltende med skum på toppen og brød mod boven af gamle s/s „Antigon“ med kraft og herlighed.

Hun rejste snuden i vejret, stak det halve af forskibet ud af vandet og rammede så den flade bund ned i næste sø med brag som kanonskud og med en kraft, så hele skibet vibrerede og søen væltede ind over bak og styrbordsside og fyldte jævnlige druknehullet.

Vagterne tørnede, natten gik, og vinden friskede mere og mere, og skibet styrede dårligere og dårligere i den høje sø. Ved 8 glas om morgenen blæste det en fuld storm, og der kunne ikke styres bedre end 2 streger på hver side af kursen.

Rorgængerer rev og sled i rattet, styrmændene hang stadigt over kompasset og svor over den dårlige styring.

På en af mine vagter rev 2. styrmand rattet ud af hånden på mig, nu skulle han vise en forbandet dansker, oplyste han mig om, hvorledes de belgiere kunne styre et skib. Han skulle få den gamle stædige rustholk til at opføre sig ligeså flinkt og føjeligt som en gammel sømand, helt ædru og på vej til sømandskirken.

Nå, det gik også fint en lille tid, styrmanden sendte mig et triumferende blik, hun kan, den gamle, hva?

Lige med et kommer der en sø, en anden kravler op på toppen af den, den bryder og stikker den gamle natpote sådan en på sinkadusen, så hun røg 3-4 streger ned i læ. 2. styrmand river rattet over, med det resultat, at hun borer snuden ind under næste sø, der

tårner sig op, og vi får en forfærdelig masse tons af rigtigt, ægte Atlanterhavsvand ind over bakken, fylder druknehullet helt op og sjasker helt op over fordækket og brydes imod overbygningen.

Da hun fik væltet noget af alt det vand af sig, høres i overhalingerne drøn og buldren nede fra druknehullet. Ved nærmere eftersyn viste det sig at være alle wire-rullerne fra bakken, der var blevet revet løs og nu lå og trillede rundt dernede, og indrømmes skal det, at da 2. styrmand med et grynt igen overgav mig rattet, modtog jeg det med et grin, der vistnok overbeviste ham om, at mine tanker om hans styrekunst var lidt begrænset.

Ja, det gik langsomt frem; da vi var ud for Lands End, blæste det så sytten kællinger ikke kunne holde en sejl, og det siger noget, og så gled vi ind i Biskaya bugten, nu skulle vi have det lidt morsomt.

Biskaya bugten har jo et kedeligt ry på sig, og den nat, vi nu gik ind i, skulle vise sig at være en af de hårde. Stormen hvinede og skreg i rigningen, søen skød i buldrende brag ind over skibet, så det næsten var umuligt at færdes på dæk. Vandet gik over maskinskylligheten, fossede i stridende strømme ned på fyrpladsen, så fyrbøderne vadede i vand og aske, det var vanskeligt på grund af slingeragen at få kullene frem, og det var derfor vanskeligt at holde damp.



— med et velrettet spark i agterenden, ind gennem hullet til kulboxen.

På aftenvagten kl. 7-12 var jeg inde og lunke mig lidt på ristværket. Da jeg kiggede ned på fyrpladsen, blev jeg vidne til et kosteligt syn.

Georg havde vagt sammen med den unge amerikanske kullempere. Lemperen var nybegynder i faget og var rent ud sagt hundeanget for at kravle ind i kulboxen og lempe kul frem. Georg bandede og rasede og svingede med skovlen. Han skreg til lempere: „Se for helvede at hale dig ind i boxen så vi kan få noget kul frem, eller er det din mening at rokken skal gå i stå og hele kareten vende bunden i vejret? Så kommer du sgu aldrig mere hjem til Gods own country.“

Lempere var lige til at købe for en femøre. Kullene slår mig ihjel, blokkene flyver mig om ørerne derinde i boxen.

Se nu var Georg nærmest lille og bredskuldret, men lempere var en lang tynd fyr. Men Georg smed skovlen, sprang op og greb lempere i nakken, bøjede ham sammen og sendte han med et velrettet spark i agterenden ind gennem hullet til kulboxen, mens han brølede: „Kan du så få de kul lempet frem, din bondejævel, hva fan, tror du, du er på sommerterierie, hurry up now.“

Det lille sammenstød, de havde dernede, virkede så bundkomisk imod den hårde virkelighed ude på dækket. Jeg skrubgrinede, men jeg nåede knapt at få grinet af, før styrmandens fløjte lød, jeg skulle hen at se på loggen.

Der stod 4 petroleumstønder af træ agterude på pooppen. De var fastsurret til rækværket og stod meget udsat for søen. De var fulde og vejede godt til.

Da jeg havde aflæst loggen og kom og meldte på broen, fik jeg ordre til med mine to vagtkammerater at prøve på at transportere disse tønder fra agter og op på midtkibet, og så surre dem fast der til gelænderet, idet styrmanden gik ud fra, at de stod mindre udsat for søen deroppe.

Nedkommet på dæk gav jeg min kammerat besked derom, og vi kiggede lidt på hinanden. En ting er at springe agter og læse loggen, en anden ting at trille rundt med store tunge tønder på et agterdæk, der næsten konstant er vandfyldt. At få de tønder hele op på midtskibet ville under de forhåndenværende omstændigheder være lidt af et mirakel.

Skal de flyttes, så skal de flyttes. Vi sprang ned i vandet på agterdækket, hagede os langs lønningen agterud og kom godt nok op på pooppen, hvor vi straks gik i gang med at løse surringerne om tønderne.

Surringerne los, trillede vi tønderne hen til trappen, fik dem godt nok ned og videre over agterdækket til vi nåede 3 lugen.

Men så var det sket med Sophies kærlighed. Der kom en jævel med skum på toppen brækkende ind over lønningen, den tog både tønderne og os på en rutsjetur agterover, så vi knaldede mod poopskottet med et brag.

Mærkeligt nok skete der ikke noget, både vi og tønderne holdt. Så snart vandet var faldet lidt, slog vi næverne i tønderne igen, og fik dem virkelig denne gang rullet over agterdækket, op over trappen og stillet fint op langs rækværket på midtskibet.

**Vi holder
os til**



ESBJERG TOV

MARSEILLE PORT DE BOUC LAVERA BERRE

SKIBSHANDLERFIRMAET

SOMAG
ODD STRANDE

Skandinavisk Afdeling

Proviant, Deck og Maskinstores
leveres direkte fra egne Lagre

★

Depot af Skandinavisk Konserves og
Margarine, Carlsberg Øl, Amerikanske
Cigaretter, Ameroid-Drew Produkter
etc., etc.

★

Hovedkontor: 50-52 Rue Mazenod, Marseille

Teleg.-Adr.: STRANDE, Marseille

„ : STRANDE, Port de Bouc

Men det stod skrevet i stjernerne, at de tønder aldrig skulle surres nogetsteds.

Vi havde en meget interesseret tilskuer til vor natlige færd, det var 2. mester. Han var oppe at trække lidt frisk luft og stod i maskindøren, som førte ud til dækket, hvor vi stod med disse tønder.

Han var lige kommet med en lille vittighed, han havde set vor dans på agterdækket og troede sig selv vølgarderet der i døren. Men 2. mester spår, fatter „Rasmus“ når.

Vi havde lige fået lagt den første tørn med en smækker ende rundt tønderne, da Hansen, også en dansker på min vagt, brøler op: „Pas på, der kommer en af de store.“

Jeg drejede kvikt hovedet og så i mørket en sø rejse sig som en mur højt over midtskibsdækket, en anden sø kravlede ovenpå den, endnu et sekund, og med et brag brækkede den ned over os arme søvagabonder.

Nu blev det morsomt. Vi tre mand, 4 tønder, en vittig 2. mester samt maskindøren, røg med adskillige sømils fart ud over rækværket paa agterkant af midtskibet og ned på agterdækket. Mester og jeg var så smarte, så vi i farten greb fat i rækværket på trappen, men det kunne vi godt have sparet os, muligvis har en af tønderne ramt rækværket, i alt fald knækkede det som glas, og en svedig 2. mester samt en frysende pjaskvåd matros røg i flot stil ned over agterdækket sammen med al det andet ragelse.

Hele agterdækket bordfyldte, vi lå under vand med vore svære søstøvler fyldte og i tungt olietøj, jeg rodede og pjaskede, og min tanke var, nu er det slut, du er udenfor, ude over siden.

Så tog hun en overhaling, jeg ramlede imod noget, og det slog hårdt, jeg følte nedefter og fik hold i pullerten: „Halleluja, du er indenfor, hold fast for satan.“

Jeg holdt for bare livet, knugende næverne om den pullert, som om det havde været min elskede eller en langmodig kreditor, og omsider faldt vandet så meget, så jeg fik mig halet på højkant. Men fy fan, hvor gjorde det ondt i mit ene ben, jeg havde slået det ganske nederdrægtigt.

Nu dukkede 2. mester op, han var knapt så vittig mere og havde det bestemt ikke med varmen, tværtimod. Også Hansen dukkede op, men hvor pokker var Aksel? Jo, han skvalpede rundt inde imellem spillone, den var ikke så god.

Vi vadede hen og fik fat i fyren, blodet løb ham ned over ansigtet, vi fik ham ned i skansen og konstaterede, at også skulder og bryst var kvæstet, han røg lige i køjen. Så var vi en mand for kort.

Siden gik 2. mester og jeg hen for at se, hvorledes det hele ellers så ud.

Jo, petroleumstønderne, som vi havde haft så meget besvær med, var slået til pindebrænde, der flød endnu nogle stumper i vandet. Maskindøren flød der også, rækværket og trappegelænderet var brækket af. Maskinen hvæsende og spruttede, for det halve Atlanterhav var brasret ned igennem den åbne dør og gennem maskinskylygtet, så det hele drev af vand dernede. Alligevel



KGL. HOFMØBELFABRIKANT

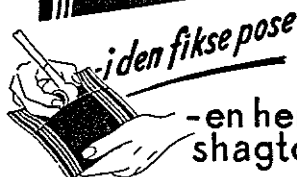
G. B. HANSENS ETABL.

BREDGADE 32

København K.

Central 386 — 11,386 — 11,585

VIRGINIA ROSE



- en herlig shagtabak

A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders

Deres

bankforretninger



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

34 afdelinger i København og omegn
52 fillaler og kontorer i provinsen

HANDELSBANKEN

var vi jo sluppet så nogenlunde fra det.

Man siger, at en ulykke kommer sjældent alene, om det passer, skal jeg ikke diskutere, men at fanden var løs på den trip, kan nu ikke bortforklares. „Fatter Rasmus“ var spøgefuld, og han havde mere til os endnu.

Fyrbøderne bruger en tung aske-tragt, der er forlænget ned over skibssiden med en pose af sejldug, der går ret langt ned, det er for at ikke asken, som de kaster igennem den, ud over siden, skal flyve tilbage ind over dækket, når det blæser. Denne tragt er tung og uhandig og plejer ellers, når den ikke bliver brugt, at være surret fast et eller andet sted ved skorstenen, for at søen ikke skal tage den.

Tragten hang imidlertid ud over siden, og Hansen fik besked på at slæbe den ind og surre den fast i nogle ringbolte ved skorstenen. Tragten hang i læ side, og jeg befandt mig i det øjeblik under galgen til luvart.

Jeg så den komme, det var en forkert sø, en af de store. Jeg sprang som et lyn rundt til læ-siden, i ly af underbroen, så brækkede den, og i løbet af sekunder skete der en hel masse.

Søen gik ret over overbygningen, tog hele teaktræsklædningen af broen, knuste luv redningsbåd, som på vej ud over siden rev en af skorstensbardunerne over, slog døren til styremaskinen ind og tog Hansen med samt hans asketragt på en valsetur hen over dækket, og forsvandt så ud over den læ side.

Hansen blev mærkværdig nok indenbords, han bed sig fast med alt hvad holde kunne i rækværket, asketragten blev også indenbords, men havde brækket Hansens ben på to steder samt flået benet op i uhyggelig grad. Så havde vi en mand til i køjen.

Frivagten blev nu kaldt på dæk, og med bådsen i spidsen gik vi på den, der var nok at rive i, først og fremmest måtte vi sikre skorstenen, den stod og svajede og dinglede som en fuld mand. Vi fik sat en wire på stumpen af den knækkede bardun, som forresten var en kæde, halede den stiv med en talje, så stod den så nogenlunde. Den ene livbåd var væk, og den anden halvvejs knust og slået ud af klamperne. Vi fik den på plads og surret. Døren ind til styremaskinen sømmede vi fast. Det knækkede rækværk fra agterkant af overbygningen røg overbord, og maskindøren fik vi også til at hænge. Asketragten blev surret, og så var det vist ved de tider, at vi havde fortjent en smøg — i al fald tog vi en.

Jo, det blæste, frivagt var der ikke tale om mere, der skete noget hele tiden, vi kedede os bestemt ikke, rørtørn, surre, reparere, vi manglede ikke arbejde.



Vi valdede hen og fik fat i fyren.

8 glas var gået på morgenvagten. Jeg var nede i lukafet og nappede mig en pibe røg og et krus kaffe, frokost var der ikke noget af, kabyssen var blevet vasket ud et par gange. Jeg var våd, kold og dødtræt, ak, hvem der kunne få et par timers frivagt på ryggen i køjen. Nå, jeg stod altså og filosoferede over livets mærkværdigheder, da den gamle skat hæver sig himmelhøjt i vejret, for derefter at hamre den flade bund ned i en sø, så det sang i hele kassen, og så gentog den samme historie sig.

Næsen ind i søen, så bak, druknehul og det halve fordæk forsvandt under søen, så nogle raske skridt af tunge søstøvler over dækket. Døren bliver revet op, og en stemme brøler: „Rejse, rejse ud, kvikt som fan, I lugen er slået ind.“

Der var sket det, søfolk frygter mest, søen havde slået nr. 1 luge ind, og en masse vand var samtidig løbet ned i lasten og mere kunne ventes hvert øjeblik. Nu kom der fart over feltet, nu gjaldt det livet.

En flok våde, forfrosne og trætte matroser hev piben og kaffekruset hen ad bordet og stormede op af trappen til dækket. I lugen var fuldstændigt slået ned i kullene, og jerntrappen, der førte fra dækket ned i druknehullet, var foroven slået løs fra dækket og bøjet helt ned over lønningen, så den kunne vi ikke komme ned ad. Altså måtte vi springe ret ned i druknehullet, og det var til stadighed halvt fyldt med vand. Trætheden var glemmt, nu gjaldt det bare at flytte næverne. Spørgsmålet var, har vi noget at dække med?

Der blev slået langsomt i maskinen, og skibet blev så vidt gørligt holdt med stævnen ret op i søen. Imens sprang bådsen og et par andre mænd rundt for at finde noget, der kunne bruges som skærestokke.

Fortsættes i næste nr.

Skibsklubben

Handelsflådens Velfærdsråd ofrer ikke mange ører på propaganda for sig selv. Arbejdet i sig selv er reklame nok. Et led i Velfærdsrådets arbejde er bl. a. hjælp til oprettelse af skibsklubber og formidlingen af kontakten imellem dem.

I disse dage er udsendt et nyt hefte med titlen "Skibsklubben". Dette hefte er en fuldræffer fra Velfærdsrådets side. Ligesom sine forgængere fortæller dette hefte, hvordan man starter en skibsklub, og hvordan man holder liv i den ved hjælp af forskellige arrangementer, der skal holde medlemmernes interesse for den vågen. Men det nye hefte fortæller det alt sammen på en helt ny og fornøjelig måde.

Redaktionen har i år navnlig lagt vægt på billedstoffet, der til dette specielle brug bedre end ord fortæller, hvad en skibsklub kan give sine medlemmer. Alle billederne er „taget“ af søfolkene selv. Mange af dem er indsendt fra skibsklubberne uden angivelse af fotografernes navne. Det er ikke alle billederne, der er kunstværker, og det er jo heller ikke meningen, at heftet skal være et katalog for en fotoudstilling. Alligevel er det morsomt at se, hvilken evne mange af søfolkene har til at „se“ en situation til søs eller i land helt rigtigt.

Omslaget er flammerødt og festligt, og forsidebilledet viser en morsom plakat fra en af skibsklubbernes fester. — Heftet bliver bestemt ikke smidt i papirkurven efter læsningen.

O. L.

200 år i skibsfartens tjeneste

Nautisk Almanak 1956

Nautisk Almanak 1956 er udkommet, udgivet af Iver C. Weilbach og Co. A/S, pris kr. 10 heftet.

Den nye udgave slutter sig i sit udstyr fuldstændig til den foregående. Udgiverne har nu fundet en særdeles smuk og praktisk form, som med rette fortsættes i denne udgave.

Et godt bevis herfor er den kendsgerning, at almanakken ikke blot anvendes i så at sige alle danske skibe, men også i udstrakt grad i norske, svenske og finske skibe.

Den 24. november kunne firmaet Iver C. Weilbach fejre 200 års jubilæum. I anledning af denne sjældne begivenhed giver vi en kort beskrivelse af firmaets grundlæggelse og historie.

Grundlæggeren, Iver Jensen Borgersen, var født i Holsten omkring 1728 og kom i 1746 efter en læretid i Sønderborg til København. Efter en del års arbejde hos forskellige mestre mønstrede han ud som „seillægger“ på den danske kinafarer „Princesse Lovise“. Om denne rejse findes ingen oplysninger.

I efteråret 1751 blev Borger, som han nu havde forandret sit navn til, tvunget til at mønstre ombord i orlogsskibet „Nellebladet“, der sammen med fregatten „Bornholm“ skulle til den danske koloni Trankebar. Den 29. november letter eskadren under kanonsalut og begynder den lange rejse, hvorfra den først vendte hjem den 29. juni 1754.

Den unge Borger havde på rejsen nok at bestille, idet han ikke blot som sejmager havde det hverv at sy de døde ind — det var på hele togtet 61 mand — før begravelsen i havet, men også som kompassmager skulle føre et stadigt tilsyn med kompasserne.

Borger, der nu synes at have fået nok af sølivet, ønskede at nedsætte sig i land, men for at blive mester måtte han være medlem af Sejl-, Flag- og Kampasmagerlauget. Det var imidlertid ikke så lige en sag. Hans ansøgning om medlemsskab blev afslået af lauget med den motivering, at han ikke havde stået mere end fire år i lære, og ikke seks år, som han selv havde opgivet. Han havde nemlig mod en betaling på 20 rigsdaler fået svendebrev efter fire år. Magistraten, som han blev henvist til af lauget, ville heller ikke imødekomme hans ansøgning. I sin kvide skrev han en ansøgning til kongen, Frederik den V, som på anbefaling af admiral Suhm og efter indstilling af Commercecollegiet, gav den fornødne bevilling.

Borgers første fremvisning af sine 11 arbejder var ikke vellykket, idet kommissionen ikke på grundlag af disse præstationer ville tildele ham prædikatet mester. Han fik dog lov til at forbedre tre kasserede kompasser, „som ikke var strøget med den fremviste magnetsten, men på en anden og bedre var strøgne“.

Den 21. november blev Borgers mesterstykke imidlertid antaget og allerede den 24. november 1755 åbner Iver Jensen Borger sin sejl-, flag- og kompassmagerforretning i Overgaden oven Vandet på Christianshavn.

Borger skabte sig en god forretning, som i 1799 blev overtaget af en af hans læredrenge, Johan Phillip Weilbach, som var blevet gift med sin mesters datter. Han flyttede forretningen til Nybørs, hvor huset nr. 52 rummede sejl- og flagmageriet, medens værkstedet for kompasser og instrumenter var i den anden gavl, nr. 51, i Slotholmsgade.

J. P. Weilbach må have været en meget dygtig håndværker, bl. a. fik han fremstillingen ind i et mere videnskabeligt spor, navnlig i samarbejde med den kendte kommandør Løwenørn.

1831 overtog sønnen, Iver Jensen Weilbach forretningen, og han fortsatte i samme spor. Han er bl. a. kendt for sit samarbejde med H. C. Ørsted ved fremstilling af forsøgsapparater, og for sit arbejde modtog han Videnskabernes Selskabs højeste anerkendelse.

I 1887 deltes den gamle forretning mellem I. J. Weilbachs to sønner på en sådan måde, at den ene søn, I. S. V. Weilbach, fik sejl- og flagmageriet, og den anden, Iver C. Weilbach, kompas- og instrumentforretningen.

Da Nybørs i 1901 blev nedrevet, blev kompas- og instrumentforretningen flyttet til Amaliegade, hvor den endnu har til huse.

DET DANSKE KULKOMPAGNI

TELEFON 9214 HOLMENS KANAL 42 TELEFON 9214
KØBENHAVN K.

A/S DET DANSK-NORSKE DAMPSKIBSSELSKAB

Amaliegade 33 - København K.

I året 1908 optog Iver C. Weilbach kaptajn Knud Prahls som kompagnon, senere optoges skibsførerne Carl V. Sølv og Anker Svarrer, således at firmaet ved kaptajn Prahls død i 1928 ejedes af disse to og kaldtes Iver C. Weilbach & Co. (Sølv og Svarrer). Efter kaptajn Svarrers død antoges forskellige skibsførere i firmaet, som i 1950 omdannedes til et aktieselskab, dog således at kun ansatte i firmaet kan være aktionærer. For tiden består staben i firmaet af 6 navigatører foruden 22 andre medarbejdere, deraf to gyroskopkompassesperter. Den daglige leder er kaptajn G. Stallknecht.

Gennem de mange år har fremstillingen af kompasser og andre nautiske instrumenter været firmaets hovedformål, og til alle tider har det sat en ære i at fremstille det mest fuldkomne i sin art med hensyntagen til praktisk anvendelighed.

Vikiingen bringer også sine hjerteligste lykønskninger til det sjældne jubilæum, med ønsket om fortsat god fart fremover.

Japanerne har travlt

Eet tusind to hundrede hvaler skal i vinter lade livet for japanske harpuner. Japanerne, der før krigen var nogle af hvalens værste fjender, sender nu en ekspedition på 25 skibe til Antarktis for at deltage i det store blodbad på verdens største pattedyr.

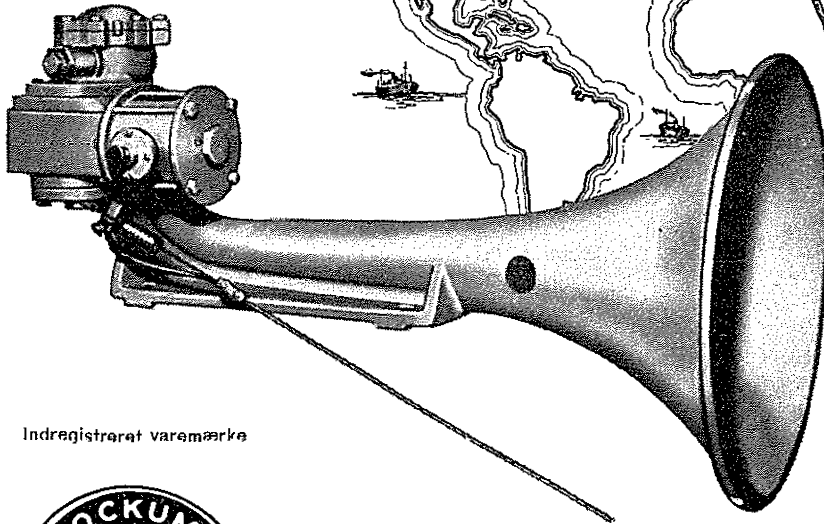
Flåden består af et 19.330 tons stort moderskib ved navn „Tonana Maru“, en hel armada af kogerier, fryseskibe og transportfartøjer samt ti hvalfangebåde.

Skibene sejler fra Osaka i begyndelsen af november. Fra begyndelsen af december går de ind i jagten og fortsætter den indtil slutningen af januar. Det er målet at skyde 1200 hvaler, men dette tal bliver sikkert overskredet. Sidste år var målet 1100 hvaler, men inden jagten ophørte, måtte 1.531 af havets giganter bukke under for de japanske skytters bestræbelser.

Som på så mange andre felter har japanerne også inden for den moderne hvalfangst taget ved lære af europæerne. Bl. a. har norske mesterskytter undervist japanske novicer, og i dag er nordmændene sikkert de første til at beklage denne kendsgerning. For der er efterhånden mange om at dele de færre og færre hvaler.

—wig.

KOCKUMS SUPERTYFON



Indregistreret varemærke



Hvis Damp skal benyttes
forlang vort
TYFON-PROSPEKT
Nr. 681

- 1 Minimalt Luftforbrug — kun $\frac{1}{8}$ l 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

Repræsentant i Danmark:
SCAND. STEEL & SHIPPING AGENCY — AMALIEGADE 16, KØBENHAVN

Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. december 1955



Medlemmer

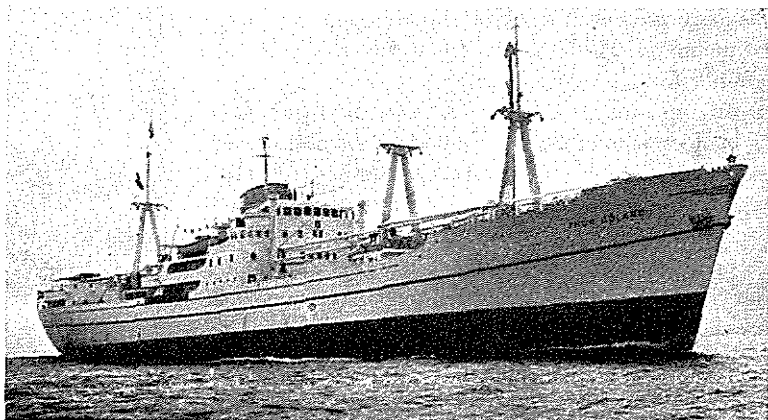
A. P. Møller
 A/S Det Østasiatiske Kompagni
 Det forenede Dampskibs-Selskab A/S
 J. Lauritzen
 Dansk Esso A/S
 D/S Torm A/S
 D/S Norden A/S
 A/S Det Dansk-Franske D/S
 C. K. Hansen: A/S D/S Dannebrog
 Rederiaktieselskabet Dantank
 Rederiaktieselskabet Atalanta
 D/S Progress A/S
 D/S Myren
 A/S Motortramp
 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 Orjon
 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 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 Thor Odland

Fredag den 7. oktober 1955 gik m/s „Thor Odland“ på prøvetur fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's skibsværft på Refshaleøen. Fragtmotorskibet „Thor Odland“, der er værftets nybygning m. 726, er kon-

traheret til D/S A/S Produce ved rederiet Jacob Odland S.S., Hauge-sund, Norge.

Skibet er bygget til Det norske Veritas' klasse + I. A. I. som åben shelterdækker med bak.



M/s „Thor Odland“.

Hoveddata for m/s „Thor Odland“ er:

Længde mellem perpendikulærene	121,92 m
Største bredde på spant	17,22 m
Sidehøjde til øverste dæk	10,82 m
Sidehøjde til 2. dæk	8,23 m
Dybgang	7,51 m
Tilsvarende dødvægtshæreevne	7050 eng. tons
Lastrummenes kapacitet incl. højtanke, bak og vingetanke	13.300 m ³ grain

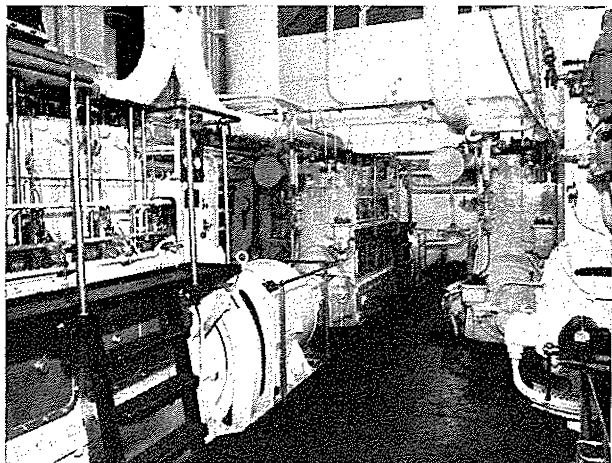
Maskinrummet er midtskibs, og der er 3 lastrum foran og 2 lastrum agten for dette. Den agterste del af last 3 udgøres af to højtanke til transport af vegetabilisk olie. Ventilationen er en kombination af mekanisk og naturlig ventilation.

Der er ialt 5 luger, der betjenes af ti 5 tons og fire 10 tons lossebomme. Desuden er der over 2-lugen en sværvægtsbom for 25 tons.

Rigningen består af to tobensmaster, tobenslademast samt et sæt almindelige lademaster.

Alle bomme betjenes af elektriske lossespil, der ligesom ankerspillet er af Thomas B. Thriges fabrikat. Styremaskinen er elektrisk-hydraulisk af fabrikat Hastie.

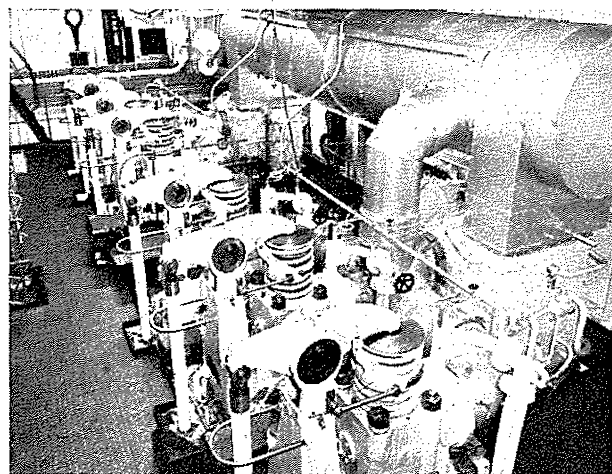
Skibet er forsynet med to 8,84 m redningsbåde anbragt midtskibs samt en 5,5 m motorbåd og 5,5 m jolle



Hjælpe motorer.

agter. — I hus på kommandobro er indrettet styrehus, kortrum, radiatorum samt kamre for telegrafist og lods. I hus på båddek midtskibs er kaptajnens opholdsrum, soverum og kontor. Opholdsrummet samt kontor har skodder i poleret elm med møbler i oliebehandlet teak, medens soverummet har såvel skodder som møbler i poleret mahogny. På dette dæk findes endvidere et dobbeltkammer for passagerer.

På promenadedæk findes spisesalon, som har skodder og møbler i poleret nød. Endvidere rygesalon, som har skodder og møbler i poleret palisander. Desuden findes der 6 enkeltkamre og 2 dobbeltkamre for passagerer og kamre for 2 piger, dobbelt kammer for 2 drenge og kammer for hovmester. Passagerkammerne har skodder i poleret mahogny og møbler i poleret palisander.



Top af hovedmotor.

På øverste dæk er indrettet kamre for officerer og messer for officerer, underofficerer og mandskab samt officerers rygesalon. Officersaptingen har malede skodder og møbler i poleret mahogny, med undtagelse af 1. mester og 1. styrmand, der har skodder af poleret elm og møbler i oliebehandlet teak. Rygesalonen har skodder og møbler i poleret mahogny.

Agter er indrettet aptering for mandskab samt opholdsrum for disse. Kamrene har malede skodder og møbler i lys eg. Opholdsrummet har både skodder og møbler i lys eg.

De mest moderne navigationsmidler: radiopejler, radar, elektrisk log, radio med kortbølgesender etc., er installeret.

Hovedmaskineriet består af en enkeltvirkende, seks-cylindret, totakts, krydshoved dieselmotor af B & W type 674-VTBF-140, udviklende 7100 ihk ved 125 o/m, indrettet for kørsel med tung olie. Farten på lastet prøvetur er 17 knob.

Hjælpe maskineriet består af tre firecylindrede, fire-takts, enkeltvirkende trunk dieselmotorer, type 425-MTH-40, der hver udvikler 240 ehk ved 500 o/m, svarende til 160 kw ved 220 volt jævnstrøm, samt en



Mandskabets spisesalon.

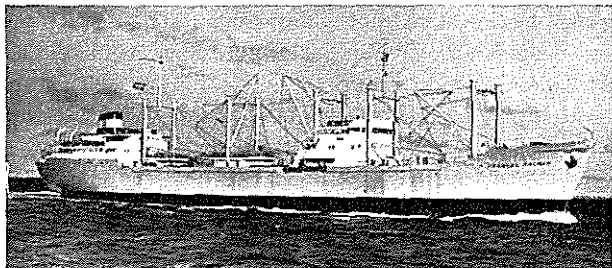
firecylindret, firetakts, enkeltvirkende trunk motor, type 413-MTHK-18, direkte koblet til en 25 kw, 220 volt jævnstrømsdynamo og gennem friktionskobling koblet til en startluftkompressor.

M/s Frances Salman

Fra Uddevallavarvet afleveredes den 28. oktober m/s „Frances Salman“ på ca. 6.300 tons dw. Det er i første række bestemt for transport af papirballer på ruten Powell River — Los Angeles, men er konstrueret til at føre tung olie som returlast i særlige tanke.

Skibet er bygget som åben shelterdækker til højeste klasse i Det norske Veritas med følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	126,8 m
Største bredde på spant	16,6 m
Sidehøjde til shelterdæk	10,6 m
Sidehøjde til hoveddæk	7,2 m
Dybgang	6,8 m
Kapacitet af lastrum	
(bale, papirballer)	9.350 m ³
Kapacitet af lastolietanke	ca. 1.200 tons



M/s „Frances Salman“.

Skibet er udrustet med en sekscylindret, totakts, enkeltvirkende dieselmotor af Uddevallavarvets fremstilling og Götaverkens type, der yder 5.600 ahk ved 112 omdrejninger pr. minut. Cylinderdiameteren er 760 mm og slaglængden 1.500 mm.

Den elektriske energi fremstilles af tre vekselstrøms-generatorer, hver på 230 kva, drevne af firetakts dieselmotorer. Til brug i havn findes en generator på 51 kva.

Lasten er delt i to store rum med en luge til det forreste og to luger til det agterste. Lugerne i vejrdækket har stållugedæksler af von Tells patent. Mellemdækslugerne dækkes af pontondæksler af stål.

Skibet er rigget med to selvstændige master og fire bomstøtter. Af de tolv bomme er seks beregnet til 10 tons løft og seks for 5 tons løft. Samtlige lade- og losse-spil, ialt tolv, er til 5 tons og af ASEAs fabrikat. Et 5 tons varpespil af samme fabrikat er placeret agter på hytten.

Det elektro-hydrauliske styremaskineri er af Hasties fabrikat, det elektriske ankerspil er leveret af ASEA.

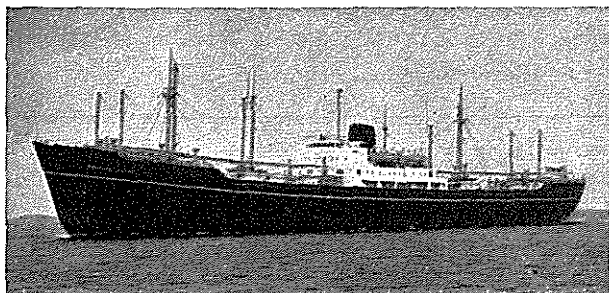
Tre højtanke og inderbunden for er bestemt til tung lastolie. Der findes et pumperum midtskibs med en Bornemanpumpe med dampkappe. Varmespiralerne i lasttankene er af aluminium.

Dæksofficererne og passagererne får deres kamre i dækshuset midtskibs, medens maskinofficererne bor i dækshuset på hytten og mandskabet i hytten.

Alle mellemskodder og skodder mod gange er brandsikre Novopan B-skodder.

M/s **Kristin Bakke**

Fra Götaverken afleveredes den 10. november linie-motorskibet „Kristin Bakke“ på 10.460 tons dw, som værftet har bygget til Hvalfangst A/S, Suderøy, et af rederierne i Knutsenkongernen i Haugesund.



M/s „Kristin Bakke“.

Skibet er bygget til højeste klasse i Det norske Veritas med følgende hoveddimensioner:

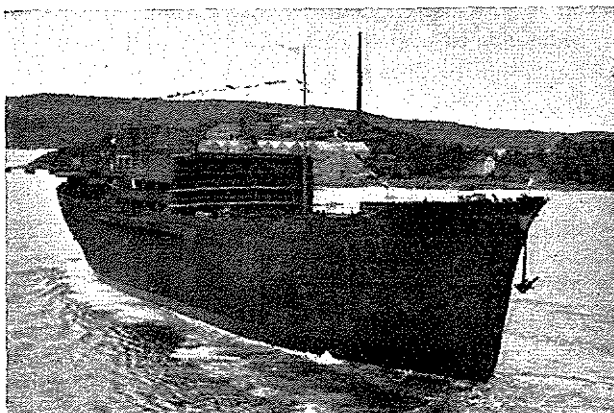
Længde overalt	154,5 m
Største bredde på spant	19,4 m
Sidehøjde til shelterdæk	12,6 m
Sidehøjde til hoveddæk	9,4 m
Middeldybgang på sommerfribord	8,7 m

Nybygningen er med visse forandringer et søster-skib til m/s „Ellen Bakke“, som vi tidligere har omtalt i Vikingen.

M/s „Kristin Bakke“ føres af kaptajn J. Olsen, og maskinchef er K. Kallevik.

M/s **Holtheim**

M/s „Holtheim“ er det andet af Uddevallavarvets skibe i serien på 10.300 tons, som værftet for tiden har i ordre. Det blev sat i vandet den 29. oktober og er bestilt af skibsreder B Holter-Sørensen, Oslo. Skibet blev navngivet af fru Dora Berggrav, datter af skibsrederen.



M/s „Holtheim“.

Det første skib i serien var m/s „Sungran“, som Vikingen har bragt en udførlig omtale af i september-nummeret.

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

M/s Sargodha

Onsdag den 12. oktober 1955 søsattes fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's skibsværft på Refshaleøen fragtmotorskibet „Sargodha“, nybygning nr. 724, kontraheret af Aktieselskabet Det Østasatiske Kompagni, København.

Skibet er et søster-skib til m/s „Songkhla“, m/s „Samoa“ og m/s „Simba“. Det bygges til Lloyd's Register of Shipping's højeste klasse + 100 A.I. + R.M.C. med dimensioner svarende til en middeldybgang af 8,306 m.



M/s „Sargodha“.

Hoveddata for m/s „Sargodha“ er:

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

Skibet bliver rigget med to tobensmaster og et sæt tobens-lademaster.

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

I husene midtskibs indrettes aptering for passagerer samt saloner for disse, endvidere aptering for officerer, underofficerer og kabyspersonale. I hytte og dækshus agter indrettes aptering for mandskabet.

M/s „Sargodha“ er forsynet med de mest moderne navigationsmidler såsom radiopejler, radar, gyrokompas med selvstyring, ekkoled, elektrisk log etc.

Hovedmotoren er en syvcylindret B & W enkeltvir-

kende, totakts, krydshoved-dieselmotor 774-VTBF1160 med udstødsturboladning og indrettet for anvendelse af såvel diesel- som kedelolie.

Motoren udvikler normalt 9800 ihk ved 115 o/m og er af B & Ws nyeste type med turboladning.

Hjælpemaskineriet består af fire trecylindrede, fire-takts, enkeltvirkende dieselmotorer, type 325-MTH-40, der hver udvikler 180 ehk ved 500 o/m, svarende til 120 kw ved 220 volt. Motorerne kan forbrænde såvel diesel- som kedelolie.

Stabel afløbning ved Nakskov Skibsværft

Onsdag den 2. november 1955 søsattes fra Nakskov Skibsværft nybygning nr. 142, et 9700 tons lastmotorskib til A/S Ivarans Rederi, Oslo.

Skibet blev navngivet af fru Emmy Christensen, gift med rederiets grundlægger, Ivar An. Christensen, og skibet fik navnet „Ivaran“.

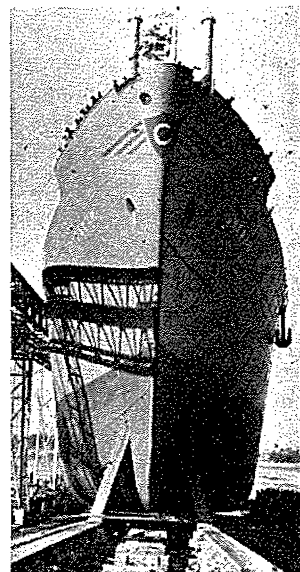
Skibets hoveddimensioner er:

Længde mellem perpendikulærene	135,6 m
Største bredde på spant	19,2 m
Sidehøjde til shelterdæk	12,6 m

Skibet, der er bygget til det norske Veritas højeste klasse, har to gennemgående dæk og er forsynet med lang bak og hytte, samt dækshuse midtskibs og agter. Lastrummenes kapacitet er 17.300 m³ grain, foruden kølelastrum med en kapacitet af ca. 500 m³, der kan nedkøles til ÷ 20°. Skibet er moderne indrettet og med kamre og saloner til 12 passagerer.

Maskineriet består af en B & W syvcylindret, enkeltvirkende, totakts dieselmotor med trykladning, type 774-VTBF-160, der ved 115 o/m udvikler 8750 bhk og giver skibet en fart af ca. 17½ knob fuldt lastet.

Afløbningen overværedes af repræsentanter for rederiet, for værftet og klassen, ligesom der var kommet mange norske og danske gæster til stede for at overvære højtideligheden.



M/s „Ivaran“.

AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE-DAMPKIBSSELSKAB
FREDERIKSGADE 17
KØBENHAVN K



OLIEFYRINGSANLÆG

Til Donkeykedler, Varmekedler m. m.

HOLBÆK

TELEFONER: 68-2068-2368 - Telegr.-Adr.: VULKAN



Ny Caroliner til Rederiet Ove Skou

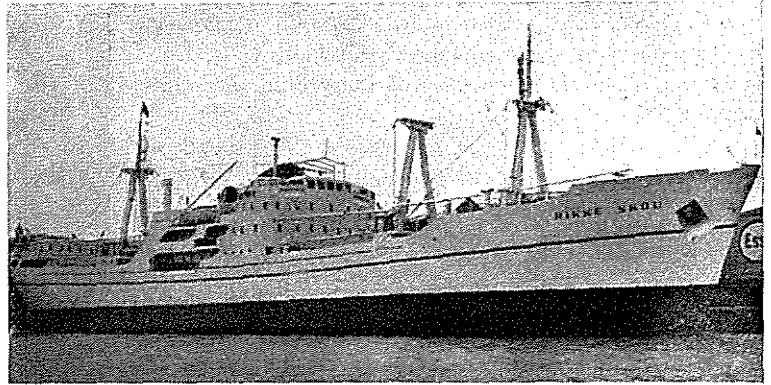
Fra skibsværftet i Helsingør afleveredes fredag den 21. oktober et nyt skib til rederiet Ove Skou. Skibet, der bærer navnet „Rikke Skou“, er en moderne cargoliner, der i hovedsagen er søsterskib til den af rederiet udviklede „Benny Skou“ type blandt andet m/s „Kirsten Skou“ leveret fra Helsingør skibsværft i 1953.

Skibets hoveddimensioner er følgende:

Længde overalt	ca. 127,0 m
Største bredde på spant	17,2 m
Sidehøjde til shelterdæk	ca. 10,7 m
Dybgang til sommerfribord	7,24 m
Dødsvægt	7000 tons

Skibet er bygget til British Lloyd's højeste klasse. Skibet er bygget som åben shelterdækker med tonnageluge agter og lang bak over luge nr. 1, midtskibshus, dækshus agter, „soft nose“, pladestævn og krydserhæk. Skibet er bygget med højtanke og vingetanke for vegetabilsk olie samt elektrisk ventilation for let fordærvelige varer og er forsynet med 3 tobensmaster og fjorten 5 tons lossebomme samt to 25 tons sværgods lossebomme.

I midtskibshuset er der en I klasses passager-apte- ring til 12 passagerer fordelt på 8 kamre og en luksus-



M/s „Rikke Skou“.

suite alle med separat bad og toilet. Passagererne har egen spisesalon, rygesalon, veranda og bar.

Skibets officerer bor ligeledes midtskibs, medens den menige besætning bor agter, alle undtagen de yngste drenge i eenmandskamre. Der er baderum, varmt og koldt ferskvand overalt i apteringen, og alle beboelsesrum, saloner og messer for passagerer, officerer og menig besætning er luftkonditionerede.

Skibets hovedmotor er en direkte omstyrbar, enkeltvirkende, ottecylindret, totakts dieselmotor med turboladning, type B & W 862-VTBF-115 bygget af Helsingør skibsværft indrettet til at forbrænde både dieselolie og tung olie. Maskinen er i stand til at udvikle 7300 ihk, der giver skibet en fart af 17 knob.

Efter at alle fart- og forbrugsprøver var sluttet, blev skibet overtaget af rederiet ved en lille højtidelighed på Københavns rhed, hvorefter det gik til Langelinie.

M/s Rutha Dan

Aalborg Værft A/S nybygning nr. 114, m/s „Rutha Dan“, der er bygget til rederiet J. Lauritzen, København, afgik på prøvetur fredag den 21. oktober.

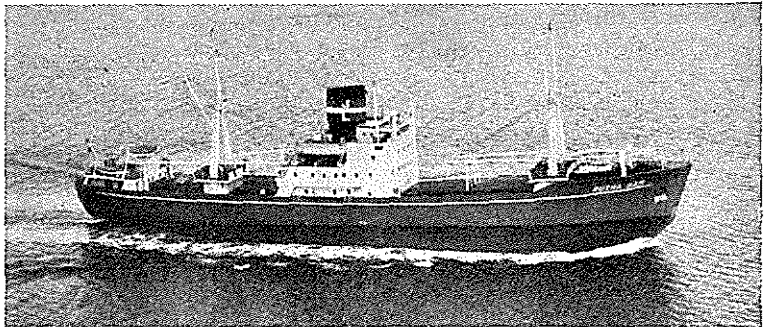
Skibet er bygget som et fuldt moderne motor-fragtskib og udstyret med de sidste nye tekniske hjælpemidler.

Det opfylder British Lloyd's højeste klasse og „strengthened for navigation in ice“. Yderligere er der udført isforstærkning tilfredsstillende den finske afgiftsklasse I-B. Forskrifterne i den nyeste danske lov med tillæg for tropefar- samt international konvention af 1948 er opfyldt.

Dimensionerne er:

Længde overalt	92,3 m
Største bredde på spant	14,4 m
Sidehøjde til øverste dæk	9,0 m
Dødsvægt	3825 tons

Skroget er bygget med fremfaldende stævn og med indbygget recess for ankrene, på agterstævnen er anbragt en iskniv til beskyttelse af ror og rorstamme. Det har to gennemgående stældæk samt lav bak, dækshus



M/s „Rutha Dan“.

midtskibs og agter. Det har 4 vandtætte skodder, som er ført til øverste dæk. Dobbeltbunden strækker sig gennem hele skibets længde.

Skibets 5 luger betjenes af seks 3 tons, to 5 tons og to 8 tons elektriske spil.

Alle vejrdækslugerne er forsynet med stålluge-dæksler. Fokkemasten forsynes med en sværgodsbom beregnet for 30 tons. Der bliver 10 bomme, seks beregnet til 5 tons og fire beregnet til 10 tons.

Masterne bliver selvstændige af tobens konstruktion.

Skibets lastrum har effektiv ventilation ved hjælp af elektriske blæsere i forbindelse med et kanalsystem.

Skibet er udstyret med de mest moderne tekniske

hjælpemidler, som radio, radar, ekkolod, deccaanlæg, gyrokompass samt selvstyreanlæg. Endvidere er det forsynet med skumslukningsanlæg og kulsyreslukning samt brandmeldeanlæg i aptering.

Ankerspillet, varpespillet agter, faldrebsspil, bådspil og styremaskine er elektrisk drevne.

Redningsbådene, hvoraf den ene er med motor, er af søvandsbestandig aluminium og ophængt i davidder af tyngdekraftstypen.

I dækshuset midtskibs er indrettet aptering for passagerer, officerer, elever og drenge, med stor smukt udstyret spise- og rygesalon samt en messe for mandskab og en for elever og drenge.

Den øvrige beboelse for mandskabet er agter, idet der her findes ni enmandskamre, et tomandskammer og et særligt udstyret kammer for bådsmand. Endvidere er der en rygesalon. I agterkant af agterste dækshus er indrettet vaskeri med elektrisk vaskemaskine, centrifuge, varmt og koldt vand og et tørrerum.

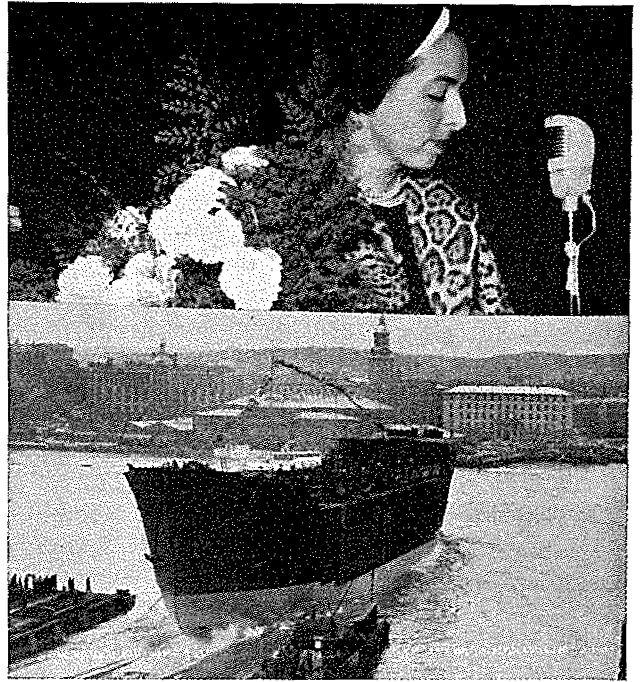
Skibet er forsynet med et kombineret højtryksventilations- og opvarmningssystem, der ved kabinetter i hvert rum dels ventilerer rummet og dels opvarmer det når nødvendigt.

Maskinernet består af hovedmaskinen, der er en B & W direkte omstyrbar, enkeltvirkende, femcylinderet, totakts, krydshovedmotor, type 550-VTF-110 med trykforstøvning, cylinderdiameter 500 mm, slaglængde 1100 mm, i stand til normalt at udvikle 2550 ihk ved 168 o/m, hvilket giver skibet en fart af 13 knob.

Hjælpemaskineriet består af tre firecylindrede, firetakts, enkeltvirkende trunkdieselmotorer, type 425-MTH-40, cylinderdiameter 245 mm, slaglængde 400 mm. Hver motors ydelse er 240 ehk ved 500 o/m, trækende hver sin dynamo på 160 kw ved 220 volt spænding. Det øvrige hjælpemaskineri omfatter blandt andet to elektrisk drevne, vertikale tottrins manøvreluftkompressorer, en håndluftkompressor, to saltvandskølepumper og en ferskvandskølepumpe for hovedmotor, en saltvandskølepumpe og en ferskvandskølepumpe for hjælpemotorer, to smøreoliepumper, en brændesolie-transportpumpe, en brændesolieforpumpe, en ferskvandskøler, en smøreoliekøler, en startluftbeholder og en startluftflaske for hjælpemotorer.

For ventilation i motorrum anbringes kraftige elektriske ventilatorer.

I motorrum er desuden værksted med drejebænk, boremaskine og slibemaskine, der er elektrisk drevne samt et praktisk indrettet storesrum for opbevaring af inventar, værktøj etc.



Fru Cathleen Nordenson dober m/s „Arjeplog“.

Det andet skib med dobbelt klædning

Det andet af de fem skibe for masselast på ca. 13.000 tons dw, som Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösund har bestilt ved Götaverken, søsattes den 18. oktober.

Skibet fik af fru Cathleen Nordenson navnet „Arjeplog“.

Skibet er et søsterskib til „Abisko“, som omtales i dette nummer af Vikingen.

PORT de BOUC

MARSEILLE

Sté. Nouv. des Etab.

A. LYDRIKSON

Etab. 1892

Skibshandlere

S. A. 13.000.000 fr.

Quai du Lazaret

Direkte Import af Skandinaviske Varer
Depot af HEMPELS PAINTS

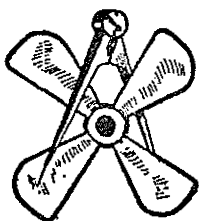
Agenter for:

Margarinecentralen - Tidemanns Tobaksfabrik
Housemann & Thompson Ltd. - Alna kemiske Fabrikker AS. Unitor

Leverancer i:

Port de Bouc - Lavera - La Medo - Berre
Telf.: Colbert 98-84, 98-85, 98-86

Anmod om Tilbud for større Leverancer, for Skibets Ankomst.



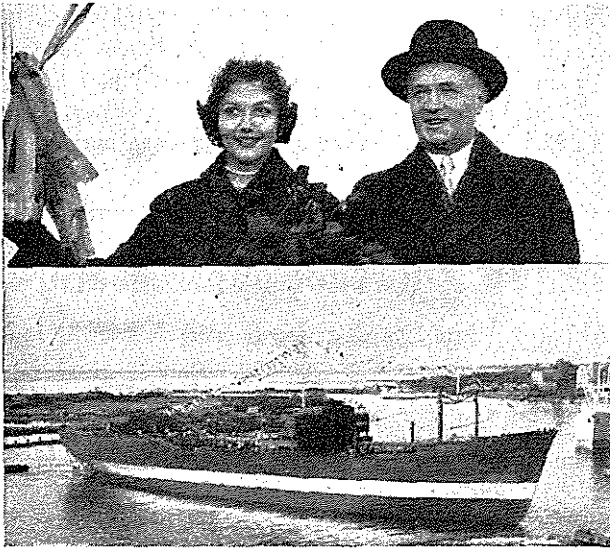
KØBENHAVNS MASKINSKOLE

Kursus til Maskinisteksaminerne - Elektroinstallatørprøven for Maskinister - Motorpasserprøven - Maskinpasserprøven - Kødelpasserprøven, 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



Øverst: Skibet døbes af miss Despina Papantonopoulus.
Nederst: M/t „Andreas“.

M/T **Andreas**

Fra Öresundsväret AB i Landskrona søsattes den 15. november et 20.000 tons dw tankmotorskib til The West African Steamship Company. Skibet fik af miss Despina Papantonopoulus, datter af selskabets direktør, navnet „Andreas“.

M/t „Andreas“ er med sine 20.000 tons værflets hidtil største nybygning.

Skibet skal klasses i højeste klasse både i Lloyd's Register og i American Bureau of Shipping, og har følgende hoveddimensioner:

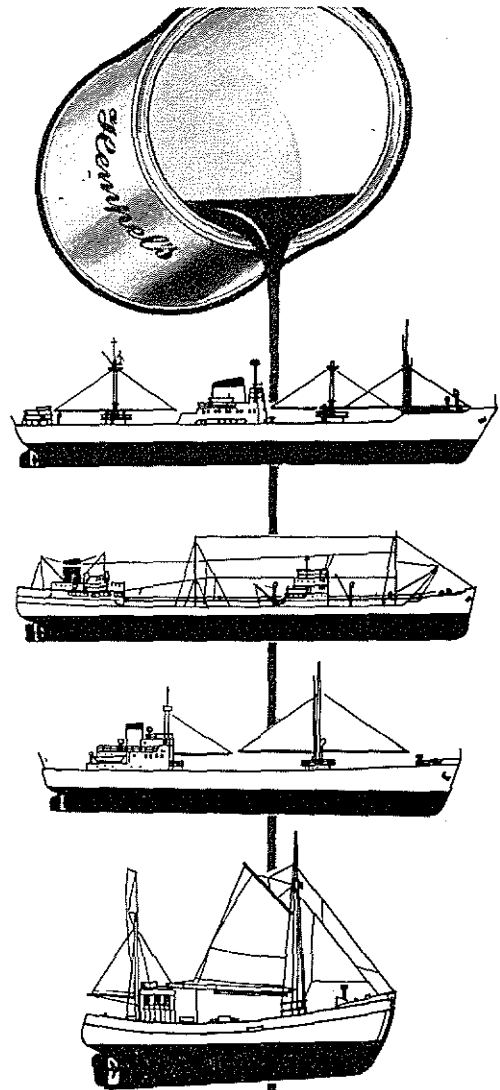
Længde mellem perpendikulærerne ...	163,1 m
Største bredde på spant	22,0 m
Sidehøjde	12,1 m
Dybgang på sommerfribord	9,4 m
Kapacitet af lastolietanke	ca. 27.900 m ³
Kontraheret fart på fuld last	15 knob

Skibet er forsynet med nittet stringervinkel samt nittede nådder i barkholtsrang og kimmingsrang, men er iøvrigt helsvejt. Efter værflets system for tankskibe er skibet forsynet med langskibs spanter og vandret korrugerede langskibs- og tværskibs skodder i lasttankene — 10 tanke midtskibs og 5 tanke i hver side.

For at give skibet et fordelagtigere trim og samtidig forøge tankkapaciteten, er hoveddækket over de midtskibs tanke nr. 9 og 10 samt sidetankene nr. 5 løftet til samme højde som hyttedækket.

Mellem agterkant af tankene og maskinrummet findes et pumperum udrustet med tre dampdrevne, vertikale compoundpumper for lastolie, hver med en kapacitet på 650 tons vand i timen, samt en slikkepumpe på 100 tons i timen.

Aptering for kaptajn og reder med tilhørende saloner findes i dækshuset midtskibs ligesom kamre og opholdsrum for dæksofficererne. Maskinofficerer, køkkenpersonale og mandskab har hele sin aptering i dækshuset på



Hempel's

FRA MAST TIL KØL

Hempel's skibsfarver er de mest velegnede, mest holdbare, bedst beskyttende — og dem, der giver de smukkeste resultater.

Hempel er en af verdens største bundfarvefabriker, og Hempel's skibsfarver fås i alle større havne verden over.

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

AMALIEGADE 8 KØBENHAVN K. MINERVA 3842



hyttedækket og i hytten. En søkahyt for kaptajnen findes ligeledes agter.

Til opvarmning og ventilation af apteringen samt eventuelt afkøling af ventilationsluften skal installeres et S-man klimaanlæg, som muliggør, at en behagelig temperatur kan holdes i apteringen, uden hensyn til den ydre temperatur.

Skibets nautiske udrustning skal omfatte alle moderne hjælpemidler såsom gyrokompass med selvstyrer, radar, ekkolod, SAL-log, radiopejler m. m.

Fremdrivningsmaskineriet skal bestå af en nicylindret, enkeltvirkende, direkte omstyrbar, totakts dieselmotor af Götaverkens fabrikat, som ved 112 omdrejninger pr. minut udvikler 8.200 bhk, og konstrueres til drift med kedelolie.

I skibet skal desuden installeres to dieseldrevne generatorer, hver på 240 kw og en dampdrevne generator på 110 kw til fremstilling af strøm til de elektriske hjælpemaskiner og belysning.

For at levere damp til pumper og dæksmaskineri samt til opvarmning af olielasten installeres to oliefyrede kedler af skotsk type, hver med en hedeplade på 280 m² samt en udstødsgaskedel med 150 m² hedeplade for at benytte varmeenergien i udstødsgassen fra hovedmotoren.

M/t „Andreas“ vil blive selvforsynende med fersk vand ved et evaporatoranlæg, som kan levere op til 35 tons fersk vand i døgnet.

Norsk stabelafløbning hos Kockums

Kockums Mek. Verkstad i Malmö søsatte den 22. oktober et 16.200 tons tankmotorskib „Artemis“, som er bestilt af A/S Athene ved Jørgen Bang, Kristiansand, og som af fru Kay Lund, gift med skibsreder Hjalmar Lund, fik navnet „Artemis“.

„Artemis“ er den fjerde enhed i Kockums serie 16.000 tons tankskibe af den ændrede type, som en 1 m bredere og 10 cm dybere i skroget end den tidligere serie, som er bygget i 34 eksemplarer. Tidligere har det samme rederi fra Kockums i 1949 fået tankmotorskibet „Athene“ på 13.400 tons.

Det nye skib bygges til højeste klasse i Lloyd's Register med hoveddimensionerne:

Længde overalt	162,5 m
Længde mellem perpendicularererne ...	152,4 m
Største bredde på spant	20,3 m
Sidehøjde	11,8 m
Dybgang	9,0 m
Lastekapacitet	22.770 m ³

I hver af de to pumperum installeres to dampdrevne tocyklindrede stempelpumper med en kapacitet på 500 tons i timen hver.

Den kontraherede fart på fuld last er 14,75 knob. Hovedmaskinen bliver en syvcylindret, totakts, enkeltvirkende Kockum-MAN dieselmotor på 6.300 ehk ved 115 omdrejninger pr. minut. Hjælpemaskineriet skal bestå af to dieseldrevne vekselstrømsaggregater, hver på 235 kva, samt af en dampdrevne havnegenerator på 95 kva.

En sprællevende hundredeårig

Den 2. marts 1956 fejres en bemærkelsesværdig fødselsdag. Den dag fylder „Sømandsforeningen af 1856“ hundrede år.

„Sømandsforeningen af 1856“ var en af de første sammenslutninger, der interesserede sig for sømandens velfærd. Den var og er en „hjælp til selvhjælp“, sådan som der også står i dens motto.

Bestyrelsen for sømandsforeningen håber naturligvis på særlig forståelse og støtte i jubilæumsåret. Foreningen har jo til fulde vist sin levedygtighed, og den har absolut været til nytte for de søfarende og hele samfundet.

Foreningen har mange gode formål. Den administrerer forskellige „kasser“ og legater og opretholder Prinsesse Maries Hjem med friboliger for gamle søfolk, ligesom den styrer hjemmet Skt. Annæ Plads 18, hvor der ydes friboliger for styrmandselever.

Ved at gennemlæse den sidste årsberetning fra foreningen får man et indtryk af dens omfattende virksomhed. Bl. a. er der foretaget en gennemgående modernisering af Prinsesse Maries hjem, der har fået elektrisk lys i kælderens, bedre vaskerum og asfalteret gårdsplads. Moderniseringsarbejdet vil blive fortsat, men man mangler stadig midler til indlægning af centralvarme.

Der er ingen tvivl om, at Sømandsforeningen af 1856 opfylder en strålende mission og fortjener endnu mere udtrakt støtte.

Forsidebilledet

„Flying Cloud“ hørte til den amerikanske clipperflåde. Den blev tegnet og bygget af Donald McKay i Boston 1851 og var på 1.783 registertons.

„Flying Cloud“ løb i fart mellem New York og San Francisco, hvor den allerede på sin jomfrurejse gjorde sig bemærket ved sin overordentlige sejløve. Den var en udpræget hårdtvejssejler; en rejse til Kinakysten viste, at den ikke var egnet til Østens svage vinde. I otte år sejlede kaptajn Cressy den fra bedrift til bedrift. Siden blev den på grund af dårlige tider solgt til England i 1859. Den sejlede så under engelsk flag til 1874, da den brændte på bedding efter en stranding. Den var så medtaget, at den blev solgt til ophugning.

507



Skibsreder og skibsmægler

Agent for regelmæssige linier
Befragtning · Klarering · Spedition
Haveri-, assurance- og I. A. T. A. agent

★

14 tramp-, cargoliner- og tankskibe
135.000 ts. d. w.

★

Korresponderende reder for:

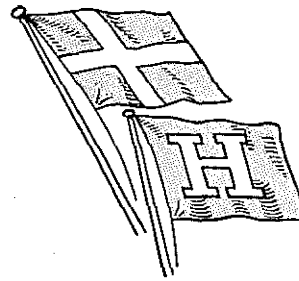
DANNEBROG



C. K. HANSEN

AMALIEGADE 35 · KØBENHAVN K

Telefon: Central 72 (18 linier) · Rigs 13 (2 linier)
Tigr.-adr.: „HANSEN“ · Telex: Nr. 2501 & 2502



MARTIN CARL
AKTIESELSKABET
DAMPSKIBSSELSKABET „HEIMDAL“

Telegr.: MARTINO
KØBENHAVN Ø. DANMARK

DAMPSKIBSSELSKABET

TORM

AKTIESELSKAB

Grundlagt 1889

Telefoner: MINERVA 2437 - RIGSTELEFON 203
HOLMENS KANAL 42 - KØBENHAVN



1/3 Em. Z. Svitzers Bjerignings 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



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

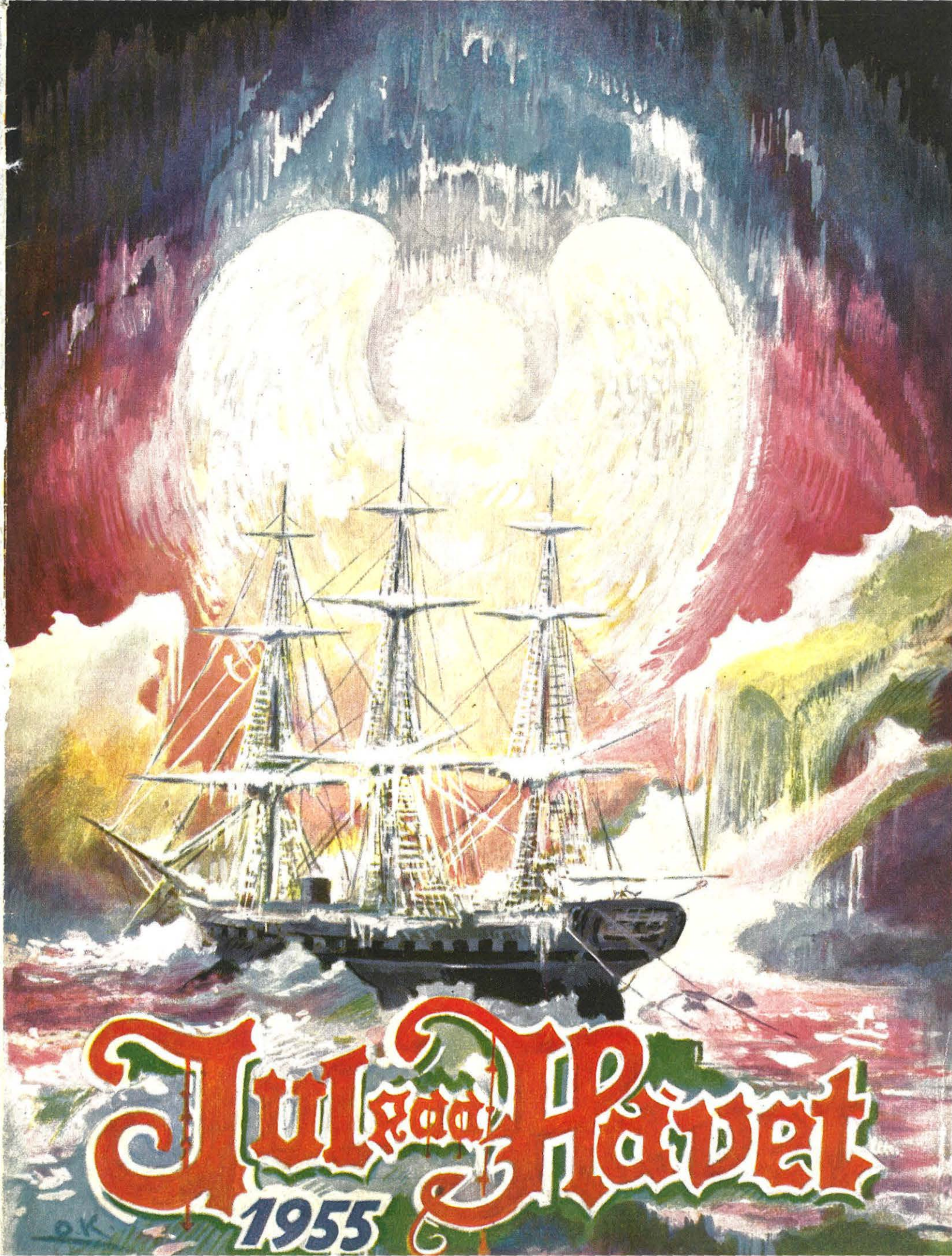
„MYREN“

KØBENHAVN

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

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB





Jul og Høst

1955



produktion: Brdr. Børentzen

H. M. S. „Bacchante“ på jordomsejling med den senere Kong George V om bord som kadet
Tilhører Hans Majestæt Kong Frederik IX

Maleri af Montague Dawson

VIKINGENS JULENUMMER

Nr. 12 A

JUL PÅ HAVET 1955

REDAKTION: AXEL BÆRENTZEN

VIKINGENS FORLAG · KØBENHAVN

TRYK: A/S L. IHRICH

Ved det yderste Hav

Af H. C. Andersen

Et Par store Fartøier vare sendte høit op mod Nordpolen for der at finde Landenes Grændser mod Havet og prøve, hvor vidt Menneskene kunde der trænge igjennem. Allerede Aar og Dag havde de mellem Taage og Iis styret heroppe og prøvet stort Besvær; nu var Vinteren begyndt, Solen nede; mange, mange Uger vilde blive her een lang Nat; alt rundt om var eet eneste Stykke Iis; fast til det var hvert Skib fortoiet; Sneen laae højt, og af Sneen selv var bikubeformede Huse reiste, nogle, store, som vore Kæmpehøie, andre, ikke større, end at de kunde rumme to eller fire Mænd; men mørkt var det ikke, Nordlysene skinnede røde og blaae, det var et evigt, storartet Fyrværkeri, og Sneen lyste, Natten her var een lang, blussende Dæmring; paa den klareste Tid kom Skarer af de Indfødte, underlige at see i deres haarede Skindklæder, og paa deres Slæder, som vare tømrede af Iisstykker; de bragte Skind i store Bunker, og Sneehusene fik derfra varme Gulvtæpper; Skind blev Tæppe og Dyne, som Matroserne redte sig til Seng, under Sneekuplen, medens det udenfor gnistrende frøs, som vi ikke kjende det ved vor strengeste Vintertid. Hos os var det endnu Efteraarsdage, det tænkte de paa deroppe; de huskede paa Solstraalerne i Hjemmet og paa det rødgule Løv, som hang paa Træerne. Uhret viste, at det var Aften og Sovetid, og i et af Sneehusene strakte sig allerede to for at hvile; den Yngste havde med sin bedste, rigeste Skat hjemmefra, den, Bedstemo'er før Afreisen gav ham med, det var Bibelen. Hver Nat laae den under hans Hovedgjerde, han vidste fra Barndomsaarene af, hvad der stod i den; hver Dag læste han et Stykke, og paa hans Leie kom han tidt trøstende i Tanker de hellige Ord: „Vilde jeg tage Morgenrødens Vinger, vilde jeg boe ved det yderste Hav, Du skulde dog føre mig og din højre Haand holde mig fast!“ — og under Sandhedens Ord og Tro lukkede han Øinene, Sønnen kom og Drømmen kom, Aandens Aabenbarelse

i Gud; Sjælen var den Levende under Legemets Hvile; han fornåm det, det var som Melodier af gamle kjære, kjendte Sange; det aandede saa mildt, saa sommervarmt, og fra sit Leie saae han det skinne over sig, som om Sneekuplen blev gennemstraalt udenfra; han løftede sit Hoved, det straalende Hvide var ikke Vægge eller Loft, det var de store Vinger fra en Engels Skuldre, og han saae op i hans milde, lysende Ansigt. Ud fra Bibelens Blade, som fra en Lilies Bæger, løftede Engelen sig, bredte sine Arme vidt ud, og Sneehytens Vægge sank rundt om, som et luftigt, let Taageslø; Hjemmets grønne Marker og Høie med de rødbrune Skove laae rundt om i stille Solskin en deilig Efteraarsdag; Storkens Rede stod tom, men endnu hang Æblerne paa det vilde Æbletræ, skjøndt Bladene vare faldne; de røde Hyben skinnede, og Stæren fløitede i det lille grønne Buur over Bondehusets Vindue, hvor Hjemmets Hjem var; Stæren fløitede, som det var lært den, og Bedstemo'er hang Fuglegræs om Buret, som Sønnensønner altid havde gjort; og Smedens Datter, saa ung og saa smuk, stod ved Brønden og drog Vand op, nikkede til Bedstemo'er, og Bedstemo'er vinkede, viste et Brev langveis fra; denne Morgen var det kommet fra de kolde Lande, høit oppe fra Nordpolen selv, hvor Sønnensønner var — i Guds Haand. — Og de loe og de græd, og han, under Iis og Sne, der i Aandens Verden, under Engelenes Vinger, saae og hørte det Alt, loe med dem og græd med dem. Og der blev læst høit af Brevet selv de Bibelens Ord: — „Ved det yderste Hav, hans højre Haand vil holde mig fast!“ — Som deilig Psalmesang klang det rundt om, og Engelen lod sine Vinger, som et Slør lægge sig over den Sovende, — Drømmen var endt — det var mørkt i Sneehuset, men Bibelen laae under hans Hoved, Troen og Haabet laae i hans Hjerte. Gud var med og Hjemmet var med — „ved det yderste Hav!“



Et Par store Fartøier vare sendte høit op mod Nordpolen.

En rigtig Juleaften

af P. C. SKALS

DET var juleaftensdag, og humøret var højt. Vi havde to timer til Vlissingen, og inden aften ville vi ligge sikkert fortojet bag sluserne i Antwerpen. Selvfølgelig ville det have været bedre, om det havde været København, vi var bound for, men vi sejlede nu engang i fast fart mellem Antwerpen, England og København, så det kunne ikke være anderledes, og vi var glade til, at vi i det hele taget fik lov at holde jul ved land. Hvem var så heldige? Vi havde lige mødt Det Forenedes „Tula“ for hjemgående; han måtte ihvertfald holde jul i søen.

Ved Vlissingen fik vi lods, og op gennem Schelde-løbet gik vi igang med at svinge livbådene ind. Fra båddækket kunne vi gennem det åbne skylight se ned i kabyssen, hvor kokken stod og bagte æbleskiver. Det spruttede og sydede, hver gang han hældte ny dej på panden, og en liflig duft steg op til os og fik vores næsebor til at vibrere. Vi sendte længselsfulde blikke til æbleskiverne,

og da kokken stillede et svingende fadfuld lige hen under skylightet, blev det mere, end vi kunne tage. Een af matroserne snuppede en svaber, slog et søm i enden af skaftet og stak det ned gennem skylightet. Han spiddede en 3-4 stykker, som vi ivrigt delte,



En tyk, fed tåge lagde sig over Schelden.



Et stormagasin havde lånt ham nissedragten.

mens kokken sendte en strøm af skældsord op efter os. Hans ord havde dog ingen brod.

I London havde vi fået seks passagerer om bord, seks belgiske jazzmusikere, der havde været på turné i England, og som nu skulle hjem til jul. På turen over Nordsøen havde de underholdt os med deres kunst og spillet alt, hvad vi havde forlangt. Og de havde ikke sparet sig. Nu havde de pakket deres grejer sammen og var kommet op på dækket i deres stiveste puds og stod nu og så mod land. De vinkede muntert til os med hattene. Jo, vi havde det dejligt, og forude lå Antwerpen og juleposten.

Men sømandens veje er uransagelige. En times sejlads fra Antwerpen fik vi tåge — tyk, fed tåge, der lagde sig over Schelde-løbet og gjorde al fremdrift umulig. Krogen raslede i dybet, og dér lå vi.

Først troede vi selvfølgelig kun, at tågen var lokal, og at den snart ville lette. Ikke een af os havde på det tidspunkt opgivet håbet om en fredelig juleaften ved en kajside. Men som timerne gik,

blev tågen tykkere og tykkere, og langsomt svandt håbet og dagen. Klokken tre om eftermiddagen lå vi der stadig.

Rundt omkring os lå andre ankerliggere; vi kunne høre dem rumstere ude i tågen. Een af dem lod med mellemrum „Jinglebell“ og „White Christmas“ gjalde fra sine højttalere. Det lød sært dér i tågen. Vi drev rundt på dækket og vidste ikke rigtigt, hvad vi skulle tage os til, mens vi truede og skældte på det hvide mørke, som langsomt drev ind over os og fik alt til at glinse af væde. Klokken 5 eksisterede håbet ikke engang som gløse.

Det var omkring ved den tid, en af politiets patruljebåde kom listende forbi. Vi kunne lige skimte den. Musikerne prajede den, og den kom på siden. Om de kunne tage dem med ind? Jo, det kunne de godt, og musikerne nærmere faldt end kravlede ned i patruljebåden. Deres instrumenter kunne de få, når vi engang kom i havn. De vinkede muntert, da de sejlede bort.

Nu havde vi kun „Jinglebell“ og „White Christmas“ tilbage, men i længden er det trættende med de samme to plader selv for søfolk, og til sidst tav de da også derovre.

Vagten drejede stadig, og vi belavede os på at holde jul på den facon. Men så skete der noget! Ud af tågen dunkede en motorbåd og lagde til ved styrbords side. En stormlejder blev smidt ud, og op kravlede, ja, jeg blev dengang lige så forundret, som De nu sikkert bliver, kære læser — op kravlede selveste julemanden. En julemand med rigtige støvler, rødt tøj, vatskæg og det hele. Og sydvest. En rigtig sømandsjulemand. Vi stimlede sammen om ham, for dette var lidt ud over det almindelige. Han halede nu en sæk op fra motorbåden, og så delte han gaver og breve ud. Og det var pakker og breve *hjemmefra*. For den forklædte julemand viste sig at være ingen anden end den danske sømandspræst i Antwerpen. Han fortalte, at nogle musikere havde ringet til ham og forklaret ham vor situation. Et stormagasin havde lånt ham nissedragten, og på rederiets kontor havde han hentet vores julepost, hvorefter han havde fået fat i en mand med en motorbåd, der var villig til at sejle ud trods tågen, og var så sejlet ud for at overraske os, hvad han sandt at sige også gjorde.

Han beklagede dog, at han ikke havde noget juletræ med, det havde der ikke været tid til, men vi var glade foruden. Hvis vores humør før var

dalet langsomt, steg det nu til gengæld med en fart som tidevandet i den engelske kanal.

Men sømandspræsten havde flere overraskelser. Han gav tegn ned til motorbåden, og op kom — vores seks musikere. De ville selv være med til at give vores jul lidt stemning, for, som de selv sagde: Det er vel ikke for meget, når I har ført os frelst over Nordsøen. Ja, de var herlige, disse jazzmusikere. De spillede alle julens gamle sange og salmer for os i salonen, ganske vist på slaguitar og tenorsaxofon, men hvad gjorde det. Vi var ikke forvænt i nogen retninger.

Bagefter læste præsten lidt op af Skriften, mindede os om julens budskab. Det hele varede en time, så måtte de afsted igen. Præsten havde mange danske skibe inde i havnen, han endnu skulle besøge, musikerne skulle hjem, for selv om den katolske jul først begyndte næste morgen, havde de meget, der skulle ordnes efter den overståede Englands-turné, og manden i motorbåden skulle der også tænkes på udover den flaske rom, der var blevet firet ned til ham.

Ved stormlejderen fik vi de sidste håndtryk, så sejlede de bort. Vi stirrede efter dem, til de forsvandt i de hvide tågegardiner. Så gik vi andre til bords, og bagefter var vi alle enige om, at en mere fornøjelig juleaften kunne vi ikke have fået, i hvilken havn på jordkloden vi så end havde ligget. Det havde været en rigtig juleaften.



FØRSTE-REJSE MED EN „VANDVOGN“

Af HENRY NORDSTRAND . Tegninger af CAY AAGAARD

Det var i København, år 1910. Vi var et par fyre, sådan i 16-års alderen, med mod på livet og eventyr i blodet, ægte atlantehavsvand i årerne, i egen indbildning vældige søfolk.

Ja, min makker havde jo været ude at sejle i halvanden eftermiddag med gamle s/s „Svanholm“ som messepete, hvilket han var meget stolt af. Jeg havde jo lidt mindreværdskomplekser i den anledning, for mit længste trip på de vilde vover var foregået indenskærs, med havnens motorfærger, og endda kun som passager; men håbet er lysegrønt, og der flyder stadig skibe på saltvand, så jeg ville sikkert få min tårn. Foreløbig måtte jeg nøjes

med at smække hatten godt tilbage i nakken, stikke begge næver i lommen og slingre bredbenet ned gennem Nyhavn og se storsnudet ud, ligesom de rigtige dybtvands-gutter. —

Well, en dag kom jeg styrende klods sidevind ned gennem Nyhavn, gik over

stag i fin stil og jagede klyverbommen ind gennem døren til Jeppesens forhyringskontor, just som han var i færd med at pille en fuld besætning ud til at mønstre i gamle s/s „Nordhval“ for en rejse, først til Luleå, siden, efter et kort ophold på Helsingør rhed, til Amerika og Vestindien og videre.

Da Jeppesen opdagede min ringhed, slog han en næve i mig, og lidt efter var jeg antaget som messedreng med den kolossale hyre af kr. 12 om måneden for arbejde i alle ugens 7 dage; fridage var et ukendt begreb.

Jeg var stolt som en pave, da jeg mødte på Østbanegården med min meget lille søsæk. Der var liv i ventesalen, hele besætningen, dæksfolk, fyrfolk, kok og tømmermand, kahytsdreng og min ringhed, var nu samlet der, og at matroser og fyrbødere ikke

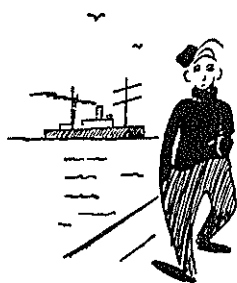
havde drukket det bare børnemælk på morgenkvisten, var tydeligt både at se og høre. Nå, vi skulle til Helsingør, der lå skibet, og vi kom i toget og dampede af med højt humør over det hele.

S/s „Nordhval“ lå ude på rheden, og vi sejlede derud i en motorbåd, der tillige var fuld af forskellig stores og proviant. Det var i begyndelsen af juli, og solen skinnede, og fuglene sang.

Men nu begyndte der et liv for mig, som ikke helt svarede til de drømme og forventninger, jeg havde haft. S/s „Nordhval“ var en damper på 7-8000 tons og, skulle det senere vise sig, en „vandvogn“ af rang. Desuden var den en flydende zoologisk have i al fald hvad den ubehagelige del af zoologien betræffer. Der var rotter og mus, myrer og kakkellakker, samt lopper og væggelus, og der var ikke sparet på nogle af delene. Så vi kedede os aldrig der ombord.

Vi fik en hurtig og fin rejse til Luleå og tilbage til Helsingør. Der gik vor flinke 1. mester i land, og vi fik en temmelig uheldig udgave ombord i stedet, og rejsen fortsattes til Tyne i England.

Jeg havde lukaf sammen med kokken forude, hvor også matroser, fyrbødere og tømmermand holdt til. Vi havde et 2 mands kammer, men vi opdagede hurtigt, at der ikke var tale om at sove i de dertil indrettede køjer. Lukafet vrimlede af utøj af forskellig slags, og vi var hurtigt så forbidt, at kokken flyttede hen midtskibs, hvor der var knapt så slemt, mens jeg kravlede ned i en gammel køjesæk og sov på dørken. I de tider var mange skibe mere eller mindre berygtede, behandlingen hård og kosten slet, og gamle „Nordhval“ var en af de både med et ilde navn. Den var altid chartret på Amerika og kom kun hjem hvert 2-3 år, og da vi forlod England og gik sydover, forandredes tonen ombord i temmelig ugunstig retning. Kosten blev dårligere og behandlingen hårdhændet, men det gik endda an endnu, det skulle senere blive værre. Jeg var jo



indehaver af messebestillingen, og som sådan blev jeg prygelknabe for hele officersbesætningen. Jeg blev purret hver morgen kl. 3, skulle så rigge til kaffeservice, hente kaffe, dække bord o. s. v. samt bringe kaffe på broen og i maskinen kl. 4 ved vagt-



skifte. Dernæst gik dagen med rengøring i messe og kamre, borddækning ved måltiderne, opvask o. s. v., en messedrengs sædvanlige arbejde.

Det skulle hurtigt vise sig, at det var vanskeligt at gøre de herrer officerer tilpas, et par af dem havde sadistiske tilbøjeligheder, og lussinger, spark i agterende samt ukvemsord, hørte til dagens orden. Vor 1. styrmand gik altid i lange søstøvler, hans plads ved bordet i messen var lige ved siden af døren. Messen var på agterkant af overbygningen. Nu er der som bekendt altid høje dørrtrin til søs i lastdampere, og styrmanden udviklede efterhånden en fænomenal rutine i, med et spark af sin tunge søstøvle at lempe mig over dørtærskelen ud på dækket, hver gang jeg skulle ud at hente mad etc. fra kabysen. I den første tid humpede jeg ynkeligt

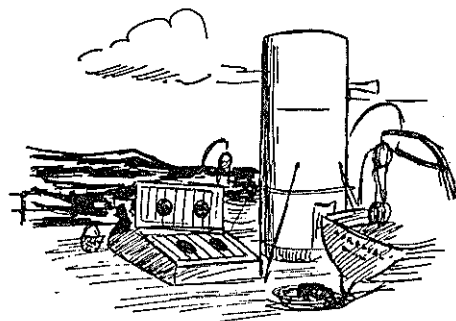


rundt som følge af 1. styrmands hjælpsomhed, senere fik jeg hård hud i den unævnelige, og så gik det bedre.

En dag langt ude i Atlanten kom ved frokostbordet 1. mester ind i messen og

viste de andre, der sad ved bordet, en stump gummipakning fra maskinen og forkyndte med ondskabsfulde øjne, at den pakning havde han i sinde at slide op på min lille, fattige agterende, inden jeg nåede hjemlig havn igen. Og siges skal det til hans ros, at han gjorde sig de hæderligste anstrengelser.

Som jeg allerede een gang har oplyst, var gamle „Nordhval“ en vandvogn, og selv om vi havde indgangsdøren til messen på agterkant af overbygningen, måtte matroserne i dårligt vejr lukke og skalke døren, da ellers messen blev fyldt med vand, hvilket forresten skete en gang. Under disse forhold fik jeg af hovmesteren udleveret en ret stor spanskørskurv, hvori jeg så stuede mad, porcelæn o. s. v. sammen til transport fra kabys til messe, dernæst måtte jeg med kurven kravle op til maskinskyldigt og ind derigennem. Derfra gik så en almindelig træstige ned til øverste ristværk over maskinen og derfra en bagdør ind til messen. Det var en besværlig og meget farlig vej, for i overhalingen stod den stige ikke fast, og mere end een gang var jeg ved at blive



kastet ned på maskintoppen. I sådan slingerage kunne det jo ske under opvasken efter måltiderne, at et snapseglass eller andet røg på dørken og knustes, i så fald kunne jeg være aldeles sikker på at blive inviteret ind i 1. mesters kammer, hvor så gummipakningen dansede på min arme krop. Klage til skipperen nyttede ikke, han havde også en gummipakning.

Omsider kom vi til Philadelphia US og fik en kullast til Martinique i Vestindien. Mens vi lå i Philadelphia fik jeg, med meget besvær, 1 \$ op af min hyre, og jeg glædede mig, som det barn jeg var, til at komme i land i det store Amerika og se på forholdene der. Jeg trak i tøjet om aftenen og gik i land ganske alene og købte en dejlig shagpipe og tobak, man var vel nok sømand. Men senere mødte jeg 2. styrmand og 2. mester, og de fortalte mig, at 1. mester havde lovet at banke alverdens elendighed ud af kroppen på mig, når jeg kom ombord. Fidsen var jo nemlig den, at nok havde jeg fået en hel \$ op, men landlov skulle jeg ikke have haft. Uvidende som jeg var, havde jeg jo taget det for givet,

at når jeg havde fået penge op, og det var min fritid, kunne jeg også gå i land. Det var med blandede følelser, jeg den aften vandrede op ad landgangen. Der skete nu ikke noget den aften, men næste dag fik jeg at vide, at for fremtiden skulle jeg få søloven og næstekærligheden banket ind i hovedet, altså fra neden af.

På vejen ud af Delaware River fyldte vi ferskvand på tankene til mad og drikkevand. Vi tog det fra floden, og når man fyldte et glas med det fluidum og lod det stå en halv time, var der ca. 1" gråt bundfald i glasset. Desuden var vore kødforsyninger ved at rådne i varmen. Hovmesteren, en lille pukkelrygget fyr, nærig som en græker, havde nok et dejligt stort isskab stående agter på poopen, men han købte aldrig is til det, og resultatet var, at snart var kød, pålæg, og hvad der ellers kunne blive fordærvet, i en sådan tilstand, at kokken stod og kastede op af væmmelse i kabyssen, når han skulle tilberede maden.

Officererne bandede og skyllede efter med brændevin og øl, mandskabet svor, så den gule flamme stod dem langt ud af halsen, blot jeg tav stille, for jeg havde fundet fidusen, skønt for sent.

Middagsmad var der sjældent noget af til mig. Officererne spiste det hele, så jeg nøjedes med lidt sovs og brød, eller et par kartofler, hvis der var noget tilovers. Men trods det fik jeg, ligesom de fleste andre ombord, en ødelagt mave, hvilket resulterede i, at næsten hele den nat, man ellers skulle sove i, blev tilbragt på wc, hvor det gik ud af mig af begge ender og under voldsomme smerter.

På Martinique blev der ballade. Fyrbøderne strejkede, og dæksfolkene lavede meget lidt. Hovmesteren måtte skaffe frisk kød og lidt konserves, men is købte han ikke. Efter den mildest talt hårdhændede behandling, jeg i tidens løb havde været udsat for, oparbejdedes i mig et had lige så glødende som spansk peber, dels imod 1. mester og 1. styrmand, og dels imod den forbandede „skrutsaks“, som vi kaldte hovmesteren.

Som messeforstander var jeg betroet nøglen til „isskabet“, deri havde vi godt gammeldags dansk øl og ægte Aalborg akvavit til officerernes bord. En aften efter en overhaling med gummipakningen svor jeg hævn. Jeg listede ind i messen. Hver af styrmændene og mestrene havde en hel flaske akvavit stående. Ja, der var måske taget et par snapse af hver flaske, men jeg tog en ordentlig sjat af hver flaske og hældte på en medbragt flaske. Derefter gik jeg forud i fyrbøderlukafet, satte flasken på bordet og forlangte et par af gutterne til at gå med mig. Vi gik agterud og tog ligeså meget øl, vi kunne

slæbe med os i en gang. Fyrbøderne jublede, og der blev drukket nogle skåle for den raske messegut, og vi blev enige om, at de i tidens løb ville hjælpe mig med at rømme i Staterne.

Sikke en ballade der blev næste morgen til frokost. Jeg satte lidt beklemt øl og snaps på bordet som sædvanlig, og i næste øjeblik kom brølet „Hvem i inderste hede hule danske o. s. v. har drukmin brændevin,“ „Ja, og min,“ „Og min“ lød koret omkring bordet. Jeg hængte de hvide englevinger på ryggen og så uhyre uskyldig ud, men jeg følte tydeligt min agterende blegne. Dog, der var ingen fare på taget for min part; ingen af dem mistænkte mig lille messespetter for at være mester for den lille streg.

Nej, det er de satans fyrbødere, der har været inde og stjæle snapsen i nattens løb. De kunne nu ikke bevise noget, men fyrbøderne grinede i smug. Derefter blev snapsen solidt låset inde, det hjalp.

Efter nogle dages forløb blev vi atter præsenteret for resterne af hovmesterens „duftende“ kød. Utilfredsheden steg både midtskibs og forude, og som sædvanlig væltedes ubehagelighederne ud over mig, det var jo så dejligt ufarligt; det troede de da. Men en aften blev det for meget. Efter en afbankning af min gode ven 1. mester gik jeg forud. En matros havde i dagens løb tjæret et eller andet sted, og der stod en hel pøs tjære oppe under bakken. Den så jeg tilfældigvis, og i samme nu var min plan færdig.

Der var jo varmt på Martinique, og 1. mester plejede derfor hver aften, når han ikke havde andet for, at sætte sig til at læse i sit kammer under en lille luftventil, hvis rør gik gennem dækket op på overbygningen. Luftrøret var drejet op i vinden for at kunne få den smule kølighed ned i kammeret. Ret under sad mester.

Ved 23 tiden gik jeg ud, tog tjærepøsen og listede midtskibs hen til ventilen; det var brandmørkt, og ikke en sjæl var på dækket. Uden betænkning løftede jeg pøsen og tømte hele indholdet ned gennem ventilen. Derunder sad mester læsende, i hvid fin skjorte og hvide bukser. Jeg ventede lige et par sekunder. Et rabalder og et brøl. Så forsvandt jeg forud, ind i lukafet, tog en lille byldt tøj, jeg i forvejen havde beredt, og gik hurtigt og, vil jeg indrømme, skrubgrinende over landgangen i land for godt, nu havde jeg fået nok af den potte.

Jeg hørte senere, at 1. mester havde teet sig som en vanvittigt, og i en tid derefter kunne sporene



stadig ses efter den lille skønhedskur, han havde været udsat for.

Da morgenen kom, lå jeg i græsset et godt stykke oppe på vulkanen Mt. Peles skråning og nød livet med en smule proviant, jeg havde medtaget, og min kære pibe. Men hvorlænge var Adam i paradiset? Det var varmt, og tørsten drev mig ned i byen. Der var et lille torv, og i midten deraf stod en slags vandfontæne. Af den drak jeg. Imidlertid meldte sulten sig også. Min proviant var spist op, og jeg så derfor ingen anden udvej end at forsøge mig i den ædle tiggekunst. Men der havde jeg gjort regning uden vært, for niggerne grinede ad mig, de gav mig ingenting. Jeg gik så til fjelds igen, over fjeldet og stod så og så ned på byen St. Pierre, mens jeg i tankerne memorerede, hvad jeg havde læst om vulkanens sidste udbrud nogle år forinden. Jeg så, at der ude på rheden lå 2-3 store sejlskibe, et par barker og en fuldrigger, og jeg tænkte på, om jeg kunne komme ombord i en af dem, men foreløbig drev tørsten mig tilbage, ned i den lille by, hvor jeg igen drak af fontænen; derefter lagde jeg mig i græsset og faldt i søvn.

Jeg vågnede ved stemmer, og en stod og sparkede sådan lidt lempeligt til mig. Omkring mig stod en flok negre med en stor politibetjent forrest. Han talte fransk, og jeg talte dansk, og vi forstod ud-



mærket hinanden, i særdeleshed, da han ud af lommen tog en håndsnøre og betydede mig, at hvis jeg lavede vrøvl, ville han sætte den om mi-

ne håndled og dreje pindene. — Well, betjenten var lige så flink, som han var sort. Vi gik i al venskablighed hen på stationen, hvilket vil sige et træskur med en lille veranda udenom. Der sad vi to gamle drenge og sludrede ligeså hyggeligt, mens han rullede lige så mange cigaretter, som jeg ville ryge. Senere skulle han ud at patruljere, og han lukkede mig ind i spjældet. Ja, der var kun det samme, og i hjørnet en stor pøs, der stank ganske forbandet, det var wc — og det blev vist ikke tømt, før det løb over.

Men jeg var nu ikke helt stolt over hele situationen, jeg var jo klar over, at skipperen havde anmeldt min rømning og sendt politiet efter mig og min, ak så i forvejen mishandlede agterende havde en tydelig følelse af, at når jeg igen blev bragt ombord, ville den komme til at gløde, især hvis de var klar over den lille historie med tjæreposen.

Hvor mærkeligt det end lyder, slap jeg med skrækken. Jeg blev af betjenten ført ombord og ret op til skipperen, der tordnede og viste mig sin tæppe, men derudover skete intet.

Snart gik det igen i de gamle folder. Vi gik fra Martinique til St. Thomas, lå på rheden nogle dage og vendte så stævnen imod Staterne igen. Efter al den ballade, der havde været ombord, helt siden vi gik fra England, var nu forholdene blevet så utålelige, at der måtte ske noget. Vi var mere eller mindre syge og sløje allesammen på grund af kosten; et par mand var rømt i Philadelphia, og vi havde fået et par nordmænd ombord i stedet, gamle yanke sailors eller rettere *firemen*, for de kom på fyrpladsen. Men de ville ikke finde sig i den behandling, og det hele gik i den sidste ende ud over mig. Officererne var konstant i spektakler med dem, og det fik også jeg at føle, og så indtraf eksplosionen en tidlig morgen ved 6 tiden. Jeg havde som sædvanlig serveret kaffen kl. 4 på bro og i maskine o. s. v., og ved 6 tiden stak jeg agterud for at forsøge at tage en lille lur en halv timestid, inden jeg skulle rigge til til frokosten. Nerverne var jo lidt på højkant, humøret sløjt og der var langt til en afmønstringshavn. Jeg lagde mig på en sammenrullet presenning og faldt i søvn.

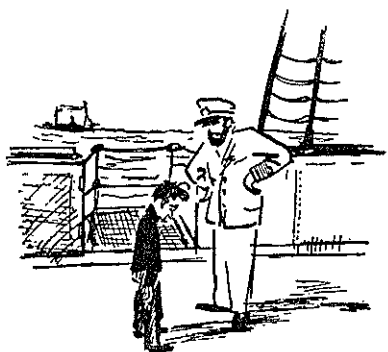
Pludselig røg jeg op med et sæt; hovmesteren havde overrasket mig og han hamrede mig nu igen med tæppen af en trosse, der så bekvemt var skudt op lige ved siden af, hvor jeg lå. Da foregik der noget inde i mig. Til helvede med hele den elendige smadderkasse. Uden at være mig selv helt bevidst, fløj jeg op på dæk med hovmester i hælene; i stedet for at løbe midtskibs sprang jeg op på pullerten, derfra op på lønningen og derfra i flot stil på hovedet i Atlanten.



Da jeg dukkede op igen, var damperen et godt stykke derfra. Nu var jeg en god svømmer, og vejret var fint, kun noget dønning. Desuden havde

hovmester kastet en rekningskrans ud, og jeg satte kursen hen efter den.

Den lille raske dukkert havde jo ligesom svalet begreberne lidt, og helt stolt ved situationen var jeg nu ikke. Desuden kom jeg pludselig i tanke om, at der er noget i de farvande, der hedder hajer, og selv om jeg kun var en sølle messedreng, ønskede jeg dog ikke at figurere som frokost for sådan en svend, så det var ikke med sorg, jeg så den gamle box stoppe op og mandskabet fire en jolle i vandet. Ret hurtigt var jollen på siden af mig, en kraftig næve i nakken, og jeg gæve atlantehavssvømmer blev hevet indenbords, og gutterne roede væk til skibet. Taljerne blev hugget i, og snart stod båden igen i klamperne



og jeg foran den gamle. Den torrentale, der nu fulgte, er det bedre ikke at referere, den gik forresten ind ad det ene øre og ud ad det andet. Jeg var kommet til det punkt, da jeg

var ligeglad. Men efter at have fået nogle tørre klude på, blev kalorius, det var mig, lukket inde i mit lukaf. De var midtskibs kommet til det resultat, at jeg vist var tosset, og det var bedre at spærre mig inde, til vi kom i havn. Det var jeg nu egentlig ikke ked af, for nu slap jeg for skældsord og jutting,

men jeg spekulerede jo alligevel på, hvad der videre ville ske.

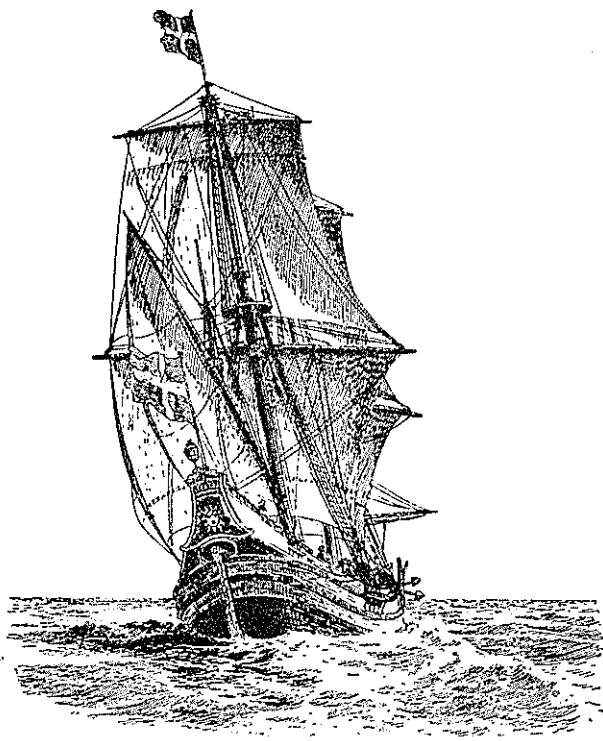
Vi var nu imidlertid kommet godt op i Nordatlanten og var i slutningen af september måned. Det blev køligere og køligere, efterhånden som vi kom nærmere vort bestemmelsessted, Baltimore.

Endnu et par dage, og vi tørnede kajen i Baltimore havn. Der afmønstrede nogle af besætningen, hvor mange ved jeg ikke, men en dag blev jeg kaldt op til den gamle i bestikken og fik at vide, at jeg skulle afmønstre, og at en dansk skibshandler dér skulle sørge for min videre skæbne. Glad var jeg. Dagen efter fulgtes jeg med skibshandleren i land og hjem til hans hus og hans flinke amerikanske kone. Dér fortalte jeg mine oplevelser.

Nogle dage efter rejste vi til New York sammen, og dér gik jeg ombord i s/s „Oscar d. 2.“, DFDS amerikabåd, og efter en hurtig rejse tørnede vi kajen i Københavns Frihavn.

Det var en kold, grå, trist dag, da en ung knægt med en meget slunken søsæk gik ned ad landgangen og op imod byen. Ingen vidste, jeg kom. Humøret var ikke særlig højt. En knugende ensomhedsfølelse havde bemægtiget mig. Nå, men jeg var da sømand, dybsømand, og det siger meget.

Efter at have fået ordnet mit helbred, hvilket varede 3-4 måneder, da min mave var blevet fuldstændig spoleret af den elendige kost, gik turen videre ud i verden. Jeg var ikke blevet slået ud, skønt stærke kræfter havde prøvet derpå.



Skipper Wulfs skjorte på galejen

Af OTTO LUDWIG

Illustreret af OSCAR KNUDSEN

Fire skippere fra Hans Majestæt Kong Frederik IV's dansk-norske flåde havde fundet vej til kroen i Arendal. Terningerne var kommet frem og rullede lystigt, for der spilledes om rom. Ikke så få gange var terningerne kastet, og ikke så få glas havde nedskyllet de utrolige skipperhistorier, der blev serveret.

En af skipperne, Elias Wulf, der var en høj og kraftig mand med en røst som en 24-pundig kanon, var særlig ivrig for at spille videre, for han havde heldet med sig.

„Det er din tur, Mogensen,“ sagde han henvendt til skipperen over for sig.

„Ja, ja, tøv nu bare lidt,“ svarede den anden, der var lige så imponerende af skikkelse som Wulf og med et par lapper, i hvilke terningerne næsten blev væk. „I skal lige høre om en oplevelse, jeg engang havde med en hukkert ude i Atlanten.“

„Dine løgnehistorier er så hårrejsende, at de kunne gøre en sørøver til munk!“ mumlede en af de andre skippere.

Men Mogensen lod, som om han ikke hørte, hvad der blev sagt, og fortsatte:

„Det var altså på Atlanten. Vi havde efterhånden mistet alle sejle, for det stormede dælen fløjte mig, så man næsten ikke turde åbne munden af frygt for, at vinden skulle slå tårn på indvoldene. Vi sejlede kun på et par klude. Stormen havde taget næsten alle sejlene. Pludselig kom der et vindstød værre end de foregående, og det tog storsejlet med et knald. Sejlet fløj væk som et af de her flyvende tæpper, og vi var slemt stillet.

Snart efter blev det pludselig helt stille, ja, så stille, at man faktisk kunne høre en myg slippe en vind! Sejlmageren fik travlt med at sy nogle klude sammen af nogle stumper, vi fandt frem. Så kom stormen pludselig over os igen, ganske vist ikke så kraftig som før, men fra den stik modsatte kant. Lidt efter hørte vi et knald magen til det, der havde

lydt, da stormen tog storsejlet. Vi kiggede selvfølgelig i vejret, og der så vi — tro det, om I vil — et sejl hænge på råen, og mændene havde bare at springe op og slå det under! Det mest mærkelige var dog, at sejlmageren bagefter konstaterede, at sejlet var akkurat det samme som det, vi havde mistet.“

„Den historie kan du fortælle ovre på Mols, hvor du kommer fra, men ikke her,“ sagde Wulf. „Du sidder jo bare og trækker tiden ud for ikke at tabe mere!“

„Der er lidt om snakken, du gamle. Jeg er ved at være blank,“ svarede Mogensen. „Hvis vi skal spille mere, er det eneste, jeg kan sætte ind, min skjorte!“

„Den gamle, mølædte, beskidte las er der ingen, som vil vinde. Hvem tror du, der vil bytte et glas rom med en synders skjorte!“ grinte en af skipperne.

„Der var dog engang, da den skjorte præsterede, hvad en hel flaske rom ikke kunne have gjort,“ sagde Mogensen. „Engang, da jeg var forlist og lå og drev rundt på noget tømmer, var det skjortens skyld, at jeg blev reddet, for havde jeg ikke taget den af og viftet med den, havde man ikke set mig fra det passerende skib, der samlede mig op. Jeg føler mig usårlig i den skjorte. — Forresten er det en meget fin skjorte. Jeg har haft den lige fra min ungdom. Den er syet til mig efter mål af en dejlig, varmblodig, spansk pige, der syntes, at min flotte figur skulle have en virkelig god skjorte. Når jeg alligevel sætter den på spil, skyldes det, at den er ved at blive for snæver i halsen.“

„Skidt, lad gå,“ svarede Wulf og vandt derefter skjorten.

Under højroset latter fra kroens øvrige gæster måtte Mogensen trække gevinsten over hovedet og aflevere den.

— — —

Nogen tid senere, da Tordenskjold med sin eskadre lå i Frederiksstad — skibsjournalen fortalte,

at det var den 8. juli 1717 — afsendtes der fra søheltens flagskib, linieskibet „Laaland“, et brev til kongen. Tordenskjold skrev, at han, indtil han blev stærk nok til at blokere Göteborg, ville benytte ventetiden til at angribe Strömstad. Men vinden var ikke gunstig for afsejling før den 14. juli. Så fik Tordenskjold imidlertid også travlt. Med hele sin eskadre, der bestod af tre linieskibe, to skytsskibe, ni galejer og tre skærbåde med ialt 250 kanoner, stak han i søen med kurs mod Strömstad.

Linieskibene vandt hurtigt frem, men de øvrige skibe — og navnlig de små galejer med deres latinersejl — var langt i agterhånd. Den 15. juli nåede linieskibene ud for Strömstad, og først tre dage senere ankom skytsskibet „Arken Noa“ og nogle af galejerne, hvorefter også de ankrede. Det andet skytsskib, „Hjælperen“, og resten af galejerne var i sigte, men Tordenskjold havde travlt og ikke tid til at vente. Efter at have holdt skibsråd med sine skibschefer gav han ordre til angreb. Han ville ikke risikere, at svenskerne, der var i fuld gang med at gøre klar til forsvar, blev færdige med forberedelserne.

„Hvad skal der ske, skipper?“ spurgte en af folkene på den galej, der førtes af Wulf.

„Vi skal ind og drikke kaffe hos svenskerne, eller måske skal vi bare ind og have ild på tobakken. I alle tilfælde kan du være sikker på, at de har tændt op derinde!“ grinede Wulf, hvorefter han råbte: „Folkens, kom herhen, så skal jeg fortælle jer lidt om den udflugt, Tordenskjold har arrangeret for os.“

Folkene samlede sig om den kraftige skikkelse og lyttede.

„På den lille holm dér — den hedder forresten Laholmen — har svenskerne anlagt to batterier, og de har også to inde på fastlandet. Det ene af batterierne på holmen ligger godt til vejrs og er beæret med en 200-pundig morter og brystværn. Det andet batteri ligger længere nede og er armeret med 14 infame kanoner. Strömstad, med hvilken Laholmen er forbundet ved en bro, har en garnison på 1800 mand, der føres af generalmajor Hierta — gid pokker havde ham, for han er snu!

Med de fem store skibe vil Wessel angribe Laholmen. De tre linieskibe buser ret på, mens „Hjælperen“ — når den dorske kamel engang kommer — skal bide sig fast i den nordlige flanke. „Arken Noa“ skal tage sig af den sydlige flanke. To galejer skal angribe broen og hindre forstærkningerne i at rykke frem fra land. Når vor høje chef har tordnet lidt med kanonerne, skal to galejer angribe fra sydsiden, hvorefter to andre — det er os og Mogensen, børnlille — skal skabe lidt uro ved at gå i land på øens nordside. Det er såmænd det hele!“

„Ja, det lader jo til at være lige så let som at kle sig i nakken med stortåen,“ mumlede en af folkene.

„At klø sig på den måde er den letteste sag for en køter, så det klarer du sagtens,“ svarede Wulf.

Mørket kom, men det gjorde „Hjælperen“, som var en dårlig flovtvejrs-sejler, ikke. Nå, helt mørkt var det ikke, for man var jo i juli måned, men vinden havde helt opgivet ævred. På de galejer, der fulgtes med „Hjælperen“, havde man fået årerne ud og bugserede nu det store skib langsomt frem. Ved midnatstid begyndte de øvrige skibe at varpe ind.

„Det her tager en djævelsk tid!“ sagde Wulf til sin styrmand. „De skær dér er lige så lumske som svenskerne selv, og både linieskibene og „Arken Noa“ må varpe for kort tømme for ikke at komme op at ride.“

Pludselig lød der et drøn inde fra Laholmen, og en tunge af ild strakte sig ud i mørket. Det ene drøn blev til en kanonade, og luften dirrede.

„Føj for pokker!“ udbød styrmanden.

„Hva', kan De ikke tåle kosten?“ spurgte Wulf roligt.

„Joh, endnu ligger vi jo selv så sikkert som en grim pige i et nonnekloster, men jeg tænker på de andre,“ svarede styrmanden.

„Ja, de bliver jo dænget godt til, og der kommer jo også nok lidt skrammer i malingen,“ indrømmede skipperen og kløede sig i sit blonde fuldskæg. „Men Tordenskjold skal nok vise sig at svare til sit navn, når bare „Hjælperen“ nu ville komme.“

„Arken Noa“ var allerede kommet på plads og var under kraftig beskydning sønden for holmen, men bed godt fra sig. Snart efter begyndte svenskerne også at skyde mod linieskibene, der sneg sig ind gennem det smalle løb norden for Laholmen.

Endelig fik Wulf sammen med tre andre galejskipperne ordre til at støtte „Arken Noa“ i kampen.

„De skyder også inde fra fastlandet,“ sagde styrmanden.

„Lad dem skyde,“ svarede Wulf. „Se hellere at få sigtet indstillet. Vore få kanoner er ganske vist ikke til megen nytte, men knaldene kan i alle tilfælde fortælle svenskerne, at vi ikke bare er tilskuere.“

Snart efter bragede skudene fra galejernes kanoner, og kampen rasede. „Arken Noa“ var efterhånden blevet slemt medtaget, men skød på livet løs. Pludselig blev der helt stille inde fra batteriet på holmen, og nogle af folkene råbte hurra.

„Hold kaje og brug hænderne i stedet!“ tordnede Wulf. „I snakker i stedet for at arbejde, og hvis I bliver ved med det, ender I som strandvaskere derinde hos svenskerne. Når man engang finder

jeres tomme kranier, tror man, I er nogle gamle kællinger, så slidte jeres kæber er af at sladre!“

Inde fra fastlandet skød svenskerne videre, og snart efter faldt også batteriet på holmen ind igen. Flere gange lykkedes det at få de svenske kanoner til at tie, men hver gang blandede de sig i striden påny.

Endelig lykkedes det at gøre det helt af med Laholmens kanoner, men da var „Arken“ også så hårdt medtaget, at det var ved at synke og måtte trække sig ud af kampen for at slikke sårene.

I mellemtiden var også lineskibene begyndt at skyde og fik selv det glatte lag fra det andet af holmens batterier. Pludselig lød der et kæmpemæssigt drøn inde fra den tappert kæmpende Laholmen, og så tav også det andet batteri.

Så ankom endelig „Hjælperen“, og Tordenskjold besluttede at forsøge en landgang på holmen. Efter planen gik han selv om bord i den ene af de galejer, der skulle angribe sydfra, mens Mogensen og Wulf sejlede om på nordsiden. Tre galejer, der ankom sammen med „Hjælperen“, sejlede mod broen.

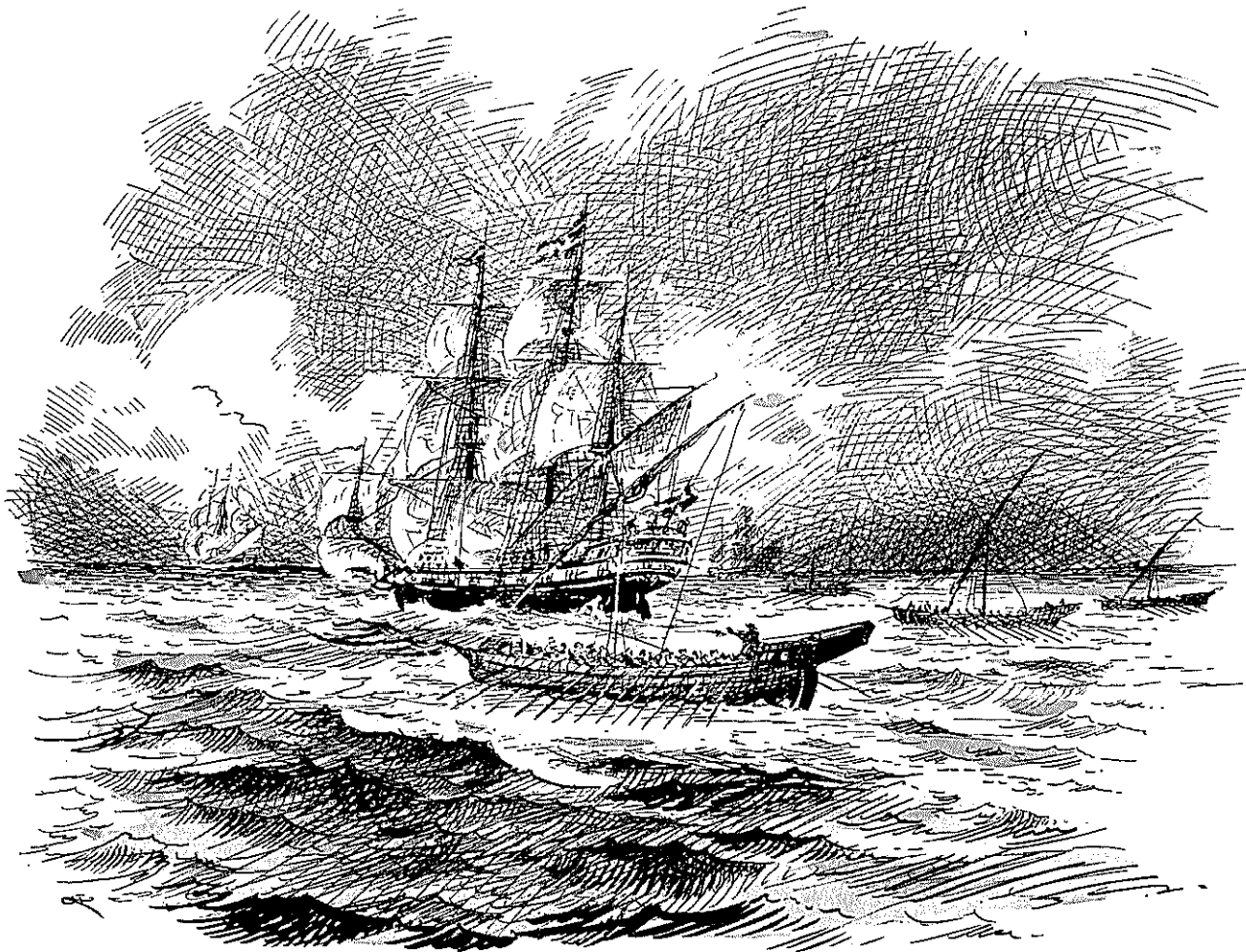
Galejerne blev mødt af en kraftig geværild, og det lykkedes slet ikke at nå frem til broen, inden Hiertas tropper slap over fra fastlandet. Torden-

skjold sprang sammen med sine folk i vandet og kæmpede en fortvivlet kamp på sydstranden.

Samtidig roede de to andre galejer hastigt ind mod nordsiden af holmen. Pludselig gav det et bump i begge fartøjerne, og de stod uhjælpeligt på grund. Mogensen og Wulf forsøgte alle kneb for at få skibene til at flyde igen, men forgæves. Alt imens fløj de svenske musketskugler hen over dem. Mange af kuglerne traf og borede sig ind i fartøjernes sider. Danskerne besvarede tappert den svenske ild i deres fortvivlede situation, og mange af folkene sprang i vandet for derved at lette galejerne og samtidig forsøge på at skubbe dem af.

Wulf stod og stampede utålmodigt i dækket. Han var gal på sig selv, fordi han havde sat sit fartøj på grund, men trøstede sig med, at det ville have gået enhver anden ligesådan i dette besværlige og ukendte farvand. Pludselig kom styrmanden hen til ham og lagde en hånd på hans skulder, samtidig med at han nikkede over mod flagskibet „Laaland“, der ilde tilretd lå et stykke fra dem.

En af galejerne, der havde været med i landgangsforøget på sydsiden, nærmede sig lineskibet, ved hvis lønning en del officerer samlede sig. Der så



Med hele sin eskadre stak Tordenskjold i søen.



Tordenskjold blev såret bragt om bord i „Laaland“.

ud til at være vild bestyrtelse om bord. Straks efter at galejen havde lagt til, blev en tilsyneladende livløs skikkelse nænsomt bragt om bord i „Laaland“.

„Tordenskjold er såret — måske død,“ sagde styrmanden dæmpet.

„Ja, men nævn ikke eet ord om det til folkene,“ svarede Wulf.

Inde på stranden skød svenskerne stadig. Som græshoppesværme myldrede de frem fra holmens anden side, hvor de nu var blevet overflødige. De gemte sig bag de store sten langs vandet, hvorfra de i næsten sikker position kunne bestrøge de to galejer. Wulf kommanderede sine folk til årerne igen for om muligt at få fartøjet af grunden på den måde.

„Hal til, folkens! Læg alle jeres kræfter i — h-a-a!“ brølede Wulf, mens kuglerne fløjtede over hovedet på ham. Han så ned på sin skjorte, der var sort af røg og sved.

„Gid pokker havde den sæk,“ mumlede han. „Den skulle bringe lykke, sagde Mogens. Nej, dølen drøne —!“

Mænnene halede, så deres svedige muskler skinnede som bronze i den brændende sol. Nu og da faldt en mand om på toften, ramt af et skud. Men en anden indtog straks hans plads. Og stadig blev der svaret igen på svenskernes ild. Fjenden var imidlertid vanskelig at ramme på grund af den gode dækning.

Utålmodigt smed Wulf sin jakke og greb en åre, da en af mændene såredes, og så halede han til af al magt, mens han stadig brølede sine kommandoer

ud. Vandet piskedes til skum omkring fartøjet, men havbunden ville ikke give slip på sit bytte.

Et øjeblik drejede Wulf hovedet og så over mod „Laaland“. En svag landbrise var begyndt at blæse, og linieskibet listede sig nærmere mod land med kurs mod Mogensens galej, hvor besætningen også hev i årerne, så hænderne blev blodige.

Straks efter gav Wulf ordre til at holde inde med roningen. Han indså det unyttige i at lade folkene sidde ubeskyttede og gav dem i stedet ordre til at dukke under lønningen, hvis der da ikke var våben til dem.

Wulf havde selv taget en muskette og skød, så løbet

næsten blev rødglødende. Men ind imellem kastede han ivrige blikke over mod Mogensens galej og „Laaland“. Det store linieskib turde ikke sejle tættere til det strandede fartøj af frygt for selv at komme på grund. Men pludselig så han en kadet smide alt tøjet og entre ud på bovsprødet med en tovende i hånden. Svenskerne samlede straks al deres ild mod skikkelsen i forskibet, men kadetten sprang, inden det lykkedes dem at ramme ham. Med raske tag svømmede han over mod galejen, mens kuglerne plaskede i vandet rundt om ham. Snart var han helt fremme, fik trossen langet op og svømmede tilbage.

Mogensens højste latinsejlet, folkene gik til årerne, og samtidig fyldtes „Laaland“'s vældige sejl af den tiltagende landbrise. Under hurraråb gled galejen af grunden og ud, hvor de svenske kugler ikke kunne nå den.

„Og så er det vores tur,“ sagde Wulf og pegede henimod en anden galej, der nærmede sig for at hjælpe ham.

Trods kugleregnen gik det assisterende fartøj ganske klods på sin strandede kammerat. En trosse langedes over og sattes fast.

Wulf begyndte at klæde sig af. De tunge søstøvler blev smidt på dækket. Derefter kom turen til strømper og bukser, og til sidst stod han i bar skjorte.

„Vil De springe i vandet?“ spurgte styrmanden.

„Nej, men det skal De,“ gjaldede Wulf. „Ud i karret med jer, allesammen! Hver og en — undtagen dem ved årerne. Vi må gøre skibet lettere!“ Folkene så uforstående på ham. Mange af dem

kunne ikke svømme. Det skulle man lade fisk, havfugle og tåber om!

„Nå, ud med jer, I krapyl!“ råbte Wulf. „Er der nogle, der ikke kan klare en rask lille svømmeur, må de bide sig fast i en af de ender, der hænger udenbords!“

Mændene parerede ordre, men nu koncentrerede svenskerne al deres ild mod den anden galej for at pille mændene ved årerne ned een for een.

Med sin snavsede skjorte flagrende i vinden stillede Wulf sig op på hytten med front mod svenskerne. Der lød et latterbrøl inde fra land.

„Hva' pokker griner I ad, I lumpne mider! Skal I gøre nar ad en af Hans Majestæts skipper?“ brølede Wulf af sine lungers fulde kraft.

Da svenskerne hørte, hvem det var, der stillede sig op som skydeskive, blev de ivrige. Al ilden samlede sig nu om ham. Det blev ligefrem en sport for svenskerne at se, hvem af dem der først kunne skyde den danske skipper ned. Men de var vist for ivrige, for Wulf stod stadig uskadt.

Hver gang der blev en lille pause i skyderiet, råbte Wulf op:

„Elendige svenske kryb! I kan jo ikke ramme! Kong Frederik ville skamme sig, hvis han havde sådanne skytter! Vorherre bevares! — Tag det nu roligt, børnlille. Ikke så ivrige! Husk, at aftrækket skal være blødt, og tag godt sigte, hvis I overhovedet kan se med jeres små griseøjne!“

Alt imens Wulf skældte svenskerne ud, kunne besætningen i den anden galej næsten uforstyrret samle sig om arbejdet med at hale hans fartøj af grunden. Wulf sendte nu og da utålmodige blikke bagud for at se, hvordan det gik, men skibet stod stadig fast, selv om sejlene på begge fartøjer bughede i vinden, og selv om folkene sled i årerne, så træet og knoglerne knagede.

„Nej, hvor elendigt I skyder! Eller I har måske bare løst krudt i musketterne?“ håned Wulf. „Jeg forstår ikke, hvordan jeres generalmajor — er det ikke Hierta, han hedder, den gamle bælgvante? — Jeg forstår fanden flå mig ikke, hvordan han i det hele taget er blevet rekrut!“ råbte han og føjede stille til: „Pokkers til dygtig fyr ham!“

Mændene sled stadig med årerne, og selv om det var bitter alvor, kunne de ikke lade være at more sig over Wulfs klownekunster, der sparede dem selv for ubehagelig beskydning.

„Han bander lidt rigeligt, ham skipper!“ sagde en af roerne til sin sidekammerat. „Om bord på „Friderichus Quartus“ havde vi for seks år siden en arkelimester, der bandede så fælt, at fanden en dag tog ham bort levende.“

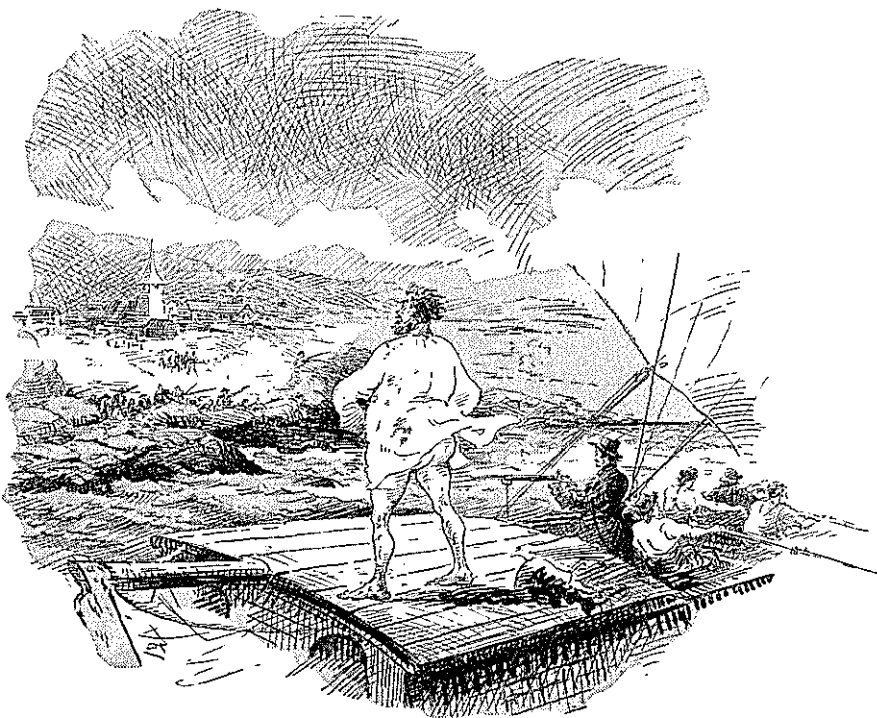
„Hold mund,“ vrissede styrmanden, som stod i nærheden. Han havde trodset sin skippers ordre om at springe i vandet og benyttede i stedet lejligheden til at skyde på svenskerne, som blev mere og mere dristige i deres iver for at skyde på Wulf. Flere af dem havde rejst sig op bag stenene.

Men Wulf tordnede videre. Han udøste alle de skældsord, han kunne finde frem, over svenskerne, og det var ikke så få:

„Det bliver værre og værre, I fordømte gopler,“ råbte han. „Jeg er da ellers ikke så lille, og I kan endda ikke ramme. Men I er måske alligevel ikke så tilfredse med min gestalt? Godt, jeg skal give jer et mere attraktivt mål!“

I det samme løftede Wulf op i skjorten og vendte det bare agterspejl til fjenden. Både i land og om bord lød der et hyl af grin, men Wulfs øjne skød lyn, da han henvendte til folkene vrissede: „Hold kaje, knægte! Tror I, det er for at more jer, at jeg spiller op? Den første, der griner, får selv sin bare på komedie!“

Svenskerne skød vildt og ubehersket. Danskerens løjer var dem næsten for meget af det gode, og ikke een gang traf de ham. Men de var lige ved det. Kuglerne peb den svedende skipper ubehageligt om bagsmækken. Et af skuddene kom så uhyggeligt nært, at de rev en flig af skjorten.



Til sidst stod han i bar skjorte.

I det samme gled galejen fri, og et par af folkene faldt bagover på tofterne. Men jublen var stor!

Wulf vendte sig påny om mod svenskerne, og idet han viste dem, hvor fligen var revet af, råbte han:

„Det var et magert resultat, I dér præsterede. I har spildt en masse krudt til ingen nytte, og skjorten skal jeres majestæt nok senere få lov at betale!“

— — —

Stort set havde det været en sort dag for danskerne, der havde mange døde og sårede. Og Tordenskjold var ramt i skulder og lår, da han selv var forrest i landgangsforsøget, men det var alligevel ham, der havde givet personlig ordre til at undsætte de grundstødte galejer.

Da skibene var nået helt uden for svenskernes skudvidde, kaldte Tordenskjold Wulf og Mogensen til sig for at høre lidt om grundstødningen. Han havde intet at bebrejde dem, men sagde:

„Det var mig selv, der var for dristig. Men havde vinden bare ikke snydt os, så „Hjælperen“ var kommet til lidt før, var det måske lykkedes os, Nu må vi til Norge for at reparere, men svenskerne skal nok komme til at se, hvordan Peter Wessel virkelig kan kæmpe. Vær sikker på det!“

Tordenskjold skulle til at slå i bordet med den sårede arm, men smerten fik ham til at fortrække ansigtet i en grimasse.

„Av for pokker!“ sagde han. „Ja, Wulf, De var jo mere heldig end jeg. Ikke en skramme i den ild; det lyder som en ramsaltet norsk skipperløgn!“ Tordenskjold smilte: „Men det så ganske grinagtigt ud; der er gået en glimrende aktør tabt i Dem!“

„Men det var skjorten, der reddede mig,“ sagde Wulf.

„Hva’ —“ udbrød Tordenskjold.

„Ja, der er held ved den. Det er faktisk en sejrskjorte. Den har flere gange reddet menneskeliv nu,“ sagde Wulf.

„Den gamle las —,“ grinte Tordenskjold.

„Ja, jeg har vundet den i terningspil, og den har sin særlige historie. Skipper Mogensen dér har i sine unge dage fået den af en varmlodig spansk skønhed!“

„Er det rigtigt, Mogensen?“ spurgte Tordenskjold.

„Ja, altså sådan næsten — omtrent da,“ stammede Mogensen.

Mogensen fattede sig lidt og fortsatte: „Hun var altså ikke spansk — og det var heller ikke i mine unge dage.“

„Men hun var smuk?“ spurgte Tordenskjold drømmende.

„Javel kaptajn — hun har da sikkert været det.“

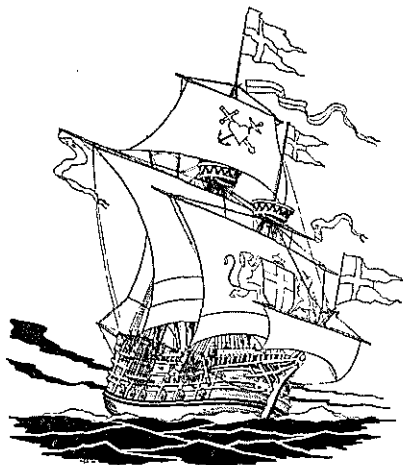
„Været det —? Ja, men så det med det varmlodige?“

„Sandt at sige, herr kommandør, så ved jeg det ikke rigtigt. Forresten har jeg heller ikke fået den, men købt og betalt den. — Varmblodig — nej, det er man vel ikke, når man nærmer sig de 80. Kort og godt: Jeg købte den fornylig af en gammel kræmmerkælling på Helsingør red. — Men skjorten er i alle tilfælde god nok!“

„Din fordømte —! Undskyld kaptajn, men jeg er bange for, at kampen først nu skal begynde,“ sagde Wulf, idet han sendte Mogensen et ondt øjekast.

„Gem jeres kræfter, til vi skal møde svenskerne igen. Og skjorten, Wulf, var da god nok — ikke?“ spurgte Tordenskjold leende.

„Joh —,“ svarede Wulf. „Den var, men nu er der altså skudt en flig af den!“





Reproduktion: Brdr. Bærentzen

Maleri af Paul Sinding

Korvetten „Dagmar“ holder fartøjsøvelser

„Susende storme vi sømænd betvinger,
rullende bølger må lystre vort ror,
rigdom fra fremmede kyster vi bringer,
tumle så glade fra syd og til nord.
Aldrig for farerne sømanden gruer,
kugler, orkaner og klipper han skuer,
rolig, urokket som bølgenes leg,
rask som i dansen på bølgen han triner,
og når en modvind i rigningen hviner,
spotter den fejge, som faren gør bleg!“

J. Schiøtz.



Reproduktion: Bdr. Barentzen

En Sommerdag på Sundet
1912

En sommerdag på Sundet

Maleri af Fr. Landt

GRIND

Af ADRIAN JOHANSEN • Illustreret af OSCAR KNUDSEN

Finn Magnusson stod og så op mod stjernehimlen, der nys havde tændt sine blus. Han agtede sig på havet sammen med sin 15-årige søn, Eske. Det var ikke med deres gode vilje, at de var blevet hjemme fra grønlandsfiskeriet. Finn, som var forsørger for kone og otte børn, var blevet syg i foråret, og sygdommen havde ikke rigtig sluppet ham endnu. Nogle mente, at det måtte have været tuberkulose.

Det var i og for sig også ligemeget, hvad det havde været, men alle, der kendte ham, vidste, at familien ikke havde mere end fra hånden og i munden. Eske ville også gerne have været med til Grønland, så han kunne have ydet sit bidrag til familiens underhold under faderens sygdom, men der var overskud af mandskab, så der var ingen plads for ham, og det betød endnu mere fattigdom, for så skulle han jo også have føde og klæder sammen med den øvrige familie.

Det småfiskeri, som han og faderen øvede i fællesskab, når vejret var til det, kunne ikke give noget virkeligt, det blev kun til lidt løs salg i ny og næ, nu mændene var borte på fiskeri, men til føde og klæder til en hel familie kunne der ikke blive.

Eske havde drømt store drømme og bygget luftkasteller, som alle andre i hans alder. Gerne havde han foretaget sig et eller andet stort for at bevise, at han nu var blevet mand, men det, at han ikke kunne komme på langfartsfiskeri, betød, at han ikke rigtig havde nogen mulighed for at bevise sin kunnen.

Efter alle solemærker at dømme ville vejret blive fint til fiskeri, og Finn bestemte sig til at tage af sted fra morgenstunden af, så de to startede allerede kl. 3. Den lille færøbåd tøffede godt af sted, det var jo ikke nogen voldsom fart, den skød, men det gik da i den rigtige retning.

Da de nåede fiskepladsen, var solen ved at stå op, og vejret var stadig det allerbedste. Der var enkelte torsk at pilke, men det var stadig ikke det store sus. Eske havde sine tanker alle andre steder end ved snøren. Det var ikke rigtig spændende, når torsken ikke bed. Også faderen var i trist humør, det

var ikke morsomt at tænke på, at der ingen fortjeneste blev, når der var så mange munde at mætte.

Eske sad og tænkte på Kirsten, hans lille skolekæreste, der stadig havde en stor plads i hans hjerte og tit spøjte i hans drømme. Men hvad kunne det hjælpe, når han aldrig kunne få lejlighed til at vise hende, at han var noget værd.

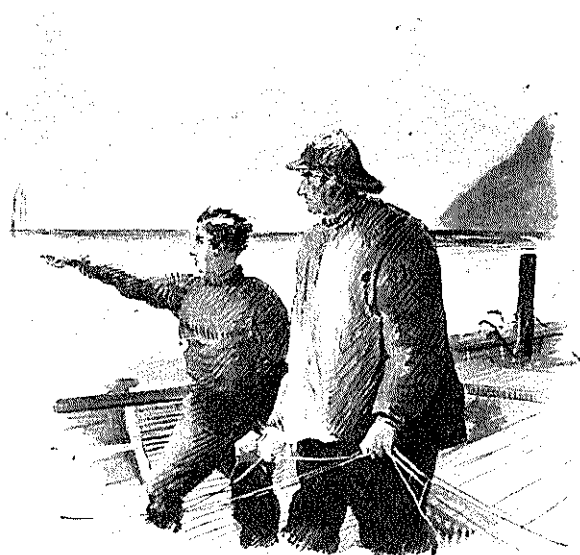
Formiddagen gik, de prøvede forskellige steder rundt om, men alle vegne var det lige sløjt med fisk. De spiste deres mad i tavshed og tog atter fat på fiskeriet. Eske havde rejst sig i båden og stirrede ud mod syd. Var der noget? Længe stirrede han, uvis om, hvad han så og uden at sige et ord. Han ligefrem stivnede af spænding. Jo, der kunne ikke være tvivl, nu så han tydelig dampen stige lige til vejrs.

„Far, far, der er grind, der er grind,“ skreg han ophidset.

Finn rejste sig roligt og besindigt. Der var ingen grund til at tabe hovedet, fordi en hval var oppe at ånde, det havde han set så mange gange før, uden at det betød grind.

„Der er grind,“ skreg Eske igen, „lad os skynde os at starte motoren.“

Faderen havde hidtil stået uanfægtet, men nu kom der også liv i hans øjne.



„Der er grind!“

„Jeg tror sandelig, du har ret, der er grind.“

I eet nu var snøren halet ind, og motoren startet. Eske var i en stadig uro. Hvis det lykkedes at drive grinden ind, ville hans navn blive nævnt som finder, og de ville få den største hval. Den kunne måske indbringe dem to tusind kroner, så ville nøden være forbi for denne vinter.

Eske styrede, mens faderen satte masten og fik en trøje hejst op i den. Der gik kun forholdsvis kort tid, før andre både opdagede trøjen i masten og stævnede til. Finn stod hele tiden og kastede med sit lod. Han havde ikke taget sten med hjemmefra, så han måtte bruge sit lod, som han havde skåret krogene fra, så de ikke kom i vejen. På den måde blev grinden drevet fremad. Den var let at genne mod land, det så næsten ud til, at den havde de samme ønsker som Finn selv. Som finder var det Finn, der måtte bestemme, hvor grinden skulle drives hen. Eske var ikke sen til at blande sin stemme i koret og forlange, at grinden skulle drives ind til deres egen bygd. Faderen var en smule betænkelig, for strømmen var ikke allerbedst, men med lidt held kunne det måske lykkes.

Efterhånden som de nærmede sig land, kom der stadig flere både til. Et par havde allerede været henne på siden af dem og udtalt håbet om, at det måtte lykkes at få bjerget grinden.

Eske følte sig som prinsen i eventyret. Han kunne næsten ikke trække vejret for spænding. Elegant så det ud, når hvalerne boltrede sig. Villigt lod de sig genne til grindepladsen, lidet anende, hvilken fare de svævede i.

Eske sad og ærgrede sig over, at de ikke havde noget hvalspyd med, hvad i alverden skulle de gøre i grindedrab uden hvalspyd. Faderen svarede, at det var der ikke noget at gøre ved nu, det var umuligt at få fat i et spyd på dette tidspunkt. Det havde også mindre at sige, blot grinden døde. Alligevel anråbte Eske en anden båd, om de ikke havde et spyd at undvære til ham. De rystede på hovedet. Det kunne der ikke være tale om, men da de lidt senere påny kom op på siden af hinanden, blev der alligevel stukket et spyd over til Eske, det måtte han låne under drabet. Hans hjerte var lige ved at sprænges af glæde. Nu fik han selv lov at stå med spydet. Som de nærmede sig land, begyndte hvalerne at ane uråd, med eet var de forsvundet under vandet alle sammen.

Formandsbåden havde nu overtaget kommandoen, den gav ordre til, at alle skulle ligge stille, indtil man kunne se, hvilken retning, dyrene tog. Det var spændende øjeblikke, indtil grinden atter kom til syne, heldigvis på den rigtige side af båden. Finn åndede lettet op, da jagten kunne fortsættes. Han

forstod tilfulde at vurdere, hvad denne fangst kunne komme til at betyde for ham, føde til hele familien hele vinteren plus kontante penge.

Nu var man nær inde på land og der blev kommanderet: „Klar til drab.“

I eet nu lå alle bådene stille, mens formandsbåden skød frem. Forrest stod formanden selv med spydet i hånden klar til kast. I næste øjeblik kastede han. Hvalerne for sanseløse fremefter. De første svømmede med fuld fart lige op på land. Den sø, der rejste sig foran dem, var vel en meter høj, så da den havde trukket sig tilbage, lå flere af hvalerne langt oppe i strandkanten. Folk fra land vadede ud med deres grindeknive, blodet begyndte at flyde. Men endnu var langt den største part af hvalerne ude i vandet, de følte sig spærret inde og satte derfor farten yderligere op. Først svømmede de i en runding, som tog de tilløb, så satte de med fuld fart lige mod bådene. Eskes hjerte bankede i en blanding af spænding og nervøsitet. Bådene foran ham blev knust til pindebrænde, og mændene i dem kastedes rundt mellem hvalerne.

„Vær vågen,“ råbte Finn, der havde set, hvad det gjaldt. Han magtede ikke selv at bruge spydet, derfor havde Eske fået lov at beholde det. „Stå nu op, brug dine øjne og stik i samme sekund, hvalen sætter ind mod båden, hvis du ikke stikker og får den til at dykke, knuser den båden.“

Eske ved det altså, men spændingen ved at se de rasende dyr har næsten lammet ham. Dog han er parat. Da den første hval gør klar til angreb, har Eske allerede kastet sit spyd, og det rammer nøjagtig, hvor han havde tænkt det. Hvalen dukker under, men der er ingen tid at spille, spydet hales ind, kastes, hales ind, ikke et sekund er der tid til at rette ryggen.

„Se nu der, Eske, ved den anden side,“ råber faderen advarende, men Eske er så optaget af en, der kommer fra styrbord, at han ikke ser den store, der kommer med opspilet mund, tydeligvis såret. Dog, inden den når båden, har Eske fået fat i sit spyd igen og kaster det, så det rammer lige foran åndehullet på hvalen. Fra alle sider bliver båden angrebet, Eske kæmper så tappert, det er ham muligt, men kampen er ulige. Fra flere både råbes der om at passe bedre på, stikke noget tiere. Råbene svirrer i luften.

„Så pas dog på. — Stå ikke der som en idiot. — Brug dog din forstand.“ Alle råber, alle skælder ud på alle i dette vanvittige drama.

Eske sanser intet andet end, at nu er han blevet voksen, nu har han lejlighed til at vise, hvad han duer til. Han kaster spydet mod en stor hval fra bagbordsside, men i det samme lød et øredøvende

spektakkel, og både far og søn gik på hovedet i det frådende hav. Eske flød rundt med spyddet i hånden, en hval kom imod ham med fråden om munden. Han lukkede øjnene og tænkte, at nu var hans sidste time kommet, men i næste nu lå han oppe på ryggen af dyret. Hans instinkt fik ham til at stikke hånden ned i hvalens åndehul. På den måde kunne han ikke alene holde sig fast, men tillige hindre, at hvalen dukkede under igen, før han slap sit tag. Ind mod land gik det med Eske på ryggen. Både fra land og fra bådene havde man observeret det spændende eventyr, Eske var kommet ud på, og begejstringen kendte ingen grænser, da han ridende på dens ryg gav den dødsstødet, idet den svømmede sig fast på bredden.

Man lykønskede ham, men han havde slet ikke tid. Den sidste hval var endnu ikke død, og før det skete, var der ingenting, der hed frivagt. Det lykkedes Eske at komme med i en anden båd, og da han atter stod på toften sammen med tre mænd, følte han sig tryggere. Nu kunne de vogte båden fra alle sider, men ikke desto mindre skete det pludselig, at en hval jog hovedet op gennem bunden af båden, så Eske for anden gang måtte ned i det blodige vand. Denne gang blev han straks taget om bord i en anden båd, så det lykkedes ham at være med, da den sidste hval blev nedlagt.

Faderen var blevet på land, han mente, han kunne gøre bedre fyldest her med at trække hvalerne helt op på land.

Da drabet var endt, havde 600 hvaler ladt livet. Nu blev de skåret op, og hjerte og lever taget ud og tilberedt til grindemandskabet.

Finn havde taget sig tid til at gå hjem og skifte tøj. Hans kone modtog ham med tårer i øjnene. Var det et svar på bøn, der var sket?

Da sysselmanden skulle have navnet på finderens, måtte Eske frem. Hans kammerater så med slet skjult misundelse efter ham, men Eskes stolthed kendte ingen grænser, da han gik hen til sysselmanden og fik sit nummer overrakt. Nu ejede han en hel hval.

Nu blev der rigtig liv i bygden. De unge havde forlængst begyndt dansen. De havde jo ikke alle mulighed for at skifte tøj, så dansen gav varme i kroppen.

Eske havde holdt sig lidt i baggrunden, men han holdt øje med,

om Kirsten skulle komme, han håbede så inderligt at komme til at danse ved siden af hende. Han havde aldrig sagt noget til hende om sine følelser og ville vel heller ikke sige noget denne aften.

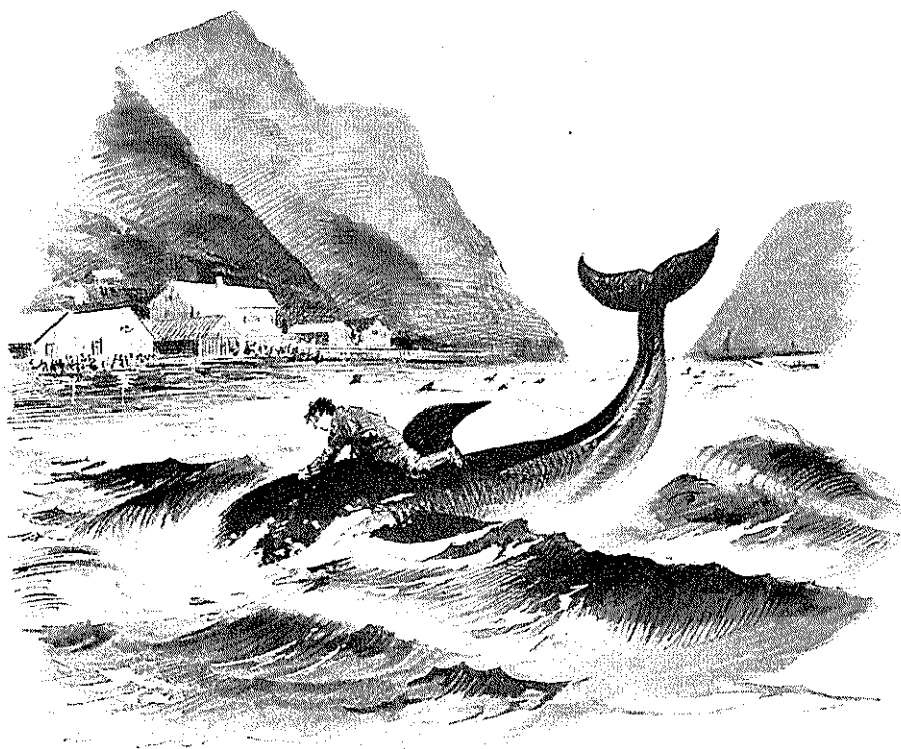
Ved ellevetiden kom hun munter og glad. Hun tænkte vel ikke på, at Eske havde stået og ventet hende så længe. Da hun gik ind i kædedansen, varede det ikke mange øjeblikke, før Eske brød kæden ved siden af hende. Så dansede han da med hendes lille hånd i sin. Af og til smilte hun op til ham, men så rødmede Eske og kunne ikke finde et sted at gøre af sine øjne. Han var jo dagens mand, han havde svømmet på hvalens ryg, så der var grund til at være stolt.

Da han noget senere stod sammen med Kirsten uden for dansehuset, kunne han ikke dy sig for at fortælle hende om sin svømmetur, men hun lod åbenbart ikke til at være særlig imponeret.

„Det så jeg da godt,“ svarede hun, men ikke spor om, at hun fandt det mandigt gjort. Så fik hun øje på et par veninder og skyndte sig hen til dem.

Tilbage stod Eske og funderede over, om han endnu ikke var blevet voksen i Kirstens øjne, siden hun så ubarmhjertig lod ham i stikken. Men hvem forstår sig også på kvinder. Han sukkede og gik igen ned til strandbredden og så på de mange store dyr. Det vidste man da, hvad var.

At der blev glæde i hjemmet i dagene fremover, siger sig selv, nu behøvede man ikke at se nøden i øjnene, men kunne spise sig mæt hver dag. Hvalen indbragte en god sum penge, så der også kunne blive til andet end mad.

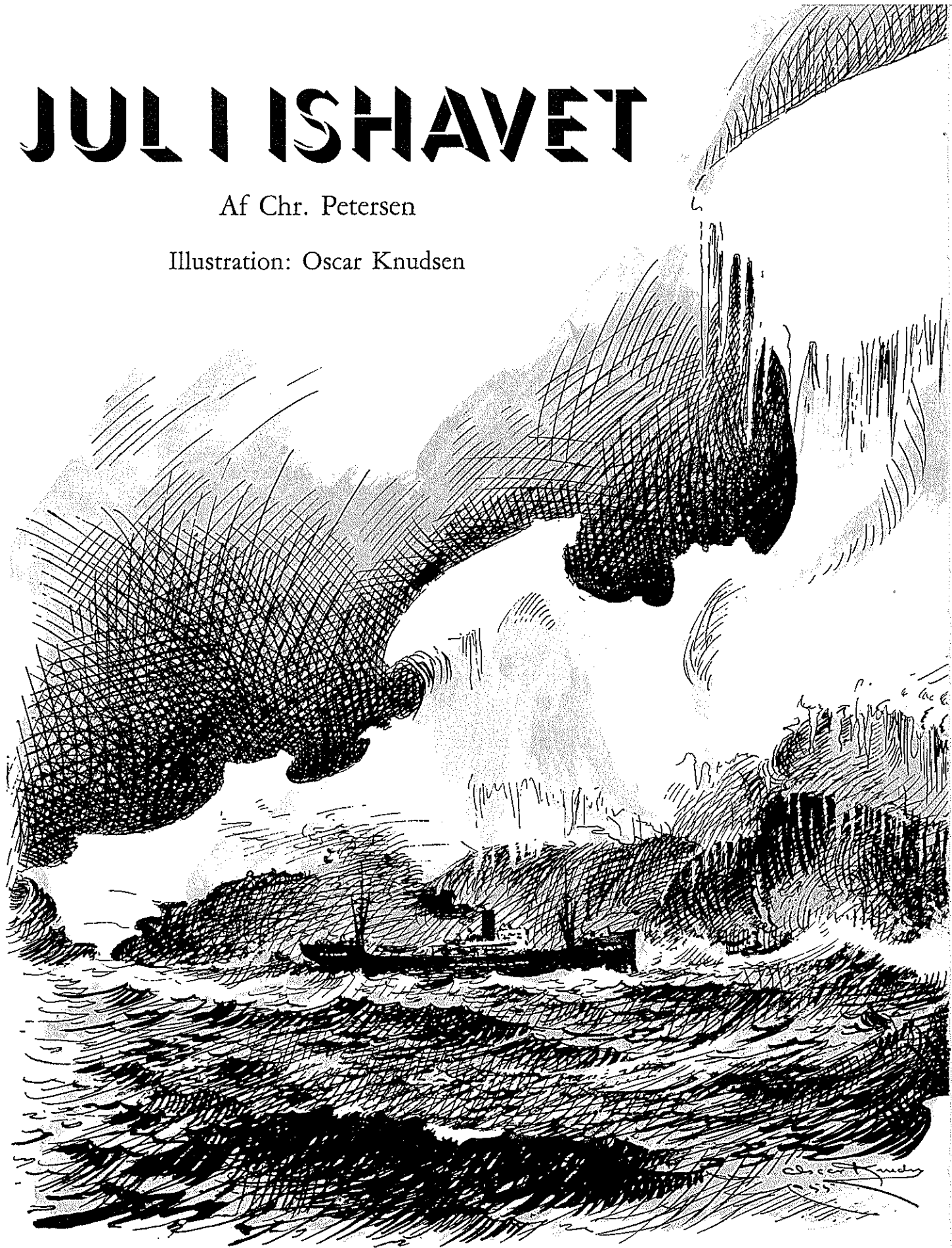


I næste nu lå han oppe på hvalens ryg.

JUL I SHAVET

Af Chr. Petersen

Illustration: Oscar Knudsen



Isbjergets blåskummende toppe kilede sig gennem de pjaltede skyer.



Skibsdagbogen fortalte, at det var den 24. december, at skibet var på vej fra Hull til Grønland med en ladning kul, og at den havde været elleve dage i søen, endvidere, at den befandt sig i nærheden af Cape Farvel!

Dette skib var en damper, den havde passeret de tredive år, men var et solidt og velholdt skib.

Det var altså juleaften, vejrguderne syntes at ignorere det, selv om det kun var frisk kuling,

viste de forrevne skylasers fart fra nord, at der var noget mere alvorligt i vente!

I kabyssen var der travlhed. Hovmester og kok krængede al deres kunnen ud i forbindelse med juleanretningerne; der var fart over feltet i denne afdeling! Oppe på broen så det knap så lystigt ud. Barometret faldt hurtigt, de sjuskede skylaser fo'r med tiltagende fart syd over. Andenstyrmand havde vagt, klokken var 13.15. Hver gang skibet

blev taget på ryggen af en levende dønning, sås ude i bagbords kiming noget glitrende hvidt, det var et isbjerg og det første, de havde set! Skipperen blev varskoet; han kom på broen med det samme.

Denne skipper var berømt for sin tværhed, hårdhed, tavshed, retlinethed og glimrende sømandsskab! Han var bornholmer og kvindehader om en hals, det blev der sagt! I dette tilfælde var der noget om snakken! Han havde været med i to verdenskrige, torpederet otte gange, foruden noget andet »krigskrams«! Han havde været igennem tre ægteskaber, som også var torpederet, så der var vel sådan set ikke noget at sige til, når han så på vor mishandlede jord og dens mere eller mindre pålidelige væsener med en del skepsis, og for hans vedkommende særlig »hunvæsenet«!

Uden et ord trak han kimingen ind i de skarpe, gråblå øjne, de standsede ved »det hvide« om bagbord!

»Er det det første,« spurgte han på snerrende bornholmsk.

»Ja, kaptajn!«

Skipperen gik ind i bestiklukafet, kom ud igen og ordrede »styr 290, varsko mig, hvis De ser mere is, forstået?«

»Javel kaptajn!«

Bornholmeren gik ned!

Nede i salonen havde hovmesteren udfoldet al sin kunst, indflettet med hygge, for at skabe julestemning, og han klarede det fint! Der var gran på skotterne, flag placeret med passende mellemrum. Midt på bordet var et lille, pyntet juletræ fastsurret, og ved dets fod lå der gaver fra sømandsmissionen. Mandskabet havde fået sendt deres agterud, og hos dem var der gjort lige så meget for at skabe stemning!

Skipperen gik ret igennem salonen, uden så meget som at skæve til »stemningen«, ind til sig selv og lukkede døren! I hans kammer fandtes intet, der kunne minde om jul.

Efter et par minutters forløb blev der banket på. »Værsgo,« snerrede bornholmeren. Døren blev åbnet meget forsigtigt, udenfor stod en mand, som slet ikke behøvede at sige, hvem eller hvad han var, den pæredanske hovmester lyste ud af hans runde, joviale korpus, en strålende anbefaling for alle, der elsker god, dansk mad. Hans store, lyse barneøjne søgte efter skipperen, disse øjne havde den evne at kunne rulle en hel omgang uden at man var klar over, om det foregik op eller nedad, til højre eller venstre side, så stærkt gik det!

Skipperen viste sig. »Var der noget?«

»Ja — jo, se kaptajn, jeg ville jo gerne vide, hvorledes De havde tænkt Dem, spisningen skulle foregå i aften?«

»Alle officererne spiser her kl. 19, undtagen een mester, som må være på vagt i maskinen, vagten på broen tar jeg selv, og senere spiser jeg herinde — alene — sørg også godt for mandskabet — forstået?«

»Ja, javel, kaptajn,« øjnene slog et par saltomotaler, og hovmesteren trak sig tilbage.

Henimod aften blæste det en regulær storm fra nord med langvarige, tunge snebyger. Kl. 18 blev skibet drejet til vinden og maskinen sat ned på halv kraft. 18.30 løste skipperen af på broen.

»Hvem er til rors,« spurgte han.

»Jensen.«

»Godt, slå ned til langsom, og så kan De godt gå ned og spise!« Til styrmandens store forbauselse blev der tilføjet »og velbekomme«.

Kl. 19 var officererne samlet i salonen, tre styrmænd, to mestre, telegrafist og en assistent. Andenmester var på vagt.

Hovmesteren kom svingende ind fra pantryet med en bakke fuld af cocktails, hele den runde person glinsede af julestemning, øjnene lavede de mest fantastiske krumspring, men ikke een dråbe af cocktailen kom over glassenes ræling. Der blev skålet og ønsket god jul, dem derhjemme blev mindet. Telegrafisten havde skiftet ned fra stationen til højtaleren i salonen, så der kunne høres udsendelser fra Danmark.

Risengrøden blev serveret, der var både mandel og mandelgave, trediestyrmand blev den heldige! Så kom gåsen og til den blev der serveret dejlig, korrekt tempereret rødvin, der vandt alles smag. — Pludselig tog skibet en hård overhaling, men takket være hovmesterens forudseenhed med slingreribber etc., skete der intet alvorligt, men førstemester snerrede: »Så, nu kan den lange bornholmer ikke dy sig længere, nu sørger han for en halv times slingerage; er han ikke en djævel, hvad mener De styrmand?« — »Nåh,« svarede styrmanden diplomatisk, »der er jo noget, der hedder en forkert sø!«

Bygerne var i aftagende, men vindstyrken i tiltagende. Heldigvis var det fuldmåne, den nåede for et par minutter at bryde igennem det forpju-skede skydække og afslørede nede i læ — måske i tre skibslængders afstand — et mægtigt isbjerg, hvis bredside var lidt foran for tværs. Skipperen var klar over, at der måtte gøres noget — og hurtigt, hvis en katastrofe skulle undgås. Et sammenstød her ville være ensbetydende med udslættelse!

»Hårdt styrbord,« lød ordren til rorsmanden, samtidig blev der slået »fuld kraft frem« til maskinen! — Skibet syntes slet ikke at være glad for den ordre, det kom langsomt og nølende op, men det var, som om det var klar over, at livet var i fare og gjorde sit bedste for at parere ordre.

Men nej, det kunne ikke presse sig igennem

vinden, de tunge brodsøer fra styrbord side hamrede boven tilbage, skibet måtte give op!

Månen flåede igen en del af forhænget, isbjerget blev synligt, eller mere korrekt de blåskinnende toppe kilede sig gennem de pjaltede skyer!

Skipperen tog et roligt afstandsmål, blev klar over, at der var højst een skibslængde ned til kolossen. Hans højre hånd gled, helt automatisk, op mod alarmklokken til bemanning af redningsbådene, skønt han vidste, at ingen båd kunne sættes ud til luvert, og til læ — nå, ja, det syn var den sikre tilintetgørelse. Alligevel, indgroet rutine, pligt etc., alarmen skulle gå! Der forløb måske eet minut, måske mindre, den højre hånd gled fra alarmklokken, den venstre hånd for til maskintelegrafens, en stemme, som rorgængerens senere kaldte »med ståklang«, ordrede »Steady, midtskibs med roret, hold det dér, til jeg varskoer!« Maskintelegrafens var blevet smækket over på »fuld kraft bak«!

Bornholmeren stod afventende, han mindedes torpederingerne, hvor man også var forberedt på hvadsomhelst! Han kendte sit skib, han vidste, at boven ville slå bagbord over for »bak«, men regnede dristigt med, at kuling og sø ville hindre dette og at skibet ville gå ret agter over og komme klar af isfjeldet. Det var under denne manøvre, at maskinchefen blev forarget!

Nede i salonen var de i lag med gåsen; der var efterhånden den helt rigtige julestemning. »Højt fra træets grønne top« lød ud fra højttaleren, foruden en masse andet, der gav stemningen endnu et hip den rigtige vej.

Der var bare ved at blive lidt for varmt, hvorfor hovmesteren blev anmodet om at linde lidt på døren til mellemgangen. Netop som denne dør blev åbnet, røg den tunge jerdør til dækket op på vid gab. En klam, isnende kulde kom væltende ind og fandt hver lille krog i salonen, al stemning blev kvalt. Uden at være klar over det, afbrød telegrafisten for højttaleren, alle sad som lammede og stirrede på hinanden, indtil hovmesteren fik smækket jerdøren i og spændt fløjmetrikkerne for. »Se, se,« mumlede trediestyrmand, der hænger rim i træet,« det var der dog ingen andre, der kunne se. Derimod var det en kendsgerning, at hovmesteren samlede tre spandfulde is op, der var varpet ind fra dækket, men han var ene om denne viden!

Hyggen og stemningen vendte hurtigt tilbage! Desserten blev serveret, og meget apropos lød det fra højttaleren »ikke pil ved den rosin« etc.

Skipperen vogtede skiftevis kompas og læsiden. Lyskeglen fra kompasset strejfede hans underansigt, de smalle læber lå som en streg tværs hen over de markerede træk. Han gik ned i læsiden igen; han mente at kunne se den svære isfod gennem fråden. Skibet lå i det tunge bagslag fra brodsøerne, der blev smadret og tilintetgjort mod is-

kolossens massive facade, kom i deres slappe afmagt tilbage og væltede ind over skibets læside, hvor de afleverede adskillige tons af isbjergets løsevne »affald«.

Efterhånden klarede vejret af, så månen havde fri bane. Hver gang skibet krængede over mod iskolossen, så det ud, som om de øverste toppe, der ragede langt ind over skibets master, truede med at brække af, og i det tilfælde ville de have pulveriseret skibet. Ved at sammenligne isbjergets højde med masterne blev skipperen enig med sig selv om, at denne kolos mindst var 70 meter høj, så er der jævnt regnet syv til otte gange så meget under vandet, så yderligere forklaring turde være overflødig. — Skipperen stod som fastnaglet til læsiden! Han så med betagelse på, hvorledes Atlantens mægtige brodsøer blev smadret mod kolossens sider, ligeså fuldstændigt, som om det var en klippevæg! Det var et betagende syn i månens spøgelsesagtige skær og belysning, så betagende, at han var ved at glemme den overhængende fare, skibet befandt sig i, indtil han pludselig så det sidste massive hjørne af kolossen passere forbi og forsvinde forefter!

Bornholmeren kom ind på broen igen, kold og rolig, faren var ovre, og han troede at være ene om at kende den!

Til rorgængerens varskoede han »hårdt styrbord«, og maskinen fik ordre om at gå langsomt frem! Hvor langt der havde været mellem skibets bund og isbjergets fod blev aldrig opklaret, eet var givet, der havde ingen kollision været! Bornholmeren sagde senere, at der efter hans skøn havde været en snes fod til det nærmeste af isen. Denne skipper havde altid elsket hasard, og dette var første gang, han vandt, til gengæld havde det været et meget stort spil. I salonen var der serveret mocca med tilbehør. Andenmester, som også havde fået sin andel af lækkerierne, fortalte om manøvrerne, som han troede var drilleri, men da donkeymanden og fyrbøderen havde set »sådden noet mægtigt stort, hvidt noet i læ«, mente mester, at der nok havde været grund til manøvren. Alle var enige om, at det havde været en vellykket julcaften. Hovmesteren blev opfordret til at tømme et glas med dem; han fik bevirket, at kokken skulde være med, »for,« som han sagde, »det er sgu alligevel ham, der har haft slævet.« Da trediestyrmand løste af på broen, blæste det endnu hårdt, men det var fuldstændig klart. Det eneste, der var at se, var det isbjerg, som nær var blevet deres skæbne. Skipperen afleverede vagten uden at nævne eet ord om det, der var passeret, afleverede kun de sædvanlige ordrer og gik ned.

Bordet i salonen var ryddet, der var dækket hos skipperen privat, hovmesteren var der. »Ja, nu kan jeg tænke mig lidt mad, hovmester. De kan godt stryge cocktailen, risengrøden og desserten,

med mindre De har frisk frugt!« »Javel kaptajn, men kunne De ikke tænke Dem en tallerken kraftig, brun suppe før stegen med eet glas tør sherry?« For første gang i umindelige tider var der lidt mere end antydning af et smil, da skipperen svarede: »De er en frister, hovmester, men jeg siger jatak!« Medens skipperen spiste, havde styrmanden efter matros Jensens, donkeymandens og fyrbøderens forklaringer konstrueret, hvad der faktisk var sket, også at skipperen ved sin koldblodige manøvre havde reddet skib og mandskab; de blev alle klar over, at de stod i dyb taknemligheds-gæld til den ikke særligt afholdte bornholmer. Ingen holdt af at overbringe ham denne tak. »Lige-meget,« erklærede førstestyrmænd, »jeg kender ham, lad mig om det!«

Da hovmesteren meldte, at skipperen havde fået kaffen serveret, gik styrmanden derind! Kaffen var serveret på skrivebordet, der var placeret således, at det ikke kunne ses fra salonen. Styrmanden bankede på, det blev besvaret med et kort »ja«, idet den gamle samtidig snoede rundt i stolen og spurgte: »Er der noget i vejen deroppe?«

»Nej, nej, jeg er bare blevet sendt fra resten af besætningen for at takke Dem for de flotte manøvrer, der bevirkede, at vi undgik at blive smadret mod det isbjerg!«

»Nå, så har Jensen alligevel set noget!«

»Ja, foruden et par andre!«

»Sid ned styrmand, De kan vel nok drikke en kop kaffe til?«

»Jo, mange tak!«

Da styrmandens øjne gled hen over skrivebordet, blev de fanget af en ramme, der lå med ryggen opad, han vidste, at han aldrig havde set noget fotografi i skipperens kammer, og dette var et fotografi! Bogreolens indhold kendte han, der stod kun Strindberg, Shaw, Gustav Wied og Herman Bang, at dømme efter slidtagen på ryggene, var Strindberg favorit.

Skipperen ringede, »den runde« viste sig, der gled et tilfreds smil over det joviale ansigt, da han så, at styrmanden var der, skipperen ordrede mere kaffe med tilbehør. Fotografiet trak styrmandens

øjne til sig, som om det var en magnet. Skipperen bemærkede det, og styrmanden turde have svoret på, at bornholmeren rødmede, selv om det lyder paradoksalt. Da der var serveret, bemærkede skipperen:

»Ja, se det med at komme klar af isfjeldet var mest et svineheld. Jeg har altid elsket hasard og har altid tabt, men i aften var det det store spil, og jeg vandt!«

»Men hvis De havde tabt, hvad så?«

»Tja, styrmand, ærlig talt, så ville vi aldrig have fået lejlighed til at diskutere det, skål og lad så det være glemt!«

Han satte glasset fra sig, vendte fotografiet og satte det på bordet. »Hvad mener De om det?« spurgte han. Uden nogen betænkning svarede styrmanden begejstret: »Hvor er hun smuk!« Billedet var af en ung kvinde i en folderig, hvid kjole, der ikke sagde noget om, hvornår det var taget, dog syntes frisuren at ligge nogle år tilbage. Efter at have studeret billedet tilføjede styrmanden: »Hun ser også god ud!«

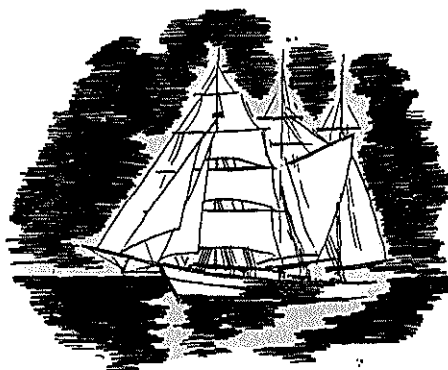
»Ja, De har ret, hun var — både smuk og god!«

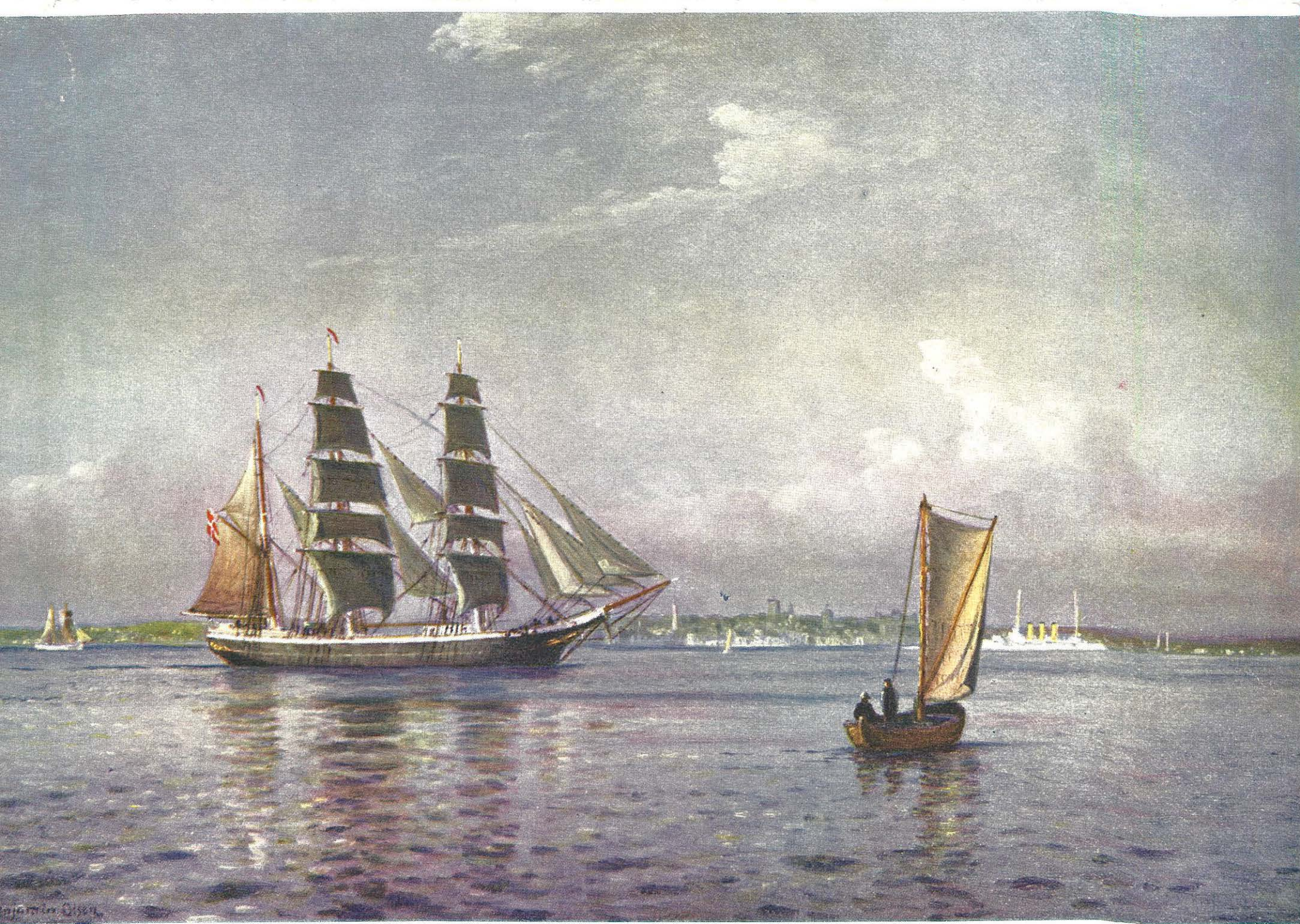
»Undskyld kaptajn, men jeg har altid haft indtryk af, at kvinder var noget De holdt på farefri afstand.«

»De har ret igen, det gælder dem alle, undtagen hende,« han pegede på billedet, »hun er den eneste, der har forstået mig, der aldrig har svigtet eller bedraget mig, og den eneste, der har — elsket mig! For styrmand, hun der er min — mor! Hun forlod denne elendige verden for fem år siden, og hun er den eneste, jeg savner!«

Der blev tavshed, indtil skipperen løftede sit glas mod styrmanden, denne syntes da at skimte noget fugtigt i den hårde negls øjenkroge, men styrmanden var ikke sikker på, om det ikke var en genspejling af hans egne, for han havde en fornemmelse af, at de ikke heller var helt tørre!!

»Skål styrmand, jeg regner med, at så længe De er her ombord, vil det, der er passeret her, blive mellem os. Jeg har en del at skrive, så undskyld, at jeg ber Dem om at gå. Husk at kalde mig, hvis min tilstedeværelse skulle være påkrævet! Skål og glædelig jull!«







Reproduktion: Brdr. Barentzen

Morgen i fiskerleiet

Maleri af O. W. Dahlström

Hævnen er sød!

Af JACK TAR

August Hannibal Gyldenskjold var lods og ungkarl. Da han kun var midt i fyrreerne og havde sit arbejde i en eller anden Chilehavn, hvor pigerne, ifølge romanforfatterne, er mere kælne og fyrige end andre steder, så var ungkarltilværelsen det mest bemærkelsesværdige ved ham. At han havde klaret alle kærlighedens lumske skær, skyldtes dog til en vis grad, at han var uhyre nærig. Han havde store ambitioner og var havnet på en forkert hylde. Navnet Gyldenskjold passede efter hans mening bedre til en godsejer end til en lods, og derfor var det hans store mål en dag at vende hjem til Danmark og købe en stor gård. Han havde gennem hele sit liv sparet for at nå dette mål, og hans eneste ekstravagance var den, at han havde en papegøje. Dette kræ snakkede ligeså meget som en kvinde, men krævede ham aldrig for husholdningspenge, og denne gode egenskab hos Dora, papegøjen, passede ham udmærket.

Men en dag traf han på Olga. Hun var ung og et par år yngre end han. — Skønheden trykkede hende ikke, men hun var i besiddelse af netop de egenskaber, Gyldenskjold satte pris på, nemlig mange penge og et gods hjemme i Danmark. Han traf hende, da hun med en stor liner på verdensomsejling kom til den havn, hvor han havde sit job. Det blev til sympati ved første øjekast, for Olga havde altid haft en svagheit for store, stærke sømænd. Og så aftalte de,

at han skulle komme hjem og gifte sig med hende. Hun tilbød at betale rejsen hjem for ham, men han måtte først have tid til at afvikle sit job i Chile, og desuden var han altså nærig og ville hellere arbejde sig hjem som styrmand.

I den nærmeste tid ofrede Gyldenskjold ikke så få penge til frimærker, men det generede ham ikke så meget, da han anså disse penge for at være godt anbragt. Hans breve var fulde af glødende kærlighedserklæringer, og så kom den dag, da han kunne meddele Olga, at han rejste hjem. Han havde fået hyre som 2. styrmand på et dansk skib, som kom i havn en mand for kort.

Dagen for afrejsen stillede han hos rederiets mægler dér på pladsen med sin papegøje i bur. Mægleren så helt bestyrtet på ham.

„Kender De kaptajn Andersen?“ spurgte han.

Det gjorde Gyldenskjold ikke.

„Nej, det tænkte jeg nok,“ sagde mægleren. „For hvis De gjorde det, ville De ikke stille med den skabning dér. Kaptajn Andersen om bord i s/s „Æh“ kan nemlig ikke fordrage papegøjer, og De får aldrig lov til at tage den med om bord!“

Gyldenskjold tyggede lidt på det problem, men blev så enig med sig selv om, at han ville holde Dora skjult på rejsen og tage hende om bord i en ellers tom kuffert. Og det gjorde han.

Kaptajn Andersen var en venlig mand og modtog sin nye styr-



„Skål!“ lod det bag ham.

mand meget hjerteligt på dækket.

„— Velkommen om bord. Jeg håber, De vil befinde Dem godt her, skønt vort bekendtskab jo bliver meget kort,“ sagde han.

Gyldenskjold skulle til at takke, men i det samme lød der et eller andet sted fra en hul stemme, der sagde: „Storre ord, fedt flæsk!“

„Hva'bar —?“ sagde skipperen.

„Nåh, jeg sagde bare, at pæne ord er bedre end tæsk,“ svarede Gyldenskjold og bandede indvendigt over papegøjen. „Jeg skal sige Dem, at da jeg som skibsdreng første gang satte mine ben i et skib, var den eneste velkomst et lag tæsk.“

Andersen så vantro efter den nyankomne, der i en vis fart søgte ned i sit lukaf.

„Malaria!“ mumlede skipperen og rystede på hovedet.

— — —

S/S „Æh“ var trods sin ret høje alder ikke noget helt ringe skib. Sit mærkelige navn havde det fået ved en fejltagelse. Det skulle oprindeligt have heddet „Association“, men den dame, der skulle døbe båden, var gift med en professor og var ligesom sin mand meget distrahit. Da hun knuste flasken mod stævnen og skulle til at udtale det svære navn, havde hun glemt det. Med ordene „Jeg døber dig — — æh!“ gled damperen i vandet!

Men „Æh“ var altså et godt skib, og alle befandt sig vel om bord, både kaptajn, styrmænd, maskinfolk, matroser, drengen samt kakkerlakker og andre besætningsmedlemmer af endnu mindre art. Og kaptajn Andersen fik allerede den første aften et helt andet indtryk af Gyldenskjold end ved deres første møde. Gyldenskjold forekom at være meget fornuftig, og han forstod så godt den forhenværende lods' nye planer, da han fik dem fortalt af manden selv.

„Det med den store kærlighed er bare noget, der findes i overspændte romanforfatteres og filminstruktørers forvirrede hjerner,“ sagde Gyldenskjold. „Olga er ikke køn. Hun er flad som et stykke knækbrød og ligeså vindtør, men hun sætter pris på lidt anerkendelse af de fortrin, hun har. Det er ikke mange, når man ser bort fra pengene og godset,



„Poppedreng ha' sukker!“

men en sømand har vel så meget fantasi, at han i en hånd vending selv kan opfinde nogle andre gode egenskaber!“

Kaptajnen nikkede. Alt i alt, så havde Gyldenskjold, efter hans mening gjort rigtigt. En sømand er jo i reglen en realiteternes mand.

Hovmesteren derimod fik straks fra starten et noget forvirret indtryk af den vikarierende styrmand. Da han spurgte denne, om han havde nogle særlige ønsker med hensyn til maden, lød svaret: „Ja, hvis De har

solsikkefrø om bord, vil jeg gerne hver morgen have en stor tallerken ind i mit lukaf. Hvis den ret ikke findes i Deres kokebog, vil jeg i stedet gerne have en portion rå havregryn uden mælk!“

Hovmesteren gik helt chokeret hen til kokken og bad ham sende en tallerken rå havregryn hen straks. Kokken gloede vantro på ham, men gav alligevel drengen ordre til at gå hen i lukaf'et med det forlangte.

Gyldenskjold var på det tidspunkt gået op på broen for at løse af, men da drengen bankede på døren til hans hummer, lød alligevel et frisk „Kom ind!“ — Drengen tren ind med havregrynene, men fandt lukaf'et tomt. Han tænkte, at han måtte have hørt galt og satte tallerkenen på bordet. Pludselig lød en stemme: „Huen af!“ Drengen rev forvirret huen af og drejede sig om, men så ingen, skønt han kiggede meget omhyggeligt efter.

Det var drengens første tur, og han havde tidligere læst mange historier om skibe med spøgelser og klabautermænd. S/S „Æh“ havde tidligere været fri for den slags uhyggelige ting, men for en sikkerheds skyld besluttede han lige at se efter, om der skulle stå en af besætningen og holde grin med ham inde i skabet. Han åbnede altså skabsdøren, men fandt det helt tomt. Dog, der stod en lille papæske nede i bunden. Hvad mon den indeholdt? Han skulle lige til at røre ved den, da det fra kassen lød: „Fingrene væk! Skrup af!“

Drengen var ikke længe om at efterfølge opfordringen. I en fart var han oppe på agterdækket for at sunde sig.

Gyldenskjold opdagede, at han havde glemt sin tobak, og inden han afløste, gik han lige ned for at

hente den. Han så straks, at der havde været en eller anden nede i lukaf'et. Skabsdøren stod åben, og papæsken med hullerne i bagsiden og med Dora som logerende stod til åbent skue. Gyldenskjold bandede og gemte i en fart æsken ned under køjen.

En af matroserne kom i det samme forbi skibsdrengen. „Hov, du,“ sagde han. Du ser noget bleg ud! Søsyt? Eller har du set spøgelse?”

Ved at høre det sidste ord gispede drengen og fremstammede en forklaring om, at det spøjte i den nye styrmands lukaf. „Der — der er et spøjte i en papæske i klædeskabet!“ stammede han.

Matrosen lo, men besluttede alligevel at gå ned og foretage en undersøgelse, da han vidste, Gyldenskjold var på broen. Han bankede pænt på et par gange, men ingen svarede. Så gik han ind og så sig om. Han åbnede klædeskabet, men fandt det naturligvis helt tomt og rystede på hovedet ad den tosede skibsdreng. Så faldt hans øjne på tallerkenen med de rå havregryn. Lige ved siden af stod en flaske ægte skotsk whisky, som Gyldenskjold havde fået som afskedsgave fra lodserne. „Mærkelig sammensætning: Rå havregryn og skotsk whisky!“ mumlede matrosen og tog proppen af flasken. Der var allerede taget lidt af den, så det kunne vel ikke betyde noget, hvis han tog en enkelt tår! Proppen, som han først havde sat på igen, blev atter hevet op, men denne gang med et smæld.

„Skål!“ lød det bag ham.

Matrosen blev helt forfjamsket og satte for anden gang proppen i. Han vendte sig om og vendte at stå ansigt til ansigt med Gyldenskjold. Men han var stadig alene. Han tørrede sig over panden og satte med rystende hænder flasken i samme stilling, som han havde fundet den.

Men så lød stemmen igen: „Go' dreng!”

Uden at smække døren efter sig, løb matrosen op på dækket.

Også andre, der kom i Gyldenskjolds lukaf, var ude for sære oplevelser, og snart gik rygten, at det spøjte om bord. Rygten nåede også Gyldenskjold, og han blev hed i kammen. På en af vagterne havde kaptajn Andersen nemlig fortalt ham om sin afsky for fjerkræ. — Kaptajnen, der var en ærlig mand, indrømmede, at han i sin tid havde været lidt forfalden til stærke drikke, men da han begyndte at se hvide høns i søvne, blev han

betænkelig. Efterhånden blev hønsene større og større. Til sidst voksede de til strudse, der kom løbende med hver sin talende papegøje på ryggen! Derfor kunne han i særdeleshed ikke udstå strudse og papegøjer!

For at andre ikke skulle snuse i lukaf'et, når han havde vagt, men også for at lade Dora få lidt frisk luft, tog Gyldenskjold sommetider fuglen med op på dækket under natlige vagter. Som regel satte han den i en æske i en af redningsbådene.

Kaptajn Andersen havde siden synerne med strudsene og papegøjerne ikke rørt en dråbe spiritus, men netop i aften havde maskinchefen overtalt ham til at tage bare et enkelt glas i messen. Og hvad — man skal jo heller ikke være fanatiker! Inden køjetid gik skipperen op på badedækket for at nyde det gode vejr. Han lænede sig op ad en af redningsbådene og syntes, livet var dejligt. Det enkelte glas havde smagt ham godt, og han følte sig ikke — som før i tiden — fristet over al måde til endnu flere glas. Han var atter i stand til at leve et normalt liv, og det faldt han ligefrem i trance over og sukede befriet! Men så kom han til at le ad sig selv: „Hva' pokker!“ mumlede han. „Du står jo og sukker!”

„Poppedreng ha' sukker! Poppedreng ha' sukker!“ skreg en stemme bag ved kaptajnen. Den arme mand fo'r sammen og skyndte sig ned i sit lukaf, hvor han kastede op!

— — —

Jungmanden om bord i s/s „Æh“ var meget slikken, og da kokken en dag var ved at bage til en komsammen i officersmessen, så han sit snit til at hugge en lille æske med småkager, som han gerne i en redningsbåd. Kagerne var rare at have, når han skulle på vagt i nat!

Uheldet ville desværre, at æsken med kagerne blev anbragt samme sted, hvor Gyldenskjold havde stillet Dora i dens papæske, og da jungmanden i den bælggravende mørke nat, som afløste flere nætter med måneskin, skulle have fat i sine kager, tog han fejl og åbnede for æsken med papegøjen! Dora fløj lystigt op af æsken og satte kursen mod broen. Jungmanden var ved at gå i dækket af skræk og lod kager være kager.

Gyldenskjold stod selv på broen sammen med rorgængerens, en ældre matros.



Dora baskede vildt med vingerne.

„Styrmand, tror De på den med spøgelse her om bord?“ spurgte rorgængereren.

„Nej, selvfølgelig ikke. Det er noget sludder,“ svarede Gyldenskjold.

„Ja, da er besætningen altså ved at gå fra sans og samling. Så har den ene og så den anden hørt mystiske stemmer ombord og set de mærkeligste ting. Flere siger, de vil mønstre af i København af samme grund. Men ikke jeg! Intet kan skræmme gamle Olsen her. Det skulle altså lige være en bestemt kvinde, som, hver gang jeg kommer til København, stiller om bord med sin unge, der siger far til mig, skønt jeg kan bedyre ærligt, at barnet ikke er mit. Men den unge kan altså gøre mig bange!“

I det samme kom Dora flyvende op på broen. Dens ene vingespids baskede Olsen i ansigtet, og da papegøjen blev opmærksom på Gyldenskjold, skreg den: „Far, far!“

Matrosen blev vild, han slap rattet og styrtede ned ad lejderen. I det samme tog skibet en overhaling i den voksende sø og kom ud af kurs. Mens Gyldenskjold sprang rundt for at fange Dora, som nu var blevet drillesyg, begyndte s/s „Æh“ at blive balstyrig i søen. Skipperen vågnede nede i sit lukaf ved de voldsomme bevægelser og løb i bar skjorte og søstøvler op på broen for at se, hvad der var i vejen. Her oppe havde Gyldenskjold lige fået fanget Dora, som han holdt fast med den ene hånd, mens han søgte at bringe skibet på kursen med den anden. Dora baskede vildt med vingerne og rablede en mængde skældsord af sig. Da kaptajn Andersen stak hovedet oven for lejderen, mødte der ham et mærkeligt syn. En sky gled netop fra månen og afslørede styrmanden med en uregerlig papegøje i sin udstrakte venstre hånd. Kaptajnen gispede og forsvandt sporenstrengs ned om læ! Resten af vagten stod Gyldenskjold alene på broen sammen med sin papegøje, som det lykkedes ham at gemme under kappen, mens afløsningen stod på. Til overstyrmanden, som afløste, fortalte han, at rorgængereren havde følt sig dårlig og havde fået lov at gå til køjs!

Kaptajnen spekulerede hele natten over det passerende og besluttede sig næste morgen til at gå til



„Dejlig pakke —!“

Gyldenskjold for at forsøge at få en forklaring. Styrmanden var netop ved at fodre Dora med rå havregryn, da kaptajnen bankede på og gik ind uden at afvente det sædvanlige „Kom ind!“

Det var umuligt for Gyldenskjold at skjule papegøjen. Kaptajnen stod som naglet til dækket. —

„Øh, øh, styrmand, sig mig, ser De også den papegøje?“

„Jah, hm, altså, ja, det er rigtigt nok; jeg

kan ligeså godt fortælle sandheden!“ sagde Gyldenskjold, og det gjorde han så.

Mærkeligt nok blev kaptajnen ikke vred, men takkede Gyldenskjold mange gange, fordi papegøjen var spillevende!

„Vil De ikke have et glas whisky?“ spurgte Gyldenskjold uskyldigt.

„Hva' dælen! Skal De gøre grin med mig? — Nå, skidt! Giv mig så et glas! Et stort et, — og uden vand!“ stønnede skipperen.

— — —

Historien om papegøjen blev hurtigt spredt blandt hele besætningen, der lavede gevaldigt op og igen kunne lide at være om bord i gamle s/s „Æh“. Men kaptajnen besluttede alligevel at hævne sig på Gyldenskjold.

Et par dage efter gik damperen i havn. Kvinden med barnet var der naturligvis for at modtage Olsen, som havde taget en stor beslutning og nu vedkendte sig faderværdigheden efter den frygtelige nat på broen.

Men den grimme, rige Olga kom også om bord. Hun længtes så forfærdeligt efter sin sømand. Kaptajnen ville absolut være med til at byde hende velkommen og befandt sig sammen med Gyldenskjold i dennes lukaf, da Olga kom ind.

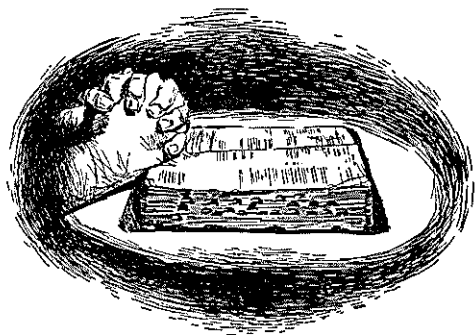
Da den første velkomst var overstået, og kaptajnen, hvis frygt for papegøjer nu var helt overvundet, stod og kælede med Dora, som sad på styrmandens skrivebord, lød det:

„Dear Susan, oh my Darling! What a wonderful night we had!“

Gyldenskjold og Olga så vildt forvirrede på papegøjen og derefter på hinanden.

„Hvem er den Susan, papegøjen taler om?“ spurgte hun mistroisk.

Fortsættes side 56



NATTE- VAGT

Af AAGE J. CHR. PEDERSEN

Larsen smækkede radioen i. Det var, som om orkestermusik føltes upassende i den mærkelige stilhed, der havde taget det lille dampskib i besiddelse, efter at spillene og lysmaskinen ikke kørte mere, og alle var gået i land for at holde jul — ja, altså undtagen Larsen, som havde lovet at tage vagten ombord i aften og i morgen, 1. juledag.

Da radioen tav, var det, som om stilheden udefra kom svævende ind i lukaf'et til Larsen og gjorde ham helt fremmed for sig selv og de gammelkendte omgivelser. Hans skridt henad dørken gav genlyd, og han kunne pludselig høre det lille vækkeur på skoddet tikke — stilheden havde forstærket alle lyde og skabt en fornemmelse af tomhed, som var ham ubehagelig.

Inde på kajen var alt arbejde standset, kasser og stykgods var rykket sammen og overdækket med store, grå presenninger, og havnekranen stod tavs og trist på sine fire stålben og stirrede med sine glasøjne oppe i førerhuset ud over vandet, hvor den røde solkugle netop var ved at forsvinde. Havnens hektiske liv var gået i stå — ingen skramlende sækkevogne og rækker af snurrende lastbiler, og ingen råben og skænden af havnearbejdere og formænd — ingen larmende dampspil og ikke et rend af alle mulige mennesker — bare een stor stilhed rammet ind af døningens bestandige smatten langs skibssiden — og oppe fra byen lyden af en kirkeklokke, hver gang vinden bar mod havnen.

Det var altså blevet jul igen — og på een gang fortrød Larsen, at han havde været large og dømt sig selv til i to dage at være det eneste levende væsen i den øde ørken, som julen havde forvandlet „Ocean“ til. Larsen var donkeymand og bedst tilpas, når han midt i hverdagens arbejde var foran sin kedel — når alt gik sin vante gang derude eller her ved land.

Ensomheden og den store stilhed gjorde ham rastløs og urolig.

Det havde nok alligevel været bedre at tage til København — men — ikke for det — der var såmænd sørget godt nok for ham fra kokkens side, han kom i hvert fald ikke til at savne mad og drikke, og han kunne gå til køjs, når han ville, og slap for 12-4 vagten, som efterhånden var begyndt at trætte ham. Han kunne i virkeligheden få det rigtigt rart — sådan set — hvis bare alle disse fordømte tanker og stemninger kunne lade ham i fred.

Men Larsens situation var jo netop den, at ensomheden og den store stilhed satte noget i gang inde i ham, skabte uro og kaldte på spørgsmål og tanker, som han til daglig havde let ved at skubbe fra sig og bringe til tavshed, men som i aften ikke lod sig tvinge bort. De kom myldrende og fyldte stilheden med deres nærgående anklager og bebrejdelser, med en bitter følelse af at være tilovers, uden kontakt med den fest, som i dette øjeblik optog en hel verden — og dette kun fordi han altid havde skubbet *det* fra sig, han dybest følte som sandheden — fordi han havde svigtet noget værdifuldt — jo, jo, Larsen, du har narret dig selv, du har været bange for sandheden, du har hver gang skubbet den hånd til side, som ville ændre kursen for dit liv — jo, sådan er det, Larsen, du har afskåret dig selv fra en tilværelse langt rigere og lykkeligere end det halvtomme og i virkeligheden ligegyldige liv, du nu lever — og det er derfor, du er bange for stilheden, bange for at møde sandheden om dig selv, Larsen — årr-r, vel ville han ej stå her og blive sentimental og ødelægge en juleaften for sig selv på den måde, så hellere ha' radioen gående, så man var tvunget til at høre efter den.

Larsen slog batterimodtagerens kontakt til, men stilheden var længe den samme — det tog tid, før apparatet blev varmet op. Så hørtes langt, langt borte en stemme, den kom nærmere, blev stærkere — og nu lød højt og tydeligt ud i lukaf'et: „— *der var hyrder i den samme egn, som lå ude på marken og holdt nattevagt over deres hjord. Og se, en Herrens engel stod for dem, og Herrens herlighed skinnede om den, og de frygtede såre. Og engelen sagde til dem: „Frygter ikke; thi se, jeg forkynder eder en stor glæde —“*

Larsen blev stående ubevægelig ved siden af apparatet og hørte juleevangeliet til ende. Han kendte hvert ord — naturligvis, — men de havde mærkelig nok aldrig talt så stærkt til ham, som nu — disse mennesker, som holdt nattevagt og pludselig fik besøg af himmelske væsener, som fortalte dem en stor, og glædelig begivenhed, der drev dem hen til selve stedet — det har vel nok været en oplevelse, der kom til at betyde noget for disse mænd —. Han lukkede af for radioen, satte sig ind i kammerets lille sofa og følte nu pludselig stilheden som en fred, han trængte til.

Det var vist meget godt at gøre status en gang imellem.

Uret på skoddet hakkede uafbrudt tiden i småstykker med sit tik-tik-tik — sekund efter sekund, som forsvandt i stilheden og aldrig kunne kaldes tilbage. Jo, — sådan var livet faktisk smuldreret bort mellem fingrene på Larsen, det liv, han havde tænkt så store tanker om engang — og nu var han passeret de 50 — og hvad var det hele så blevet til? Det med at tage klart standpunkt til kristendommen — det var jo her, det brændte på, vidste han godt. Han havde gjort mange ærlige begyndelser og tilløb, men aldrig fuldført noget, var altid blevet stikkende på halvvejen — af angst for mennesker — af ligegyldighed.

Hyrderne på marken brød straks op og gik til Bethlehem — han, Larsen, havde altid opsat — opsat det. Og derfor var han i dag et menneske, ingen savnede — uden ståsted — uden virkeligt livsindhold — som et skib, der drev for vinden med havareret maskine.

Men never mind — det var kun gået ham efter fortjeneste, som man sår, skal man høste. Han havde svigtet det evige, det guddommelige, som tit nok havde kaldt på ham — og han havde fået lov til at råde sig selv og være sig selv — lige til den bogstavelige forladthed og tomhed. Sådan var det. Livet havde sine urokkelige love, som ikke ustraffet lod sig krænke.

Larsen erkendte det med et suk. Så rejste han sig og gik ned for at give donkeykedlen en overfyring.

— — —

Da han kom op, sad bestyrer Møller fra sømandshjemmet og ventede på ham. Han ville da bare ønske Larsen en rigtig glædelig jul, og så — Møller hev en lille, flad pakke op af lommen — så ville han bede Larsen modtage denne på sin vis beskedne, men dog værdifulde gave fra sømandshjemmet.

Det er cigarer, tænkte Larsen, de er dyre i dag. „Tak ska' De ha', Møller, det er pænt af Dem at tænke på mig.“ Han løste det smalle silkebånd af — og stod med „Det nye Testamente“ i hånden, i sort skind og med guldrtryk.

Han blev forlegen og kunne ikke skjule det.

„Måske har De sådan et,“ sagde Møller, „men dette er den nye oversættelse — og ved De hvad, Larsen, vi moderne mennesker må da virkelig følge med tiden — også når det drejer sig om det vigtigste af alt — Guds eget ord. Men jeg kunne godt se, De blev skuffet —“ Møller kneb øjet til og nikkede skæmsk: „La' bare vær —“

„Nej, nej —“, protesterede Larsen, „jeg er skam meget glad —“

„Jamen, De håbede, det var cigarer, Larsen, og De skal sandelig ikke narres — se her.“

Fra den anden lomme hev bestyreren en ny pakke frem og rakte Larsen, og denne gang var det en mere „materiel“ gave — ti „Ninetta“.

„Først Guds ord — så kommer det andet af sig selv. Velsignet jul, Larsen.“

Med et fast håndtryk forlod Møller kammeret. Larsen fulgte med op til landgangen. Det var helt festligt sådan at få julebesøg — og gaver, han havde ikke turdet sige, at han ikke ejede en bibel og aldrig havde haft moralsk mod til selv at købe en. Skvat, som han var.

Men nu ville han alligevel ned og se, om det med hyrdernes nattevagt også stod i den nye —.

— Larsens julemåltid var overstået. Han havde fået ild på sin julecigar og betragtede det fine testamente, hvis tynde blade klæbede sammen i hjørnerne med guldsnittet. Men de skulle nu nok komme fra hverandre — Larsen følte det instinktivt, at den bog havde svar på mange af hans spørgsmål om liv og død og meget andet.

Petroleumslampen kastede store lyscirkler ned over bordet, og et lille juletræ i lerpotte gav med sine fire lys det dunkle lukaf et skær af festlig hygge.

Stilheden satte gang i Larsens refleksioner, han følte ensomheden som direkte ubehagelig. Tankerne gik tilbage i tiden, og Larsen gik i rette med sig selv. Han havde haft et par venner — men han holdt ikke forbindelsen vedlige med dem og anede ikke længere, hvor de var — eller om de i det hele taget var mere.

Og Elna — også hende svigtede han, fordi hun var „kedelig“. Nu vidste han godt, at hun med sin kristelige indstilling var langt klogere, langt stærkere end han — åh nej, han ville ikke tænke tanken til ende. Gang på gang havde han stået sin egen lykke i vejen — og var blevet en ensom mand, som inderst inde hungrede efter fællesskab med andre. Ikke det almindelige kammeratskab med folkene ombord, men — noget rigere — et venskab, ja, bare eet eneste menneskes venskab, en som trængte til ham, og som han kunne dele sit liv og sine tanker med — være noget for.

En, som længtes efter ham og som han selv kunne længes hjem til på de lange stræk.

Om han havde haft en søn —! Gifte sig nu i hans alder? Nej, han var ingen gammel nar — det var ikke det, og der var ingen som Elna, nær — men han var i hvert fald ikke for gammel til at begynde på en frisk, stikke en ny kurs af for sit liv — prøve på at få balance i sin tilværelse på en eller anden måde — sætte noget ind på det — prøve om kristendommen, om det, der stod i den lille bog, nu også kunne bære.

Ligegyldigt hvad de andre ville sige eller mene — han var ude over den alder, hvor dumme grin bed på ham. Nu ville han ligesom hyrderne „bryde op“ og gå til Bethlehem, som der stod — for selv at overbevise sig om, hvad der var sandhed —.

Det var som en bølge af nyvakt god vilje og livsfornyende kræfter skyllede igennem ham — og det spørgsmål, som straks efter meldte sig: Jamen, kære Larsen, hvordan kommer du i gang, hvordan tror du pludselig, der kan ske så meget med *dig*, en almindelig donkeymand, som ingen savner, og ingen bryder sig om —? — det spørgsmål blev ikke besvaret i denne omgang, for Larsen var blidt slumret ind — træt af mange nye tanker og kamrets tunge luft.

— — —

Han vågnede ved at høre trin henover dækket. Juletræets fire lys var næsten brændt ned, og uret på skoddet viste lige ved ti — så måtte han have sovet en times tid — og hvordan med vandstanden på kedlen — og disse trin på dækket?

I et nu var Larsen lysvågen, svøbte sit tørklæde om

halsen og skyndte sig op. I mørket, der kun svagt gennemtrængtes af en enlig gaslygtes søvnige skær inde fra kajen, skimtede han ovre i styrbordsiden konturerne af et menneske, som — hvad i alverden var det?

I et par lynhurtige spring var Larsen henne ved lønningen og fik i sidste øjeblik tag i en sweater og trak til. Manden tumlede tilbage og rullede rundt på dækket, fastholdt af Larsens greb i hans trøje.

„For s . . . menneske, så slip mig dog, hører du — slip mig, siger jeg — eller jeg —“ Han stønede af hidsighed og langede en knytnæve efter Larsens ansigt; men donkeymanden huggede armen væk, så manden med et fortvivlet brøl sank sammen som en klud.

„Kan du så lære at være rolig, menneske — jeg har virkelig ikke i sinde at slås med dig — det er juleaften, ved du nok — og så holder man fred, forstår du?“ Larsen gjorde sig umage for at tale roligt til manden, men holdt ham stadig fast som i en skruestik.

„Rejs dig så op,“ sagde han, „men prøv ikke på at lave dumheder igen. Jeg vil dig jo ikke noget ondt, kammerat — tværtimod. Kom så.“

Manden rejste sig langsomt. Larsen kunne næppe skimte hans ansigt, men krop og lemmer var kraftige, og han var vel omkring de 30 år. Forsigtigt slap han sit tag i ham, men stillede sig, forberedt på alt, med ryggen til lønningen, så han havde den fremmede foran sig.

„Er vi enige,“ spurgte Larsen. „Vi vil ikke ødelægge julen for hinanden, vel?“

Manden virrede svagt med hovedet og blev stående ubevægelig og så ned. Larsen forstod, at han græd.

„Her er koldt, du — lad os komme ned og få lidt varmt at styrke os på — kom, denne vej,“ sagde han gemytligt, lagde stilfærdigt armen om skuldrene på sin ukendte gæst og førte ham ned i lukaf'et.

„Sæt dig ind i sofaen, min ven.“ Larsen vidste nok, hvor han ville have denne mand, overfor hvem han endnu følte sig lidt usikker. Den anden var stadig tavs, sammenbidt, men måske også blot slukøret og beklemt ved den mærkelige situation. Det sidste lys på juletræet brændte ned — døde hen som et liv, der udslukkes.

Så brød Larsen tavsheden: „Du ville — ud over — ikke sandt?“ spurgte han forsigtigt og så fast på manden i sofaen.

Den fremmede så for før-

ste gang op på Larsen — et ungt, blegt ansigt med skarpe træk, men med store, godmodige øjne, der udtrykte den dybeste smerte.

„Jo,“ sagde han med grødet stemme, „jeg kunne ikke ta' mere — det hele skred sammen for mig i aften.“

Larsen anede denne mands tragedie og følte ham pludselig som en opgave. Her var et menneske i dyb nød — en kammerat, som trængte til en hjælpende hånd — og han skulle være hånden — om han dog bare kunne. Han havde reddet ham i sidste sekund fra at gå til bunds i havnens kolde dyb — om han dog nu kunne redde ham tilbage til livet — et nyt — et *virkeligt* liv.

Det, han aldrig selv havde formået at leve — før nu.

Larsen følte sig gennemtrængt af en medmenneskelig følelse af medynk, en trang til at yde hjælp til en broder — sådan havde han aldrig haft det før, men der var en dyb og rig glæde i det.

„Nu skal jeg sige dig noget, kammerat, vi to er måske ikke så forskellige endda — vi er vist lige ensomme, tror jeg — ja, jeg kender dig jo ikke, men — jeg forstår dig. Og jeg er glad for, at du kom.“

Han satte frem, hvad han havde af mad og drikke, og den anden spiste i tavshed, men synlig oplivet af Larsens ligefremme måde at være vært på.

„Jeg stikker lige ned og ser til kedlen,“ sagde han, „ta' den bare med ro — vi har hele natten for os.“

Oppe på dækket låsede han stille døren til lukaf-nedgangen og gik agter efter til fyrpladsen. Man kunne jo aldrig vide —



„Jeg kunne ikke tage mere, det hele skred sammen for mig i aften,“ sagde han.

Da Larsen igen kom op, blev han et øjeblik stående ved lønningen og så ind over byen, hvor lysene efterhånden var slukket. Den store aftens fest var forbi, nu sov man ind til nye glæder — de, der var sammen med andre mennesker og kunne glæde sig sammen med dem — ikke de ensomme og ikke de ulykkelige, som bare var angst for dagen i morgen.

Men — det store kunne ske — også for den, der holdt nattevagt fjernt fra det pulserende liv.

Det var stille og frostklart med myriader af stjernekatter på den sorte himmel. Tankerne arbejdede med manden dernede — hvor kom han fra, og hvad havde drevet ham ud i et menneskes største fortvivlelse.

Hvorfor var livet så ondt — så uretfærdigt mod nogle? Hvorfor skulle menneskers lykke knuses, fordi nogle var stærkere end andre?

Eller var han også selv skyld i sin skæbne — fordi han havde valgt forkert, havde slentret gennem livet på må og få — uden lods — uden maskinkraft? Som en havarist, der splintres i brændingen.

Larsen kendte sig selv, sådan havde han jo selv sejlet — indtil nu.

Ja — indtil denne nattevagt. Nu var han brudt op for at søge efter hjælpen — barnet i Bethlehem.

Og ham dernede, denne broder i nød — han skulle med, han skulle reddes fra at gå til grunde. I nat skulle freden herske og Guds velbehag være i alle mennesker.

Der gik nogle inde på kajen — to mænd standsede op ved landgangen og så op mod „Ocean“s dæk.

„Glædelig fest,“ råbte den ene gemytligt til Larsen, som lettede på kasketten og besvarede hilsenen, noget forundret over, at folk gik tur på denne tid af natten.

Ham, der havde talt, rømmede sig. „De skulle vel ikke have bemærket en mandsperson luske om her i løbet af aftenen — det er politiet, forstår De —?“

„Jeg har holdt vagt nede i kammeret og skal gøre det i nat også — jeg har ikke set et menneske på kajen siden i eftermiddags, og en juleaften søger mennesker sammen og bryder sig ikke om at drive omkring alene — så ham finder De nok ikke her.“

Det mente politimændene heller ikke, de hilste og gled bort i mørket.

Larsen trak vejret lettet, han blev stående, til lyden af deres skridt var døet hen. Så skyndte han sig ned.

Den fremmede sad med hovedet på begge arme ind over bordet. Han sov. Larsen satte sig ved hans side og tog ham blidt på skulderen.

„Er du træt, kammerat?“ sagde han, ømt som til et barn. Manden for sammen og løftede hovedet.

„Åh, undskyld — jeg sov vist — ja, jeg er træt, meget træt, forstår du.“

„Jamen, så skal du knageme til køjs, gamle dreng —.“ Den fremmede så tvivlende på Larsen, og for første gang var der antydning af et taknemmeligt smil.

„Her? Vil du virkelig — ha' mig her — i nat?“

„Selvfølgelig,“ svarede Larsen, „men på den betingelse, at du bliver her i morgen med, så vi kan sludre lidt sammen — hvis du da har tid?“

„Tid? Hvad er tid, når man —.“ Han brød brat af: „Nå, det kan vente. Tak skal du ha'.“

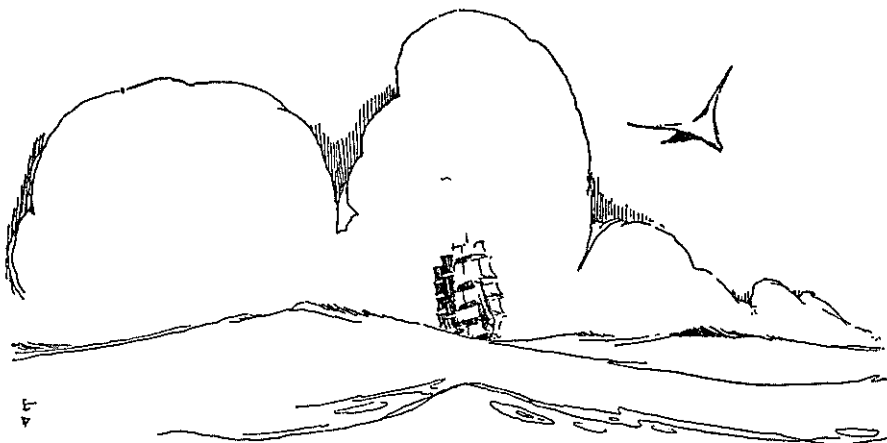
Kort efter sov han fast i Larsens køje. Larsen selv besluttede at ta' en ekstra vagt — en julevagt —. Han satte sig tilrette i sofaen og begyndte at blade i det testamente, han havde fået af bestyreren.

Og mens timerne skred, var det som det lille kammer fyldtes af usynlige engleskarer — en ny glæde, en fred og tryghed, Larsen ikke havde følt før, fyldte ham og gjorde ham godt.

Han forstod nu, at selve livet er een lang nattevagt, hvor hver dag har et budskab, et gammelt, men dog evig nyt: — at Jesus lever — den frelser, som alene kan gøre alle ting nye for et menneske, selv om nok så meget er gået i stykker. Og i denne nat begyndte noget nyt —.

Ganske af sig selv flettede de tykke, grove fingre sig ind i hinanden. Og for første gang i sit liv bad Larsen en bevidst bøn — for sig selv og for sin sovende kammerat, som var jaget af politiet, men i denne nat var *hans* næste, *hans* broder, som skulle vises på vej til Bethleem.

Donkeymand Larsen holdt nattevagt — og Herrens herlighed skinnede over ham.



Don Fernando

sejler til Sierra Leone

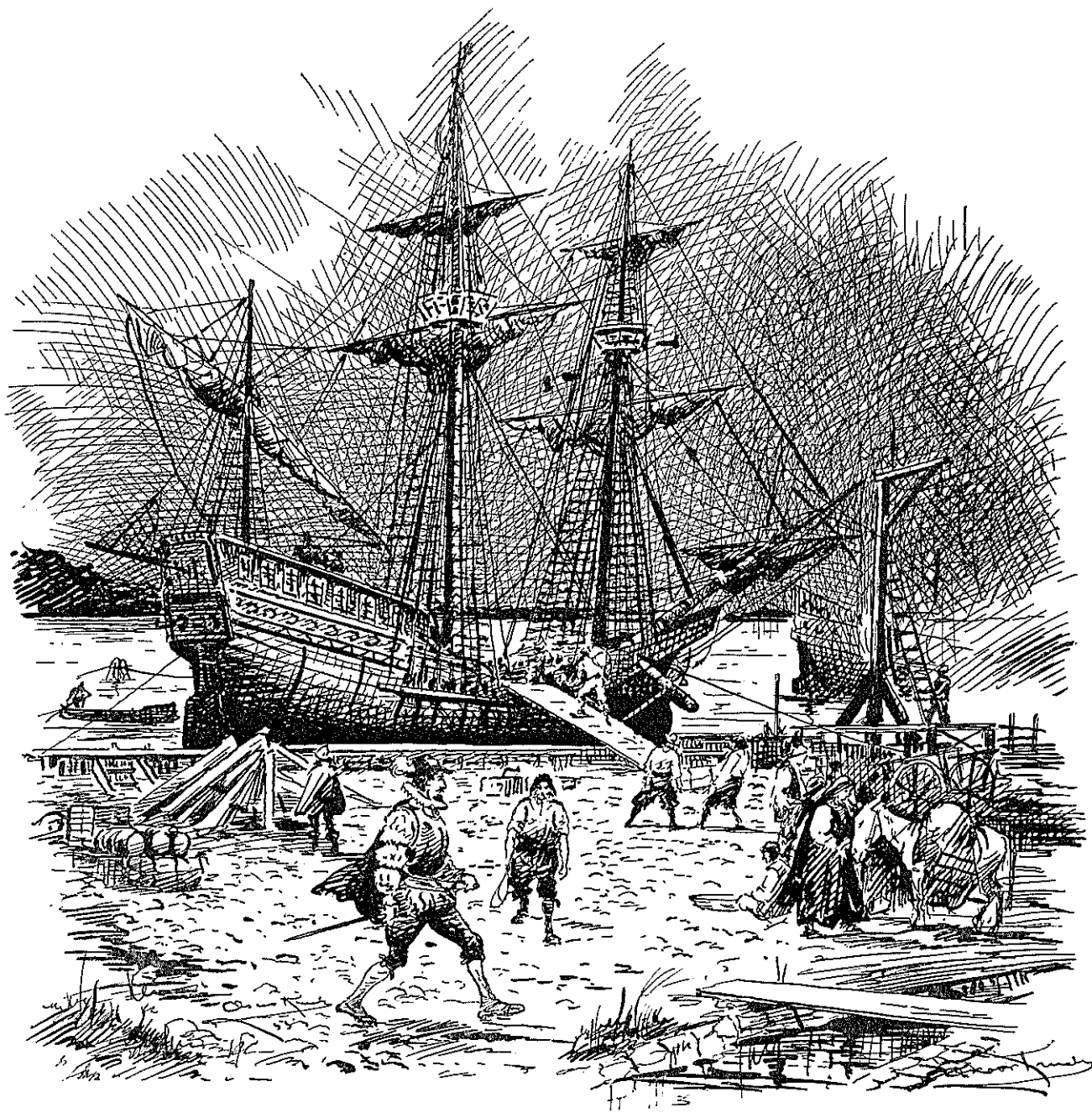
DET var i året 1495. I havnebyen Portimao, i det sydlige Portugal, ligger to små karaveller, endnu er de fortojede til bolværket, men det er afrejsens dag, og på kajen hersker der stor travlhed, man bakser med kasser, forråd af alle arter, våben og støbte kugler, en stadig strøm af mennesker bevæger sig op og ned ad landgangene. Sao Vicente og Sao Antonio hedder karavellerne, og de skal på en lang og farefuld rejse langs Afrikas vestkyst med Sierra Leone, den nye koloni, som mål.

Sao Vicente er admiralskibet, det er ikke stort, men godt bygget og med en skarp, dumdristig stævn. Agterude, i chefskahytten, sidder admiralen, javel bare kaptajn er han, Don João Santiago, og modtager ønsker om god rejse. Don João er en lille, bred mand, kortbenet, kortarmet og med et velnæret, vejrbitdt ansigt, hans øjne kan flyve som ørne. Han er klædt i en ru lædertrøje, slidte, grønne fløjlsbukser og lange skindstøvler. Han ser foragtelig på Don Fernando de Abinhal, kaptajnen på Sao Antonio, følgeskibet. — Hvad er det dog for en spradebasse, man sender mig fra Lisboa, tænker Don João og ser op og nedad, mest nedad, Don Fernando. I sandhed, Don Fernando er også noget for øjet, lang og smækker, med krøller ned til skuldrene — Don João selv er pilskallet — under parykken blegner et langt Habsburger-ansigt med buet, lang næse og under den en forfløjen, drejet og snoet moustache — Don João er blå af skægstubbe. Dragten, den er minuet, brokadesvams med ædelstensknapper, fra skuldrene falder buketter af røde, gule og blå silkebånd, fløjlspludderbukserne standser koket med rosetter over knæene, Don Fernandos ben er strammet i lilla strømper, på fødderne har han små skindstøvler med slids ved anklerne, men forsynet med klirrende krumsabelsporer. — Hver gang døren til chefskahytten åbnes, holder Don Fernando de Abinhal sig for næsen på grund af klipfiskestanken fra lasten. Foragtelig ser Don João på sin næstkommanderende, han kan ikke dy sig og siger: — Hvad

djævelen vil De med sporer på bølgen, Don Fernando? Don Fernando bare snøfter, men hans øjne siger: Plebejer, opkomling, bådsmand. Så brøler Don João: Klipfisk er godt, Don Fernando, tag fingeren fra snuden, klipfisk bliver Deres tre retter på rejsen. — Hvad kunne det ikke være endt med allerede her ved rejsens begyndelse, hvis ikke Don João's buttede kone forsonende var vugget ind mellem dem, og kurrede med sin duestemme, svømmede med sine blide øjne, glattede med sine kødfulde hænder. — Skipper, sagde hun, og duen fløj fra hendes stemme. Don João lo forlegent, men blev så mand og ægte-mand igen, slog sin barkedede næve med et klask i fruens bag. Mundhuggeriet var ovre, vinho tintoen flød i ønsker om en lykkelig færd.

Kaptajn Don João Santiago giver ordre til opbrud, gæsterne forlader skibet, og Don Fernando går ombord i San Antonio. Så sættes sejlene, og de to karaveller står ud med kurs mod syd, vinden spiler sine lunger, og sejlene bugner som mætte maver. Senhora Santiago hulkede højt, og hendes gråd var så stor, fortalte man, at havet steg.

Døgn følger på døgn. For hver dag, der går, bliver luften varmere, havet tungere med lange, dovne dønninger. Men da de, syd for Madeira, passerede Desertas øerne, brød en storm løs. Havet blev ondt og himlen mørk med lynenes hvide zigzag som vredesrynker hen over sig. Frådende bølger kom væltende, voksede og voksede, til de slog ind over karavellerne, medens vinden hylede med en skarp, grum latter. Skibene blev kastet omkring, huggede og snurrede, de få sejl, man endnu havde oppe, flåedes som pergament. — Vor skæbne er i forsynets hænder, sagde Don João patetisk, hvad andet kunne han gøre end forvare sin lille flåde i dem? Men han tabte ikke sit mod, nej, snarere følte han sig ung og meget stærk, sprang omkring på dækket, blev våd fra yderst til inderst, fik saltlag over sit ansigt. Så stod han stille og skrævede på bakken og så over mod den hjælpeløse Sao Antonio. Han så, og det fik



På kajen hersker der stor travlhed.

ham til at smile, han så nu Don Fernando hænge over rælingen, skimtede hans grønne, ulykkelige ansigt. — Hvad nu Don Fernando, brølede han? Hvad nu med krimskrams, rosetter og sporer, rider De på stormen? Don Fernando hørte ham ikke, trods alt var vinden nådig og bar admiralens hån bort.

Men femtedagen stilnede stormen, hav og himmel fik sin blå uskyldsfarve igen, og henad aften så de Pico de Teide's snespids lyse i mørket sammen med tusinder af stjerner. Mørket lå omkring bjerget som en kjole, og sneen skinnede fra den som en piges bryst. Karavellerne satte nu kursen mod Gran Canaria, Spaniens nyeste erobring og ankrede op

på reden foran Las Palmas. Byen var endnu meget ung og kun en spredt samling huse med en lille stenkirke og nogle murede fæstningstårne strøet omkring sig, men byen voksede dag for dag, og mange spaniere kom den lange vej fra Cadiz for at blive. Don João's flåde fik frisk forsyning af ferskvand, fisk og frugt. Karavellerne blev liggende på reden, og megen god, spansk vin blev drukket. Don Fernando fik rig lejlighed til rigtig at spankulere i sine pludderbukser og klirre med sporerne på de få gader. Han gjorde de få, men dejlige donnaer sin opvartning, bragte dem de sidste sonetter ned for deres balkoner i månelyse nætter, han knuste et par hjerter og fik et par andre til at svulme, sådan som

det anstår sig for en ægte kavaler af fornem herkomst. Han havde vel næppe spanierens glød, men til gengæld portugiserens slørede sørgmod, og den betog damerne, til de segnede i ømhed for ham med lange sukke og ikke, som de var vant til, i vild lidenskab med kort, heftig ånde. Han var ny for dem, en oplevelse. — Bah, var Don João's eneste kommentar, han gjorde ingen lykke og sendte derfor sine tanker hjem til sin lille, buttede, bestemte kone i det fjerne Portimao. — Den sidste dag, karaveljerne lå i Las Palmas, var begge kaptajner med deres mandskab i den lille, murede kirke for at bede om god vind og rejselykke. Så stod flåden atter ud på havet.

Dagene og natterne gik, de lange døgn med hav og uendelighed omkring sig. De havde ingen landkending, så kun vand og vand og fjerne, lyse horisonter. Søen var uden en krusning, og solen brændte stærkere og stærkere for hver dag, den var uden nåde. Man kom kun langsomt frem, sejlene hang slappe, og udkikken havde onde dage oppe i sin tønne, han var nærmere solen end alle andre. De smed deres lædervamse og gik med nøgne overkroppe, som solen rev i laser og derefter stegte, brasede og brunede. Don Fernando alene beholdt brokadesjakken og alt sit fløjl og silke på, rosetterne ved knæene og de raslende sporer, akkurat som ventede

han, at donnaer med lokkende smil og fugtige læber ville dukke op af havet. Men silken og fløjlet faldede, pludderbukserne mistede deres facon, og han var ved at forgå af varme. Også Don João svedte, det siledede fra hans tætte krop, og mange slags dufte steg op fra ham, ikke alle lige delikate, men han led ikke mere, end at han kunne godte sig over sin næstkommanderendes forfald. Det blev han stillet ansigt til ansigt med de tre gange om ugen. Don Fernando måtte ro over til admiralen for at aflægge rapport eller konferere.

Efter fjorten dage med næsten vindstille fik udkikken land i sigte, en lang, gul og øde strand, det var kysten ved Senegal. En båd blev sat i vandet og bemanded med brynjeklædte mænd med sværd og musketter i hænderne. Man afsøgte stranden, gik op over nogle smalle banker og så udover et svedent, forblæst og trøstesløst land. Intet levende var at øjne. Nej, her var intet at erobre og ingen at kristne, man stak sværdet i skeden og dæmpede sit begær og sin erobrertrang. De roede skuffede ud til skibene igen: dette var altså Afrika, eventyrlandet.

Atter gik nogle dage i brændende sol og med blå, roligt hav. Nu og da løftede stimer af delfiner sig op af bølgerne og sprang foran bovene med blanke, sorte kroppe, nu og da skar hajfinner farlige, lumske rids i havoverfladen, og hvaler dou-



Brynjeklædte mænd afsøgte stranden.

chede deres kæmpekroppe langs skibssiderne. Atter roede Don Fernando over til Sao Vicente og deltog i konferencer med sin chef og hans styrmænd. Igen måtte Don Fernando døje admiralens specielle vid og høre drøje ord om sine rosetter, pludderbukser og sporer. Der var ellers ikke megen grund til at håne ham mere. Don Fernando gjorde en ynkelig figur, al hans pragt var i et virkeligt forfald. Hans øjne svømmede ikke amorøst mere, de var indadvendte, blikket stivnet, ingen donna ville have dånet af det. Men Don João fortsatte sin højrøstethed, han elskede larmen for larmens skyld, den holdt ham i vigør.

Endelig en dag så de land igen. En blå, lys morgen fik de øje på bjerge, hvis rygge var kranset af skyer, og hvis fjeldsider groede vildt og tykt af dybgrøn jungle. Det var landet Sierra Leone, og deres mål. Landet, som Alvaro Fernández havde opdaget 1447, og som Don Pedro de Cintra havde givet navnet Sierra Leone 15 år efter, Sierra Leone, løvebjergene uden løver, men nu, da karavellerne stævnedes ind mod bugten og floden, som mundedes ud her, kom tordenen rullende, dump som et rovdyrs knurren, måske landets navngiver også havde mødt det sådan og derfor døbt det således. De indfødte kaldte floden Robung-dakell: floden af fiske-skæl.

Karavellerne lod ankeret gå med et plask, og et plask slog også en kæmpemæssig krokodille med sin hale, som så forskrækket straks efter dykkede og var borte. En båd med solsejl kom ud mod skibet og lagde til ved Sao Vicente, den blev roet af otte atletiske, kulsorte negre. En hvid mand entrede op. Han var skægget og havde et udtæret, feberhedt ansigt. Det var den portugisiske kommandant på stedet. Hans øjne strålede op, da han så sine landsmænd. Inde i Don João's kahyt smagte han begærligt, saligt på den gode vin fra Douoro og Estremadura, på herligt røgede pølser fra Setubal og på bacalhoeiroen, som var kommet til Lisboa fra Island. Commandanten selv kunne meddele, at forholdene i kolonien var usikre, at feberen rev mange gode mænd bort, at man havde mange ubehageligheder med de uregerlige sorte. Det gik også sløjt med at kristne, trods padre Dom Franciscos prisværdige iver.

Kolonien var ikke stor, et par lerklinede bastioner, et lille fort med Portugals-korset hængende slapt ned fra flagstangen, selvfølgelig en lille kirke til at omvende de ugudelige i, nogle bygninger af ler, sat på pæle, til de hvide. På pæle af hensyn til krybet, oh Don João, oh Don Fernando, krybet det myldrede. Ingen af herrerne kunne benægte påstanden, om aftenen, ved den fest, kolonien holdt for dem, stod gekkoer alle vegne og drejede deres øgle-

hoveder, kæmpekakerlakker løb over gulvet og op i herrernes kravestøvler, en python af enorm størrelse krøb henover trappen til commandantens hus. Don Fernando gøs og ønskede sig tilbage til ordnede forhold i Lisboa. Selskabet bestod af koloniens spidser, magre og feberhærgede, så spidserne var nok lidt afsvedne, to hvide kvinder, commandantens og løjtnantens fruer, var det hele feminine indslag. Don Fernando dansede sin minuet med dem, noget ynkelig at se på i sit medtagne kostume, men hans fødder fløj, han stod op på tå, strøg sin moustache opad, opad, han var næsten lykkelig og dånedes damerne. Don João derimod tog sig hellere af de stærkere drikke, den aldrig før smagte palmevin, det samme gjorde pateren, som, ildnet af vinen, svor de sorte ned i skærsilden, pak og dyr var de, men alligevel sprang han midt under festen ud for at kurere på en af pakket og var menneske. Vinen lukkede munden op, man spurgte ud om det sidst skete i hjemlandet og fik vemod, man blev også åbenmundet og sagde, at nok var de sorte kreaturer, men deres langlemmede kvinder var gode at have hos sig i de lange, hede nætter, selv Dom Francisco havde . . . den talende blev brat afbrudt af en knaldende, præstelig lussing. — Commandanten udbad sig Don João's hjælp. En landsby tilhørende den krigeriske temnestamme ville ikke underkaste sig portugisisk overhøjhed, ikke lade sig kristne og ville ingen afgifter betale. Nu måtte man tugte dem og statuere et eksempel, vise dem hvid magt, nu da man havde Don João's styrker til hjælp. Don João kom som sendt fra himlen, den kristne himmel med sin menneskekærlighed — for hvide. Don João lovede med glæde sin bistand.

Man drog i krig nogle dage senere, en krigerisk skare med lange sværd og de nye musketter med gaffel til at hvile i, alle var ikklædt harnisk og hjelme. I spidsen gik commandanten og Don João Santiago, der hele tiden nynnede: ære, trompetstød og musketsalver, medens Don Fernando de Abinhal, spradebassen, dannede bagtrop. Ulideligt varmt var det, fugtigt, og sveden siledes fra hæren, rislede som fontæner bag harniskene, var som vandfald fra hjelmene. — Don Fernando, der som sagt dannede bagtrop, gik i sine egne tanker og så ikke spor krigerisk ud og var heller ikke særlig glad over sin mission. De dage, han havde gået omkring i kolonien, havde forandret mange af hans synspunkter, havde gnavet hans medbragte hovmod mørt. — Dagene i kolonien, vandringerne i dens tropiske omegn. Han billigede ikke commandantens, paterens eller sin chefs indstilling overfor temnerne, han så hovmodet fra sine egne folde sig ud som en stor, brutalt slående vifte og forstod, at de kom med



Uden frygt gik Don Fernando til hovdingen.

vold og gridskhed og ikke som fredelige købmænd eller formidlere af næstekærlighed. Han så rækker af indfødte trælle under pisk og hårde ord, så dem slæbe deres lands rigdomme til Portugals forråds-kamre uden at få andet for det end rå behandling. Dyr, kaldte man dem. Dyr? Når man mødte dem på stierne, kom de gående med hvide smil, ranke, letfodede og med en ubeskrivelig ynde, deres kroppe var som guders, skønt modellerede, og lignede de græske statuer på Hertugen af Braganzas slot i Évora. De var lykkelige over deres børn og omgav dem med en rørende omsorg, som slet ikke gav portugisiske fædre noget efter. De var rene i deres tankegang og renere end Dom Francisco nogensinde kunne blive. Han havde selv haft en af deres unge, langlemmede kvinder hos sig, sådan som det var skik blandt hans landsmænd, skik at tage sorte kvinder uden at spørge. Han ville aldrig glemme natten sammen med den unge kvinde. Hun havde været så skræmt med angsten stående som et skrig i hendes store øjne. Men han havde været nænsom og blid og ikke rørt hende. Siden, da hun følte, han var god, blev hun meget yndefuld og åben som et barn, pludrede lange, melodiske ord ind i hans øren, som han ikke forstod. Men han havde ikke taget hende, følte sig nok lystent af hendes nøgne, glat-hudede krop, men også skyldbevidst, en rå erobrere.

Alt dette går Don Fernando og tænker på. Han er vist ingen spradebasse, ud af harnisket, fløjls-vamsen og rosetterne dukker et menneske frem. Han glemmer endda at sno sin moustache, hans mand-doms ydre symbol. Trods heden føler han sig levende og ung, hans øjne følger de flyvende fugle, små, kandiserede væsener, som står stille i luften med snurrende vinger, han opdager skønne, og sprag-lede orkideer, som hænger, ja, som rosetter, ned fra lianerne. Et paradys, tænker han, hvis ikke vi var kommet.

Man nærmede sig nu den oprørske landsby, Mabang. De harniskklædte spredte sig i ring omkring dens udkant, satte gaflerne i jorden og lagde musketterne i. Overfor dem stod Mabangs krigere med buer og spyd, kvinder og børn var skjulte. Commandanten og Don João løftede højre arm som tegn til, at skytterne skulle være klar til almindelig kano-nade, men inden de sænkede den, sprang Don Fernando frem og råbte et holdt, et rør dem ikke. Don Fernando var forandret, en vågen efter en lang slummer. — Rør dem ikke, råbte han, og hans blik bestemthed lammede commandanten og Don João, den sidste stirrede forbløffet på sin næstkomman-derende og kendte ikke spradebassen igen. Don Fernando udbad sig tilladelse til at gå ind i landsbyen for at forhandle sig til rette, og en forhandling kun-

ne måske spare mange liv. — Kort proces, brølede Don João, men commandanten lagde sin hånd på admiralens atter løftede arm og sagde, at Don Fernando de Abinhal havde ret, kunne man spare menneskeliv, havde han ret. Måske tænkte commandanten i sit lyse øjeblik, at det var bedst således, han skulle jo blive i Sierra Leone, og et blodbad nu ville måske tænde bål udover hele landet, hans garnison var fåtallig. Han talte til Don João, som efter lang tids brummen gav sit samtykke — men at spradebassen skulle være udsending, var ubegribeligt, også at han havde mod til det, modet sad kun i musketternes munding.

Don Fernando lagde sit harnisk og sværd og gik ind i landsbyen, han gik med et venligt smil om sine læber, smånyttende først, siden steg hans stemme til fuld sang. Lang og meget mager, falmet og halvt i laser, med rosetter ved knæene og snabelsko på fødderne, skred han afsted. Mabangs krigere blev i sandhed fulde af undren, men også af smil og latter, de lyttede til den fremmede sang, som steg og sank i toner, de aldrig havde hørt. Og Don Fernando var en god sanger, han kunne andet end danse minuet. Og den sang, han havde valgt, var en mild, blid folkesang fra Alentejano, som han forsirede lidt og gav en aries udformning. Men hvorom alt var, sangen lagde mildhed omkring sig, krigeriet forstummede, spyd og buer forsvandt, tonerne bares også ud til hæren, og de, som stammede fra Alentejano, fik tårer i øjnene. Uden frygt gik Don Fernando til høvdingen, en stor midaldrende mand, greb hans hænder og trykkede dem, ja omfavnede ham. En fredelig stemning bredte sig nu, sivede ud og ind mellem hytterne, førtes ud og ind under brynjerne på hæren. Ingen musketsalver blev affyret. Nok stampe de Don João i jorden som en uartig dreng og råbte op om, hvor krigen blev af, det statuerende eksempel? men Don Fernando kom tilbage belæsset med gaver, endog guld. Han havde gestikuleret sig til en overenskomst, en smilets og venlighedens pagt. Mabang skulle betale en tribut og anerkende portugiserne — hvorfor egentlig, var en gåde for Don Fernando, men han så ingen anden udvej — til gengæld måtte Mabangs høvding forblive Mabangs høvding og styre byens indre forhold. Og sådan endte krigen i Mabang. Don Fernando blev lidt af

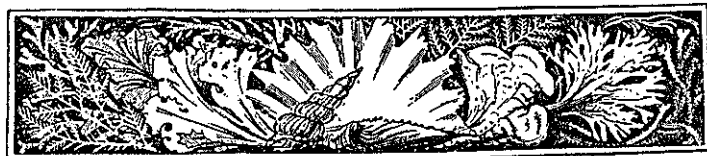
en gud på denne mægling, de indfødte kaldte ham den spraglede, papegøjen, og mente det oprigtigt og uden hån. Han fik en stor stjerne hos de to damer i kolonien og kunne komme og gå hos dem, som han ville, ja mere end det. Han nøjedes med en minuet. Den langlemmede pige kom til hans kvarter og løste sit skørt for ham, men også her nøjedes han kun. Han klappede hende og kneb hende i øret, ikke mere, han havde sin store kærlighed i Lisboa. Om det var sandt? Snarere, at han følte ansvar og ikke ville gøre sin kunstige amor overfor naturbørn.

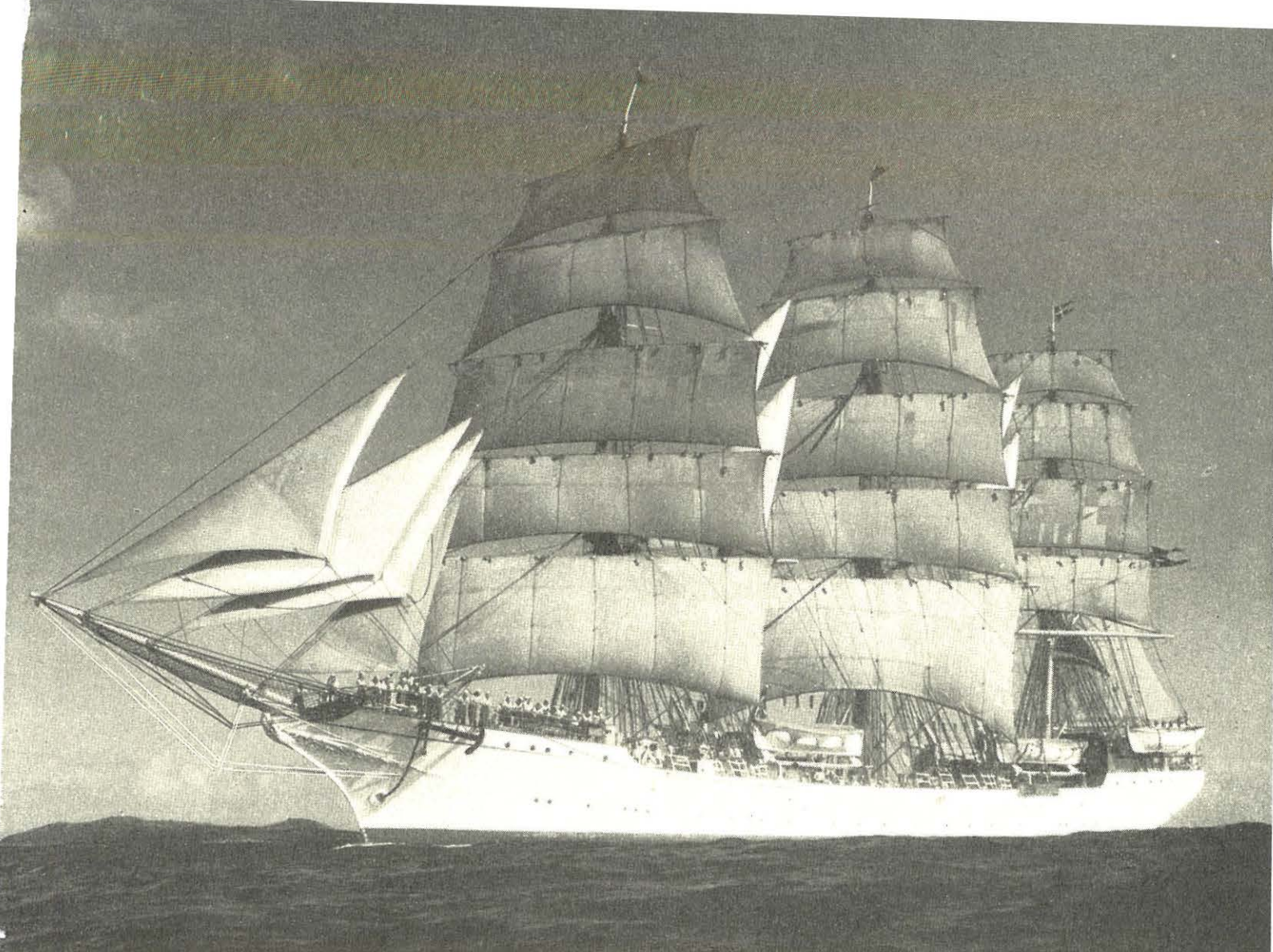
Kun Don João var utilfreds, misundelig over sin næstkommanderendes succes, hans ophøjelse til gud. Men han indkasserede tilnavnet papegøjen til senere og mindre ophøjet brug, satte den i bur i sin hukommelse. Commandanten fandt Don Fernandos indsats god. Og man sagde, at hans indsats ville blive stående i Sierra Leones historie. Det gjorde den nok også, gennem tiderne har temnerne fortalt, at de første hvide, som slog sig ned her, var blandt de bedste. De, som kom efter, taler man ikke om, man tier. Og sikkert er det, at Don Fernandos opførsel kunne have været et kim til forståelse sorte og hvide mennesker imellem. Men andre trådte kimen under føde og ribbede papegøjen for dens fjer. — — —

Flåden havde en god rejse hjem. Da karavellerne ankom til Portimao efter næsten et års fravær, var mange mennesker mødt op. Admiralen, Don João Santiago, fik al æren for togtet og blev ophøjet i „De helligste og renesses uangribelige orden“. Don Fernando tænkte ingen på, det var jo dog ham, som havde vundet krigen i Mabang og uden trompetstød og musketsalver. Rystende af malaria gik han i land, denne gang uden rosetter ved knæene. Kun Don João's kone hilste, hun så af hans øjne, at han havde forandret sig og ikke var den samme mere, ikke nogen spradebasse. Kvinder ser meget, som mænd ikke kan se. Han er ikke nogen papegøje, som du siger, sagde senhoraen til sin mand, han er blevet til et rigtigt menneske. Men det var jo netop til en papegøje, Don Fernando var blevet, og det af en ganske særlig og ophøjet grund. Men om denne årsag talte Don João ikke.

Hyldesten slog sammen om admiralen Don João Santiago som brusset fra champagne. De stærke og bredt skrævende, de stortalende ejer verden.

Hans Andreasen.





TIL DANMARKS SØMÆND

Danmark ejer andet guld
end fabrikkers grå facader
og en høst i fyldte lader —
Danmark, det er mer' end muld,
det er også jer derude
på hver tramp og fiskerskude,
hvor en gerning bliver gjort
for at gøre Danmark stort.

Vi blev dus med vejr og vind
i vort havomkranste rige,
derfor har vi lov at sige:
vi er ud af samme sind.
Overalt, hvor Danmarks skibe
trækker deres kølvandsstribе
— tusind sømils vej tiltrods — :
I er aldrig skilt fra os!

Mand og søn og ven og bror:
når I trættes, når I længes —
når en stormnat luger sprænges,
og I ængstes uden ord —,
der er altid foldet hænder
til en vagt om vore venner.
Ene vil I aldrig stå,
bønnens bro kan altid nå.

Havets brede alfarvej
blev den ager, I skal pløje
fulgt af moder Danmarks øje,
men hun ved, I svigter ej.
Vi herhjemme, I cerude
på hver tramp og fiskerskude —
vore skibe, vore hjem,
de skal bære Danmark frem!

Aage J. Chr. Pedersen.

Vi er mænd som andre

Af Aage J. Chr. Pedersen

Vi har hørt det så tit, det forslidte dogme,
at havenes folk har døgnfluesind,
hvis tanker går andre veje,
end borgerskabets i land.

Er det sådan vi er —
holder dogmet stand?

Aa, snak om en ting!
Er ikke den enkle sandhed den,
at vi langfartsfolk er jævne mænd, —
vi kender til meget, der snærer som bånd,
— og kan længes imellem mod det, som er ånd.
Men vi tjener vort brød
med hjerne og krop
ved at give os selv
i et mandfolkejob
på de hundreder skibe, vi holder i fart
under Danmarks flag.
Og her vil vi stå, vi stormvante børn,
og tage vor tårn —
til den yderste dag.

Nuvel — vi kan synes lidt splittet og delt
af langfartens feber, som er i vort blod, —
thi vælger man havet, da gir man sig helt
og forlader alt, hvad man nødigst forlod.
Og skulle en stormnat det komme så vidt,
at det største, at *livet* kan blive passé, —
all right, så forlader vi *det*.
Jo, vist er vi som andre — på godt og ondt.
Vi drages af hverdagens vekslende spil,
af farver og fest, som byder sig til,
hvor vi møder det kloden rundt.
Vi er livsnære mænd
med en krop, som har lyst
til at spænde hver muskel til strenge af stål
på et grønt stykke fællede i fredelig dyst
— for at sætte en kugle i mål.

Men afstandens hundreder mil er en bom,
der spærrer for alt, hvad vi drømmer om.
Thi skibe skal ikke ligge ved kaj,
men være på havet — i fart — på vej.
Derfor blegner så mangen dejlig drøm,
mens vi står vor vagt
på et fjernt ocean.

— — —
Alene — på afstand — —
det er, kort sagt,
vort problem.

Men hver gang, vi tørner de tågede kajer
kloden rundt,
hvor de venter vort komme,
det rovgridske bundt
af lurende hajer,
skal det lyde i kor:
„Vi skal slet ikke den vej, I tror!
Har I elleve mand, som er klar til at slås,
skal det ej komme an på os.
Gør I banen klar med stænger og flag,
så trækker vi fodboldstøvlerne på,
og så skal I bare se,
at nok er vi sømænd, hold fast ved *det*,
men vor bue har også andre strenge.
Der er krummer endnu i de danske drenge.“

Og når kampen er endt, går der brev hjem til mor:
„Vi har vundet en kamp i Baltimore —
3—0 kan vi godt være bekendt.“

— — —
Jo, vi er mænd som andre,
men bundet af flere bånd.
Vi rækker hver den, som vil løsne dem,
vor vennehånd.



Reproduktion: Brdr. Barentzen

Admiral Nelsons flagskib under slaget ved Trafalger 1805

Maleri af Paul Sinding





DA FANDEN FIK HORN I PANDEN

Af
OTTO LUDWIG

Illustrationer:
ERNST KÖHLER



En dag for mange, mange år siden stod skipper Jacob Ulfstand ved landgangsplanken til sit stolte skib, der netop var klar til afsejling. Idet han gav ordre til at hive planken om bord og gøre los, fik han øje på en mærkeligt udseende mandsling, der nærmede sig inde fra land. Manden havde strittende hår, flakkende øjne, stort sort og spidst skæg og klumpfod. Ulfstand så nysgerrigt på ham og funderede over, hvad fyren mon ville, for han havde kurs lige mod landgangen.

„Goddag,“ sagde den fremmede. „Kan jeg få skibslejlighed?“

Skipperen kløede sig med en vældig lab i nakken og svarede:

„Vi har allerede een passager og har ikke plads til flere.“

„Men så kan jeg måske få lov at arbejde mig over?“ spurgte den fremmede.

Skipperen så misbilligende på manden og især på hans klumpfod. Ganske vist var skibet en mand for kort, men denne fyr kunne vel ikke udrette stort om bord i et skib.

„Jeg kan mere, end De tror. Jeg kan blive til nytte i mange situationer,“ sagde mandslingen.

„Hvor kommer De fra, og hvem er De?“ spurgte skipper Ulfstand.

„Jeg kommer lige fra et firemagtsmøde, hvor

jeg blev valgt til dirigent ved alle lignende arrangementer for al fremtid,“ lød svaret.

„Så må De jo være en betydningsfuld mand,“ udbød skipperen.

„Ja, hvis De ikke kender mig, kommer De sikkert til det engang i fremtiden!“ svarede manden med et glimt i øjnene, som Ulfstand ikke kunne lide.

I det samme kom styrmanden forbi på dækket. Han kiggede forvirret på den fremmede og udbød: „Ih du store! Det er jo Hans Majestæt Fanden!“

Skipperen var ved at gå i dækket af benovelse, men fik straks et mildere ansigt på. Han havde ganske vist aldrig haft noget videre til overs for Fanden, men det kunne jo sådan set ikke være til nogen skade at have sine forbindelser.

„Næh, hvilken ære!“ sagde han henvendt til den fremmede. „Men hvorfor er De sådan — ja, hvad skal jeg kalde det — jo, hvorfor er De rejst udenlands?“

„Der var efterhånden ikke til at være for varme derhjemme,“ svarede Fanden. „Og priserne er jo snart så ublu, at man ligefrem krymper sig, hver gang der bliver lagt brændsel på ilden. Og så er der jo også det, at jeg gerne ville til udlandet for at gøre lidt propaganda for mit system. Ganske vist er det ikke tvingende nødvendigt, for antallet af emigranter, der kommer til mit land, er stadig stigende. Men

man kan jo aldrig vide, hvordan tiderne vil blive, og så er det jo meget rart at have skabt en fast grobund for sine tanker.“

„Og det er måske det, De har forsøgt på fire-magtskonferencen?“ spurgte skipperen.

„Nej, det var ikke nødvendigt, og det bliver det heller aldrig på den slags konferencer. Overalt, hvor jeg er kommet derinde i landet, ved man mere om min lære end jeg selv — og efterlever den,“ svarede Fanden. „Og så trængte jeg altså til lidt søluft!“

Skipperen vidste nok, hvad der var Fandens hensigt med at komme til søs. Han ville naturligvis se, hvordan hans system trivedes til søs, og måske hverve flere tilhængere.

„Ja, se — æh, altså: Vi har jo allerede een passager om bord. Men hvis De kan få ham til at dele kammer med Dem, så ingen alarm! Vi kan jo ikke så godt sætte Dem til almindeligt skibsarbejde!“ sagde Ulfstand.

„Hvad hedder den passager?“ spurgte Fanden.

„St. Peder!“ svarede skipperen.

Hvordan det end gik, så fik Fanden den anden passager til at dele kammer med sig. St. Peder har måske næret et lønligt håb om at kunne forbedre den anden!

Man nåede et godt stykke ud i rum sø, uden at der skete noget særligt. Mandskabet kiggede jo nok lidt forbavsede på de to passagerer. De kunne bedst lide St. Peder, for han gav altid godt med drikkepenge til den af besætningen, der om morgenen pudsede hans glorie. Den anden af passagererne gik og luskede så underligt omkring og satte dybe mærker i dækket med sin klumpfod, men man kunne da i alle tilfælde altid høre, når han nærmede sig!

De to passagerer sagde ikke ret meget til hinanden. St. Peder tænkte på, hvordan det mon gik derhjemme. Det havde været ret sløjt med nye tilflyttere i den sidste tid. Ganske vist var der hver dag en mægtig kø af folk, der ville ind, men ikke ret mange var kvalificerede. St. Peder havde i al ubemærkethed lagt nøglen under måtten, så hans vikar kunne finde den. Men bare nu ikke nogle af de ventende udenfor porten opdagede nøglen!

En dag, da de to havde siddet i nogen tid og stirret på hinanden nede om læ, sagde Fanden:

„Spiller De kort, min herre?“

„Nej, den slags indlader jeg mig ikke på mere, selv om jeg ikke er ukendt med det,“ svarede St. Peder.

„Vi er jo en slags kolleger, og jeg har selvfølgelig haft mine spioner ude. Det går jo ikke så godt deroppe hos Dem. Hvad om vi spiller om et par sjæle? De behøver ikke at sætte nogle ind, men hvis

De vinder, får De 50 af mig. Jeg spiller kun for fornøjelsens skyld,“ sagde Fanden med sin mest indsmigrende stemme.

St. Peder kunne ikke se, han risikerede noget ved at spille, tværtimod. Og derfor indvilgede han. Men han tabte naturligvis hele tiden, og efterhånden blev spillet derfor Fanden for kedeligt. Så fik han fat i skipperen og styrmanden og bad dem spille med sig. Det ville de to sømænd gerne, og da vinden var døet næsten helt bort, foreslog skipperen, at Fanden skulle skaffe luft i sejlene, hvis han tabte.

„Men hvad får jeg, hvis jeg vinder?“ spurgte Fanden gridsk.

„Min sjæl!“ svarede skipperen.

„Og jeg skal også nok stemme på dem ved næste valg, hvis De vinder her,“ svarede styrmanden.

St. Peder kiggede bestyrtet på de to galninge og rystede på hovedet, så glorien raslede.

Men skipperen og styrmanden var sikre i deres sag. De var eksperter i kortspil og kendte forskellige kneb, som de ikke engang tiltroede selv de dygtigste af Fandens tilflyttere.

Og så spillede man. Man snød hinanden efter bedste evner, og det betød ikke så lidt! Men Fanden var kommet ud af træning og sad i uheld. Da man endelig var færdige med spillet, havde de to navigatører stadig deres sjæle i behold, men efter de snydetricks at dømme, som St. Peder lige havde set fra deres side, var han klar over, at der sikkert ikke var sket så stor skade, hvis Fanden havde vundet. De to sjæle var i sidste ende fortabt for ham alligevel.

Men Fanden var rasende, fordi han havde tabt.

„Det var den vind, Deres Majestæt!“ sagde skipperen.

„Ja, De skal få den,“ svarede Fanden indædt, idet han tog et sort lommeterklæde frem og løste en knude på det.

Straks efter kunne man mærke, at der kom mere fart i skuden. Skipperen gik glad på dækket, hvor han så sejlene svulme. Vinden steg stadig i styrke, og det blev nødvendigt at rebe. Til sidst var det ved at blive besætningen for meget, og så gik Ulfstand ned til Fanden.

„Hør den er gal,“ sagde skipperen. „Jeg bad om lidt vind, men nu har De sendt mig en storm på halsen.“

„Ja, og jeg er bange for, at den bliver til orkan,“ svarede Fanden skadefro.

„Men kan De da ikke få den til at flove lidt?“ spurgte Ulfstand ængsteligt.

„Næh, desværre ikke. Jeg kom til at løse op for et forkert knob,“ lød det nedtrykkende svar. „Det hører ikke til min branche at stilne en storm. Det må De hellere tale med St. Peder om.“

Men St. Peder var ikke til at forhandle med, for han var allerede næsten et lig af søsyge. Han kunne måske nok have stilnet stormen for længe siden, men han syntes, at de to navigatører havde godt af at blive belært om, at det ikke kan betale sig at spille falsk.

Og stormen blev til orkan. Sejl flængedes og blæste væk. Søerne tårnede sig op og hamrede ned over skibet, der knagede i plankerne. Besætningen var ved at blive svært betænkelig. Men Fanden frydede sig.

Da orkanen var nået op på sin højeste styrke, sendte besætningen en deputation til den upopulære passager for at bede ham om at bringe stormen til ophør.

„Jeg har sagt, at det ikke er min metier,“ svarede Fanden. „Men jeg skal se, hvad jeg kan gøre, hvis jeg får noget til gengæld.“

„Hvad forlanger De?“

„Jeg handler jo om sjæle!“ svarede Fanden med et onskabsfuldt og listigt blik.

„Men *vi* kan jo ikke skaffe Dem nogle,“ svarede folkene.

„Jo, jeres egne,“ lød svaret.

Men en sådan handel ville ingen af dem dog gå med til. Så var det alligevel bedre at gå til Fiddler's Green, de druknede søfolks paradys på havbunden.

Man forsøgte at få liv i St. Peder, men han var stadig meget sløj. Ja, en af besætningen tilbød oven i købet at pudse hans glorie gratis, hvis han ville stilne stormen.

St. Peder var for sløj til at kunne opfatte tilbudet rigtigt. Han hørte slet intet om betingelserne, men stak bare glorien ud.

Slukørede gik folkene forud igen, drivvåde og sultne, for kokken var lige så søsyg som St. Peder.

Naturligvis tænkte man ikke på glorien. Ingen havde lyst til at pudse den, når man ikke fik den ønskede betaling, og så gemte man den væk og glemte den.

I de følgende dage forhandlede man stadig med Fanden, men han var ubøjelig, og ingen ville sætte deres sjæle i pant for godt vejr.

„Dog, jeg har et forslag,“ sagde Fanden en dag. „I har jo stadig St. Peders glorie. Giv mig den, så skal jeg få stormen til at høre op! Det er et godt tilbud, for glorien er ikke blevet pudset og er nok blevet lidt anløben efterhånden.“

Forslaget tiltalte sådan set de plagede mænd, selv om de jo nok syntes, at det ville være synd for den rare, gamle mand sådan at stjæle hans hovedbeklædning. Men da man skulle til at finde glorien, som man helt havde glemt, var den væk! Der blev stort postyr, og manden, der havde bragt glorien forud, blev af sine kammerater skældt ud for de værste ting, fordi han havde været sjusket. De mange kraftudtryk, der haglede ned over den arme matros, frydede Fanden. Splid og spektakkel var ham altid velbehageligt, og stemningen om bord var efterhånden på kogepunktet. De stakkels søfolk kunne jo ikke vide, at Fanden selv havde stjålet glorien. Han ville nemlig have besætningens sjæle og mente at kunne få dem ved at drive folkene til fortvivlelse.

Skipperen og styrmanden spillede endnu en gang kort med Fanden og satte atter deres sjæle på spil.



„Giv mig St. Peders glorie, så skal jeg få stormen til at høre op,“ sagde fanden.

St. Peder sad og så til. Søsygen var ikke så slem ved ham mere, og han ville gerne have hjulpet skipperen og hans fandenivoldske styrmand, for de havde fået straf nok. Men han havde ingen magt mere uden sin glorie.

Spillet var meget lige nu, og Fanden genopfriskede nogle af sine forlængst glemte tricks. Det var svært at sige, hvem der snød mest. Til sidst måtte man bryde spillet af uden at være nået til noget resultat.

Fanden lagde atter kortene ned i sin skuffe, og idet han skulle til at lukke den, gav styrmanden et gisp fra sig. Men det lagde kun skipperen mærke til. Da de igen befandt sig på dækket, spurgte Ulfstand:

„Hvad så De i den skuffe?“

„Glorien!“ svarede styrmanden.

„Det var som bare f!“

De to gik ned om læ, hvor de lyttede til tømmerets knagen.

„Skibet holder ikke til det her meget længere,“ sagde styrmanden.

„Nej, vi må have franarret Fanden den glorie og aflevere den til St. Peder,“ sagde skipperen og slog i bordet.

Og nu rådslog man. Skipperen foreslog, at styrmanden skulle sikre sig glorien, mens han selv spillede med Fanden om sin egen og styrmandens sjæl. Når glorien var fundet, skulle styrmanden selv komme og være med i spillet.

„Det er en aftale. Men han bliver jo rasende, når han opdager, at glorien er taget fra ham,“ mumlede styrmanden. „Vi bliver måske nødt til at slå ham i dækket.“

„Ja, få fat i et par merlespiger forude, men dem af jern. Ingen bruger dem jo alligevel for øjeblikket, selv om det nok kunne tiltrænges at få splejset noget tovværk.“

Og så gik man i aktion. Skipperen fik lokket Fanden ned i sit lukaf, mens St. Peder var ude at lede efter sin glorie alle andre steder end i sit eget kammer. Nu spillede man om mindre vind kontra to sjæle. Og denne gang havde Fanden skam heldet med sig. Ulfstand var ved at blive urolig, for det varede længe, inden styrmanden viste sig påny og kom ham til assistance.

Styrmanden kunne ikke lige straks finde glorien, for Fanden havde flyttet den. Men han nåede dog at komme tilbage med den under skjorten lige i

rette tid til at redde kaptajnen fra et nederlag. Stykke for stykke vandt de to deres eget, efterhånden lidt flossede jeg tilbage.

Til sidst blev Fanden rasende, for han var ved at tabe, og oprigtigt talt vidste han ikke rigtigt, hvordan han skulle standse orkanen, for egentlig hørte det jo kun til hans metier at gøre tingene værre!

Pludselig fo'r han op fra bænken og stampede arrigt med sin klumpfod i dørken.

„I snyder jo,“ råbte han forarget, som om han først opdagede det nu. Og så løb han hen i sit og St. Peders kammer.

Styrmanden tog glorien frem og gned den mod sine bukser for at blanke den lidt.

„Nu gælder det om at få fat i St. Peder,“ sagde skipperen.

Idet de skulle til at forlade lukaf'et, kom Fanden brasende ind.

„Der er tyveknægte om bord,“ skreg han rødglødende af raseri.

„Kan det forarge Dem?“ spurgte kaptajnen ironisk. „Har St. Peder fået Dem omvendt?“

Fanden svarede ikke, for han havde fået øje på glorien, som styrmanden forsøgte at skjule bag ryggen. Fanden fo'r hen imod ham. Men som på tælling knaldede både skipper og styrmand hver sit merlespiger i hovedet på ham. Så rødglødende havde raseriet gjort den besværlige passager, at merlespigerne smeltede i den ene ende og satte sig fast i hans pande, hvorefter han besvimede.

— — —

St. Peder fik sin glorie tilbage og stilnede stormen, der iøvrigt havde flosset nogle af hans egne pæne skyer i kanterne, og nu holdt han et vågent øje med konkurrenten på resten af turen. St. Peder er trods alt kun et menneske og godtede sig inderst inde over, at Fanden nu for evigt måtte gå rundt med horn i panden.

Skibet nåede velbeholdent i havn, hvor Fanden og St. Peder gik hver til sit, den sidstnævnte med en nypudset glorie. Fandens hovedbeklædning skal vi ikke hovere mere over, for man skal ikke skaffe sig uvenner noget af stederne!

Besætningen var frelst — sådan da. For det lykkedes alligevel Fanden i sidste ende at få et par sjæle fra skibet. Og med dem spiller han kort hver eneste dag, når han ikke er til møde med politikerne og skattevæsenet.

I storm og fare

Af ADRIAN JOHANSEN

Tegninger af OSCAR KNUDSEN

Skipper Olsen havde sejlet under hele krigen, uden at der var tilstødt ham noget. Sejladsen mellem Island og England havde ellers været farlig nok i den senere tid. Det vrimlede med tyske undervandsbåde, og var det klart vejr, kunne man være sikker på besøg af bombeflyvere. Det var altid skipperen selv, der stod ved maskingeværet, og han havde ikke blot haft held til at jage fjenden på flugt, men havde også skudt en maskine i brand med senere nedstyrtning til følge. Den slags talte skipper Olsen aldrig om senere, og når nogen spurgte ham ud om hans oplevelser, svarede han blot, at der fandtes ting, som søens folk måtte gøre, men som de ikke gerne talte om bagefter.

Skipperen havde ellers ord for at være en dygtig og besindig skipper, som mandskabet respekterede for hans djærve og mandige optræden, men også fordi han var sig sit ansvar bevidst og aldrig tog en chance.

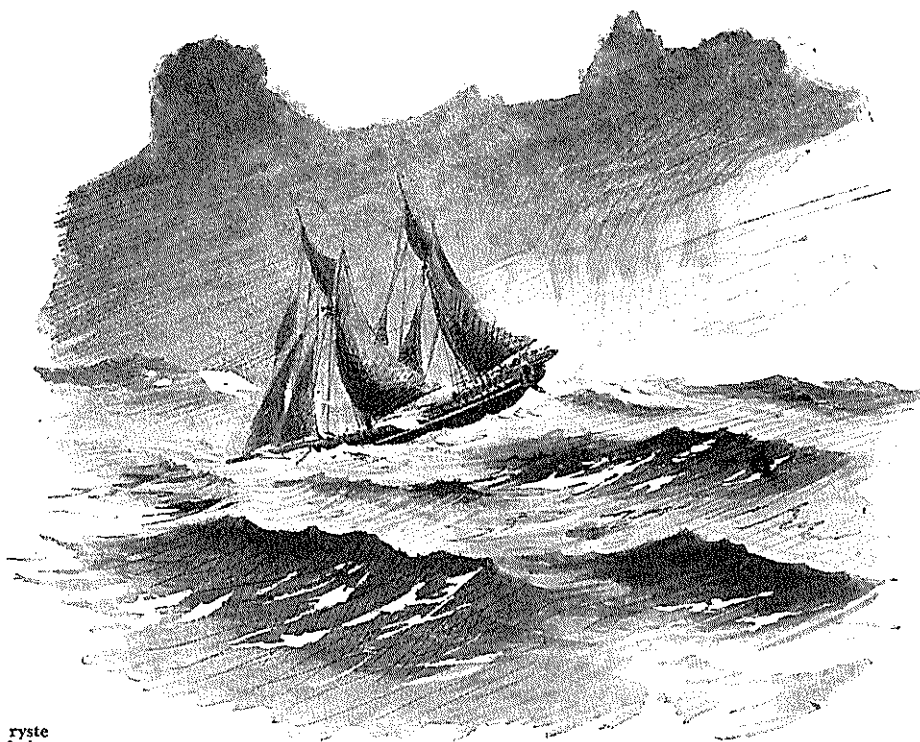
„Laura“, der var en gammel engelsk slup, havde gjort turen mellem Island og Færøerne mange gange. Tit havde hun kviet sig ved det, men trods en del småvrøvl havde hun dog bestandig lystret sin skipper som en veldresseret hest sin herre.

De første mange år havde „Laura“ sejlet uden hjælpemotor. Hun var kendt for sin fantastiske smidighed og sødygtighed. Dertil kom, at hun skød fin fart, når hun blot fik lejlighed til at vise det. Med den rigtige vind og med bredfokken sat kunne hun skyde en fart af 12 mil

Da hun først fik hjælpe-

motor, var det forbi med smidigheden. Mere end een gang havde skipper Olsen spyttet foragteligt over rælingen, når de lænsede, det forekom ham, at skibet lå dødt og umanerligt. Det var den elendige skrue, der hindrede farten, så „Laura“ følte sig som en ko, der har fået bagbenene bundet sammen. Hun var ingenlunde glad for situationen, men følte sig alt for tung. Naturligvis var motoren altid standset i medvind, den fik kun lov at tøffe med i stille vejr og modvind. Dels kunne den ikke følge med, når der var fart på, og dels brugte den for megen olie. Der måtte spares, hvor der kunne spares, det havde altid været Olsens princip. Når han nu stod og betragtede „Laura“s bevægelser, kunne han udbryde, at det dog var det dummeste, han nogensinde havde gjort, da han satte motor i „Laura“, og „Laura“ selv gav ham ret.

Mange hårde ture havde hun taget, især i den



Hun gjorde sig de ihærdigste forsøg på at ryste søerne af sig.

sidste tid. Krigen syntes at skærpes mere og mere. Tyskerne havde opdaget, hvorfra englænderne fik deres forsyninger og havde sat ind der.

Skipper Olsen havde lige været en tur i Grimsby og havde ærlig talt lovet sig selv, at det skulle være sidste gang. Han havde fået underretning om, at fem skibe var blevet borte, og han havde ikke blot ansvar overfor rederiet, men også overfor kone og sine børn, som han holdt meget af, og som han skyldte at gøre alt for.

Hans yndling, Marianne, den yngste af pigerne, havde været syg i længere tid. Hun havde ligget til sengs i flere måneder, og det så ikke ud til, at hun ville komme op mere. Når Olsen var hjemme, kunne han sidde i timevis og underholde sin lille datter. Ofte sad han bare stille med hendes hånd i sin. Det glædede moderen, at de to var så gode venner.

„Far, tager du af sted igen inden jul?“ spurgte Marianne.

Faderen tøvede med svaret. Det var jo endnu lidt tidligt at lægge op. Han følte, at han havde en slags værnepligt til at hjælpe dem, der var i nød. Det var nu, England havde brug for fødemidler, og hvem skulle bringe dem fisk, hvis han blev hjemme. Verden var i krig, og han var indblandet, havde han så lov at melde fra?

„Far må nok hellere tage af sted igen, Marianne,“ svarede han langt om længe.

Marianne lå lidt, så så hun op på sin far med tåreblanke øjne og spurgte: „Vil du så ikke nok købe en dukke med hjem fra England?“

„Jo, Marianne, det lover jeg dig, hvis jeg ellers kommer godt fra turen, så vil jeg købe dig en rigtig dukke, som både kan lukke øjnene og skribe.“

Mariannes øjne fik liv påny, nu havde hun noget at glæde sig til. Moderen havde overværet samtalen, men hun ville ikke bryde ind, skønt hun tit havde haft i tankerne at bede sin mand om at blive hjemme. Hun krympede sig ved at tænke på, at han færdedes derude mellem undervandsbåde og bombeflyvere. Men hun måtte være tapper. Hun kunne ikke holde ham tilbage, når han selv ønskede at tage af sted. Hun kendte ham alt for godt og vidste, at han var sømand og kun kunne trives på havet. Han var glad for at komme hjem, det havde hun så tit mærket, men hun vidste også, at når timen var inde, droges han igen ud på havet med uimodståelig magt, omend aldrig så mange farer lurede derude. Havets bånd var de stærkeste, og han ville føle sig som en usling, hvis han ikke var på sin post, når Neptun kaldte.

Det gik som ventet. Da tre dage var gået, måtte Olsen igen af sted. Denne gang var det vanskeligere at få mandskab. Skibsforlisene var nu så hyppige,

at der var halvtreds procent chancer for at blive derude.

Da Olsen først var ombord på „Laura“ og mærkede dækket under sig, glemte han alt andet. Han havde stukket kursen og var nu ved at ordne sin køje. Livet var farligt at leve, og han kunne ingenlunde regne med, at han slap fri af de tusinde farer, der lurede på sømanden.

Den første dag var stemningen noget trykket, mer. efterhånden som man nærmede sig Island, steg humøret. Fjenden nåede næppe så langt op, endskønt ingen kunne vide sig sikker, for fjenden kunne være overalt, hvor han ventede sig bytte.

Sejladsen til Island forløb dog planmæssigt. Vinden havde været gunstig, og „Laura“ havde holdt en gennemsnitsfart af 6 mil, så der var ingen grund til klage. Bare det ville gå lige så fint hjem igen.

Fisken blev købt og lastet, og „Laura“ satte kursen mod Grimsby. Stemningen var nu mere løftet. Lykkedes turen, ville den give fint udbytte. Faren for angreb på denne tid skulle næppe være så stor, da det var mørkt det meste af tiden. Olsen kunne også bedst lide, når mørket eller tågen indhyllede dem, så var de så nogenlunde sikrede mod angreb. Det var meget værre at sejle om sommeren, når dagene var lyse og lange.

De to første dage gik fint, men den tredie dag viste barometret storm. Det var ikke særlig gunstigt, da de ville få stærk modvind til at begynde med, og det kunne let betyde, at de ville blive meget forsinkede, og der var ikke lang tid til jul.

Skipper Olsen havde ofte tænkt på sit løfte til Marianne, det ville måske blive det sidste ønske, han kunne opfylde for hende. Han ville så nødig skuffe sin pige, men der var så mange ting, der kunne spille ind. Han var for gammel sømand til ikke at have opdaget, at havet tit var en overmægtig fjende, som ikke lod sig diktere.

Stormen blev voldsommere end ventet. Olsen havde givet ordre til at tage det tredie reb i sejlene. Mens „Laura“ lå og dasede, gjorde hun de ihærdigste forsøg på at ryste søerne af sig, men desværre lykkedes det ikke altid. Hun rystede alle lemmer, når hun fik en altfor kraftig sø over næsen, men hun opgav ikke. Ikke for ingen ting havde hun færdedes i disse farvande gennem mange år, hun havde gjort sine erfaringer og afluret sin fjende mange fiduser.

Skipper Olsen stod trofast i styrehuset, mens han utålmodigt så op i luv, om søen dog ikke snart ville lægge sig en smule, men det så snarere ud til, at vinden tog til i styrke. Men jo vildere det gik til, des friere og lettere legede „Laura“ med. Hun lod til at nyde situationen, med en behændighed, som enhver ung gymnast ville misunde hende, svang hun sig op,

hver gang en bølge gik til angreb. Hun stak stævnen lige i søen, så sprydet kløvede den første revne. Søens magt var brudt, og den nåede kun at slå et par slanter ind over rælingen.

Sandelig var det en fornøjelse at se på dette skuespil, men skipper Olsen havde ikke sans for det dramatiske lige i øjeblikket. Han så Mariannes milde og kærlige øjne for sig og hørte hende sige: „Far, vil du ikke købe mig en dukke i England?“ Jo, han ville, men hvad kunne det nytte, når han lå her ude af stand til at røre sig. Et par gange havde han været nede i kahytten og set utålmodigt på kortet. Det var ikke noget opmuntrende resultat, han kom til, tværtimod, det gik tilbage med rivende fart. De drev nok fire mil i øjeblikket, så det så ud til, at muligheden for at nå Grimsby og Færøerne inden jul var meget lille.

Skipperen havde ikke været i køjen det sidste døgn. Trofast havde han stået på sin post. Der var små chancer for vejrforandring.

Men den kom alligevel. Da morgenen gryede, var vinden drejet, men ikke gået ned i styrke. Men nu havde skipperen blod på tanden, nu havde de medvind, så skulle den også udnyttes til det yderste.

Det vakte almindelig forfærdelse blandt mandskabet, da Olsen gav ordre til at løse rebene. Et par af de ældre sagde rent ud, at det var galmandsværk, men ingen vovede at trodse skipperen. De kendte ham som en dygtig skipper, så det var ikke værd at blande sig i hans bestemmelser.

Da rebene var løst, og sejlene atter stod for, drejede Olsen skibet. Et par kraftige søer havde været temmelig nærgående, men det lykkedes „Laura“ at ryste dem af sig. Olsen lod døren til styrehuset stå åben, så han kunne holde øje med søerne bagved. Han stod selv ved roret, han betroede ingen anden den post. Mandskabet sad i lugafet iført olietøj parate til at gå i aktion, hvis det skulle blive nødvendigt.

Grådige og frække viste bølgerne tænder, men „Laura“ nød det åbenbart. For ligesom at give fjenden blod på tanden, stak den hækken så langt ud, at den var ved at gå helt under, og søerne rejste sig truende bagved, men når de så endelig gik til angreb, løftede hun hækken og lod dem rulle under sig. Når de var kommet midtskibs, rystede hun sig af velvære som et kådt føl. Skipperen arbejdede som en besat for at holde kursen, det var



Han var måske nok barsk udvendig, men han havde et hjerte af guld.

faktisk en kamp på liv og død. — Men „Laura“ var parat til spøgen. Et par gange var hun ikke hurtig nok til at løfte hækken, så søerne brød ind over hende, og store vandmasser skyllede hen over dækket og fyldte styrehuset, fortsatte fremover og ned i lugafet. Skipper Olsen var hurtig til at manøvrere, han var klar over, at flere af den slags kunne blive farlige. Men lægge til, ville nu betyde, at de ikke kunne nå hjem til jul, fortsatte de, havde de en mulighed. Men han havde jo ganske vist ansvaret både for sit eget liv og for de andres. Hver gang han overvejede dette tunge, stod Mariannes øjne for ham, og han hørte hendes stemme. Hvad han havde lovet hende, ville han gøre alt for at holde.

I lugafet var stemningen delt. Nogle ville gerne fortsætte sejladsen, andre sagde rent ud, at det var galmandsværk at fortsætte sejladsen i den forfærdelige storm, men på den anden side måtte selv de værste skeptikere indrømme, at der ikke var stor fare for angreb i dette vejr. Der var således ting, der talte for, og andre, der talte imod.

Skipper Olsen var den eneste, der ikke indviede nogen i sine tanker. Han mente selv, det ville virke en smule for barnligt, hvis han gav sit løfte som grund for den hasarderede sejlads.

Sejladsen til Grimsby gik strygende. Stormen holdt sig, og skipper Olsen stod støt ved roret i 16 timer, før han betroede nogen anden mand dette hverv. Det havde vakt alles forundring, at skipperen havde været så hård denne gang, når han ellers plejede at være så besindig. Naturligvis havde man drøftet, hvad grunden mon kunne være, om det var for at komme til Grimsby, mens fisken var så frisk som mulig, så ville de jo opnå en betydelig bedre pris. Der var jo også det med julen. Hvem ville ikke gerne hjem til jul.

Nu da skibet lå sikkert ved kaj, kunne man ikke andet end glæde sig over at være kommet så hurtigt frem. Anderledes så det ud, da de fik de to brækkere ind over hækken, var den tredie kommet også, kunne det let være ude med dem. „Laura“ havde heller ikke været rigtig glad for de lussinger, det kunne ligefrem mærkes, at hun skammede sig. Det knagede og bragede, som skulle det hele sprænges. Skipperen havde ikke nævnt hverken dette eller hint, siden de lagde til kaj, men da han fik sig gjort lidt i stand, gik han i land for at købe dukken, som han havde lovet. Det var hans

allerførste ærinde, skønt der var meget andet, der skulle ordnes.

Olsen fik købt en dejlig dukke plus en del andre julegaver til dem derhjemme. Blot nu vejrguderne ville være dem gunstige, så de kunne nå hjem til jul.

Lasten blev solgt til toppris, og da man satte kursen mod Færøerne, følte Olsen sig lykkelig over, at det var gået så godt. Dukken havde han lagt på sin køje, så han kunne se den hver gang, han kom ind i kahytten. Han syntes, den så på ham med de samme kærlige øjne som Marianne.

Han vidste godt, at der blev sagt om ham og hans kolleger, at de var følelseløse og utrofaste, men hvad vidste folk egentlig om det. Man har altid så let ved at udtale sig om ting, som man ikke kender. Han løftede atter dukken op til sig og så nænsomt på den. Han vidste, at Marianne ville blive hjertenslykkelig, og det ville måske blive sidste gang, han fik lejlighed til at glæde hende.

Hundrede sømil fra Færøerne blæste det igen op til storm med bidevind. Olsen havde sat sig for, at nu skulle „Laura“ få lejlighed til at vise, hvad hun duede til. Olsen stod støt ved roret. Han gav kursen et par streger i håb om, at vinden ville slå over i vest. Lykkedes det, så var alt reddet, og lykkedes det ikke, nå ja, så kunne de jo alligevel ikke

nå frem. I lugafet var stemningen noget sur, man var snart træt af „Laura“s uregerlige manerer.

Efter en stormfuld rejse lykkedes det hen på aftenen at nå i havn. Olsen havde ca. fem timer til fods, før han nåede hjem. Han måtte gå igennem den store uopdyrkede haug, hvor mange farer lurede på ham. Udstyret med en lommelygte begyndte han den lange og trange vandring ene mand. Han var udmattet efter de hårde strabadser på søen, så det kneb med, at hjertet kunne tage den lange vandring bagefter. Men foran sig så han to milde barneøjne, og de gav ham ny kraft til at gå videre. Han håbede, han kunne nå frem så tidlig julemorgen, at Marianne endnu ikke var vågnet, så han kunne nå at lægge dukken i hendes strømpe, der var hængt ud på hendes sengekant. Turen var anstrengende, men foran sig så han de lysende barneøjne, der drog og opildnede ham.

Da skipper Olsen julemorgen sad ved siden af Mariannes seng, mens hun pakkede sin dukke ud, da vidste han, at han havde fået løn for sin møje, og hans øjne lyste om kap med hendes.

De, der ikke kendte Olsen, kunne sige, at han var gjort af stål, men Marianne og hendes mor vidste bedre. Han var måske nok barsk udvendig, men hans hjerte var af guld.

Hævnen er sød! Fortsat fra side 34

„Åh, det må være skibskatten, vi havde på lods-båden i Chile!“ svarede Gyldenskjold og stirrede med et fjoget udtryk på Dora.

„Dejlig pakke i Chile!“ lød det igen med denne karakteristiske papegøjestemme. „Sikke former, sikke —!“

„Hold mund!“ råbte styrmanden.

„Du sagde, jeg var den eneste!“ sagde Olga bebrejdende.

„Kære Olga —“ begyndte Gyldenskjold.

Men så var papegøjestemmen der igen: „Kære Olga, ha! Ikke køn! Flad og tør som knækbrød, men mange penge!“

Uden at sige et ord fo'r Olga ud ad døren og smækkede den bragende i efter sig.

„Der røg guldfisken!“ sagde kaptajnen.

„Jeg forstår s'gu' ikke!“ sagde Gyldenskjold sørgmodigt. „Den bevægede jo slet ikke munden!“

„Det er det, jeg siger: Man kan aldrig stole på papegøjer!“ svarede Andersen og gik smilende ud på dækket, hvor han busede lige på maskinchefen.

„Dejligt at være hjemme igen!“ sagde maskinchefen.

„Gi' en drink, din gamle gnier!“ lød papegøjestemmen.

„For pokker, er den forbandede papegøje nu på færde igen?“ bandede mester.

„Nej, den befinder sig inde hos sin styrmand,“ svarede kaptajnen.

Mester nikkede, men igen lød den velkendte stemme: „Det var den drink, you bastard!“

„Føj for en krumtap,“ brummede mester. „Det er jo dig, der står og laver grin med mig! Du siger noget uden at bevæge munden!“

„Det samme sagde Gyldenskjold for lidt siden om sin papegøje,“ lo skipper. „Men hverken du eller han kunne jo vide, at jeg i sin tid har fusket lidt i bugtalerfaget! — Nå, men det var den drink! Jeg gi'r, og lad os få Gyldenskjold med. Han kan vist også trænge til en opstrammer. Men ikke eet ord til ham om bugtalere, at du ved det!“



Reproduktion: Brdr. Barentzen

„Kungsholm“ bugseres i havn

Maleri af V. Qvistoff



Reproduktion: Brdr. Barentzen

Maleri af S. Kielland-Brandt

Sangen til vindene

I en brølende fyrre, når østen står på
i et brusende, koglende brum,
er det frisk for en sjæl på et skibsdæk at stå
og kun se havets bølger og skum,
når den lænser for vinden med mindskede sejl;
gamle skude! med alle dens mangler og fejl
er det som den bag spanter og planker
har et levende hjerte, der banker.

Når det kuler fra vester med hvinende fløjt
gennem takling, barduner og tov,
er det „skovturssejls“, og humøret er højt
som en stejle hest går din bov,
af hver eneste sø får du saltvåde kys,
når jeg lægger dig an til et halsende kryds —
og du er som en sjæl, der har krævet
på de vekslende vinde og havet.

For en sommernatsbrise som frisker fra syd
under måneforsøvede skyer,
har jeg ført dig til bølgernes klukkende lyd
langs med kysternes blinkende fyr,
og med kridtsnaden tændt på dit duvende dæk,
har jeg sejlet de knuste forhåbninger væk —
og du førte mig lydigt med strømmen —
bort til friheden — freden og drømmen.

Om det brøler og kuler og frisker med vind
og om søen er smult eller vild,
har en søfarer altid den uro i sind,
der er hed som en brændende ild;
mine følelser er som en dirrende streng,
og jeg bliver igen til en lykkelig dreng,
når jeg hiver det tangklædte anker
for en langfart på skudens planker.

Allan Larsen

STRANDRØVERNE

Efter en gammel beretning

Det var en mørk og stormfuld oktobernat i året 1782. De sorte, forrevne skyer, bag hvilke månens blege skive kun nu og da var synlig, fløj hen over himlen og kastede deres mørke skygger over klitlandet Hørnums hvide flyvesandsbakker på øen Sild. Bølgerne ombruste den smalle landtange og sprøjtede deres skum højt op på kysten, hvor det blandede sig med det af stormen rejste flyvesand.

Ud for kysten kæmpede et skib, der var sprunget læk, mod bølgerne. Det var en hollandsk brig, der forgæves søgte at krydse op mod den hårde nordvestenstorm, men som mere og mere blev et viljeløst bytte for bølgerne. Kaptajnen og styrmanden var klar over, at den eneste måde, hvorpå de havde håb om at redde livet, var at søge tilflugt i den delvis tilsandede Hørnum havn — et foretagende, som imidlertid var forbundet med stor fare, da farvandet var fuldt af grunde og sandbanker, der hvert år forårsagede mange strandinger.

Øens beboere havde deres fordel af disse strandinger, ja, for en stor del var de henvist til at leve af den vinding, som disse bragte dem, for at kunne friste en kummerlig tilværelse. Deres jorder bestod hovedsagelig af ufrugt-

bart flyvesand, som kun gav et yderst tarveligt udbytte. Fiskeri, skibsfart og — ikke mindst — strandinger var deres vigtigste indtægtskilder.

I kirkerne bad præsterne efter gammel skik den gode Gud om „en velsignet strand“, og selv om denne bøn oprindelig sigtede til fiskeriet, så fandtes der dog altid blandt den andægtigt lyttende menighed sådanne „kristne“, der — skønt de af et ganske hjerte deltog i bønnerne — ikke tænkte så meget på fiskeriet, men derimod på det langt mere indbringende strandrøveri.

Kysten ved Hørnum havn var på den tid ubeboet. En uhyre flyvesandsmasse havde et århun-



„Han kan ikke længere undslippe os.“

drede tidligere så grundigt begravet hytterne i Hørnum by, der lå i den såkaldte „Kressenjacobs dal“ — en kløft mellem klitterne — at selv skorstenspiberne var forsvundet. Se' ve dalen, den uhyggeligste egn på Sild, havde fået sit navn efter en bande sørøvere, som i det 15. århundrede havde slået sig ned der, og som havde kaldt sig „Kressenjacobs sønner“ efter bandens første anfører. I lange tider havde de været de søfarendes skræk, indtil skæbnen omsider indhentede dem.

Siden da havde kysten ligget øde og forladt hen. Kun når der ved nattetid gennem stormens brølen hørtes nødskud ude fra havet, samlede der sig skumle skikkelser på kysten. Med kikkert i hånd lagde de sig på lur i klitterne og spejdede som gribbe efter bytte. Det var den berygtede Kressenjacobsbandes efterfølgere, som de næsten overgik i grusomhed. År igennem havde de drevet strandrøveri, uden at deres brave landsmænd havde det mindste kendskab dertil. Begunstigede af stedets særegne forhold optrådte de med stadig stigende dristighed, og ved deres mange hemmelige gilder brølede de frækt Kressenjacobsbandens gamle slagsang:

Fri er fiskefangsten, fri er jagten,
fri er strandingen, fri er natten.
Os tilhører søen
og den dejlige Hørnummer red.

Oppe i klitterne havde der denne nat lejret sig en halv snes mænd. De fleste var midaldrende, og rå og skæggede så de ud; men der var dog også enkelte knøse imellem. Deres klædedragt bestod af tykke lærredsbenklæder og brune frisiske trøjer. På fødderne havde de svære sko, og deres hovedbeklædning var dels matrosnatte, dels røde, strikkede huer. Under de tilknappe trøjer bar de pistoler og lange knive. Anføreren var en høj, mager mand med rødt, stridt hår og skæg.

I flere timer havde mændene holdt øje med det nødstedte skib, der gik sin undergang i møde. Da besætningen affyrede nødsignal, anede den ikke, at den derved ville bringe en bande strandrøvere på benene. På ny drønedes et skud hen over det oprørte hav.

„Briggen kan ikke længere undslippe os,“ sagde den rødskæggede anfører, idet han skød sin kikkert sammen. „Rasmus og Gert, løb ned og stik ild til bålet, så flammerne kan lokke dem til at løbe ind på sandbanken.“

De to yngste medlemmer af banden sprang straks op, lod sig glide ned ad den stejle skrænt og forsvandt bag klitterne.

„Når de først sidder fast på sandbanken, vil det

hurtigt gå op for dem, at de ikke kan komme af grunden igen,“ fortsatte anføreren, „kaptajnen og hans mandskab bliver da nødt til at gå i båden og redde sig i land med deres penge og kostbarheder. Udmattede, som de sikkert er, bliver de et let bytte for os. Hvad der siden skal ske, ved I alle besked med — det er jo ikke første gang, vi udfører den slags arbejde.“

„Javel, Lorenz Boss,“ svarede Lange Peter, hans næstkommanderende. „Det er for resten et aneligt skib, og besætningen er sikkert stor,“ vedblev han, „men er de os overlegne i tal, må vi overrumple dem med list. Mandskabet har det sidste døgn måttet udstå så store strabadser, at de formentlig ikke er i stand til at gøre særlig modstand. Men hvordan det end går, må byttet være vort, før det bliver dag, og strandinspektøren kommer til stede.“

„Det forstår sig,“ svarede Lorenz. „Min brave foresatte, strandinspektøren, bliver jo nok lidt forbavset, når han ser vraget, og der ikke er noget som helst spor af de skibbrudne eller af skibets pengekasse. Men efterhånden er han jo vant dertil, og han har da også for vane at skrive i sin protokol, at besætningen under forsøget på at redde sig i båden må være druknet.“

„Jeg ved, at han har udtalt sin mistanke om, at strandrøverne fra Amrum kommer hertil og dræber og plyndrer de skibbrudne,“ sagde Lange Peter.

„Det er også mig bekendt,“ lo Lorenz Boss. „Han har indskærpet mig at passe omhyggeligt på, og ingen strandfoged på Sild kan vel holde bedre vagt end jeg og de gæve gutter, for hvem jeg er anfører. Ja, nu sover strandinspektøren sødt og stoler trygt på sin trofaste Lorenz Boss.“

„Det er et held for os, at man nærer mistanke til Amrum'erne, og at deres både af og til ses her i Hørnum bugt,“ indskød Lange Peter. „Selv om der en dag skulle dukke et lig med pistolkugle i hjertet frem af klitternes flyvesand, så ville enhver på Sild med afsky og skræk hævde, at det var de forbandede Amrum-strandrøveres værk.“

„Sandt nok,“ grinede Lorenz, „så længe vi blot står sammen, og der ikke sniger sig forrædderi ind i vore rækker, kan vi uforstyrret drive vor håndtering, til vi engang har fået nok.“

„Ja, dermed har det nu lange udsigter,“ grynede Lange Peter. „Hvad jeg har fortjent ved strandrøveri, er altid løbet hurtigt gennem halsen, for jeg er rent ud sagt en hund efter rompunch. Det har jeg i sin tid lært i England, da jeg sejlede med kulskibe på Newcastle. Men I, strandfoged, er en sparsommelig mand og har sikkert en stor kasse med guld- og sølvmonter forvaret i kælderen.“

„I hvert fald har jeg ikke brugt min del af byt-

tet til rompunch," nikkede Lorenz, „men at jeg har handlet fornuftigt, har kun været til alles bedste, for var jeg begyndt at føre et ødselt liv, ville man snart have fattet mistanke og anstillet efterforskninger for at finde ud af, hvordan jeg var kommet til min rigdom, og det ville have bragt jer alle i kikkerten.“

„Det er sikkert rigtigt, strandfoged," sagde Lange Peter eftertænksomt. „Se der," fortsatte han, „nu flammer ilden i vejret.“

Fra landtungens yderste spids kastedes et klart lysskær ud over havet. De to unge strandrøvere havde stukket ild til det i forvejen tilrettelagte bål, og flammerne slog højt til vejrs. De var dog kun synlige fra søsiden, idet de høje klitter skjulte dem for øens beboere, af hvilke vel de fleste nu lå i deres søde søvn i forvisning om, at strandfoged Lorenz Boss, hvis store nidkærhed i tjenesten alle kendte, var på sin post.

Øen havde fire strandfogeder, som stod under en strandinspektør, der boede i flækken Keitum. Lorenz Boss havde opsyn med det sydligste distrikt, den lange, smalle halvø Hørnum, på hvis øde og ubeboede kyst de allerfleste strandinger fandt sted.

— — —

Da skipperen og styrmanden på den nødstedte

brig så ildsignalet, troede de, at det var antændt af øboerne for at vise dem vej til sikkert farvand. De opbød derfor deres sidste kræfter for at styre skibet i den angivne retning. Dette opdagede man hurtigt i klitterne, og de søkyndige strandrøvere fik atter travlt med kikkerterne. Ved det svage månelys så de to mænd ved roret. De anstrengte sig af yderste evne for at holde briggen i den formentlig sikre kurs gennem den stærke bølgegang.

„Jeg ser kun ialt syv mand på dækket," sagde Lange Peter, „mandskabet synes ikke at være fuldtalligt. Sandsynligvis har styrtsoerne under stormen skyllet nogle af matroserne over bord.“

„Så meget desto bedre for os," svarede Lorenz fornøjet, „kaptajnen kender åbenbart ikke Hørnum red, for han løber lige i fælden.“

„Om en halv snes minutter spræller han på sandbanken," konstaterede Lange Peter. „Hvad er klokken, strandfoged?“

Lorenz trak et svært sølvur op af baglommen. „Tre kvarter til et," svarede han, idet han så på urskiven. „Lad os nu skynde os ned på stranden for at stifte bekendtskab med kaptajnen. Efter skibets bygningsmåde vil jeg tro, at det er en hollænder, og jeg forstår udmærket hollandsk . . . Men pistoler og knive holder I kun i beredskab i første omgang, "til-



Ved bålets skær havde han fået øje på en klynge mænd på strandbredden.

føjede han, „ingen må foretage sig noget, før jeg giver signal.“

„Javel, strandfoged,“ lød det i kor fra mændene.

„Hvor skal vi gøre det af med de stakkels fyre?“ spurgte Lange Peter med en uhyggelig grimasse.

„Som sædvanlig i Kressenjacobts kløft,“ svarede Lorenz Boss, „i det høje, løse flyvesand kan vi hurtigt få ligene dækket til.“

Da strandfogeden havde givet denne uhyggelige anvisning, steg røverne ned ad klitskråningen og gik langs med stranden hen mod bålet. Næppe var de nået derhen, før briggen stødte på sandrevet. Så voldsomt var stødet, at begge master knækkede og bragende styrtede over bord. En matros blev dræbt af en nedstyrtende blokrulle. Plankerne i skibsskroget holdt endnu sammen, skønt det stadig borede sig dybere og dybere ned i sandet, og høje styrt søer væltede ind over det.

Kaptajnen og styrmanden, der var erfarne søfolk, kom dog hurtigt til besindelse. Kaptajnen løb ned i sin kahyt og hentede en grøn skibskiste, der indeholdt penge og skibspapirer. Derpå blev båden firet ned, hvilket var forbundet med store vanskeligheder på grund af den voldsomme bølgegang. Til sidst lykkedes det dog, og besætningen sprang om bord og begyndte at ro ind mod kysten.

Da båden var kommet på prajehold, befalede kaptajnen pludselig mandskabet at holde inde med roningen. Ved bålets skær havde han fået øje på en klynge mænd på strandbredden. De vinkede og råbte, at han ikke skulle være ængstelig ved at gå i land. Skipperen havde aldrig før været ved denne kyst, der med sine høje, nøgne klitter så så øde og uhyggelig ud, men han vidste udmærket, at strandrøveri florerede ved mange strandegne langs Nord-søen. Han var således med god grund mistænksom.

„Kan man gå sikkert i land her?“ råbte han på hollandsk.

„Javel, kaptajn!“ råbte strandfogeden tilbage på samme sprog, idet han trådte helt hen til strandkanten. „Hvorfor agtede I ikke på vort advarselstegn? Ilden fra vort bål skulle advare jer mod sandrevet, men I løb lige ind på det. I skulle have holdt mere nordlig kurs for at finde det rigtige farvand og en sikker ankerplads.“

„Jeg troede, at ilden var et signal, der skulle anvise mig den rigtige kurs,“ svarede kaptajnen, „således er det dog skik og brug til søs.“

„Det gør mig ondt, at I ikke kender Sild-beboernes advarselssignal,“ svarede strandfogeden tilbage, „vi har ment jer det godt, og det er ikke vor skyld, at briggen strandede. Som Nordsøskipper burde I

have vidst, at et ildsignal på vor kyst gælder som advarselstegn.“

„Det har jeg aldrig vidst eller hørt noget om,“ svarede kaptajnen mismodigt, „og jeg gentager, at det ikke er søbrug andre steder.“

„Et ilbud vil straks blive sendt til strandinspektøren i Keitum,“ råbte Lorenz Boss, „han vil komme til stede hurtigst muligt. Forhåbentlig lægger stormen sig før daggry, og vi vil så forsøge at redde, hvad reddes kan . . . Kom dog nu i land, kaptajn!“

„Hvem er da I, og hvad er det for folk, I har med jer?“ spurgte kaptajnen.

„Jeg er strandfoged Lorenz Boss og har opsynet med Hørnum stranddistrikt. Folkene er skippere og fiskere fra Rantum, der i morgen vil hjælpe til med bjergningen. Vi hørte jeres nødskud, kaptajn, og vi ville gerne have sendt en lods ud, men ingen turde gå ud i den stærke bølgegang fra nordvest.“

Kaptajnen, en ældre mand, syntes at være tilfreds med strandfogedens erklæring. Han konfere-rede et øjeblik med styrmanden, hvorefter han lod båden løbe på land. Øboerne tog et kraftigt tag i den og trak den så højt op, at den lå ganske tør.

„Hvor kommer I fra, kaptajn?“ spurgte strandfogeden.

„Fra Rotterdam.“

„Hvad hedder I?“

„Gerhard Breidelen.“

„Og hvad hedder briggen?“

„Erasmus.“

„Ejer I selv skibet?“

„Ja — min styrmand Abel Brouwer har dog en lille andel i det,“ svarede kaptajnen og pegede på en ung, statelig mand, som syntes at være mindre medtaget af strabadserne end matroserne.

„Hvorhen var skibet bestemt,“ fortsatte strandfogeden.

„Til Riga,“ svarede kaptajnen, „jeg ville for egen regning hente en ladning hamp, hør og talg.“

Lange Peter deltog ikke i samtalen, hans blik vandrede fra strandfogeden til den lille grønne skibskiste, som kaptajnen havde stående foran sig. Han var overbevist om, at den indeholdt en smuk sum penge, formentlig i guld, bestemt til indkøb af de russiske produkter. Han bemærkede, at også strandfogedens blik hang ved kisten, så han var klar over, at denne gjorde sig de samme tanker.

„Jeres besætning er ikke fuldtallig, kaptajn,“ sagde Lorenz Boss, „fire matroser er for lidt til den anselige brig.“

„Tre af mine folk blev i går skyllet over bord af en styrt sø,“ svarede kaptajnen, „en fjerde blev for lidt siden dræbt af en nedstyrtende blokrulle —

han ligger endnu med knust hoved derude på dækket.“

„Skæbnen har faret hårdt frem mod jer, kaptajn,“ sagde strandfogeden med fremhyklet medlidenhed. „Vi vil imidlertid efter bedste evne sørge for jer — skibbrudne bliver altid behandlet godt på Sild.“

„Gud lønne jer derfor,“ svarede kaptajnen, „— men hvordan kommer vi under tag her? Denne kyst er jo tilsyneladende fuldstændig øde og ubeboet.“

„En lille mils vej herfra i en bedre egn ligger Keitum — der kan I, hvis I ikke stiller for store fordringer, få ophold foreløbig. Har I og folkene kræfter til at gå så langt?“

„Lad os gå i Guds navn, så vi kan få tag over hovedet og få udhvilet os efter strabadserne,“ sagde kaptajnen træt.

„Så af sted,“ kommanderede strandfogeden, „to af mine folk kan tage kisten, kaptajn!“

„Ellers tak,“ sagde kaptajnen afværgende, „det besørger mine matroser. Jan Philip, tag kisten!“

„Som I vil, kaptajn,“ svarede Lorenz Boss, „vejen gennem klitterne er ellers besværlig nok endda, så de stakkels fyre vil sikkert have tilstrækkelig mas med at vade gennem det høje sand.“

Toget satte sig i bevægelse. Forrest gik strandfogeden og den hollandske kaptajn, derefter fulgte de to matroser, der bar skibskisten, dernæst de to andre matroser og øboerne og allersidst den hollandske styrmand.

Vejen gennem klitterne var, som strandfogeden havde forudsagt, vanskelig at forcere, især da mændene nåede Kressenjacobs kløft, hvor de skibbrudne tilmed så sig næsten omsluttet af de høje bjerge af flyvesand. På den sandede og bugtede sti, der førte gennem kløften, sank mændene i til knæene.

„En møjsommelig vej,“ brummede kaptajn Breidelen, „hvordan kan mennesker udholde at bo i en sådan egn?“

„I det sidste århundrede har denne egn også kun været beboet af fugle og kaniner,“ svarede strandfogeden. „Byen Hørnum, som engang lå her, blev helt begravet af sandet. Men kun de steder, hvor havvandet har slikt sig igennem, er farlige, for der findes nemlig flyvesand, i hvilket den uforsigtige sporløst forsvinder.“

„Gud bevare enhver for så sørgelig en skæbne,“ udbrød kaptajnen. „At drukne i havvand, nu vel, den tanke er enhver sømand fortrolig med — men i sand — uha!“

„Desværre tror jeg ikke, I kan undgå denne skæbne,“ hviskede Lorenz Boss pludselig med hæs stemme, idet han trak sin pistol frem, lynsnart spændte hanen og pressede våbnet mod kaptajnens

tinding. Skuddet knaldede og gav genlyd i kløften. Med et dybt suk sank kaptajn Breidelen sammen i sandet. Kuglen havde knust hans hoved.

Skuddet var signalet til de øvrige strandrøvere. Knivene blinkede, og skuddene knaldede. De to matroser, der bar kisten, blev først dræbt og derefter deres to kammerater. Men styrmanden kastede sig som en løve mod sine angribere. To skud, rettet mod ham, var forbiere; men så styrtede en af røverne løs på ham med dragen kniv. Et kraftigt næveslag strakte ham imidlertid til jorden som en sæk.

Det gik imidlertid hurtigt op for den unge styrmand, at alle hans landsmænd efterhånden var blevet dræbt, og han søgte derfor at redde livet ved flugt. Sømandsinstinktet rettede hans skridt mod havet. Han tænkte slet ikke på, at chancen for at han kunne få båden i vandet så hurtigt, at flugtforsøget kunne krones med held, var minimal. Hertil kom, at røverne forsøgte at afskære ham tilbagevejen. Fra tre sider styrtede de bandende mod ham. Kun klitterne på hans venstre side var fri. I sin fortvivlede situation så han ingen anden udvej end at klavre op ad den stejle skråning. Den livsfare, han svævede i, gav ham kæmpekræfter, men forfølgerne, der kendte terrænet langt bedre end han, var lige i hælene på ham.

Pistolskuddene knaldede, og kuglerne peb ham om ørerne. Endelig nåede han klitternes top, hvor flyvesandet hvirvlede omkring som skyer, i hvilke han forsvandt som en skygge. På ny knaldede skuddene — og med eet følte han en stikkende smerte i venstre skulder. En kugle havde ramt ham. Han troede straks, at spillet nu var ude; men selvopholdelsesdriften tvang ham alligevel af sted, skønt han følte, at han var ved at tabe bevidstheden.

„Stands, din forbandede hollænder,“ brølede en stemme lige bag ham. Det var Lange Peter.

Men styrmanden standsede ikke. Skønt han havde opgivet ethvert håb om redning eller hjælp, tumlede han videre.

Han havde vel løbet godt og vel et halvt hundrede skridt langs med randen af kløften, da den pludselig gjorde en bøjning. Han tabte fodfæstet og rullede ned i dybet. Sydvesten trillede foran ham. Under sig havde han det brusende hav, som her havde gennembrudt klitten. Den tanke, at han ville synke ned i flyvesandet og blive opslugt deraf, for som et lyn gennem hans hjerne. Mekanisk strakte han den uskadte højre arm frem for at finde et holdpunkt, skønt det på forhånd skulle synes umuligt på det uhyre flyvesandsbjerg. Og dog fandt han det halmstrå, der reddede hans liv. Idet han gled ned, rev han en lavine af fint, hvirvlende sand med sig, som indhyllede ham i en hel støvsky. Pludselig

blev han hængende ved en fast genstand, en hård stenmasse. Han opdagede en underlig, skråtliggende af flyvesand dækket tunnel, hvis smalle åbning hans legeme for et øjeblik havde befriet for sandlaget. Uden at tøve krøb han gennem åbningen så hurtigt, som hans sidste kræfter tillod det. Han gled ned gennem den hemmelighedsfulde, underjordiske gang, indtil han pludselig tabte ethvert holdepunkt og styrtede ned på en blød sandseng. Stødet var dog så kraftigt, at han mistede bevidstheden. Han havde i løbet af de sidste minutter opbrugt sine sidste kræfter. Smerten fra såret, hvis blødning heldigvis var standset af den skorpe af sand, der havde lejt sig over det, overmadede ham. Styrmand Abel Brouwer var sporløst forsvundet fra jordens overflade . . .

„Hvor pokker blev fyren af?“ brummede Lange Peter, idet hans blik fra toppen af klitten søgte at gennemtrænge støvskyen.

„Forsvandt han?“ spurgte en anden af røverne, en ganske ung fyr, der i mellemtiden var kommet til.

„Ja, han rullede ned som en såret sælhund, der styrter sig i havet,“ gryntede Lange Peter.

„Sårede du ham da? spurgte den anden.

„Ja, han skreg, da kuglen traf ham.“

„Så er han færdig med denne verden,“ nikkede den unge strandrøver hen for sig, „en såret mand kan umuligt redde sig op igen, når han først er begravet under flyvesand. Kom, Lange Peter, lad os skynde os tilbage til de andre.“

Lange Peter indså, at der sikkert ikke var nogen tvivl om, at styrmanden havde fundet sin død og sin grav på een gang, og sammen med den unge strandrøver begav han sig forsigtigt tilbage ad den farlige vej langs randen af kløften.

Da de nåede tilbage til de andre, aflagde de beretning til strandfogeden om, hvad der var foregået med hensyn til styrmanden, og Lorenz Boss erklærede sig tilfreds med hensyn til deres handle-måde, hvorefter han gav ordre til at begrave de fem dræbte søfolk i en klitpalte. Forinden var deres lommer dog blevet grundigt efterset, og alle værdigenstande taget i forvaring. Derefter blev skibskisten åbnet med en nøgle, der var blevet fundet i kaptajnens lomme. I kisten lå der flere poser fyldt med hollandske gulddukater, ialt tre tusinde stykker, og desuden anvisninger, skibspapirer m. v.

„Det er et rigt bytte, folkens,“ udbød strandfogeden fornøjet. „Delingen foretager vi på sædvanlig måde i morgen nat. Rasmus og Gert må nu sørge for at kaste resten af bålet i havet og strø sand på brandstedet. Og Ove må straks begive sig af sted til strandinspektøren i Keitum og afgive melding om strandingen i mit navn. Sig til ham, at vi fandt den

kæntrede båd tom ved strandkanten og derefter trak den op på land. Han ved da på forhånd, at mandskabet er druknet. Imens bringer vi andre byttet i sikkerhed.“

Strandfogedens ordrer blev straks udført. Rasmus og Gert gik straks i gang med at udslette sporene af det forrædderiske bål, og Ove begav sig omgående på vej til strandinspektøren for at overbringe den falske melding om strandingen.

De øvrige strandrøvere forsvandt mellem klitterne med skibskisten imellem sig, og snart lå den uhyggelige dal lige så øde og forladt hen som for få timer siden.

Men ude på sandbanken larmede bølgerne omkring vraget af briggen, der med sine mastestumper blev helt spøgelsesagtigt belyst af det blegge lunefulde måneskin.

— — —

Hen på morgenstunden lagde stormen sig noget. Solen hævede sig op over de rødlige skyer i øst, og dens stråler forgyldte klitterne. Mågerne fløj skrigende omkring og dykkede behændigt ned i det endnu oprørte hav for at hente sig en fisk til morgenmad.

Omkring kl. 10 havde der samlet sig en skare på henved 30 mænd nede ved strandkanten. Den mest fremtrædende af disse var en mand med rød uniformsfrokke og blå kasket med brede guldtresser. Det var den kgl. danske strandinspektør Søren Gammel, en brav, ældre mand, som efter mange års tjeneste i flåden havde fået det magelige embede som strandinspektør på Sild.

Blandt de forsamlede mænd var også strandfoged Lorenz Boss, der var særdeles ivrig efter at komme til at aflægge beretning om den natlige stranding. Med megen veltalenhed fortalte han, hvordan han havde fundet den kæntrede båd på strandbredden, og som vidner hertil påkaldte han otte af sine kammerater fra den natlige ugering.

I mellemtiden var der ankommet to velbemandede chalupper, der skulle deltage i bjergningen. Strandinspektøren og Lorenz Boss begav sig sammen med nogle af øboerne om bord for at besigtige vraget. De fandt den forulykkede matros. Den blodplettede blokrulle lå endnu ved siden af ham.

„Liget er urørt,“ konstaterede strandinspektøren, „der har altså ikke været nogen om bord, heller ikke de mistænkelige Amrum'ere. Så I, da briggen løb ind på sandbanken, strandfoged?“

„Ja,“ svarede Lorenz Boss, „den kom tumlende ind på en højst ynkelig måde, indtil den blev liggende på sandbanken.“

„Den var formentlig allerede læk på dette tidspunkt?“

„Det skulle jeg tro — den må have været halv fuld af vand.“

„Besætningen må altså have opgivet fartøjet ude på søen og er gået i båden,“ konkluderede strandinspektøren.

„Det samme mener jeg,“ ivrede Lorenz Boss, „kaptajnen har sandsynligvis ikke haft noget som helst kendskab til Hørnum red.“

„Men besynderligt er det nu alligevel, at bølgerne ikke har skyllet en eneste af de druknede i land, når dog den kærtrede båd er drevet ind,“ sagde strandinspektøren grundende.

„Folkene er sikkert straks gået til bunds,“ mente Lorenz Boss, „de har måske forsøgt at tage for mange af deres ejendele med sig og er derved hurtigt blevet trukket ned.“

„Ja, ja, strandfoged,“ svarede Søren Gammel, idet han strøg sig eftertænksomt over hagen, „mærkeligt er det nu alligevel, at de skibbrudne aldrig bliver reddet her i jeres stranddistrikt, og at ligene af de druknede aldrig driver i land. I de andre distrikter er dette ikke tilfældet. Ganske vist har I de slemme Amrum'ere til naboer, men de kan dog vel ikke nå at være på færde hver gang, og i hvert fald har de ikke haft noget at gøre med denne stranding.“

„Ja, det er mærkeligt nok, strandinspektør, jeg har selv undret mig over det — men hvad er der at gøre ved det? Vi kan dog nu ikke gøre andet end at bjerge så meget som muligt fra briggen.“

Heri var strandinspektøren enig med Lorenz Boss. Briggen kunne ikke bringes flot, dertil var den alt for stærkt medtaget. Strandinspektøren gav ordre til, at den dræbte matros skulle bringes i land og begraves, hvorefter han sammen med sin strandfoged gik i land for at træffe foranstaltninger til bjergningen af skibsinventaret.

Bjergningen, der hurtigt kom i gang, blev foretaget med stor iver fra alle sider, hvilket ikke var så mærkeligt, idet en betydelig del af det bjergede gods tilfaldt øboerne som bjergegods.

Mens der således udfoldedes en travl virksomhed ved stranden, drev nogle drenge omkring i klitterne og gjorde jagt på kaniner. Pludselig opdagede en af dem i sandet en blodpletet kniv, som en af strandrøverne havde tabt om natten. Drengen tog den op og løb ned til strandinspektøren og afleverede sit fund.

„Ser man det,“ udbød Søren Gammel, „kniven er under sandskorpen endnu fugtig af blod. Der har altså alligevel fundet mord og plyndring sted ved stranden i nat. Hvad har I at sige hertil, strandfoged? I var jo til stede, da briggen strandede, ikke sandt?“

„Det er mig ganske uforståeligt,“ stammede Lorenz Boss forvirret, „briggen var jo helt forladt af mandskabet. De stakkels mennesker må så allerede nogle timer tidligere være faldet i kløerne på en bande Amrum'ere.“

„Hm, hm,“ brummede strandinspektøren og så mistroisk på Lorenz Boss. Hans opmærksomhed blev imidlertid pludselig henvendt på den bevægelse, der var opstået blandt de forsamlede mænd.

„Hvad er dog det?“ udbød han, da mændene veg til side og en mand med ligblegt ansigt og bedækket af blod og sand kom vaklende hen imod ham. Det var den sårede hollandske styrmand.

„Det er en af de ulykkelige skibbrudne, som med nød og næppe har undgået døden!“ råbte en gammel øbo med dyb basstemme. „Hold øje med Lorenz Boss, hr. strandinspektør, jeg og adskillige andre har længe haft mistanke til ham. Alle I ærlige og brave mænd fra Keitum og Rantum — lad ingen af strandfogedens mænd undslippe!“

Øboerne slog kreds om strandfogeden og hans mænd, så de ikke havde nogen mulighed for at flygte.

„Fortæl mig, hvad du hedder, og hvad der er hændt dig,“ sagde strandinspektøren. Det var tydeligt, at han følte sig pinlig berørt.

„Mit navn er Abel Brouwer, og jeg var styrmand på den hollandske brig,“ stammede den sårede styrmand. „Kaptajn Breidelen blev i nat lokket i baghold, skudt ned og udplyndret af den mand dér, som angav, at han var strandfoged her på stedet. Fire matroser fra briggen blev også dræbt. Ligene er sandsynligvis begravet i klitterne. Selv blev jeg såret, da jeg satte mig til modværge, og kun ved et rent held reddede jeg livet.“

„Hvad har I at sige til jeres forsvar?“ spurgte strandinspektøren skarpt.

Lorenz Boss svarede ikke. Han stod med hængende skuldre og så ned i sandet foran sig. Som et spøgelse fra graven stod den anklagende styrmand foran ham.

„Du var også med i nat,“ hviskede styrmanden med svag stemme, idet han pegede på en ung fyr, der stod ved siden af Lorenz Boss. „Du skød på mig.“

Med disse ord sank Abel Brouwer, der hele tiden havde haft besvær med at holde sig oprejst, sammen på strandbredden.

Strandinspektøren glemte helt sin sædvanlige flegma og udfoldede på een gang en usædvanlig energi. „Skaf noget tovværk og bind røverne,“ råbte han. „De skal ikke undgå deres retfærdige straf!“

„Nåde, nåde, jeg vil tilstå alt,“ klynkede den

unge strandrøver og faldt på knæ foran strandinspektøren.

„Frem, I brave mænd fra Keitum og Rantum!“ råbte den gamle øbo med den rungende basstemme, „grib røverne, I kender dem jo, det er strandfogedens folk. Det er en skændsel, at sådanne ugeringer har kunnet finde sted på vor ø.“

Og øboerne var ikke sene i vendingen. I løbet af få minutter lå Lorenz Boss og hans mænd bagbundne på strandbredden.

Imens forsøgte strandinspektøren at bringe Abel Brouwer tilbage til bevidstheden, hvad der omsider lykkedes. Da han havde fået noget styrkende at drikke og var blevet forbundet, kunne han fortælle om de nærmere omstændigheder ved sin redning. De voldsomme smerter i såret havde efter nogle timers forløb bragt ham tilbage til bevidstheden, og med opbydelsen af alle de kræfter, han endnu var i besiddelse af, var det lykkedes ham at krybe frem af den hemmelighedsfulde hule til dagslyset.

Af en påfølgende undersøgelse fremgik det, at den underjordiske hule var en af de for hundrede år siden ødelagte hytter, hvis skorsten ved sandets tryk

var blevet bragt i en skæv tilling og på denne måde havde dannet en art tunnel.

Styrmanden blev transporteret til Keitum og her passet og plejet så godt, at han hurtigt igen blev helt rask efter den uhyggelige oplevelse og atter kunne vende hjem til Holland.

Undersøgelserne mod Lorenz Boss og hans mænd tog deres begyndelse. Ligene af kaptajnen og de fire matroser blev gravet frem af klitterne, og med den unge strandrøvers tilståelser som grundlag fandt man frem til endnu flere lig og skeletter af ulykkelige skibbrudne, der tidligere havde fundet døden ved Hørnum strand som ofre for de bestialske strandrøvere.

I strandfogedens hus fandt man store mængder af ræved kostbarheder og flere kister fyldt med guldmonter af mange forskellige arter.

En af de sidste dage i november samme år blev dødsdommen over Lorenz Boss og hans mænd afsagt, og få dage efter faldt de alle for bødlens sværd.

Siden hørte man intet mere om strandrøverier ved Hørnum strand.



En mand, dækket af blod og sand, kom vaklende.



Reproduktion: Brdr. Børentzen

Ved „Hønsbroen“
Tilhører Hans Majestæt Kong Frederik IX

Maleri af Chr. Benjamin Olsen

