



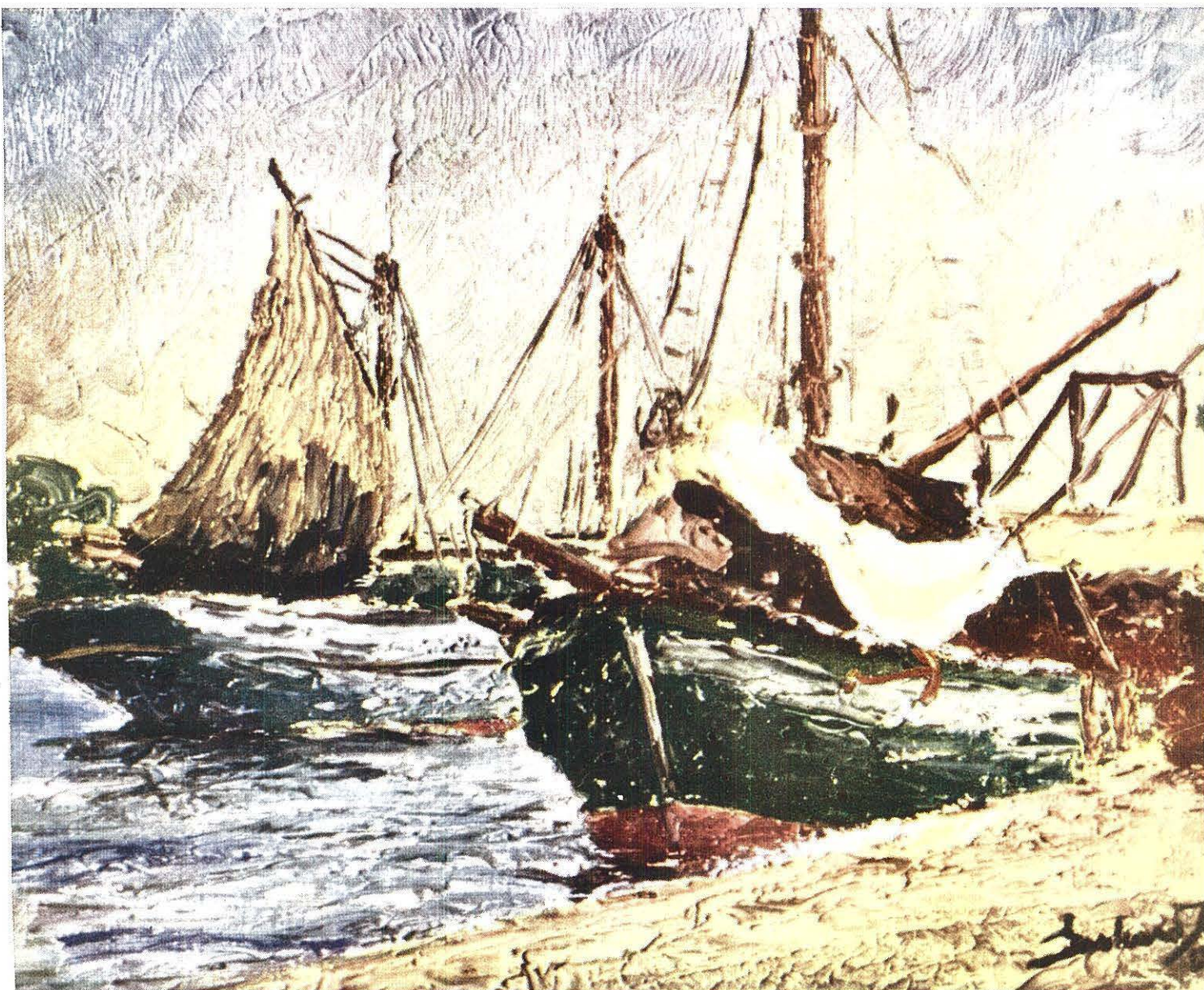
VILKINGEN

Kr. 1,75
1. januar

Porto d'Ischias havn med skibsværftet i baggrunden

Maleri af GERHARD ALBE

1956 - nr. 1
33. årgang



Læs om:

Det koster 14.000 kr. at blive styrmand - Onassis vender ikke hjem
Fiskeri under Stars and Stripes - En Kap Horn-clippers solstrålehistorie

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 MALAGGA MANILA MONTREAL NEW YORK

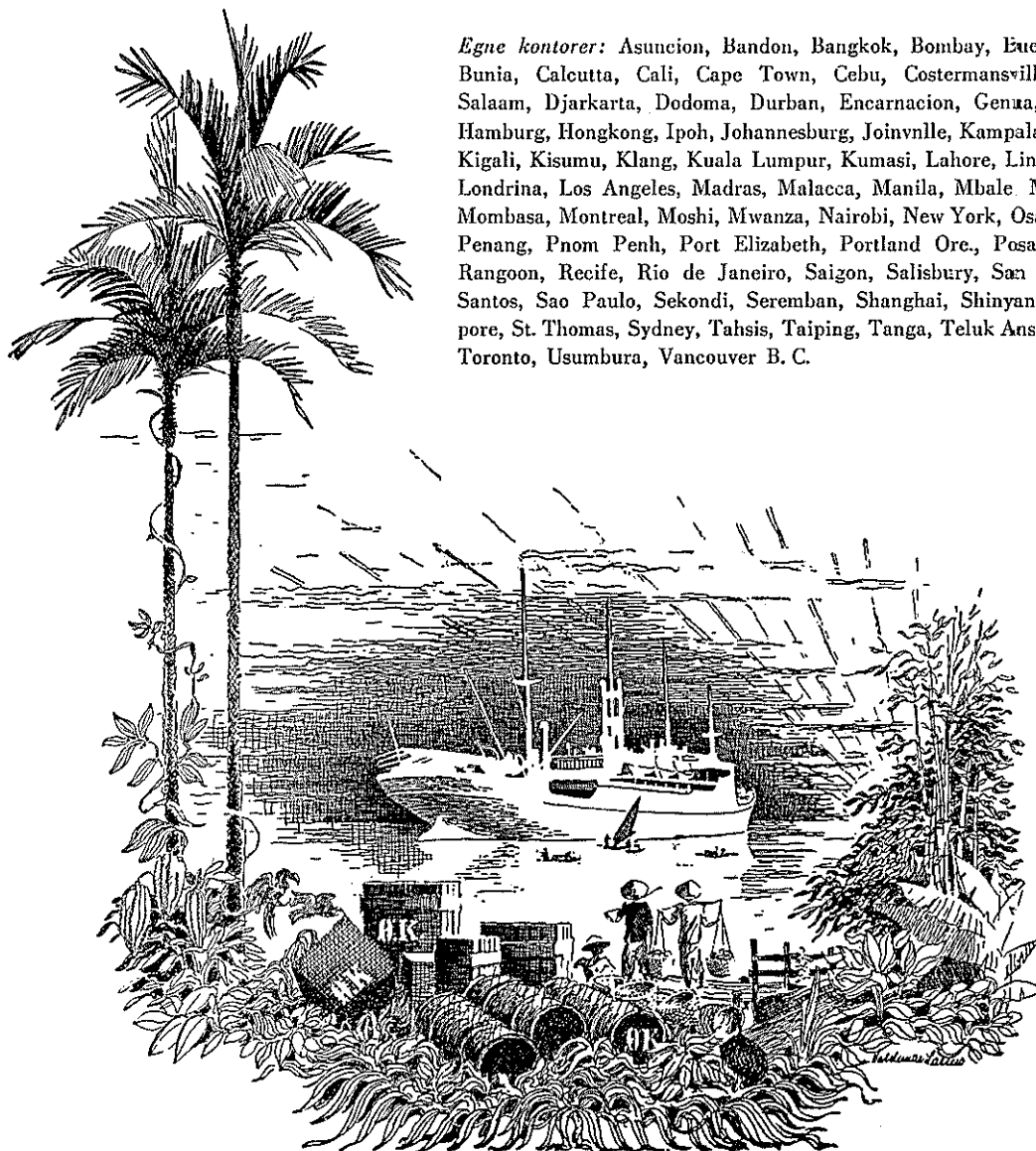
AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI KØBENHAVN

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

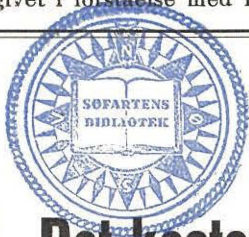
HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

65.905

vi

67451



Det koster 14.000 kr. at blive styrmand

Besøg på Københavns nye navigationsskole

Der ligger et skib på jagtvejen. Det har kostet 2,4 millioner kroner, og skønt det har omtrent et halvt hundrede styrmænd, radar- og decca-anlæg, patentlog, ekolod og en guds velsignelse af alle mulige kompasser, rører det sig ikke ud af stedet.

Ja, De har gættet rigtigt! Det er naturligvis Københavns Navigationsskole, vi tænker på. Men lad nu være at kalde sammenligningen med et skib for søgt! Står man øverst oppe på skolen, hvor radar-scanneren er anbragt, og kigger i omtrent stik sydlig retning, har man fuldkommen illusionen om at befinde sig om bord i et stort skib. Nede i instrument-rummet, hvor der undervises i brugen af de mange navigations-instrumenter i praksis, er illusionen endnu mere skuffende. Selve „styrehuset“ minder med sine store vinduer og sine kompasser om styrehuset i et rigtigt skib, og i begge sider har vi „vingerne“, hvorfra eleverne i godt vejr kan foretage deres målinger med sekstanter m. m. Skolens ene, lave fløj, hvori de fleste af klasseværelserne befinder sig, virker som stævnen på et skib.

Det er ikke tilfældigt, at navigationsskolen minder om et skib „sådan lidt fra oven“. Det har været tilsigtet af arkitekten, der iøvrigt har udført et meget fint stykke arbejde.

„Prøveturen“ gik fint

Selv om „skibet“ ikke rører sig af stedet, har det sådan set allerede været på prøvetur, idet man fra den 7. oktober til i begyndelsen af november afholdt eksamen for første gang på den nye ankerplads. Og resultatet var overmåde fint. Til styrmændseksamen indstilledes 38 elever, og 34 bestod. Til skibsførereksamen indstilledes 37, og heraf dumpede kun to. Den største dumpeprocent noteredes blandt de vordende telegrafister. Til radioekspedientprøven indstilledes nemlig 19, og 12 bestod.

Nu er et nyt semester i fuld gang, og de fleste af styrmændene er allerede i gang med at forberede sig til skibsførereksamen.

„Men hvordan blev så de enkeltes eksamenskarak-

terer?“ spørger vi skolens bestyrer, herr Dyrhauge-Hansen.

„Det gik strålende, når man tager i betragtning, at vi midt i semesteret måtte flytte. Dumpeprocenten er jo ret ubetydelig, og selv om ingen nåede maksimumskarakterer, kunne vi notere flere meget fine resultater. For styrmændenes vedkommende var der een, der nåede op på 184 points. En anden nåede 183 og en tredje 177. Alle tre fik således ug÷ i gennemsnit. Skibsførerne kunne højst opnå 168 points, og en af dem nåede helt op på 157.“

„Har de bedre forhold ved skolens flytning betydet en øget tilgang af elever?“

„Ja, det ser ud til det. For øjeblikket har vi 234 elever. 225 var maksimum på den gamle skole, men så sad eleverne næsten også i lag, og vi måtte undervise i et par klasseværelser ude i byen.“

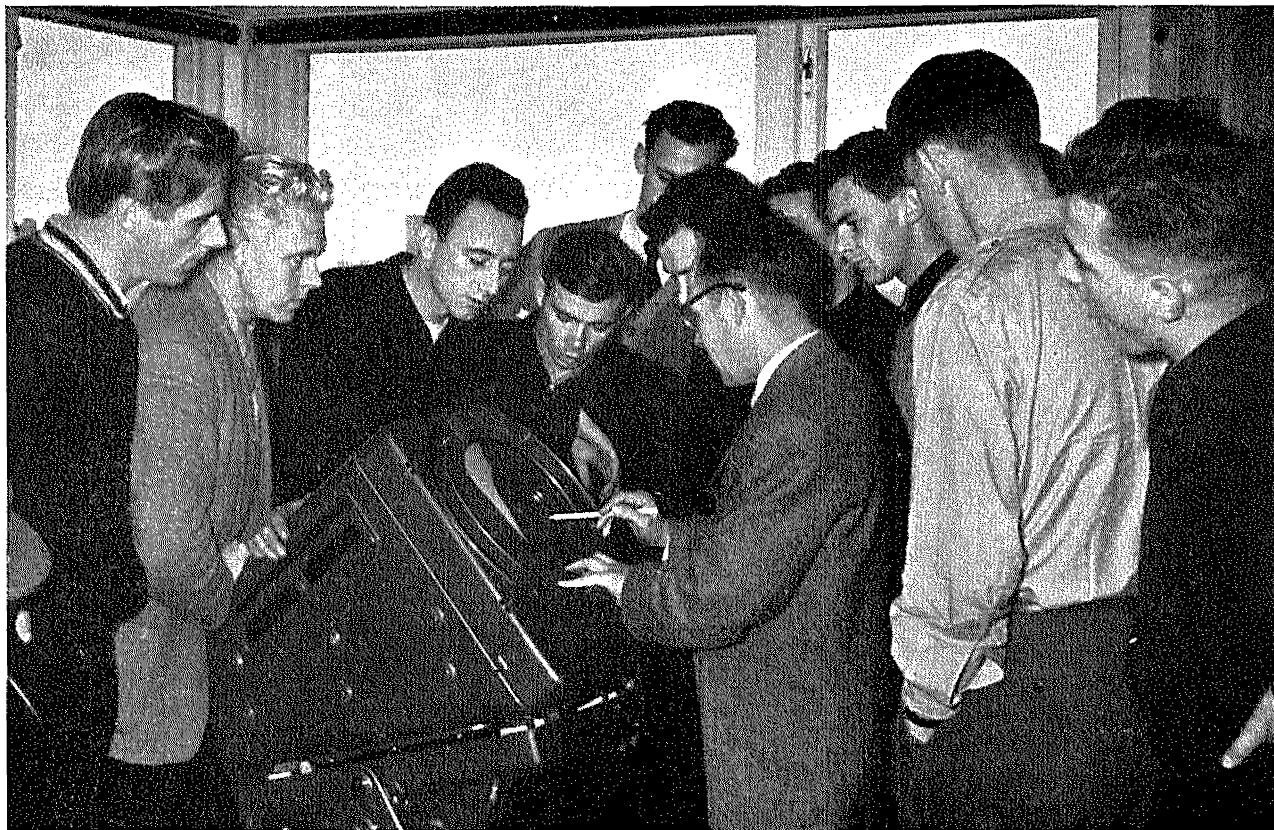
„Hvor meget koster det at blive styrmand?“

„Det tager normalt halvandet år at læse til styrmand, og skibsførereksamen tager yderligere et halvt år. Det koster 35 kroner om måneden at gå her på skolen, men desuden kommer udgifter til bøger og andet — og så skal man jo da også leve i mellemtiden. Studierne på skolen stiller så store krav, at det er absolut udelukket at have arbejde ved siden af. Derfor skal man helst have sparet mindst 12—14.000 kroner sammen, før man går i gang med læsningen. Er man gift og har forsørgerpligter, kan det jo nok knibe med at klare sig med dette beløb, for man skal jo også betale skat for den tid, hvor man har tjent ret gode penge til søs. Det er da også sådan, at i mange hjem, hvor manden læser til styrmand, er det konen, der gør det muligt for ham at opnå sin eksamen, fordi hun går på arbejde. Mange elever hævder rent ud, at de overhovedet ikke kunne klare skærene uden hustruens hjælp.“

Pengenes devaluering

„Men så er der jo legaterne?“

„Ja, dem er der nogle stykker af, og de er selvfølgelig



På „broen“ er samlet for 100.000 kroner instrumenter. Her ses skolens inspektør, Poul Funder, i færd med at lære eleverne brugen af et radar-plotter-apparat.

gelig altid til en smule hjælp, men de fleste af dem er indstiftet dengang, da 20 kroner om måneden var mange penge. Nu kan ingen af legaterne klare bare selve skoleudgifterne. Desuden kan man søge om statsunderstøttelse. En sådan bliver kun givet til elever, der viser flid og god opførelse. Endelig yder Dansk Dampskibsrederiforening rentefri studielån. Det højst opnåelige lån er på 3.000 kroner, hvilket jo også er penge — især når de skal betales tilbage igen. Iøvrigt forpligter de elever, der modtager sådanne lån, sig rimeligt nok til at tage hyre som styrmænd med skibe under rederiforeningen.“

En rundgang på den smukke skole overbeviser os om, at den udnyttes fuldt ud. I flere af klasserne er der allerede flere elever, end der egentlig er beregnet plads til.

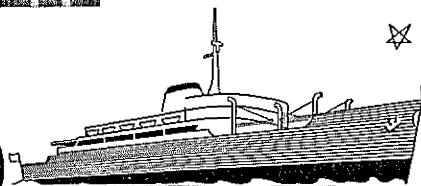
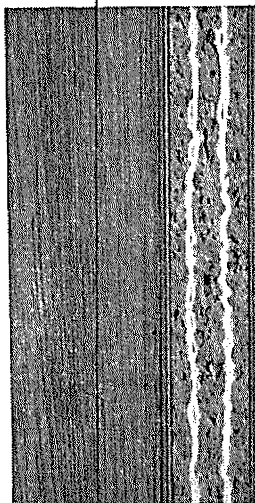
„Tilgangen kan der altså ikke klages over, når der tales om manglen på navigatører til danske skibe?“ siger vi.

„Nej, hvis afgangene ikke var så kolossal, dækkede navigationsskolerne fint tilgangen. Når vore skibe mangler styrmænd, skyldes det — efter min mening — ikke, at de unges interesse for søen er blevet mindre, men at de også har fået interesser i land. Hvis styrmænd og skibsførere kunne regne med en længere, fast årlig ferie, ville afgangene ikke være så store, men det kan ikke være anderledes, når man stadig mangler folk til at afløse. Navigatøren har jo ikke de samme muligheder som f. eks. maskinmestrene for at få stillinger i land. Der eksisterer for dem kun mulighederne for at

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

komme ind ved statsbanerne, toldvæsenet, lodsvæsenet og marinen — hvis de altså vil blive ved faget," siger bestyreren og fortsætter:

Tiden i marinen gavnlig

„Mange folk tror iøvrigt, at søværnet tager folk fra handelsflåden. Det gør det ikke mere. Af- og tilgangen fra marinen ophæver nu næsten hinanden. Hvis en ung mand ikke har aftjent sin værnepligt, før han kommer her på skolen, er han naturligvis sikker på at blive taget til flåden, når han har fået sin eksamen. Han kommer så på søofficersskolen, hvilket betyder, at han får nogle måneders ekstra tjenestetid. Men jeg vil betragte søofficersskolen som en naturlig fortsættelse af skolen her. Jeg har talt med mange af de unge mennesker, som er gået herfra til marinen, og de har næsten alle uden undtagelse været glade for deres tid i søværnet, hvor de fik tid til at sunde sig lidt oven på eksamen og lejlighed til at blive pudset lidt af.

Alt det, de unge mennesker har lært her på skolen, får de i marinen prentet ind i praksis. De får desuden lejlighed til at omgås andre mennesker, der nødvendigvis ikke tænker som de selv, og de får en vis følelse af autoritet, ligesom de lærer ansvaret at kende. Uddannelsen på søofficersskolen giver navigatørerne den sidste afpudsning, inden de tiltræder deres arbejde i handelsflåden. I virkeligheden giver søofficersskolen de unge mange ting, som vi ikke kan give dem her på skolen, hvor pensum i forvejen er meget anstrengt.“

NEW YORK

WORLD WIDE BUNKERING SERVICE



skibsventilation

NORDISK VENTILATOR CO
AKTIESELSKAB NÆSTVED DANMARK

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

„Ser rederne på spørgsmålet på samme måde som De selv?“

„Jeg vil tro, de fleste gør det. De unge skal jo aftjene deres værnepligt alligevel, og tiden som kadetter er udbytterig for deres senere udvikling som styrmænd og skibsførere.“

„Hvad er det for folk, der læser til styrmænd og skibsførere?“

„Det er søfolk, som kommer fra alle mulige samfundslag. Vi har både direktør-, reder- og arbejdsmands-sønner her på skolen.“

„De møder vel ikke alle med de samme forudsætninger med hensyn til forudgående uddannelse?“

Fra den lille tabel til den højere matematik

„Nej, men dette har ikke nogen forbindelse med de hjem, hvorfra de kommer. Men en hel del møder uden eksamen af nogen art, og i mange tilfælde kniber det med den almene uddannelse. Lad mig som eksempel nævne den unge mand, der som 14—15 årig gik ud af folkeskolen. Når han er i begyndelsen af tyverne, har vi ham her på skolen. Hvis han ikke har sejlet som aspirant og beskæftiget sig med forudgående, boglige studier ved en forstående styrmands eller skippers hjælp, har han glemt f. eks. alt det, han har lært i regning. De fleste kan vel nok lægge ta. sammen og til nød også

trække fra, men når der skal divideres, kniber det. I løbet af 4—5 måneders forløb skal de samme mennesker have lært at regne med den lidt højere matematik som f. eks. andengrads-ligninger. Men det er jo unge mennesker med friske hjerner, og i de fleste tilfælde går det. Først og fremmest skyldes det energi fra elevernes side, at dumpeprocenten ikke er større. Man kan ikke sige andet, end at dansk ungdom, når det virkelig gælder, ikke er bange for at tage fat. Men det er selvfølgelig også et økonomisk spørgsmål for eleverne om at bestå eller ikke. Dovenskab kan koste et ekstra semester til nogle tusinde kroner, og det er mange penge!“

„Hvordan med faget dansk?“

„Det kan det også sommetider knibe med, og i mange tilfælde må vi her begynde helt forfra med eleverne. Men heldigvis har vi haft den glæde at se, at mange af de unge selv har benyttet tiden til søs til at forberede sig til skolen her i fag, hvor det særlig kniber for dem. Handelsflådens Velfærdsråd har her spillet en strålende rolle ved i utallige tilfælde at virke som formidler af og kontakttled ved brevscoleundervisning for søfolk. I det hele taget er Handelsflådens Velfærdsråd en strålende institution, som søfolkene sætter meget højt.“

„Hvordan ser De på aspirant-spørgsmålet?“

„Jeg betragter det selvfølgelig ikke ud fra et politisk synspunkt, men ud fra et undervisnings-synspunkt. Og jeg vil mene, at hvis en aspirant om bord i et skib får den rigtige styrmand og skipper til vejleder, kan aspirant-tiden blive ham til stor hjælp. Det betyder uendeligt meget for en sømand, at han, når han går om bord i et skib, ved, at han gør det udelukkende for engang at blive navigatør.“

Navigatørens ansvar vokset

„Er det blevet lettere at arbejde som styrmand og skipper med de tekniske hjælpemidler, som nu står til skibsfartens rådighed?“

„Nej, navigatørernes ansvar er steget kolossalt. Et moderne skib på størrelse som „Kronprins Olav“ koster ca. 25 millioner kroner. Tit har det flere hundrede passagerer med eller en last til 10—15 millioner kroner, og alt det har navigatøren ansvaret for. Skibene er blevet større, og de farer af sted med større fart, så det er langt fra blevet lettere at være skipper eller styrmand.“

„Er eleverne glade for den nye skole?“

„Søfolk siger jo ikke ret meget, men der er absolut ingen tvivl om, at eleverne er glade for flytningen.“

„Naboskabet med Maskinskolen kan vel også få betydning?“

„Ja, bestemt. Vi har allerede et samarbejde i gang med vor naboskole, som har inviteret os til at låne sit maskinlaboratorium i visse af vore undervisningstimer. Vi har selvfølgelig med tak taget mod invitationen og håber på en eller anden måde at kunne gøre gengæld. De to elevforeninger har iøvrigt fundet hinanden og vil sikkert medvirke til at knytte fastere bånd mellem dæk og maskine,“ slutter bestyrer Dyrhauge-Hansen.



Eleverne indøves i brugen af sekstant.

Skolens inspektør, Funder, hvis far i sin tid var skolens bestyrer, viser os med berettiget stolthed rundt i den smukke bygning. Både gange og lokaler er holdt i smukke og festlige, lyse farver. Og så er der ikke det sædvanlige generende ekko, som er så almindeligt for moderne skolebygninger. Lofterne er nemlig beklædt med træbeton. Dette materiale er ikke altid for kønt, men her ser det ligefrem morsomt og oplivende ud, fordi det er farvet. Ialt har skolen 20 klasseværelser, som benyttes af 14 klasser. Lokalerne til brug for radio-undervisningen er udstyret med ret kostbare apparater, og man tænker uvilkårligt på, hvor få instrumenter en navigations-skole behøvede for bare 60 år siden.

Kunstig havbund med falsk mudder

Apropos instrumenter: „På „broen“, som vi omtalte før, er samlet for hundrede tusinde kroner instrumenter, hvoraf mange var helt ukendte før den sidste verdenskrig. Dette gælder f. eks. Decca og radar. Skolens Decca-anlæg er ikke som et skibs tilsluttet nogen antenne. Ved hjælp af en såkaldt simulator kan læreren stille ind på en hvilken som helst position på decca-kortene, hvorefter eleven får til opgave at finde ud af, hvor han er. Faktisk kan man ved hjælp af simulatoren og i løbet af få sekunder hensætte handlingen til et sted midt ude i Nordsøen!

En rigtig horisont og rigtige skibe er ikke så lette at få på radarskærmen på Jagtvejen, men ude i frihavnen har skolen endnu to radar-anlæg til rådighed, og det hjælper jo lidt på den brist, som ligger i, at skolen ligger så langt inde i land.

Med skolens ekkolod kan man desværre ikke måle dybden til havbunden, fordi man mangler en sådan, men i stedet klarer man sig med en kunstig havbund på hjul. Man måler ganske simpelt gennem luft i stedet for gennem vand og vandret i stedet for lodret. „Hav-

bunden“ er en tavle, som kan flyttes frem og tilbage. Tavlen tilbagekaster loddets udsendte signaler og registrerer „dybden“ på ekkolod-skiven. Da lyden forplanter sig hurtigere gennem vandet end gennem luften, kan man på skolen opnå ret store „havdybder“ at måle til. Ved at flytte den kunstige havbund ca. ti meter væk får man en dybde, som i vandet ville svare til omkring 50 meter, og hvis man lægger et tæppe over tavlen, får man en bund af „mudder“.

Over hver enkelt indgang til klasseværelserne er der indbygget glasmøntre. I disse skal med tiden anbringes forskellige skibsmodeller, men endnu er alle møntrene på nær een tomme. Denne ene har „dokket“ modellen af et gammelt sejlskib, som for oceaner af år siden blev foræret skolen af en taknemlig elev. Skolen håber på, at der vil dukke flere taknemlige og fingernemme elever op i fremtiden.

Også væggene virker bare, og de trænger ærligt talt til at blive pyntet op med nogle gode marinemalerier. Dette gælder vel navnlig i den ellers så smukke festsal.

På lærerværelset får vi øje på en timeplan, og vi spørger inspektør Funder, hvor mange timer der egentlig går til en styrmandseksamen.

„Når vi fraregner ferier og fridage, kan vi regne med ca. 2.650 undervisningstimer til en styrmandseksamen, idet hver uge indeholder 39 undervisningstimer. Til skibsførereksamen medgår yderligere ca. 850 timer,“ svarer inspektøren. „Iøvrigt indeholder planen ialt 553 timer pr. uge.“

„Hvor mange lærere er der til at klare denne plan?“

„Med bestyrer og inspektør medregnet — vi fungerer begge som lærere — har skolen 22 lærere.“

„Det er med andre ord et stort slæb at være lærer på en moderne navigationsskole? Og så er lønnen vel derefter?“

„Det er sommetider et slæb, for vi har jo også en del hjemmearbejde, og flere af os har rent organisatorisk arbejde på skolen. Lønnen er den samme som for adjunkter. Men vi har ikke de samme avancementsmuligheder.“

En styrmand bør kunne svømme

„Hvad kræves der for at blive navigationslærer?“

„En femårig uddannelse. Først og fremmest må man jo selv være sømand og navigator, og dernæst må man have den teoretiske del af første del af civilingeniør-eksamen. Desuden kræves det, når man indsender sin ansøgning til navigationsdirektoratet, at man samtidig medsender sit fotografi. Fotografi og forskellige andre oplysninger sendes derefter til udtalelse på den navigationsskole, hvorfra man selv er udgået. Det er skolens opgave at udtale sig om, hvorvidt den anser ansøgeren for egnet til at lære fra sig.“

„Det er altså ret skrappe krav, der stilles. Hvordan kan man få lærere nok under de betingelser?“

„Fordi arbejdet interesserer de mennesker, der går ind for det. Hvis vi ikke kunne lide vort arbejde, kan De være sikker på, at vi snart valgte noget andet. Og

efter at vi er kommet herud på den nye skole, er det faktisk sådan, at det kniber for flere af lærerne at løsrive sig, når klokkerne kimer til udskøjning.“

Oppe på broen har en klasse travlt med sekstanterne. Der måles til kunstig horisont, for man kan i længden godt blive ked af altid at måle vinklen til byens ellers så elskede tårne, hvortil man heroppe har en dejlig udsigt. De fleste af eleverne synes at vise en særlig interesse for gymnastikskolen ovre i Nørrealle.

„Er gymnastikpigerne ude at træne derovre?“ spørger vi spøgende.

„Nej, det tror jeg ikke,“ svarer inspektør Funder. „Men jeg skal sige Dem, at vore elever har chancer for at komme til svømmeundervisning derovre. Skønt vort program er fortættet nok i forvejen, har bestyreren og jeg planer om at indføre svømning som et fast punkt i undervisningsplanen. Der er desværre mange søfolk, der ikke kan svømme. Mange holder stadig på, at de vil have lov at drukne i fred, hvis de falder i vandet. Men jeg tror nok, at ingen, der kan svømme, vil lade sig gå til bunds frivilligt, hvis de skulle falde over bord. Derfor bør enhver sømand kunne svømme.“

Otto Ludvig.

Moderne UNIFORMSHUER

*Guld- og sølvgaloner,
Guld- og sølvbrocèrede Kranser
Emailléflag · Emailléembellerner
Uniformsknapper*



Danmarks ældste Guldtrækkeri

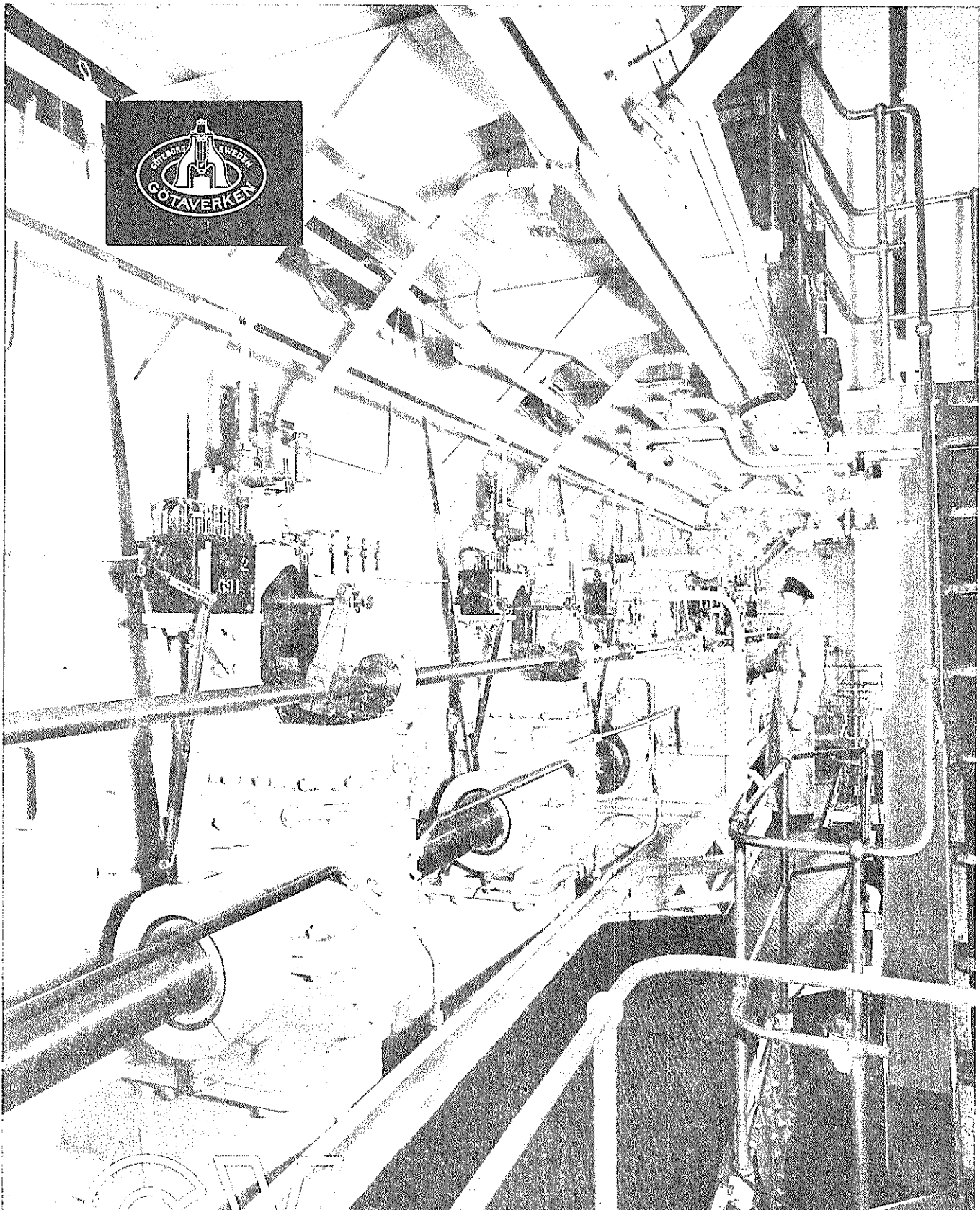
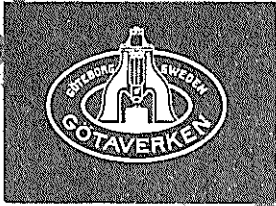


KGL. HOFMØBELFABRIKANT
C. B. HANSENS ETABL.

BREDGADE 32

København K.

Central 386 — 11,386 — 11,585



G V
GÖTAVÄRKEN

GOTHENBURG, SWEDEN

DIESEL ENGINES

up to 11,200 b.h.p.

WITH TURBO-CHARGE

up to 15,000 b.h.p.

Fiskeri under

Stars and Stripes

Amerikansk fiskeri vinder stadig terræn og tvinger de fiskeeksporterende lande til at reklamere

USA er ikke bare en industri-, landbrugs- og filmproducerende nation, hvad de fleste europæere jo nok vil mene. Vi ved ganske vist også, at amerikanerne pjasker lidt på vandet, men amerikansk fiskeri i større udstrækning har de færreste af os hørt om. Amerikansk tunfiskeri forbinder vi f. eks. med en form for lystfiskeri, og så er sandheden den, at tunfiskene rent pengemæssigt udgør den største del af yankeernes fiskeri.

Og her er et andet tal, som nok vil forbløffe Dem: Sidste år landede amerikanske fiskere ialt ca. 2,2 millioner tons fisk af forskellig art. Men 1954 var også et særligt godt år for amerikansk fiskeri. Fangstens samlede vægt oversteg den året forud med seks procent.

Skonnerternes hjemland

Det amerikanske fiskeri-erhverv har endda stolte traditioner. Når vi tænker rigtigt over det, kan vi huske, at vi har set billeder af stolte fiske-skonnerter for fulde sejl og med Stars and Stripes under gafflen. Disse skønne og næsten yachtprægede sejlskibes tid er forlængst forbi. Fiske-skonnerterne „født“ i Gloucester i Massachusetts' engang i det 18. århundrede. Fore-and-aft-skonnerterne byggedes på Gloucesters egne værfter og tit efter Gloucester-fiskernes egne tegninger. De var hurtige og økonomiske skibe. Økonomiske var de, fordi de kunne sejles sikkert i næsten al slags vejr af en forholdsvis lille besætning på 23 mand. Fiskeriet foregik delvis fra mindre joller, hvoraf hver skonnert medførte ti.

Gloucester-fiskerne fra sejlskibs-perioden var dygtige søfolk, som ikke var bange for noget vejr. Og de var opfindsomme. Det gule regntøj, som senere vandt så stor udbredelse, skyldte Gloucester-fiskerne sin fremkomst. Fiskerne i Atlanterhavs-byen fremstillede deres søtøj af sejldug, som de dyppede i hørfrøolie. Denne olie gav tøjet en gullig farve, som var mere synlig end andre i tåge. Nu er man gået over til helt andre former for søbeklædning, men den gullige farve er stadig den foretrukne af mange, fordi den let kan skelnes både fra søen og fra luften, hvis en mand med regntøj falder over bord.

På et vist tidspunkt var over 400 skonnerter hjemmehørende i Gloucester, der grundlagdes af fiskere i 1623. De store skonnerters besætninger bestod af mænd af anglo-saxisk afstamning. Erhvervet gik i arv fra slægt til slægt, og mange af Gloucesters fiskere af i dag er efterkommere af mændene, der sejlede de pragtfulde



Broncestatuen i Gloucester, som skal minde byens borgere om de stolte skonnert-fiskere, der lagde grunden til deres nuværende velstand.

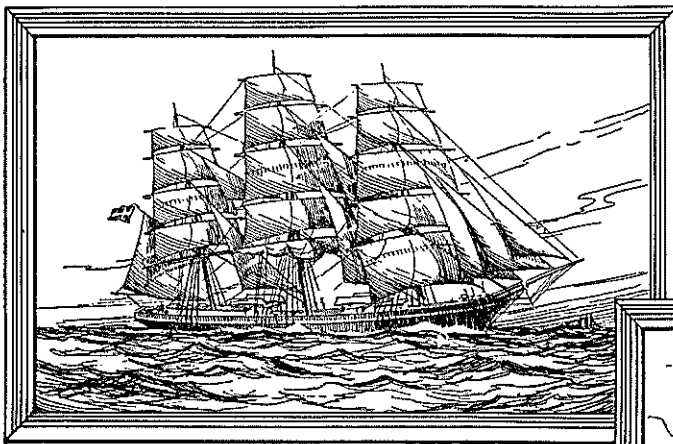
skonnerter, men desuden er der mange Gloucester-fiskere af portugisisk, italiensk og skandinavisk afstamning.

Gloucester er i dag en by på kun 25.000 indbyggere. Skonnerterne er helt forsvundet, men alligevel dufter der af tjære, tang og saltvand i byen. Det er kort sagt stadig en idyllisk fiskerby, og mange kunstnere finder da også motiver her år efter år. Værfterne er her også stadig, men nu har de travlt med at bygge moderne, diesel-drevne fiskefartøjer, hvoraf havnen har ca. 2500. Mange af disse fartøjer er ligesom de fleste af vore udrustede med radio-telefon og moderne navigations-instrumenter. Nogle af dem har endda radar og sofar til opsporing af fiskestimerne.

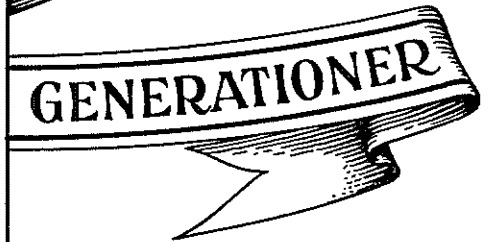
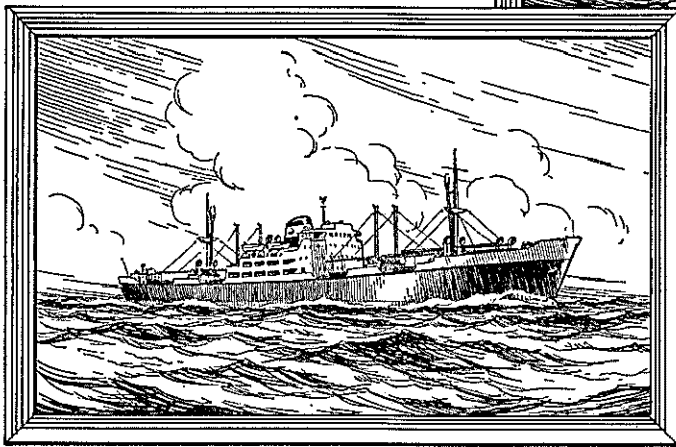
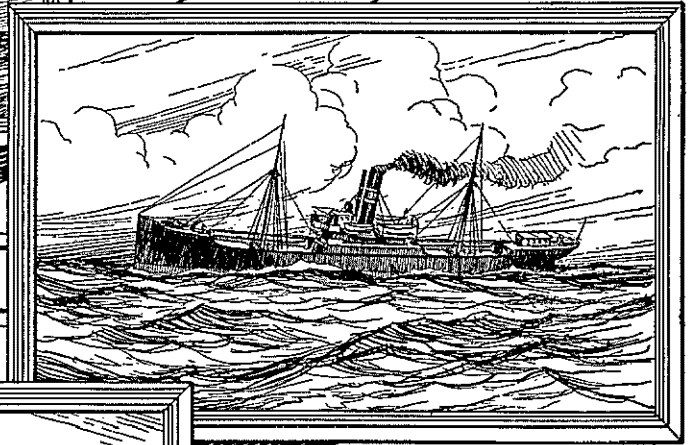
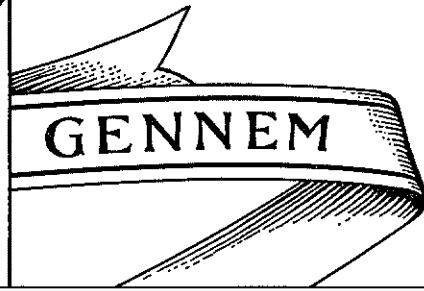
Trods det forholdsvis lille befolkningstal er Gloucester USA's næstbetydeligste fiskeriby, og den overgås kun af San Pedro, der er Los Angeles' fiskerihavn. Hvert år landes ca. 125.000 tons fisk i Gloucester, der iverigt har sin egen meget betydelige fiskeindustri. Meget tidligt fandt man i den lille by i New England på at udnytte fangsten mest muligt. Fiskelimen er f. eks. en Gloucester-opfindelse. I 1925 fandt man på at sælge appetitligt emballeret, frosset fisk, især kuller.

Blomster på den våde grav

Gloucester-fiskerne er stadig dygtige søfolk, som imidlertid ikke glemmer, af hvem de har lært deres faglige kunnen og fine sømandsskab. De har rejst en stor og smuk broncestatue i byen forestillende en af de gamle skonnert-fiskere stående til rors i en brølende storm og med sydvesten trukket godt ned over hovedet. Statuen står bl. a. til minde om de mange Gloucester-fiskere, som i tidens løb har mistet deres liv på havet. Endnu i vore dage går der sjældent et år, uden at søen kræver sine ofre blandt byens fiskere. Derfor har befolkningen hvert år i august en særlig minde-søndag for de omkomne fiskere, og i procession drager man



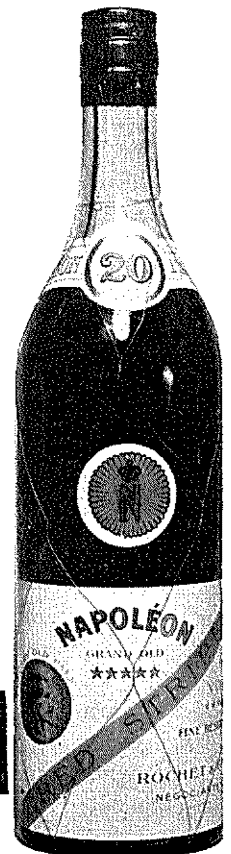
H. SCH - P.



HAR DE
OVERALT PAA HAVET
FAAET

fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER



ned til havet for at kaste blomster i vandet. Blomsterne kastes altid ud under ebbe, så de bliver ført ud på havet og synker til bunds, hvor fiskerne fandt deres grave.

Men amerikansk fiskeri er ikke Gloucester alene. Som allerede nævnt er San Pedro i Californien USA's vigtigste fiskerihavn. I 1954 landedes der her 172.000 tons fisk, der indbragte fiskerne over 37 mill. dollars.

Syd for San Pedro ligger San Diego, kun 25 km fra den mexikanske grænse. Denne forholdsvis lille by er med hensyn til fangstmængden Amerikas fjerdestørste fiskerihavn. Men regner man med fangstens værdi som målestok, er San Diego landets næststørste fiskeriby. Dette skyldes, at fiskerne fra San Diego har gjort deres by til amerikansk tunfiskeris hovedstad, og at tunfisken er den fisk, der indbringer flest penge. I værdi efterfølges tunen af laks. I 1954 landedes der i Amerika 320.000 tons laks langs Stillehavs-kysten. Laksefangsten havde en værdi af ca. 50 millioner dollars — altså for fiskerne: Dette svarer rundt regnet til 350 millioner kroner!

Størstedelen af den fangne tunfisk behandles på Californiens ca. 60 fiskekonserves-fabrikker, og affaldet sendes videre til samme stats ca. 100 fabrikker, der fremstiller fiskeolie, fiskemel, fiskelim m. m.

Tun-clipperne

Tunfisk som konserver er i USA noget forholdsvis nyt. Før og lige efter århundredskiftet interesserede de amerikanske konservesfabrikker sig hovedsagelig kun for sardiner. Men sardin-fangst er et noget usikkert foretagende. Nogle år vrimer det ligefrem med sardiner, men så kan de pludselig forsvinde helt. Et af Stillehavets magre sardin-år var 1903, og flere konservesfabrikker tænkte på at lukke deres virksomheder. Men så var der en fabrikant, som på lykke og fromme begyndte at konservere tunfisk. Så kunne han da i alle tilfælde holde virksomheden i sving, mente han, og bagefter måtte han måske tage smækket. Men der skete

det, at tunfisk i dåse faldt i amerikanernes smag. I de følgende år behøvede fabrikkerne ikke at frygte arbejdsløshed. De amerikanske husholdninger slugte al den tunfisk, fiskerne og konservesfabrikanterne kunne spy ud på markedet. Langt den overvejende del af den tunfisk, der bliver landet i USA, sælges i dåser. I 1954 landedes der 147.000 tons tun, men ikke engang dette enorme kvantum var nok til at tilfredsstille amerikanernes enorme appetit på denne vare. Ved siden af måtte USA importere ikke så helt små mængder af den populære fisk, bl. a. fra Japan.

Der er flere tunfiske-arter i Stillehavet. Der er bl. a. en art med næsten helt hvitt kød. Arten, der har det latinske navn *germo alalunga*, er den højst betalte. Den fanges hovedsagelig tæt ved kysten fra små fartøjer med kun to mands besætning. Fangsten på denne art har sin sæson fra juni til oktober, og i den tid er ca. 1400 både på jagt langs Californiens kyst.

Andre og større tunfiske-arter fanges længere til søs, indtil 300 sømil fra land, og fra store, søgående fartøjer, de såkaldte tun-clipperne. Disse clipperne er der ca. 250 af langs Californiens kyst. Mange af dem har kostet helt op til en halv million dollars, der svarer til 3,5 millioner kroner. Sådanne kostbare fartøjer kan stå for meget hårdt vejr og har ofte en aktions-radius af 10.000 sømil. De er alle diesel-drevne og har eget dybfryseri om bord, ligesom de er udrustet med de mest moderne navigationsinstrumenter.

For at lokke tunen til kastes der fra clipperne små, levende fisk i vandet, og mens de store fisk intetanende begynder på måltidet, kaster fiskerne sig over dem.

Clipperne tager på togt tre-fire gange om året, og hvert togt varer fra seks uger til tre måneder. Det er hovedsagelig mænd af portugisisk afstamning, der deltager i tunfiskeriet. Deres forfædre kom fra Azorerne til New England for mange, mange år siden for at søge om bord i de store amerikanske hvalfangterskibe. Men så døde Stillehavs-hvalfangsten hen. Portugiserne bosatte sig imidlertid på Amerikas vestkyst og fandt deres levebrød som fiskere.

250 tons fisk på 15 minutter

Fra havnene langs den amerikanske Stillehavs-kyst fiskes — som allerede nævnt — også mange andre arter af fisk. Fra San Pedro, der hovedsagelig beskæftiger sig med fiskeri efter sardin-arter, drives et stort kystfiskeri, i hvilket deltager ret små fartøjer. Man fisker efter pilchards, der svømmer i store stimer. Hvis man er heldig, kan man i eet træk på 15 minutter hive 250 tons pilchards ind. Det er hovedsagelig fiskere af jugoslavisk og italiensk afstamning, der driver denne form for fiskeri.

Længere mod nord, mellem Los Angeles og San Francisco, ligger et andet center for pilchard-fangst, nemlig Monterey. Men man fisker herfra også efter ansjoser, makrel og andre fiskearter, hvoraf en ikke ringe del eksporteres til Asien. Men også San Francisco er en vigtig fiskeriby med en stor fiskerflåde. Herfra fiskes hovedsagelig efter laks, makrel og hummer.



Gloucester-fiskere på torske-fiskeri.

Helt oppe ved Californiens nordlige del ligger Eureka, der er Californiens lakse-hovedstad. Men laksen lever hovedsagelig i farvandene nord for Californien, og jo længere man kommer mod nord, jo større er chancen for en god fangst. I Alaskas farvande står laksen visse steder så tæt som sild i tønde.

Laksen fiskes af Eureka-fiskerne på ti dage lange togter, og den lægges på is til søs. Deres næst vigtigste fangstemne er helleflynder, og det er hovedsagelig mænd af skandinavisk afstamning, der bemander bådene fra Eureka.

Fangstfartøjerne i Californien drives for det meste på andelsbasis. Mange konserverfabrikker yder lån til bygning af fartøjer, men ejer ikke selv skibe.

Lunefulde sardiner

Californiens fiskeri har også sine traditioner. I mange af fiskerbyerne fejrer man hvert år fangstsæsonens begyndelse med morsomme og farvestrålende fester. I Monterey samles fiskerne og deres familier hvert år en dag i september for at gå til en særlig gudstjeneste, hvorefter de samlet marcherer til havnen, hvor præster velsigner deres fartøjer.

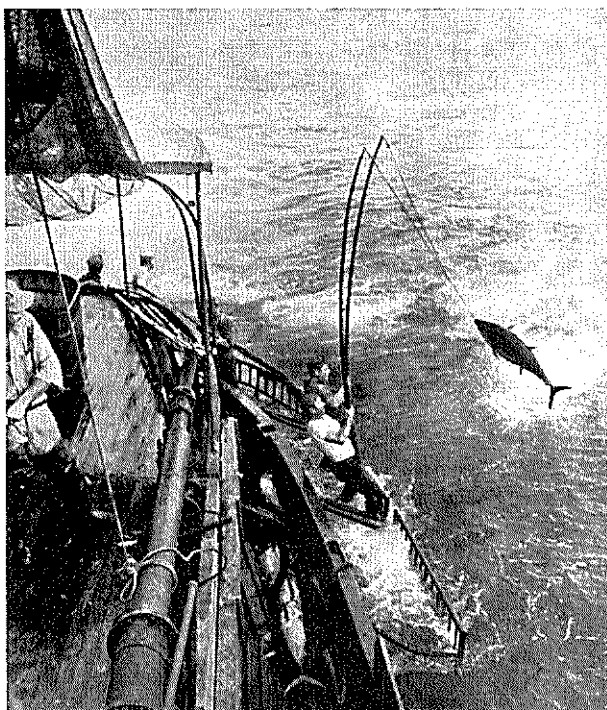
Amerikas vigtigste sardinfiskeri findes i midlertid på østkysten i staten Maine, der ligger nord for Massachusetts. Men som allerede nævnt er fiskeri efter sardiner lidt af et spil, og det gælder også langs Atlanterhavs-kysten, hvad fiskerne fra Maine også nok kan tale med om.

For fem år siden fangedes fra Maine så mange sardiner, at markedet næsten var oversvømmet af dem. Det nævnte år producerede Maine omtrent 4 millioner kasser sardiner med 9 kg i hver. Så stort var udbudet det år, at det var meget vanskeligt at slippe af med produktionen, hvorfor konserverfabrikanterne dannede deres egen organisation, til hvilken hvert af medlemmerne betalte 25 cents for hver kasse, han sendte på markedet. De mange penge, der på denne måde indkom, blev brugt til store annoncer i dag- og ugeblade med det formål at skærpe amerikanernes interesse og appetit for sardiner.

Det varede lidt, før annonce-kampagnen begyndte at virke, og da den endelig gjorde det i 1951, blev det småt med fangsten. Fabrikanterne behøvede det år ikke at avertere, for produktionen sank til to trediedele af den i 1950. Fangsten i 1952 blev næsten ligeså god som den to år i forvejen, men så fulgte et meget magert år, og 1954 var kun et middelår.

Når det var nødvendigt at avertere for at vække amerikanernes interesse, var det ikke fordi, disse ikke bryder sig om sardiner. Men de anser norske og portugisiske sardiner for at være bedre, men til gengæld er disse importvarer også dyrere.

9000 af Maines fiskere lever af sardinfangsten. Som regel handler de med bestemte fabrikanter, med hvem de ved hjælp af radiotelefoni allerede forhandler ude på søen. Iøvrigt er Maine-fiskerne meget moderne indstillet. Nogle af dem benytter endog fly til opsporing af fiskestimerne.



Californiske fiskere fisker tun.

Skandinaviske chancer

Trods Amerikas eget store fiskeri er der stadig gode chancer for en skandinavisk eksport af fisk og fiskevarer til USA. Ganske vist eksporterer USA selv i nogen grad fisk, men eksporten kan på ingen måde måle sig med importen. Et land som f. eks. Norge har en vældig afsætning af sardiner i USA, skønt priserne på disse fisk ligger ca. 35 procent højere end dem, der gælder for Maine-sardinerne.

Men nordmændene hviler ikke på laurbærene. De ved, at det stadig er nødvendigt at forfølge succes'en, og fornylig åbnede de en lille udstilling i USA for at vise den amerikanske husmor, hvad den norske fiskeindustri kan byde på, og hvor meget fiskekost kan varieres.

Mon danske fiskere og dansk fiskeindustri ikke skulle være mere på trapperne — især på de amerikanske? Ved ikke at gøre reklame for deres varer tvinger eksport-landene jo ligefrem amerikanerne til at udvide deres i forvejen veludviklede fiskeri.

A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders

Skibsreder-familien,

der kryber i skatteskjul

**„Kom hjem, kom hjem“, synger grækerne,
men Onassis bliver væk**

Da Argentina for kort tid siden ville sælge sit store, moderne hvalkoger, „Juan Peron“, nævntes Aristoteles Sokrates Onassis som køber af skibet. Ganske vist blev forlydendet om den græske skibsreders interesse for kogeriet dementeret af hans nærmeste medarbejdere, men det havde faktisk været mere iøjnefaldende, om hans navn slet ikke var blevet nævnt i forbindelse med det store skib. Det er betegnende for Onassis' format og betydning, at næsten hver gang der sker noget stort inden for verdensskibsfarten — godt eller dårligt — nævnes han i samme åndedrag.

Onassis med de oldgræske fornavne er en mand, om hvem der altid står blæst, men mærkeligt nok ser man sjældent billeder af ham i aviserne. På sin vis forekommer han ligeså menneskesky som Greta Garbo, som forresten tælles med i hans venneskare, og som jo har deltaget i flere krydstogter med hans yacht i Middelhavet. Men er Onassis menneskesky — så er professor Tribini det også!

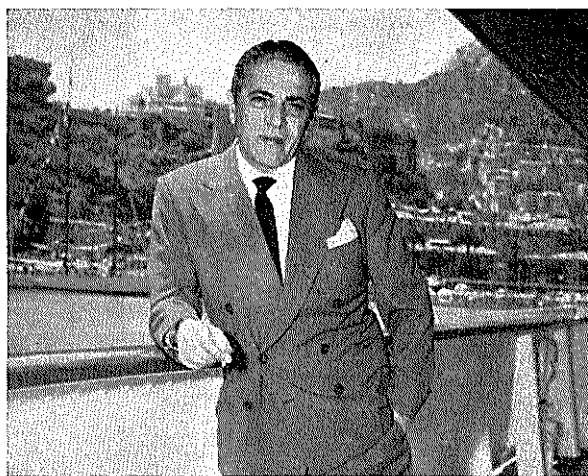
Hvad vil han da med al den reklame, eller hvad man nu vil kalde det? Ja, det ved vist ikke engang de mange sladder-journalister, som han giver stof til mange små, letfordøjelige rygter.

Det er ikke kun inden for søfarten, Aristoteles Sokrates Onassis gør sig kendt. Hans enorme formue gør ham i stand til at foretage sig helt fantastiske ting, som da han f. eks. tilbød det lille fyrstedømme Morocco støtte, da det var i økonomiske vanskeligheder!

Men lad os holde os til hans bedrifter inden for søfartens område, for de giver mere end rigeligt stof:

Onassis taber et søslag

Onassis' mange penge gør ham tit mere modig end andre skibsredere. Da Chile, Peru og Ecuador for et par år siden udstrakte deres territorialfarvande til en linie 200 sømil fra kysten, var der mange lande, der protesterede. Danmark var imellem de protesterende. Men Onassis, cosmopolitten, nøjedes ikke med en protest på et stykke papir. Han udrustede en hel flåde på 16 hvalfangerskibe og et koger, der for fuld fart sejlede ud til krig. Men det gik ikke Onassis så godt som ventet. Perus flåde og luftvåben tog handsken op og beslaglagde kogeriet, „Olympic Challenger“, der sejlede under Panamas flag. Onassis' flåde befandt sig hele 365 sømil fra kysten og var på vej mod Galapagos-øerne, da peruanerne overfaldt ham, sagde han. Han fik derfor Panama til at anmode FN om assistance, og selv henvendte han sig til den vesttyske regering, da „Olympic Challenger“ havde mange tyskere blandt besætningen. Men Peru var ubøjelig i denne sag. Sammen med kogeriet var fire fangstbåde blevet beslaglagt, og for alle fem skibe krævede Peru



Skibsreder Onassis om bord på sin lystyacht i Middelhavet.

nu „løsepenge“. Det drejede sig om ca. 20 millioner kroner, og dem betalte foreløbig Lloyd's, hos hvem flåden var forsikret, hvorefter Onassis slagne flåde under krigsskibes strenge eskorte forlod peruansk farvand.

Men ellers lider Onassis meget sjældent nederlag. Han er hård i filten og har kun eet valgsprog, som lyder:

„Forretning bestemmer min handlemåde. Mit favoritland er det, som giver mig de størst mulige lettelser m. h. t. skatter, handelsrestriktioner o. l. Under det lands flag koncentrerer jeg min indbringende virksomhed.“

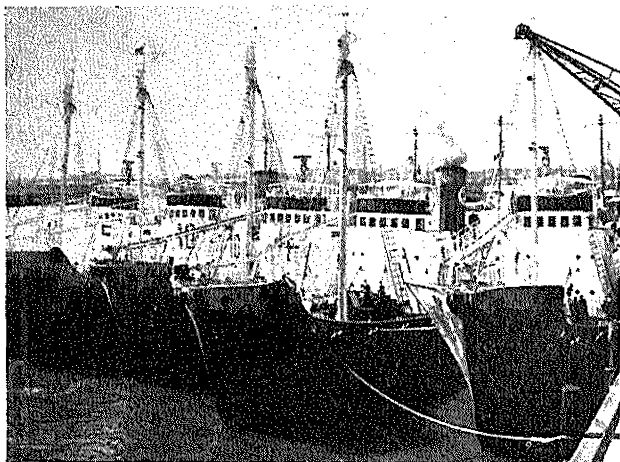
Forretningsmand til fingerspidserne er, hvad han er. Lige efter krigen købte han en mængde tankskibe fra de amerikanske overskudslagre og fik dem meget billigt, ja, så billigt, at amerikanerne senere gjorde vrøvl. Myndighederne i USA mente, at han faktisk fik skibene billigere, end loven tillod det.

Mange af Onassis' første skibe var under al kritik, men senere har han fået større, dyrere og finere skibe. Men for ikke at få for meget vrøvl med skibstilsyn og den slags „væsener“, lod han sine skibe sejle for sådanne lande som Panama, Liberia og andre lidet rutinerede søfartsnationer. Besætningerne til skibene hentede han fra lande, hvor befolkningen er vant til ringe betaling for deres arbejde, og sine nye skibe lod han bygge, hvor man gjorde det billigst. På den måde blev han hurtigt en rig mand, og forskellige små bijob hjalp jo også lidt på kontanterne. Bl. a. blev han chef for casinoet i Monte Carlo, hvilket vel nok forklarer hans forkærlighed for det lille fyrstedømme.

„Kuppet“ i Saudi-Arabien

Onassis er ikke ligefrem elsket af andre redere og de traditionelle søfartslande. Hans udnyttelse af flagdiskrimination er iøvrigt ikke helt i pagt med den handelens og havets frihed, som han siger, at han hylder.

Et af hans helt store numre var aftalen med Saudi-Arabien i 1954, hvorved der i vidt omfang blev givet denne havens „fribytter“ eneret på transporten af



En lille del af Onassis imponerende hvalfanger-flåde. Fartøjerne på billedet er nogle af de 16 skibe, som Venezuela holdt tilbage og først gav fri, da Onassis betalte en bøde for at „have drevet hvalfangst i venezuelanske farvande“. Skibene ses her i Cuxhavens havn. Størstedelen af deres besætninger er tyskere og nordmænd.

Saudi-Arabiens meget betydelige olie-eksport. Han forpligtede sig til at indsætte 30 tankskibe i farten fra landet samt til at betale en vis afgift for hver ton fragtet olie. Onassis fik eneret til at fragte al den olie, der ikke transporteres med tankskibe tilhørende de fire amerikanske olieselskaber i den arabiske oliekoncern. Disse selskaber svarer kun for ca. 40 procent af Saudi-

Arabiens olieeksport, og Onassis havde derfor gjort et godt kup. Han havde allerede på det tidspunkt flere super-tankskibe, der kunne sejle olien billigere ud til importørerne end de fleste andre tankere, og selv amerikanerne frygtede hans konkurrence. Men endnu værre var det for de skandinaviske lande, hvis tankskibe i mange år har sejlet olie fra Saudi-Arabien. Sammen med flere andre søfartslande protesterede Norge, Sverige og Danmark derfor over for den saudiarabiske regering mod Onassis' monopol.

Men hvad man nu end vil sige om Onassis, så er han ikke kommet til sine penge sovende. Han har hverken modtaget nogen arv eller andre „sovepiller“. Han kom som ung og fattig emigrant til Sydamerika for snart mange år siden, men tjente hurtigt gode penge og blev argentinsk statsborger.

Den rige familie

Trods alt har Onassis skrappe konkurrenter, og de skrappeste er hans svigerfar og hans svoger. Begge er ligesom han selv græker. Svigerfaderen hedder Stavros Livanos. Han tjente sine første penge som ganske almindelig sømand omkring århundredskiftet. Også svogeren, Stavros Spiros Niarchos, begyndte ganske småt, men havde allerede før krigen en betydelig flåde, hvoraf størsteparten dog gik tabt i krigsårene. Niarchos begyndte på næsten bar bund endnu en gang og koncentrerede sig først og fremmest om super-tankere, hvis pioner-reder han blev.

Tilsammen ejer denne stenrige skibsreder-familie

SHIPPING AGENCIES

ALUMINIUM -

redningsbåde

flåder

master

falderebstrapper

landgange etc.

TELLO SLIDING HATCHES

Leveret til bl. a.:

m/s »Tello« (H. Svenningsen)

m/s »Bahia« (L. Lorentzen)

m/s »Lars Meling« (H.M. Wrangell)

m/s »Silvia« (Svenska Lloyd)

m/s »Hermie« (Svenska Lloyd)

**Tlf. Minerva 697 - Amaliegade 21
København K**

en flåde på over 4 millioner dødvægt-tons, og for et år siden havde de tilsammen yderligere een million tons under bygning. Størsteparten af nybygningerne tilhørte Niarchos.

Stavros Spiros Niarchos er ikke den samme store reklame-mager som sin svoger. Han arbejder mere stilfærdigt, men har ikke desto mindre den største flåde af de tre og verdens største tankskibsflåde. Samtidig synes hans forretningsmetoder at være mere stabile end Onassis'. Alle hans nye skibe er chartret lang tid fremover.

Det vides ikke, hvordan denne skibsreder-families tre „kanoner“ kommer ud af det med hinanden, men i alle tilfælde har Niarchos og Onassis en lille privat kappestrid i gang. Det gælder for dem om at eje verdens største tankskib, og når den ene af dem melder at have „verdens største“ tankskib under bygning, siger den anden, at han er ved at få bygget et endnu større. Fejden begyndte med, at Onassis fik bygget „Tina Onassis“, men snart efter erklærede Niarchos, at hans „World Glory“ var endnu større. Det viste sig imidlertid, at de regnede størrelsen af de to skibe ud efter hver sin målestok, men der er ingen tvivl om, at Niarchos allerede dengang havde de bedste kort på hånden. I 1952 fik han foruden den 45.821 tons dw store „World Glory“, der var bygget i USA, et par „småskibe“ på henholdsvis 33.000 dødvægt-tons og 32.500 tons. Disse var det engelsk-byggede „World Harmony“ og det tyskbyggede „World Gratitude“. Han havde endnu tre skibe af sidstnævntes størrelse under bygning i Kiel, hvor han også havde bestilt et på 35.500 tons dw. Endvidere havde han en hel række 33.000 tons tankere bestilt i Japan og Sverige. Men trumf var dog en kæmpe på 47.500 tons dødvægt, som allerede i 1954 var bestilt hos Vickers-Armstrong i England. Og sammen med dette skib skulle afleveres et søsterskib fra samme værft!

Kun een patriot

Grækenland kunne være en stor søfartsnation, hvis ikke Onassis, Niarchos og gamle Livanos havde vendt det ryggen. Iøvrigt er denne familie ikke de eneste græske stor-redere, der har fundet andre græsgange end hjemlandets. Grækenlands virkelig store redere ejer tilsammen en flåde på ca. 14 millioner tons, og heraf sejler ikke engang de tre millioner under græsk flag. Af de store græske redere er der kun een virkelig patriot. Han hedder Callimanopoulos, og han har hele sin flåde sejlene under Grækenlands flag.

En anden græsk storreder er Vergotti, som efter krigen sejlede den græske regering hjem med et af sine skibe. Men selv blev han ikke hjemme. Det kunne ikke betale sig.

Onassis er den af Grækenlands rige sønner, der oftest kommer i aviserne verden over, og Niarchos og svigerfar Livanos hører heller ikke til de mest tilbage-trukne. Derimod hører man ikke ret meget om navne som Kulukundis, der ejer en flåde på ca. 800.000 tons dødvægt, eller om Eugene Eugenides, der bor i

Schweiz, men som er meget virksom lige ovre på den anden side Øresund. Endvidere er der Embiricos, der har kontorer både i USA, England og Frankrig samt Lemos og Pateras, der slår deres folder i New York og London.

En mand som Onassis må selvfølgelig have sig en hobby, og det har han også. Spillebanken i Monte Carlo bryder han sig ikke om som spiller, nej, det er han for klog til. Han lader andre om at investere deres penge i noget så usikkert som spil. Hans hobby er hans lystyacht, der er udstyret med det helt dyre. Der er både biograf, balsal, swimming-pool og andre „for-nødenheder“ om bord, og så medfører skibet naturligvis sin egen flyvemaskine på agterdækket!

Men Onassis' rigtige fædreland er fattigt. Efter krigen har det for en stor del levet af Marshall-lån, men havde Onassis og hans græske kolleger holdt sig hjemme, kunne de have bidraget meget til at bedre landets økonomi. Eller det kunne de måske slet ikke?

Hvordan de blev rige

Grunden til de store græske rederes succes ligger for en ikke ringe del i, at de ikke har haft noget rigtigt fædreland. De er helt uden dybere følelser for andre end sig selv og deres familier. De er knaldhårde forretningsfolk, der uden skrupler underbyder folk. Og det, der i højeste grad har medvirket til deres succes, er, at de har levet i skatteskul. I de lande, hvor de har søgt tilflugt med deres skibe, har pengene kunnet formere sig ganske kolossalt. Havde de samme redere arbejdet på lige fod med redere i de gamle søfartslande, havde de sikkert haft sværere ved at klare sig i konkurrencen. Mange mener, at en mand som Onassis trods alt kun er en døgnflue. Men i så fald tilhører han en meget sejglivet gren af racen, og efterhånden sidder han vel så nogenlunde fast, hvor han er, at der altid vil være nogle millioner kroner tilbage selv efter den værste depression.

Men ikke desto mindre lokker Grækenland nu selv med skattelettelser og lignende sukkergodt for at få nogle af sine rige skibsredere hjem igen sammen med deres skibe. Endnu har vist ingen af koryfæerne fundet det ulejligheden værd at ændre kursen. Den græske regering må sikkert lokke med endnu sødere løfter, hvis den skal have heldet med sig.

Grækenland kunne ellers godt trænge til at få en hastig tilvækst til tonnagen. Udtrykt i brutto register-tons udgjorde landets flåde ved udgangen af 1954 ialt 1.176.000 tons, hvilket var ca. 66.000 tons mindre end året forud og 600.000 tons mindre end før krigen, da Grækenlands handelsflåde udgjorde 2,6 procent af verdensflåden mod 1,2 procent i 1954. Desuden er mange af de græske skibe gamle og urentable. Kun 5,5 procent — mod Danmarks ca. 80 procent — af den græske handelstonnage er motorskibe.

„Kom hjem, kom hjem, oh kom dog hjem,“ synger man i Athen, men Onassis befinder sig godt i Monte Carlo og om bord i sin lystyacht.

Jack Tar.

Ekkoloddet, der „ser“ til siderne

Det bliver ikke rart at være rødspætte. Fangstmetoderne bliver stadig mere effektive, og man benytter nu så moderne opfindelser i jagten på fiskene. Desuden har man jo sofar, et amerikansk ekkolod, der „ser“ til siderne. Sofar har nu fået et europæisk sidestykke, idet Kiel-firmaet ELAC har bygget videre på ideen og sat et horisontal-lodanlæg i masseproduktion under navnet LODAR.

Den moderne skipper kunne næppe tænke sig at skulle undvære sit ekkolod, men sommetider har han vel nok spekuleret på, at det egentlig kunne være meget rart, hvis dette instrument også kunne måle i det vandrette plan. Vandret ekkolodning ville ikke alene gøre livet surt for fiskene, men også være til gavn i sejlreneder, i grunde eller skærfyldte farvande samt på steder med mange vrage.

Rent umiddelbart skulle man synes, at dette problem kunne klares meget let ved ganske simpelt at lade de gængse ekkolod udsende deres ultralyd-impulser vandret. Men så nemt går det desværre ikke. Vand er ganske vist vand fra hvilken synsvinkel man end betragter det, men sagkundskaben siger, at havvandets lagdeling giver visse problemer. Lagdelingen forårsages af det forskellige saltindhold og af den skiftende temperatur. Det almindelige ekkolod, der måler lodret, gennembyder uden vanskelighed vandlagene. Ganske vist opstår der et meget svagt ekko, som forresten har givet videnskaben noget at spekulere over. For man ved endnu ikke, om dette ekko forårsages af små, levende væsener, der opholder sig på overgangen mellem vandlagene. Men disse ekstra ekko betyder altså ikke så meget.

Sender man et ekkolods ultralyd-impulser i den vandrette retning, bliver vandets lagdeling til stor gene. Overgangene mellem lagene forårsager en højning eller spredning af den udsendte impuls, hvis styrke derfor i nogen grad spildes til ingen nytte.

Udsender man imidlertid et meget stort strålebundt af ultralyd-impulser, kan man forvente, at en del af dem vender tilbage som ekko. Men problemet består også i at „bundte“ lydenergien således, at fiskestimens eller forhindringens beliggenhed og udstrækning kan bestemmes så nøjagtigt som muligt. Derfor er det vigtigt at vælge den rette sendefrekvens.

For at kunne dække så stort et område som muligt må apparatets sender og modtager være anbragt under kølen, så det kan virke til begge sider på skibets kurs. Men et apparat anbragt på denne måde kan have sine ulemper, idet det let kan beskadiges ved — på fiskefartøjer — egne liner, af for nær kontakt med havbunden eller ved sammenstød med undervandshindringer. Derfor må det horisontale ekkolod installeres således, at det hurtigt og let kan trækkes ind i skroget, sådan som sneglen trækker sine følehorn til sig. Lodar installeres netop på den måde.

Vi skal ikke komme nærmere ind på Lodars kon-

struktion, men bare nævne, at anlægget består af et udstrålings-apparat, der bærer en horisontalsvinger, et grafisk og et akustisk registrerings-apparat, et kommandoapparat, stødgenerator og mindre hjælpeaggregater. Alene ved drejningen på en kontakt sænkes svingeren pr. fjernkontrol ned i vandet. Som en lyskaster kan den bevæges indtil 150 grader til hver side — også pr. fjernstyring — med den ønskede fart.

Lodar kan indstilles, så det automatisk sørger for, at en hvilken som helst vinkel på 90 grader til stadighed bliver afsøgt. Resultaterne af målingerne aftegnes skriftligt på en speciel ekkograf, men man kan også gøre ekkoet hørligt ved hjælp af en højttaler. Når der spores en forandring i ekkoet, kan man ved hjælp af svingerautomatiken lokalisere genstanden. Ved hjælp af en skala kan man aflæse skibspejlingen og på ekkograf-papiret se genstandens afstand fra skibet. Hvis ekkoet forsvinder, når genstanden befinder sig kort foran skibet, slår man apparatet om til lodret brug, hvorefter det virker som almindelig ekkolod.

I Tyskland har man længe kendt og gjort brug af Lodar. F. eks. er størsteparten af de vrage, der efter krigen er blevet fundet, hævet eller afmærket, først blevet opdaget ved hjælp af horisontal-lod. I det sidste år har man eksperimenteret meget med Lodar og fundet ud af, at man i frit farvand kan registrere en fiskestime på helt op til 2000 meters afstand. Andre ting, f. eks. fyrskibe, har man kunnet lokalisere i afstande på helt op til 4000 meter.

Lodar, der herhjemme vil blive forhandlet af Alfred Raffel Aktieselskab, vil sikkert få sin betydning for dansk fiskeri og skibsfart.

G. L.

Sikkerhed til søs

DECCA NAVIGATOR

DECCA RADAR

DECCA NAVIGATOR AKTIESELSKAB

KRYSTALGADE 15 - KØBENHAVN K.
TELEFON BYEN 8310

A/s Dampskibsselskabet VENDILA

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

En Kap Horn-clippers solstrålehistorie

Skibsskæbner kan sommetider forme sig mærkeligt: Nu har endnu et af de stolte, gamle sejlskibe afsluttet sin sidste rejse. Men denne gang blev både „bødlerne“ og Davy Jones snydt, for „Pacific Queen“ kom hverken på ophugningsværftet eller på havbunden. Den sidste repræsentant for den engang så store flåde af Kap Horn-clippere har tværtimod fået en foryngelseskur. „Stillehavets dronning“ vil i mange år fremover stråle i al sin ungdoms glans og få alle drenge fra 5 til 99 år til at gøre store og længselsfulde øjne. Skibet er nemlig blevet gjort til et af de fineste klenodier på San Franciscos søfartsmuseum.

„Pacific Queen“ er sikkert bedst kendt under navnet „Balclutha“, som det fik i søsætningsøjeblikket, der ligger snart 70 år tilbage i tiden. Det stod ud på sin jomfrurejse fra Glasgow, hvor det var bygget, i 1886, og i de næste 13 år indtjente det mange penge til sine skotske redere. Det blev nemlig indsat i den indbringende, men også hæsbælende og opslidende kornfart rundt Kap Horn, fra Californien til England.

„Balclutha“ var på 1.862 tons, var bygget af jern og havde tre master. Det var et godt skib, og amerikanerne var ikke længe om at få øje på det. I 1889 blev det solgt til tre San Francisco-redere, der købte og drev det i fællesskab.

I de følgende fem år sejlede „Balclutha“ på Australien, men blev så solgt til Alaska Packers' Association, der i forvejen ejede en ret stor flåde. Af sine nye redere fik skibet det flotte navn „Star of Alaska“. Også i farten på Alaska gjorde skibet god fyldest, og det var et af de sidste sejlskibe på ruten.

I 1929 gik „Star of Alaska“ imidlertid i hi i Alameda Creek for ubestemt tid. Men sejlskibe var allerede på den tid ved at blive sjældne, og i 1934 fik en showman ved navn Frank Kissinger øje på „Alaskastjernen“, som efterhånden havde mistet lidt af glansen. Han købte skibet, stadsede det lidt op, omdøbte det til „Pacific Queen“ og udstillede det forskellige steder langs Amerikas vestkyst.

Gamle „Balclutha“ overlevede sin fjerde ejer, for i 1953 døde Kissinger, hvilket forøvrigt var lige ved også at koste det selv livet. Da Kissinger var væk, og hans efterladenskaber skulle gøres op i penge, begyndte man nemlig at tale om at ophugge det gamle skib. I nogen tid lå det fortøjet i Sausalitos mudrede vand i Californien. For hver dag, der gik, græmmedes det mere og mere. Alligevel var der mange, der kunne få øje på, hvor smukt skibet i virkeligheden var. Blandt dem var der en nu 12-årig dreng ved navn Rick Ramsey.

Rick var blevet gjort til invalid af børnelammelse, men allerede mens han endnu var lænket til sengen, begyndte han at læse. Alle de kulørte hefter lod han ligge, og ikke engang sådanne bøger som „Tarzan“ og „Den sidste mohikaner“ interesserede ham. Derimod læste han alt, hvad han kunne få fat i af skibs-lecture.

Han blev kort sagt *ship-lover*, og efterhånden samlede han en mængde udklip sammen om gamle sejlskibe, som han klæbede ind i scrap-bøger. På den måde vidste han tid efter anden mere om sejlskibe end mangan moderne sømand.

Så kom den store dag, da Rick kunne komme lidt op, og da han boede nær ved Sausalitos havn, var det naturligt, at de fleste af hans ture — ved families og venners hjælp — gik ned til vandet. Navnlig var det „Pacific Queen“, der fangede hans interesse.

Efterhånden fik han lidt af sin førlighed tilbage, og nu gik der meget sjældent en dag, uden at han hilste på det stolte sejlskib, som han kendte ud og ind. Nå, det sidste udtryk er måske lidt overdrevent, for Rick nåede aldrig at komme ombord i skibet, fordi han ikke selv kunne klare ombordstigningen og fordi adgang til oplagte skibe nu engang ikke er en offentlig forlystelse. Men han kendte i alle tilfælde „Pacific Queen“ udvendigt indtil de mindste detaljer. Alligevel var det hans store ønske en dag at kunne komme ombord i skibet, gå på dets dæk, tage ratknagerne i sine hænder, snuse til atmosfæren i de mange rum ombord og i det hele taget drømme sig tilbage til sejlskibstiden, som han havde læst og vidste så meget om.

Men en dag fik Rick at vide, at den gamle Kap Horn-clipper skulle væk. Det skete i juli sidste år. Først var han ked af det, men så fik han at vide, at skibet skulle være museumsgenstand, og det tiltalte ham, selv om chancen for at komme ombord nu blev minimal. For „Pacific Queen“ blev sejlet over San Francisco-bugten, langt bort fra hans hjem, som han så dårligt kunne rejse væk fra på grund af børnelammelsens eftervirkninger.

Turen over San Francisco-bugten foretog clipperen på slæb efter en bugserbåd. Næsten et helt års reparations- og restaureringsarbejde ventede skibet. San Francisco Maritime Museums Association havde købt „Pacific Queen“ af showmanden Kissingers enke, og reparationerne ventedes at ville koste ca. 850.000 kroner. Men San Franciscos borgere ser anderledes på maritime minder end vi, de søfarende vikingers ætlinge. Der var faktisk ikke det firma med bare den mindste tilknytning til skibsfart langs bugten, der ikke bidrog med kontante beløb til skibets make-up. Mange firmaer leverede endog materialer til arbejdets udførelse, og 18 maritime arbejder-sammenslutninger bidrog med gratis arbejde.

Endnu en lille solstrålehistorie knytter sig til det gamle skibs tilbagevenden til livet: Det fik sit gamle navn tilbage.

Omdåben blev foretaget af Mrs. Ina Frances Dunn. Hun havde som ganske spæd været om bord på skibet i 1899 som datter af skibets fjerde kaptajn, Alfred Durkee. Dengang hed clipperen endnu „Balclutha“, og det var derfor naturligt, at det blev denne kaptajnsdatter,

der gav den sit oprindelige navn tilbage. Omdåben blev foretaget ved en højtidelighed i San Francisco i sommer.

Men den bedste del af historien er endnu tilbage: En af museums mændene i San Francisco hørte om Rick Ramseys interesse for skibsfart og kærlighed til „Balclutha“. Og han vidste, hvordan han uden store udgifter kunne gøre drengen glad.

En invitation blev sendt til Rick om at komme om bord. Og Rick kom naturligvis. Ikke alene fik han lov at komme ned i kamre og rundt på dækket, men han kom også til at gøre clipperens sidste rejse med, fra værftet til museet. Mange ville gerne have gjort den tur efter, og Rick var lykkelig. Mest glad var han, da han et øjeblik fik lov at fatte om skibets rat.

Joh, „Balclutha“'s historie er en rigtig solstrålefortælling, og den er lærerig for os, der lader mange af vore nationale, maritime minder smuldre væk!

O. L.

BASSE & CO.

Amaliegade 33, København

Telf. Mine-va +3232

Telegramadresse: Damphetland, Steampacific

Fjernskrive-: no. 2250

★

D/S Hetland A/S - D/S Pacific A/S

A. H. Basse Rederi A/S - Rederiet Bion A/S

En speciel „gyser“

Når man skal anmelde en bog, vil man helst kunne fortælle, at den er enten morsom, spændende eller hyggebringende. „Dansk Søulykke-statistik“ er ingen af delene, men den er på sin vis interessant og tankevækkende, og det er vel egentlig også dens mission gennem sine uhyggelige facts at virke belærende og forebyggende.

For året 1954 er der opført 367 søulykker, hvilket kun er nogle få mindre end de foregående år. Heldigvis er ikke alle ulykkerne lige alvorlige, men der omkom dog ialt 73 personer ved søulykker i 1954. Heraf var de 68 søfarende. Ti menneskeliv gik tabt ved overbordfald.

Brand er stadig en form for ulykker, der optager en stor del af pladsen i statistikken. Der noteredes i 1954 26 tilfælde af brand i danske skibe. I flere af tilfældene skyldtes brandene uforsigtig omgang med ild, i andre fejl ved elektriske installationer, selvantændelse af lasten, fejl ved motorer, overophejning af varmeanlæg o. s. v.

Krigen sætter stadig sit spor på søen. I 1954 minesprængtes således to danske skibe.

Søulykke-statistikken, som den kan anbefales alle søfarende at studere, er udsendt af Ministeriet for handel, industri og søfart.



A. P. MØLLER ★ MAERSK LINE

KONGENS NYTORV 8 - KØBENHAVN K.

REDERI

TANK-, LINIE- OG TRAMPFART

BEFRAGTNING KLARERING

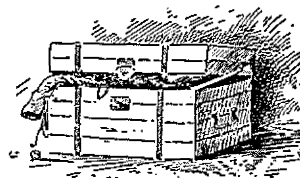
★

KØB OG SALG AF SKIBE

TELEFON CENTRAL 514 - STATSTELEFON 33 - TELEGR.-ADR.: MERSK

...fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



Det ottende vidunder

Danneskjold-Samsøes navn vil i alle tilfælde blive husket for een ting, nemlig tørdokken på Christianshavn, som på grund af jordbunds-forholdene helt og holdent måtte bygges af tømmer. En model af dokken blev lavet af en snedkersvend. Så smukt var den udført, at svenden fik lov at indtræde i snedkedlauget uden først at gøre mesterstykke. Modellen blev en af Københavns største seværdigheder, men de fleste regnede vistnok med, at planen var lige så umulig at føre ud i livet som det var på den tid at sejle imod vinden. Digteren Ambrosius Stub skrev således: „Min lykke går det med så langsomt som med dokken. Gud ved, om noget af os begge blive skal.“ Men planen blev til virkelighed. Den 26. maj 1739 indviedes dokken i overværelse af kongehuset og alt, hvad der ellers talte i København. Indvielsen fejredes med kanonsalut og kongelig middag i et tårn, der var opført ved siden af dokken, for at kongen herfra kunne overvære, „når noget mærkværdigt forefalder i dokken“.

Nøglen til Østersøen tabtes

I midten af det attende århundrede udkastede Danneskjold-Samsøe en plan til en kanal mellem Amager og Sjælland, der skulle tvinge hele skibstrafikken igennem selve Københavns havn. Når Kalvebodstrand var uddybet og kanalen dermed skabt, skulle farvandet mellem Amager og Saltholm, som jo kaldes Drogden, forsænkes. På den måde ville nøglen til Østersøen helt og holdent komme i Danmarks besiddelse. Kanalen skulle føres ud til dybt vand i Køge bugt og have en bredde af ca. 30 meter. Dybden skulle være ca. 8 meter. Skønt admiralitetet stillede sig noget tvivlende over for planens brugbarhed, godkendte kongen den i 1740. Hele projektet var beregnet at skulle koste 1.300.000 rigsdaler, hvilket var en ganske betydelig sum efter datidens forhold. Kanalen skulle have været en realitet i 1753, men de følgende års „kolde“ krig kvalte projektet fuldstændigt.

„Struds“ og „Kævelads“

Holmen er et sted, der rummer mange minder. Beklædningsmagasinet, hvor tusinder af danske orlogsgaster i tidens løb har fået udleveret „confirmationstøjet“, er for mange en særlig minderig bygning. Hvis man går helt hen til bygningens mure, vil man se, at stenene helt op i to meters højde er een stor autografbog. Næsten hver eneste dansk orlogsgast har nemlig indridset sit navn i disse sten, og i mange tilfælde har de ikke nøjedes bare at skrive borgerligt navn og orlogsnummer, men også de øgenavne, kammeraterne har givet dem. Stenene er et godt vidnesbyrd om dansk humor. F. eks. finder man kælenavne som „Struds“, „Anders And“, „Kævelads“ (hvis indehaver må have haft mundtøjet i orden), „Gandhi“, „Falkeøje“ og — et af de mindre stuerere: „Hans Piskumme“. Sidstnævntes indehaver udmærkede sig ved et kolossalt underbid.

Natmænd lagde grunden til Holmen

Da pladsen til flådens skibe på Bremerholm efterhånden blev for trang, søgte man efter et sted, hvor man kunne anlægge en ny orlogshavn. Pladsen fandt man nordpå, lidt syd for Refshalegrundens søndre udløber. Her var nedrammet to pæle i vandet. På hver pæl var anbragt et skilt med en hånd. Denne hånd viste søfolkene, at de her måtte kaste skibenes ballast. På den måde blev en del af revet tør ved lavvande, og for yderligere at fremskynde opfyldningen lod man en del af Københavns natrenovation udtømme samme sted. Da revet nu var

tørt også ved daglig vande, tog opfyldningen fart. I 1680 besluttede man at lade alt fyld, der fremskaffedes ved Københavns havns uddybning, losse samme sted. Endvidere blev et par af flådens udrangerede skibe sænket for at holde på fyldet.

Den første stabelafløbning

Allerede i 1692 løb det første skib i søen fra Nyholm. Det var det senere så berømte linieskib „Dannebrog“, som i 1710 — med Ivar Huitfeldt som chef — sprang i luften i Køge bugt.

„Elefanten“

Alle gamle orlogsgaster kender „Elefanten“ på Holmen. Her har mange haft deres første timer i ekscersits, og allesammen er de kommet til og fra landløv ad denne mole, hvor kaserne-skibet „Fyen“ har tilbragt det meste af sin alderdom. Sit navn har stedet fået, fordi linieskibet „Elefanten“ i sin tid blev sat på grund her for at hindre isgang og dermed skader på Holmens oplagte skibe.

„Kronen“

Holmens Hovedvagt, der ligger for enden af „Elefanten“ og lige ud for indgangen til Søværnets kaserne, er også kendt af alle, der har aftjent deres værnepligt i orlogsuniformen. Officielt hedder bygningen Nyholms Hovedvagt, men omtales altid som „under kronen“, fordi der øverst på dens tårn er anbragt en kongekrone ligesom på Christiansborg Slot. Utallige længselsfulde blikke er i tidens løb af utålmodige skildvagter på kasernen blevet kastet op mod uret i tårnet. Uret blev skænket af Christian VI personlig, da bygningen indviedes i 1744.

Københavns officielle flag

Flaget på batteriet Sixtus betragtes som Københavns officielle flag. Oprindeligt vajede det fra tårnet af Nyholms Hovedvagt.

„Marinemuseet“

Det er blevet sagt så tit, at en gammel sømagt som Danmark ikke kan være bekendt ikke at have et rigtigt marinemuseum. Men vi har faktisk allerede begyndelsen til et sådant museum. Minderige ting om vor flådes historie eksisterer der mange af, skønt mange af klenodierne forsvandt, da englænderne i 1807 raserede på Holmen. I 1838 indrettede man imidlertid en slags museum i Arsenalets søndre bygning. Her blev opbevaret mange interessante ting, men kun få mennesker har haft lejlighed til at se dem. I de senere år har museet måttet afgive plads til mere forsvarsvigtige formål, og sammen med Holmens modelsamling er også mange af vore andre maritime minder hjemløse.

Verdens største

Middelgrundsfortet, der er verdens største kunstige søfort, blev bygget fra 1890 til 1895. Fortet dækker 4 hektar og med bølgebræderne medregnet 7 hektar. Middelgrundsfortet blev opført på sand, som pumpedes ind i en beholder af betonblokke og tømmerkister. Til at begynde med besørge trafikkens til og fra alle danske forter med robåde, men da Middelgrundsfortet var færdigt, indledtes faktisk en ny epoke, idet forterne nu fik stillet dampskibe til rådighed. I dag er de fleste af de store kanoner, som med stor nøjagtighed kunne beskyde mål så langt borte som Helsingør og Køge, blevet afløst af moderne antiluftskys. Fortet har iøvrigt ikke egen vandforsyning. Alt vand til fortet sejles ud i tankbåde.

De kradser ikke, men kilder

Charles Haugbøll: Børster
Munksgaard
183 sider

Så fik også „børsterne“ deres bog, og de fortjente den.

„Børsterne“ var de løse arbejdere, som var med til at anlægge Danmarks jernbanenet, og som først forsvandt fra skuepladsen omkring den anden verdenskrig. Det var de mænd, der udførte det mest anstrengende af arbejdet og fik mindst for det. „Børsterne“ kunne lidt af hvert, og der var flere slags af dem. Der var også de såkaldte „havbørster“, der byggede hofderne langs Vesterhavet. Også dem hører man om i bogen.

Charles Haugbøll fik ideen til bogen „Børster“ efter for et par år siden at have holdt et radioforedrag om emnet. Han fik en masse henvendelser fra lytterne og begyndte så at samle oplysninger fra de få „børster“, der stadig levede.

„Børsterne“ havde meget tilfælles med sejlskibstidens søfolk, og mange af dem var virkelig rekrutteret fra havet. Ordet „børster“ har efterhånden fået en dårlig klang, men det har ordet „sjover“ jo også. En „sjover“ var imidlertid en ganske almindelig, hæderlig arbejder på Holmen. Tilsvarende var en „børste“ også en ganske hæderlig arbejder på jernbane-linierne. Han følte ligesom sejlskibs-sømanden udlængsel og trang til stadig at skifte opholdssted. Han var landevejens „sømand“.

„Børsterne“ kunne ligesom sejlskibenes søfolk stå for lidt af hvert, og de gik heller ikke af vejen for en gevaldig brandert og et rask slagsmål nu og da. Men i det store og hele var de godmodige fyre, der trods deres tit enorme kræfter ikke gjorde andre mennesker fortræd.

DE FORENEDE KULIMPORTØRER

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.

VIRGINIA ROSE



— i den fikse pose
— en herlig shagtabak

Rustfri kogekar i højeste kvalitet er

CONTACTO

fra Olufström



Katalog sendes på forlangende

OLUF BRØNNUM & CO.
KONGELIG HOFLEVERANDØR

HOLBERGSGADE 8-10



TELEFON CENTRAL 8750

— lige bag

KØBENHAVN K

— Størebakken!

Efter at have læst Haugbølls bog får man et helt andet indtryk af „børsterne“, end tidligere forfattere og overleveringen har givet os. Det er en god bog, en morsom bog og en spændende bog. Der sker og siges hist og her skrappe ting i den, men de kradser ikke. De kilder bare nysgerrigheden efter at høre mere om det festlige, næsten uddøde folkefærd.

Bogen fortæller om forlis på havet, forlis på landevejen og forlis mellem svellerne. Men den fortæller også om „børster“, der på hele „standens“ vegne viste, at hvis bare de rigtige betingelser var til stede, kunne de nå langt. Flere af bogens hovedpersoner nåede senere fine stillinger.

Den bog må De læse.

O. L.

Smuk jubilæumsbog

Den 30. oktober fyldte Assurance-Compagniet Baltica 40 år, hvilket blev fejret med udsendelsen af en jubilæumsbog omhandlende de sidste 15 år af firmaets historie.

Bogen, der er skrevet af Max Nielsen, er både smuk i udførelsen og interessant af indhold. Man får at vide om de hektiske krigsår, der var så begivenhedsrige for dansk skibsfart og dermed også for forsikrings-selskabet. Bogen er sådan set et stykke Danmarks-historie.

Jubilæums-bogen er skrevet i et klart og let forståeligt sprog og trykt på dejligt papir. Det er absolut en tryksag, der fortjener at blive læst og stillet i reol sammen med andre gode bøger om dansk søfart.

Skibenes aptering er blevet dobbelt så dyr på 8 år

Ganske vist har stålet sejret på havene, men et moderne skib er andet end stål og jern. Træet har stadig sin plads om bord, og kommer man ind i salonen på et stort passagerskib, kan man faktisk ligeså godt tro, at man befinder sig på et storstads-hotel. Her er træet anvendt i stor målestok, og tit er det meget kostbare og skønne træsorter, der er brugt. Desuden har mange nye og spændende stoffer, som vi også finder i land, fundet deres plads i skibenes aptering. Om det så er de kostbare gulvtæpper, så mangler de heller ikke i skibene.

I den moderne skibsaptering bestræber arkitekter og håndværkere sig på at skabe den samme hygge som i ethvert hjem i land, men samtidig skal der tages hensyn til en mængde ting, som arkitekterne i land ikke behøver at bekymre sig om. Visse ting, som er nødvendige for skibets drift og sikkerhed, skal camoufleres, og på samme tid er det nødvendigt, at man fremstiller møbler og apterings-genstande sådan, at de kan stå for et skibs ofte ret voldsomme bevægelser i søen. Derfor er apteringen af et skib blevet et speciale, som ikke kan klares af et almindeligt møbelfirma.

Den 16. december fyldte C. B. Hansens Etablissement 125 år og modtog mange lykønskninger, bl. a. fra skibsfarten. C. B. Hansens Etablissement har spillet en stor rolle inden for dansk skibsbygning og skibsart. Mange pragtfulde eksempler på dansk håndværks høje stadi er gået fra C. B. Hansen ud på verdenshavene. Mange af de skønne ting er desværre gået tabt ved skibenes forlis, men andre skibe med C. B. Hansens aptering sejler rundt som synlige eksempler på skibsapterings udvikling gennem tiden. Og alle vegne virker de som en god reklame for dansk kunsthåndværk.

Grundlæggeren af det jubilerende firma, Christoffer Bagnæs Hansen, fødtes den 24. februar 1806 i København. Han var ikke ud af rig familie, og f. eks. kan det nævnes, at han som dreng var med til at brødlægge sømændenes egen by, Nyboder. Da han som otte-årig var færdig med brøllægningen, kom han i Holmens Korskole, og da skolegangen var slut, kom han i snedkerlære. Den 16. december 1830 foreviste han sit mesterstykke og begyndte derefter sin virksomhed som mester under beskedne forhold i Grønnegade.

Senere flyttede han til Erichsens Palæ, fik leverandører til flere af de danske slotte og blev i 1841 hofleverandør.

C. B. Hansen døde 1868 og blev begravet på Holmens Kirkegård. Men hans slægt førte den blomstrende og stadig voksende virksomhed videre med dygtigæd. På grund af monteringen af Kong Georg af Grækenlands „Smidstrupgård“ og det græske bibliotek i Athen blev firmaet også græsk hofleverandør, ligesom det leverede bryllupsudstyret til den senere Kong Haakon af Norge og hans gemalinde, den senere Dronning Maud.

Og så kom der en opgave til firmaet, som gav an-

ledning til dets betydelige indsats inden for skibsapteringen: Firmaet fik ordre på en del af monteringen af den russiske kejseryacht „Standard“. Dette skib var noget af det fineste fine, der nogensinde er blevet bygget, og med en meget luksuøs aptering.

I 1907 flyttede C. B. Hansens Etablissement igen, denne gang til Store Kongensgade 29, forhen Prinsesse Juliane Maries Palæ, hvor man samlede hele virksomheden under eet tag.

C. B. Hansen har kunder over hele verden og levere bl. a. et stort møblement til kongen af Siam. Kongelige personer har iøvrigt sat pris på de smukke møbler fra Store Kongensgade. F. eks. kan det nævnes, at da kong Frederik og arveprins Knud blev konfirmeret, fik de af borgerne i Lyngby hver en stol fra C. B. Hansen som konfirmationsgave.

Men det er naturligvis først og fremmest C. B. Hansens indsats på søen, der interesserer Vikingens læsere. Blandt de mange smukke apterings-arbejder kan bl. a. nævnes to fra 1926. De gjaldt ØKs to nye skibe m/s „Lalandia“ og m/s „Meonia“, der begge byggedes på Naskov Skibsværft. Etatsråd H. N. Andersen godkendte selv planerne for skibenes aptering og blev iøvrigt uhyre tilfreds med det udførte arbejde. Aptereringen om bord i de to vakte beundring over alt og dannede forbilledet for mange senere skibes indretning. Arbejdet medførte et frugtbart samarbejde med skibsværfter og rederier både herhjemme og i udlandet.

I 1932 fik C. B. Hansen det meget ærefulde hverv at få ovedraget en del af apteringen om bord i kongeskibet „Dannebrog“. Firmaet udførte monteringen af saloner og sovekahytter om bord.

Den største maritime opgave, firmaet nogensinde har haft, var monteringen af det under krigen bombede og brandhærgede norske luksusskib „Venus“. Dette skib blev bygget på Helsingør Skibsværft i 1931 og blev også dengang monteret af C. B. Hansen. Under krigen, da det lå i Hamborg, blev det bombet, brændte ned til skroget og sank. Det var et sørgeligt syn at se dette skib blive slæbt ind til værftet i Helsingør efter krigen, men i 1948 sejlede det — praktisk taget som et helt nyt skib — atter ud på Nordsøen som „Nordsøens Dronning“. Apterings-arbejdet om bord var meget omfattende og noget af det skønneste, der nogensinde er lavet. Denne del af „Venus“ genskabelse kostede alene 2,5 millioner kroner, men i dag ville det koste mere end det dobbelte. På dette tidspunkt arbejdede C. B. Hansen faktisk i døgndrift. Firmaet beskæftiger til daglig ca. 100 mennesker, men under arbejdet med „Venus“ var antallet af medarbejdere oppe på over 200. Aptereringen blev omtalt i fagpressen verden over og virker stadig som en vældig reklame for dansk kunsthåndværk.

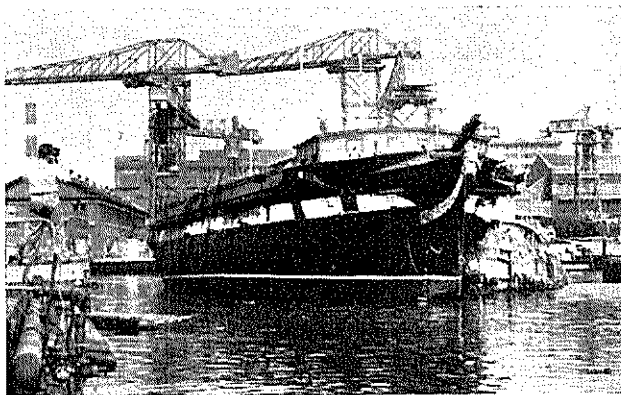
C. B. Hansen har udført apteringen i mange andre skibe, bl. a. om bord i verdens største, den franske „St. Germain“. C. B. Hansen monterer i ordets videste forstand og leverer alt til faget henhørende fra de dyreste

sofaer og de kostbareste gulvtæpper til klapstole og måtter.

Også til de store rederiers kontorbygninger og rejsebureauer har C. B. Hansen haft store leverancer. Bl. a. har man monteret Prins Axels kontor og forværelse samt direktør Hakon Christensens kontor i ØK, ligesom man har medvirket ved kontormonteringer i DFDS's bygning på St. Annæ Plads.

Ser man på averteringen i de skibe, C. B. Hansen monterede for tredive år siden, og på de skibe, firmaet sætter sit præg på i dag, ser man tydeligt udviklingen. Før i tiden brugte man flere „krøller“ og „gesvejsninger“ end nu om dage, og materialerne, der bruges, er delvis også andre.

C. B. Hansen gør sit til at skabe hygge og fest om bord i de store passagerskibe og til at gøre besætningsens beboelse til virkelige hjem. —wig.



Mens vi herhjemme

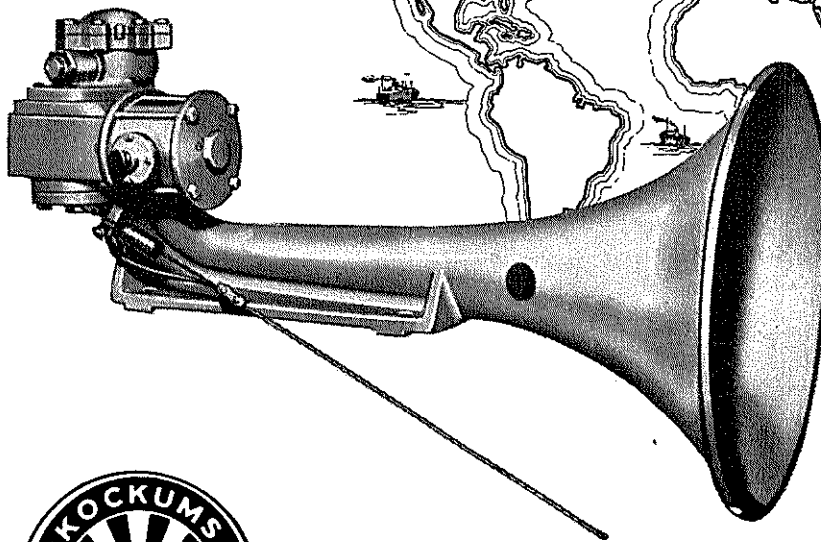
„Cutty Sark“ blev bevaret for efterverdenen, og det samme bliver amerikanernes berømte „Constellation“. Men fregatten „Jylland“ forfalder mere og mere. — Fregatten „Constellation“ blev bygget i 1791, men bliver nu anbragt i en tørdok for på den måde at blive bevaret for eftertiden. Her ses fregatter på vej til doksætningen i Baltimore.

Imak

VANDTÆT BEKLÆDNING

— et Olskind-fabrikat

KOCKUMS SUPERTYFON



Grundlagt 1840

Tusindvis af
SUPERTYFONER
installeret paa alle Slags Skibe

- 1** Minimalt Luftforbrug — kun 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

Undervands-fjernsyn

på Rådhuspladsen!

Danske shipping-folk fik for kort tid siden lejlighed til at se på undervands-fjernsyn midt inde i København — på mezzaniren af Palace Hotel. Det var den initiativrige direktør Aage Hempel, der demonstrerede denne nyhed sammen med en mængde andre moderne, nautiske instrumenter, som han forhandler her i landet.

Det er måske nok lidt overdrevet at kalde undervands-fjernsyn for en nyhed i vor forjagede tid, hvor de store opfindelser følger så hurtigt efter hinanden, at nyhedens interesse kun varer kort.

Man har i flere år eksperimenteret med undervands-fjernsyn, men først i 1947 hørte man om denne opfindelses praktiske anvendelse. Og så var de anlæg, man benyttede, endda kun stationære. De blev anvendt under atombombeforsøgene ved Bikini, og det var amerikanerne, der gjorde brug af dem.

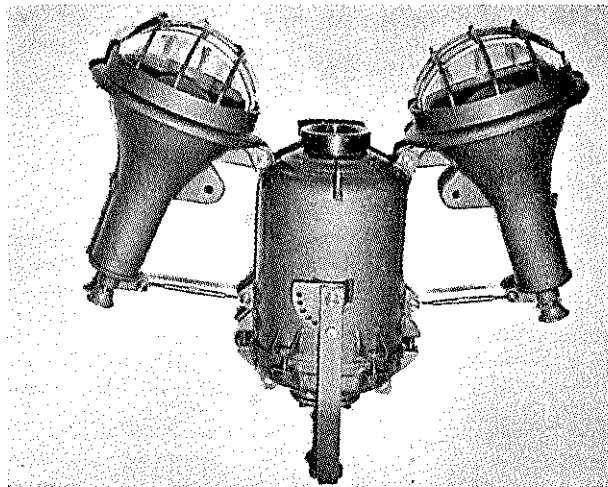
Men også andre lande har beskæftiget sig med denne spændende opfindelse, bl. a. canadierne, men det var først og fremmest englænderne, der fandt praktisk anvendelse for fjernsynet under vandet. Det var, da den britiske u-båd „Affray“ i 1951 sporløst forsvandt under øvelse i engelske farvande. Desværre lykkedes det ikke at redde nogen af besætningen, men skønt eftersøgningen foregik over et meget stort farvandsområde, fandt man i løbet af forholdsvis kort tid vraget af fartøjet på bunden af den engelske kanal.

Man havde et farvandsområde på ca. 20.000 kvadratkilometer, som skulle gennemses, og da der i forvejen lå mange vrage i Kanalen fra to verdenskrige, kunne man kun med lidt held anvende andre former for eftersøgningsmateriel. Imidlertid havde det britiske Marconiselskab fremstillet et fjernsynsanlæg til undervandsbrug, og det blev installeret om bord i den engelske flådes bjergningseskibe „Reclaim“.

Om eftermiddagen den 14. juni 1951 fandt „Reclaim“ 80 meter nede under havoverfladen en mystisk genstand, som godt kunne tænkes at være den forsvundne u-båd. Håbet var imidlertid ikke særlig stort, for indtil da havde man undersøgt over 250 vrage og andre mystiske ting på havbunden. Fjernsynskameraet blev imidlertid sænket ned, og da det befandt sig lige over havbunden, viste det omridsene af en u-båd på billedskærmen. Da man fik drejet kameraet noget, fik man samtidig vished for, at u-båden var „Affray“. På billedskærmen sås nemlig billedet af fartøjets kommandobro med navneskiltet, hvorpå der stod „Affray“.

Undervands-fjernsynet havde vundet sin første store sejr og bevist, at det kunne blive til stor gavn for søens folk i fremtiden.

Men fjernsynet havde ikke afsluttet sin opgave ved bare at finde og identificere „Affray“. Anlægget medvirkede også ved bjergningen af vraget, og det klarede samtidig et betydeligt stykke detektivarbejde. Ved



Det tyske fjernsyn med tilhørende projektorer.

hjælp af fjernsynet kunne man — endnu inden wirer, kæder o. lign. havde ændret billedet — se, hvordan rør, maskintelegraf, dybderør o. s. v. havde stået i ulykkesøjeblikket.

Admiralitetet gav nu grønt lys for undervands-fjernsynets udvikling og sikrede flere engelske fjernsynsfirmaer sin støtte i forskningsarbejde gående ud på stadig at gøre kameraer og anlæg endnu bedre. Efterhånden blev der gjort så store fremskridt, at man med sikkerhed kunne love skilsværfter, dykkere og civil skibsfart store resultater.

Endnu en gang fik undervands-fjernsynet iøvrigt lejlighed til at vise sit værd, inden det blev stillet til offentlighedens rådighed. Det var, da en Comet-maskine forsvandt i Middelhavet ud for øen Elba i januar 1954.

Denne gang var det noget lettere at finde frem til vraget end i tilfældet „Affray“. Men alligevel kunne man kun tilnærmelsesvis sige, hvor det store fly var styrtet i havet.

I italiensk havn fik det britiske skib „Wakeful“ et Pye-anlæg om bord og fik med det til opgave at undersøge et område af ca. 200 kvadratkilometers udstrækning. I dette område var der vanddybder på mellem 100 og 180 meter.

„Wakeful“ sejlede med fjernsynskameraet neddykket med en fart af højst 4 knob. Trods ret ubehageligt vejr med høj sø og trods ret mudret grund lykkedes det i løbet af kort tid at finde ædskillige af flyets dele, som var spredt over havbunden. De lå på ca. 120 meters dybde. I alt fik man fat i 60 procent af hele maskinen, og disse mange stumper blev af stor betydning i detektivarbejdet på landjorden.

Siden har skotterne bl. a. anvendt undervands-fjernsynet i deres fiskeriundersøgelser, og f. eks. er der installeret et om bord i havundersøgelses-skibet „Discovery II“. Med dette anlæg har man haft gode billeder helt nede fra 300 meters dybde.

Og så forleden kom tyskerne her til landet med deres første anlæg, som oven i købet udmærker sig ved at være meget billigt. Det tyske anlæg er fremstillet af Radio-Werke „Grundig“ i samarbejde med Ingenieurbüro Atlas, Kiel.

De mange danske shipping-folk fik ikke nogen særligt dramatiske ting at se på skærmen, for vanddybden på Rådhuspladsen er ikke særlig stor! Nej, man havde sænket kameraet ned i et stort akvarium, og i et tilstødende rum på Palace Hotel kunne man se guld-fiskene blive fodret.

Men også det tyske anlæg er andet end legetøj. Det var ganske vist første gang, det kom på udstilling, men det har allerede i nogen tid virket i praksis og har været til stor gavn på mange områder. På Aage Hempels udstilling vakte apparaturene kolossal opmærksomhed, bl. a. hos videnskabsmændene fra „Galathea“. Fiskeriundersøgelserne både ude og hjemme er af vældig betydning for fiskerierhvervet og for kulturen i det hele taget. Det koster ca. 8.000 kroner om dagen at holde et fiskeriundersøgelsskib i gang, men hvis man havde fjernsyn til undervandsbrug om bord, sagde videnskabsmændene, kunne man afkorte hvert togt med ca. 14 dage. Da et af de tyske anlæg koster ca. 32.000 kroner med alt tilbehør, ville det med andre ord kunne tjene sig selv ind flere gange på en sæson!

Der er næsten ingen grænser for et undervands-fjernsyns anvendelighed. Det vil ganske vist aldrig kunne gøre dykkeren overflødig, men det vil kunne være ham til stor hjælp og skaffe ham en større følelse af sikkerhed under arbejdet. Det kan f. eks. bruges til bjergningsarbejder sammen med dykkeren og følge ham under hele arbejdet, så man er parat til at skride hurtigt ind fra overfladen, hvis der skulle ske ham noget!

Undervands-fjernsynet kan i nogle tilfælde spare dykkeren for meget arbejde. Kommer et skib ind med en skade under vandet, kan fjernsynet fortælle om skadens art, så man måske slipper for at sætte skibet i tørdok og i stedet for kan klare sig med en dykker, som — også ved hjælp af fjernsynet — på forhånd er klar over, hvad han skal i gang med.

I havne og færgelejer vil fjernsynet kunne bruges til rutinemæssige undersøgelser og spare megen tid, ligesom det vil have stor betydning ved brobygning og lignende.

Bjergningsarbejderne er allerede nævnt. Disse var undervands-fjernsynets pionerindsats, men også i fremtiden vil denne opfindelse finde stor anvendelse i bjergningsarbejdet. Det kan trænge ned på dybder, hvor dykkere ikke kan komme, og ved hjælp af det kan man dirigere bjergningsmateriellet i stilling på havbunden. Og så bliver undervands-fjernsynet aldrig træt — og det får ikke dykkersyge.

For videnskaben vil undervands-fjernsynet få meget stor betydning. Videnskabsmændene vil blive i stand til ved dets hjælp at danne sig et helt andet indtryk af havbunden og livet på de store dybder.

Fiskerne vil kunne høste stor fordel af fjernsynet under vandet. I Tyskland har man med det anlæg, der blev demonstreret i København, foretaget undersøgelser af, hvilke net der bedst egner sig til forskellige former for fiskeri. Man er med andre ord blevet i stand til at se på nettene med fiskeøjne, og bl. a. har man fundet

ud af, at nede i vandet ses de „gammeldags“ former for net betydeligt lettere end nylonnettene.

Endelig må det nævnes, at der kan optages pragtfulde film af fiske- og plantelivet på havbunden ved hjælp af undervands-fjernsynet.

Den samme form for undervands-fjernsyn kan bruges til alle de nævnte formål og endnu flere. Det kommer bare an på den måde, man anbringer kameraerne på. F. eks. kan man anbringe apparatet med tilhørende projektør på en „slæde“, som man trækker hen over havbunden. Ved eftersøgning af vrage kan man lade anlægget svæve i vandet med linsen pegende nedad, og ved undersøgelser af skibsskræg, undervands-svejsninger, bropiller, kajer o. s. v. sænker man kameraet ned med linsen pegende ind mod den ting, der skal undersøges. Endelig kan man fastspænde kameraet under skibets køl, hvor det kan sidde under sejladsen.

Det tyske anlæg, der vistest, er meget let. Det vejer kun 18 kg på land og kan således med nemhed bæres af en dykker under vandet.

På bunden af Østersøen kan man naturligvis ikke tage billeder på så lang afstand som i Middelhavet, hvor vandet er mere klart, men ved hjælp af projektøren kan man dog i ret mørkt vand optage over forholdsvis betydelige afstande. Visse steder i Middelhavet når man endog helt op på en afstand af 14—15 meter. — For videnskabsmænd vil det imidlertid være af betydning at få objekterne, der skal undersøges på bunden, forstørret op, og det sker meget let ved hjælp af en forsatslinse.

Men det er naturligvis først og fremmest i havne og andre steder med grumset vand, undervands-fjernsynet vil få praktisk betydning for dykkere, skibsfart og skibsværfter. Mange skibsværfter ligger ved floder, hvor vandet som regel er særlig snavset. Men selv under sådanne forhold kan man få gode billeder på skærmen, idet der med det tyske anlæg følger en speciel indretning, som kan påsættes foran kameraet. Det er nærmest en stor tragt med en plexiglas-rude. Hele tragten fyldes med rent, klart vand, så der ligesom dannes et „akvarium“ foran linsen. Hele dette akvarium sættes da umiddelbart hen over eller imod den genstand, der skal fotograferes. Er sigtbarheden under vandet særlig dårlig, afmonterer man plexiglasset og blæser i stedet luft ind i tragten, der derefter sættes ned over objektet.

Undervands-fjernsynet vil medvirke til at løse mange praktiske spørgsmål og mange af havdybdernes gåder — og det bedste af det hele er, at vi snart får lejlighed til selv at arbejde med det herhjemme!

—wig.

KNUD E. HANSEN

Consulting Naval Architects
Marine Engineers

Bredgade 75 - Copenhagen
Telegr.: DESIGN - Tel.: Minerva 718



Afslutning på

J. Lauritzens Søfartsskole i Kogtved

Den 5. og 6. december var der semesterafslutning på J. Lauritzens Søfartsskole i Kogtved.

Øst for den nuværende skolebygning rejses i denne tid en ny fløj, der skal omfatte værksted for maskinelever, spisesesse, lejlighed til forstanderen, hospital, elevværelser samt udvidede køkkenregioner. Ombygningen er foranlediget af, at rederiet har besluttet fremtidig også at uddanne unge mennesker, der vil gå maskinmestervejen til søs.

Der eksamineredes 29 dækkelever, heraf 10 seniorer, og som censorer medvirkede sekretær E. Gents fra Dansk Styrmandsforening, kaptajn K. W. Linnemann fra Dansk Dampskibsrederiforening, kaptajn H. L. Rosfeldt fra Københavns Skipperforening, samt 2 af rederiets officerer: maskinchef Lauritz Nielsen og kaptajn J. J. Sørensen.

Endvidere var skolerådet repræsenteret: Konsulent Kr. Damsgaard og pastor H. Mørch, begge fra Vester Skerninge og kommunelærer Gunnar Nielsen fra Svendborg.

Hovmestereleverne, ialt 3, aflagde deres prøve nogle dage i forvejen, og kunne nu vise deres kunst frem for gæsterne.

Prøverne udfyldte begge de 2 dage, og mandag aften var der fornøjelig underholdning, som eleverne selv præsterede: Der blev spillet og sunget og opført små sketches.

Tirsdag aften uddelte skibsreder Knud Lauritzen eksamensbeviserne ved afslutningssammenkomsten i gymnastikhallen.

Eksamen, der forløb tilfredsstillende, overværedes af flere gæster, blandt andre kaptajn N. E. Bom fra Statens Sømandsskoler, fyrdirektør, kommandørkaptajn A. Legind, forbundssekretær Gunnar Carlsson fra Svenska Sjöfolksförbundet og redaktør Yngve Gyllin, Malmö.

Rederiet var repræsenteret ved skibsreder Knud Lauritzen, prokurist Alf Møller, skibsinspektør, kaptajn A. H. Nielsen, maskininspektør Knud Petersen og sekretær J. D. Lauritzen.

Endnu bedre end de foregående

*A. H. Rasmussen: Tilbage til havet.
Forlag: Haase.
Pris: Kr. 13,75.*

Man husker med glæde A. H. Rasmussens første bog, „I havets vold“ Den var god. Så fulgte hans „I Kinas Vold“. Den var endnu bedre. Og nu følger altså „Tilbage til havet“. Den er den allerbedste. I alle tilfælde er den den mest spændende af de tre.

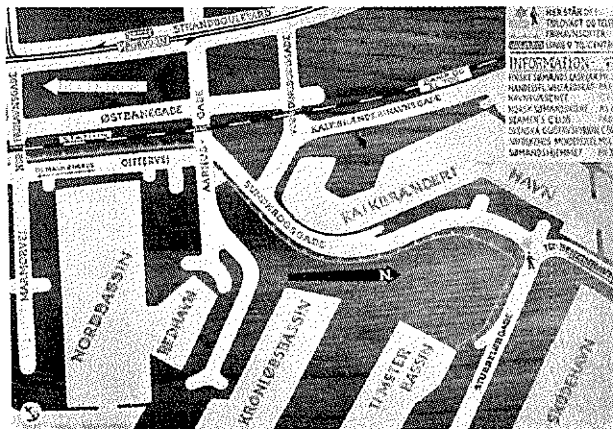
„Tilbage til havet“ er fortættet spænding fra første til sidste side. Ti år efter krigen mærker vi dødens spøgelse uhyggelig nær. Bogen minder os om søfolkenes fantastiske lidelser under de store konvojer, hvor chan-

cerne for at overleve kunne tælles på fingrene. Vi hører om de farlige oliekonvojer, hvor en bombe var ensbetydende med døden i et flammende, bragende helvede.

A. H. Rasmussen, der er født i Norge af danske forældre, oplevede imidlertid også spændende ting som krigskorrespondent for BBC. Det er ikke en allerhelvedes karl, der her fortæller, men en sømand af gennemsnittet. Søfolkene var og er mennesker som alle vi andre. De vil ikke udnævnes til at være helte. De er ikke supermænd, der som de kulørte hefters hovedpersoner nød spændingen for spændingens skyld. De var bange, men fattede i nødens stund. A. H. Rasmussen er ikke bange for at fortælle om sin angst, og det gør bogen endnu mere menneskelig og læseværdig.

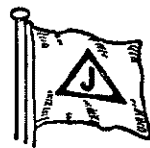
A. H. Rasmussen har en egen, charmerende facon at skrive på, og han har oplevet meget endnu. Bl. a. opererede han med den engelske flåde i Middelhavet under krigen — ofte bag fjendens linier. Vi har lov til at håbe på endnu en bog fra hans hånd, og vi glæder os til den.

O. L.



Denne vej, sømand!

Handelsflådens Velfærdsråd har rundt om i Københavns havn opsat nogle nyttige og smukke skilte, der viser sømanden vej i byen. Skiltene er af træ på smuk teak-baggrund. Det er det pæneste og mest praktiske, der endnu er set i havnen af den art. Hvis vi skal kritisere en enkelt ting, må det være, at skiltene ikke indeholder oplysninger også på engelsk. Det drejer sig jo kun om nogle få ord. Så det kan nok klares.



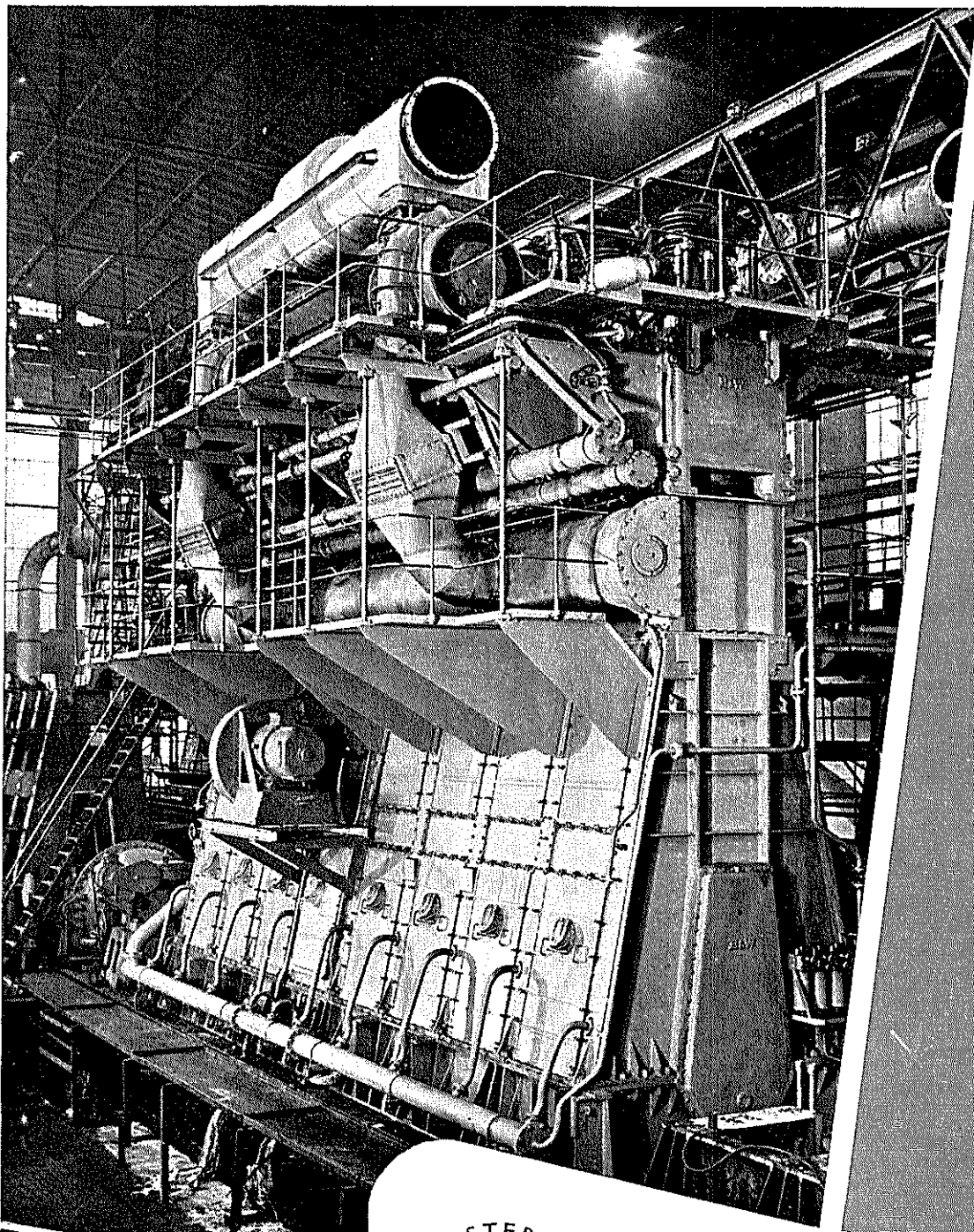
Dampskibsselskabet

JUTLANDIA

JENS TOFT

Toldbodgade 29

TELF. *8192



BURMEISTER &



SKIBSBYGNING

REPARATIONER

DIESEL MOTORER

med og uden **TURBO-LADNING**

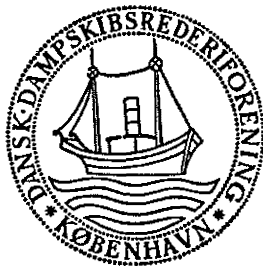
WAIN

Fra Værft, Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. januar 1956



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 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

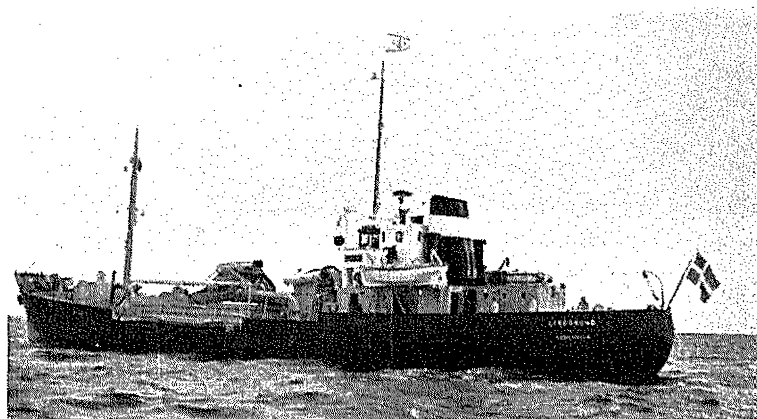
Sandpumperen Lysegrund

Fredag den 9. december gik Nakskov Skibsværfts nybygning nr. 141, sandpumperen „Lysegrund“ til A/S

Carl Nielsen, København, på prøvetur.

Skibet hoveddata er følgende:

Længde mellem perpendikulærene	53,0 m
Største bredde på spant	10,5 m
Sidehøjde	4,7 m
Bæreevne	ca. 970 tons
Fart	11,5 knob



S/p „Lysegrund“

S/p „Lysegrund“ er af en meget moderne konstruktion, og alle de erfaringer, som rederiet har samlet på sand- og stempumpningens felt, er blevet nedfældet i dette skib. Teknisk set er skibet derfor kompliceret, og dækket er fyldt op med specialindretninger, hvormed man kan pumpe, sigte og sortere lasten, der kan bestå af sten eller grus, på meget hensigtsmæssig måde.

Sandpumperen er bygget til Bureau Veritas' højeste klasse og i overensstemmelse med dansk lovs fordringer for fartsområdet: Indenrigs fart, fart på svenske sundhavne samt sand-

sugning indenfor linierne Skagen-Winga, Kalmar-Rügenwalde, dog ikke udover 20 sømil fra nærmeste kyst.

En nyhed for rederiet og iøvrigt for skibe af denne type er det diesel-elektriske hovedmaskineri, som man venter sig meget af. Det består af to Frichs trykladede dieselmotorer, der ved 500 o/m yder 725 ehk hver og er direkte koblet til hver sin 400 kw volt jævnstrømsdynamo og en 90 kw 220 volt hjælpedynamo.

Dieselaggregaterne leverer strøm til fremdrivningsmotoren, der ved udrykkerkæbling kan sættes i forbin-

delse med enten skruen eller stenspumpen. Fremdrivningsmotoren er en dobbeltmotor på 2×490 bhk ved 2×440 volt.

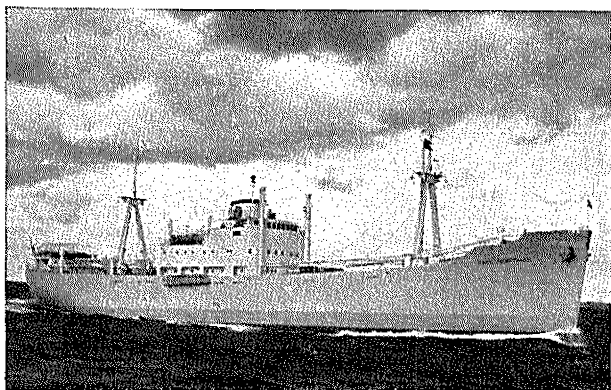
Pumper, spil og andre hjælpemaskiner er elektrisk drevet, og den elektriske udrustning er af Thomas B. Thriges fabrikat.

Prøveturen holdtes fredag den 9. og lørdag den 10. december i farvandet ved Storstrømsbroen, og alle skibets tekniske indretninger er gennemprøvet ved at fylde og tømme lastrummet med de forskellige sand- og stenlaster, som den er konstrueret til at kunne laste.

M/s Axel Gorthon

Öresundsvarvet Aktiebolag, Landskrona, afleverede den 7. december lastmotorskibet „Axel Gorthon“ til Rederiaktiebolaget Gylfe, et af Gorthonrederierne i Hälsingborg.

„Axel Gorthon“ er det tredje i serien, og søsterskib



M/s „Axel Gorthon“.

til „Lovisa Gorthon“ og „Ivan Gorthon“, som tidligere er omtalt i Vikingen f. eks. i nr. 8 for august måned.

Hoveddimensionerne er følgende:

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 på sommerfribord	5,9 m

Fremdrivningsmaskineriet består af en trykladet, sekscylindret Götaverkenmotor med en cylinderdiameter på 520 mm og en slaglængde på 900 mm. Den giver ved 150 omdrejninger pr. minut 2.950 hk, hvilket er ca. 20 % mere end den normale effekt for en ikke trykladet motor af samme størrelse.

Til sine trykladede motorer anvender Götaverken det såkaldte ligetrykssystem, hvilket betyder, at udstøds-gassen samles i en beholder inden den passerer turbinen, som afgiver drivkraft til en kompressor, der ind-suger og komprimerer den nødvendige luftmængde til motoren. Inden luften føres til motorens skylleluftsystem passerer den en mellemkøler.



Salon om bord på m/s „Axel Gorthon“.

Maskineriet er af særlig interesse, da det er det første leveret af Götaverken. Af denne grund var et stort antal repræsentanter for rederier, statsinstitutioner og klassificeringsselskaber indbudte til prøveturen.

På den målte mil opnåedes 15,3 knob.

Skibet føres af kaptajn R. Andersson, og maskinchef er G. Jupen.

M/s Hermie

Fra Uddevallavarvet Aktiebolag afleveredes den 1. december til Rederi AB Svenska Lloyd, Göteborg, det sidste af en serie på fire ens skibe, der i løbet af kort tid er udgået fra værftet.

Skibet er bygget til højeste klasse i Lloyd's Register + 100 A.l., forstærket for sejlads i is med hoveddimensionerne:

Længde overalt	65,8 m
Længde mellem perpendicularererne	60,3 m
Største bredde på span	10,1 m
Sidehøjde til hoveddæk	3,8 m
Sidehøjde til shelterdæk	6,0 m
Middeldybgang på last	3,8 m
Dødvægtsbæreevne	895 tons

Hovedmaskinen er en ottecylindret, enkeltvirkende totakts B & W Alpha dieselmotor på 960 bhk ved 310 omdrejninger pr. minut. Den er forsynet med hydraulisk kobling og hydraulisk omstyrbar propeller, som kan manøvreres fra broen.

Maskinarrangementet er således, at skibet, hvis det er nødvendigt, kan fremdrives og styres uden den elektriske installation. Ved en eventuel afbrydelse af strømmen bliver en akselgenerator automatisk indkoblet, leverende strøm til styremaskinen og nødbelysning.

Ankerspil, lade- og lossespil samt varpespil er elektrisk drevne og af Thomas B. Thriges fabrikat.

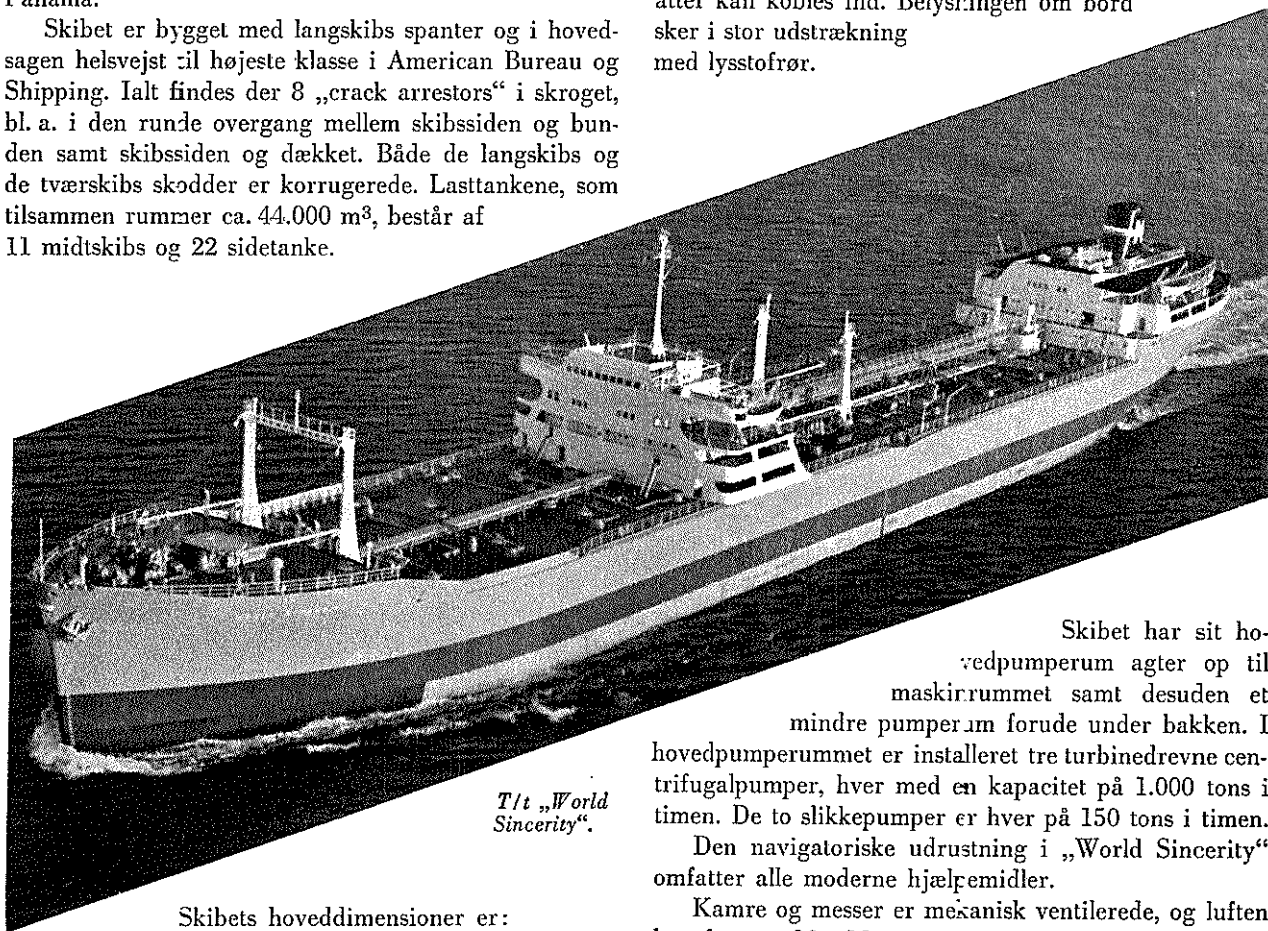
AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE-DAMPSKIBSELSKAB
 FREDERIKSGADE 17
 KØBENHAVN K

T/T World Sincerity

Kockums hidtil største bygning, turbinetankskibet „World Sincerity“ på 32.750 tons dw blev efter afsluttende prøveture den 2. december ved en enkel højtidelighed om bord afleveret til Mercury Tanker Co. S. A., Panama.

Skibet er bygget med langskibs spanter og i hovedsagen helsvejst til højeste klasse i American Bureau og Shipping. I alt findes der 8 „crack arrestors“ i skroget, bl. a. i den runde overgang mellem skibssiden og bunden samt skibssiden og dækket. Både de langskibs og de tværskibs skodder er korrugerede. Lasttankene, som tilsammen rummer ca. 44.000 m³, består af 11 midtskibs og 22 sidetanke.

mulatorbatteri på 24 v, 150 ah. En anden nyhed er, at de sædvanlige sikringer såvel for motorerne som for kraft- og lysledninger gennemgående erstattes af afbrydere, som falder ud ved overbelastning, men som atter kan kobles ind. Belysringen om bord sker i stor udstrækning med lysstofrør.



T/t „World Sincerity“.

Skibets hoveddimensioner er:

Længde overalt	202,0 m
Længde mellem perpendikulærene	194,2 m
Største bredde på spant	26,2 m
Sidehøjde	14,7 m
Dybgang på sommerfribord	10,5 m

Den kontraherede fart på fuld last var 17 knob, men på de afsluttende fartprøver nåedes en middelfart på 17,6 knob. Hovedmaskineriet er et Kockum/de Laval dampurbineanlæg på 16.500 ehk ved 103 omdrejninger på propelleren. Kedlerne er to Foster Wheeler vand-rørskedler, hver med en hedeplade på 1.350 m², og som ved normal drift udvikler ca. 26 tons damp i timen hver. Efter overhedning har dampen en temperatur på 463° og et tryk på 42 kg/cm².

Hjælpemaskineriet er usædvanlig kraftigt og består af to turbinedrevne vekselstrømsgeneratorer, hver på 950 kva og en havnegenerator på 170 kva. Hovedspændingen er 3-faset, 450 v, 60 per. Som en nyhed kan nævnes, at havnegeneratoren, som drives af en ottecyklindret MAN-dieselmotor, har et eget kølesystem og er helt uafhængig af det øvrige maskineri. Den er trykknappstyret og startes som en bilmotor elektrisk af et akku-

Skibet har sit hovedpumperum agter op til maskinrummet samt desuden et mindre pumperum forude under bakken. I hovedpumperummet er installeret tre turbinedrevne centrifugalpumper, hver med en kapacitet på 1.000 tons i timen. De to slikkepumper er hver på 150 tons i timen.

Den navigatoriske udrustning i „World Sincerity“ omfatter alle moderne hjælpemidler.

Kamre og messer er mekanisk ventilerede, og luften kan fornyes 10—12 gange i timen.

Redningsbådene, hvoraf en er motordrevet, er af letmetal og ophængt i moderne tyngdekraftsdaivider.

Solsejlet er fast og består af bølgeblikplade. Der findes ingen træbeklædning på dækkene, men de er så meget mere grundigt isolerede på undersiden.

Skibet har en besætning på 49 mand. For imidlertid at kunne transportere de i rederiet ansatte til eller fra tjeneste ude i verden er en stor del af det midtskibs hus taget i brug til ekstra kamre. Der findes således en redersuite med salon og sovekammer samt tre almindelige passagerkamre.

Rigningen er karakteristisk for de moderne Niarchoskibe. Den endnu almindelige mast på fordækket er erstattet af to kraftige, strømlinieformede pælemaster på agterkant af bakken. En platform mellem dem bærer den forreste lanterne, medens den agterste sidder på radarmasten på styrehusets tag. Radarmasten bærer samtlige radioantenner samt lys- og flagsignalanordninger.

T/t „World Sincerity“ er den tredje leverance til Niarchos-gruppen. De to første var 20.200 tonnerne „Saxonsea“ og „Saxonsky“ i 1953.

Ny Cargoliner til Rederiet A. F. Klaveness & Co., Oslo

Fra skibsværftet i Helsingør søsattes fredag den 2. december 1955 et nyt skib til rederiet A. F. Klaveness & Co., Oslo. Skibet, der blev navngivet „Libreville“ af fru skibsreder Klaveness, er en moderne cargoliner, der har følgende dimensioner:

Længde	121,00 m
Største bredde på spant	16,45 m
Sidehøjde til øverste dæk	10,05 m
Dybgang	6,60 m
Dødvægtsbæreevne	5.000 tons



M/s „Libreville“.

tryksventilationsanlæg.

Skibet forsynes med en sekscylindret Helsingør-B & W dieselmotor med trykladning, der skal kunne udvikle ca. 5.300 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, der blev søsat den 30. september og er klar til aflevering den 16. december.

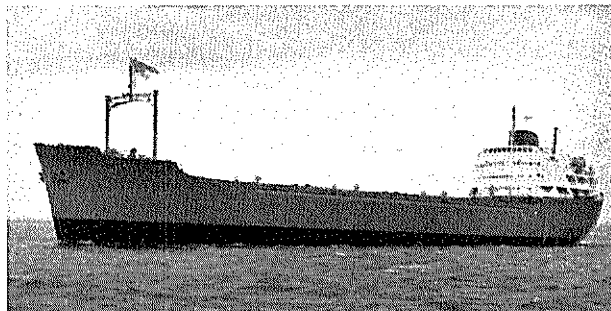
Såsnart m/s „Libreville“ var søsat, blev kølen lagt til et frugt-køleskib til rederiet Transocean i Göteborg.

M/s **Abisko**

M/s „Abisko“ på 13.040 tons dw, som er bygget for føring af masselast, og som er det første af fem søsterskibe, der af Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösund er bestilt ved Götaverken, blev afleveret den 7. december.

Det karakteristiske ved denne nye skibstype, som værftet og rederiet i fællesskab har udarbejdet, er, at

der findes et skrog inde i skroget. Lastrummene går nemlig ikke ud til skibssiden, men begrænses tværskibs af langskibs stålskodder, som er ca. 1 m indenfor klædningen, og som sammen med inderbunden danner det indre skrog. Mellemrummet mellem det indre og det ydre skrog anvendes som ballasttanke.



M/s „Abisko“.

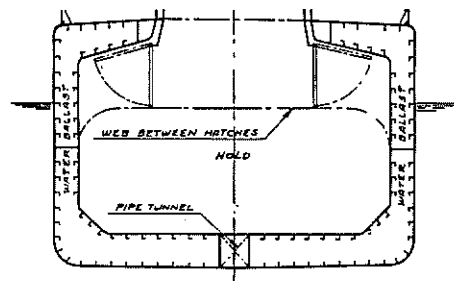
Skibet bygges til det Norske Veritas højeste klasse.

Skibet er en åben shelterdækker med bak og løftet hytte og forsynet med 5 luger, der betjenes af seksten 10 tons bomme samt en sværgodsbom på 30 tons.

Udover en fuldt moderne aptering for officerer og mandskab, er der passagerkahytter for 10 passagerer. Der findes separate messer og rygesaloner for passagerer og besætning, og hele apteringen er forsynet med høj-

Skibene i denne serie er naturligvis først og fremmest bestemt til malmtransport, men er også egnede til andre transporter af masselaster, f. eks. kul eller korn. Korn har tilbøjelighed til at forskyde sig eller „flyde“ i lasten, og for at forhindre dette, har værftet konstrueret en ny slags sænkeskod, som er ophængt under dækket, når skibet fører malmlast, men som sænkes ned og fastgøres, når lasten er korn. Dette arrangement, som er kombineret med dobbelte lugekarme og „føde“-anordninger mellem karmene, har værftet søgt patent på.

Lastlugerne på vejrdækket er af værftets nye hurtigmanøvrerede type. De er delt i sektioner og „foldes op“ hydraulisk.



Tværsnit af m/s „Abisko“.

De fire lastrum, som tilsammen har et rumindhold på 17.050 m³ grain, har fuldkommer glatte vægge, hvilket er fordelagtigt ved losning med grab.

Selv i det ydre afviger „Abisko“ ret betydeligt fra de tidligere skibe i Grängesbergs flåde. Kommandobroen og al aptering er nemlig flyttet agterud, og et midtskibs hus findes ikke.

Besætningen på „Abisko“ får rummelige og smukke kamre og opholdsrum. Ventilationen er således indrettet at man i hvert kammer individuelt kan regulere temperaturen på den tilførte friske luft. Vaske med rindende varmt og koldt vand findes i hvert kammer ligesom tilslutningen til skibets centralantenne. Badstue og fritidsrum findes også.

„Abisko“ er bygget til højeste klasse i Lloyd's Register med følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	149,4 m
Største bredde på spant	19,5 m
Sidehøjde	12,9 m
Dybgang på sommerfribord	8,4 m

Skibet er udrustet med en syvcylindret, totakts, enkeltvirkende Götaverken motor konstrueret for drift med svær olie. Cylinderdiametere er 680 mm og slaglængden 1500 mm. Ved 112 omdrejninger pr. minut yder den 6.200 ihk.

De tre hjælpemotorer er også af Götaverkens konstruktion og fremstilling. De er på 165 kw hver, og har en cylinderdiameter på 300 mm og en slaglængde på 450 mm.

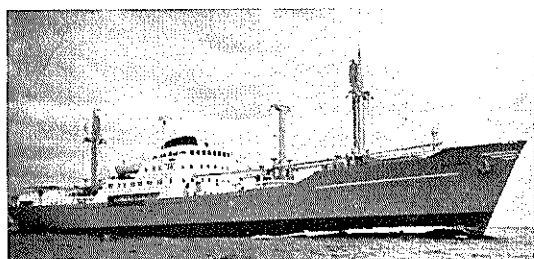
„Abisko“ er kontraheret for en fart på 14,25 knob på fuld last.

„Abisko“ er værftets nybygning nr. 31 til Grängesbergbolaget, som ialt har skibe på sammenlagt 312.000 tons dw bygget af Götaverken.

„Abisko“ føres af kaptajn Nils Lychou. Maskinchef er Lars Karlsson.

**HELSINGØR SKIBSVÆRFT
OG MASKINBYGGERI A/S
HELSINGØR**

TELEFON: HELSINGØR 21 1400 - TELEX Nr. 2376
TELEGRAMADRESSE: SKIBSVÆRFTET

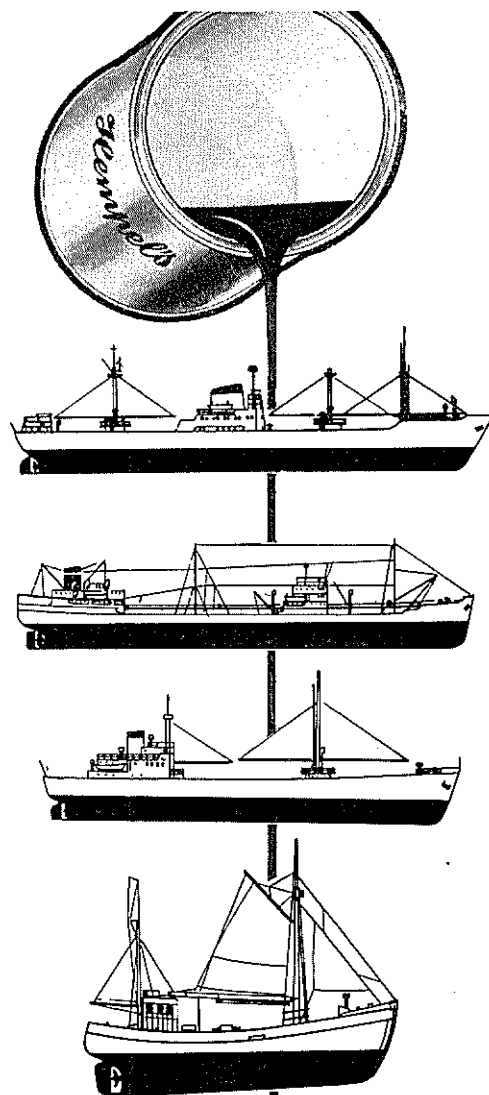


M/s „MAYUMBE“ leveret til
A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab

Længde: ca. 125,5 m Br.: ca. 16,91 m Dybg.: ca. 6,88 m
DW: ca. 6200 ts. IHK ca. 6400 Fart: 16 Knob

Nybygning og Reparation af
Dieselmotor- og Dampskibe

Har De læst „Sejl og Motor“



Hempel's

FRA MAST TIL KØL

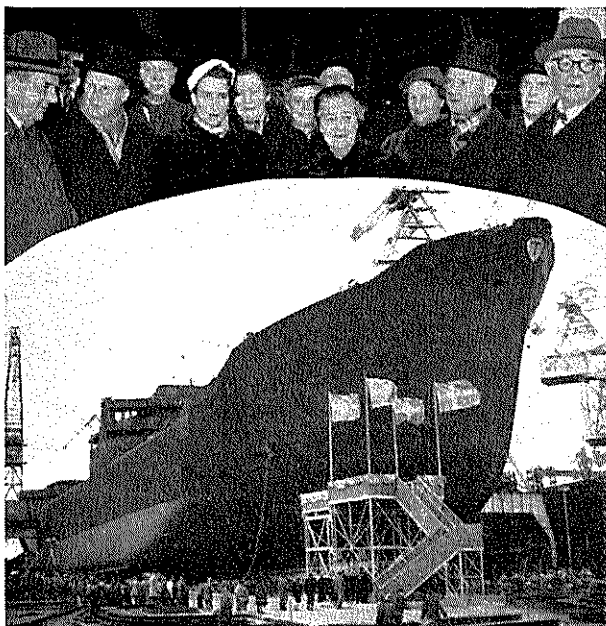
Hempel's skibsfarver er de mest velegnede, mest holdbare, bedst beskyttende — og dem, der giver de smukkeste resultater.

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





Øverst fra venstre: Skibsreder Jarl Malmros, landshovding G. A. Widell, fru Widell, gudmoderen, fru Aase Malmros, direktør Gösta Lundeqvist og bankdirektør Ernst C:son Herslow.

Kockum/de Laval turbineanlæg, bestående af en højtryks- og en lavtryksturbine, som gennem et dobbelt reduktionsgear er koblet til propellerakslen. Ydelsen er 8.100 ahk ved 104 omdrejninger pr. minut. Hjælpemaskineriet skal bestå af to turbinedrevne vekselstrømsgeneratorer, hver på 560 kva, trefaset, 300 volt, 50 per. samt en dieseldreven generator på 100 kva.

Skibet skal udrustes med alle gængse tekniske og navigationsmæssige hjælpemidler. Apteringen bliver af højeste klasse og får bl. a. luftkonditionering. Besætningen får gennemgående enmandskamre samt store, smukt indrettede messer og opholdsrum.

Mørkerum til fotografiske arbejder og et godt udrustet hobbyrum står også til rådighed. For at besætningen altid skal kunne få varm mad og individuelt afpassede portioner, sker bespisningen fra en bardisk efter selvbetjeningssystemet.

Der er vist megen omhu for at gøre skibet så brandsikkert som muligt. Bl. a. er væggene i gangene samt skodderne mellem hver tredje kammer udført af brandhæmmende materiale.

T/T Brahehus

Ved Kockums Mek. Verkstad i Malmö var den 28. november alt klart til stabelafløbning af et turbinetankskib på ca. 24.000 tons dw til Trelleborgs Ångfartygs AB. På grund af en kraftig nordvestlig vind fandt man det imidlertid rådeligst at udskyde søsætningen til vinden havde løjet noget af. Skibet fik dog af fru skibsreder Aase Malmros navnet „Brahehus“.

„Brahehus“ er det trettende skib, som Kockums har bygget til Trelleborg Ångfartygs AB, siden begyndelsen i 1891 med damperen „Frans“ på 715 tons dw. Den samlede tonnage beløber sig, når „Brahehus“ om nogle måneder afleveres, til 178.665 tons dw, hvilket er mere end Kockums har bygget for noget andet rederi.

I Trelleborgrederiets flåde bliver „Brahehus“ det første turbinedrevne skib og samtidig den største enhed. Rederiet disponerer for tiden over 12 skibe på tilsammen 114.675 tons dw, heriblandt 6 tankskibe på 95.195 tons dw.

T/T „Brahehus“ er bygget helsvejt med langskibs spanter og til højeste klasse i Lloyd's Register med hoveddimensionerne:

Længde overalt	184,7 m
Længde mellem perpendikulerne	175,7 m
Største bredde på spant	23,5 m
Sidehøjde	13,0 m
Dybgang på sommerfribord	9,9 m

Lastoliekapaciteten er 34.160 m³, bunkerkapaciteten 2383 tons.

Skibet har tolv tanke midtskibs og 2×6 sidetanke. Pumpekapaciteten er 3×700 tons i timen.

Den kontraherede fart er 14,75 knob under prøvetursforhold. Fremdrivningsmaskineriet skal bestå af et

Det danske Redningsvæsen

Det danske redningsvæsen har udsendt beretning om sin virksomhed i året fra den 1. april 1954 til den 31. marts 1955.

I beretningsåret er ved 10 redningsforetagender 24 mennesker blevet reddet, og hermed er det samlede antal menneskeliv, der er blevet reddet ved hjælp af de på de danske kyster anbragte redningsapparater fra 1850 til udgangen af marts måned 1955 således 12.567.

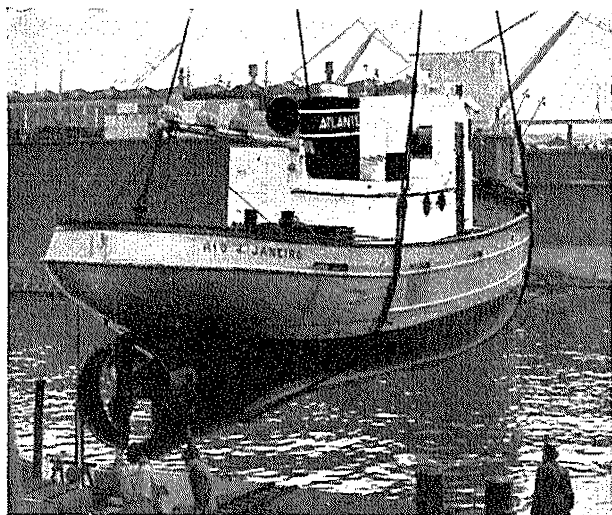
Af redningsvæsenet er der i årets løb udført 46.153 timers vagtjeneste (nattevagt).

Foruden de tilfælde, i hvilke menneskeliv er blevet reddet ved redningsvæsenets hjælp, har redningsapparaterne i 106 tilfælde været i bevægelse i anledning af indtrufne eller befrygtede strandinger eller for at hjælpe fiskerbåde m. fl.

I 56 af disse tilfælde har redningsbådene været søsat for at assistere nødstedte fiskerbåde og pramme under deres landingsforsøg på kysten og ved indsejling til havn. Det har ialt drejet sig om 175 fartøjer med 637 ombordværende personer.

Redningsvæsenets samlede legatkapital udgør ca. 440.900 kr. samt en årlig ydelse på 1.000 kr. fra civilingeniør Adolph Keiflers legat.

Emile Robins legat til belønning for den redningsbåds besætning, der i 1954 har været udsat for størst fare ved at redde skibsbrudne, er tilcølt mandskabet ved redningsstationen Esbjerg for redningsforetagendet den 16. juli i anledning af fiskekutteren „Benny“'s stranding.



„Brazatrecó II“ tages om bord for forsendelse til Rio de Janeiro.

M/s **Brazatrecó II**

Fra A/S Allsund Skibsværft, Sønderborg, er til American Refining Co. Ltd., Philadelphia, leveret en bugserbåd „Brazatrecó II“, som hovedsagelig skal anvendes til bugsering af oliepramme i Rio de Janeiro.

Båden er af en speciel type, konstrueret af Knud E. Hansen med følgende hoveddimensioner:

Længde	19,0 m
Største bredde på spant	5,0 m
Sidehøjde	2,2 m
Dybgang	1,8 m

Båden er helsvejst af stål til American Bureau of Shippings klasse med styrehus af søvandsbestandigt aluminium.

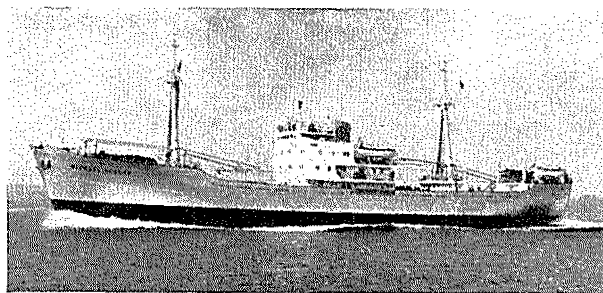
Fremdrivningsmaskineriet er en MWM dieselmotor, type TRM S, sekscylindret, turboladet og ved 500 omdrejninger pr. minut ydende 430 bhk. For at give størst mulig bugsertræk og styreegenskaber er roret udført som dyseror. På prøveturen opnåedes en fart på 10 knob med $\frac{3}{4}$ belastning.

Som det mest økonomiske har man valgt at sende båden som dækslast på et 10.000 tons skib til Rio de Janeiro.

M/s „Michael Jepsen“ til Rederiet M. Jepsen A/S, Åbenrå

Den 2. september 1955 afleverede Flensborg Skibsværft, Flensborg, nybygning nummer 555, fragtmotorskibet „Michael Jepsen“ til rederiet M. Jepsen A/S, Aabenraa. Skibet var løbet af stabelen den 25. juni 1955 og blev bygget under opsyn og klasse af Lloyds Register. Skibet er moderne cargoliner med en lastevne på ca. 3300 tons som åben shelterdækker og ca. 4.700 tons som fulddækker. Dets hoveddimensioner er følgende:

Længde	92,0 m
--------------	--------



M/s „Michael Jepsen“.

Bredde	14,1 m
Sidehøjde	8,5/5,8 m
Dybtgående	5,76 m

„Michael Jepsen“ er bygget med bak og hytte og fire luger og højt midtskibshus, hvor kaptajn og dæks- og maskinofficererne bor. Besætningen, der er på 27 kinesere, bor i hyggelige og rummelige kamre i agterskibet. Skibet fik 2 tobensmaster og er forsynet med 10 tre/fem tons bomme og en sværgodsbom på fokkemasten. Nybygningen er veludrustet med alle moderne nautiske hjælpemidler som radar, ekkolod, trykknapsstyring, wireless-station m. m.

Hovedmaskineriet består af to MAN-skibsdieselmotorer på hver 1265 hk, der arbejder over en RENK-Untersetzungsgetriebe. Hastigheden er på 13 knob ved oprindelig 275 omdrejninger pr. minut. Skibets fartområde kommer til at ligge i det fjerne Østen, hvor rederiet i mange år underholder en tjeneste som tilbringer til de store rederier.

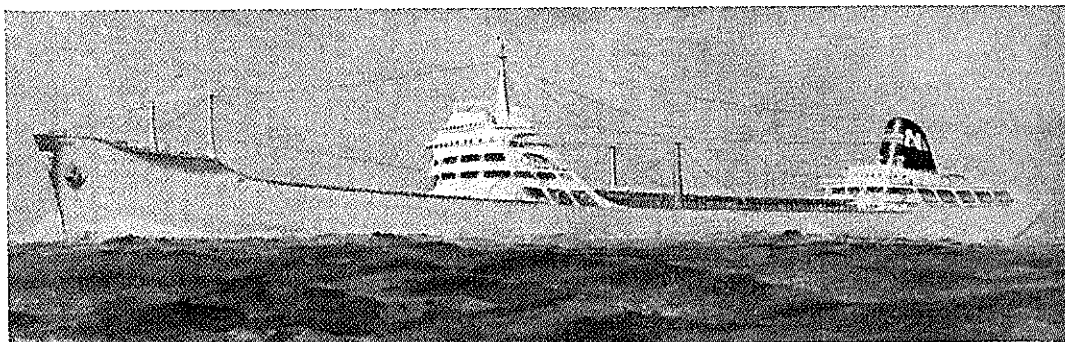
Værftet i Flensborg og rederiet havde indbudt en stor skare af interesserede, både fra Danmark og Tyskland, til at overvære prøveturen, der gik fra Flensborg til Aabenraa, for at Aabenraaboerne kunne se deres nye skib. Nord for Allsund fandt flagskiftning sted, og skibsreder Jepsen overtog „Michael Jepsen“ i rederiets hænder og Dannebrog blev højst. Den 5. september gik skibet fra Hamborg til Vestindien. Efter 6 måneders forløb (garantitid) rejser nybygningen til det fjerne Østen for at vise Danmarks og Aabenraas flag derude. „Michael Jepsen“ er det fjerde af rederiets skibe med dette navn siden stiftelsen i 1878. I 1952 afleverede Howaldtsværftet i Kiel et lignende skib, fragtmotorskibet „Jacob Jepsen“ til Aabenraa-rederiet. Dette skib har følgende hoveddata: 3674 brt, 2334 nrt, 2800 hk.
Nauticus.

Frederiksstad Mek. Verksted

Frederiksstad Mek. Verksted afleverede den 15. oktober hvalfangerskibet „Nortræff“ til rederiet Melsom & Melsom, Larvik. Skibet er forsynet med en Frederiksstad dampmotor på 3.400 ihk

Den 23. november søsattes m/s „Ringfred“, et 7.300 tons dw lastskib til skibsreder Olav Ringdal, Oslo. Skibet skal forsynes med en FMV/GV sekscylindret dieselmotor på 4.500 bhk.

Verdens største tankskib, 47,750 tons dw.



„Spyros Niarchos“.

Den 2. december blev fra Vickers-Armstrong i Barrow-on-Furness søsat verdens hidtil største tankskib „Spyros Niarchos“ med en dødvægtsbæreevne på 47.750 tons.

„Spyros Niarchos“ bygges til højeste klasse i Lloyd's Register og tilfredsstillende uden American Bureau af Shippings regler.

Hoveddimensionerne er følgende:

Længde overalt	230,7 m
Længde mellem perpendikulærerne	219,0 m
Største højde på spant	29,6 m
Sidehøjde	15,8 m
Maksimumdybgang	11,5 m

Skibet er bygget med langskibs spanter og er hel-svejst undtagen ved enderne og de to nådder i kim-mingsrangen, det underste nåd af barkholtsrangen, stringervinklen og to nådder i øverste dæk. To lang-skibs skodder deler sammen med de tværskibs skodder lastrummet i 33 tanke. Der installeres fire vandrette centrifugalpumper, hver med en ydeevne på 1000 tons i timen og tre dampdrevne lodrette pumper med en ydeevne på 150 tons timen hver.

Fremdrivningsmaskineriet skal bestå af et sæt gearede turbiner af Pametradas konstruktion med en ydeevne på normalt 18.000 ahk og en maksimumsydelse på 20.000 ahk ved henholdsvis 101,4 og 105 omdrejninger pr. minut af propelleren. Farten bliver 17 knob på en dybgang af 11 m.

ESSO bygger Danmarks største skib

Tankskib på 32.000 tons bestilt på Odense Stålskibsværft

DANSK ESSO har til Odense Stålskibsværft afgivet ordre på et tankskib på 32.000 tons dødvægt. Det er det største skib, der nogensinde er bygget i Danmark, og bliver det største fartøj i den danske handelsmarine. I forvejen har Esso et tankskib på 26.000 tons under bygning på Odense Stålskibsværft. Dette skib bliver leveret til sommer, medens 32.000 ton'eren skal være færdig i begyndelsen af 1959.

Det nye skib på 32.000 tons bliver af kæmpedimensioner. Dets længde bliver omtrent 200 meter, og det vil blive forsynet med en Burmeister & Wain dieselmotor med turbocharge, der kan udvikle 11.900 indicerede hestekræfter. Med fuld last kan skibet skyde en fart af 15 knob. Dets lasttanke får en samlet kapacitet på ca. 30.000 tons, og pumpekapaciteten bliver så stor, at denne kæmpelast kan løses på 15 timer.

Den nye Esso tanker vil få 48 mands besætning, der får de bedst tænkelige forhold at bo under. Alle voksne medlemmer af besætningen får enekamre, og der vil blive indrettet svømmebassin, gode opholdsrum, hobby-

værksteder, blandt andet mørkekammer for amatør-fotografer blandt mandskabet, etc. Og hele skibet vil blive air-conditioned.

Kæmpetankskibet vil blive sat ind i råolietransporten, fortrinsvis fra Det mellemste Østen til Esso raffinaderiet i Fawley ved Southampton, hvorfra Dansk Esso nu trækker hovedparten af sine forsyninger. Også den anden nybygning på 26.000 tons sættes ind i råolietransporten, og de store skibe vil tilsammen kunne transportere en betydelig del af den råolie, der skal til for at dække Dansk Esso's vældige aftræk af færdige produkter fra det engelske raffinaderi. Det er selvsagt betydningsfuldt, at denne transport kan ske på dansk køl, både for selskabet og ikke mindst for Danmark, idet man vil kunne forstå, at landet med disse to skibe årligt vil spare betydelige millionbeløb i udenlandsk valuta.

Dansk Esso har i dag en flåde med en samlet tonnage på 35.000 tons, og med de to nybygninger kommer man altså op på over 93.000 tons, og der er endda mulighed for, at der i de kommende år kan ske yderligere udvidelser af selskabets flåde. Dette vil dog naturligvis være betinget af, at arbejdsvilkårene for dansk skibsfart ikke forringes.



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:

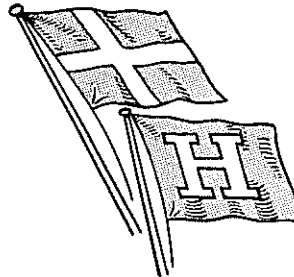
DANNEBROG



C. K. HANSEN

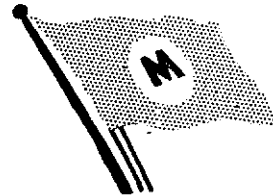
AMALIEGADE 35 · KØBENHAVN K

Telefon - Central 72 (18 linier) · Rigs 13 (2 linier)
Tlgr.-adr.: „HANSEN“ · Telex: Nr. 2501 & 2502



MARTIN CARL
AKTIESELSKABET
DAMPSKIBSELSKABET „HEIMDAL“

Telegr.: MARTINO
KØBENHAVN Ø. DANMARK



MOORE & McCORMACK A/S

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



1/2 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



*Det Forenede Dampskibs-Selskab
No 631*



VIKINGEN

Kr. 1,75
1. februar

3mst. bramsejlskonnert „Danmark“
Maleri af HOLGER YTTING

1956 - nr. 2
33. 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.

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

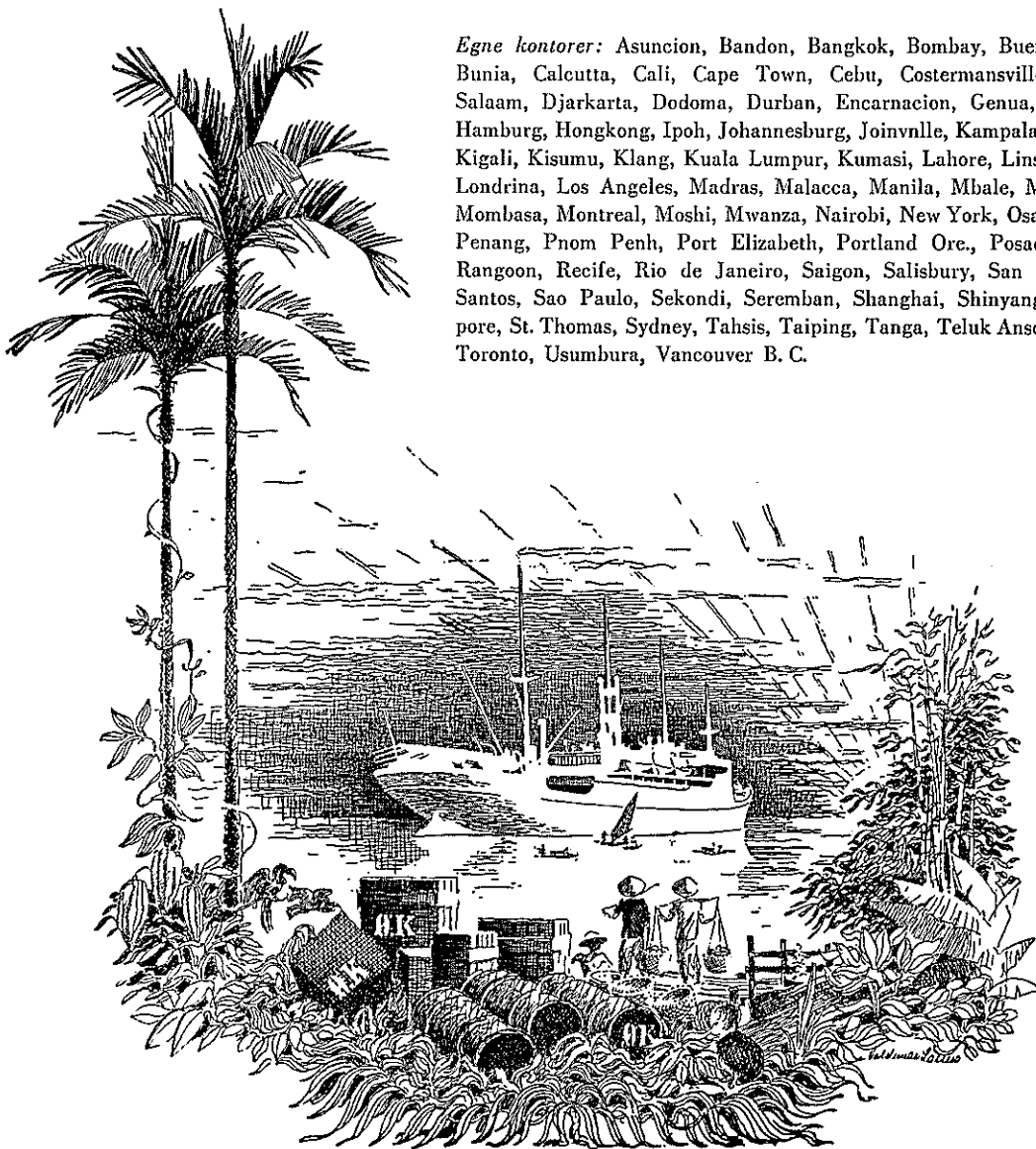
AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI KØBENHAVN

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 ILLUSTREREDE MAGASIN

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

C. K. Hansen

FEJRER SIT HUNDREDE ÅR

C. K. Hansen er et navn med en fin klang både inden for dansk og international shipping. Når folk i almindelighed hører dette navn, ser de uvilkårligt for sig en gul skibsskorsten med et blåt bånd og med et splitflag i båndet. Samtidig tænker de på et eller andet skibsnavn endende på „—borg“. Men hvis man tænker sig det gamle firma som et kæmpemæssigt skuffemøbel, er det kun et par af skufferne, der bærer påskriften „rederivirksomhed“.

Hvis vi et øjeblik endnu holder os til sammenligningen med skuffemøblet, må man vist sige, at et stykke møbel på hundrede år virker antikveret. Men det gør C. K. Hansen ikke, som netop den 21. februar når denne alder, ikke på nogen måde. Det er en strålende dansk shipping-virksomhed, der arbejder uden knirken i hængslerne. Derfor er sammenligningen ikke god. Et shipping-firma er næsten som et levende menneske, og det gælder også for C. K. Hansen. Nok har det forlængst lagt børnesygdommene bag sig, men modsat et menneske bliver det raskere og stærkere med årene.

Firmaet blev stiftet af Christian Kjellerup Hañsen, kongelig agent og konsul for hansestæderne og Portugal, og det bærer stadig hans navn. Betegnende nok blev København netop i firmaets stiftelsesår så stor en by, at de gamle byporte blev nedrevet. Og året efter forsvandt Øresundstolden helt og holdent. Der er noget symbolsk i disse to begivenheder: København og Danmark i det hele taget var på vej opad efter de nationale katastrofer i århundredets begyndelse, og Christian Kjellerup Hansen var en af de mænd, der først øjnede de store muligheder for at føre det danske flag og den danske handel ud på og over verdenshavene.

C. K. Hansen havde fået sin uddannelse i handels- huset I. P. Suhr & Søn, som bl. a. handlede med kul, og det var kullene, der havde hans store interesse, og som førte ham ind i skibsfartens verden. Han var en moden mand på 42 år, da han indrettede sin egen virksomhed i sin egen bygning på Toldbodvej.

Foruden kul handlede C. K. Hansen med salt, og hans virksomhed voksede fra dag til dag. Men han for-



Firmaets gamle kontorbygning på Toldbodvej.

stod også at skaffe sig kunder. Bl. a. meddelte han engelske redere, hvis skibe drev trafik på Østersøen, at hans firma kunne betjene skibene med 30—35 tons kul i timen, hvilket var imponerende dengang. I det hele taget var han en af de bedste public-relation-mænd, Københavns havn nogensinde har haft. Han fremhævede ved enhver lejlighed over for britiske shipping-folk, at København var den naturlige anløbsplads for skibsfarten mellem britiske havne og Østersø-havnene.

Men C. K. Hansen søgte også at bibringe danske handelsfolk forståelsen af den betydning, engelsk skibsfart på København kunne få for landet, og selv optrådte han som eksportør af danske varer — bl. a. brændevin! Når britiske skibe uden last stoppede op for at bunkre i København, fik de nogle af C. K. Hansens eksportprodukter med til havnene ved Østersøen.

Christian Kjellerup Hansen havde øjnene åbne for tidens tekniske udvikling. Det irriterede ham lidt, at hverken han eller andre shipping-folk vidste ret meget om, hvornår de forskellige skibe kom til København, hvilket betød spild af tid. Hvis der kunne blive givet besked til København, når skibene stod Sundet ind, tænkte C. K. Hansen, kunne gods m. m. ligge klar til skibene, når de gik til kaj. Han aftalte derfor med et firma i Helsingør, at det hver dag kl. 16 skulle telegrafere til hovedstaden, hvilke skibe, der var passeret i begge retninger.

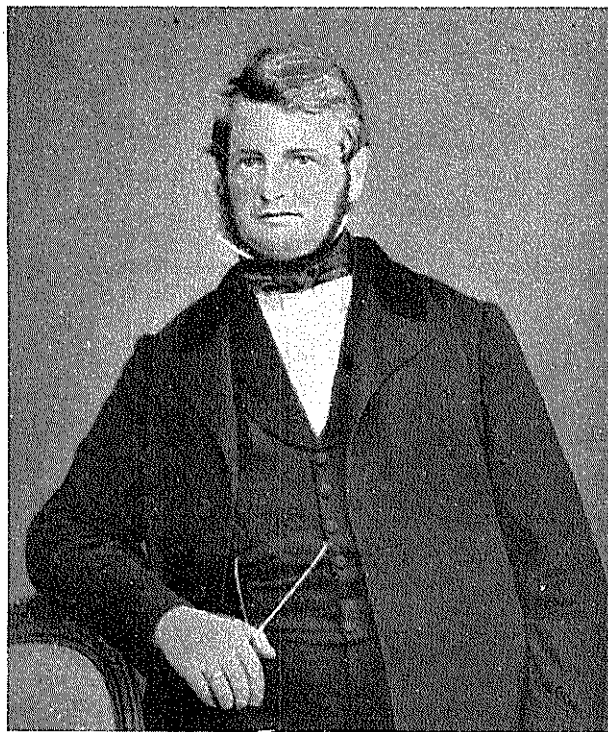
En stor indsats ydede den danske shipping- og handelsmand for den fremtidige britisk-danske handel, da det i 1863 lykkedes ham at få etableret en rute på Leith.

Forinden havde firmaet dog for første gang selv begyndt en virksomhed som rederi, men ganske vist kun i mindre stil. I 1859 fik C. K. Hansen fra Newcastle afleveret et lille, nybygget dampskib, hvis navn blev ret kendt inden for dansk søhistorie. Skibet, der skulle sejle i rutefart mellem København og Newcastle, hed „E'l Ole“. Det var opkaldt efter en national, spansk dans. Danserinden Pepita havde nemlig nogle år i forvejen henrykket københavnere på næsten samme måde som June Richmond i dag. C. K. Hansen tænkte en overgang på at sælge skibet til Sverige, men „E'l Ole“ blev senere bugserbåd og udflygtsbåd. Bl. a. sejlede det søndagskåde københavnere på udflugter til Nordsjælland.

Det ville fylde det meste af en bog, hvis man skulle skrive om C. K. Hansens planer og bedrifter. (Bogen er iøvrigt allerede skrevet og udkommer på firmaets jubilæumsdag). Men her må det bl. a. nævnes, at han havde planer om bygning af en bro over Limfjorden og om køb af en flydedok fra et engelsk værft. Selv i skibsfarten på Silkeborg-søerne havde han interesse!

Krigen 1864 slog meget i stykker, men også i de skæbnetsdage havde Danmark brug for hans usædvanlige arbejdsiver og dygtighed. Krigsministeriet gav ham bl. a. den opgave at skaffe troppetransportskibe og forsyningskibe, og denne opgave udfyldte C. K. Hansen ved at timechartre nogle engelske skibe.

Desværre døde Christian Kjellerup Hansen allerede i 1868. Han blev kun 58 år, men i løbet af sine sidste



Grundlæggeren af firmaet C. K. Hansen, kgl. agent og konsul Christian Kjellerup Hansen.

12 leveår havde han udført en kraftpræstation af rang.

I mange år efter hans død fik den britiske marines skibe ved anløb af København fyldt kul hos C. K. Hansen, ligesom flåden fik forsyninger af proviant gennem det initiativrige firma, som skaffede megen udenlandsk valuta til landet. I midten af 60'erne fik således over 1000 skibe under fremmed flag bunkerkul om bord gennem firmaet hvert år.

Forbindelserne, som „gamle“ C. K. Hansen knyttede, er blevet bevaret og udbygget. Med åbningen af ruten København—Leith blev C. K. Hansen agent for det engelske rederi James Currie & Co. Der var forbindelse mellem de to byer hver 14. dag, men senere blev det nødvendigt at indsætte endnu et skib på ruten, så der nu var to. C. K. Hansen er stadig agent for Currie Line Limited, hvis skibe, „Horsa“ og „Gotland“, er kendt i det københavnske havnebillede. Et af det engelske rederris skibe, „Hengist“, der ligesom „Horsa“ var opkaldt efter danske konger i Kent, forliste under den anden verdenskrig.

Da C. K. Hansen døde i 1868, overtog hans søn, Johan Hansen, som dengang kun var 30 år, firmaets ledelse med Olof Hansen som rådgiver. Olof Hansen havde været faderens trofaste medarbejder, og som kompagnon med Johan Hansen satte han sit præg på firmaet.

Firmaet gjorde i 70'erne en stor indsats for den danske kvægekspport til England og indledte bl. a. offentliggørelsen her i landet af de ugentlige rapporter om kvægmarkedet på engelske pladser.

Fra marts 1872 åbnedes regelmæssig fart mellem København og Hull med C. K. Hansen som dansk agen-

tur, og i et vist tidsrum — ca. et år indtil 1898 — drev firmaet Thingvalla-linien, efter at det havde været i økonomiske vanskeligheder. Det nævnte år overtoges linien imidlertid af DFDS.

Johan Hansen jnr., der blev ansat i firmaet i 1879, var ligesom sin bedstefader en initiativrig mand med blikket åbent for alt det nye. Han forsøgte således at formidle firmaets korrespondance ved hjælp af den første danske skrivemaskine, Malling Hansens skrivemaskine, men uden større succes.

Johan Hansen senior såvel som junior gav i 1883 anledning til en københavnerbegivenhed af rang, idet de gav anledning til, at William E. Gladstone og den engelske digter Lord Tenneyson sammen med Hansen-familiens ven, Sir Donald Currie fra Union-Castle Line i London, besøgte den danske hovedstad om bord i dampskibet „Pembroke Castle“. Senior ledsagede gæsterne til Fredensborg, hvor de blev modtaget af Christian IX.

Netop det år, i 1883, tog firmaet initiativet til opretskibe har fået navne endende på „—borg“, men måske senere knyttedes Dampskibsselskabet af 1896 og „Nep-tun“, som imidlertid sammensluttedes med „Dannebrog“. Det skete i 1917.

Morsomt nok er det iøvrigt, at alle „Dannebrog“-skibe har fået navne endende på „—borg“, men måske skyldes det mindet om det prominente besøg med „Pembroke Castle“, idet „Castle“ jo betyder „borg“?

I 1897 døde Olof Hansen, og derfor optoges Johan jnr. med broderen Robert i firmaet efter en lang og grundig shipping-uddannelse hjemme og ude. Netop på det tidspunkt voksede firmaets rederivirksomhed betydeligt. I 1901 disponeredes over 23 skibe, og i 1914 var tallet steget til 40. Under den første verdenskrig halveredes denne flåde på grund af krigshandlinger.

De rederier, C. K. Hansen i dag er korresponderende reder for, har alle Dannebrog i skorstensmærket. Rederiet „Dannebrog“, der er det største, ejer ti skibe på tilsammen 67.500 tons dødvægt, og endnu to motortankskibe på hver 19.000 tons er under bygning på japansk værft. Rederiaktieselskabet „Dantank“, der oprettedes i 1952, og Rederiaktieselskabet „Atalanta“ fra 1953 råder hver over et motortankskib på ca. 15.000 tons.

LEITH, HULL, & HAMBURG STEAM PACKET COMPANY.

REGULAR STEAM COMMUNICATION

BETWEEN

Leith, Norway, Sweden, and Denmark.

THE GNOME,

CAPTAIN POLE,

(Or other First-Class Steamer.)

HAVING EXCELLENT ACCOMMODATION FOR PASSENGERS,

WILL BE DESPATCHED AS FOLLOWS:—

From LEITH.	From COPENHAGEN.
WEDNESDAY, ... 15th July, 2 P.M.	WEDNESDAY, ... 23rd July,
WEDNESDAY, ... 29th " 1 "	WEDNESDAY, ... 6th August.

CALLING AT CHRISTIANSAND AND GOTHENBURG.

CABIN FARE, ... £2, 10s. STEERAGE FARE, ... £1, 10s.

For further particulars, apply at CHRISTIANSAND, to G. C. REINHARDT; at COPENHAGEN, to C. K. HANSEN; and in LEITH, at the Company's Office, 54 Bernard Street, to

LEITH, July 4, 1863.

JAMES CURRIE & CO.

Leith-rutens åbnings-annonce.

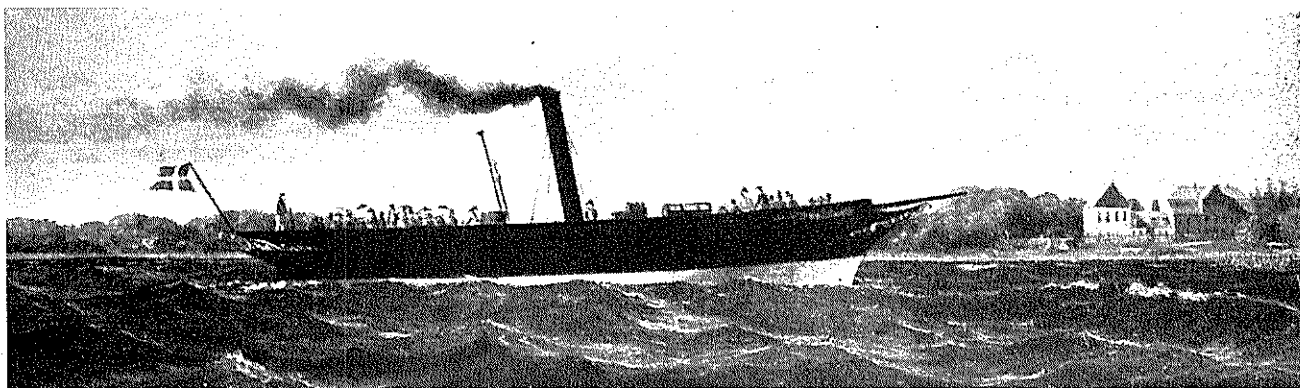
Hvis kaptajnen på firmaets første skib, lille „E1 Ole“, havde levet i dag, ville han have gjort store øjne. Tænk, tankskibe på 19.000 tons hver — og så kan de jo alligevel næsten bruges som redningsbåde på super-tankerne!

I dag ved 100 års jubilæet, hvor firmaet C. K. Hansen på så mange punkter gør sig gældende inden for international skibsfart og dansk erhvervsliv, repræsenterer C. K. Hansen ca. 25 post-, fragt- og passagerlinier med forbindelser til alle verdensdele og en mængde havne. Der er både britiske, norske, svenske, canadiske, hollandske, tyske og endog — schweiziske rederier med på denne liste. Disse forbindelser med udlandet gennem C. K. Hansen sætter tit deres præg på Københavns havn.

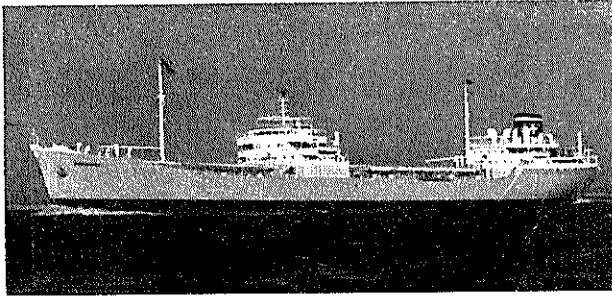
C. K. Hansen har i mange år drevet stevedore-forretning, og det har endog interesser i luftfarten. Jo, det er et alsidigt firma, som alderen ikke trykker.

En af tredie generations repræsentanter, Fritz Robert Hansen, der sammen med sin broder, Johan, blev „gamle“ Johan Hansens kompagnon i 1897, døde kun 48 år gammel i 1912. Hans far døde året efter og havde da tjent firmaet i 56 år.

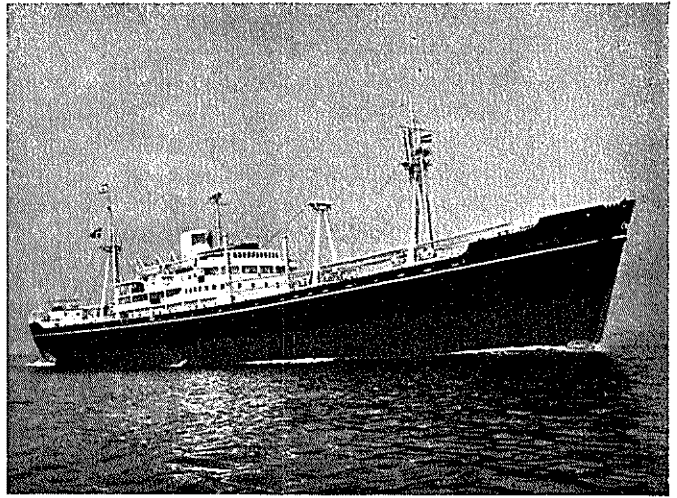
Johan Hansen jnr. døde først i 1943 i en alder af 81 år og efter at have virket i sin bedstefars firma i 64, hvilket er den hidtidige rekord inden for virksomheden. Han blev iøvrigt i 1908 opfordret til at overtage posten



Firmaets første skib „E1 Ole“.



Dannebrog's nyeste skib m/t „Dansborg“.



som handelsminister og indvilgede. Han blev landets første minister på en sådan post, men forstod med sit organisationstalant at bygge ministeriet op på tilfredsstillende måde. Iøvrigt var han også initiativtager til dannelsen af „The Baltic and International Maritime Conference“, der jo er et stort internationalt foretagende med hovedsæde i København.

Willie C. K. Hansen, hvis navn ikke så let vil glemmes, blev ansat i firmaet 17 år gammel i 1904. I 1916 blev han kompagnon med sin far, Johan. Willie C. K. døde 62 år gammel i 1949.

Christian Harhoff blev kompagnon samtidig med Willie i 1916 og var blevet ansat i firmaet 1910. Han var Robert Hansens svigersøn og altså på en måde med i familien. Chr. Harhoff er i dag firmaets seniorchef sammen med Knud Hansen, der betegner fjerde generation inden for dynastiet. Knud Hansen ansattes i firmaet i 1911, da han var 18 år gammel og blev kompagnon i 1922.

I 1950 optoges Preben Harhoff og Bennet C. K. Hansen som medindehavere. Nok en repræsentant for femte generation, Robert Hansen, fik prokura i 1954.

På jubilæumsdagen bliver der ikke megen tid til at standse op for at se tilbage. Maskintelegrafien står på „Fuld kraft frem“!

—wig.

Alt Malerarbejde

INDENBORDS — UDENBORDS
samt BUNDMALING — SANDBLÆSNING
KEDELRENSNING

**Etablissements GARDELLA
MARSEILLE**

96. rue de la République

Telf. COLbert 46-94 og 22-68 Telgr.-Adr.: Gardelara

*De fleste Skandinaviske Baade benytter vort Firma
ved Dokning i Marseille.*

AKTIESELSKABET

DET DANSK-FRANSKE-DAMPSKIBSELSKAB

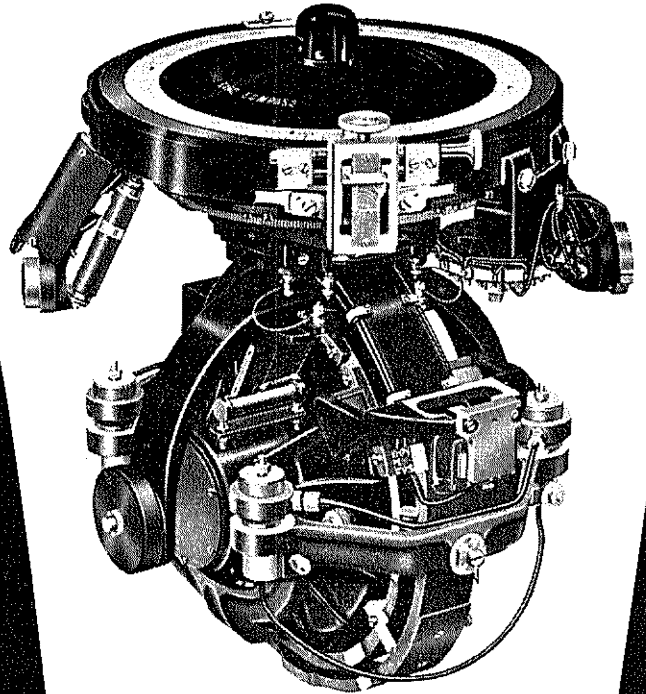
FREDERIKSGADE 17

KØBENHAVN K

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 - Tlgr. Berendsen



KØBENHAVNS MASKINSKOLE'S 50 års jubilæum

*Skolens
afholdte forstander,
civilingenior
E. Mathiesen.*

Københavns Maskinskole afholdt lørdag den 21. januar sin årsfest og fejrede ved denne lejlighed 50-årsdagen for sin oprettelse.

Festen indledtes af formanden for skolens direktion, borgmester O. Weikop, der bød de mange indbudte velkommen, heriblandt handelsministeren, fru Lis Groos. Borgmester Weikop gav et rids over skolens historie gennem de halvtreds år, og herefter talte handelsministeren. Skibsreder E. Hahn-Petersen holdt en indtrængende og varmfølt tale til de unge eksiminander. Han gav udtryk for håbet om, at de unge ikke vil svigte søen, men tage deres job her. Han sluttede med at ønske eksiminanderne held og lykke med fremtiden.

Det er mere end 80 år siden, at uddannelse for søfarende maskinmestre her i landet blev lovfæstet, og i de første årtier voksede maskinmesteruddannelsen langsomt frem fra at foregå på mere eller mindre tilfældig måde — ofte i lærernes hjem — til at ske på kursus under mere faste former. I København konkurrerede disse kurser meget stærkt med hinanden, og for at undgå de deraf følgende mangler, sluttedes den 1. januar 1906 de dengang bestående kurser i København sammen til een skole, *Kjøbenhavns Maskinistskole*. I 1943 ændredes skolens navn til *Københavns Maskinskole*.

Over halvdelen af alle de eksaminander, der siden 1906 har været indstillet til den almindelige maskinisteksamen, mere end tre fjerdedele af eksaminanderne til den udvidede maskinisteksamen og næsten ni tiendedele af eksaminanderne til elektroinstallatørexamen for maskinister er udgået fra Københavns Maskinskole. Dette forhold har bevirket, at Københavns Maskinskole er kommet til at fremtræde som maskinmesteruddannelsens ansigt overfor offentligheden.

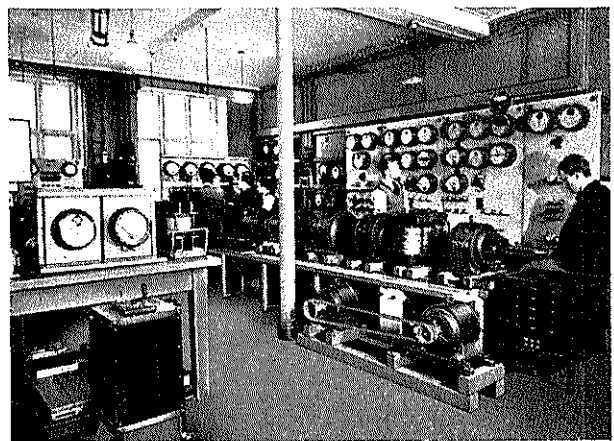
Ialt er der herfra udgået 20.626 elever, deraf 14.188 med en maskinmestereksamen og 2460 med en elektroinstallatørexamen for elektrikere. Skolens årlige elevantal, der i 1906 lå omtrent som i dag på ca. 450, har været ret svingende med maksimum ca. 750 for fem år siden. Ved skolens oprettelse strakte den fuldstændige maskinmesteruddannelse sig over en samlet læsetid på 16 måneder dagskole og 4 måneder aftenkole mod i dag ca. 30 måneder dagskole, idet undervisningstime-

tallet samtidig er vokset fra knapt 2000 til ca. 3800. For elektroinstallatører er timetallet for et kursus vokset fra 200 til 1200.

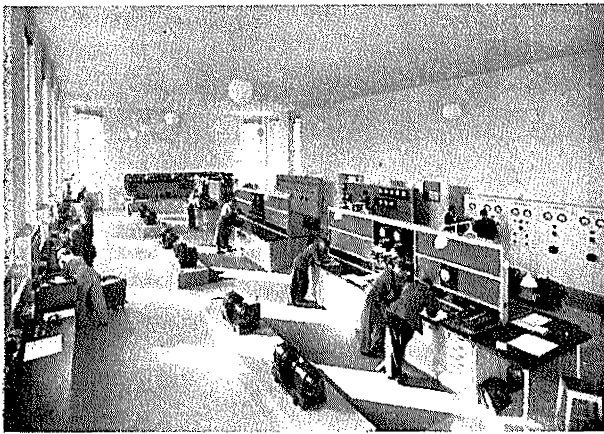
Ved skolen beskæftigedes ved oprettelsen 31 lærere, deraf 6 fastansatte, som i modsætning til de øvrige havde undervisningen som hovederhverv, mod i dag 27, deraf 13 fastansatte.

Ved skolens oprettelse foregik undervisningen i lejede lokaler i Sct. Pederstræde 3 og Nørrebrogade 5. Allerede i 1907 samledes undervisningen i Nørrebrogade, og i 1928 overtog skolen ved hjælp af et beløb, indsamlet blandt danske rederier, hele ejendommen.

Mange københavnere vil sikkert endnu mindes skolens elever, der i pauserne strakte benene på Nørrebrogade ved Dronning Louises Bro. Skønt skolens lokaler var placeret i 2. bagbygning, og mange af lokalerne var mørke og efterhånden utidssvarende, foregik undervisningen dog her, indtil kravet om flere og større laboratorier og særklasser bevirkede, at man i 1941 besluttede at opføre skolebygningerne på Jagtvejen. Disse bygninger, der med støtte af staten, Københavns kommune og private institutioner opførtes efter tegninger af arkitekterne Henning Hansen og Carl H. Nimb, indviedes den 30. januar 1943. Svenske og norske arkitekter og maskinistkolelærere har siden i stort tal besøgt skolen for — som en svensk rektor udtrykte det — „at se, hvorledes en maskinistkole skal være,“ og man har mange beviser for, at det, der her blev skabt i krigens onde år, i lang tid fremover vil sætte sit præg på udformningen af nye maskinistkoler i Norden. Undervisningen foregår her i lyse og venlige klasserum, og den støttes af moderne



Det gamle elektrotekniske laboratorium på Nørrebrogade 5.



Elektroteknisk laboratorium på Maskinskolen.

laboratorier og særklasser. Særlig kan fremhæves det veludstyrede elektrotekniske laboratorium, det lyddæmpede auditorium for sprogundervisningen og ganske særligt den i sin art enestående maskintekniske samling, hvori alt — tegninger, lysbilleder og modeller — der benyttes ved undervisningen i maskinlære, er samlet på let overskuelig måde. Kun maskinlaboratoriet har i nogen grad været stedbarn ved denne udvikling, og det er af økonomiske årsager. Men skolen har også ønsker om udvidelse af andre laboratorier, og dens direktion har derfor udsendt en henstilling til virksomheder og institutioner, der kan have interesse for skolens arbejde, om gennem bidrag at medvirke til oprettelse af *Københavns Maskinskoles Jubilæumsfond*, hvis midler skal anvendes til vedligeholdelse og udvidelse af laboratorier og særklasser på skolen. Denne opfordring er allerede på meget smuk måde blevet fulgt.

Ved skolens jubilæum har det været naturligt at se tilbage på, hvad der er opnået i årenes løb, men et sådant tilbageblik har kun interesse som en vejledning ved bedømmelsen af den arbejdsindsats, der kan forventes af skolen i fremtiden. På baggrund af det tekniske materiel, der i dag står til skolens rådighed, og den velvilje og støtte, skolen møder overalt, må man håbe, at Københavns Maskinskole indenfor sit felt stadig må være at finde blandt de førende tekniske undervisningsanstalter i Norden.

Sikkerhed til søs

DECCA NAVIGATOR

DECCA RADAR

DECCA NAVIGATOR AKTIESELSKAB

KRYSTALGADE 15 - KØBENHAVN K.

TELEFON BYEN 8310

Deres

bankforretninger



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

34 afdelinger i København og omegn

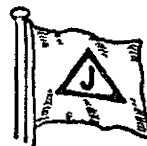
52 filialer og kontorer i provinsen

HANDELSBANKEN

VIRGINIA ROSE



-en herlig shagtabak



Dampskibsselskabet

JUTLANDIA

JENS TOFT

Toldbodgade 29

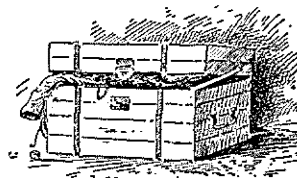
TELF. *8192

Forsidebilledet

Originalen til det dejlige billede, De ser på dette nummers forside, hænger på navigationsskolen i Marstal, hvortil det er blevet solgt af kunsthändler Ingvard Hansen i Odense. Maleriet er udført af Holger Ytting og forestiller den 3-mastede bramsejlskonnert „Danmark“. Dette skib, der var på 183 nrt, blev bygget af og af J. Philip Jørgensen på Thurø 1911 til R. S. Hansen samme sted. I 1917 blev det solgt til et aktieselskab ved L. Johansen i Marstal. Året efter blev det overtaget af en anden Marstal-reder, H. C. Clausen. I 1919 forliste det sporløst på Atlanten under en rejse fra Dover til St. Johns på New Foundland. Skibet var i ballast. Besætningen på seks mand omkom. Skibets fører på den ulykkelige rejse var kaptajn J. Chr. Jensen i Marstal.

... fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



En armada i havnen

Vel er Københavns havn vokset, og med den trafikken på byen. Men selv for over 150 år siden kunne der være trængsel i havnen. Omkring år 1800 skete det tit, at der var op til tusind skibe i havnen på een gang. De var selvfølgelig kun småskibe i forhold til nutidens cargolinere, men byen var jo heller ikke så stor. Nu og da kunne det knibe voldsomt med at skaffe skibene plads ved holværkerne. Generaltoldkammeret klagede over, at der ikke var kajplads til mere end 295 skibe, så det skete jo, at fartøjerne ligefrem lå i kø for at losse og laste. Desuden var havneforholdene ret upraktiske. De fleste af de kul, der kom til København, blev således losset på Christianshavn, hvorefter man møjsommeligt måtte køre dem i vogne over Knippelsbro.

Uheldige hvalfangere

I 1775 besluttede den danske stat at drive hvalfangst for egen regning i håbet om at gøre en strålende forretning, men også for at „opmuntre landets formuende indbyggere til efterligning.“ Man mente ligefrem, at hvalfangsten og Grønlands-handlen kunne redde Danmarks dårlige økonomi. Staten lod bygge en mængde hvalfangerskibe, og i tidsrummet 1776—1782 udsendtes ikke mindre end 123 skibe. Men de var ikke videre heldige. Ialt fangede de 204 hvaler og gav et drønende underskud!

Statsunderstøttelse

Skønt staten på en dårlig måde „opmuntrede til efterligning“ ved sin hvalfangst, var der mange private, som også forsøgte sig i erhvervet. Man regnede med, at fangsten efterhånden måtte blive bedre og slutte som en fin forretning, men iøvrigt var risikoen ikke nær så stor for de private som for staten, der rask væk støttede hvalfangst-foretagenderne med en præmie af ti rigsdaler pr. fanget kommerceløst. De private engagerede fiskere og hvalfangere i udlandet for at få gang i sagerne. Så langt væk som i Nordamerika hentede man folk til hvalfangst-skibene, men selv ikke dette kunne vende lykken. Også de private havde fiasko i jagten på havets kæmper.

Under saling

Har De nogensinde tænkt over, at Danmarks flagsang, Axel Juels smukke og ildnende „Flaget“, indeholder en „skruptude“. Axel Juel skrev, at flaget „vajer under saling“. Som bekendt hejser man ikke flaget under salingen, men under gafflen.

En morsom færg

I 1896 anskaffede et britisk firma i Forindien sig et ejendommeligt fartøj, en såkaldt pramfærg. Færgen, der var 60 m lang, kunne tage 300 tons vognlast og var oven i købet tresporet. Det morsomme ved færgen var, at godsvognene førtes ind gennem skibssiden, hvorefter de ved hjælp af en stor drejeskive midtskibs fordeltes til de tre spor for- og agterefter.

Bredere end „Queen Elizabeth“

De to 84.000 tons tankskibe, som National Bulk Carriers vil lade bygge på japansk værft, bliver ca. 200 feet kortere end „Queen Elizabeth“, der er verdens største skib, men til gengæld bliver de begge 6 feet bredere og kommer til at stikke 5 feet mere!

Hvad blev der af kæmpekransen?

Alle københavnere husker vel alt for vel den mægtige flydekrans, tyskerne mødte op med efter den danske flådes sænkning den 29. august 1943. Kranen var så høj, at den kunne ses over

det meste af byen, og den greb u-både og torpedobåde og smed dem op på land, som havde de været tændstikæsker. Hvor er den kran egentlig blevet af? Ja, det vides ikke ganske nøjagtig, men måske er det den, der nu befinder sig i USA. Der var ialt fire af den slags kraner i Kiel. De kunne hver løfte 425 tons, og de allierede var ivrige efter at få dem. Men en af kranerne gik ned under et bombardement. Den skulle Frankrig have haft. En anden, som russerne skulle have haft, led samme skæbne. Englænderne prøvede at slæbe en tredje til England, men den sank på vejen. Kun den fjerde eksisterer endnu, skønt den måtte tilbagelægge den lange vej over Atlanten i delvis demonteret tilstand. Efter Atlant-færden gik turen gennem Panama-kanalen, og nu befinder kranen sig ved Long Beach.

Hvordan begyndte det?

I sidste nummer af „Sea Breezes“ spørger en læser ved navn Alf Andersen fra New York, hvorfra skikken stammer at hejse destinations-flaget i fokkemasten. Det kunne vi også lide at vide!

Gamle „Peking“ trænger til make-up

Den gamle 4-mastede tyske bark „Peking“, som nu hedder „Arethusa“ og fungerer som fastliggende skoleskib på Medway, trænger til en make-up. Selskabet, der driver skibet, har anmodet venner og velyndere om at yde en skærv til skibets istandsættelse m. m. „Arethusa“ skal bl. a. i tørdok, og det trænger til nye fortøjninger. Ialt skal der til de ønskede arbejder bruges den nette sum af ca. 100.000 kroner, men selskabet regner med, at pengene nok skal komme ind. Ak ja, englænderen er mere sea-minded end danskeren! — Iøvrigt koster det hvert år ca. 800.000 kroner at drive gamle „Peking“ som skoleskib, men der bor også 240 drenge om bord. Drengene får en god uddannelse og træder senere ind i orlogs- eller handelsflåde. Siden selskabets start i 1866 har det uddannet 13.000 drenge.

Dansk arbejde

I „Svensk Sjöfarts Tidning“ så jeg fornylig et billede af to gamle træskibe. Billedet var indsendt af en læser, der fortalte, at det forestillede den 101-årige skonnert „Anna“ af Saltvik og den 103-årige „Elsa-Marie“ af Östra Ed. Tilsammen var de to skibe altså 204 år gamle og udgjorde et sjældent syn. Begge skibene er forøvrigt bygget i Danmark. „Anna“ blev bygget i Marstal og „Elsa-Marie“ i Bandholm. Ja, de byggede skam fint, de gamle danske mestre!

Og fransk arbejde

Den store franske liner „Paris“, hvortil kølen straktes i 1913, men som ikke blev færdig før i 1921, var et uheldigt skib. Flere gange gik det på grund. I 1928 blev det næsten odelagt ved en brand i Le Havre, men blev ombygget. Senere var der flere småbrande om bord, og ved en anden lejlighed torpederede det et norsk fragtskib, som derefter sank. I 1939 udbrød der imidlertid en ny kæmpebrand om bord, og den blev skibets skæbne. „Paris“ væltede om på siden og lå i Le Havres havn hele krigen igennem, uden at tyskerne — mærkeligt nok — forsøgte at bruge noget af jernet i det. Trods alle uheldene var „Paris“ dog et populært skib. F. eks. blev en amerikansk blindpassager i 1935 fundet om bord på vejen fra New York. Han sagde, han havde valgt „Paris“, fordi han foretrak den franske kogekunst!

Nelson og atomerne

Admiral Louis Mountbatten sagde forleden, at det kun er et spørgsmål om tid, når det gælder Englands første atomdrevne u-båd. Det blev sagt i en tale i anledning af — 150-året for Nelsons sejr ved Trafalgar!

S.A. des Anciens Etablissements

GROIGNARD Cap Pinède MARSEILLE

Capital 180.000.000 fr.

REPARATIONER & OMBYGNINGER AF SKIBE

Telf. NAtional 39-60 til 39-62 Telgr. Adr.: SADAEG-MARSEILLE

Støberier: Place Oddo - Telf. NA 56-27

Cylinderboringer og alle Reservedele i Støbegods for Dieselmotorer
Skruer i Støbejern og Bronze indtil 15 Tons

Værksteder ved Petroleumshavnen LAVERA - Telf. Martiques 498

Kontor i PORT de BOUC 21, Cours Landrивon . Telf. Port de Bouc 176

B & W-dieselmotor bygges på licens i Tyskland

Burmeister & Wain meddeler, at man nu har indgået aftale med det verdenskendte industriforetagende, Friederich Krupp i Essen, om, at dette firma skal bygge de over hele verden så succesfulde B & W dieselmotorer på licens. I den anledning udtaler firmaet Friederich Krupp, at man er overbevist om, at meddelelsen om denne aftale vil blive modtaget med stor interesse, samt at realisationen heraf vil blive til gavn for såvel de tyske skibsværfter som disses kunder i både ind- og udlandet. B & W tilslutter sig også overbevisningen om, at aftalen og det deraf følgende samarbejde med det tyske firma vil blive til gavn for alle interesserede.

Atomdrevne isbrydere bygges i Rusland

Den russiske femårsplan, der blev offentliggjort i januar måned, indeholdt blandt andre et punkt, der bebudede fremstilling af atomdrevne isbrydere.

Som omtalt i Vikingen for et års tid siden består Sovjetunionens nuværende isbryderflåde af omkring 30 fartøjer. Dertil kommer, at man på et finsk værft har bestilt to kæmpe-isbrydere til levering i henholdsvis 1958 og 1960. Det kan nævnes, at disse er næsten fem meter længere end Statsbanernes „Kronprinsesse Ingrid“! I de telegrammer, der har været fremme i dagspressen, fremgår det ikke, om det er disse to isbrydere, der skal bygges atomdrevne, eller om det er endnu nyere planer, man agter at realisere.

Vikingen har forsøgt at indhente nærmere oplysninger om de russiske planer hos den herværende sovjetiske ambassade, men denne sad ikke inde med yderligere viden vedrørende disse isbrydere. *pebs.*

SPAREKASSEN

for

Kjøbenhavn og Omegn

Hovedkontor

NIELS HEMMINGSENSGADE 24

A/S MONTANA

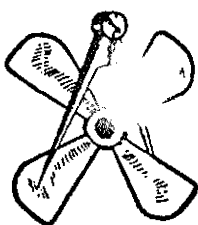
Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders

A/S Dampskibsselskabet VENDILA

KØBENHAVN V. : DAGMARHUS

TELEFONER: C. 2537 - 2538



KØBENHAVNS MASKINSKOLE

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

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

JAGTVEJ 163 . KØBENHAVN
Daglig Kl. 9-15 og 18-20 (Lørdag Kl. 9-14). Telf. Ryvang 1863

Når skibene tuder efter olie

Skibsfartens tankpassere keder sig aldrig

Vor gode, gamle ven Phileas Fogg havde travlt, da han skulle rejse jorden rundt på 80 dage, og det var faktisk ved at knibe for ham til sidst med at overholde fristen. Det skib, der skulle bringe ham tilbage til det britiske ørige, løb nemlig tørt for brændstof til kedlerne. Først brændte skipperen derfor alt det overflødige tømmer, han kunne finde i skibet. Senere kom turen til apteringen og de fine møbler. Til allersidst brød man endog en del af dækket op og brændte det.

Ja, Jules Verne havde skam fantasien i orden, men mange af de ting, han har skrevet om, er senere skete i virkeligheden. Endog i de oliefyrede skibes tidsalder er det hændt, at brændstoffet er sluppet op om bord, og selv om man ikke er gået så langt som til at brænde aptering og dæk, har man måttet gribe til andre usædvanlige foranstaltninger. For et par år siden kom en finsk, oliefyret damper således ud i meget hårdt vejr og blev forsinket ikke så lidt. Skibet var på vej til England med en last props, men desværre havde det ikke fået fyldt brændstoftankene op hjemmefra. Forsinkelsen betød, at man løb tør for olie, før man havde beregnet, og for overhovedet at nå i havn måtte man bruge af propslasten til at holde fyr under kedlerne med. Skibet ankom til København uden een dråbe olie i tankene og med stærkt formindsket last.

En anden gang nåede et skib ind til Københavns havn med kun een ton olie i brændstoftankene. Det var lige alt det, at skibet nåede i havn for egen kraft, for da det først var kommet ind, var det ikke muligt at suge så meget som een liter olie mere op.

De har måske selv prøvet, hvor irriterende det er at

løbe tør for benzin midt ude på en landevej. Men heldigvis er der jo ikke så langt mellem tankene her i Danmark. Der er lidt længere mellem dem for skibene, men heldigvis sker det meget sjældent, at et fartøj løber helt tørt for brændstof.

I begge de nævnte tilfælde stod et af de store olieselskabers store apparatur til rådighed.



„40 tons? Så gerne!“

50.000 tons i smådoser

Det sker regelmæssigt, at mindre skibe ønsker at tanke på vej gennem Sundet, og så rykker en af de flydende „tankstationer“ ud. Vi har gjort turen med om bord på tankbåden „Diesella“, der føres af Aage Vilh. Christensen. Her er skib og skipper i en sjælden grad eet. „Diesella“ er ikke netop nogen skønhed, og der er ikke videre hyggeligt om bord. Men der er altid nok at bestille, og det sætter Christensen pris på. Han har sejlet som 3. styrmand i søgående tankskibe, men føler sig bedst hjemme her om bord. Det siges, at da han overtog skibet, kunne man ikke manøvrere med maskinen, uden at man slog skruen fra. Men han skilte selv hele maskinen ad, legede lidt med den og satte den sammen igen. Nu lystrer den hans mindste ordre.

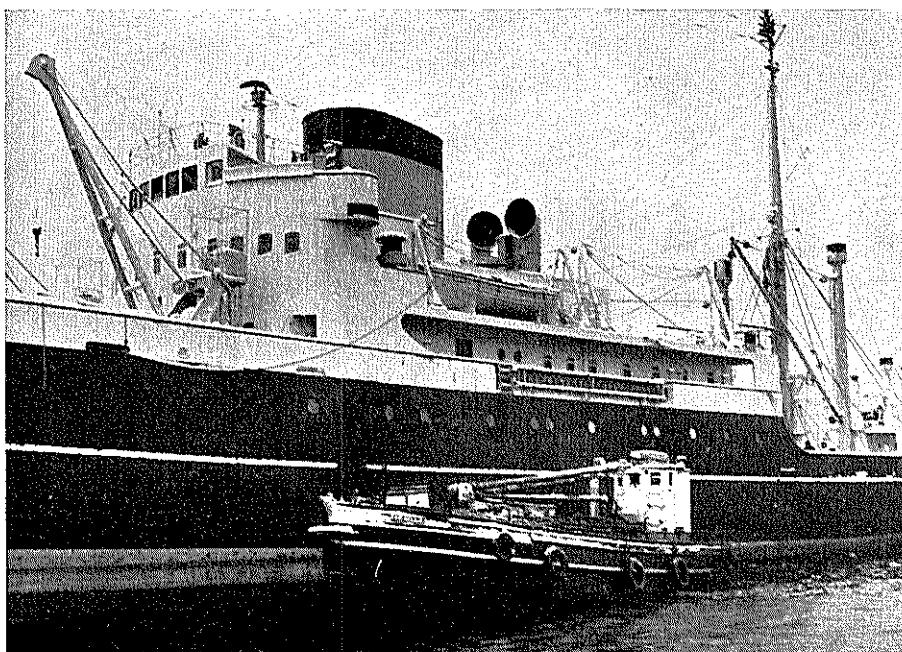
„Hvor meget olie sejler De med om året?“ spørger vi skipperen.

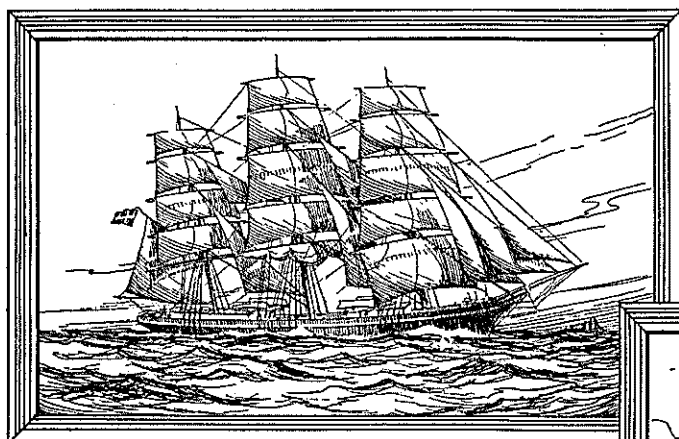
„Fartøjet rummer ca. 40 tons, og hvis vi regner med, at jeg afleverer ca. to laster hver eneste hverdag, er der sikkert ikke meget galt. Det bliver altså ca. 50.000 tons om året. Det kan dog godt sommetider ske, at der arbejdes omtrent i døgn drift, og det sker også, at eet enkelt skib får ti laster i eet stræk. Det er f. eks. tilfældet med Grønlands-skibet „Umanak“.

„Hvor lang tid varer det at aflevere en last?“

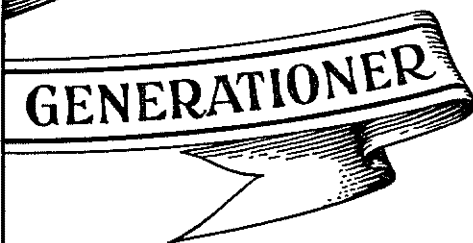
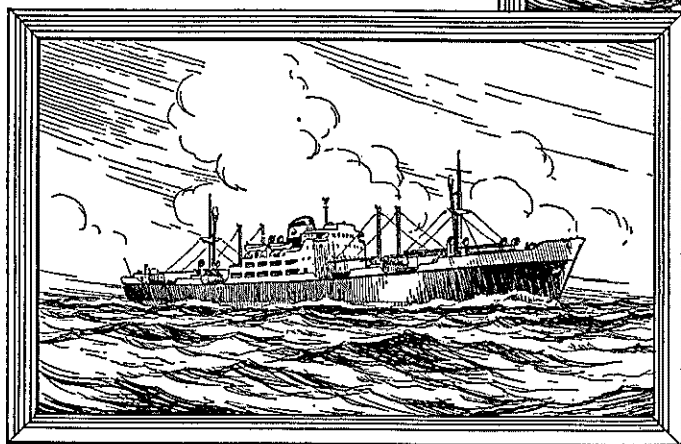
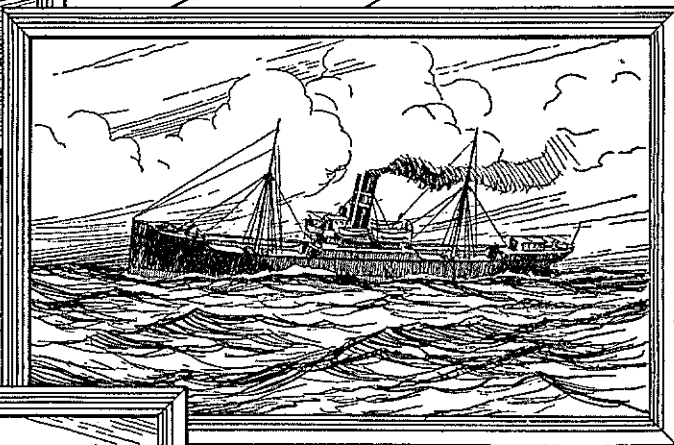
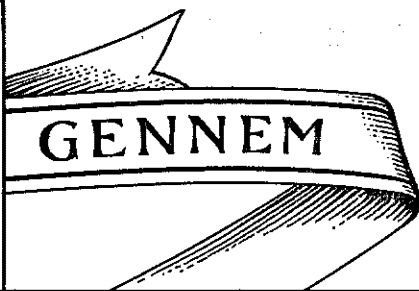
„Når vi først er nået frem, tager det ca. en time. Men det kan jo også ske, at

„Umanak“ får olie om bord.





H. SCH - P.



HAR DE
OVERALT PAA HAVET
FAAET



fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER

vi lige har afleveret en last heavy fuel-oil til et oliefyret skib, hvorefter vi så skal fylde gasolie til et mindre skib eller diesel-olie til et større motorskib. I begge tilfælde må vi rense vore tanke, før vi fylder. Tankrensning er altid nødvendig, når man skifter fra tykkere til tyndere olie, men ikke omvendt, og det tager jo altsammen tid.“

De kan holde varmen!

„Hør, her er godt varmt om bord. Har De ikke for meget fyr på centralvarmen?“

„Nej, vi har slet ikke centralvarme om bord, men en kakkelovn nede i lukaf'et — opsat efter ganske særlige forskrifter. Som regel behøver vi slet ikke at fyre om bord. For det meste kun, når vi er i ballast. De „tunge“ olier er nemlig så svære, at de ikke kan pumpes gennem slangerne ved almindelig temperatur. Når vi får svær olie om bord, bliver den derfor først varmet op ved hjælp af en forvarmer, så den når op på en temperatur af ca 60 grader. Om sommeren kan der derfor være utåleligt varmt om bord.“

„60 grader er vel lovlig meget?“

„Ikke til vore pumper. På tankskibene, altså de søgående, kan man nøjes med en temperatur på 30—35 grader. Iøvrigt taber olien jo også en del af sin varme under transporten. På et døgn falder dens temperatur omkring en halv snes grader.“

„Ja, men så længe har De den vel aldrig om bord?“

„Jo, det sker da. I går var vi f. eks. nede ved Stevns en tur, og mens vi lå for anker om natten, var drivisen forresten ved at tage os. Ingen af vore ankre kunne holde, og vi måtte sætte maskinen i gang.“

„De må have haft mange interessante oplevelser under dette arbejde?“

„Ja, det er altid interessant. Man føler sig ligefrem som en gesandt for byen, for man er jo sommetider en af de første, der byder velkommen hertil. Og man træffer søfolk af mange forskellige nationaliteter. Og man kommer om bord i gamle, udslidte trampere og flotte linere, ja, endog om bord i kongeskibet.“

Idet vi sejler forbi Burmeister & Wain, får vi øje på et af de russiske fryseskibe.

„Har De også været om bord i det?“ spørger vi.

„Ikke endnu, men jeg kommer det vel. Vi har solgt olie til alle de øvrige russiske skibe, der er blevet afleveret fra Burmeister & Wain. Det har forresten altid været nogle vældigt flinke mennesker at betjene, russerne om bord på de skibe. En nat klokken halv eet skulle vi fortøje ved siden af et af dem og fylde olie om bord. Da vi skulle til at fortøje, kom maskinchefen springende og nægtede os at fortøje selv. Det skulle hans folk nok ordne — det manglede da bare! Og bagefter bød han på en drink nede i sit lukaf. Det var naturligvis vodka. Den skænkedes af en flaske, på hvis etiket sås en munk, rød i ansigtet og ved at blive kvalt af en stor slange. Da jeg drak af vodkaen, følte jeg mig næsten i munkens sted. Maskinchefen drak den som vand, men jeg så mit snit til at hælde det meste af den i en vaskekumme, da han vendte ryggen til!“

Bunkring juleaften

Overalt på jorden er der skibe som „Diesella“ parat til at betjene skibsfarten. Det selskab, som Christensen arbejder for, har „servicestationer“ i over 240 havne ved alle syv have. Og det er virkelig service, der ydes. Når som helst et skib ønsker at blive betjent, er selskabet og dets folk parat. Om det så er juleaften! Sidste jul var der meldt et skib til oliepåfyldning kl. 21 om aftenen. Naturligvis fik det, hvad det skulle have. Tiden er jo kostbar for skibsfarten. Det koster penge at have et skib liggende stille unødigt, og derfor kommer kunderne til med det samme.

Fornylig lå et indisk skib i Københavns havn. Besætningen, der jo var vant til at leve under varmere himmelstrøg, frøs i det kolde danske vinterklima. Man var ved at løbe tør for brændselolie om bord, og næste dag skulle man da også have fyldt tankene op. Men pludselig ringede telefonen på olieselskabets kontor ude i frihavnen. Et medlem af skibets officersbesætning spurgte, om man — trods det sene tidspunkt på aftenen — kunne få lidt brændselolie om bord, så man kunne holde varmen om bord natten over. Selvfølgelig, blev der svaret, og atter måtte „Diesella“ på farten.

De store Bornholms-både får besøg af „Diesella“ ca. hver tiende dag og får hver gang ca. 42 tons olie om bord. Maskinchefen om bord sørger således for, at tankene næsten altid er fulde.

Men det er ikke alle skibe, der betjenes ved hjælp af havnens sejlene tankstationer. Nogle af dem opsøger selv tankene, hvis de skal have megen olie om bord. En gennemsnits-bunkring til et skib på 4—8.000 tons beløber sig til 400.000—600.000 liter, og en sådan operation tager med de kraftige pumper på selskabets station i frihavnen ca. 6 timer. De største bunkringer, selskabet har haft her i landet, lå på ca. 11.000 tons olie. De gjaldt de amerikanske kulbåde, som i en akut situation lige efter krigen bragte kul til Danmark fra USA. Til at begynde med benyttede man sand som ballast om bord under rejserne tilbage, hvorfor sandpumpere blev rekvireret. Men så fandt man ud af, at det var mere praktisk at tage en større last kul om bord på rejsen hertil mod til gengæld at tage mindre brændselolie ind. I stedet kunne man så bunkre her i København inden hjemrejsen.

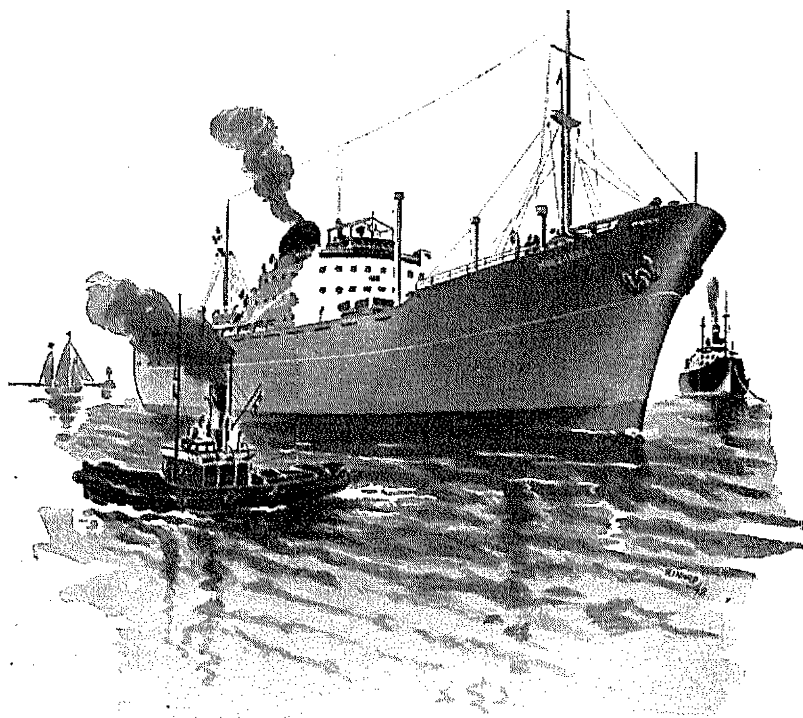
En rekord-bunkring

Bunkringer på over een million liter er ikke sjældne f. eks i USA, hvor Esso har haft en leverance på 8,7 millioner liter til et enkelt skib. Det skete for omtrent tyve år siden og glemmes ikke så let. Skibet var Cunards store liner „Berengaria“. For fire år siden, ved juletid, forsinkedes „Queen Mary“ væsentligt på turen over Atlanten på grund af meget hårdt vejr. Den øgede sejltid og den hårde sejlads tærede på brændstofbeholdningen, og efter at være kommet til kaj fik kæmpelineren postet omtrent syv millioner liter olie om bord.

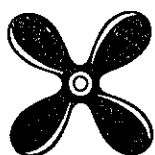
Mens vi er ved „Queen Mary“, kan det fortælles, at dette skib bruger omtrent fem millioner liter heavy fuel-oil på hver overfart. De største skibe, som bunkrer her

*Vi maler $\frac{1}{3}$
af verdens skibstonnage*

*— det fortæller om
kvaliteten*



VORT BOMÆRKE



DERES GARANTI

International Farvefabrik A/s

ØRESUNDSVEJ 141 — KØBENHAVN S — SUNDBY 8711

i landet, siger inspektør Aage Stenild på lagrene ude i frihavnen, bruger ca. 50 tons brændselsolie i døgnet, hvilket er det samme, som „Queen Mary“ og andre giganter bruger i timen.

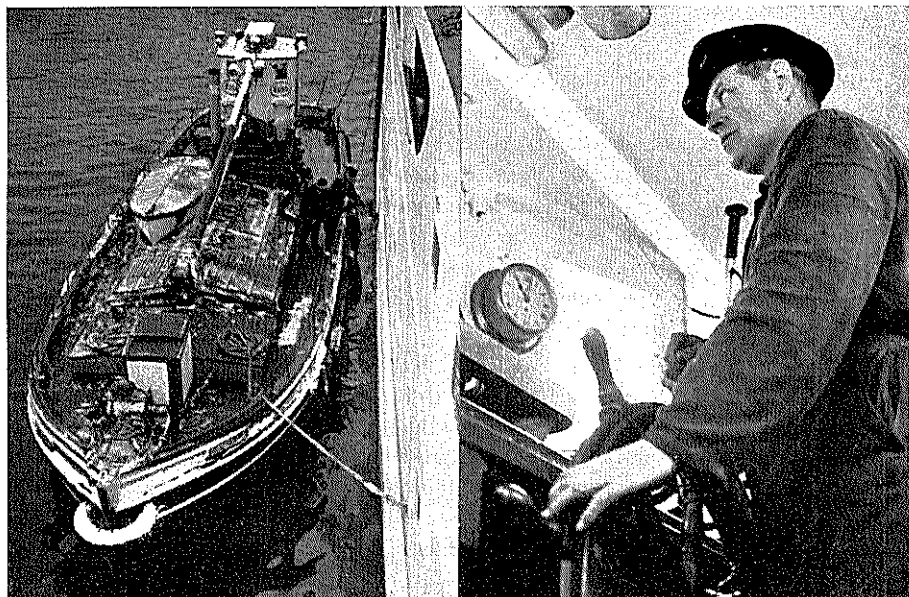
Mange af de skibe, der får bunkret ved stationen i frihavnen, har abonnement på selskabets bunkerservice. Rederierne kan tegne kontrakt for samtlige sine egne og sine chartrede skibe, og en sådan kontrakt kan give ret til bunkring ved samtlige olieselskabets stationer verden over. Kontrakterne sluttet for et maksimalt kvantum, som menes at dække rederiets behov i de havne, den omfatter. Endnu mens et skib befinder sig i rum sø, kan dets maskinchef telegrafisk bestille bunkring i København og sikre sig, at alt er parat til at pumpe olie om bord, så snart man er ved kaj. For hvert minut, der spares, jo bedre. Tiden ved kaj er kostbar for et skib.

At være ansat i et stort oliefirmas bunkerafdeling er ikke et Tornerose-job. Alle mand kan risikere at komme på overarbejde. Det sker f. eks. tit, at salgschefen bliver ringet op midt om natten af et dansk rederi, der fortæller, at et af dets skibe fem—seks timer senere vil gå til kaj i New York, hvor det behøver bunkring. Salschefen takker for ordren og giver den videre til New York-kontoret pr. iltegram. Nogle få timer senere kommer bekræftelsen fra kæmpehavnen i USA, og salgschefen kan melde „bekræftet“ til rederiet. Når skibet til fastsat tid går i havn, står olieselskabets folk klar med slangerne, som gjaldt det en alvorlig brand. Alt er klar, og „køreplanen“ kan takket være den verdensomspændende service overholdes.

En times forsinkelse til 800 kroner

Mange gange ønsker skibenes fører at få bunkringen overstået om natten, så man ved dag gry straks kan gå i gang med lastning eller losning. Derfor sker det, at olieselskabets personel i frihavnen arbejder både eet og to døgn ud i eet køre. Men det er nødvendigt, for en times forsinkelse koster ofte 7—800 kroner for et middelstort skib.

M. h. t. antal udgør de kulfyrede dampskibe ikke engang ni procent af den danske handelsflåde, og fordelt på tonnagen andrager den knapt fem procent. Også for verdens-handelsflåden gælder det, at de oliestyrede dampskibe og motorskibene stadig vinder terræn fra de kulfyrede dampere. Det anslås, at de kulfyrede skibe i 1957 kun vil udgøre ti procent af den samlede tonnage verden over. På samme tid vil de oliestyrede dampskibe udgøre ca. 54 procent af tonnagen og motorskibene ca.



„Diesella“ (tilvenstre) på siden af „Kongedybet“. Til højre den „sejlende tankpasser“ Christensen.

36. Før den første verdenskrig var der kun et meget beskedent antal oliestyrede skibe i fart, og det kan f. eks. nævnes, at Standard Oil Company i New Jersey først i 1913 bunkrede et skib. Efter den første verdenskrig skrev „kulbrænderne“ sig endnu for ca. 85 procent af verdenstonnagen, og i 1952 var tallet vendt helt om. Nu var det „oliebrænderne“ og motorskibene, der udgjorde 85 procent af verdens samlede tonnage. „Skæringspunktet“ for kul- og oliestyrede dampskibe indtraf lige før den sidste verdenskrig, da de to kategorier af skibe skrev sig for næsten lige stor del af verdenstonnagen, nemlig ca. 38 procent hver. Motorskibene udgjorde på samme tidspunkt ca. 24 procent af tonnagen.

Mærkeligt nok er der — trods de kulfyrede skibes tilbagegang — mangel på kul mange steder. Både i England og Tyskland er forbruget af kul steget kolossalt i de sidste år, og det er gået så vidt, at kulnationen, England har måttet indføre kul fra andre lande. Der er således ingen chancer for, at konkurrencen fra olien skal gøre de tidligere eneherkende kul overflødige.

Samtidig stiger olieproduktionen med fantastisk fart. I 1954 forøgedes produktionen inden for oliedistrikterne verden over med 4,2 procent i forhold til året før. Der produceredes i 1954 ikke mindre end 684 millioner tons olie mod 657 millioner i 1953. Endnu mere grelt er forholdet, hvis man sammenligner med tallene fra før krigen. I 1938 produceredes der således verden over 271,6 millioner tons olie, og verdensproduktionen steg altså med 152 procent i løbet af 16 år.

Med oliens afløsning af kullene om bord i skibene har mændene med svedekludene om halsen fået et renligere arbejde, men fremfor alt har skibene derved fået større nytterum. Brugen af olie tillader således skibene at medbringe større last eller flere passagerer.

De dyre knob

I passagerfarten gælder det mange gange om at

skaffe en så hurtig overfart som mulig. Men de sidste knob er som bekendt de dyreste. „Queen Mary“ og „Queen Elizabeth“ bruger hver fire døgn til at sejle over Atlanten. Hvis passagererne ville nøjes med at sejle med den halve fart, ville hvert af skibenes brændselsforbrug gå ned til en ottendedel. Forbruget afhænger af skibenes hastighed i tredje potens. Men selv om man ved formindsket fart ville opnå store besparelser på olieregningerne, ville der til gengæld ske stigninger i andre udgifter. Bl. a. ville udgifterne til passagerers og besætnings kost på hver rejse stige til det dobbelte, og skibene ville kun kunne gøre det halve antal rejser om året, hvilket ville betyde en nedgang i indtægterne.

Hvadenten et skib drives frem ved hjælp af kul eller olie, behøver det smøreolier, og anvendelsen af disse er større, end folk i almindelighed tror. Et motorskib på ca. 10.000 tons bruger hvert år lige så meget som ca. 500 biler, hvilket i visse tilfælde vil sige 50.000 liter.

Det er ikke småpenge, der anvendes til bunkring og smøring, ja, sædvanligvis er det flere penge, end selv det mest velbeslåede skib sejler rundt med. En stor bunkring kan nemt koste op til 200.000 kroner. Der kan smøres mange skrigende dørhængsler for en sådan sum! Og der kan opvarmes mange stuer!

Den dag kommer måske, da skibene vil blive drevet frem ved hjælp af uran, men der går jo nok nogle dage, inden det sker. Indtil da vil olieselskaberne stå parat til at yde skibsfarten deres tjeneste verden over. Det er et vældigt apparat, der er sat i sving i den anledning. Intet er overladt til tilfældigheder. Efter hver bunkring

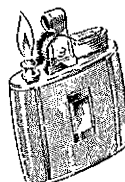
fra Essos store tanke i Frihavnen gemmes der en lille prøve af olien. Der tages ca. en liter af den olie, det pågældende skib bunkres med. Flasken forsegles, etiket sættes på og skibets navn skrives på etiketten. Derefter opbevares flasken med prøve i tre måneder af hensyn til eventuelle reklamationer.

Men det er sjældent, noget skib har grund til at klage over det mindste. Altid er oliefolkene parat. De står på pinde for skibsfarten uanset tidspunkt og vejr. Selv under isvintre står den lille tankbåd ud på reden eller ud i Sundet, hvis et skib løber tør for brændstof. Hvis isen er meget slem, tager olieselskabet isbrydende bugerbåde til hjælp. Det kan også ske, at isen forhindrer et større skib i at gå helt til kaj ved stationen i Frihavnen, men så lægger olieselskabets folk slangerne ud på isen! Skibsfartens tankpassere keder sig ikke!

Otto Ludwig.

Til søs og til lands

altid **RONSON**



Den nye Ronson Floline 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



A. P. MØLLER ☆ MAERSK LINE

KONGENS NYTORV 8 - KØBENHAVN K.

REDERI

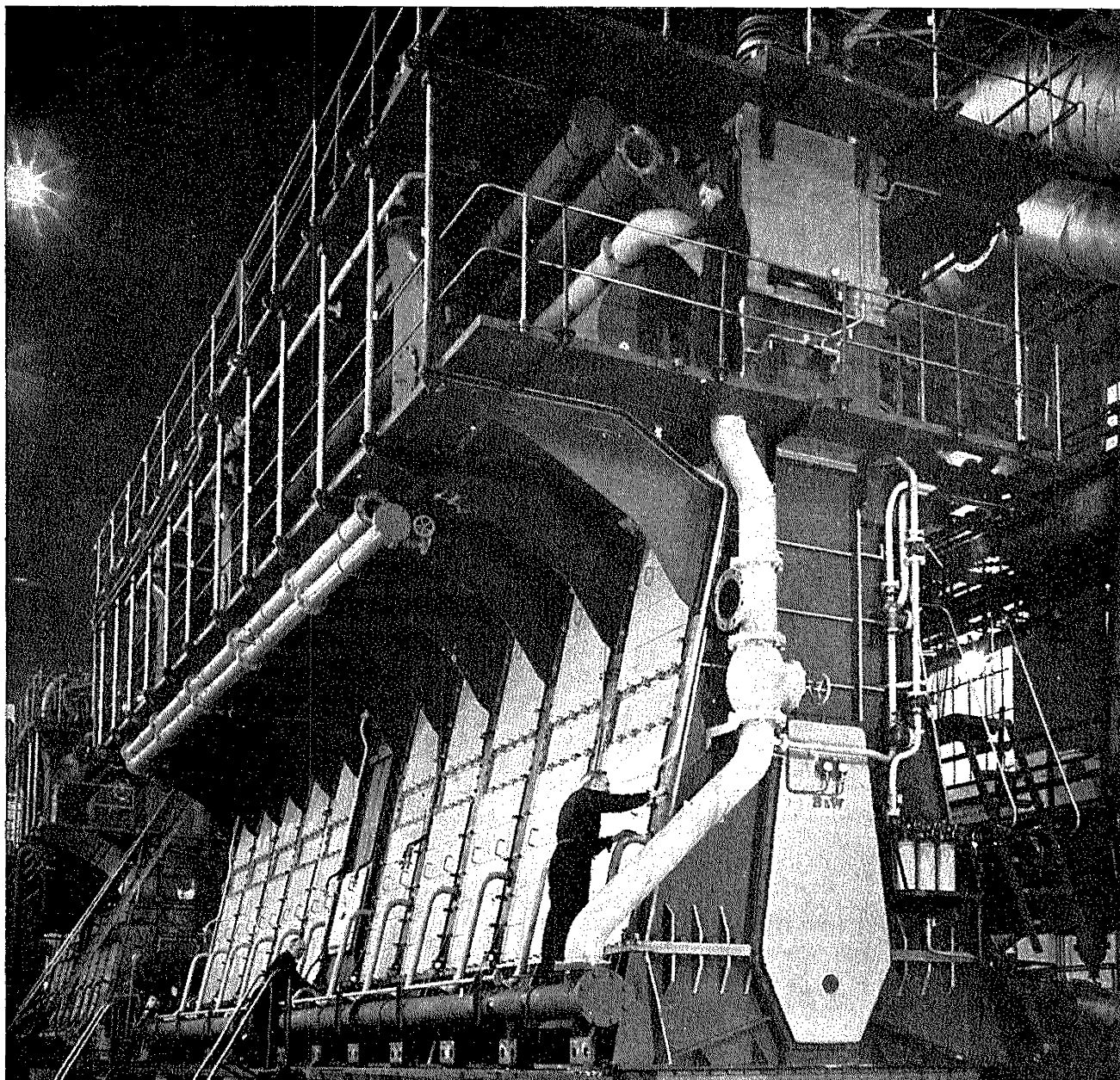
TANK-, LINIE- OG TRAMPFART

BEFRAGTNING KLARERING

☆

KØB OG SALG AF SKIBE

TELEFON CENTRAL 514 - STATSTELEFON 33 - TELEGR.-ADR.: MERSEK



B & W forrest

For 43. år i træk — lige siden det allerførste motorskib blev en realitet i 1912 — ligger Burmeister & Wain i spidsen, når det gælder produktionen af store skibsdieselmotorer. På dette punkt er Danmark trods ugunstige naturlige forudsætninger ikke proportionelt, men absolut førende på verdensmarkedet. Ifølge de lister, „The Motor Ship“, London, har offentliggjort pr. 1. januar 1956, er der i 1955 afleveret 405 motorskibe over 2000 tons med en samlet hestekraftydelse på 2,45 millioner ihp. Heraf har B & W og licenshavere leveret 762.750 ihp eller 31,1 %. De nærmeste tyske og engelske konkurrenter har leveret henholdsvis 23,15 og 17,04 %, mens resten af produktionen fordeler sig på ca. 20 andre fabrikker verden over.

B & W var det første firma, der for 4 år siden an-

vendte turboladning af sine to-takts, enkeltvirkende dieselmotorer, og på dette område har B & W fået et enormt forspring. Af en oversigt, ligeledes offentliggjort i „The Motor Ship“, fremgår det, at af 504 turboladede motorer, der er leveret eller i ordre, er 62,5 % eller 325 B & W-motorer. Dette tal er i løbet af de sidste par uger steget til 339.

De turboladede motorer, der i øjeblikket leveres med hestekraftydelse op til ca. 17.500 bhp på een skrue, anvendes i stigende grad som fremdrivningsmaskineri i de store supertankere.

Ved årsskiftet var der verden over leveret eller i ordre 30 motortankere på mellem 29.500 og 42.000 tons dødvægt. Af disse 30 vil 22 blive forsynet med B & W-motorer.

Danske bestillinger på tyske værfter

Værft	Tdw	Hoveddimensioner	Maskin HK	Knob	Fabrikat	Dansk rederi
Deutsche Werft, Hamburg	12.500	134×18,7×12×9,1 m	5340	15	B & W	Dansk-Fransk D.S.
A. G. Weser, Bremen	tre à 12.500	138,6×19,4×12,5×9,6 m	9400	17,5	MAN	Dansk-Fransk D.S.
Rickmers-Werft, Bremerhaven	5.720	117,7×15,8×9,5×6,5 m	3600	14,15	B & W	J. Lauritzen-Rederi
H. C. Stülcken-Sohn, Hamburg	to à 4.000	97,5×15,2×9,1×7,3 m	3400	14,5	B & W	J. Lauritzen-Rederi
Kröger-Werft, GmbH, Rensborg	2.500	82,5×14×7×5,8 m	3000	14	B & W	J. Lauritzen-Rederi
Werft Nobiskrug GmbH, Rensborg	2.400	82,3×14×7,9×5,8 m	2830	14	MAK	Hafnia D.S., København
Abeking & Rasmussen, Lemwerder i. O.	1.620	62×10,6×5,2×4,8 m	1150	11	B & W	A. P. Møller (Mærsk Line), København

Fransk kæmpe-passagerliner

I oktober 1956 begyndes der med bygningen af Frankrigs nye store kæmpeliner på ca. 53.000 brt, der skal erstatte kæmpelineren „Ile de France“. Bygningen varer ca. fire år. Skibet kan befordre ca. 2.000 passagerer i 1. klasse og turistklasse og skal sejle med en fart på ca. 31 knob.

M/s „Nordstjernen“ af stabelen

På Blohm & Voss-værftet i Hamborg løb bygge-nummer 787, fragt- og passagermotorskibet „Nordstjer-

bet måler ca. 2.200 brt og har følgende hoveddimensioner: Længde 80,8 m, bredde 12,6 m, sidehøjde 9,3/7,1 m, dybtgående 4,5 m. Skibet skal rumme 600 passagerer i sommer-kystfart og 200 på søen. Hovedmaskineriet består af en Burmeister & Wain skibsdiesel på 3.000 hk, totakts, 180 omdrejninger, der giver skibet en fart på 16 knob. Under bygge-nummeret 788 og 789 er to søsterskibe til Vesteraalens D.S., Stolmarknes-Vesteraalen og Det Nordenfjelske Rederi A.S., Drontheim, under bygningen, der begge får MAN-diesel.

Nauticus.

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

**Vi holder
os til**



ESBJERG TOV

VISER TÆNDER

FØRSTEREJSE MED EN „VANDVOGN“

III Del
slut

Der var kommet meget vand ned i lasten, og mens vi vendtede på materialer, sjaskede et par småsøer yderligere derned. Vi stod som på nåle, kommer der blot een sø af nogen størrelse til, vil hun synke så dybt i søen, så den hele tiden vil vaske over den åbne luge. Maskinpumpen gik ganske vist, men tog ingen vand, rendestenen i lastrummet var fyldt med kul og kulstøv, så pumpen fik kulstøv i stedet for vand ind. Situationen var ganske forbandet.

Et par mand sprang ned i lugen og flædede den lasede presenning op, andre hev lugerne op på dæk, de knækkede skærestokke blev langet op og så kom bådsen og de andre slæbende med nogle svære bjælker og en sav. Det var interimistiske sager, men det kunne måske bruges, vi prøver.

Bjælkerne blev i en fart skåret til i længde og lagt over lugerne, som var i en bedre forfatning, end man skulle have troet, blev lagt på plads og så tog den gamle potte en voldsom overhaling og en eller anden skreg op. Hvordan det skete, ved jeg ikke, men en skærestok eller en luge var ramlet ned over hånden på en norsk matros og havde flået al kødet af håndens overside lige til benet. Det så stygt ud, og så var vi endnu en mand mindre.

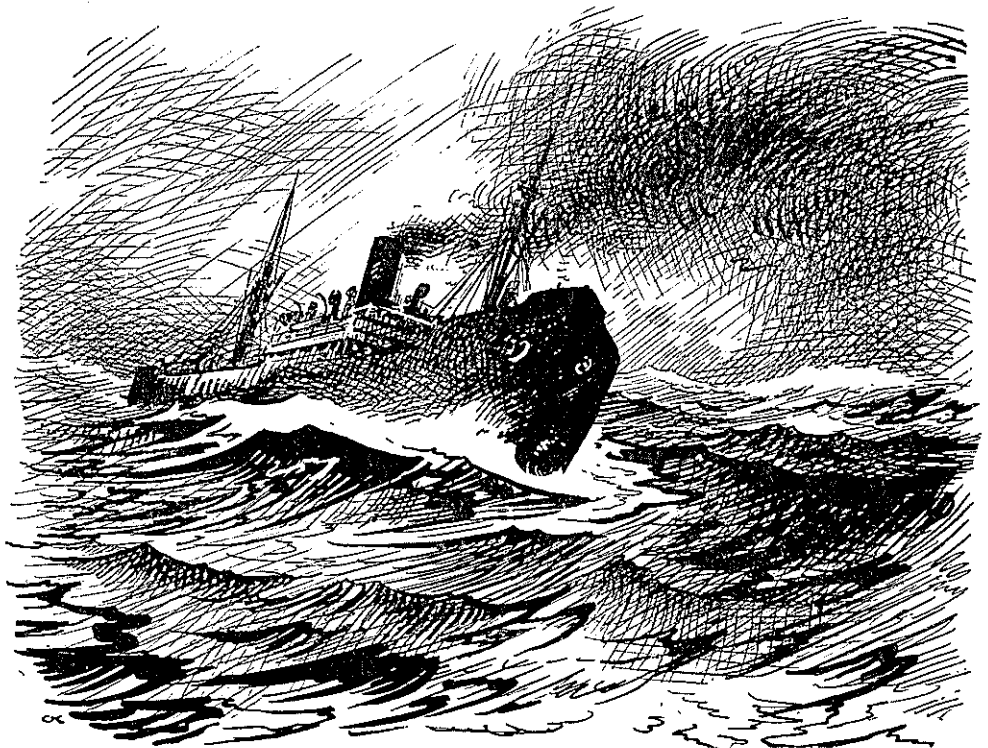
Lugerne på plads, presenningen på, skalkejernene i og kiler hamret i med en mukkert, primitivt og elendigt var det hele, men vi havde ikke bedre grejer. Nu var det blot at håbe, at skidtet kunne holde, hvis der blev sejlet fornuftigt.

Nu var vi altså kun 3 matros og bådsen på dækket, det var ikke meget, så nu måtte bådsen gå vagt med. Mit ben, som jeg havde slået, voldte mig megen smerte, men jeg humpede rundt, så godt det lod sig gøre, og nu havde stormen

blæst halsen af sig, det flovede langsomt, og efterhånden fik vi igen fuld fart på maskinen. St. Nazaire, rejsens mål, vinkede i det fjerne.

Både matros- og fyrbøderskansen havde under stormen begge 1 fod vand eller mere på dørken. Dørene ud til dækket var af jern, med kun en slags vrider som lukketøj, og i den voldsomme slingerage røg dørene op hvert øjeblik, og manganen en sjat vand fandt vej ned i lukaferne og sjaskede op under underkøjerne, så disse køjer og det køjetøj, der var i dem, til stadighed var gennemblødt af vand. Men de folk, der skulle ligge i dem, og forresten alle os andre med, havde ikke en tør trevl at skifte med, så lidt vand mere eller mindre betød såmænd ikke så meget. Men koldt var det jo, og ingen fyr i kakkelovnen, for den duede ikke, men det fik nu være altsammen, men så kom bådsen ned og fortalte, at skipperen havde ladet falde en bemærkning om, at det var af bare dovenskab, de tre mand lå i køjen. Ej heller havde vor gæve skipper været nede og se til de tre mand. Det brækkede ben var der ikke gjort noget ved, ej heller de andre tos læsioner var der set til. Vi andre gjorde for dem, hvad vi kunne, men det var jo kun lidt.

At harmen langsomt, men sikkert, åd sig ind i



Da stormen havde blæst halsen af sig, fik vi igen fart på maskinerne.

vore sind kan vel ikke undre, og vi så med længsel hen til den dag, da vi atter befandt os i England.

Så lå vi langs kajen i St. Nazaire, og på vort forlangende måtte skipperen tilkalde en doktor. Denne rekvirerede straks en ambulance, og i den blev vore tre „dovne“ matroser kørt til hospitalet, til skipperens store ærgrelse; nu skulle de tre dovenkroppe ligge og gasse sig i en dejlig hospitalsseng i stedet for at stå på hovedet i kulbunkerne om bord.

Da vi fik kullasten ud, viste det sig, at hele trædørken i lastrummet havde løftet sig, brædderne lå hulter til bulter, kastet omkring af vandet, der var trængt ned i lasten, alle rendestene og pumpefiltre var fyldte af kulstøv og kulstumper, intet under, at pumpen ikke havde kunnet lænse det nedtrængende vand ud, en sø eller to ned i lugen, og s/s „Antigon“ havde stået på listen over savnede skibe. Da også nr. 4 luge havde været lidt beskadiget, og vi også derned havde fået en del vand, forstod vi snart, at vi ikke alene havde haft det lidt morsomt i Biskaya, men at det var lidt af et under, at vi det hele taget slap ind til fransk havn.

Omsider var vi udlossede og skulle tilbage til England igen. Vi fik to af gutterne fra hospitalet om bord igen, de kunne jo ikke bruges til ret meget, men de ville jo helst med tilbage. Den tredie måtte blive på hospitalet.

Vi gik til søs ved højvande, og tilbagerejsen formede sig med magsvejr og uden særlige begivenheder, og efter tre døgn ankrede vi op udenfor Newport på Bristolkanalen for ordre.

Havde vi nu troet, at ubehagelighederne var forbi, blev vi nu sørgeligt skuffede.

Vi havde ligget og svajet rundt for ankeret et døgn tid, da vi om morgenen tørner til som sædvanligt. Kl. 8 formiddag var det jo frokost, men ingen varskoede. Klokkeren blev 8.30, den blev 9, og stadig ingen frokost i udsigt.

Vi gik og rodede på fordækket, og da bådsen kom hen til os, spurgte vi ham, hvad fanden meningen egentlig var, om vi ikke skulle have frokost i dag.

Jeg ved ingenting, sagde bådsen, den „gamle“ har smidt kokken i land med en af kadrejer-bådene, og nu er der ingen til at lave mad, og den „gamle“ siger, at hvis vi vil have mad, må vi selv lave noget, så jeg ved sgu ikke, har I lyst til at tørne om at være kok, så længe vi ligger herude, f. eks. kan I jo skiftes, en mand hver dag, ellers ved jeg ikke, hvad vi skal gøre.

Vi var jo matroser og fyrbødere, ikke kokke, men for pokker, det hundede, vi fik om bord i den kasse, skulle man vel ikke være professor for at lave, så en mand tilbød sig som „grydesmed“ og begyndte snart at jonglere med potter og pander i „byssen“.

Det gik godt den dag, og en anden tilbød sig den næste, men den tredie dag ville ingen være kok mere, det var brødbagningen, det strandede på. Til alt held fik vi så besked, at vi skulle ind til Newport, vi hev anker og var snart fortøjet langs kajen i havnen.

Om aftenen holdt vi en lille palaver i matrosernes lukaf. Vi var „feed up“, ikke tale om at gå til søs med

den gamle plimsoller mere, men vi var jo mønstret på tre måneder, og havde kun været et trip til Frankrig og tilbage igen, så det var ikke sikkert, den „gamle“ ville afmønstre os, men prøves skulle det.

Altså gik bådsen til den „gamle“ og talte for alle mand, sig selv iberegnet.

Afmønstre, sagde den „gamle“, nej, I skal fanden gale mig blive om bord her i de tre måneder, I har skrevet under på, og jeg skal være mand for at holde eder.

Vi smagte jo lidt på den forklaring. Blive om bord ville vi nu ikke, så var der ikke andet at gøre end at rømme fra kassen, derom blev vi hurtigt enige, men først skulle vi ærgre „gubben“ rigtigt grundigt.

Bådsen lagde for. Han gik til agter, knakkede på døren til skipperens kahyt, gik ind og sagde, han ville i land, og da skipperen bad ham ryge ad helvede til, blev der snart et rigtig hyggeligt skændsmål ud af det, og det var jo også meningen.

Omsider blev bådsen træt, vi andre skulle også til, og kom det således, at vi stod i en lang række. Når den ene havde været inde og forlange afmønstring og skældt „gubben“ ud, når han nægtede, og gik ud af døren, så bankede den næste på og gik ind, og forestillingen gentog sig, og sådan blev det ved, til vi alle havde været inde i salonen. Nu var der kun den sidste tilbage.

Havde den „gamle“ ikke fået tørt på af os andre, så kan det nok være, han fik sin sag for, da den sidste mand kom ind. Det var en nordmand, og en stor, kraftig fyr, og det endte med, han inviterede den „gamle“ ned i dokken, så skulle han få sin belgiske tud garvet så kraftigt, som han aldrig havde oplevet det før.

Well, den „gamle“ betakkede sig, han syntes, at hans belgiske tud pyntede så godt i landskabet, så det ville være synd at spolere den. Det var vi andre lidt kede af, og nordmanden ikke mindst, men tage ham i nakken og slæbe ham ned i dokken kunne han jo ikke så godt.

Altså, gubbens tud blev reddet.

Næste dag holdt vi skibsråd igen i matroslukafet, og vi valgte en mand til at gå rundt langs muren omkring dokken og se, om han kunne finde et sted, hvor muren var faldet lidt ned, så vi kunne kaste vore søsække over. Igennem portene ud til byen kunne vi jo ikke gå med sæk på nakken, uden afmønstringsbevis fra skipperen. I hver port skal vi jo passere en politivagt.

I England er jo mange ting faldefærdigt, og vi regnede med, at der var mulighed for at finde et sted i muren rundt dokken, der var faldet ned, og det viste sig, at vor mand fandt et sådant sted.

Det gjort gik han op og fik fat i en mand med en tohjulet vogn og en hest, og for gode ord og betaling stillede manden nede ved hullet i dokmuren med sin vogn ved 11 tiden om aftenen.

Ved halv elleve tiden om aftenen kastede vi alle, matroser, fyrbødere samt bådsmanden, vore køjesække ud over siden og ned i dokken, og fulgte selv efter, på nær een, en fyrbøder, ham kom skipperen og de to styrmænd og tog i nakken, og han kom altså ikke med.

Vi havde bevæget os stille og forsigtigt for at ikke

de skulle høre noget midtskibs, men den „gamle“ har jo nok haft sine anelser og passet på. Se, os andre skulle de jo nok lade være at forsøge på at stoppe, men skipper vidste, vi ville tage toget til Cardiff, og han tænkte, lad dem blot stikke af, så får jeg dem arresteret i Cardiff og puttet ind i spjældet et stykke tid.

Med sækkene på nakken i mulm og mørke famlede vi os frem med vor pilot som fører for at finde hullet i dokmuren.

Det gik fint, og manden med vognen stod udenfor og grinede. Hurry up now boys, I don't want to sit in "Calaboo's" for the next fortnight, shake a leg.

Op i vognen med sækkene, vi bagefter, og så gik det i flot stil op til banegården. Og da vi kørte ind på perronen, kørte sidste tog for den aften til Cardiff lige for næsen af os. Næste tog gik først om morgenen kl. 3.

Vi fik vore klude i „Cloak room“ og belavede os så på at vende resten af natten i ventesalen.

Pludselig sigen en „Hva' fan, se der“, og han peger ud på perronen. Der gik skipper med en politiofficer, og de gloede ind til os. De forsøgte dog ikke at tale til os, men nu havde han et vidne på, at vi var rømte fra hans skib.

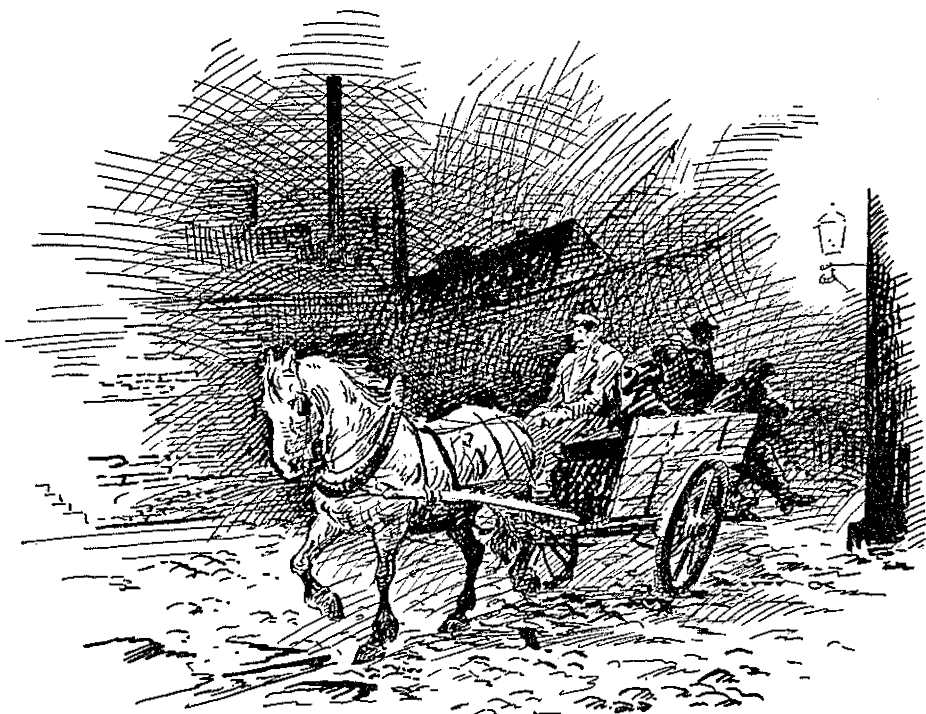
Nå vi lod dem gå og glo, det morede de sig med, til toget kom ind kl. 3 om morgenen. Vi kravlede ind med vort habengut, og så dampede toget mod Cardiff, mens vi vinkede til de to tilbageblevne.

Det var jo i krigens tid, og alle, der af- eller påmønstrede, skulle samme dag melde sig på „Town Hall“. Det kunne let koste en 6 måneder i spjældet og udvisning af landet, hvis man glemte det.

Nu var vi jo klar over, at hvis vi anmeldte vor ankomst til Cardiff, uden vort skib s/s „Antigon“ var afgået fra Newport, ville vi enten blive arresteret og indsat, eller også igen ført om bord af politiet. Det gjaldt altså for os at skjule os, til båden var sejlet, så ville der næppe være nogen videre fare for os, fordi vi var så godt kendt med de folk, der sad deroppe på „Town Hall“, så vi tog ind til James Baldegger i Bute Street og dækkede os, mens vi samtidig holdt rede på, hvornår skibet skulle afgå fra Newport.

Ret mange penge havde jo ingen af os, men få kredit og låne lidt her og der kunne vi jo også, så tiden faldt ikke lang.

Så kom dagen, da vi gennem vor forbindelse blev klar over, at nu var s/s „Antigon“ afsejlet, så kunne vi komme frit frem, og snart stod vi foran skranken på „Town Hall“ og meldte os til, ikke sådan helt rolige.



Op i vognen med sækkene, og så gik det i flot stil op til banegården.

Vi gik hen til de folk, vi kendte, de så på vore papirer og pas, ikke stemplede for afmønstring, ingen discharge fra vort sidste skib, altså s/s „Antigone“.

Og så brød helvede løs, d. v. s. pro forma, for der var et glimt i øjet på de høje herrer, som sagde, at det ikke var så slemt ment, hva' fan, vi var jo gamle drenge og så videre.

Men så spurgte de os: „Hvor pokker har I holdt jer skjult i den tid, politiet har ledt efter jer alle vegne og kunne ikke finde jer.“

Ja, vi smilede jo fint, den oplysning kunne vi jo ikke give dem, men, mente vi, lad os hilse pænt på jer, så vi trykkede dem i hånden, der lå 5 shilling til hver indeni, det var til en drink. Vi fik vore pas stempellet, og med et strengt pålæg om ikke at lave det nummer een gang til (i al fald lige med det samme) gled vi ud af døren og hen i den allerførste „pup“, vi så, og drak en skål for den gamle smadrekskasse s/s „Antigon“ af Antwerpen.



KGL. HOFMØBELFABRIKANT

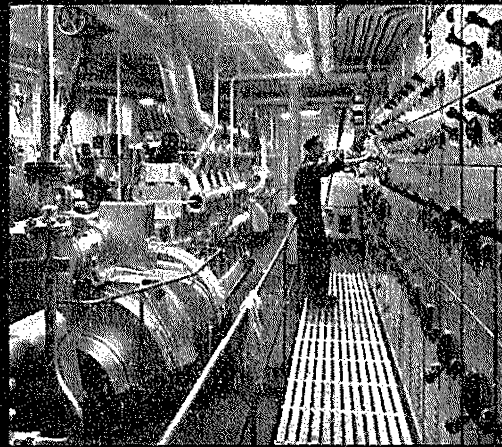
C. B. HANSENS ETABL.

BREDGADE 32

København K.

Central 386 — 11,386 — 11,585

BLACK EAGLE



Hjælpe maskineriet består af tre 6-cyl. diesel-aggregater på hver 275 kWA, 3-faset, 440 V. 60 p/s.

Billedet til venstre viser hjælpeaggregaterne med tilhørende instrumenttavle, hvorfra el-kraften fordeles til motorer og andre forbrugssteder.

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 liniefartøj 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. Aftøring 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 · SWEDEN

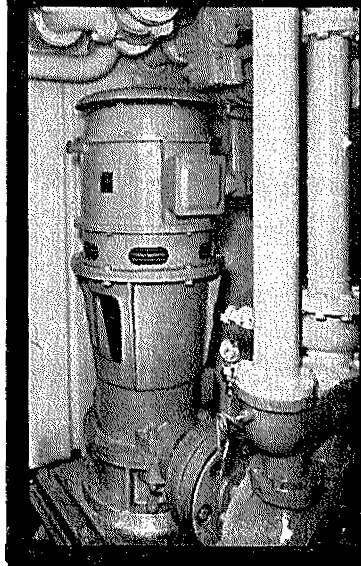
Ni hydrauliske pumper af denne type er installeret.

Olietryk: max. 30 kg/cm².

Pumpe-omdrejninger: 200 pr. min.

Motoromdrejninger: 1.170 pr. min.

Motoreffekt: 60 hk.



Rederne betaler en fjerdedel af Norges direkte skatter

Hver norsk sømand indtjener i år 50.000 kr. i udenlandsk valuta

Norge havde mange flere skibe i udenrigs fart før første verdenskrig end i dag, til trods for, at tonnagen er næsten tredoblet. Landets andel i verdenstonnagen er iøvrigt i dag omtrent den samme som i 1939 og i 1880, nemlig lidt over 7 procent.

Begge disse påstande lyder helt tossede, men de er rigtige nok og stammer fra en tryksag, som Norges Rederforbund fornylig har udsendt under titlen „Vår Skipsfart“.

Norsk skibsfart er iøvrigt et meget interessant emne at studere, og hvis man holder af at jonglere lidt med tal, kan emnet give en mange morsomme timer.

Den norske handelsflåde består i dag af langt over 7 millioner brutto register tons fordelt på ca. 2.500 skibe. Over halvdelen af tonnagen er fordelt på tankskibe. Det drejer sig om ca. 4 millioner tons, men kun ca. 450 skibe.

Norge fik bygget skibe i ti forskellige lande

Norges handelsflåde er en mønsterflåde, en af de mest moderne i verden. Ved sidste årsskifte var 44,2 procent af tonnagen under fem år gammel. De norske redere har haft fart på efter krigen, og søsætning for norsk regning har næsten været dagligdags begivenheder. Navnlig Sverige har nydt godt af Norges mangel på skibe lige efter krigens afslutning. Det skyldes i nogen grad de norske ordrer, at svenske skibsværfter i de senere år er blevet placeret mellem verdens mest producerende. Men ikke desto mindre har norske redere i de sidste ti år fået bygget skibe i ti forskellige lande.

I 1954 tilgik der flåden 164 skibe på ialt 788.700 brt, hvoraf 125 skibe på tilsammen 708.300 tons var nybygninger. Samtidig solgtes eller ophuggedes ældre skibe, og nettotilvæksten udgjorde da 450.700 brt. Langt den overvejende del af tilvæksten udgjordes af tankskibe, nemlig de 389.000 brt. Disse tal er efter danske forhold ganske fantastiske, men i den lige omtalte norske tryksag hedder det, at norsk skibsfart behøver mere end 400.000 brt nye skibe hvert år for bare at holde handelsflåden på dens nuværende niveau.

De 7,3 millioner tons norsk skibsrum bemannes af 41.000 søfolk. Det er også mange efter danske forhold, men alligevel er det ikke ret mange i forhold til de penge, norsk skibsfart indtjener til landet. Ligesom den danske er også den norske handelsflåde et meget betydeligt valutaindtjenende apparat i forhold til det antal mennesker, den beskæftiger. Nå, måske er det nok at tage munden lovligt fuld at nævne Danmark i samme åndedrag på dette område, for de norske skibe skrev sig i 1954 for 27 procent af hele landets valutaindtjening! I 1951 og 1952 dækkede skibsfartens indtjening ca. en trediedel af omkostningerne ved Norges import!

41.000 beskæftigede ved skibsfart er ikke mange, men det er ikke sådan, at norske søfolk går arbejdsløse,

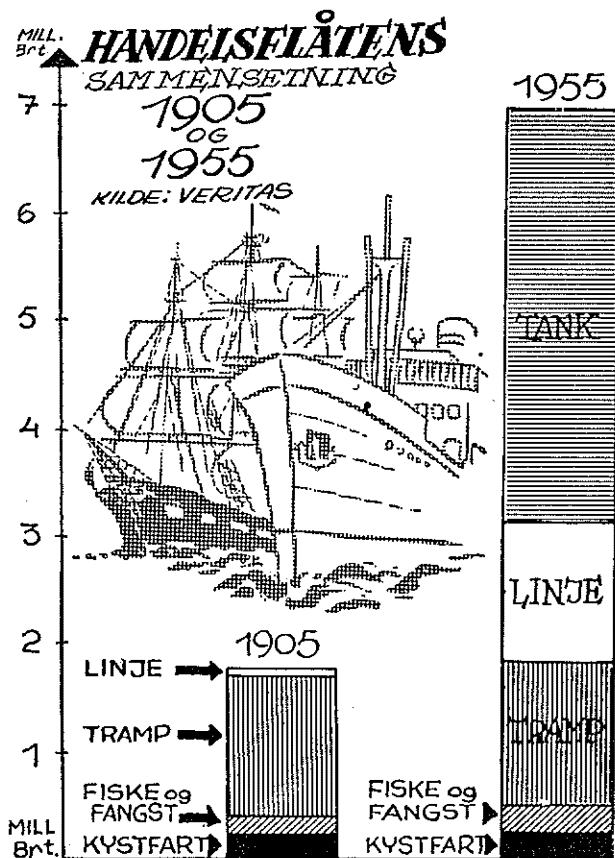
tværtimod. Vi ved jo, at Norge bl. a. beskæftiger en mængde danske sømænd og i den sidste tid har hvervet ikke så få ganske unge, danske søfolk. Norge selv er ikke i stand til at bemane sine ca. 2.500 flydende „øer“, hvoraf de største — ialt ca. 1100 — til stadighed ligger langt fra norsk territorialfarvand.

Flåden, der aldrig er hjemme

Kun 15 procent af hele den norske handelsflåde og kun 3 procent af tankflåden går i fart på Norge. Over halvdelen af flåden går i fart mellem Europa og andre verdensdele, og een trediedel af flåden kommer aldrig i europæisk havn!

60 procent af tonnagen og 35 procent af antallet af skibe i udenrigsflåden er tankskibe.

Den norske tankflådes vækst skyldes, at udvindingen af råolie nu er ca. 2½ gang højere end før krigen. Norges redere har ligesom Danmarks haft øjnene åbne for det store marked på olietransportens område. Men andre lande, der ikke før har haft nogen særlig betydelig skibsfart, har også villet have deres stykke af kagen.



Der er sket en væsentlig forandring i den norske handelsflådes sammensætning i de sidste 50 år. Kystfartens, fiskeriets og trampfartens tonnage-tal har vist stilstand, men linie-farten er vokset kolossalt i omfang, og tanktonnagen, som næsten ikke kendtes i 1905, omfatter de 4 millioner af landets 7 millioner brt tonnage.

Nye skibsfartslande er opstået og er hårde konkurrenter for de „traditionelle“ maritime nationer, fordi de bl. a. benytter sig af flagdiskrimination og giver udenlandske redere, der søger under deres flag, betydelige lettelser i form af skatter o. lign. Som allerede nævnt er den norske tankflåde nu oppe på 4 millioner brt — eller ca. 6 millioner dwt — men alligevel er Norges andel i verdens tankflåde betydeligt mindre end før krigen. Dengang udgjorde den 18½ procent af verdensflåden, men i dag sejler „kun“ 15½ procent af hele verdens tankflåde under norsk flag. Fra 1939 er verdens tankskibsflåde vokset fra ca. 12 millioner brt til ca. 25 millioner. Samtidig er produktionen af råolie steget

fra ca. 300 millioner tons om året til næsten 700 mill.

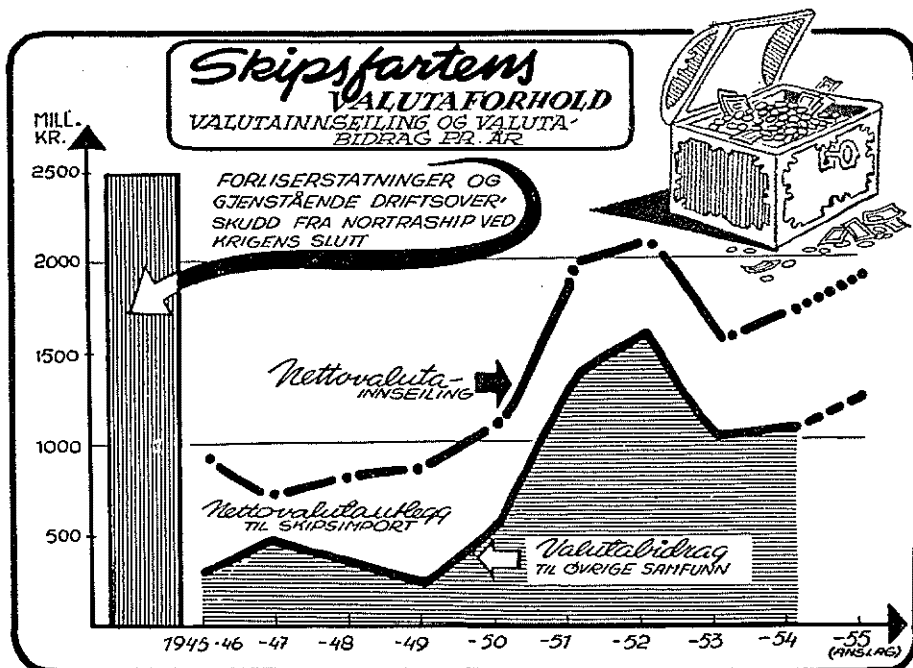
Ved udgangen af 1954 havde norske redere kontraheret omtrent 2½ million brutto tons ny tonnage, der skal leveres i tidsrummet fra 1955 til 1959. Heraf var ca. 67 procent tankskibe. Omtrent 2 millioner tons af de kontraherede skibe var bestilt i udlandet, men norsk skibsbygning følger efterhånden godt med og havde den halve million tons resterende tonnage i bestilling.

Norsk skibsbygning har overfløjet den danske!

Norsk skibsbygning har haft et kolossalt opsving efter krigen. I 1938 søsattes fra norske værfter kun ca. 55.000 brt om året, men i 1954 søsattes 138.000 tons eller 8000 tons mere end i det gamle skibsbyggerland Danmark.

Når norsk skibsbygning har haft så meget vind i sejlene, skyldes det i nogen grad, at norske redere faktisk er tvungne til at lade nogle af deres skibe bygge i hjemlandet. Ved kontrahering af specialskibe som f. eks. tankere, frugtskibe, malmskibe o. lign. ved udenlandske værfter, kræves der nemlig licens fra den norske regering. En sådan licens gives kun, hvis ansøgeren — altså rederen — fuldt ud kan skaffe den nødvendige udenlandske valuta. Ordningen er faktisk en form for dollarpræmiering.

Siden begyndelsen af 1952 har skibe til almindelig tørlast været på friliste, når det drejer sig om import fra lande inden for den europæiske betalingsunion. Først et godt stykke ind i 1954 begyndte de norske redere at benytte sig af dette, idet fragterne på det tidspunkt igen var på vej op efter lang tids utilfredsstillende niveau. I 1953 afsluttede Norges redere kun ni nye



En del af de mange penge, norsk skibsfart efter krigen har indtjent i fremmed mont, er gået til bygning af nye skibe i udlandet. Men de nye skibe har rigeligt betalt sig selv. Foruden deres egen pris har de efter krigen indsejlet 2½ milliard kroner til det norske samfund. Dertil kommer, hvad norsk-byggede skibe og fartøjer fra før krigen har indtjent. I alt har norsk søfart efter krigen stillet ti milliarder (!) kroner til rådighed for import af andre varer end netop skibe.

kontrakter, men i 1954 steg tallet til 66 udgørende 686.000 tons dødvægt.

Norske redere har naturligvis ligesom de danske deres problemer. Norges skiftende regeringer har fundet ud af, at skibsfarten er et glimrende skatteobjekt, men rederne hævder selvfølgelig, at politikerne ved at brandskatte skibsfarten saver den gren over, hvorpå de selv sidder. Og det er ikke småsummer, de norske redere bidrager med til statskassen. I skatteåret 1952—53 fik den norske stat en fjerdedel af sine direkte skatteindtægter — eller ialt ca. 550 millioner kroner — fra skibsfarten.

De betaler skat i 20 lande!

Norges redere kan endda finde sig i at blive beskattet i deres hjemland, men de betaler faktisk skat i over 20 lande, og dobbeltbeskatningen er blevet et stort problem for norsk skibsfart. Her i Norden er det almindeligt, at man kun betaler skat i den kommune, hvor man er bosiddende. Men desværre findes der ingen faste internationale regler for, hvor skibsfartsindtægterne skal beskattes, og dette mærker også danske redere til.

Mens Norge, Danmark og de fleste andre vesteuropæiske lande nøjes med at beskatte deres egen skibsfart — og gør det kraftigt! — kræver mange andre nationer skat af udenlandske rederier for de fragt-indtægter, de får ved at bringe varer til eller fra landet. I særdeleshed gælder dette lande, som selv ikke har nogen flåde af betydning. Andre lande beskatter fremmed skibsfart, hvis den bare har kontor i landet.

I de norske rederes skrift „Vår skibsfart“ gives et eksempel på, hvordan dobbeltbeskatningen virker.

Eksemplet, som vi bringer her, kunne ligeså godt gælde et dansk skib:

Et norsk trampskib gør en rejse med gods fra Indien til Hongkong for et firma dér, hedder det i skriftet. Aftalen undertegnes på rederiets vegne af dets agenter i Hongkong. I dette tilfælde vil rederiets indtægt blive beskattet først i Indien, dernæst i Hongkong, og det, der bliver tilbage, beskattes til slut i Norge. Skattesatserne ude er tit høje. I Indien udgør skatten f. eks. 56 procent af netto-udbyttet på rejsen. Hongkong tager så 12,5 procent af den indtægt, som skriver sig fra virksomheden dér, og så kommer beskatningen i Norge.

Der har i mange år været arbejdet for at få ensartede internationale beskatningsregler. Både Folkeforbundet og Det Internationale Handelskammer har vedtaget resolutioner gående ud på, at skibsfartsindtægter kun bør beskattes i rederiets hjemland. Men altsammen har bare været slag i dynen.

Norge arbejder naturligvis også på egen hånd for at få aftaler om at undgå dobbeltbeskatning. Men Norge kommer ofte til kort ved forhandlingsbordet, hvor det absolut ikke er en fordel at være det store skibsfartsland. De nationer, der forhandles med, siger ofte, at hvis en aftale kommer i stand, bliver den næsten udelukkende i norsk favør. Det er Norges flåde, der er den største — og derfor et af de fineste skatteobjekter — mens Norge ikke kan yde ret meget til gengæld, da de mindre skibsfartslande jo næsten ingen udenrigs trafik har — og da næsten slet ingen på norske havne.

Den store flåde en hemske

Hvis Norge samtidig havde været et land med en udpræget handel, ville det have stået stærkere under forhandlingerne. Andre lande, der handelspolitisk står bedre end Norge, har i flere tilfælde kunnet opnå fritagelses-aftale med lande, som har afvist de norske forhandlere.

Norsk skibsfart står derfor i mange retninger dårligere end andre landes. Rederne har ganske vist opnået, at de kan trække de udenlandske skatter fra i selvangivelsen, idet skatten i udlandet på den måde regnes for en driftsudgift. Men dermed er rederne naturligvis ikke tilfredse. De ønsker samme vilkår som f. eks. britisk og amerikansk skibsfart, som hjemme opnår fuldt fradrag i skatten for skatter, som er betalt i udlandet. Dette betyder i praksis, at f. eks. et engelsk rederi overhovedet ikke betaler skat i England af den indtægt, som er beskattet i udlandet, hvis da ikke skattesatsen i England er højere end i det andet land.

Samtidig med skatterne er — ligesom herhjemme — de øvrige driftsudgifter steget ganske kolossalt. Udgifterne for et skib lå i 1947 fire gange så højt som i 1938. Siden og indtil 1952 steg de med ca. 10 procent om året og ligger nu seks gange over førkrigs-niveauet. I 2-3 år har de ligget nogenlunde stabilt, hvilket bl. a. skyldes flådens fortsatte modernisering. Et nyt og moderne skib sejler jo i reglen billigere end et gammelt.

Her er et tal, der illustrerer, hvor dyrt det faktisk er at holde et skib i drift: Et 18.000 tons tankskib i fri fart må sejle ca. 700 norske kroner (lidt mindre i danske)

ind *pr. time*, før der bliver noget overskud!

Heldigvis for norsk skibsfart og for Norge i det hele taget var det lykkedes landets redere at opnå langtidsfragter for næsten halvdelen af handelsflåden, da de dårlige fragtforhold begyndte at gøre sig gældende efter Korea-krigen. Ca. 70 procent af den norske tankflåde sejlede på langtids-certepartier.

De lave fragtrater ramte især tankskibene. Flåden af tankskibe var øget ganske kolossalt verden over, og konkurrencen var hård. Mange steder måtte nybyggede 16.000 tons tankskibe lægges op. Sidste sommer var oplagt 4 millioner tons dødvægt tanktonnage verden over, men dette tal blev senere reduceret til ca. 1 million tons. Sidste eftersommer var ca. 350.000 dwt norsk tanktonnage oplagt, hvilket svarede til 30 procent af den norske tanktonnage, som ikke var beskæftiget på langtids-charter. I dag er kun 30.000 dødvægt-tonn norsk tanktonnage oplagt.

Behovet for tankskibe stiger

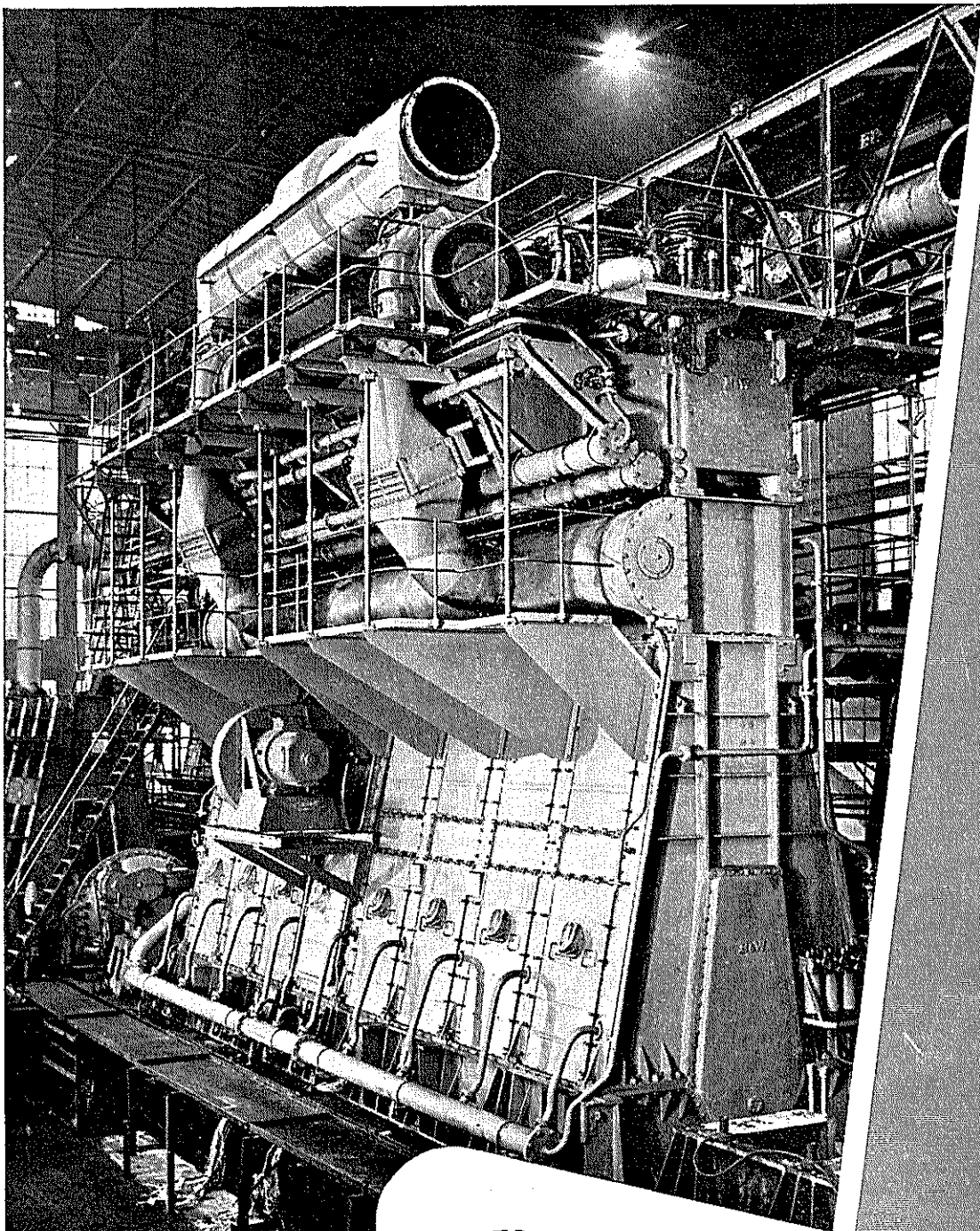
Norges redere mener stadig, at fremtiden vil kræve stadig mere tankskibs-tonnage. I en tale ved Norges Rederforbunds generalforsamling fornylig udtalte formanden, skibsreder L. Usterud-Svendsen, bl. a.:

„I fjor blev der praktisk taget ikke indgået et eneste langtids-certeparti. I år har olieselskaberne derimod været ivrigere og tilbudt fragter, som nok er små, men alligevel væsentlig bedre end dem, som i dag betales for enkeltrejser og korttids-forretninger. Det er fremtids-behovet, der melder sig, og som kun kan dækkes ved fortsat kontrahering. — Tilpasningen på tankmarkedet skyldes ikke bare fortsat stigning i transport-behovet for olie. Der er også sket interessante ting på tilbudssiden. Mens verdens tankflåde i 1954 viste rekordvækst, har netto tilgangen i første halvår i 1955 været den laveste i 4-5 år. For det første er mange gamle tankskibe blevet hugget op. For det andet er en række halvgamle skibe blevet bygget om til transport af malm. For det tredje er adskillige tankskibe midlertidigt blevet sat ind på kornfart. Korn er jo den eneste tørlast, som på rimelig tid og for rimelige omkostninger kan lastes og losses fra tankskibe.“

Den norske handelsflåde har gennemgået en vældig udvikling i de sidste 50 år. I dag er kun seks procent af den norske handelsflådes skibe rene trampskibe, og 80 procent af skibene er motorskibe. Gennemsnitsalderen er tilmed lav. Men også de øvrige søfartsnationer har fulgt med tiden, og konkurrencen er hård.

Alligevel lykkes det i 1955 for den lille håndfuld nordmænd, som lever hele deres liv på søen, at indtjene over 2 milliarder norske kroner i udenlandsk valuta — eller for at være nøjagtig 2,2 milliarder kroner. Dette er ca. 400 millioner mere end året i forvejen, men rederne gør opmærksom på, at den stigning, der har fundet sted i indtjeningen af valuta siden 1951—52, skabes af en ca. 25 procent større flåde.

Men man må alligevel imponeres: Hver norsk sømand indtjener hvert år 50.000 kroner i fremmed valuta! Og 90 procent af udenrigs-flåden er i dag større end Norges største skib før krigen! —*wig.*



BURMEISTER &



SKIBSBYGNING

REPARATIONER

DIESEL MOTORER

med og uden **TURBO-LADNING**

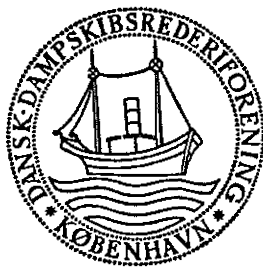
WAIN

Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. februar 1956



Medlemmer

Aabenraa Rederi A/S
 D/S „Activ“ A/S
 D/S af 1912 A/S
 R/A „Atalanta“
 D/S „Baltic“ A/S
 Chr. Borg
 D/S „Bothnia“ A/S
 A/S D/S på Bornholm af 1866, Ronne
 C. Clausen A/S
 D/S „Dania“ A/S
 Danish American Gulf Oil Transport
 Oil Co. A/S
 A/S D/S „Dannebrog“
 A/S Dansk Cement Central
 Dansk Esso A/S
 A/S Det Danske Kulkompagni
 Rederi A/S „Dantank“
 D/S „Draco“ A/S
 A/S De Danske Sukkerfabrikker
 A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab
 A/S Det Dansk-Norske Dampskibsselskab
 I/S D.F.B. & A/S Em. Z. Svitzers
 Bjergnings-Entreprise
 D/S „D. F. K.“ A/S
 Det Forenede Buggerselskab A/S
 Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S
 D/S „Hafnia“ A/S
 A/S D/S „Heimdall“
 Hellesen & Vollmond
 D/S „Hetland“ A/S
 Rhederi M. Jepsen A/S
 Albert Jensen A/S
 D/S „Jutlandia“ A/S
 J. Lauritzen
 A/S „Motortramp“
 D/S A/S „Myren“
 A. P. Møller, Tank- & Liniebaade
 D/S A/S „Nautic“
 D/S „Norden“ A/S
 D/S „Orient“ A/S
 A/S D/S „Orion“
 D/S „Pacific“ A/S
 D/S A/S „Progress“
 D/S „Solnæs“ A/S
 A/S Det Store Nordiske Telegraf-Selskab
 D/S Svendborg A/S
 Rederi A/S af 1955 — Per Svendsen
 Hans Svenningsen
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise
 A/S Tankskibsrederiet
 D/S „Torm“ A/S
 A/S D/S „Vendila“
 Vestjysk Dampskibsselskab A/S
 A/S Det Østasiatiske Kompagni

Ny Cargoliner til

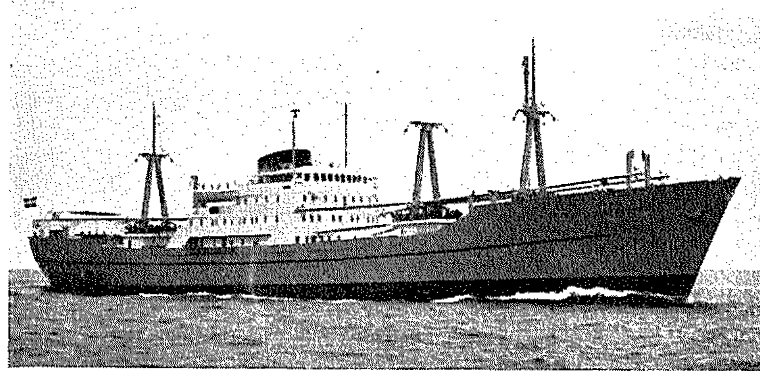
Rederiet A. F. Klaveness & Co., Oslo

Fra skibsværftet i Helsingør afleveredes fredag den 16. december 1955 et nyt skib til rederiet A. F. Klaveness & Co., Oslo, efter prøvetur i Sundet. I prøveturen deltog fra rederiet bl. a. skibsrederne A. F. og Dag Klaveness, civilingeniør Arvesen samt overretssagfører H. Biørn Lian,

medens Helsingør Skibsværft var repræsenteret af direktørerne H. P. Christensen, T. Kongsted og R. Knudsen.

Skibet, der er navngivet „Corneville“, er en moderne cargoliner, der har følgende dimensioner:

Længde	121,00 m
Bredde på spant	16,45 m
Sidehøjde til øverste dæk	10,05 m
Dybgang	6,60 m
dw	5.000 tons



„Corneville“.

Skibet er bygget til Det Norske Veritas højeste klasse og er en åben shelterdækker med bak og løftet hytte og forsynet med 5 luger, der betjenes af seksten 10 tons bomme samt en sværgodsboom på 30 tons.

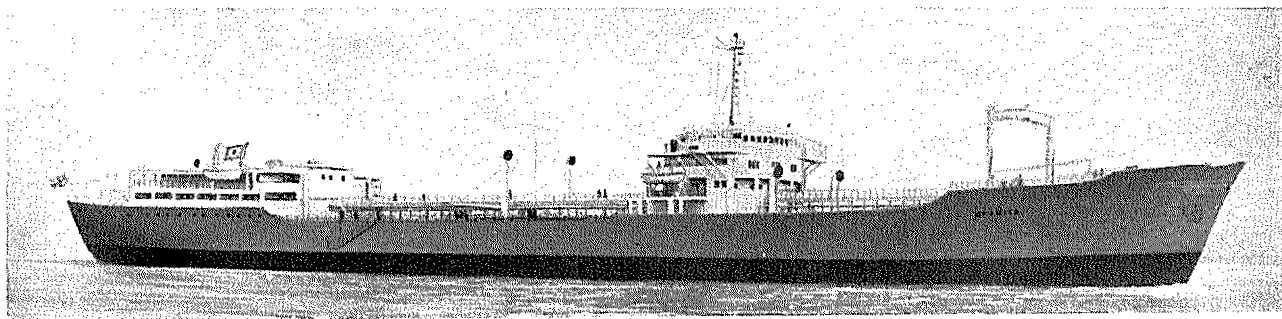
Spil og styremaskine er leveret af fa. Thomas B. Thrige, Odense, mens centrifuger, generatorer og andet elektrisk udstyr er leveret af A/S Titan, København.

Udover en fuldtud moderne aptering for officerer og mandskab er der passagerkahytter for 10 passagerer.

Der findes separate messer og rygesaloner for passagerer og besætning, og hele apteringen er forsynet med højtryksventilationsanlæg.

Skibet er forsynet med en seks-cylindret, trykladet Helsingør-B & W dieselmotor, der udvikler ca. 5.300 ihk og er i stand til at give skibet en fart af 16 knob lastet på prøvetur.

Helsingør Skibsværft har yderligere til rederiet A. F. Klaveness et søsterskib af samme dimensioner under bygning, der blev søsat den 2. december.



„Branita“.

30 000 tons tankskib Branita

Tankmotorskibet „Branita“ på 30.250 tons dw, som allerede før årsskiftet overtoges af rederiet, gik den fjerde januar på prøvetur fra Götaverken. „Branita“ er bygget til Rederi A/S Freikoll, Ludv. G. Braathen, Oslo, og er det næststørste skib, som værftet hidtil har bygget.

Til Braathens rederier har værftet tidligere bygget to tankskibe, „Bralanta“ på 12.310 tons dw, leveret 1931, og „Brajara“ på 12.280 tons dw, 1934.

„Branita“ er bygget til højeste klasse i Lloyd's Register med hoveddimensionerne:

Længde overalt	198,1 m
Største bredde på spant	25,0 m
Sidehøjde	14,1 m
Middeldybgang på sommerfribord	10,4 m

Skibet har langskibs spanter i dæk, bund og sider. I siderne er spanterne udført af flanget plade og i bunden og dækket af fladjern i forbindelse med kraftige pladespanter. De langskibs og tværskibs skodder er kor-rugerede efter Götaverkens system. Dækshusene, skorstenen o. s. v. er strømlinieformede. Roret er forsynet med den såkaldte Costabulb.

Olielasten rummes i 11 midtskibs og 12 sidetanke, som tilsammen har et rumindhold på 40.600 m³. Skibet har to pumperum og pumpekapaciteten er 2.000 tons i timen. Til hurtig udluftning af tankene findes tre tank-ventilatorer af Götaverkens nye type, som vi tidligere har omtalt udførligt i Vikingen.

„Branita“ har en meget moderne udrustning af alle slags nautiske apparater og instrumenter — radar, gyrokompass med selvstyrer, ekkolod, SAL-log o. s. v. Radio-telefonanlæg har man også ligesom et lokalt telefonanlæg i skibet og kommandohøjttaleranlæg. Lastfordelingsapparatet for tankskibe Lodicator findes også.

Besætningen på „Branita“ får rummelige og smukt indrettede enmandskamre og alt bliver moderne. Fuldstændig luftkonditionering er gennemført i alle kamre, messer og opholdsrum. I mandskabsmessen sker serveringen efter cafeteria-systemet fra en bardisk med termostateruleret varmebord. Der findes også en afdeling for natskafning og køleanordninger til drikke, pålæg o. s. v. Tallerkener, fade etc. er af rustfrit materiale. Kabyssen har alle slags moderne køkkenmaskiner til kartoffelskræmning, pålægsskæremaskiner o. s. v. og elektriske ovne og kabyskomfur.

Dieselmotor med delvis trykladning.

„Branita“s hovedmotor er den første, som er forsynet med delvis trykladning efter Götaverkens nye system. Denne metode giver en moderat effektførogelse — omkring 10 %. „Branita“s motor er en ticylindret, totakts, enkeltvirkende GV-motor med en cylinderdiam-eter på 760 mm og en slaglængde på 1.500 mm. Ved 110 omdrejninger pr. minut giver den 12.100 ihk.

Det nye trykladningssystem har givet gode resultater på prøveplanen og vil efter alt at dømme egne sig godt til montering på ældre motorer, hvor man vil opnå en moderat effektførogelse.

„Branita“ er kontraheret for 15 knob fart på fuld last.

„Branita“ føres af kaptajn E. Pettersen, og maskin-
chef er Birger Brekke.

*Giv skibets gudmo'r
et varigt minde
om dagen, da hun
var skæbnegudinde.*



A. DRAGSTED

AKTIESELSKAB

KGL. HOF-JUVELERER OG HOF-GULDSMED

established 1854

Bredgade 17. Copenhagen K. C. 5576

Altid et righoldigt lager af jubilæumsgaver

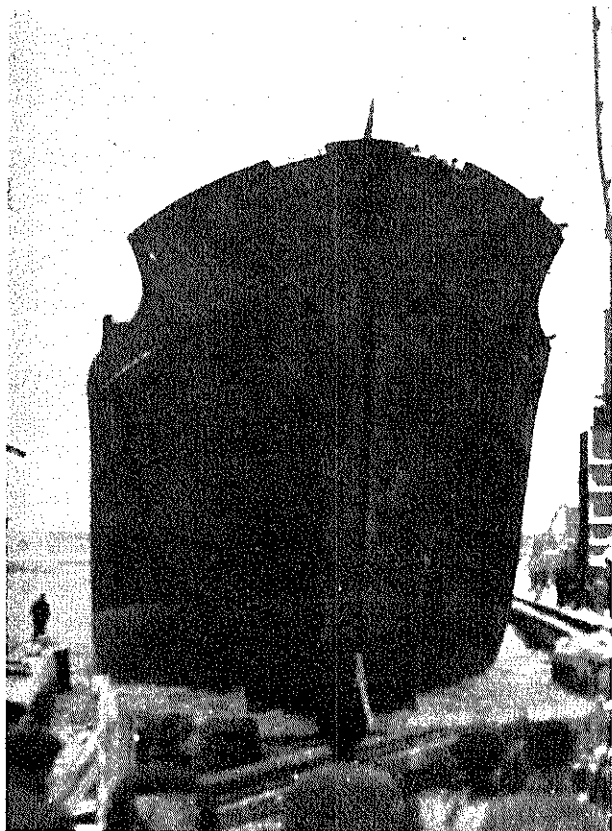
Skibet skal udrustes med en ottecylindret, totakts, enkeltvirkende dieselmotor af Uddevallavarvets fremstilling og Götaverkens type. Den arbejder direkte på skrueakslen og yder 7.500 ahk ved 112 omdrejninger pr. minut. Farten på fuld last beregnes til 15 knob.

Til fremstilling af elektrisk energi installeres to dieselgeneratorer, hver på 2000 kw, samt en dampdreven generator på 145 kw jævnstrøm.

I to pumperum installeres fire vertikale compound lastoliepumper, hver med en kapacitet på 390 tons vand i timen. Varmespiralerne i tankene bliver af letmetal. Til spuling af tankene installeres et Butterworth-anlæg.

Dæksofficererne får deres kamre midtskibs, medens maskinofficererne, underofficererne og mandskabet forlægges agter. Rummelige opholdsrum og messer indrettes for officerer, underofficerer, økonomipersonale og mandskab. Apterings luftkonditioneres.

Al moderne navigationsmateriel skal installeres.



Lastmotorskibet „Kerstin“ glider i vandet.

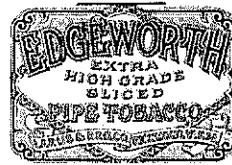
M/s **Kerstin**

Fra Helsingborgs Varvs Aktiebolag søsattes den 15. december et lastmotorskib til Aktiebolag Transmarin, Helsingborg. Skibet fik navnet „Kerstin“.

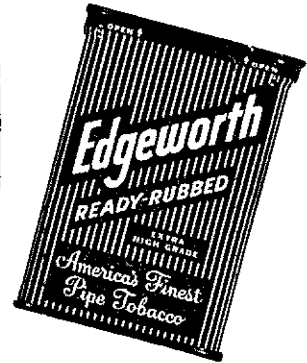
M/s „Kerstin“ er et søsterskib til det tidligere i 1955 til samme rederi leverede „Ulla“. Det er et moderne lastmotorskib med maskineriet omtrent midtskibs. Det er bygget med halvhøj, kort bak samt halvhøj, kort hytte. Dækshuset er anbragt omtrent midtskibs med tre luger foran for og to luger agten for.

EDGEWORTH

AMERICA'S FINEST PIPE TOBACCO



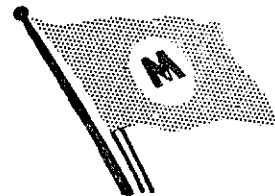
MADE IN
U. S. A.



LARUS & BROTHER COMPANY, INC.

RICHMOND, VIRGINIA, U. S. A.

ESTABLISHED 1877



MOORE & McCORMACK A/s

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



Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Dania“

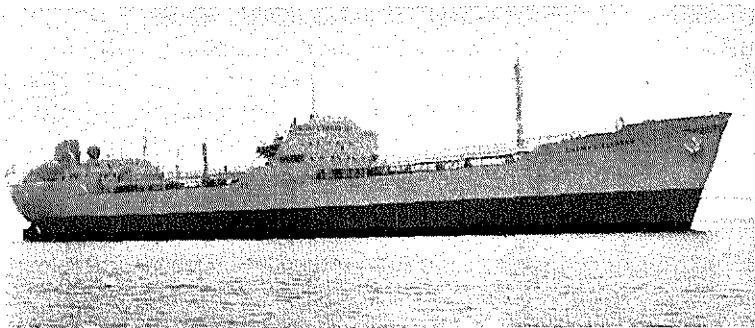
AMALIEGADE 33

Telef. 11598 - 11568

M/T „Champs Elysées“

(Nybygning nr. 134)

I dagene 5. til 7. januar 1956 afholdtes i farvandet nord for Sjælland prøvetur med motortankskibet „Champs Elysées“, som er bygget af Odense Stålskibsværft A/S til det franske rederi Société des Transports Maritimes Pétroliers, Paris.



Motortankskibet „Champs Elysées“.

Skibets hovedmål er:

Længde overalt	189,77 m
Bredde på spant	23,47 m
Dybde moulded	13,59 m
Dybtgående, lastet	10,36 m
Dødvægt	26.860 metriske tons
	= 26.440 engelske tons
Bruttotonnage	ca. 17.037 tons
Nettotonnage	ca. 10.182 tons
Fart med fuld last	ca. 16 knob

Skibet er bygget til Bureau Veritas højeste klasse og til at opfylde de franske loves fordringer, og skroget er fuldsvejst med korrugerede skodder.

Der er 24 tanke for olielast med en kapacitet på ca. 34.500 m³.

Apteringen for officerer og mandskab er for et skib

af denne type meget tiltalende, smuk og rummelig, i enhver henseende moderne.

Skibet er rigget med en mast midtskibs og fem lademaster.

Hovedmaskineriet er en Burmeister & Wain nicylindret, totakts, enkeltvirkende dieselmotor, som udvikler 12.500 ihk ved 115 o/m.

Hjælpemaskineri i maskinrum og på dæk er dampdrevet. Der er tre skotske kedler og en udstødskedel samt tre dampdrevne lastpumper, hver med en kapacitet på 850 tons pr. time.

Der er installeret radar, gyrokompass, ekkolod, radiopøjler samt moderne radio med autoalarm og nødsender.

Apteringen er forsynet med kunstig ventilation, som samtidig tjener til opvarmning af kahytterne.

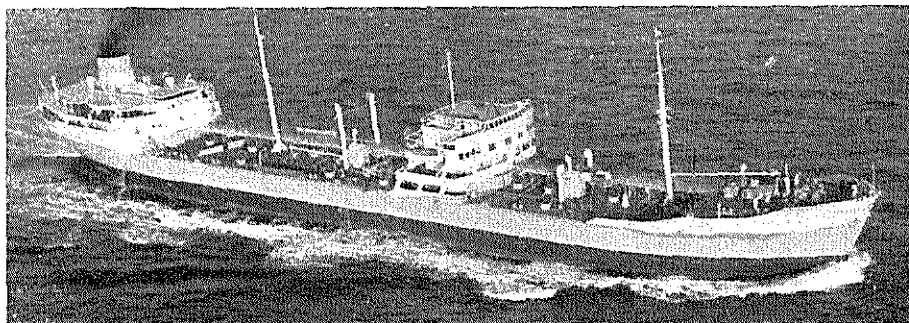
Kockums sidste aflevering i 1955

fandt sted den 30. december med tankmotorskibet „Artemis“ på 16.300 tons dw til rederiet A/S Athene, Jørgen Bang, Kristianssand.

Sammelt har Kockums siden 1940 leveret 38 16.000 tonnere, hvoraf de fire sidste har været 1 meter bredere og 0,1 meter dybere i skroget end de øvrige. Denne størrelse ansås længe for at være den mest handige og økonomiske tankskibstype til almindeligt brug, men er i de senere år trængt ud af en noget større type. De mindste tankskibe, som Kockums har i ordre, er nu ca. 19.500 og de største er på 39.000 tons dw.

„Artemis“, som er bygget med langskibs spanter og i det nærmeste helsejst til højeste klasse i Lloyd's Register, har følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	162,5 m
Længde mellem perpendikulærerne	152,4 m
Største bredde på spant	20,3 m
Sidehøjde	11,8 m
Dybgang	9,0 m



Tankmotorskibet „Artemis“.

Lastekapaciteten er 22.825 m³. Skibet har to pumperum, hver forsynet med to dampdrevne tocyndrede stempelpumper med en kapacitet på 400 tons vand i timen.

Den kontraherede fart på fuld last er 14,75 knob. Maskineriet er en syvcylindret, totakts, enkeltvirkende Kockum-MAN dieselmotor på 6.300 ehk ved 115 omdrejninger pr. minut. Hjælpemaskineriet består af to dieseldrevne vekselstrømsaggregater på hver 275 kva samt en dampdrevne havnegenerator på 95 kva. Hovedmotoren kan køre med tyk olie.

I udrustningen indgår radar, gyrokompass med selvstyrer, SAL-log og de iøvrigt gængse tekniske og navigationshjælpemidler.

Skibets første rejse var fra Skotland til Holland efter benzin.

M/s „Kerstin“ er bygget til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping med isforstærkning og udrustes efter Svenska Fartygsinspektionens fordringer for oceanfart.

Skibet har følgende hoveddimensioner:

Længde mellem perpendikulærerne ...	100,9 m
Længde overalt	110,1 m
Største bredde på spant	14,5 m
Sidehøjde til hoveddæk	6,1 m
Sidehøjde til shelterdæk	8,9 m
Middeldybgang på sommerfribord	5,9 m
Tilsvarende dødvægtsbæreevne	3.850 tons

Skibet skal rigges med to master og et par bomstøtter. Masterne er selvstændige tobensmaster. De fem lastluger skal betjenes hver af to bomme for tre tons løft i enkelt part og fem tons løft i dobbelt part. Desuden rigges på formasten en 40-ton og på agtermasten en 15-ton bom.

Ankerspil, spil, varpespil og styremaskine er af Thomas B. Thriges fabrikat.

Apteringen og udrustningen bliver moderne og praktisk. I dækshuset midtskibs findes aptering for kaptajn, officerer og dobbeltkamre til fire passagerer. Enmandskamre til besætningen findes agter.

Hele apteringen opvarmes elektrisk og skal forsynes med mekanisk ventilation.

Den nautiske udrustning bliver meget moderne med ekkolod, SAL-log, radiopejler, gyrokompass med selvstyrer samt radar.

Fremdrivningsmaskineriet skal bestå af en totakts, enkeltvirkende, sekscylindret, turboadet dieselmotor af Burmeister & Wains fabrikat. Den yder 3.300 ehk ved 163 omdrejninger pr. minut, og beregnes at give skibet en fart på 14,75 knob.

Norsk tankskib på 30 000 tons dw

Et norsk tankskib på 30.000 tons dw blev den 20. december søsat fra Götaverken til rederiet Knut Knutsen O.A.S., Haugesund. Skibet fik af Götaverkens chefs frue, Asta Jacobson, navnet „Hilda Knutsen“.

Skibet bygges til Det norske Veritas højeste klasse og har hoveddimensionerne:

Længde overalt	198,4 m
Største bredde på spant	25,0 m
Sidehøjde	14,1 m
Middeldybgang på sommerfribord	10,4 m

Skibet skal udrustes med al tænkelig moderne udstyr i form af radar, gyrokompass med selvstyrer, ekkolod o. s. v. Götaverkens lastfordelingsinstrument Lodiatorn skal også installeres.

Olielasten skal føres i 11 midtskibs og 12 sidetanke, som tilsammen rummer 40.050 m³. Skibet forsynes med to pumperum, og pumpekapaaciteten er 3.000 tons i timen.

Apteringen for besætningen bliver i topklassen. Den



Fra „Hilda Knutsen“'s søsætning. Fra venstre: Götaverkens chef, direktør K. E. Jacobson, hans frue, Asta Jacobson, som forrettede dåben, samt direktør Hans Bakkevig. Nederst: „Hilda Knutsen“ glider i vandet.

får smukt indrettede enmandskamre, og alle kamre, messer og opholdsrum bliver luftkonditionerede, så luften kan afkøles eller opvarmes efter behov.

Skibet skal forsynes med to sekscylindrede, totakts, enkeltvirkende GV-dieselmotorer på tilsammen 13.200 ihk. Motorerne kan køre med tyk olie.

„Hilda Knutsen“'s hjælpemaskineri skal bestå af tre sekscylindrede, enkeltvirkende firetakts GV-dieselmotorer direkte koblete til 240 kw generatorer.

Skibets fart er beregnet til 15 knob på fuld last.

Udenlandske skibsværfter repræsenteret i Danmark

International Shipping Service i København har udsendt en meget fornem tryksag i elegant indbinding med en fortegnelse over de udenlandske værfter, der her i landet er repræsenteret ved firmaet. Det er ikke så helt få!

I fortegnelsen er opgivet adresser, telefonnumre, telegramadresser og alle mulige oplysninger om værfternes kapacitet.

Fiskeriårbogen

Fiskeriministeriet har udsendt den 63. 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, og det vil tage for megen plads her at komme nærmere ind på en større del af det væld af enkeltheder, som bogen indeholder af betydning for fiskerne såvel under navigationen som under fiskeriet.

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 radiastationer med nærmere vejledning, fyrfortegnelse, vejledning vedrørende consolnavigering, havnereglementer, farvandsafmærkninger, fiskerilove og -bekendtgørelser med særlige oversigter over de gældende mindstemål og fredningstider, 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 omsætningstabeller for temperaturer, mål og vægt, praktiske vink i tilfælde af ulykker om bord m. m.

Indtil krigen fandtes i bogen et afsnit, der hed „misvisende kurser“, og som var til meget stor hjælp for fiskerne ved navigeringen. Dette afsnit har ikke siden været optaget, formentlig ud fra den betragtning, at også fiskerne under sejlads burde følge de minestrøgne ruter. Da fiskerne jo imidlertid driver deres fiskeri overalt i farvandene, bortset fra særlig minefarlige områder, er det forståeligt, at redaktionen nu har imødekommet et udbredt ønske blandt fiskerne om påny at få disse uhyre nyttige kurser angivet.

Kurserne er iøvrigt lagt således, at man såvidt muligt undgår de minefarlige områder.

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 fiskeri. Heraf vil fiskerne sikkert først og fremmest være interesseret i anordningerne af 27. januar 1954 og 11. juni 1954 angående den meget omtalte „Nordsøkonvention“, og man bemærker, at redaktionen i en fodnote har fået vedtagelserne på det sidste møde i Nordsøkommissionen med.

Selvom den, der har sin daglige gerning på landjorden, engang imellem kan ærgre sig, når man får en våd trøje, fordi man har ladet regnfrakken blive hjemme i tillid til Meteorologisk Instituts vejrmeldinger, så må det jo erkendes, at disse meldinger har en helt anden betydning for fiskerne under deres gerning på havet. Det er derfor også forståeligt, at disse reagerer kraftigere, når vejret ikke stemmer med forudsigelserne. Ikke mindst i det sidste års tid har der været en del kritik

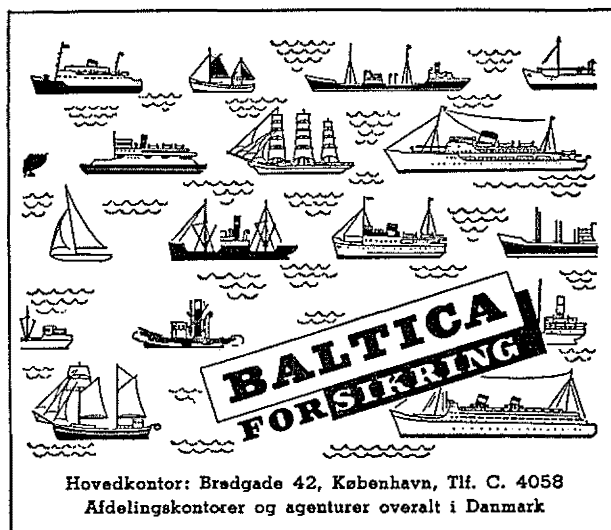
fra fiskerne med hensyn til vejrtjenestens forudsigelser specielt for Nordsøen, hvilket har haft til følge, at Meteorologisk Institut har taget spørgsmålet om et nærmere samarbejde mellem fiskerne og instituttet op. Det er derfor i høj grad aktuelt, når årbogen i år har fået statsmeteorolog Leo Lysgaard til at skrive en oplysende artikel om, hvordan vejret opstår med titlen „Om vejr og vind, fronter og lavtryk“. Som et resultat af samarbejdet med meteorologerne må sikkert også ses de nye i bogen optagne vejrvarslingsdistriktskort m. m.

I årbogen for 1955 var som noget helt nyt optaget et afsnit „Madlavning om bord“ med en række opskrifter m. v. Dette afsnit var medtaget ud fra den betragtning, at maden ombord spiller en stor rolle for fiskernes sundhed og arbejdsnumør, og at det kan være vanskeligt at variere kosten tilstrækkeligt. Der har da også vist sig at være betydelig interesse for dette afsnit, der derfor påny er medtaget, suppleret med en række nye opskrifter, kostplaner m. v.

Årbogens pris er uanset de skete lønstigninger og stigning i papirpriserne stadig den samme som for de tidligere udgaver, nemlig 7,50 kr. pr. stk. Når man sammenligner med andre bøger og specielt tilsvarende årbøger, må dette siges at være en endog meget lav pris, og når det tages i betragtning, at fiskerne ved anskaffelse af årbogen sparer anskaffelsen af en række bekendtgørelser m. v., som skibstilsynet forlanger, skal findes om bord i fartøjerne, og hvis pris enkeltvis sikkert betydeligt overstiger prisen for årbogen, gør fiskerne allerede under hensyn hertil en god forretning ved køb af årbogen.

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

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



BALTICA
FORSIKRING

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



Skibsreder og skibsmægler

Agent for regelmæssige linier
Befragtning · Klarering · Spedition
Haveri-, assurance- og I. A. T. A. agent

★

14 tramp-, cargolinier- og tankskibe
135.000 ts. d. w.

★

Korresponderende reder for:

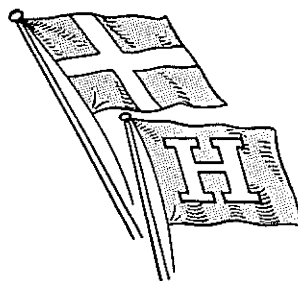
DANNEBROG



C. K. HANSEN

AMALIEGADE 35 · KØBENHAVN K

Telefon: Central 72 (18 linier) · Rigs 13 (2 linier)
Tlgr.-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



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:

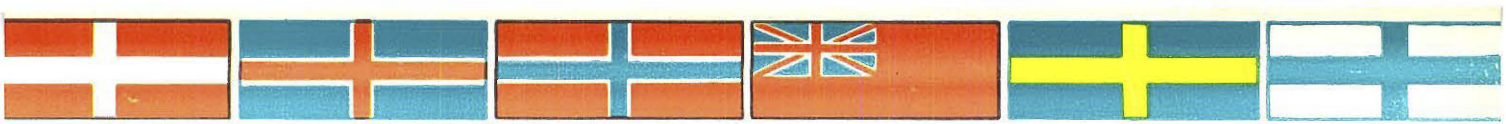
HOLM & WONSILD

Telegram-Adresse: „Holmsild“
Amaliegade 36

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB



Illustration af 65-



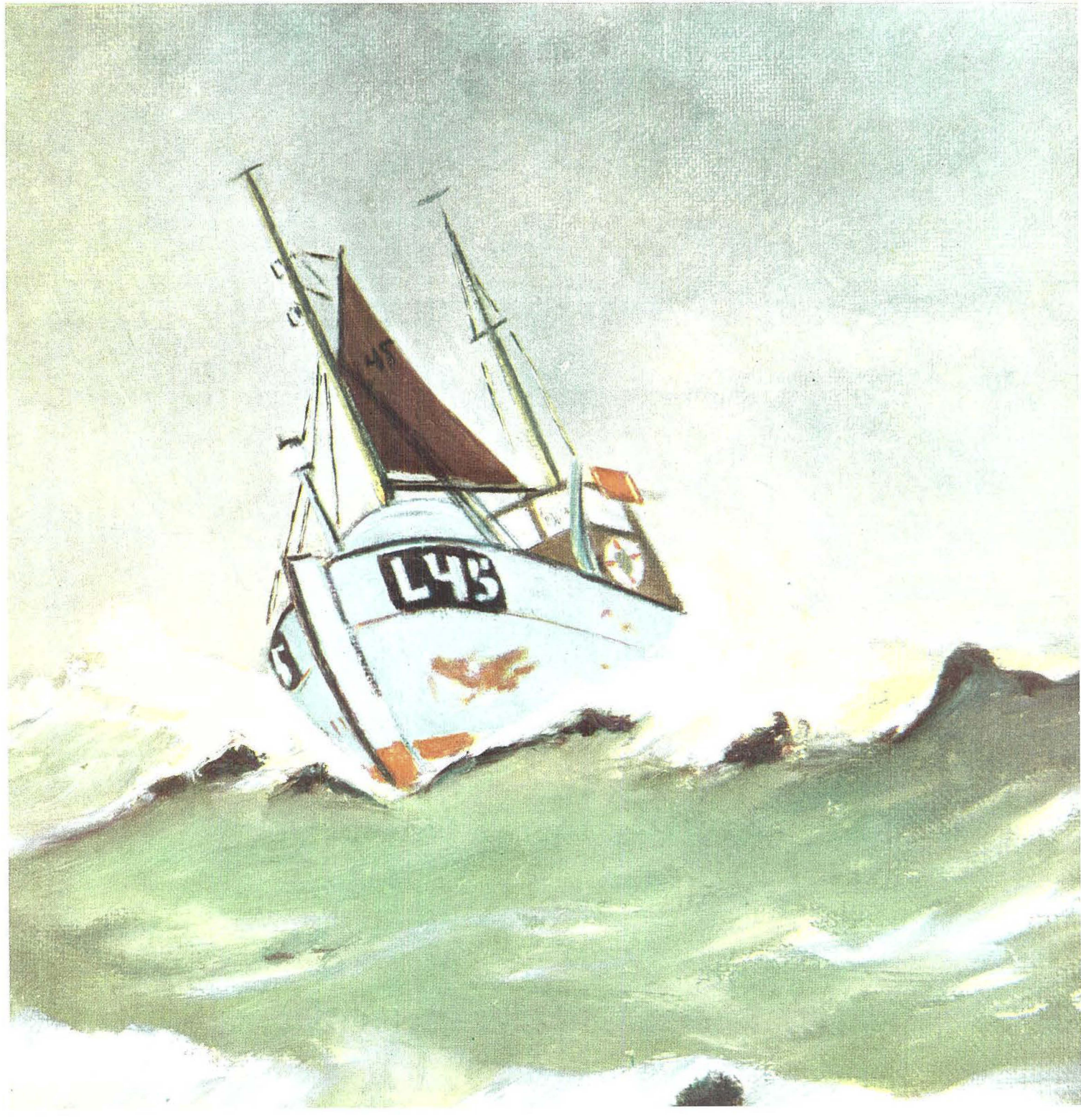
VIKINGEN

Kr. 1,75
1. marts

FISKEKUTTER

Maleri af FRITZ SCHRÖDER

1956 - nr. 3
33. 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

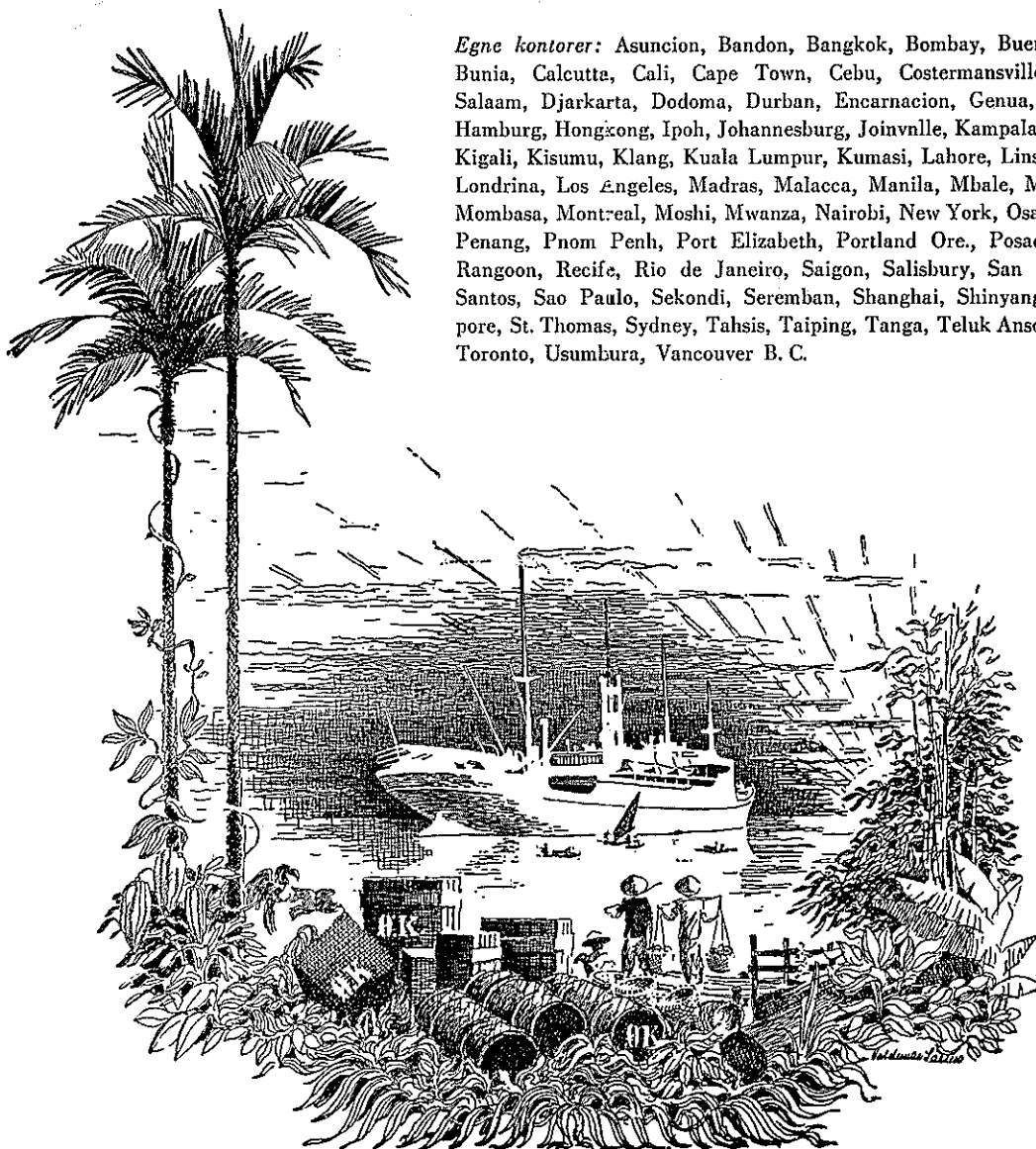
AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI KØBENHAVN

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, Eurma, 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

Israels skibe må ikke gå gennem Suez-kanalen

Det nye søfartsland klarer sig trods mange vanskeligheder
strålende i konkurrencen

Det genfødte Israels navn er tit på avisernes forsider, men for det meste i forbindelse med urolighederne i det nære Orient. Imidlertid mærker Israels befolkning — bortset fra i grænseegnene — meget lidt til stridighederne. Der er nemlig et meget stort, fredsbetonet stykke arbejde at udføre i denne lille stat, som kun består af ca. halvanden million indbyggere.

Israel er ved at blive en søfartsnation, man må regne med. Ved udgangen af 1954 talte landets handelsflåde ialt 119.000 brutto-tons. Siden er den samlede tonnage blevet betydeligt forøget, og der er stadig israelske skibe under bygning eller i ordre hjemme eller i udlandet.

Størstedelen af den israelske handelsflåde ejes af „Zim Israel Navigation Co. Ltd.“, som for øjeblikket råder over fem passager-linere og 21 fragtskibe på til sammen 176.000 tons. I løbet af et års tid vil denne flåde være udbygget til en af de mest moderne og mest effektive i verden i forhold til sin størrelse. Rederiet opretholder regelmæssig trafik mellem Israel og fire kontinenter.

En kosmopolit

„ZIM“-line er meget interesseret i at få Skandinavien som marked. Israel er virkelig et turistland, og selvsagt mener derfor, at mange skandinaver vil kunne få fornøjelse og udbytte af en ferie i dets hjemland. I løbet af næste år håber man at kunne starte en række krydstogter, der hvert skal vare 25 dage. For at spare tid vil man bringe passagererne med tog til Marseille eller Genua, hvorfra turen så går videre med skib til Haifa. For at forberede disse krydstogter, som iøvrigt ikke bliver så forfærdeligt kostbare, har ZIM sendt en passageragent til Skandinavien.

Mr. Walter Noy har opholdt sig i Danmark siden februar 1955. Han taler ialt otte sprog, og desuden forstår han allerede nu en ganske lille smule dansk. Vi har bedt ham komme op på Vikingens redaktion for at for-

tælle lidt om det store israelske rederi og om søfarten i Israel i det hele taget.

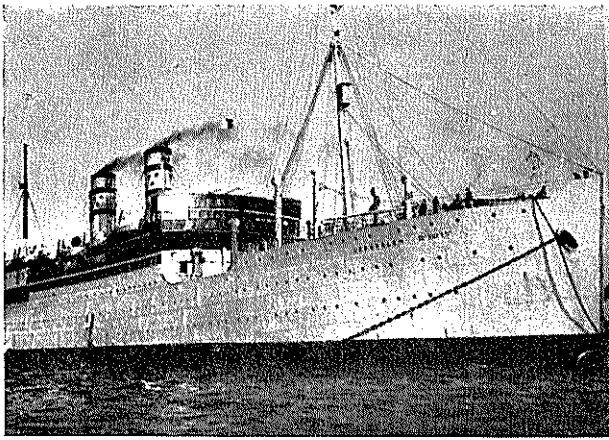
Mr. Noy har ført en omtumlet tilværelse og er ikke så lidt af en kosmopolit. Han er født i Østrig, men har i 31 år faret til søs som purser. Sidste år gik han i land, og med sit indgående kendskab til faget blev han passageragent for ZIM. Han blev sendt til Skandinavien efter at have gennemgået et særligt kursus netop med henblik på sit virke heroppe i det kolde Norden. I sin tid som sømand har han bl. a. sejlet under israelsk, italiensk, fransk og engelsk flag. Bl. a. gjorde han krigen med for England med tjeneste i søtransporttjenesten. Han har været næsten overalt på kloden og bl. a. også sejlet på Sortehavet. Men København er et af de steder, hvor han har befundet sig bedst, siger han.

Blokadebrydere

„Men det er slet ikke mig, vi skal tale om,“ udbryder han, da han ser, vi noterer ned om ham selv. Og så fortæller han om rederiet:

Den israelske handelsflåde blev grundlagt i årene før den jødiske stats genfødsel. Det var på den tid, da det var forbudt jøderne at emigrere til Palæstina (det senere Israel), som dengang var britisk mandat. En skare foretagsomme og modige jøder, som allerede var bosat i landet, stak til søs for at hjemføre andre jøder, som fristede en kummerlig og ulyksalig skæbne på den anden side af Middelhavet. Organisationen „Mossad La'Aliyah“ havde sine grene udstrakt over hele Eurcpa, hvor unge jøder illegalt sørgede for emigration trods blokaden af Palæstina. Som blokadebrydere brugtes enhver form for skibe, som overhovedet kunne flyde.

Allerede i 1945, mens emigrationen var i fuld gang, dannedes Zim Israel Navigation Co. Ltd., bl. a. under medvirken af Jewish Agency. I maj 1948, da det nye Israel blev proklameret af FN, indlemmedes flygtningeorganisationen „Mossad La'Aliyah“ og dens tidligere illegale flåde i ZIM.



S/s „Jerusalem“, eks „Bergensfjord“.

ZIM begyndte meget beskedent. Skibe var vanskelige at få fat i på det tidspunkt — og meget dyre. De „illegale“ skibe var for størstedelens vedkommende udslidte, forældede, ja, ligefrem uforvarlige at sejle med. Men nu er alle disse pioner-fartøjer væk og erstattet af mere moderne skibe.

I dag arbejder ZIM med alle former for skibsfart. Selskabet har både passagerskibe, fragtfartøjer og frugtskibe. Snart får rederiet også sit første tankskib, som forøvrigt allerede er søsat. Tankskibet, der bliver det største fartøj i Israels handelsflåde, bliver på 18.500 tons. Dets navn er „Haifa“.

Passagerfarten er et meget vigtigt led i ZIM's virksomhed. Først og fremmest satte man ind på at få etableret en fast ugentlig forbindelse mellem Marseilles, Genua/Neapel og Haifa. De to første skibe på ruten, „Artsa“ og „Negbah“ har haft fuldt op at gøre siden Israel/Ægypten krigens ophør i 1949, for turister er strømmet til den genfødte stat fra næsten alle kanter.

Gamle „Bergensfjord“ under Israels flag

Men ZIM har også en direkte rute på USA, hvor man bl. a. har benyttet sig af det 15.000 tons store „Jerusalem“, som er identisk med den tidligere norske liner „Bergensfjord“. „Jerusalem“ er ikke noget helt nyt skib, men det er moderne og hensigtsmæssigt indrettet og byder passagererne den bedst mulige komfort.

Sidste efterår indsatte ZIM en ny, smuk liner på Haifa—New York-ruten, nemlig dampskibet „Israel“. Dette skib, der er på 10.000 tons, er en kombineret passager- og cargoliner. Det er i stand til at medføre 312 passagerer og sejler med en fart af 19 knob. Her i januar måned følger et søsterskib, „Zion“, efter. Begge er udrustet med de mest moderne nautiske hjælpemidler samt med stabilisatorer, der skal nedsætte rulningen og dermed søsygen om bord i svær sø. Skibene kan gøre turen fra New York til Neapel på ti dage og behøver derefter endnu 2½ dag for turen til Haifa. Under turen over Atlanten anløber skibene forresten Gibraltar som første eller sidste punkt i Europa.

Både „Israel“ og „Zion“ er bygget i Hamborg, og iøvrigt er størstedelen af selskabets nye skibe bygget i Tyskland. I alt var tolv skibe sat i bygning eller ordret i

Tyskland som et led i betalingen af tyske erstatninger til jøderne. Når „Zion“ er afleveret, mangler der i dette program endnu en passagerliner, en kombineret passager- og cargoliner, seks frugtskibe, to coasters og det allerede omtalte 18.500 tons tankskib.

Den passagerliner, som der endnu er tale om, hedder „Theodor Herzl“. Den bliver ligeledes på ca. 10.000 tons og får en fart af 19 knob, men da den kun skal bruges på Middelhavs-ruten, vil den kunne medbringe 550 passagerer. „Theodor Herzl“ vil stå ud på jomfru-rejse til foråret.

ZIM's fragtfart er af et betydeligt omfang. Selskabet har bl. a. regelmæssige anløb med frugtskibe af havne i Middelhavet, Sortehavet, Nord- og Vesteuropa, Canada, USA samt Vest- og Sydafrika. Desuden anløbes nu og da andre havne, og før jul havde København således besøg af et israelsk skib, der ankom med en last citroner og appelsiner.

Skibet er lastet med frugt.

Sydfrugter er forøvrigt en af de vigtigste varer for de israelske eksportbåde. Til hele Europa eksporteres både citroner, appelsiner, bananer og jordnødder. Men Israel udfører også en mængde råvarer og færdigvarer, f. eks. cement, biler, glas, kobbermalm, marmor og finer. Til gengæld importeres korn, tømmer, trækasser til citroner og appelsiner, jern, stål, landbrugsmaskiner, får, kvæg, heste m. m.

Af særlig interesse er Israels import af tømmer. Tidligere måtte landet importere denne vare færdigbehandlet, men ZIM gjorde det ved sine anløb af havnene på Vestafrikas kyst muligt at få en import af hele træstammer i gang. På den måde skabtes en stor israelsk træindustri, og samtidig vandt man Vestafrika som kunde i Israel. I 1954 hjembragte ZIM's skibe alene 45.000 tons træstammer fra Guldkysten, Nigeria og Fransk Ækvatorialafrika. Meget af træet sejles senere ud af Israel igen forvandlet til finer.

I 1954 transporterede ZIM-skibene 763.100 tons gods, hvoraf 436.000 tons var importvarer og 92.000 eksportvarer. De resterende 235.100 tons udgjordes af varer, som de israelske skibe transportererede mellem fremmede havne. ZIM-skibene skaber således — ligesom de danske skibe for Danmark — en såkaldt „usynlig“ eksport for Israel. 30 procent af selskabets skibe var jo beskæftiget i denne specielle fart, og det betød naturligvis hårdt tiltrængt valuta.

En meget vigtig del af ZIM's virksomhed er frugtfarten. Selskabets flåde af frugtskibe består af elleve moderne fartøjer, som næsten alle er bygget i de aller-sidste år, og flere andre skibe af denne særlige type er i ordre.

De israelske frugtskibe udførte i 1954 1.371.000 kasser citroner, og i år, da flåden er vokset med endnu et par fartøjer, er dette tal vokset betydeligt og nåede helt op på 1.427.000 kasser. Selv om ZIM-frugtbådene har haft nok at gøre med eksporten af Israels egen frugtavl, har udenlandske frugtimportører allerede haft bud efter skibene til transport af frugt mellem havne på

Cypern og i Spanien til engelske og andre vesteuropæiske havne. De nyeste af de israelske frugtskibe er på fra 4.400 til 7.000 tons og sejler med en fart af 15—16 knob.

Israels første tanker

Israels første tankskib gled i vandet i Hamborg den 22. september 1955. Det fik navnet „Haifa“ og er helt igennem i pagt med tidens krav til en moderne tanker. Bl. a. er der om bord installeret en maskine, ved hjælp af hvilken tankene kan renses med varmt vand i løbet af een eller højst to timer, hvis der skal skiftes fra een flydende last til en anden. Iøvrigt er det trods sit varme hjemsted bygget for sejlads i is, hvilket viser, at ZIM-ledelsen tager alle muligheder og chancer i betragtning.

S/s „Haifa“ vil få en kun 34-årig kaptajn. Han er født i Budapest og har sejlet i omtrent 18 år. Han hedder Ivan Radan og har haft kommandoen om bord i adskillige store britiske Shell-tankere i fart på det fjerne Østen. Hans far, kaptajn Alfred Radan, var en af ZIM's første skibsførere og nu inspektør i selskabets tekniske afdeling. Alfred Radan var tidligere professor ved navigationsskolen i Budapest. Iøvrigt findes der endnu en Radan i det israelske selskab. Ivan Radans broder, George, er overtelegrafist om bord i fragtskibet „Elath“.

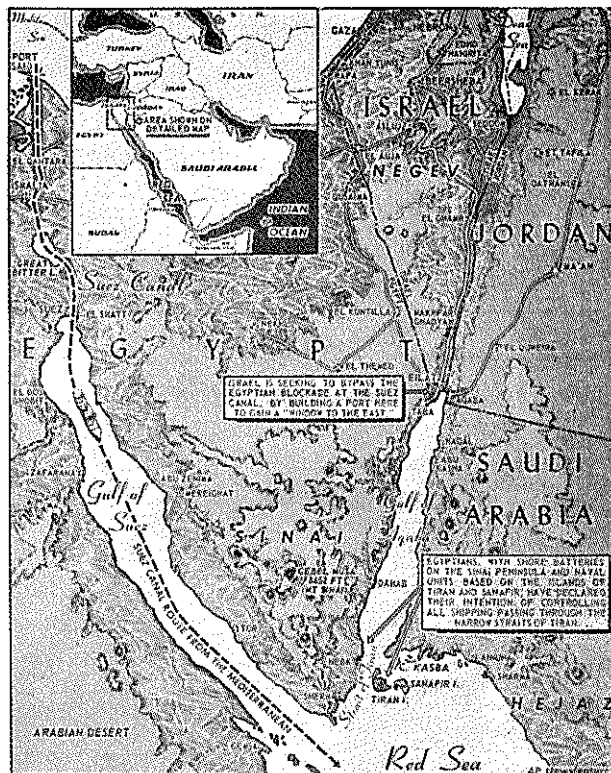
De israelske skibes besætninger kommer fra alle dele af kloden, hvor de har sejlet under mange forskellige landes flag. Mange af dem er i stand til at give det israelske selskab nye impulser, og rederiet — og ferresten også Israel som sådant — er ikke bange for at tage ved lære af andre lande. Som en ny nation har Israel oven i købet den fordel at kunne efterligne alt det gode og brugbare i andre lande og droppe de mindre gode ting.

Den israelske skibsfart med det statskontrollerede ZIM i spidsen har lige fra begyndelsen arbejdet efter internationale retningslinier og har forlængst tilsluttet sig den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen. ZIM er bl. a. medlem af The Atlantic Passenger Conference og af The Baltic and International Conference. Den sidstnævnte har som bekendt hovedsæde i København.

The Atlantic Passenger Conference har bl. a. også Cunard Line, United States Line, American Export Lines, Canadian Pacific Lines samt flere af verdens andre betydende passager-rederier som medlemmer. ZIM's medlemskab betyder, at rederiet har lov at føre passagerer fra Grækenland og andre Middelhavslænde til havne i USA og Canada.

Gode forhold for israelske sømænd

Israel har sine egne søfartsskoler, men passer på ikke at udklække flere søfolk end nødvendigt. Uddannelses-tempoet må følge med det tempo, hvori flåden forøges. Iøvrigt gør man meget for skibenes besætninger. F. eks. er mandskabs-apteringen om bord i tankskibet „Haifa“ noget af det fineste, man kan finde i noget tankskib verden over. Officererne og størstedelen



Kort, der viser den israelske søfarts indeklemte situation mod øst.

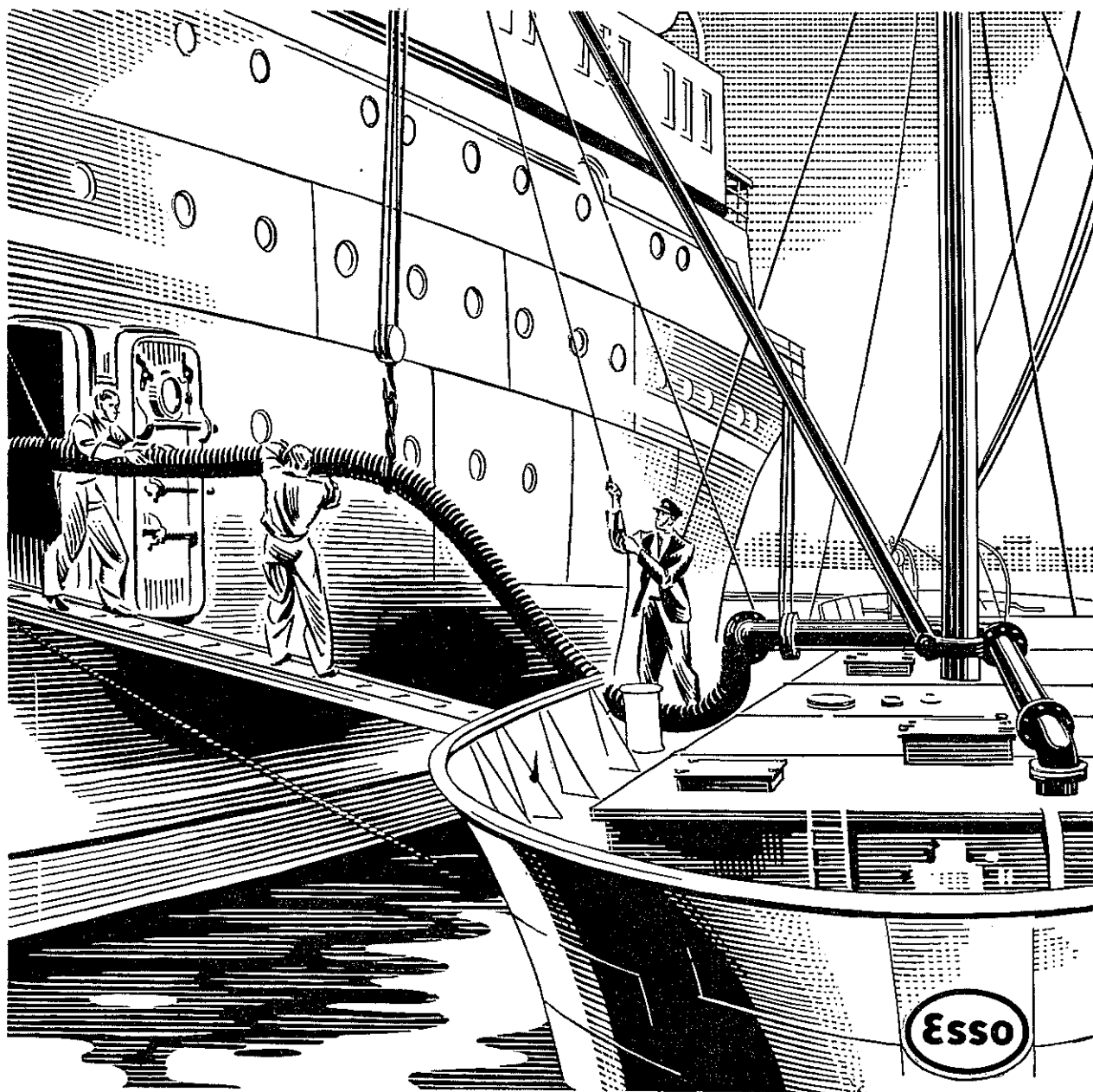
af besætningen har enkeltkamre. Kun drengene må bo to og to. Hvert eneste af lokaferne er smagfuldt udstyret og har egne vaskekummer med rindende vand. Endvidere er der hvert enkelt sted særskilt luftventilation, så beboeren selv kan bestemme, hvor kraftigt han vil have ventileret. Mandskabet har sin egen, store salon, og der er både biograf, swimming-pool, hobbyrum med forskelligt værktøj, foto-udstyr og malerverer, og endelig er der selvfølgelig en mængde sportsudstyr om bord. ZIM gør således alt for virkelig at skabe et „sejlende hjem“ for skibets 50 besætningsmedlemmer.

Vi spurgte mr. Noy, om Israel påtænker at lade bygge skibe her i landet, og han svarede, at det ikke var udelukket, fordi Israel i forvejen er glad for ethvert samarbejde med Danmark.

Har lært af danskerne

Mr. Noy ved næsten alt, hvad der er værd at vide om passagerfart og om skibspassagerernes særlige psyke. Alligevel spurgte vi ham, om han havde lært noget under sit ophold i Skandinavien.

„Jeg har lært ikke så lidt, og det var bl. a. det, der var meningen med min rejse hertil. Skandinavien har som gamle søfartslænde fornemme traditioner i passagertrafikken, og derfor er det af betydning at vide, hvordan de skandinaviske linier varetager denne specielle fart. Og hvis man — som vi er det — er interesseret i at sejle med danske passagerer, må man selvfølgelig vide, hvordan danskerne er vant til at rejse, og hvad de sætter særlig pris på om bord i et skib. Vi vil i vore skibe gøre alt for at tilfredsstille alle fuldt ud — lige-

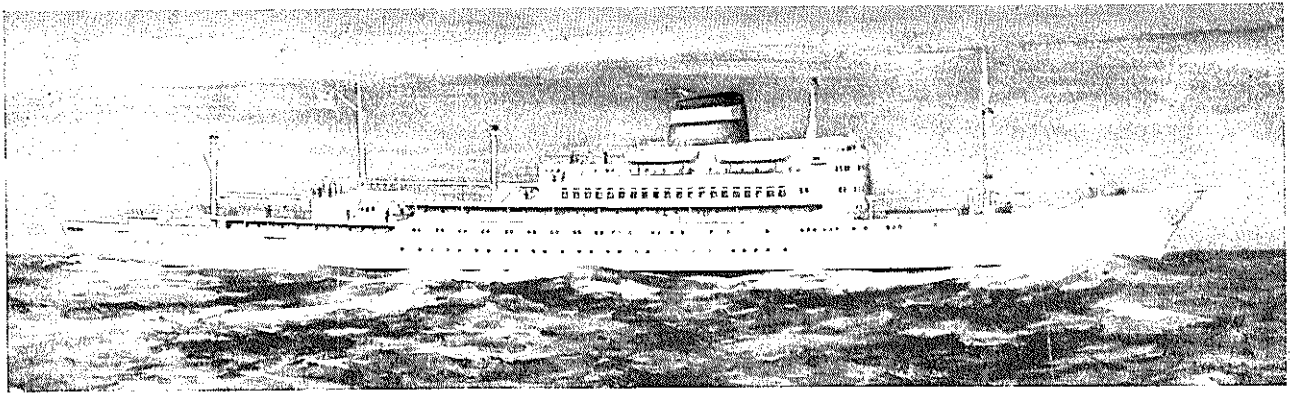


I enhver havn - til enhver tid . . .

I havne kloden rundt
står Esso i alle døgnets timer
parat til at yde
skibsfarten al tænkelig service...



DANSK ESSO A/S



Israels nyeste skib, „Theodor Herzl“, der snart skal på jomfrurejse.

gyldigt hvilket land de kommer fra,“ siger mr. Noy og fortsætter:

„Der har fornylig været 19 danske rejsebureau-folk i Israel, og de var alle begejstrede over det, de så i vort land. Derfor er jeg overbevist om, at mange skandina-ver vil få øjnene op for Israel som turistland betragtet.“

Der er ingen tvivl om, at Israel har en fremtid for sig som søfartsnation, men vi kan — for egen regning — tilføje, at landet også har sine bekymringer m. h. t. skibsfarten. I de oplysninger, mr. Noy giver om ZIM-flådens ruter, lægger man mærke til, at f. eks. Østafrika ikke nævnes.

Efter at krigen mellem Ægypten og Israel sluttede, har der stadig været sammenstød ved grænserne, og de arabiske lande ser ikke med venlige øjne på den nye stat. Derfor kan Israel ikke foreløbig gøre sig håb om at få disse lande som marked — og gør det heller ikke. Men der ligger utvivlsomt en betydelig handelsforbindelse og venter i Æthiopien, Belgisk Kongo og andre steder langs Afrikas østkyst. Problemet er bare, at vejen med skib fra Israel til disse lande er meget lang, når man må igennem hele Middelhavet, gennem Gibraltarstrædet og rundt Kap det gode Håb. Og anden vej eksisterer der ikke for israelske skibe! Dette betyder også, at Israels handel med de østasiatiske lande er meget minimal.

Sagen er, at Ægypten har lukket Suez-kanaler for israelske skibe, og for Israels søfart er det næsten som for hundrede år siden, da Suez-kanalen ikke eksisterede.

Israel lader sig imidlertid ikke så let slå ud. Landet vil skabe sin egen „port mod øst“. — En lang, smal bugt skiller det østlige Ægypten syd for den israelske grænse fra Saudi-Arabien. Den hedder Aqaba-bugten efter den saudi-arabiske by Aqaba omtrent helt inde i bunden af den. Selve bunden af bugten dannes af et lille stykke israelsk jord, som næppe er bredere end 10—12 km helt ude ved vandet. Det er her — næsten lige over for Aqaba — Israel vil bygge en ny havn, som eliminerer virkningen af Suez-kanal-blokaden.

Stedet har før givet anledning til søfartshistorie og verdenshistorie i det hele taget. Det var omtrent herfra, at kong Salomon sendte sine skibe ud på handelstogter til Asien og Østafrika.

Krig om en bugt?

Den havn, som skal være Israels „vindu mod øst“, hedder Eliat. Israel vil her lade bygge en stor havn, som kan anløbes af selv oceangående skibe. Men spørgsmålet er bare, om der nogensinde vil komme skibe ind i havnen. Aqaba-bugten er nemlig en slags „arabisk hav“, hvis indgang kan bevogtes af både Ægypten og Saudi-Arabien. I indsejlingen ligger to små øer, Tiran og Sanafir, som begge tilhører Ægypten. På øerne ligger ægyptiske marinebaser, hvorfra udsendes patruljebåde, og på halvøen Sinai ligger et ægyptisk kystbatteri.

Det er de israelske skibe helt umuligt at slippe forbi kystbatteriet og øerne og ud i Rødehavet uden at blive opdaget af det ægyptiske militær, som ikke tillader fartøjer med det blå-hvide flag at passere nogen af vejene.

For at få nogen gavn af sin smalle kyststribe i bunden af fjorden har Israel nu og da chartret udenlandske skibe. Det er virkelig lykkedes sådanne fartøjer at passere spærringen nogle gange, men nu er der slags næsten umuligt. Sidste sommer blev et engelsk skib ved navn „Anshun“ beskudt af ægypterne, mens det var på vej ind, og siden har den ægyptiske flåde skærpet kontrollen ved indsejlingen meget stærkt. Nu kan intet fremmed skib komme ind i bugten, uden at det 72 timer i forvejen anmelder sin ankomst til den ægyptiske regering.

Israel ser naturligvis på denne udvikling med alt andet end venlige øjne. Den israelske regering betragter Ægyptens holdning som et brud på våbenhvilebetingelserne og som en krænkelse af FN's beslutninger om Israel som selvstændig stat.

En israelsk talsmand udtalte fornylig, at regeringen betragter udviklingen som en „ny og alvorlig overtrædelse fra Ægyptens side af retten til for alle lande at passere gennem dette internationale farvand.“

Hvis en ny krig mellem Israel og de arabiske lande bryder ud, får udviklingen i Aqaba-bugten måske skylden. Israel har erklæret, at dets skibe og dets fiskefartøjer må denne vej ud i Rødehavet og derfor vil beskytte de af sine skibe, der vil passere. Aqaba-bugten betyder adgang til en større handel i Afrika og Asien og til et stort fiskeri i Rødehavet.

Otto Ludwig.



◀H. M. Kongen beser i den gustavianske sal fra 1778-1814 den moderniserede orlogsafdeling under ledelse af museumsdirektør Gerhard Albe.

▲H. M. Kongen, længst til venstre, og viceadmiral Ericsson, tidligere oberstbefalede, general Thörnell og admiral Wickmark m. fl.

H. M. Kongen i samtale med viceadmiral H:son Ericsson.

Kungl. Årlogs mannassällskapet sammenträde

En storslået sammenkomst har fornylig fundet sted i Statens Sjöhistoriska Museet i Stockholm, idet det 185-årige kongelige marineselskab har holdt møde i Sjöhistoriska Museets mindehal under ledelse af kontreadmiral Erik Samuelsson.

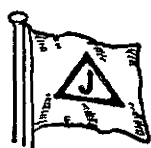
Det kgl. Marineselskab er Sveriges ældste militærvidenskabelige samfund eller akademi i Sverige. Det blev før 185 år siden stiftet i Stockholm, men efter nogle års forløb flyttedes residensen til Karlskrona, som var flådens hovedsæde. Nu efter 172 års forløb har man flyttet sammenkomsten tilbage til Stockholm, hvor selskabet havde indbudt marinens førende chefer samt landets øverste embedsmænd til et foredrag, der holdtes af chefen for den svenske marine, viceadmiral Stig

H:son Ericsson. Foredraget handlede om den svenske marines nuværende tilstand og fremtidige modernisering for at kunne opfylde de krav, som landet stiller til en moderne flåde af i dag.

For første gang i Sveriges historie deltog en regerende monark i et sådant møde, og kong Gustav Adolf var festens midtpunkt, omgivet af 20 admiraler, et stort antal generaler samt repræsentanter for regering og rigsdag, ialt 250 personer.

Efter mødet forevistes museet af museumsdirektør Gerhard Albe, og mødet sluttede med en festmiddag i museets mindehal.

Referenten.



Dampskibsselskabet

JUTLANDIA

JENS TOFT

Toldbodgade 29

TELF. *8192

SPAREKASSEN

for

Kjøbenhavn og Omegn

Hovedkontor

NIELS HEMMINGSENSGADE 24

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

VIRGINIA ROSE



- en herlig
shagtabak

NYT I NOTER

Dansk stabelafløbning i Lemwerder/Oldenburg

På værftet Abeking & Rasmussen, Lemwerder/Oldenburg, er motorfragteren „Fursund“ løbet af stabelen. Rederiet er D/S Hafnia. Skibet, der har byggenummer 5050, er på 1620 tdw og måler ca. 1050 brt.

Dets hoveddimensioner er følgende: Længde 58,6 m, bredde 9,9 m, sidehøjde 6 m, Dybtgående 3,14 m.

M/s „Fursund“ er en fulddækker med to master, som bærer to bomme a 5 tons, to a 3 tons (fokkemasten) og agter to bomme a 3 tons. Maskineriet består af en 11.50 HK-MAK-skibsdieselmotor med 300 omdrejninger pr. minut og garanterer en gennemsnitshastighed af 11,75 knob. Leveringen sker i løbet af marts.

Køb og salg

Artel-rederiet i Hamborg har af rederiet D/S Nautic, København, købt fragtdamperen „Lise“. Overtagelsen sker i løbet af marts måned i dansk havn. „Lise“ blev bygget i England i 1920 og måler ca. 2640 brt med en lasteevne på ca. 3600 tons eller 193.500/176.300 cbf grain/bale. Hastigheden er på 10 knob.

Dr. Hämmerham i Lübeck har af rederiet A. P. Møller købt fragteren „Lica Mærsk“, der er på 2494 brt med en lasteevne på ca. 4300 tons. Skibet, der er bygget hos Lübecker-Maschinenbau-Gesellschaft, Lübeck, i 1927, er forsynet med oliefyr og har nu fået navnet „Auriga“.

Damperen „Bornholm“, der blev bygget på Helsingør Skibsværft i 1908, og som i de senere år har sejlet under tysk flag med navnet „Hinrich Peters“, er blevet solgt til ophugning til Köhlbrand-værftet i Hamborg.

Nye danske bestillinger på tyske værfter

Rederiet Saxberg i Skagen har på værftet Pohl & Jozwiak i Hamborg bestilt en motorfragter på ca. 470 tons lasteevne under byggenummer 77. Nybygningen får en diesel-motor, der giver den en fart på ca. 10 knob.

Et dansk rederi har hos Norderwerft Köser & Meyer, Hamborg, bestilt et specialfartøj til befording af muddermaskingods. Skibet, der får byggenummer 827, har følgende hoveddimensioner: Længde 40 m, bredde 8 m, sidehøjde 3,15 m. Leveringen vil finde sted i år.

Verdens skibsbygning

Som sædvanlig ligger Storbritannien i spidsen, hvad angår antallet af nybygninger. For året 1955 ligger man oppe på 361 nybygninger på ialt 2,22 mill. brt. Herefter følger: Japan 832.000 brt (106 nybygninger), Tyskland 746.000 brt (256 nybygninger), Holland 509.000 brt, Italien 458.000 brt, Frankrig 402.000 brt, Sverige 370.000 brt, Norge 246.000 brt, USA 104.000 brt. og Danmark 40 nybygninger på ialt 151.000 brt.

Tankskibsbygning er formindsket fra 58,5 % til 40 %, men alligevel var der i hele verden 212 tankskibe med ialt ca. 2,62 mill. brt under bygning. Også

hvad tankskibstonnagen angår, figurerer Storbritannien som nummer eet på verdenslisten. Norge er nummer to, og herefter kommer USA. Den amerikanske tankerflåde er gået tilbage med 10 % og bestod ved årsskiftet af 362 enheder med en samlet tonnage på ca. 6.016 mill. tdw. Af de 43 enheder, der udgik af US-tankflåden i løbet af 1955, solgtes 26 skibe til udlandet, medens resten blev hugget op eller bygget om til andet formål.

To nye bøger om tyske værfter

Dr. phil. E. Hieke, Hamborg, har skrevet en bog, der i 500 sider giver et udmærket indtryk af Hamborg-værftet, H. C. Stülcken Sohn's historie. Værftet, der i 1940 fyldte 100 år, tilhørte i fire generationer Stülcken-familien, og bogen formidler et rids fra værftets oprettelse, gennem både opgangs- og nedgangstider, og up-to-day. Et stort antal tegninger, planer og billeder samt en liste over alle skibe, der blev bygget, kompletterer det udmærkede værk, der slutter med at fortælle, at værftet er det eneste tyske, der har eksportafdeling, og at det for tiden er i færd med at bygge et værft i Pakistan.

Også Lübecker-Maschinenbau A/G i Lübeck, der tilhører Orensteir-Koppel-koncern, har udgivet en flot udstyret bog, der gør redere samt skibsfartsvenner bekendt med de nye skibe og fartøjer, der blev og bliver fremstillet af L. M. G. Derudover giver bogen et kort overblik over værftets udvikling, der — særlig i Skandinavien — har leveret mange skibe af enhver størrelse.

Nauticus.

Rustfri kogekar i højeste kvaliteter

CONTACTO
fra Olufström



Katalog sendes på forlangende

OLUF BRØNNUM & CO.
KONGELIG HORLEVERANDØR

HOLBERGSGADE 8-10

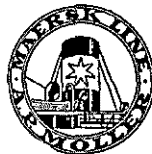
TLF. CENTRAL 8750



- lige bag

KØBENHAVN K

Størrekassen!



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

FEM TOP-PRODUKTER

fra „LILY“ BRAND MARINE PAINTS



①

„LILY“ BRAND — modstandsdygtig for al slags vejr.

②

„PRIMERITE“ — ekstra stærkt anti-corrosive, nærmest baseret på zinkchromat-pigmenter. „PRIMERITE“ tørrer på omkring en time og er yderst holdbar. Den stopper tæring og passer til alle forhold — og så er den meget økonomisk i brug!

③

„NONFA“ — syntetisk udenbordsfarve. Den er modstandsdygtig over for alt vejr, og den står meget fint, såsnart den er færdigstrøget, og samtidig er den langtrækkende. Den står til stadighed blank, og binder endnu bedre. Hurtigtørrende.

④

„LINSPAR“ — den hollandske skibslak. Den anvendes ombord på alle skibe verden over. Den er elastisk og giver en fantastisk glans, og iøvrigt har den alle topprodukters fine egenskaber.

⑤

„SIGMARTA“ — betyder fordel. Den forbedrer fremdriften. Prøv at komme 10 % „SIGMARTA“ i malingen, og De vil blive forbløffet over, hvor hurtigt den tørrer. „SIGMARTA“ er i sidste ende også årsag til malingens glans. Den gør dårlig maling god, og god maling bedre. „SIGMARTA“ gør ferniseringen til en hurtig overstået ting, ligesom den holder det ferniserede stovfrit. Og så virker den isolerende og beskyttende.

— Med disse produkter ombord er De mere end velgarderet
— De har hele fem es'er!

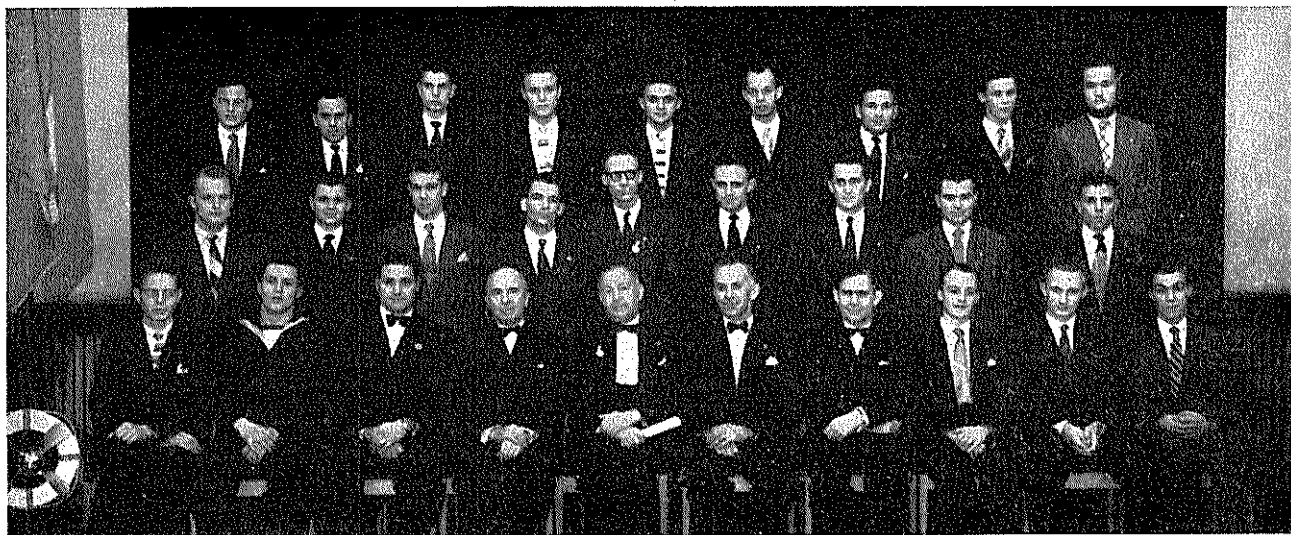
A/s PIETER SCHOEN & ZOON, LTD

CENTRAL 11193

DAMPÆRGEVEJ 3, KØBENHAVN Ø

BYEN 3632

FABRIK: KØBENHAVN - KASTRUP



Skibsreder E. Hahn-Petersens tale ved Københavns Maskinskoles 50 års jubilæum

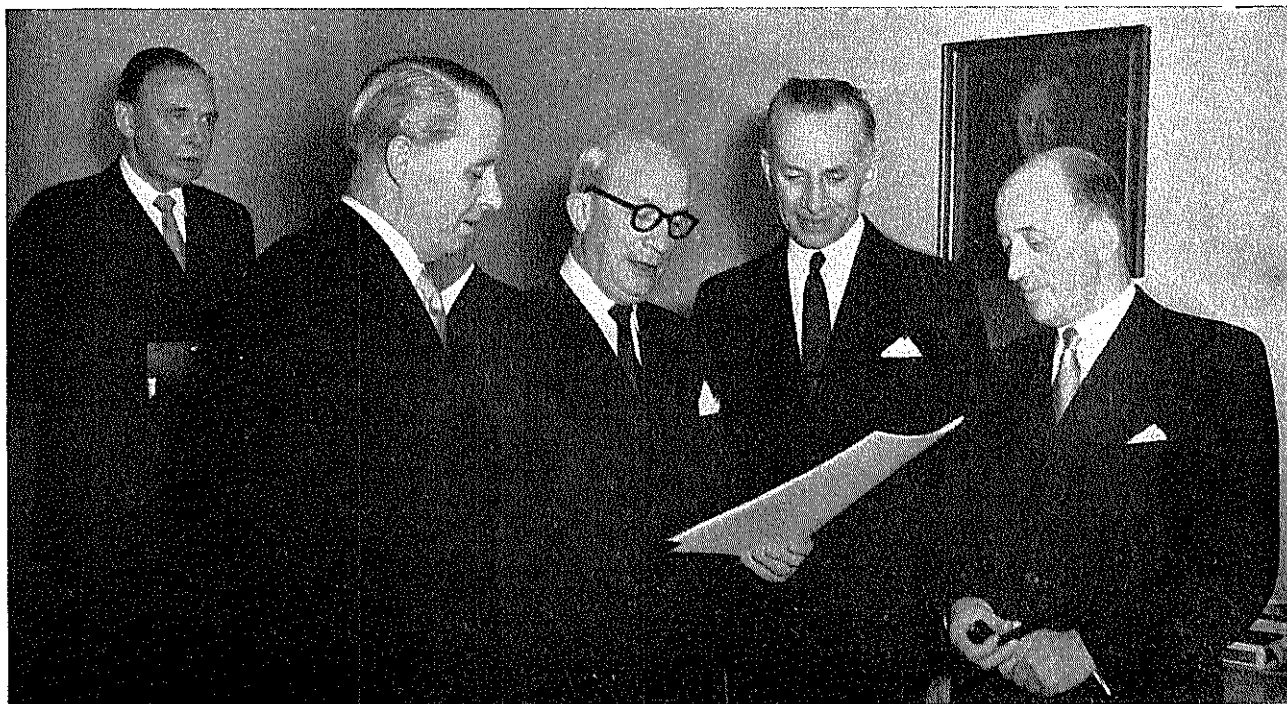
Københavns Maskinskole holdt fornylig sit 50 års jubilæum, ved hvilken lejlighed de afgående elever som sædvanlig blev fotograferet sammen med skolens bestyrelse. På hosstående billede ses i forreste række som nummer tre fra venstre elevforeningens formand, Mogens Jensen, direktør E. Stahl, lektor, tech. lic. Nils Fjäderhane, Malmö, forstander E. Mathiesen og inspektør H. C. Bruun-Wamsler.

Ved jubilæumsfesten på skolen holdt skibsreder E.

Hahn-Petersen festtalen, og han udtalte bl. a. et par formanende ord, som bør kendes af den ungdom, der får sin uddannelse på skoler, der bliver opretholdt med støtte fra skibsfarten:

„I København står denne skole klar til at modtage den ungdom, jeg her henvender mig til, og med et eksamensbevis i lommen herfra vil der være skabt det bedst tænkelige grundlag for den enkeltes fremtid.

Betingelsen for, at vi kan leve under de relativt gode



Herover ses fra venstre: direktør, cand. jur. E. Maegaard, borgmester O. Weikop, skibsreder C. J. C. Harhoff, forstander E. Mathiesen og professor, dr. tech. C. W. Prohaska ved receptionen på forstander Mathiesens kontor ved jubilæet.

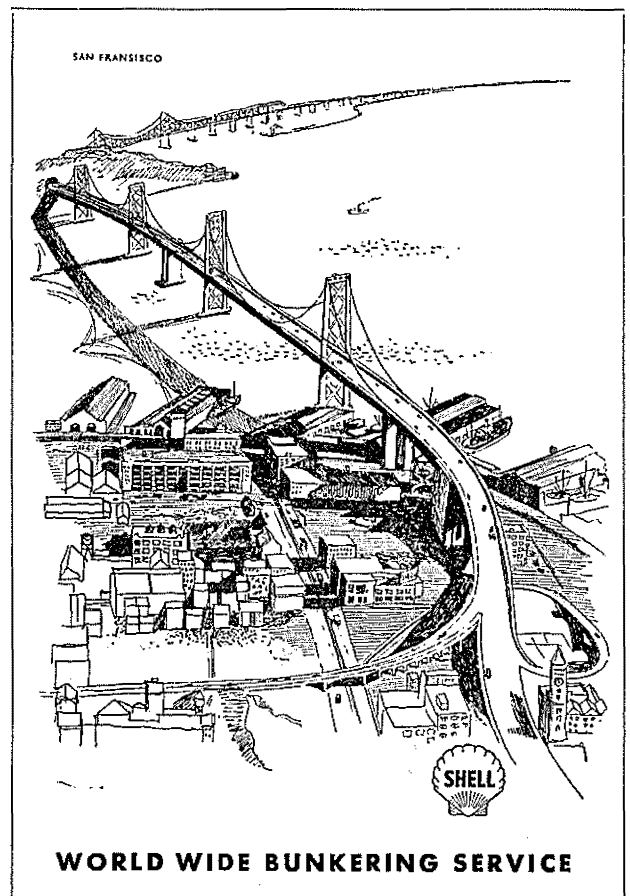
forhold, som vi gør, er tilstedeværelsen af den produktion, der skabes gennem vort erhvervslivs forskellige grene, og her ved denne lejlighed vil det nok være naturligt at lade tanken gå til vor industri, måske med særlig adresse til eksportindustrien, og vor skibsfart, der ved sin transporttjeneste ude i verden yder sit væsentlige bidrag til indtjeningen af fremmed valuta og dermed til opretholdelsen af vor befolknings levestandard.

Disse funktioner kan ikke holdes i gang, dersom ikke alle stillinger — fra leder til funktionær — kan besættes med kvalificerede og ansvarsbevidste medarbejdere. Jeg er i denne forbindelse af den anskuelse, at ungdommen, der dog en dag skal afløse os ældre, har en næsten moralsk pligt til både over for sig selv og over for det samfund, de tilhører, at tage den uddannelse, dette samfund kan tilbyde. Mange flere kunne sikkert, hvis viljen var tilstede, yde en langt større indsats, end tilfældet er i dag. Det er en u hensigtsmæssig og ganske forkert udnyttelse af menneskemateriale, når i dag mange unge med eksamen fra denne skole og andre maskinskoler tager stilling som maskinarbejdere i land, frem for at tage stilling som maskinassistent på søen. Tro mig: udnytter man ikke sine kvalifikationer, og søger man ikke stadig at dygtiggøre sig, da visner initiativet hurtigt bort, og man stagnerer som menneske. Den port, der nu er åbnet for Dem, giver adgang til en øget delagtighed i den skaberglæde og virkelyst, der løfter mandens tilværelse op i et højere plan.

Til jer vordende maskinofficerer vil jeg gerne have lov til at bringe en hjertelig lykønsknin g i anledning af den overståede eksamen, og måtte det faktum, at I har taget eksamen samtidig med, at skolen fejrer sit 50 års jubilæum, være jer en yderligere spore til at skabe en karriere til glæde for jer selv og jeres familie og til ære for den stand, I nu tilhører. Mulighederne er større i dag, end de var for den lidt ældre generation, da den skulle søge ud i erhvervslivet, for, som jeg nævnte, var der en tid, hvor unge og ældre med jeres eksamen måtte gå fra dør til dør for at finde et job. I dag står imidlertid industri og skibsfart klar til at modtage jer, men her vil jeg erindre om, at da det centrale i undervisningen på denne skole har været skibsmaskinerier, vil det også være naturligt, at så mange som muligt søger deres livsgerning på søen. Nogle vil måske hertil straks sige: Nej, vi vil hellere tage det mindre lønnede job i land for dog at være hjemme og kunne nyde godt af de bekvemmeligheder og goder, som hjemmelivet byder på, og hertil kan jeg kun sige: vi har alle vor frihed, og I kan også vælge den livsgerning, som I selv synes er rigtig, men overvej alligevel, om det på længere sigt er fornuftigt. Husk på, at gerningen på søen jo ingenlunde behøver at være for tid og evighed. Nogle vil falde til i skibene med deres specielle atmosfære og finde det naturligt at arbejde videre i skibsfartens tjeneste, og jeg tror bestemt, at de i det lange løb ikke vil komme til at fortryde det; men andre vil netop på grundlag af det, de har lært til søs, og den erfaring, de har fået om bord i skibene, hvor man i så langt højere grad end andre steder er henvist til egen dygtighed, opfindsom-

hed og teknisk snilde, senere kunne skabe sig gode stillinger i land. Hertil kommer det gode, at det erfaringsmæssigt har vist sig, at et meget stort antal maskinassistenter og undermestre, gennem deres arbejde om bord, hvor de ofte tumler med meget store og komplicerede motoranlæg, har fået interesse for og lyst til at søge videre teknisk uddannelse.

Der bydes i dag på særdeles gode beboelsesforhold om bord i vore skibe. Når det fra tid til anden — desværre alt for ofte — har skortet på ferier og frihed, hvad jeg ved, mange maskinofficerer har beklaget sig over, så er grunden alene at søge i den store mangel, der er på kvalificerede officerer. Når der først findes et tilstrækkeligt antal uddannede mestre og assistenter til besættelse af de stillinger, vore skibe kræver, mener jeg at turde sige, at rederierne vil stille sig positivt og helt loyalt overfor forbedringerne på netop dette område.“



„Jul på Havet“ årgang 1950 købes

Et pænt og fejlfrit eksemplar af „Jul på Havet“ fra 1950 købes for 5 kr. Henvendelse til Vikingens ekspedition, Christiansborggade 1, København V, BY 8040.

Har Delæst „Sejl og Motor“

Træk af Nyord lodseris historie i ældre tid

Øens gårdmænd og husmænd og deres enker havde eneret på lodsningen gennem det vanskelige farvand

Af INGVARD OLSEN

Blandt Danmarks mange langt tilbage i tiden opståede lodserier har Nyord lodseri indtil for trekvart århundrede siden indtaget en ganske særlig stilling, idet såvel forpligtelsen som eneretten til at lodse de mange fartøjer, der passerede det vanskelige farvand mellem Møn og Sjælland, var nøje knyttet til jordbesiddelsen på Nyord.

Det kan nok lyde noget mærkeligt, at landmænd virkede som lodser, men det synes dog mere rimeligt, når man tager i betragtning, at øens tidligere beboere var mere søfolk end jordbrugere i dette ords egentlige betydning. Det anses ikke for udelukket, at der allerede under Christian den Anden eller tidligere har fundet hollandsk indvandring af søkyndige folk sted på øen, og muligt har en sådan indvandring også fundet sted under Frederik den Fjerde, der gjorde forsøg på at gøre Møn med omliggende småøer til en koloni for sømænd.

Det vides, at der allerede i det 16. århundrede var lodser på øen, men næppe endnu noget videre agerdyrkning, hvilket dog blev tilfældet senere, for da regeringen ved auktion i 1769 solgte det mønske gods, købte „Nyords 20 gårdmænd“ øen tillige med konge- og kirketiende for 3903 rd.

Det vigtigste erhverv for „norboerne“, som de kaldte sig og som i lighed med beboerne på flere andre af de afsidesliggende danske øer havde deres eget præg og en tilbøjelighed til at være sig selv nok og udelukke fremmede, var dog stadigvæk, ved siden af landbruget, skibsfart og lodseri, og enhver konfirmeret dreng kom uden undtagelse til søs.

Imidlertid opstod der blandt de søfarende misforståelse med beboernes varetagelse af lodsgerningen, hvilket havde til følge, at staten henimod midten af det 18. århundrede trådte regulerende til og efterhånden udstedte forskellige bestemmelser vedrørende lodseriet, bl. a. ved en den 1. august 1748 fastsat instruktion og takst. I det væsentligste blev alt dog som tidligere, således at faktisk den gamle sædvanemæssige ordning på øen blev sanktioneret samt beboernes lodsprivilegium nærmere fastslået, hvilket blev gentaget i en anordning af 28. februar 1780, der den 17. oktober 1833 afløstes af et specielt reglement for lodseriet, men stadig uden at bringe større ændringer i de gamle forhold.

Ifølge dette reglement skulle de på Nyord ø værende 20 gårdmænd og 7 husmænd være såvel forpligtede som eneberettigede til at lodse gennem farvandene ved Nyord, nemlig løbene over sandene, Ulfshalestrømmen, Bøgestrømmen og „den forkeerte Borre“.

Lodseriet skulle forestås af en lodsoldermand med tvende bisiddere, og enhver, som blev ejer af en gård

på øen, og som ikke ville tage lodseksamen, ikke bestod denne eller efter bestået eksamen ikke ønskede at deltage i lodsningen, var forpligtet til at henvende sig til overlodsens for det østlige Danmark for at få en af øens eksaminerede mandskab ansat som reservelods for sig og sin gård, og det samme gjaldt for en enke, som overtog gården efter manden. Reservelodsens skulle have fri bolig og halvdelen af de lodspenge, han indtjente til gårdmanden, men på den anden side stå ham til ansvar for den skade, han eventuelt påførte nogen ved sin lodsning. Han kunne ikke afskediges, medmindre han gjorde sig skyldig i forseelser, for hvilke afskedigelse var bestemt i den almindelige lodslovgivning, og skiftede gården ejer, vedblev han at lodse for gården, indtil han enten blev fast lods eller ikke selv ønskede at blive læn- gere i tjenesten.

For at der altid kunne være et antal af 27 dygtige lodser, skulle gårdmændene som ejere af fæstehusene være forpligtet til, når et af de på øen værende fæstehuse blev ledigt, da straks at bortfæste det igen. Det skulle i denne forbindelse være tilladt øens unge mænd, efter at de i nogen tid havde været lærlinge, at fremstille sig til den påbudte lodseksamen en gang om året, hvorpå de, såfremt de fandtes duelige, af overlodsens meddeltes bevis herfor og indførtes i en bog hos oldermænd; der blev derpå i påkommende tilfælde af denne fortegnelse udsøgt en af dem til at fæste hus eller antages som reservelods, men ingen af dem måtte dog befatte sig med lodsning, før han fik gård eller hus eller antoges som reservelods for en anden.

Det var gårdmændene eller deres enker tilladt, når de ville have en reservelods, gennem oldermænd til overlodsens at foreslå, hvem de ønskede, og denne skulle da have fortrinsret for enhver anden, når han for overlodsens godtgjorde at være i besiddelse af de til lods på Nyord fornødne egenskaber og kundskaber. Var der derimod tale om bestikkelse af reservelodserne for husene eller bortfæstelse af disse, skulle oldermænd og bisidderne indstille 3 af de dueligste af øens mandskab til overlodsens, som derefter traf bestemmelse om, hvem af disse der skulle beskikkes eller have huset; kunne i sidste tilfælde den valgte lods og husets ejer ikke blive enige om indfæstningens og afgiftens størrelse, skulle denne fastsættes af uvildige og kyndige mænd, valgte af øvrigheden. Havde der ved det ledigblevne hus været antaget en reservelods, var denne fortrinsvis berettiget til at få huset i fæste, men blev han alligevel ikke fæster af dette, havde han ligesom reservelodsens ved en gård ret til vedblivende at forrette reservelodstjeneste for huset.

Lodsformanden erholdt ingen part af lodshyren,

men tilkom 8 rbsk. sølv af enhver lodsfortjeneste og desuden af enhver skibsfører 12 rbsk. i skriverspenge for lodssedlens udstedelse. Foruden de en lodsoldermand almindeligt påhvilende pligter skulle han som nævnt føre en protokol over de af øens mandskab, der uden at være ansatte som lodser var „eksaminerede til denne forretning“, holde regnskab med de afgifter, som alle skibe, der passerede mellem Sjælland og Møn, skulle erlægge og månedlig tilstille Stege havnekommission disse afgifter med et afdrag af 4 pct., som tilfaldt ham for oppebørslen, samt endvidere føre en protokol over de hver dag lodsfarvandet passerende skibe, der skulle erlægge afgifter til Bøgestrømløbets vedligeholdelse. Bisidderne, der udvalgte blandt de faste lodser, skulle være til assistance for oldermanden i hans embedsførelse og nød hver 1 rbsk. sølv af enhver lodsfortjeneste, og de øvrige lodser var pligtige til at lyde dem i oldermandens fravær.

De ved Bøgestrømløbet nødvendige sømærker vedligeholdtes af Stege havnekommission, og der tilkom oldermanden 30 rbd. sølv årlig for at føre tilsyn med dem, hvorimod de øvrige i farvandet nødvendige sømærker vedligeholdtes af lodserne uden nogen godtgørelse.

Lodspengene skulle erlægges, så snart lodsens havde tilbudt sin tjeneste, selv om den ikke blev brugt, og der skulle også betales lodspenge af den skibsfører, der ikke ville afvente lods, men lod sig vejlede af et foransejlede skib med lods om bord. Blev en lods, som var antaget til lodsning, om bord for at afvente højt vande eller god vind, og skibet var i nærheden af færgegården eller af lodsernes bådleje, tilkom der ham foruden den fastsatte lodsbetaling og fri kost og tæring, halve etmålspenge for hvert døgn, han var om bord; lå skibet derimod til ankers østen eller udenfor løbene og som følge af contrær vind, storm eller lavt vande ikke kunne sejle ind over grundene, skulle han have fulde etmålspenge pr. døgn.

Kom en skibsfører sønden fra Kallehauge og styrede nord på imod Nyord, skulle han styre op imod lodseriets bådleje og gøre signal efter lods, hvis han ville have en sådan. Hvis det da skete, at vandet ikke var så højt, at skibet kunne blive lodset og derfor gik til ankers udenfor Nyords bådleje, skulle lodsens intet have, hvis han nogle gange forgæves var roet ud til skibsføreren for at underrette ham om vandets beskaffenhed, men sejlede skibsføreren derimod uden nødvendighed hen til kysterne, som lå en kvartmil eller mere fra lodsens hjem, og herfra gjorde signal for lods, skulle denne godtgøres for hver gjort tur i sin båd 12 sk. sølv, når skibsføreren ikke beholdt ham om bord.

Lodserne skulle holde udkig fra Møllebakken og efter antallet af de ankommende skibe skønne, hvor mange lodser, der skulle sendes dem i møde. Skibsførere, som kom fra Stevns, fra Kirkehukken, og ville due om på Nyords lodsfarvande, skulle betids, så snart de havde passeret Kirkehukken eller i det mindste en mils vej sønden for, gøre signal for lods, hvorefter lodserne var pligtige til at være ved skibet udenfor san-

dere i sejlbart vejr senest 2 timer og under en trebet mersejlskuling med nordlige og østlige vinde indtil 4 timer efter, at lodssignalet havde været set fra land. Var det formedelst storm eller isgang lodserne umuligt at komme ud til skibene, skulle de tilkendegive dette ved at hejse et flag på en stang på Møllebakken, og skulle en skibsfører uagtet dette signal vove sig ind i lodsfarvandet med sit skib, var lodserne uden ansvar for hvad skade, han derved måtte lide; men sattes dette signal, medmindre det var lodserne ganske umuligt at komme et ankommende skib til hjælp, skulle den skibet derved forårsagede skade godtgøres det af øens erstatningskasse, og oldermanden som den, der alene kunne bestemme, når dette signal måtte gøres, straffes efter den almindelige lodsanordning.

En særlig foreteelse ved dette lodseri var de såkaldte kaplodsninger. For at de sejlede nordfra, når de kom i større mængde og var underkastede fare for grundstødning, kunne blive indlodsede med den størst mulige hurtighed, var det tilladt, at lodsningen nordfra skete om kap, således at den lods, som kom først om bord i et skib, for lodsning af dette forlods oppebar halvdelen af lodsbetalingen foruden sin reglementerede part af den samlede lodsindtægt. For dog ikke de søndenfra kommende eller udgående skibe skulle forsømmes, når alle lodserne ville kappes om at indlodse de nordfra kommende skibe, skulle lodsningen af de søndenfra kommende eller udgående skibe ske efter tur, til hvilken ende det skiftevis var forbudt 2 af lodserne at deltage i kaplodsningerne uden oldermandens tilladelse.

Taksten for udlosning beregnedes altid efter skibets dybgående, nemlig til 22 sk. pr. fod, medens den for indgående var delt i tre satser — 1 rbd. 78 sk. for skibe med et dybgående af $3\frac{1}{2}$ fod og derover, 87 sk. for skibe under $3\frac{1}{2}$ fods dybgående og 64 sk. for skibe af sidstnævnte kategori, som ikke ønskede lods. Disse takster forhøjedes om vinteren med en trediedel, og af alle fladbyggede skibe og fartøjer, såsom smækker og alle dem, som for med sværd, samt galeaser og lignende, hvis bredde udenbords overgik en trediedel af deres længde på stævnen, betalte en halv gang mere i lodspenge end efter den almindelige takst.

I 1856 bestemtes, at foruden de i reglementet af 1833 omhandlede lodsninger, skulle Nyord lodseri også være berettiget til at lodse til Stege, Koster og Langøvrild samt til Dragør.

Ville en skibsfører have lods til Stege, tilkom det Nyord lodseri at udføre lodsningen, hvis Stegelods ikke var til stede ved den sydlige grænse af Bøgestrømmen, men Nyordlodsens skulle være pligtig til fra denne grænse og indtil skibet var kommet tværs for Gralekosten at vise flag fra toppen. Kom Stegelods da om bord, før skibet var nået tværs for kosten på Lindholms NV-hage eller tværs for kosten på Lindholm søndre hage, tilkom der ham den halve lodsbetaling og Nyordlodsens den anden halvdel; men kom Stegelodsens ikke om bord før imellem de nævnte koste og Gralekosten, tilkom der ham kun en trediedel af betalingen og Nyordlodsens resten, og havde skibet endelig passeret Gra-



Representant for Danmark:

ALBERT B. COHN'S EFTF. ved E. Pinner
KØBENHAVN K.

lekosten, uden at Stegelods var kommet om bord, tilkom der Nyordlodsens fuld lodsbetaling og han lodsede det helt ind til Stege, men ud fra Stege måtte Nyordlodsens overhovedet ikke lodse. Forlangtes lods til Koster Færgestrøm eller Langøvid, skulle Nyords lodseri udføre lodsningen, men måtte ikke lodse tilbage fra Langøvid; skulle derimod et skib øst for Langøvid eller ved Koster gøre signal efter lods, måtte Nyords lodser, hvis de kunne komme først om bord, lodse det til Lindholm eller Nyord, og begærede et gennem Bøgestrømmen udlodset skib lods nordefter, måtte Nyordlodserne lodse det til Dragør lodsfarvand, og for en sådan lodsning oppebære en betaling af indtil 6 rd.

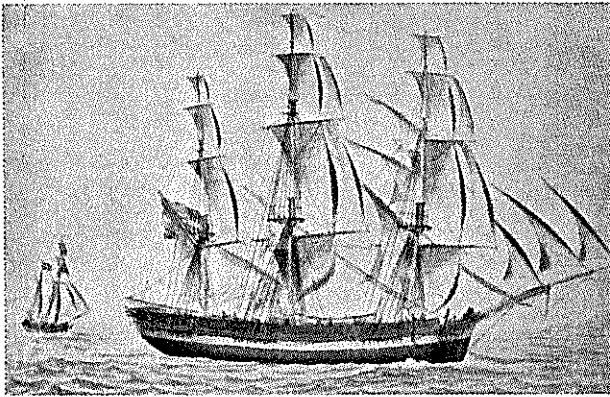
Til ejendommelighederne ved Nyords lodseri hørte også dets erstatningskasse. Det var en pligt for lodseriet at have en fond, i hvilken der stedse skulle være 300 rd. og hvoraf erstatning for den skade, som af en lods tilføjedes et af ham lodset skib, skulle udredes, så vidt nævnte beløb rækkede; hvad skadeserstatningen beløb sig til udover dette beløb, måtte den pågældende lods selv betale. Fonden indgik senere i lodseriets specielle pensionskasse, hvis oprindelse skyldtes en i december 1808 under krigen ved Nyord strandet svensk galease, „Christina Maria“, hvis mandskab for ikke at falde i krigsfangenskab forlod skibet, som Nyord lodser derefter bemægtigede sig; det ved salget af skib og ladning indkomne beløb deltes derefter lige mellem lodserne og kongen, men Frederik den Sjette skænkede ved reskript af 9. juni 1809 sin del af salgssummen til

ovennævnte pensionskasse, som understøttede afgæede lodser, deres enker og børn. Kassen var i 1878 på ca. 29.000 kr. og i december 1897, da den indlemmedes i den for alle landets lodser fælles pensionskasse, vokset til ca. 57.000 kr.

Hele den særegne og ejendommelige ordning ved Nyord lodseri vedblev i det væsentlige at bestå i sin gamle skikkelse lige til gennemførelsen af lov om Nyords lodseri af 21. marts 1879 fremkom. Ved denne ophævedes dels lodstvangen, dels den øens gårdmænd og husmænd fra gammel tid tilkommende forpligtelse og eneret til lodsning i farvandet, og øens lodser blev derefter almindelige fastlodser.

Dette skete dog ikke uden imod betydelige erstatninger af statskassen. De i tiden fra lovens ikrafttræden og til 1911 udbetalte erstatningsbeløb udgjorde 269.000 kr., nemlig 9000 kr. til øens gårdmænd for afståelse af deres 7 fæstehuse, grunde m. m. til brug for de nye statslodser, 5000 kr. til hver af gårdmændene eller ialt 100.000 kr. i erstatning for den ophævede lodstvang og 160.000 kr. i årlige erstatninger til de øvrige til lodseriet knyttede beboere på øen for i det væsentlige at udligne deres indtægtsnedgang.

AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE-DAMPSKIBSELSKAB
 FREDERIKSGADE 17
 KØBENHAVN K.



Koffardiskib fra o. 1800.

Dansk skibsbyggeri i det 18. århundrede

I de senere år har Handels- og Søfartsmuseet beskæftiget sig med en rationel indsamling af materiale vedrørende skibsbygningen i Danmark, og Kronborgs museumsdirektør, Knud Klem, fortalte om dette ved et møde i Marinehistorisk Selskab i Søofficersforeningens lokaler i København mandag den 30. januar.

Museumsdirektør Klem sagde, at man foreløbig har koncentreret sig om 1700-tallet, men der er endnu et stykke vej, til man kan betragte indsamlingen alene for dette århundrede som afsluttet. Man har ladet undersøgelserne, der har været ret vidtgående, foretage i både rigsarkivet, i de danske landsarkiver samt i stadsarkiverne, og såvel holstenske som slesvigske byer er ligeledes medtaget i undersøgelsen.

Museumsdirektøren gav et rids over skibsbyggeriet i det 18. århundrede. Der var en rivende fart over feltet, men enkelte gange kunne man dog mærke en nedgående tendens. Men det var altså fremdriften, der var den dominerende, og dette forhold kan man blandt andre takke Christian IV for. Han nedsatte nemlig tolden i begyndelsen af det 17. århundrede, hvilket automatisk medførte en mere livlig handel. Følgelig måtte handelsflåden udvides, og denne udvikling gav sig rigtig til kerde i det næste århundrede. De nedadgående tendenser, der enkelte gange viste sig, skyldtes ting som oprettelsen af *Asiatisk Kompagni* i 1737, noget, der kom til at sætte sit præg på dansk skibsfart. Rederiet lå dengang i Strandgade, og iøvrigt kan det nævnes, at samtlige rederier og skibsværfter på det tidspunkt var beliggende på Christianshavn. Værfterne kunne slet ikke udføre alle de ordrer, der blev tilbudt dem, og dette resulterede i, at mange fik deres skibe bygget i Sverige. I sit foredrag kom museumsdirektør Klem også ind på en af den tids mest ansete skibskonstruktører. Og det var Henrik Gerner. Han var i sine unge dage i udlandet, og efter en meget alsidig og grundig uddannelse i det fremmede kom han hjem til Danmark, hvor han hurtigt blev den dygtigste blandt datidens skibskonstruktører. Gerner har således konstrueret mange af de mest velsejlende skibe fra den tid. P. J.-P.

10. INTERNATIONALE MESSE

Forum, København



TEKNISK MESSE

fra den 17.—25. marts 1956

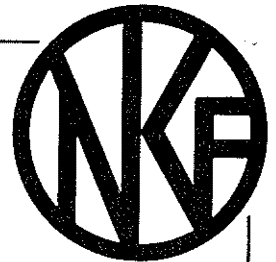
Nautiske instrumenter
Stor udenlandsk deltagelse

Specialudstillingen RATIONEL INDUSTRI

NB! Messens kontorer er flyttet til:

CENTRUMGÅRDEN

Vester Farimagsgade 6
Telf. Byen 2822
København V



Kulsyre
til brandslukning

Tør-is
til konservering
af fødevarer

Nordisk Kulsyrefabrik A/S

Gl. Køgevej 7. København Valby. Tlf. 30 05 55

JYDSK KULSYRE- OG TØR-IS FABRIK A/S
HORSENS - TLF. 2704

Nyholms Hovedvagt -

I Vikingens januar nummer 1956 skriver Jac Tar i „... fra slopkisten“ om Nyholms hovedvagt og nævner, at den altid kaldes „Under kronen“. Denne påstand bør dog ikke stå uimodsagt, hvorfor her skal oplyses, at den smukke og ejendommelige bygning siden sin opførelse i 1744 og til midten af 1940'erne udelukkende har båret navnet *Nyholms hovedvagt*.

I „Kong Frederik den Femtes Krigs Artikels-Brev for Land Tjenesten ved Sø Staten“ (af 1756) nævnes bygningen som *Ny Holms Hoved-vagt* eller *Ny-Holms Hoved-Vagt*. Ej heller i det smukke og lodige værk: *Holmens Bygningshistorie 1380—1930* af professor Christian Elling og arkitekt Viggo Sten Møller, udsendt i 1932, forekommer anden betegnelse for dette skønne og særprægede hus end *Nyholms Hovedvagt*.

Selvom der ikke længere i ordets egentlige forstand holdes „hovedvagt“ i bygningen, så er *Nyholms Vagt* dog et smukt og historisk kendt navn, som stadig anvendes mand og mand imellem, ligesom kun få udenfor Holmens lille verden aner noget om det her anførte, umotiverede navneskifte. Det vil derfor også være let at vende tilbage til det gamle og historiske navn: *Nyholms Vagt*, som så absolut er at foretrække for det moderne *Under Kronen*, der har svært ved at trænge igennem.

Såvidt vides ses det nye navn officielt kun som undertitel på chefen for flådestationens brevpapir og i enkelte cirkulærer m. v., således at man uden for stor ulejlighed og bekostning kan vende tilbage til det gamle og af alle kendte navn: *Nyholms Hovedvagt*, når det drejer sig om officielle, skriftlige udfærdigelser — for mundtlig har *Under Kronen* heldigvis endnu ikke vundet indpas, og det må kun håbes, at dette heller aldrig vil ske —

Fra gammel tid har den her omtalte bygning huset en militær vagt, og foran facaden var der derfor anbragt geværfouchetter (støtter) og skilderhus omgivet af træer og rækværk. Alle disse dekorative omgivelser er desværre blevet fjernet i de senere år, således at *Nyholms Vagt* nu ligger frit i en umådelig „stenørken“. I dag savner den dekorative vagtbygning „med sit djærve barokspir, der er så morsomt, så originalt i sin form“ en omgivende trævækst eller andet, der kunne mildne lidt mod den kolde, grå stenbrolægning.

Det er rigtigt, når Jack Tar anfører, at der oprindeligt vajede et stort splitflag over kongekronetårnet, som har efterligninger både i Korsør jernbanestation og i Christiansborg slotstårn, hvilket tydeligt ses på gamle stik.

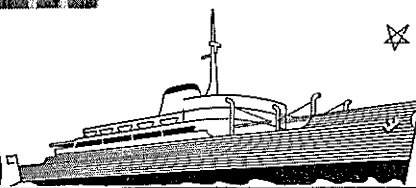
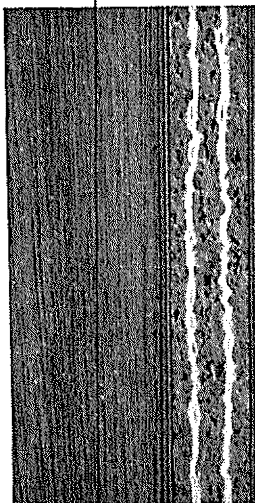
En ældre kommandør har fortalt, at flagningen fra tårnet på *Nyholms Hovedvagt* ophørte i Kong Frederik VI's tid, idet majestæten under et besøg på Nyholm udbrød: Kongekronen er symbolet på den højeste magt i landet — der er intet over den. Derfor blev flaget fjernet og er ikke siden hejst over tårnet, endskønt der endnu den dag i dag i kronens fletværk ses flagstangsbeslag fra gammel tid.

—del.

NOVOPAN "B"-SKOD...

er godkendt af skibsfartsmyndighederne i Danmark, Norge, Sverige, Island, Holland, Belgien, Frankrig og Italien.

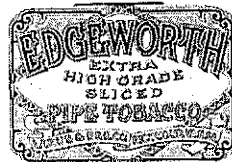
NOVOPAN "B"-skods fremragende brandhæmmende egenskaber i forbindelse med skoddets rimelige pris og monteringslethed har medført en stigende anvendelse til aptering i en lang række danske og udenlandske skibe.



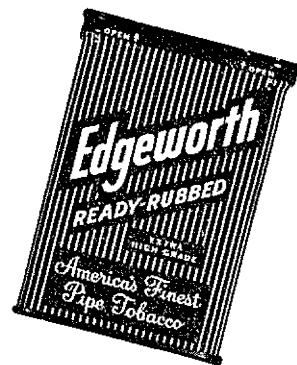
NOVOPAN TRÆINDUSTRI A/S, PINDSTRUP

EDGEWORTH

AMERICA'S FINEST PIPE TOBACCO



MADE IN
U. S. A.



LARUS & BROTHER COMPANY, INC.

RICHMOND, VIRGINIA, U. S. A.

ESTABLISHED 1877

William Willis:

Skæbnen var mig nådig

Nyt Nordisk Forlag, kr. 22,50.

En dristig og næsten umenneskelig indsats var det, da William Willis ene mand udførte sin lange tur over Sydpacific-oceanet.

Den 15. oktober 1954 udførte William Willis det umulige. Alene på en synkefærdig flåde, der var stærkt ramponeret efter næsten fire måneders angreb af vind og vejr, landede han udmattet af mangel på søvn, i Pago Pago, Britisk Samoa, 6700 miles fra sit udgangspunkt i Callao, Peru. Ikke blot havde han sejlet længere, men også hurtigere end Kontiki-ekspeditionen, for at fuldføre, hvad man har kaldt „den mest fantastiske een-mands-rejse siden Charles Lindbergh's berømte flyvning“. Det er en saga om ubændigt mod og sejt beslutsomhed — og om en mands tro på sig selv. Han drog ud for at bevise, at skibbrudne kunne klare sig med et minimum af udstyr; han opdagede, hvilken ubeskrivelig lykkefølelse, man kunne opleve ved at være alene med naturen — hinsides tid og rum — hvor opgøret med storm og hav i stedet for kamp blev et smukt møde

mellem mennesket og de ubændige naturkræfter. En usædvanlig beretning om en mand, som vovede at drømme om at udføre det umulige — og som gjorde sin drøm til virkelighed. Det er lige så stor en oplevelse at læse om færden. For man tror, at bogen er fyldt med spændende oplevelser, men det er een lang spændende dramatisk beretning, som holder sin læser fangen hele bogen igennem.

Forsidebilledet

Forsidebilledet er denne gang et maleri udført af Vikingens medarbejder, maleren Fritz Schröder, der nu har bosat sig i Humlum i nærheden af Struer.

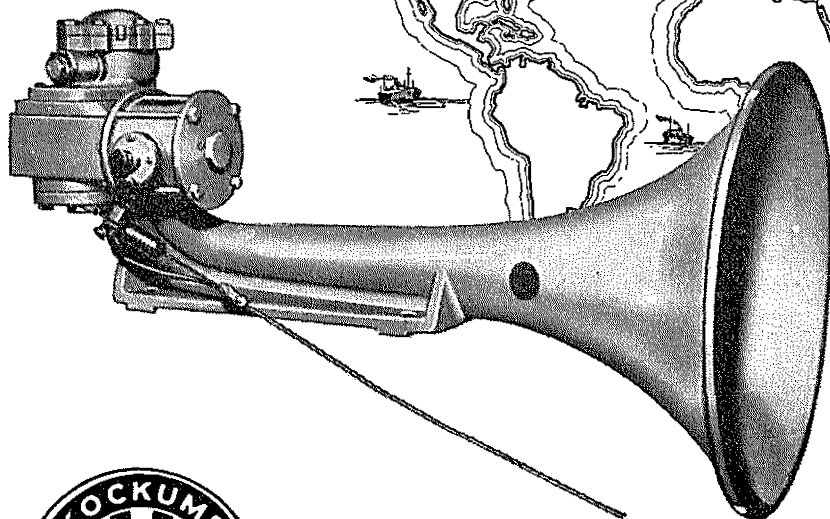
Fritz Schröder har sammen med sin kone bosat sig i Humlums gamle skole, der for nogle år tilbage blev nedlagt. I denne har han nu åbnet en udstilling af sine malerier, der tiltrækker mange mennesker.

DE FORENEDE KULIMPORTØRER

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.

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



Skibsinspektør V. G. Bjørn.

Afskedsinterview med Statsbanernes skibsinspektør

Skibsinspektør, civilingeniør V. G. Bjørn, DSB,
fratræder tjenesten i etaten
for at blive direktør for en køleskabsfabrik!

Gennem otte og tyve år er Danske Statsbaners tekniske søfartsafdeling blevet ledet af skibsinspektør, civilingeniør Victor Gustav Bjørn, men den 31. januar vendte skibsinspektøren ryggen til DSB for at blive direktør for køleskabsfabrikken „Evercold“.

Skibsinspektør Bjørn har gennem årene været en dygtig mand indenfor den omfattende virksomhed. Det er ham, der har ledet og opbygget så godt som hele den nuværende kæmpeflåde af færger, DSB råder over. Og det er også ham, der skal have æren for en del af de færger, der indenfor en overskuelig årrække vil løbe af stabelen. Han har nemlig udfærdiget projekterne til disse.

„Og hvordan gik det så til, at De kom ind til Statsbanernes søfartsafdeling?“ spørger vi den nu 65-årige skibsinspektør.

„Jo, ser De — i mine unge dage var jeg på Orlogsværftet som ingeniør, og det lå da i luften, at jeg skulle have noget med søfart at gøre. Jeg syntes dog, at jeg hellere ville ud i det private. Det var ligesom en eventyrløst, der gjorde sig gældende. Resultatet blev, at jeg kom til et værft i Tyskland og senere til Nakskov Skibsværft. Det var i 1918. Men hovedstaden havde en vis tiltrækning på mig. 1925 fik jeg chancen. Jeg kom til konsulentfirmaet Aagaard & Kristoffersen. Dette firma havde netop fået en tre-årig kontrakt med Statsbanerne om tilsyn m. v. med alle færgerne, der dengang var oppe på et antal af tredive.“

„Og så blev det Dem, der skulle føre dette tilsyn?“

„Netop! Og der var fuldt ud rigeligt at beskæftige mig med, ja der var endda så meget at gøre med DSB-færgerne, at Aagaard af og til også måtte tage sig af dem. Det var et interessant arbejde, må jeg sige. Ved min ansættelse i firmaet blev det straks gjort mig klart, at man kun havde en tre-årig kontrakt med Statsbanerne, og at jeg kun kunne blive i firmaet udover de tre år, såfremt kontrakten blev forlænget. I modsat fald kunne jeg, hvis jeg selv ønskede det, blive ansat ved DSB og fortsætte med arbejdet. Det var den besked, jeg fik. Og resultatet blev altså, at kontrakten *ikke* blev forlænget. Jeg rykkede så over til etaten og fortsatte mit arbejde med færgerne der.“

„Har arbejdet så svaret til forventningerne?“

„Om det har? Det er ikke ordet — jeg har elsket dette arbejde! Da jeg kom, var der som sagt 30 færger. Af disse er kun fire tilbage. Resten er i tidens løb blevet udrangeret med 22 nye, tidssvarende færger.“

„Det er altså en tilbagegang på fire færger?“

„Hvad antallet angår, er det rigtignok tilbagegang. Men kapaciteten er i de forløbne år blevet forøget ganske betydeligt.“

I gamle dage havde vi ved overfarterne i Lillebælt, Storebælt samt ved Masnedø en tre til fire reservefærger liggende. Og da så Lillebæltsbroen og Storestrømsbroen blev bygget i henholdsvis 1935 og 1937, fik vi jo endnu mere materiel i overskud. Nå, men en del af det var på det nærmeste udslidt, så bygningen af broerne gav altså anledning til, at vi kunne lade en del af færgerne udgå.“

„Får vi snart flere nye færger at se?“

„Først og fremmest kommer der jo den nye, store to-dækkede automobilfærge til Storebælt-overfarten, der løb af stabelen den 3. februar på Helsingør Skibsværft. Den vil antagelig være klar til at blive indsat i driften inden pinse. Og så er der jo to helt færdige projekter til henholdsvis en jernbanefærge samt nok en automobilfærge. Jernbanefærgen skal indsættes mellem Korsør og Nyborg, og automobilfærgen skal sejle på Kalundborg-Aarhus-overfarten. Denne sidste vil kunne tage op mod 100 biler, alt efter størrelse, samt 1200 passagerer. Jernbanefærgen vil kunne tage omkring 80 togvogne og 1500 passagerer.“

„Den to-dækkede automobilfærge er De vel særdeles begejstret over?“

„Det er jeg — og det skal ingen hemmelighed være! Den har da også vakt stor anerkendelse overalt, selv i udlandet. Det første årstid må den imidlertid sejle uden at medføre biler „oppe på første sal“, idet der ikke er nogen tilkørselsforhold i hverken Korsør eller Nyborg. Men når arbejdet med havnene Halskov og Knudshoved bliver tilendebragt, vil den rigtig kunne komme til at udfolde sig. Der bliver nemlig begge steder de fineste mulige tilkørselsforhold.“

„Er det ikke med visse overvejelser, De forlader Statsbanerne?“

„Egentlig ikke. Jeg har haft en dejlig tid i de 28 år, jeg har været der, og når jeg nu har fratrukket tjenesten, så er det udelukkende, fordi min broder, der hidtil har været direktør for køleskabsfabrikken „Evercold“, pludselig døde for kort tid siden. Jeg har gennem flere år siddet i denne fabriks bestyrelse, og da man nu henstillede til mig, at jeg besatte min broders post, følte jeg mig ærlig talt bunden dertil, hvilket, altså er grunden til, at jeg har forladt Statsbanerne. Lad mig dog slå fast, at jeg såvel i gode som dårlige tider har været lykkelig ved mit arbejde. De tre ingeniører, der har været mine hjælpere, har jeg haft et glimrende samarbejde med, og selv føler jeg, at mit arbejde har været eet og alt for mig, og jeg kan således sige, at det er med en god samvittighed, jeg har forladt min tjeneste ved Statsbanerne.“ slutter civilingeniør Bjørn.

Preben Jack-Petersen.

A/S Dampskibsselskabet VENDILA

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

Imak

VANDTÆT BEKLÆDNING

— et Olskind-fabrikat

Studie- og hobbyvejledning

Handelsflådens Velfærdsråd har udsendt en studie- og hobbyvejleder for 1956, af hvilken det fremgår, hvad søfolk kan lære ved brevscoleundervisning. Der nævnes sprog, regning, skrivning, maskinskrivning, stenografi, regnskabsføring og bogholderi, radio- og fjernsynsteknik, maskin- og motorklære, kedelpasning m. v. Det lille hæfte indeholder ligeledes priser for disse kurser, og også en del andre praktiske oplysninger, såsom priser på håndbøger, kan man finde i det.

A/S DET DANSK-NORSKE DAMPKIBSSELSKAB

Amaliegade 33 - København K.

A/S MONTANA

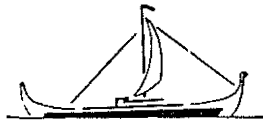
Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders

KNUD E. HANSEN

Consulting Naval Architects
Marine Engineers

Bredgade 75 - Copenhagen
Telegr.: DESIGN - Tel.: Minerva 718



TELEFON FABRIK AUTOMATIC A/S
KØBENHAVN - DANMARK

DE FORENEDE BUGSERSELSKABER
KØBENHAVN

„Sømandsforeningen af 1856“s

100 års jubilæum

Den 2. marts kan „Sømandsforeningen af 1856“ fejre sit 100 års jubilæum, og ved denne milepæl kan foreningen se tilbage på nogle absolut virkefulde år.

Foreningen blev stiftet af den bornholmske matros, Peter Funk, og det var — såvidt vides — første gang en sådan forening så dagens lys. Sømandslivet på daværende tidspunkt var ikke alene farefuldt og strengt, men det var økonomisk lidet betrygget for søfolk og deres familier. Gennem foreningen kunne søfolk ved selvforsikring få understøttelse, når de eller deres efterladte kom i trang, ligesom foreningen på anden måde virkede for forbedring af sømandens livsvilkår.

Organisationen af foreningen stødte dog i begyndelsen på mange vanskeligheder, og først da mænd som klædehandler, kaptajn i borgervæbningen, E. L. P. Lassen og søofficererne A. B. Rothe og P. F. G. Giødesen, der begge selv blev bestyrelsens formænd, trådte til og fik forståelse hos en kreds af indflydelsesrige mænd, tog foreningen fast form og kunne begynde sit samfundsnyttige virke.

Love og reglementer blev udarbejdet, som senere har været retningsgivende, og foreningens virke blev baseret på princippet *Hjælp til selvhjælp*, dels ved kontingentsystem, dels ved gaver og bidrag.

Men et af de første forhold, der blev taget op til løsning, var de daværende skandaløse forhyringsforhold, hvorunder søfolk udnyttedes af samvittighedsløse, ublu personer. Efter at foreningen havde oprettet et forhyringskontor, blev disse forhold ordnede ved lov om forhyringsagenter af 12. april 1892 og senere love.

Lige fra foreningens stiftelse blev det først og fremmest personel af dæksbesætningen, hvis tarv den skulle varetage — og naturligvis først og fremmest den menige sømands, men også skippere og befalingsmænd kom i betragtning — alt for såvidt de kom i trang.

I anledning af jubilæet var en kreds af mennesker med tilknytning og interesse for foreningen samlet hos inspektør, kaptajn V. J. Weichardt. Senere på dagen besås foreningens hjem for gamle sømænd, deres hustruer og sømænds enker samt „Hjem for styrmandslever“. Om dette skal De høre i næste nummer af *Vikingen*.
P. J.-P.

Endnu et kæmpetankskib til Esso

Dansk Esso har til Odense Stålskibsværft afgivet ordre på endnu et tankskib på 32.000 tons. Det skal bygges som søsterskib til den tankbåd, selskabet i november i fjor kontraherede i Odense; den gang sikrede man sig nemlig mulighed for endnu et skib af samme størrelse. I øjeblikket har Esso under bygning et tankskib på 26.000 tons, der bliver færdigt til sommer. De to 32.000 tons skibe vil blive færdige i henholdsvis 1959 og 1960, og alle tre skibe vil blive sat ind i transporten af råolie til Esso raffinaderiet i Fawley ved Southampton, hvorfra Dansk Esso får størsteparten af sine raffinerede olieprodukter.

Dansk Esso har med denne nye kæmpetanker i løbet af godt et års tid afgivet ordre på en samlet tonnage på 90.000 tons. I forvejen har selskabet en tankskibsflåde på næsten 35.000 tons, så der er tale om en meget betydelig udvidelse af den danske Esso flåde.

Den nye 32.000 ton'er bliver ligesom sit søsterskib og tankskibet på 26.000 tons forsynet med Burmeister & Wain dieselmotor med turbochARGE. Motoren kan udvikle 11.900 indicerede hestekræfter, og med fuld last, det vil sige cirka 30.000 tons, vil skibet få en fart på 15 knob. Skibets dimensioner er iøvrigt: Længde overalt 207 m, bredde på spant 25,5 m, sidehøjde 14,2 m og dybgang 10,7 m. Det bliver som de to andre skibe udstyret med selvstyring etc. Besætningen bliver på 48 mand, og mandskabsapteringen bliver ligesom på de andre nybygninger efter de mest moderne principper med enekamre, luftkonditioneringsanlæg, svømmebassin, hobbyværksteder etc.

Trekantet samarbejde

Canada og USA er gået ind i et stort maritimt samarbejde med deres tidligere fælles fjende, Japan. De tre lande vil sammen udforske næsten hele Stillehavet eller ca. en sekstendedel af hele jordens overflade. Mindst tyve skibe skal deltage i undersøgelserne, og om bord på skibene skal befinde sig en hel hær af videnskabsmænd, både fysikere, biologer, kemikere, meteorologer og geologer.

Den omfattende række af kombinerede operationer skal indsamle materiale til løsning af nogle af de tre landes fiskeproblemer.

olu

Moderne UNIFORMSHUER

*Sjæld- og sølvgaloner
Sjæld- og sølvbroderede Kranser
Emaillflag · Emaillblemmer
Uniformsknapper*



Danmarks ældste Guldtrækkeri

Kursus i maskinskrivning ved navigationsskolerne

Under hensyn til den nødvendighed det er for en styrmand eller radiotelegrafist at kunne bruge en skrivemaskine nogenlunde sikkert, har rederiet J. Lauritzen tilbudt navigationsskolernes elever støtte til et kursus i maskinskrivning. Ved Fanø navigationsskole, hvor færgeforholdene gør det vanskeligt og forbundet med en del tidsspilde at få et sådant kursus, praktiseres rederiets støtte til sagen ved, at rederiet har købt 6 nye skrivemaskiner, som stilles til rådighed for undervisning af eleverne, og kursus foregår på skolen — efter skoletid.

At eleverne med glæde benytter sig af denne lejlighed til at få nogen øvelse i maskinskrivning, er let forståeligt.

Nautiske instrumenter på Varemessen i Forum

International Messe hører efterhånden til de faste forårsbebudere. I år er det tiende gang, at Dansk Udstillings Syndikat A/S kalder publikum — ikke blot fra Danmark, men fra hele Europa, til Forum i København for at besøge messens to afdelinger, *Teknisk Messe*, der afholdes i tiden fra 17.—25. marts, og *Varemessen*, som strækker sig fra 7.—15. april. Dette, at det nu er tiende gang, International Messe afholdes, må tages som et vidnesbyrd om, at der er et naturligt behov for en årlig forårsmesse i Danmark. Naturligvis kan man ikke hamle op med Europas største messer, Milano-messen, Leipzig-messen, Frankfurter-messen m. v., men i forhold til lande af Danmarks størrelse står vi ikke tilbage messe-mæssigt set.

På *Varemessen* kan der ventes en del tjekoslovakiske og østtyske nautiske instrumenter, der nok vil vække interesse hos søfarts-folk.



KGL. HOFMØBELFABRIKANT
C. B. HANSENS ETABL.

BREDGADE 32
København K.

Central 386 — 11,386 — 11,585



DE SPØRGER - JURISTEN SVARER

Fra forskellig side er der fremsat forespørgsel om, hvorvidt den omstændighed, at en skibsofficer i sin tid for overtrædelse af bestemmelserne i nov nr. 391 om udskrivning af en formuestigningsafgift og et stabiliseringslån af 12. juli 1946 er anset med bøde eller hæftestraf, nu kan komme ham til skade i forbindelse med eventuelt avancement til højere stillinger.

Forespørgselen kan besvares derhen, at for så vidt talen er om udstedelse eller bevarelse af det fornødne søneringsbevis, har lov nr. 286 af 18. juli 1951 ophævet den tidligere gældende vandelsbetingelse, således at en forseelse som den omhandlede ikke er til hinder for at opnå, respektive bevare det for den højere stilling fornødne certifikat.

For fuldstændighedens skyld kan tilføjes, at en straffeattest for den pågældende — under hensyn til arten af forseelsen og det lange tidsrum, der allerede nu må være hengået siden idømmelsen — intet indeholder om forseelsen.

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

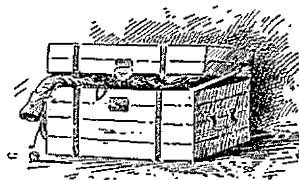
Telegram-Adresse: POMMÉ PORDEBOUC TELEX

Telex Nr. 41.004

PRIVAT HAVNE RADIO TELEFON

...fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



I jern på Holmen

Christian den Fjerde forstod at skaffe flåden billig arbejdskraft ved at sende et stort antal fanger på slavearbejde på Bremerholm. Slaverne udførte det groveste arbejde på skibene, mens disse lå på Holmen, og de fik så lidt som muligt at spise. De havde lænker eller jern om ben, liv eller hals, ja sommetider alle tre steder. Som regel var de lænket sammen to og to. Blandt slaverne var der både almindelige krigsfanger, som ikke havde gjort andet end at adlyde deres overordnede ordrer efter at være blevet „presset“ til tjeneste i deres lands flåde, samt løsgængere og storforbrydere. En særlig skam var det som slave at blive lænket sammen med en af de værste forbrydere.

Også en slags orlogspræst

En af de første præster i flådens tjeneste hed Jørgen Fris. Han arbejdede på Bremerholm på Christian den Fjerdens tid — men ikke som skibspræst. Næh, han havde prædikedet „falske lærdomme“, og så bestemte kongen, at han skulle arbejde som slave i nogle år. Pastoren nød den særlige gunstbevisning at blive smedet til en af de mest ringeagtede blandt fangerne!

„Luftskrædderne“

Sejlmagere er efterhånden en sjælden vare, men det er sejlskibe jo også. Omkring 1780 var sådanne håndværkere imidlertid så højt i kurs, at marinen ligefrem drev klapjagt på dem og forbød dem at tage hyre på koffardiskibe.

Nelson vejer 16 tons

På Trafalgar Square i London står som bekendt en statue af admiral Nelson. Den er 5,2 meter høj og vejer 16 tons. Øverst på søjlen, hvor Nelson er placeret, er der blade og „gesvejsninger“ af bronze. Dette metal stammer fra kanonerne på orlogsskibet „Royal George“, der kæntrerede ud for Spithead i 1872. Pladsen, hvor statuen står, fik først sit navn 25 år efter slaget ved Trafalgar, og iøvrigt måtte man sanere et helt kvarter for at skabe den plads, som stadig minder om verdens største søfelt.

Ingen dybere?

Den store sømand og opdagelsesrejsende Magelhaens vidste faktisk ligeså lidt om havdybder som et fem-års barn i dag. Da han i 1521 opdagede de to koraløer St. Paul los Tiburones i Sydhavet, prøvede han at måle havdybden imellem dem. Han havde imidlertid kun en lodline med på ca. 200 meter, og den nåede naturligvis ikke bund. Magelhaens troede derfor at have fundet den største vanddybde på kloden.

1970 meter — ingen bund

Efterhånden blev man klar over, at der var steder med dybere vand, for i 1749 tog den engelske kaptajn Ellis ud for Nordafrikas kyst et lodskud på 1630 meter, og i 1817 havde William Scoresby sit lod nede på 2.200 meter uden at få bund. Ingen regnede imidlertid med, at der fandtes større havdybder end 3.700 meter.

En virkelig sensation

I 1843 kom James Ross hjem med en virkelig sensation efter sin berømte rejse til Sydpolen. Han kunne nemlig meddele, at grænsen på 3.700 meter var latterlig lille. Selv havde han under gunstige forhold i det sydlige Atlanterhav sænket et tungt lod ned på 8.400 meter — og heller ikke engang fået bund. Det sensationelle lodskud blev taget mellem øen St. Helena og Brasilien.

Også beboere i kælderens

Det var udlægningen af verdens første transatlantiske kabel, der gav anledning til havundersøgelser i større stil og efter rationelle metoder. Man var nemlig nødt til at undersøge bundforholdene på Atlanten, før man dristede sig til at udlægge kablet. Men det var også telegrafkablet, der førte bevis for, at der er dyreliv i havets „kælderetage“, på de helt store dybder. Kort efter det transatlantiske kables udlægning skete der et brud på det, hvorfor man måtte tage det op på et stykke. Og så opdagede man til stor forundring selv for videnskabsmændene, at der sad muslinger og andre dyr på kablet. Det fremgik tydeligt af mærkerne efter dem, at de havde siddet på kablet gennem længere tid — og altså på en dybde af hele 2.000 meter. Men man forbavsedes endnu mere, da man blandt dyrene fandt nogle, som hidtil kun havde været kendt fra forsteninger.

Flådens første reberbane

Frederik den Anden, der stod fadder til de første specielle love for Danmarks søfolk, interesserede sig på mange andre områder for søfarten. Han gav således orlogsskibet dens første rebslageri. Det blev indrettet i et langt, tre-etagers hus på Bremerholm. Oprindeligt var bygningen beregnet som kornlager, og da reberbanen senere flyttedes, blev huset brugt til opbevaring af orlogsskibenes sejl. Samtidig med at flådens første selvstændige rebslageri blev indrettet, havde kommunen hele syv tilsvarende foretagender. De lå næsten på det sted, hvor i dag Frihedsstøtten står. Kommunen drev dem dog ikke selv, men udlejede dem til private rebslagere.

Vidste De mon det?

Admiralgade i København har sit navn, fordi admiralens gård lå her, da Bremerholm var den danske flådes hovedbase.

Havnens „svajere“

Ligesom London og Themsens har sine færgemænd eller „watermen“, således havde Københavns havn i sin tid sine pramførere, der faktisk fungerede både som søbårne bude og som færgfolk, idet de transporterede gods og passagerer over og igennem kanalerne. Det var slet ikke så dårligt at være pramfører, og der var nok at lave for de ca. 90 medlemmer af laug og deres tilsvarende drenge og lærlinge. Pramførerne havde iøvrigt en god forretning ind imellem sejladserne ved at sælge sand, af hvilket der brugtes meget til gulvene. I 1784 sammensluttedes pram- og stenførernes laug til eet.

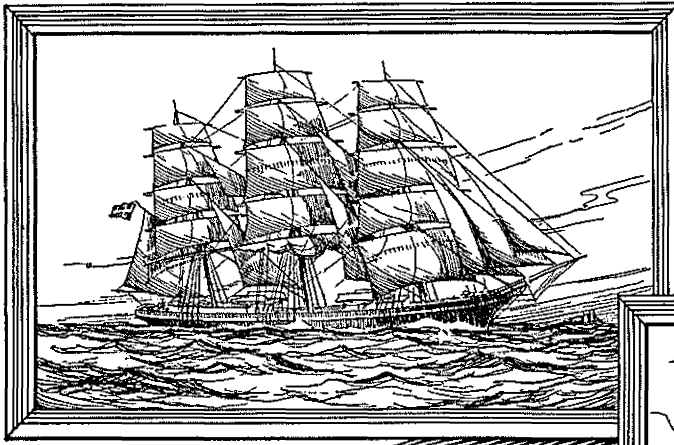
Afbigt

På Hirtshals havn står en hornmine fra den første verdenskrig. Som så mange af sine kolleger prøver den at gøre godt, hvad andre miner har gjort af ondt, idet den fungerer som indsamlingsbøsse. På minebøssen er malet følgende ord:

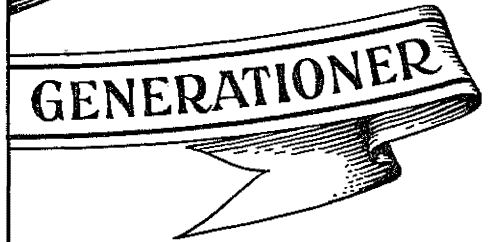
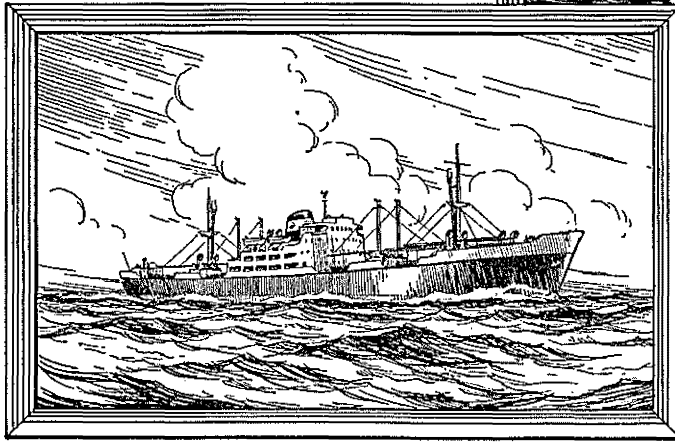
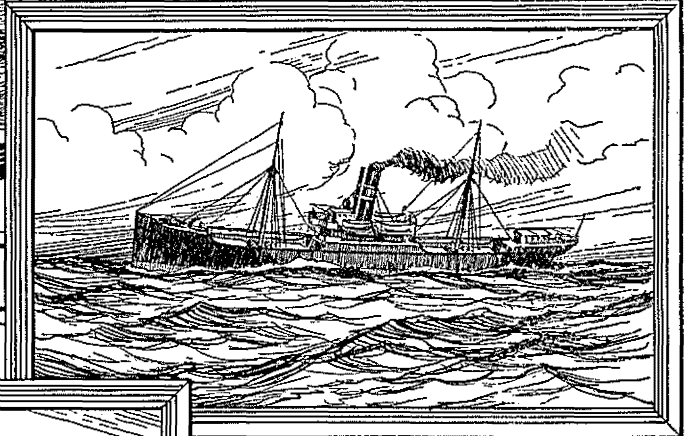
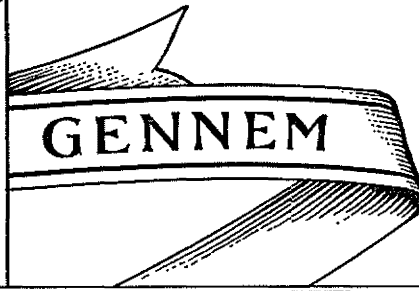
Før truede jeg søfolk med dødens lænker —
nu samler jeg gaver til børn og enker.

Det bliver i familien

Et dansk brøcrepar har mere end 2.000 uskadeliggjorte miner på deres kappe. Ialt har minererne Victor og Ejnar Busch demonteret eller sprængt 2.152 sominer, og noget lignende kan ingen brødre herhjemme prale med. Ejnar Busch har måske Danmarks-rekorden, idet han alene har uskadeliggjort 1.399 miner, hvoraf dog en del var såkaldte strandminer. De 754 miner, som hans bror Victor gjorde det af med, var udelukkende „rigtige“ sominer.



H. SCH - P.



HAR DE
OVERALT PAA HAVET
FAAET

fra JESPER CHRISTENSEN & Co
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER



Fanø Navigationsskole

moderniseret for 300.000 kr.

Efter en gennemgribende modernisering og ombygning blev Fanø Navigationsskole genindviet i slutningen af januar måned. Skolens udstyr med undervisningsmidler er således blevet fuldt ud moderne og tidssvarende, idet man nemlig har fået gyrokompas, Deccanavigator, nye radiosendere og -modtagere. Hele ombygningen har kostet omkring 300.000 kr.

Når en så betydelig modernisering og ombygning af Fanø Navigationsskole har været nødvendig, skyldes det først og fremmest, at elevtallet steg ganske kolossalt i årene umiddelbart efter sidste verdenskrig. Elevtallet sneg sig hastigt op mod de 100, og det blev straks klart, at en modernisering af skolen måtte ske i nær fremtid, såfremt den fortsat skulle være på højde med tidens krav. Det var ikke alene et spørgsmål om undervisningslokaler, men også om at tilføre skolen de moderne tekniske undervisningsmidler. I slutningen af februar var arbejdet begyndt, og det blev forceret mest muligt under hensyn til, at skolens undervisning uhindret skulle fortsætte.

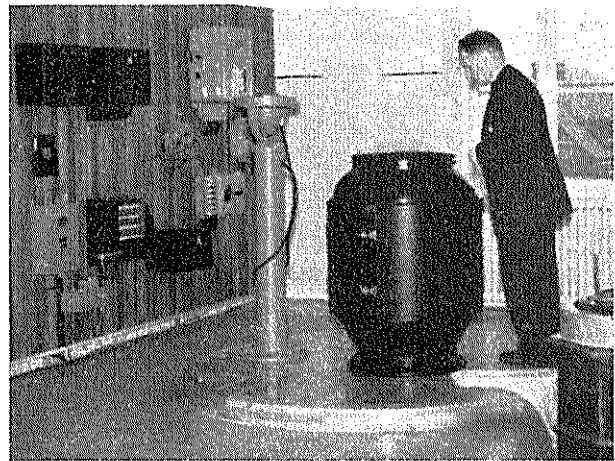
Det er faktisk et tilfælde, der har bevirket, at ombygningen ikke kom til at koste det dobbelte eller måske mere. Da man byggede skolen for mere end tres år siden, var det nemlig efter den tids forhold et ret stort projekt, og i manges øjne blev det betragtet som noget yderst dristigt, men i dag er man altså overmåde taknemlig for den ramme, der dengang blev skabt for Fanø Navigationsskoles virke, taknemlig for det fremsyn og den dristighed, der blev udvist. I modsat fald ville skolen ikke have kunnet opfylde sin mission på en så smuk måde, som tilfældet er nu, ja, måske ville det have været en total umulighed at skaffe de fornødne midler tilveje.

De 300.000 kroner, ombygningen har kostet, er fremskaffet dels ved hjælp fra staten og dels fra Nordby kommune og Dansk Dampskibsrederiforening, men dertil kommer de ikke ubetydelige udgifter til nye instrumenter og andre undervisningsmidler. Disse udgifter afholdes af staten, som driver skolen og har gjort det siden 1921. Resultatet af ombygningen er yderst tilfredsstillende. Der er kommet lyse, gode klasselokaler, et stort instrumentværelse, radiostationer, frokoststue, baderum, gode kontorer og lærerværelse — altsammen i lyse, moderne farver. Af nye undervisningsmidler kan nævnes gyrokompas, Decca-navigator, ekkolod, kompasser, og — som før nævnt — nye radiosendere og -modtagere. Selvom staten afholder udgifterne til disse instrumenter, ville skolen dog ikke have opnået så meget ad „naturlig vej“ alene. At bevillingen har strakt så langt, som tilfældet er, skyldes dels en meget velvillig indstilling fra leverandørernes side, dels gaver, og dels et utrætteligt arbejde af kaptajn Knud Hansen fra navigationsdirektoratet. Endvidere har adskillige rederier (J. Lauritzen, A. P. Møller, Torm, DFDS, C. K. Hansen samt ØK) skænket værdifulde gaver i form af skibsmodeller m. v.



Fanø Navigationsskole efter ombygningen.

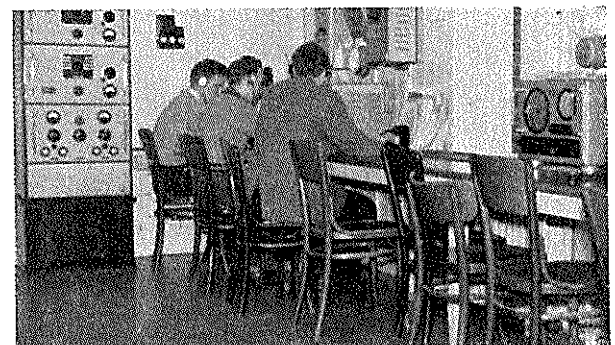
Hvor stor en forbedring hele den foretagne ombygning er, ses nok bedst deraf, at medens de 100 elever, skolen nu har, før måtte nøjes med halvanden etage, så har den nu fire fulde etager plus en to-etages tilbygning. Når så denne betydelige forøgelse af rummet ledsages af et i alle måder godt udstyr med instrumenter og



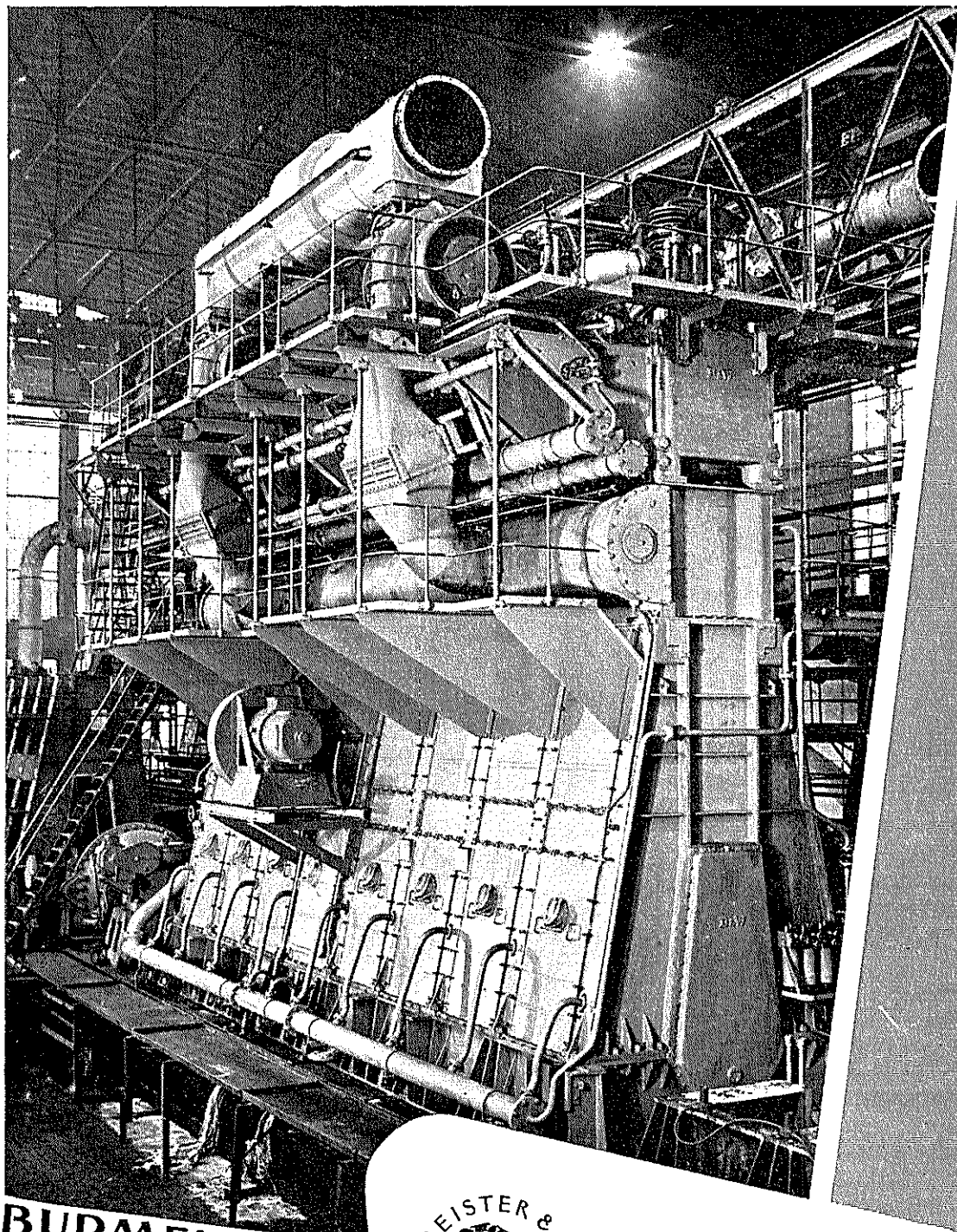
Bestyrer A. Eskesen ved kompasset og ekkoloddet.

mange skønne ting til skolens udsmykning, forstår man, at Fanø Navigationsskole er fuld af taknemlighed for alle de gode kræfter, der har været i virksomhed, og for den store velvilje, skolen har mødt fra alle sider.

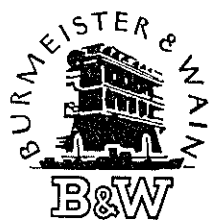
P. J.-P.



Radiostationen.



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 1956



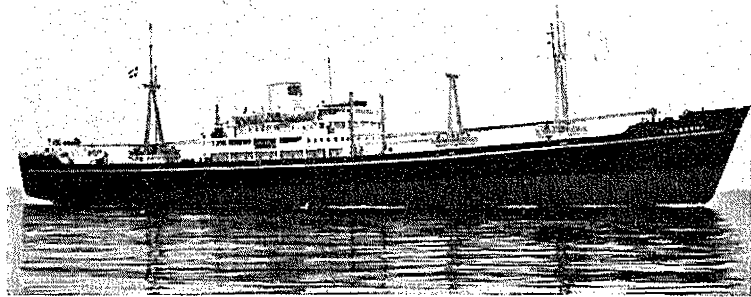
Medlemmer

Aabenraa Rederi A/S
 D/S „Activ“ A/S
 D/S af 1912 A/S
 R/A „Atalanta“
 D/S „Baltic“ A/S
 Chr. Borg
 D/S „Bothnia“ A/S
 A/S D/S på Bornholm af 1866, Ronne
 C. Clausen A/S
 D/S „Dania“ A/S
 Danish American Gulf Oil Transport
 Oil Co. A/S
 A/S D/S „Dannebrog“
 A/S Dansk Cement Central
 Dansk Esso A/S
 A/S Det Danske Kulkompagni
 Rederi A/S „Dantank“
 D/S „Draco“ A/S
 A/S De Danske Sukkerfabrikker
 A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab
 A/S Det Dansk-Norske Dampskibsselskab
 I/S D.F.B. & A/S Em. Z. Svitzers
 Bjergnings-Entreprise
 D/S „D. F. K.“ A/S
 Det Forenede Bugserelskab A/S
 Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S
 D/S „Hafnia“ A/S
 A/S D/S „Heimdall“
 Helleesen & Vollmond
 D/S „Hetland“ A/S
 Rhederi M. Jepsen A/S
 Albert Jensen A/S
 D/S „Jutlandia“ A/S
 J. Lauritzen
 A/S „Motortramp“
 D/S A/S „Myren“
 A. P. Møller, Tank- & Liniebaade
 D/S A/S „Nautic“
 D/S „Norden“ A/S
 D/S „Orient“ A/S
 A/S D/S „Orion“
 D/S „Pacific“ A/S
 D/S A/S „Progress“
 D/S „Solnaes“ A/S
 A/S Det Store Nordiske Telegraf-Selskab
 D/S Svendborg A/S
 Rederi A/S af 1955 — Per Svendsen
 Hans Svenningens
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise
 A/S Tankskibsrederiet
 D/S „Torm“ A/S
 A/S D/S „Vendilla“
 Vestjysk Dampskibsselskab A/S
 A/S Det Østasiatiske Kompagni

M/s Sargodha

Fredag den 6. januar 1956 afleveredes fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's skibsværft på Refshaleøen fragtmotorskibet „Sargodha“, nybygning nr. 724, kontraheret af Aktieselskabet Det Østasiatiske Kompagni, København.

Skibet er søsterskib til m/s „Songkhla“, m/s „Samao“ og m/s „Simba“. Det er bygget til Lloyds Register of Shipping's højeste klasse + 100 A.L. (med dimensioner svarende til en middeldybgang af 8,306 meter) + R. M. C.



M/s „Sargodha“.

Hoveddata for m/s „Sargodha“ 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, ca.	8,33 m
Dødvægt, ca.	10290 eng. tons
Fart på lastet prøvetur	17,6 knob

Skibet er rigget med to tobensmester og et sæt tobenslademaster samt to 3 tons dækskraner på både-dækkets agterkant.

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 mellem-dæk er indrettet to lastkølerum med et samlet rumfang på ca. 230 m³.

I husene midtskibs er indrettet

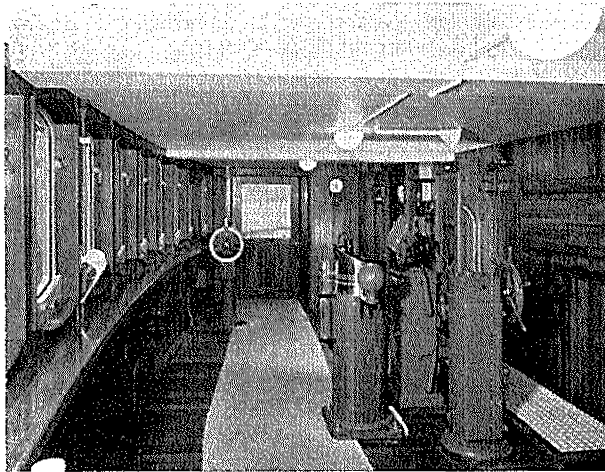
aptering for passagerer samt saloner for disse, endvidere aptering for officerer, underofficerer og kabyspersonale. I hytte og dækskøler agter indrettes aptering for mandskabet.

M/s „Sargodha“ er forsynet med de mest moderne navigationsmidler såsom radiopejler, radar, gyrokompass med selvstyring, ekkolod, elektrisk log etc.

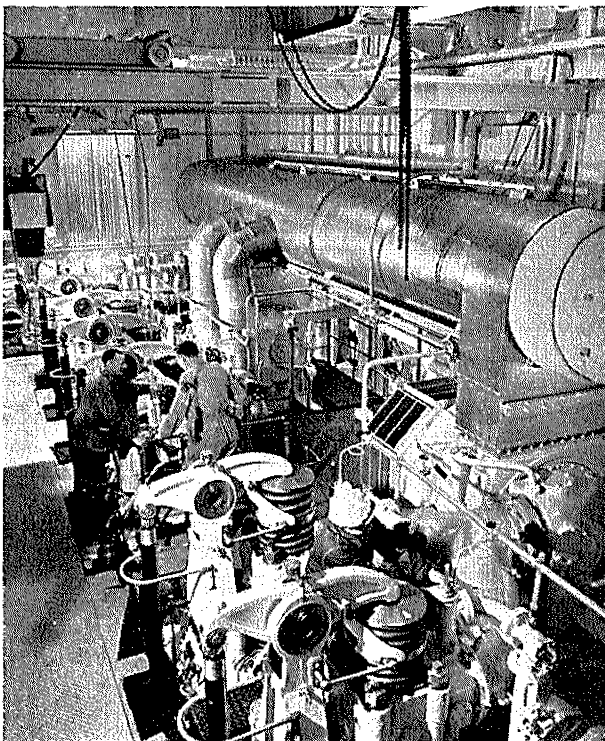
Hovedmotoren er en syvcylindret B & W enkeltvirkende, totakts, krydshoved-dieselmotor 774-VTBF-160



Passagerernes rygesalon.



Styrehuset.



Top af hovedmotoren.

med udstødsturboladning og indrettet for anvendelse af såvel diesel- som kedelolie.

Motoren udvikler normalt 9700 ihk ved 115 o/m og er af B & W's nyeste type med turboladning.

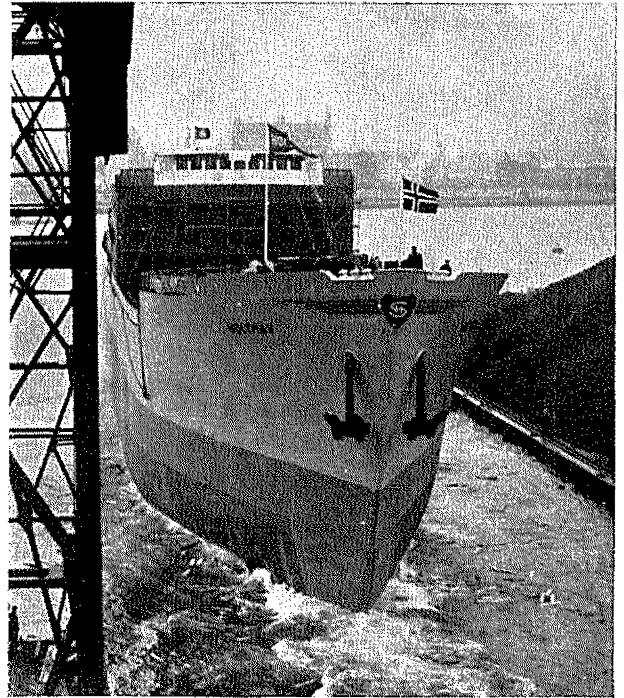
Hjælpemaskineriet består af fire tre-cylindrede, fire-takts, enkeltvirkende dieselmotorer, type 325-MTH-40, der hver udvikler 180 ehk ved 500 o/m, svarende til 120 kw ved 220 volt. Motorerne kan forbrænde såvel diesel- som kedelolie.

M/s „Sargodha“'s hovedmotor er den første, der er udstyret med turboladere af B & W's egen konstruktion.

M/s **Holthav**

Onsdag den 18. januar 1956 søsattes fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's skibsværft på Refshaleøen fragtmotorskibet „Holthav“, nybygning nr. 739, kontraheret af A/S Besco, skibsreder B. Holter-Sørensen, Oslo.

Skibet bygges til Det Norske Veritas' fordringer



M/s „Holthav“.

klasse + L.A.I. IS. T. som lastbåd, der lejlighedsvis kan anvendes til føring af malm.

Hoveddata for m/s „Holthav“ er:

Længde mellem perpendikulærene...	134,110 m
Bredde på spant	18,745 m
Dybde til øverste dæk	12,039 m
Dybde til 2. dæk	9,296 m
Dybgang ca.	9,144 m
Dødvægt ca.	12.500 tons
Fart på lastet prøvetur	15,5 knob

Skibet bliver rigget med tre tobensmaster, deraf to med topmaster, og to selvstændige 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, hvoraf de to forreste anvendes til transport af olie eller V.B., og de agterste til vegetabilsk olie, brændselolie, V.B. eller tørlast.

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.

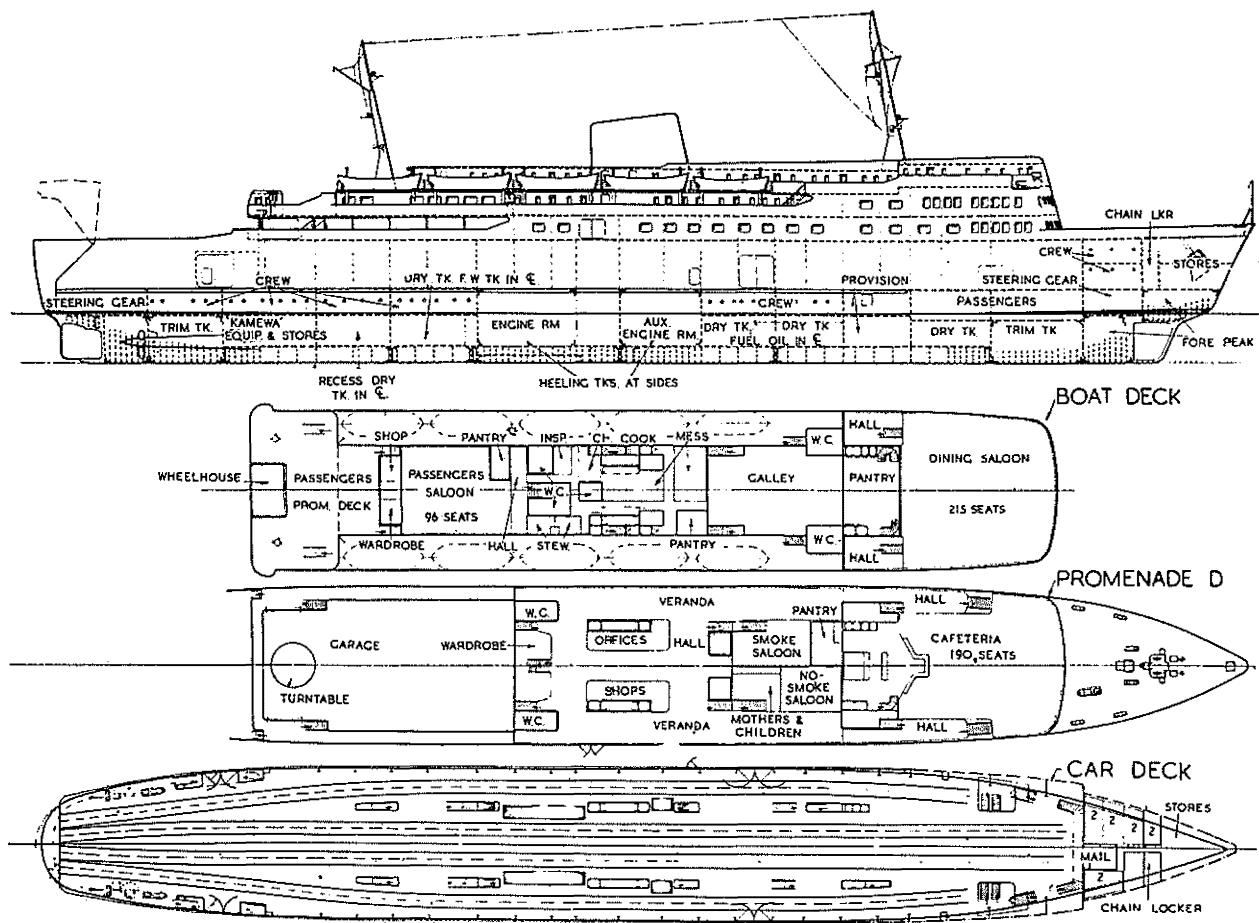
M/s „Holthav“ forsynes med de mest moderne navi-

gationsmidler såsom radiopejler, radar, gyrokompas med selvstyring, ekkolod, elektrisk log etc.

Hovedmotoren er en seks-cylindret B & W enkeltvirkende, to-takts, krydshoved-dieselmotor 674-VTBF-140 med udstødurboladning og indrettet for anvendelse af såvel diesel- som kedelolie.

Motoren udvikler normalt 7100 ehk ved 125 o/m og er af B & Ws nyeste type.

Hjælpemaskineriet består af tre fem-cylindrede, fire-takts, enkeltvirkende trunkmotorer, type 525-MTH-40, direkte koblet til hver sin jævnstrømsdynamo. Normal ydelse pr. maskine 200 kw ved 220 volt og 500 o/m.

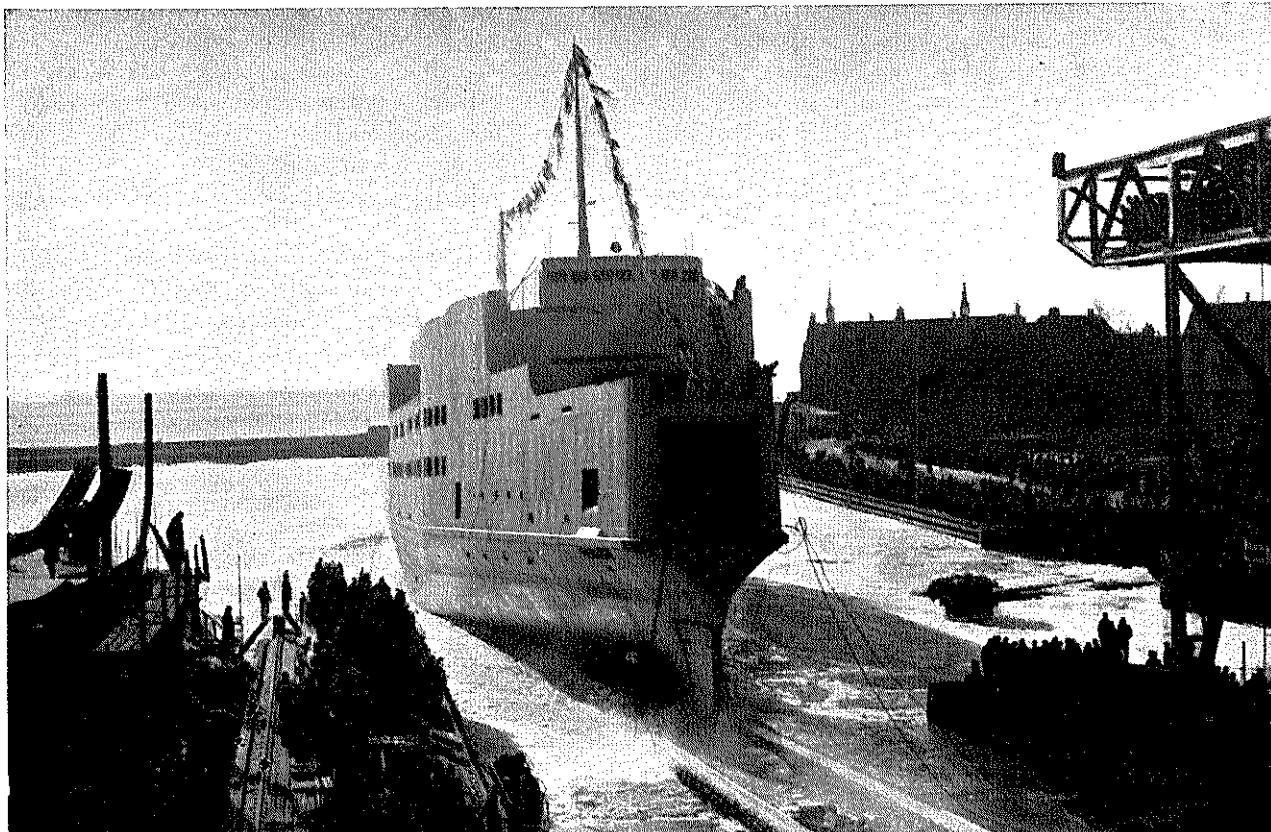


Helsingør Skibsværft skal bygge færge til S. J.

Som direktør H. P. Christensen har meddelt, skal værftet bygge en færge til de svenske statsbaner, en af de største og kraftigste som endnu er bygget. Den er bestemt for ruten Trelleborg—Sassnitz og skal have fire spor med en samlet længde på ca. 400 meter, der vil muliggøre transport af 38—40 jernbanevogne, hvilket vil betyde en kapacitetsforøgelse på 50 % i sammenligning med den hidtil største svenske færge. Der vil være plads til vogne med omtrent 1.000 passagerer, og en særlig indbygget garage til biler vil blive indrettet. En stabilisator vil blive indbygget.

Færgen bliver 137 meter lang med en bredde på 18,3 meter og skal forsynes med trykladede Helsingør/B & W-dieselmotorer, hver på 5.000 ihk. De får otte cylindre med en diameter på 500 mm og en slaglængde på 900 mm og bliver af standardtypen. De skal hver drive en Kamewa-propeller med variabel stigning, hvilket er noget nyt for en færge af denne størrelse.

Maksimumsfarten bliver 19 knob, og den ventes leveret i foråret 1958.



M/f „Halskov“.

To-dæks bilfærge til Danske Statsbaner

Fredag den 3. februar søsattes fra Helsingør Skibsværft en to-dækket bilfærge til DSB, der af fru trafikminister Kai Lindberg blev døbt „Halskov“.

Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri fik i november 1954 fra Danske Statsbaner ordre på at bygge denne nye to-dæks bilfærge til den nye Halskov-Knudshoved-rute på Storebælt.

Færgen har følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	106,50 m
Længde i vandlinien	105,00 m
Bredde over fenderlisterne	17,70 m
Største bredde på spant.....	17,21 m
Sidehøjde til nederste bildæk	7,10 m
Sidehøjde til øverste bildæk	11,40 m
Lastet dybgang	4,50 m
Fri højde på nederste bildæk	3,90 m
Fri højde på øverste bildæk	2,10 m

og vil blive forsynet med to Helsingør/B & W trykladede trunkmotorer, sekscylindrede, type 650-VBF-90 og udviklende 7450 ihk ved 200 omdr./min. Disse to hovedmotorer skal kunne give færgen en fart af 18 knob på prøvetur.

Bygningen af færgen blev påbegyndt i begyndelsen af oktober 1955, og skibet skal være klar til prøvetur i maj 1956. Som bekendt bliver Halskov-Knudshoved-ruten først indviet i sommeren 1957, men det er meningen at have to-dækkeren til rådighed som reservefærge

på Storebælt, når sommertrafikken kulminerer 1956, men her vil kun nederste bildæk kunne benyttes i år.

Færgen får gennemkørsel for begge dæks vedkommende. Øverste bildæk kan i færgelejet gøres landfast ved hjælp af broklapper og høje ramper, og bilerne kan køres i land fra begge dæk samtidig. Når bilerne kører ombord, følger personvognene en jævnt stigende bane til øverste dæk, mens busser og lastbiler kører direkte ind på nederste dæk. Der bliver plads til 105 biler på nederste og 95 på øverste dæk.

Ind- og udkørsel skal kunne ske i et sådant tempo, at færgen kun behøver at ligge ved kaj i ca. 25 minutter. Billetteringen foregår i land. På turen fra Knudshoved til Halskov, hvor færgen ikke behøver at svaje, bliver overfartstiden 45 minutter, hvorimod sejladsen den modsatte vej vil vare 55 minutter.

Det nederste bildæk bliver 3,9 meter højt, og færgen skulle således kunne transportere selv de største lastbiler og busser. Selvom færgen har to bildæk, bliver den ikke usædvanlig høj sammenlignet med andre færger. På jernbanefærgerne kræver wagonerne en temmelig stor højde, og der bliver derfor — hvad højden angår — ikke nævneværdig forskel på to-dæksfærgen og de eksisterende færger. Moderne personbiler er ret lave, og øverste dæk på den nye færge behøver ikke at have en gennemkørselsøjde på mere end 2,10 meter. Vinduerne i personbildækkets vægge anbringes sådan, at

passagererne i de biler, der kommer til at holde ude ved siderne, kan sidde og se ud over vandet.

Når alle biler er kommet ombord, lukkes der af både for og agter ved hjælp af høje skyde- eller rulleporte, og begge dæk er dermed absolut sikret mod sprøj fra vandet. Dækkene bliver derved til tæt lukkede garager, der kræver en meget omfattende ventilation. For at modvirke evt. brandfare på vogndækkene, er der planlagt effektiv isolering.

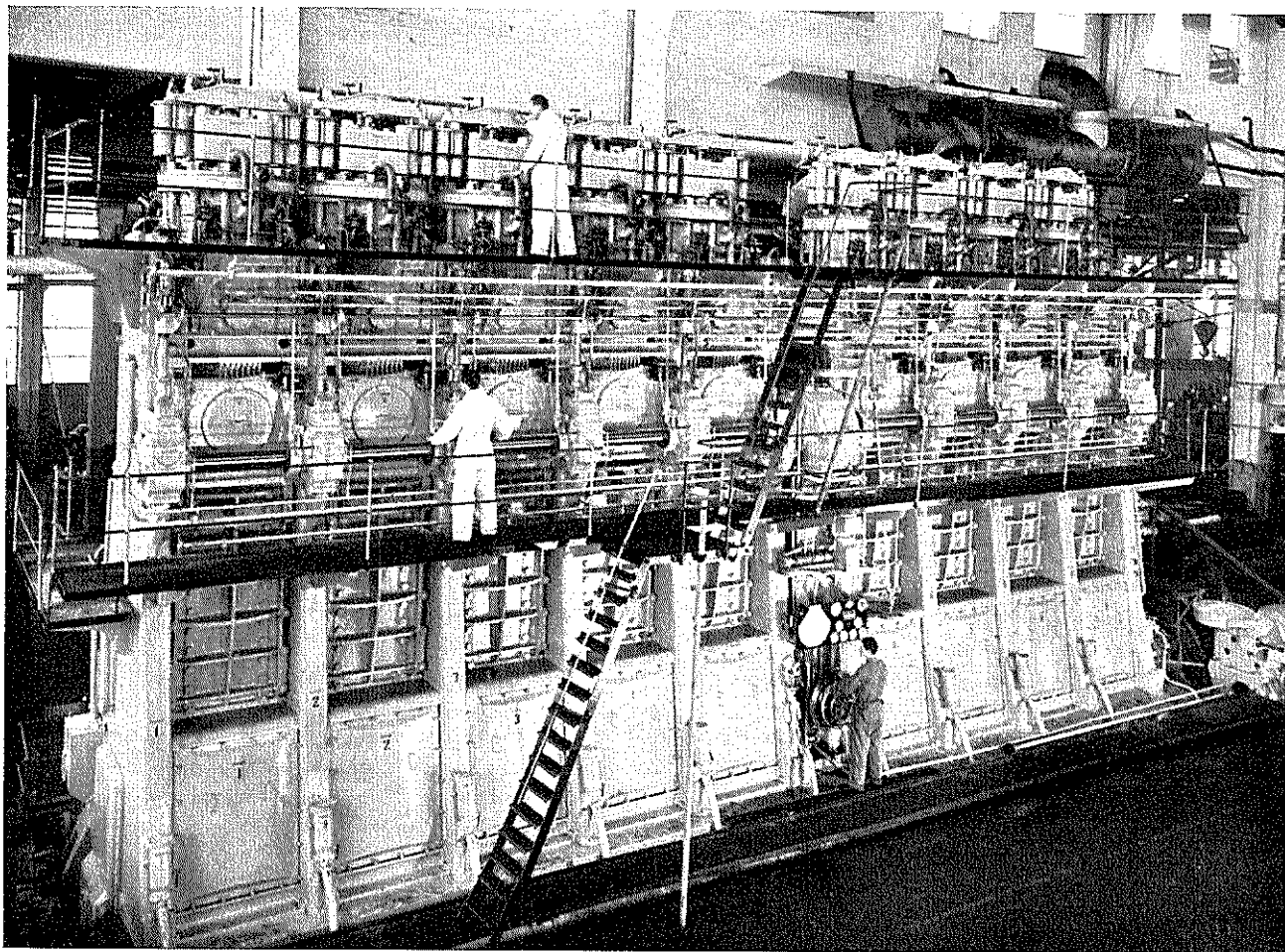
Fra begge dæk fører en række opgange til to store saloner, placeret i hver sin ende af skibet. Den ene har siddeplads til 145 passagerer, den anden til 130. Der

indrettes buffet med smørrebrød, og man vil desuden servere enkelte varme standardretter.

Noget nyt er et soldæk agterude med plads til ca. 110 passagerer. Skibets to master bliver så store, at der inden i dem kan bygges særlige rum til forskellige formål.

De to rør får betydelige dimensioner, og agter-roret er beskyttet af en såkaldt iskniv.

Færgen udstyres naturligvis med radar, pejleinstrumenter, gyroskop og ekkolod, ligesom den bliver udstyret med moderne redningsbåde og redningsflåder.



Motor til „Gripsholm“.

Prøvekørsel med $\frac{2}{3}$ Gripsholms hovedmotorer

De to store hovedmotorer til Svenska Amerikaliniens nye passagerskib „Gripsholm“ er nu på det nærmeste færdige til at kunne leveres fra Götaverken til Ansaldoværftet i Genua, hvor skibet bygges. Prøvekørslen er i disse dage afsluttet. De to motorer er tilsammen det kraftigste maskineri, som Götaverken hidtil har bygget.

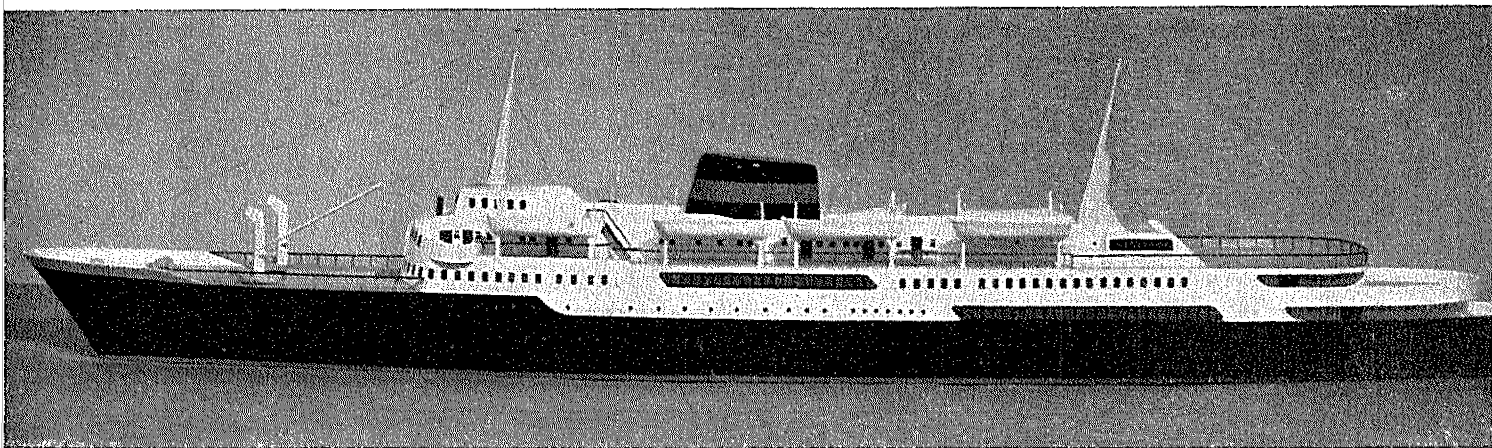
Motorerne er nicylindrede med en cylinderdiameter på 760 mm og en slaglængde på 1500 mm. Ordinær skal de tilsammen yde 19.800 ihk — 16.200 ahk — ved 112 omdrejninger pr. minut, men når skibet behø-

ver at forcere — for at kunne overholde en ankomsttid — skal de kunne yde en endnu højere hestkraft, 22.600 ihk — 18.600 ahk — ved 117 omdrejninger pr. minut.

Længden af en motor af denne type er ca. 16 meter og højden 8 meter. I modsætning til flertallet af de dieselmotorer, som Götaverken for tiden bygger, har „Gripsholm“s motorer støbte og ikke svejste bundrammer og cylinderstativer.

Motorerne er konstruerede til at køre med den billigere, tykke olie.

Fortsættes side 32 forneden.



Den nye Oslo-båd, der efter forlydende skal hedde „Prinsesse Margrethe“.

Ny Oslobåd

Den nye båd til København/Oslo-ruten, som DFDS har under bygning på Helsingør Skibsværft, vil løbe af stablen inden årets udgang og være klar til at gå ind i ruten sammen med motorskibet „Kronprins Olav“ til foråret næste år — altså inden den store sommertrafik sætter ind.

Det nye skib bliver betydelig større end „Kronprins Olav“, og såvel dets aptering som dets tekniske udstyr bliver så smukt og moderne, som tænkes kan. Af hensyn til en samlet passageraptering midtskibs er maskinrummene placeret så langt agterover, som overhovedet muligt, og samtidig kan hele besætningen komme til at bo samlet agter og passagererne midtskibs.

Ved indretningen af skibet har man lagt vægt på at opnå flest mulig salonpladser, hvorfor der kun vil være lastrum forude. Dette lastrum vil fortrinsvis blive forbeholdt personautomobiler, der kører direkte ind i skibet gennem sideporte.

Det nye skib vil fremtræde som et sejrende luksus-hotel med velindrettede og praktiske kabiner, elegante saloner og smagfulde interiører. Foruden turistklasse uden køje vil der på 1. klasse kunne medtages 117 passagerer og på turistklasse med køje 278 passagerer. Der bliver på 1. klasse indrettet 67 enkamre og 25 dobbeltkamre, medens der hovedsagelig bliver fire-sengskamre på turistklasse.

I forbindelse med rygesalonen på 1. klasse bliver der en fiks bar i moderne udstyr, og ved at anbringe maskinen agter, vil spisesalonen komme til at fremtræde i meget stor og smuk skikkelse. På turistklasse bliver der 4 saloner, og i den største af disse indrettes cafeteria med sevbetjening, således at passagererne får

mindst mulig ventetid, når de ønsker at spise. Såvel her, som på 1. klasse, vil der blive indrettet en kiosk, hvor man kan købe souvenirs, chokolade, tobaksvarer etc. til populære priser.

I samtlige kamre og saloner vil et moderne luftkonditioneringsanlæg sørge for, at luften fornyes og opvarmes efter passagerernes ønske.

Udenomsbekvemmelighederne bliver noget helt for sig selv. Ovenpå kommandobroen bliver der for passagererne, der rejser på 1. klasse, indrettet soldæk med plexiglastag, og herfra vil der også blive mulighed for et storartet vue fremover. For passagererne, der rejser på turistklasse, indrettes et stort soldæk agten for salonerne på promenadedækket samt på dækket nedenunder. Turistklassens soldæk på promenadedækket vil også blive forsynet med plexiglastag.

Som det første i interskandinaviske farvande vil det nye skib blive udrustet med stabilisatorer, der har den fordel, at de under ugunstige vejrforhold så godt som ophæver skibets rulning og derved sikrer passagererne en både hurtig og komfortabel overfart med de bekvemmeligheder, som kræves af et passagerskib i nutiden.

Når den nye Oslobåd indgår i ruten vil DFDS med den og „Kronprins Olav“ i sommersæsonen opretholde farten på København/Oslo-ruten med 6 ugentlige afgange.

Motorskibet „Aalborghus“, der hidtil har suppleret motorskibet „Kronprins Olav“ på København/Oslo ruten, vil, når det nye skib indsættes, blive overført til Frederikshavn/Oslo-ruten i stedet for s/s „Frederikshavn“.

Monteringen og prøvekørslen er blevet fulgt af ingeniører fra rederiet, af det italienske værfts eksperter og repræsentanter for klassen.

Efter prøvekørslen adskilles motorerne og sendes ad søvejen til Genua for indbygning i skibet.

Gätaverken byggede i sin tid også hovedmaskineriet

til „Stockholm“ og har desuden leveret hovedmaskineriet til mange af Broströms-koncernens lastskibe. „Gripsholm“s motorer er nr. 268 og 269 af de Götaverkenmotorer, som er bygget. Man regner med, at der i rundt tal er 250 oceangående skibe, som har hovedmotorer af Götaverkens fabrikat.



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:

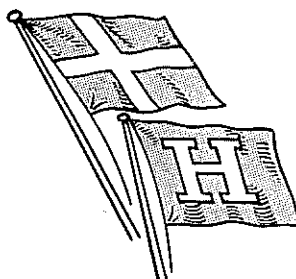
DANNEBROG



C. K. HANSEN

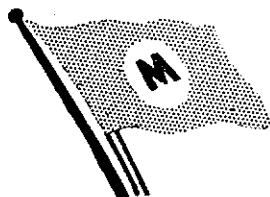
AMALIEGADE 35 · KØBENHAVN K

Telefon: Central 72 (18 linier) · Rigs 13 (2 linier)
Tlgr.-adr.: „HANSEN” · Telex: Nr. 2501 & 2502



MARTIN CARL
AKTIESELSKABET
DAMPSKIBSELSKABET „HEIMDAL”

Telegr.: MARTINO
KØBENHAVN Ø, DANMARK



MOORE & Mc CORMACK A/S

Fragt 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



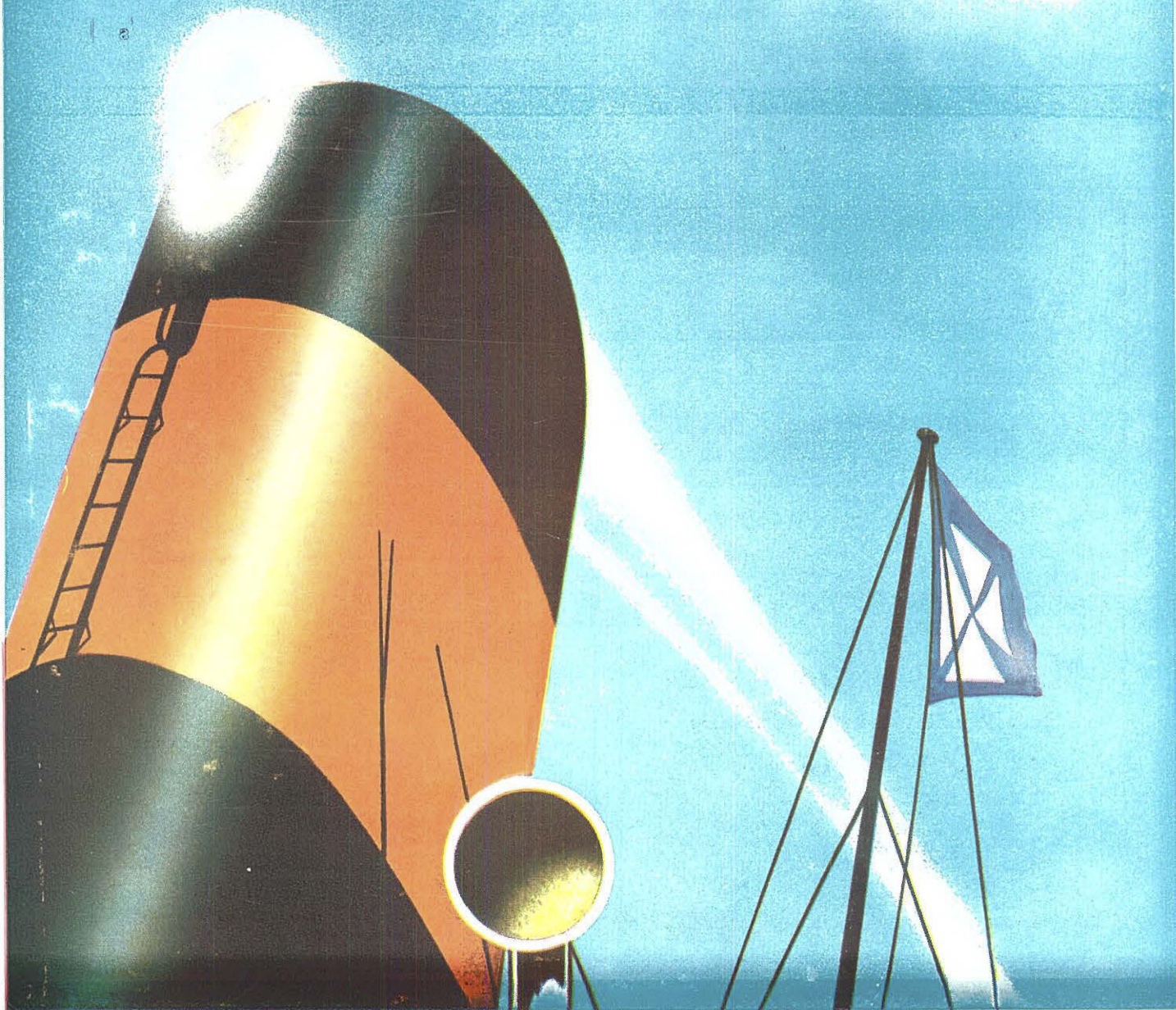
DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

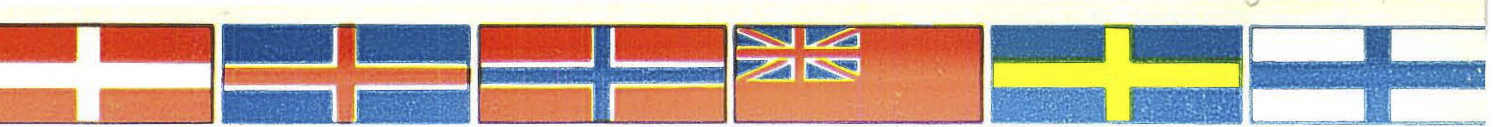
KØBENHAVN

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

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB



-59 P. ...



VIKINGEN

Kr. 1,75
1. april

VED KAJ

Maleri af V. OVISTORFF

1956 - nr. 4
33. årgang



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

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

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

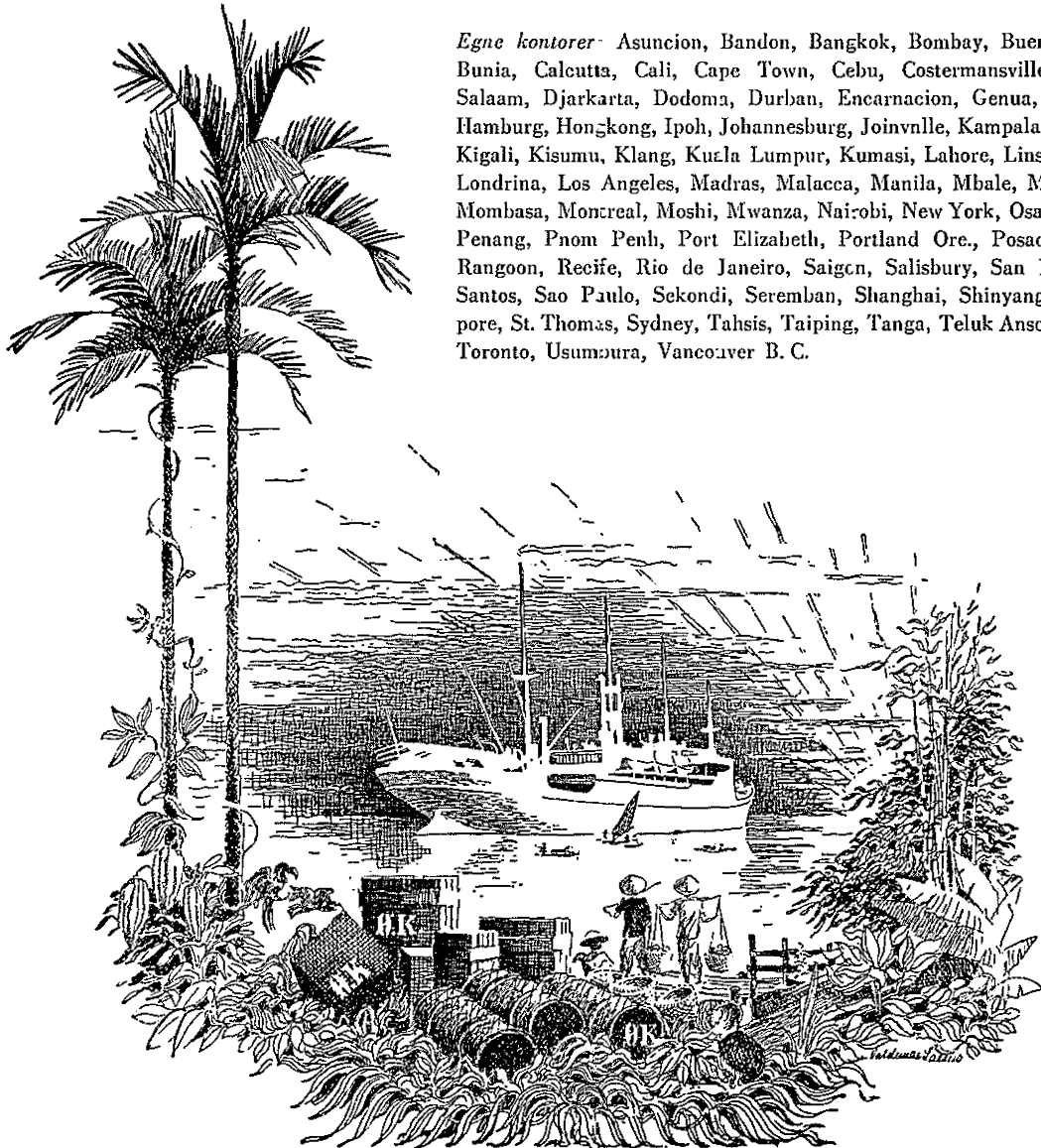
AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI KØBENHAVN

IMPORT til Europa af oversøiske produkter

EXPORT oversøisk af europæiske varer

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

Regulære afsejlinger til Ceylon, Indien, Pakistan, Burma, Melaya, 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



Overinspektøren

havde maskinhavari fyrrer gange!

Peder Fischer fra Skibstilsynet fejrer 25 års jubilæum

Statens Skibstilsyn har holdt flyttedag, men for overinspektør Peder Fischer er det ikke noget nyt. I de 25 år, han har været ansat i Skibstilsynet, har dette måttet flytte ikke mindre end ni gange!

Overinspektør Fischer fejrer sit 25 års jubilæum den 1. april, og vi beder ham fortælle lidt om årene, der er gået.

„Min far var landmand og havde en lille gård ved Ågård i nærheden af Kolding. Det naturligste havde vel nok været, at jeg var gået i fars fodspor, men det havde jeg ikke lyst til. Jeg kom så ind på Polyteknisk Læreanstalt i København, og mens jeg læste her, voksede min interesse for skibe og skibsbygning i en sådan grad, at jeg besluttede at blive maskiningeniør med skibsbygning som hovedfag. Den praktiske del af uddannelsen fik jeg på Orlogsværftet, Københavns Flydedok og om bord i ØKs „Shumbom“, der var et af de allerførste motorskibe. Det var bygget i England på licens fra Burmeister & Wain,“ siger jubilaren.

Opbragt!

„Togtet med „Shumbom“ var midt under den første verdenskrig, i 1916, og det blev af stor betydning for min senere uddannelse og mit senere arbejde. Turen gik til Siam, og vi var kun væk et halvt år, men på den tid lærte jeg en masse. Vi gik fra København til Göteborg for at indtage en last tændstikker og derfra til Aalborg, hvor vi fik cement om bord. Vi var lige kommet uden for Skagen, da vi blev antastet af et britisk krigsskib, hvorefter turen gik den sædvanlige tur til Stonaway, hvor vi lå i otte dage. Da vi endelig blev frigivet, sejlede vi den sædvanlige vej vesten om Irland og igennem Gibraltarstrædet og Suezkanalen, uden at vi var i land hverken i Suez eller Aden. Vi kom først til at betrede landjorden igen i Colombo — naturligvis på grund af krigen.“

„Mærkede De ellers noget til krigens begivenheder?“

„Nej, ikke det mindste. Vi så f. eks. ikke et eneste tysk orlogsskib på hele rejsen. Men tro ikke derfor, at togtet var begivenhedsløst. Det var det slet ikke — da ikke for os i maskinrummet. Husk på, at det var i dieselmotorens spædeste barndom. Vi havde et utal maskinhavariet på turen. Vel fyrrer ialt. Så vi behøvede aldrig at kede os!“

„Og som yngste maskinassistent fik De vel Deres del af slæbet?“

„Jeg havde ingen grund til at beklage mig på det punkt, men det var nu slet ikke så slemt, for jeg ville gerne lære så meget som muligt, og det gav maskinhavariet mig lejlighed til. Iøvrigt var jeg jo overkomplet om bord uden hyre.“

„Hva', fik De ingen hyre?“

„Nej, hvor vil De hen! Som ung ingeniørstuderende måtte man være glad for bare at komme med og få fri station på turen. Nu er det anderledes, men jeg var glad selv om jeg selvfølgelig ikke ligefrem sparede noget op på togtet.“

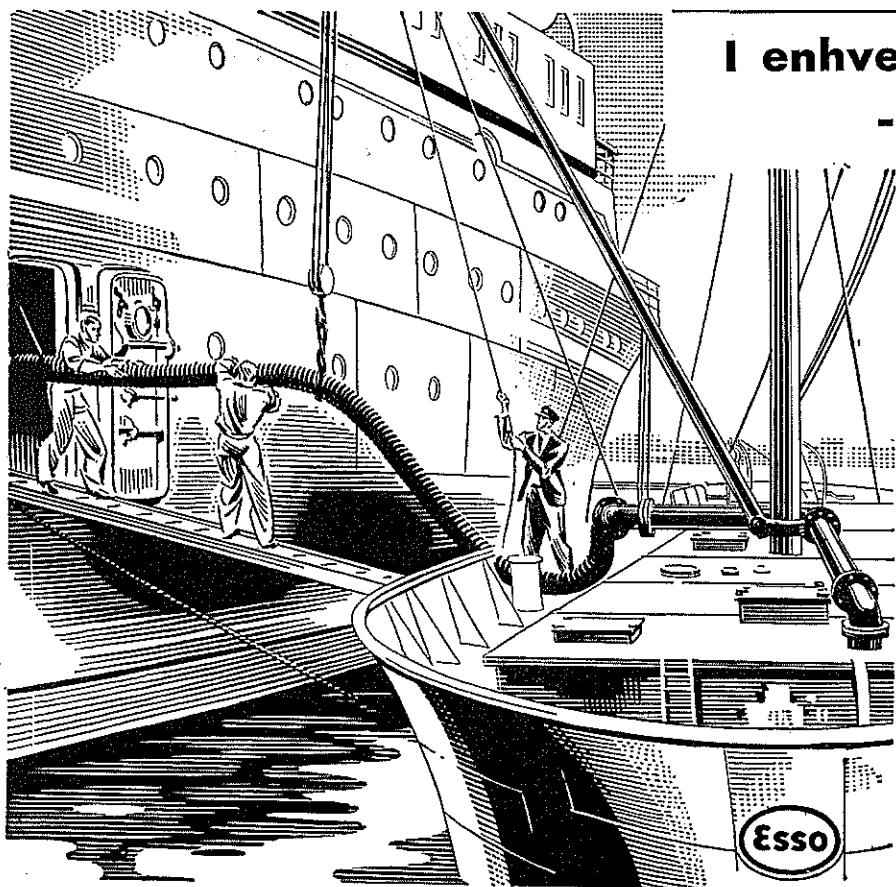
Så ville motoren ikke mere!

„Hvad var det for maskinhavariet, De havde?“

„Der var lidt af enhver art med masser af udskiftninger af ventiler og topstykker, men vi havde også et større havari på hjemturen. Ude midt i Kanalen brændte hovedkompressoren sammen, og vi måtte ind til London, hvor vi lå i otte dage. Også udvekslingskambhjulet på hovedmotoren var havareret, og vi måtte vente på et nyt fra Glasgow. Vi fik det også — mens det endnu var næsten varmt!“

„Og så var det forbi med sejladsen?“

„Ja, desværre — sådan set. For jeg kunne lide at sejle, men jeg var jo begyndt på noget andet, og det måtte jeg fuldføre, og i 1920 fik jeg min eksamen som civilingeniør. Alerede inden eksamen havde jeg jo



**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



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

snuset lidt til sagerne ude på Flydedokkens tegnestue, og nu kom jeg tilbage hertil, hvor jeg forresten kom direkte under Aage H. Larsen, der var overingeniør derude. Aage H. Larsen blev jo i mange år også min chef i skibstilsynet.“

„Var De med til at bygge nye skibe?“

„Ja, masser! Det var ikke bare reparationsarbejder. Vi byggede dampskibe på mellem 2.000 og 3.000 tons. Vi byggede også mindre skibe som f. eks. bugserbåde, og vi beskæftigede os med lidt af hvert. Da jeg kom, var man netop ved at være færdig med det af cement byggede tårnskip „Bartels“, der forøvrigt senere gik ned. Der arbejdede mellem 600 og 700 mand på Flydedokken, og der var gang i arbejdet. Jeg var med til at bygge 15—16 skibe på værftet, indtil det med alle sine medarbejdere blev overtaget af Burmeister & Wain i 1927. Også hos B & W kom jeg til at beskæftige mig med nybygninger, og vi fuldførte bl. a. bygningen af to store tankskibe til A. P. Møller. Skibene var blevet påbegyndt på Flydedokken.

„Store tankskibe? — Hvor store?“

„De var på mellem 6.000 og 7.000 tons. Ja, jeg ved godt, at det nærmest var joller i forhold til nutidens kæmpetankskibe, men dengang var de fartøjer nogle af de største i den danske handelsflåde!“

Konstruktionen af verdens første tresporede færge

„Arbejdede De stadig sammen med Aage H. Larsen?“

„Nej, han havde forladt Flydedokken allerede i 1921 og var kommet ind ved skibstilsynet, men jeg kom til at samarbejde med ham igen, allerede inden jeg selv gjorde springet over i statens tjeneste. Jeg blev lånt ud af Flydedokken og senere af B & W for at hjælpe Aage H. Larsen med nogle stabilitetsundersøgelser af mindre passagerbåde samt med projekterne til nogle isbrydere og nogle nye, tresporede færger. Isbryderne var „Lillebjørn“ og „Storebjørn“ samt nogle havneisbrydere, og færgen var „Korsør“, som iøvrigt var den første tresporede i verden. Sammen med Aage H. Larsen har jeg senere været med til at konstruere andre statskibe, f. eks. skoleskibet „Danmark“, og det var et meget interessant arbejde.“

„Der må da ikke være blevet meget tid til overs for arbejdet hos B & W?“

„Nåh, nej, måske ikke. Forøvrigt blev jeg også i 1930 udlånt af Burmeister & Wain. Denne gang som ekspert ved den internationale lasteliniekonference i London, hvor der blev fastsat nye regler for nedlastningen af skibe. Året efter gjorde jeg så springet over i Handelsministeriets tekniske afdeling for søfartssager, som skibstilsynet hed dengang. Det var den 1. april 1931, og her har jeg så været siden. Efterhånden avancerede jeg til skibssingeniør af første grad, afdelingsingeniør og overinspektør. Det sidstnævnte blev jeg i 1951. Her i skibstilsynet har jeg faktisk i tidens løb beskæftiget mig med alt muligt inden for denne institutions rammer. Jeg har også haft aktiv tjeneste ude i marken ved almindeligt skibstilsyn og ved skibsmåling

med rejser ud i landet til havne og værfter, og jeg har lært en mængde dejlige mennesker at kende inden for søfart og skibsbygning.“

Internationale konferencer

„Men De har jo også været adskillige gange i udlandet?“

„Ja, jeg har deltaget i mange internationale skibsmålingskonferencer. Jeg var med i Paris i 1939, hvor de endelige udkast til de internationale måleregler blev lavet under Folkeforbundets auspicer.“

„Så lavede Folkeforbundet da noget godt!“

„Ja, men det her foregik i maj 1939, og der kom ikke rigtigt noget ud af det på grund af krigen. Men lige efter krigen genoptog vi arbejdet, og i 1947 mødtes vi i Oslo, hvor reglerne blev endeligt vedtaget for at blive sat i kraft den 30. december 1954. Jeg var forresten formand for den danske delegation. Siden er det blevet til mange andre møder om målereglerne, idet en af bestemmelserne siger, at der hvert andet år skal holdes ekspertmøder for at sikre en helt ensartet tydning af bestemmelserne og for iøvrigt at drøfte nyopdukkede problemer. I 1948 mødtes vi påny i Oslo, i 1950 i Stockholm, i 1952 i Haag og i 1954 i Paris. Til sommer skal der være møde i København.“

„De må jo næsten være Nestor blandt eksperterne fra de forskellige lande?“

„Ja, ikke bare næsten, Jeg er den ældste deltager i møderne. Iøvrigt kender vi hinanden allesammen, og samarbejdet går aldeles fortrinligt.“

„Og arbejdet herhjemme: Hvordan kommer De ud af det med søfolk og redere?“

„Vi har et udmærket samarbejde til alle sider, både med søfolkenes organisationer og med rederne. Men det er naturligvis også i skibsfartens egen interesse, at sikkerhedsforanstaltninger m. m. er de bedst mulige om bord i skibene, selv om de er dyre for rederne, hvad der ikke mindst gælder den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen.“

Tusinder af målebrev

„Hvad er Deres vigtigste arbejde her?“

„Først og fremmest at gennemgå skibstilsynets rapporter, på grundlag af hvilke der herfra udstedes målebrev og certifikater. Det er forresten ikke små krav, der stilles til passagerskibe.“

„De må i tidens løb have udstedt ikke så få målebrev. Bliver det ikke kedeligt efterhånden?“

„Jeg har udstedt nogle tusinder, men jeg kan lide mit arbejde og kan ikke undvære det.“

„Og så har De jo også haft rejserne ind imellem. Har De set noget på dem?“

„Selvfølgelig har jeg brugt mine øjne. Men den slags rejser er ikke ferier, sådan som mange folk tror. Det er med at arbejde hårdt fra morgen til aften på møderne, og som regel går hver aften med at forberede sig til næste dags møde. Men så har jeg også haft den tilfredsstillelse at se, at arbejdet har haft betydning. På lasteliniekonferencen i 1930 vedtoges bl. a. regler for

fribord for tankskibe og for skibe med dækslast af træ. Disse regler er ikke blevet ændret siden, så de må jo have virket tilfredsstillende.“

„De er jo også konsulent for fiskeriministeriet?“

„Ja, det blev jeg i 1951, og arbejdet her går ud på at holde tilsyn med fiskeriministeriets skibe, hvoraf de største er „Dana“, „F. V. Mortensen“, „Vestkysten“, „Biologen“, „Havmågen“ og „Jens Væver“. Desuden råder fiskeriministeriet over en del patruljebåde. Forresten har jeg også et samarbejde med toldvæsenet og er medlem af fiskeflådens fornyelsesnævn.“

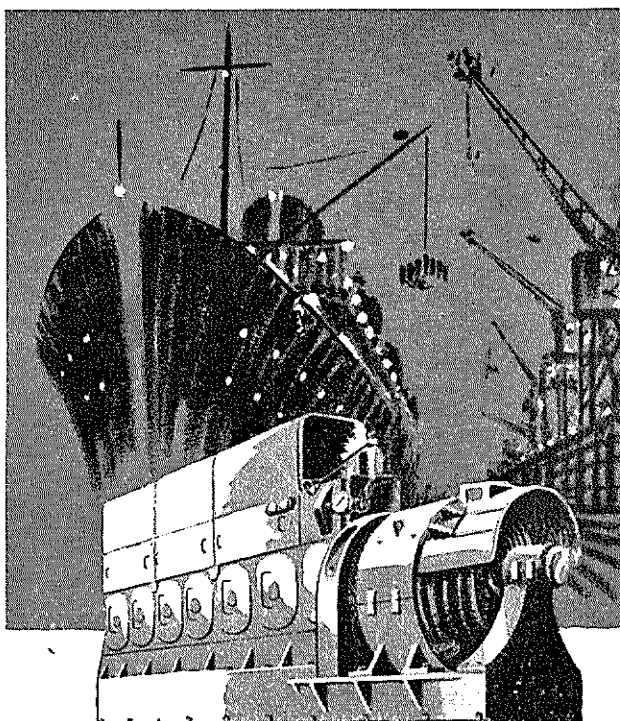
„Kunne De ikke engang imellem tænke Dem at komme ud at sejle igen?“

„Jo, det var en dejlig tid. Jeg kunne godt lide det, selv om det jo sådan var en dyr fornøjelse, idet jeg havde en større gæld, da jeg kom hjem, end da jeg startede. Nu om dage kan et ungt menneske jo tjene godt med penge til søs. Jo, jeg kunne såmænd godt tænke mig en sådan tur igen, men jeg har da min hobby: Fotografering og heraldik, og de ting tager det meste af min fritid,“ siger jubilaren.

Ludwig.

A/s Dampskibsselskabet VENDILA

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



RUSTON

AGGREGATER

FREMSTILLES HER
I LANDET I FLERE
FORSKELLIGE STØR-
RELSER FRA 3 HK OG
OPEFTER

FORLANG PROSPEKT
OG REFERENCER



V. H. LANGEBÆK & SØN

CIVILINGENIØRER

Trondhjemsgade 9, København Ø
Tria 5400 - Tigr-adr.: Velamotor

FABRIK og LAGER:

Ballerup Byvej 222 - Tlf. Ballerup 990



Eleverne på skoleskibet „Danmark“ er her fotograferet efter deres sidste lange togt, som bl. a. gik til Madeira, Dakar, Fransk Vestindien, De dansk-vestindiske Øer m. v.

Hjemkomsten var dramatisk, idet man for første gang i skoleskibet „Danmark“'s historie måtte bruge isbryderassistance for at komme i havn. Stemningen blandt de unge „basser“ var imidlertid høj. Det havde

været en pragtfuld tur, og som skibets kaptajn, Knud Hansen, sagde: — Eleverne havde opført sig mønster- værdigt, og turen havde været en smuk repræsentation for Danmark.

Tiden ombord i skoleskibene „Georg Stage“ og „Danmark“ har altid været et minde, der har været en kilde til glæde for elever resten af deres levetid.

Referenten.

Lloyd's danske kontor har rundet de 25 år

Lloyd's Register of Shippings danske komite holdt stiftende møde i Dansk Dampskibs-rederiforenings kontor i København den 25. november 1930 og har således lige kunnet fejre sit 25 års jubilæum.

Den danske Lloyd-komites første formand var generalkonsul Johan Hansen, som enstemmigt blev valgt til den ansvarsfulde post, og som havde deltaget i de allernyeste forhandlinger om oprettelsen af et Lloyd-kontor i Danmark.

Af de oprindelige medlemmer af den danske komite har direktør H. P. Christensen, som nu er formand, dir. Svend F. Jacobsen, dir. J. Kørbing, skibsreder A. P. Møller og skibsreder Max Nielsen siddet i alle 25 år.

Generalkonsul Johan Hansen sad som formand i de første tolv år og afløstes først i 1942 af skibsreder A. P. Møller, der sad som formand til 1948. Direktør H. P. Christensen fra Helsingør Skibsværft har beklædt for-

mandsposten siden 1949. Det er således værd at bemærke, at den 25 år gamle institution kun har haft tre formænd.

Næstformændene har tjent næsten ligeså trofast og længe som formændene. Den første næstformand var E. Bondegaard fra B & W, som sad i tre år. H. P. Christensen sad derefter fra 1933 til 1949, da han efterfulgtes af skibsreder Chr. Harhoff, som sad til 1954, da han afløstes af skibsreder Axel Kampen.

Selv under besættelsen, da enhver forbindelse med London-kontoret blev afbrudt, fungerede Lloyd videre i København og overtog de administrative pligter, som ellers varetoges af hovedkontoret. Det blev derfor en anselig mængde papir, som efter krigen blev sejlet til London.

Lloyds historie er efterhånden så kendt, at man næppe behøver at ridse den op i et blad som Vikingen, men det kan uden overdrivelse siges, at det var en lykkelig beslutning, der blev truffet, da Lloyd's fik sit kontor her i Danmark for over 25 år siden.

Amerikansk hovedpine

Den amerikanske skibsbygningsindustri er en syg industri, hed det i en rapport, som komiteen for den amerikanske handelsflåde har afleveret til regeringen. I rapporten, der fylder ikke mindre end 65 sider, hed det bl. a., at der gives statsunderstøttelse inden for skibsbygningen til formål, der savner et fornuftigt grundlag.

Når skibsbygningen er „syg“, skyldes det efter komiteens mening bl. a., at der ikke er indført tilfredsstillende forhandlinger mellem regeringen og skibsværftsarbejderne, samt at de sidstnævnte modtager for store lønninger.

„Amerikas handelsflåde tilfredsstillende ikke den standard og besidder ikke de særegenskaber, som blev fastsat i loven af 1936,“ hed det. Komiteen anbefalede derfor regeringen at tage skridt til en revision af subsidie-spørgsmålet og ikke — som tidligere — at godkende enhver ny lønordning mellem skibsværfter og arbejdere samt mellem redere og søfolk for derefter at betale uden ophævelser.

Næsten samtidig fastslog Institutet for Handelsflåden, at „fifty-fifty“-loven i 1955 var den mest betydende faktor inden for den amerikanske koffardiflåde. Som bekendt forudsætter 50 procents-reglen, at mindst halvdelen af alle skibslaster, ved hvis finansiering regeringen medvirker, skal fragtes med privatejede amerikanske skibe.

I instituttets rapport hed det bl. a., at de øgede af-skibninger af amerikanske landbrugsvarer fra overskudslagrene skaffede „desperat nødvendige laster for vore private tørlast-skibe, af hvilke 1.400.000 dødvægt-ton var oplagt i efteråret 1954“ — over 17 procent af hele flåden.

Fifty-fifty-loven har betydet, at mere end 98 procent af den privatejede amerikanske flåde er i fart for øjeblikket.

Trods besværet med at få de allerede eksisterende skibe i fart lader amerikanerne stadig bygge mange nye skibe. Og stadig flere af dem bygges i udlandet. De amerikanske skibsbygningseksperters peger på, at skønt værfterne i USA ikke engang udnytter deres fulde kapacitet, får De Forenede Stater bygget skibe f. eks. i Tyskland og England, der har arbejde til tre og fire år frem i tiden.

Grunden til dette misforhold er, siger amerikanerne selv, den, at omkostningerne ved de amerikanske værfter er ca. 30 procent større end i Europa. Og, hedder det videre, de amerikanske værfter ville næppe have det mindste at lave, hvis ikke regeringen ydede rederierne støtte til bygningen af nye skibe på indenlandske værfter.

Hele det amerikanske skibsbygnings- og skibsfartsproblem tages for øjeblikke op til forhandling af regeringen. I de frie søfartslande håber man selvfølgelig, at amerikanerne vil finde ud af, hvor fejlen ligger — nemlig i, at de ikke respekterer havenes frihed og i stedet søger kunstigt at holde gang i urentable foretagender.

AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE-DAMPKIBSSELSKAB
FREDERIKSGADE 17
KØBENHAVN K

PORT de BOUC MARSEILLE
Sté. Nouv. des Etab.

A. LYDRIKSON

Etab. 1892 Skibshandlere S. A. 13.000.000 frc.
Quai du Lazaret

Direkte Import af Skandinaviske Varer
Depot af HEMPELS PAINTS

Agenter for

Margarinecentralen - Tidemanns Tobaksfabrik
Housemann & Thompson Ltd. - Alna chemiske Fabriker AS. Unitor

Leverancer i:

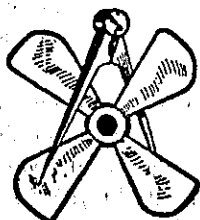
Port de Bouc - Lavera - La Mede - Berre
Telf.: COLBERT 98-84, 98-85, 98-86

Anmod om Tilbud for større Leverancer, for Skibets Ankomst.

VIRGINIA ROSE



i den fikse pose
- en herlig shagtabak

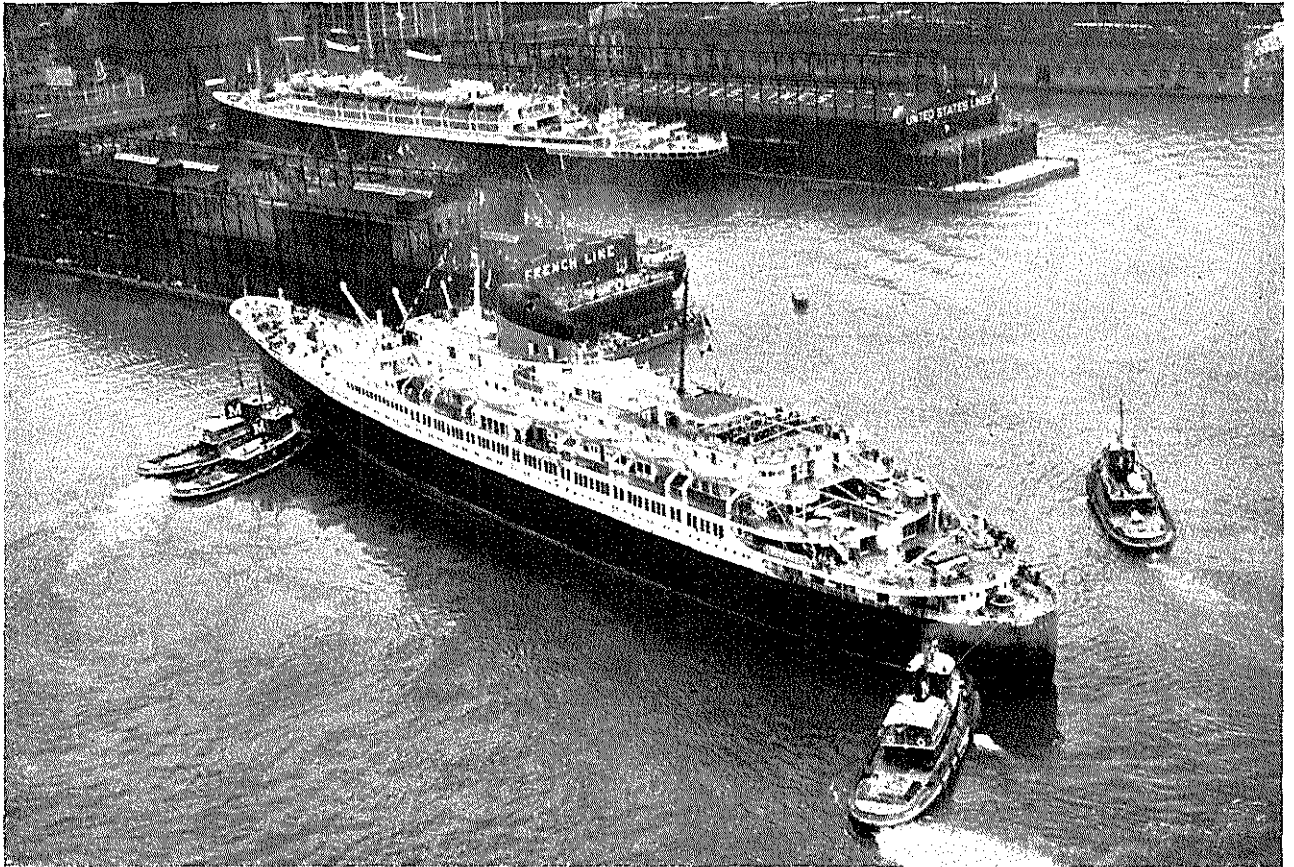


KØBENHAVNS MASKINSKOLE

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). Tdfl. Ryvang 1863



Et smukt eksempel på fransk skibsbygning. Lineren „Flandre“ i New Yorks havn.

Fransk skibsbygning går frem med jet-fart

Frankrigs værfter kaprer kunder over hele kloden

Sidste sommer var fransk skibsbygning gang på gang forsidestof i verdenspressen. Der foregik noget på de franske værfter, hvis arbejdere udfoldede en aktivitet som ingensinde før. Navnlig var det Penhoet-værftet i St. Nazaire, som bogstaveligt talt var i ilden. Der udkæmpedes gigantiske slag på værftets grund, og politi og brandvæsen mødte frem med tåregas og brand-slanget.

Det var arbejderne, der krævede mere i løn, og da værftsledelsen ikke ville give sig, nægtede de at forlade værftet, men samtidig også at arbejde. Arbejderne forskansede sig i nogle af værftets bygninger, og deres hede temperament fik dem til at øve hærværk på flere af bygningerne. Som kvittering for tåregas-bomberne fik politiet en hel regn af sten over sig, og der vankede brådne pander på begge sider.

Nå, endelig kom der igen ro over gemytterne, og fransk skibsbygning er atter i fuld gang.

Men de franske skibsværfter fortjener omtale af andre grunde end den lige omtalte „krig“. Fransk skibsbygning er ved at blive en faktor, som andre skibsbyggende lande af format gør klogt i at regne alvorligt med. Dens fremgang har været enorm. I 1938 søsattes

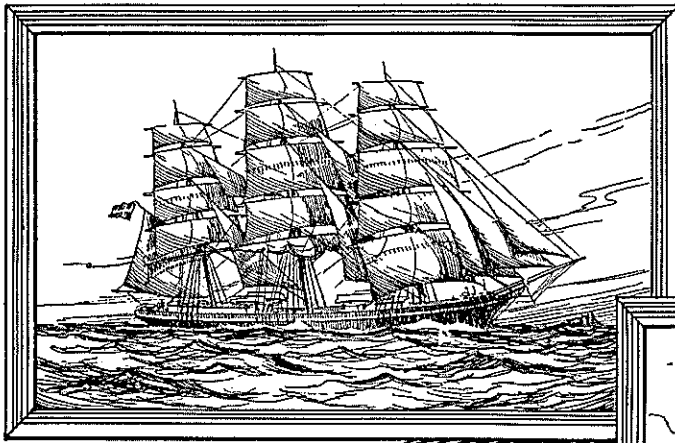
der således kun 47.000 brt fra franske værfter, mens der fra danske værfter søsattes 158.000 tons — eller mere end tre gange så meget.

Nu er forholdet vendt næsten helt om. I alle tilfælde søsatte Frankrigs værfter i 1954 dobbelt så stor en tonnage som Danmark, nemlig 267.000 tons mod vore 130.000!

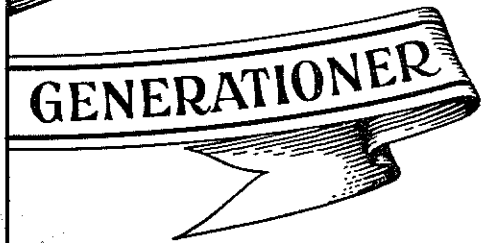
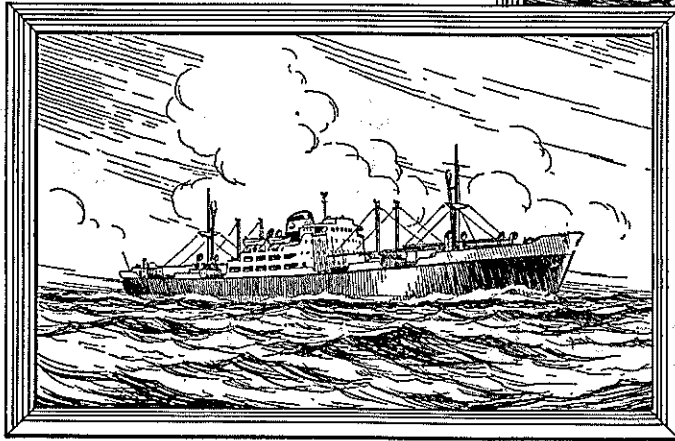
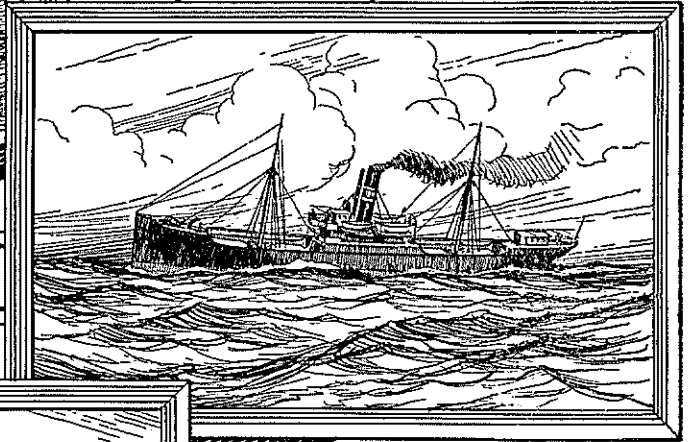
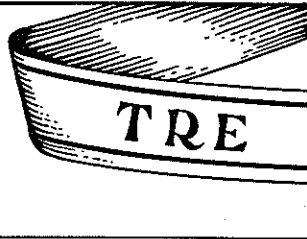
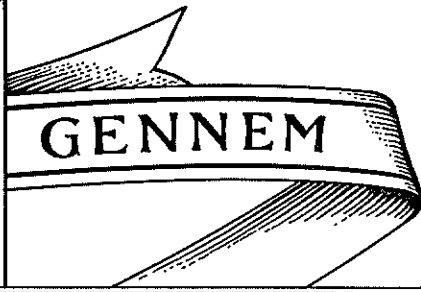
Det kan være, at urolighederne på værfterne i sommer vil få betydelig indflydelse på det endelige årsresultat for 1955, men alligevel vil det sikkert lykkes for fransk skibsbygning endnu en gang at sætte rekord.

Specialister i luksus-skibe

Franskmændene har i tidens løb bygget mange store og smukke skibe. De var de første, der byggede en liner med en længde af over 1000 feet, nemlig „Normandie“. Dette smukke, kostbare skib blev bygget hos Penhoet i St. Nazaire. Det betegnede det største fremskridt i skibskonstruktionen siden „Mauretania“'s aflevering, der fandt sted i 1907. Alene valget af fremdrivnings-maskineri til dette store skib var betegnende for de franske skibsbygnings-eksperterets fremsynethed. Aldrig tidligere havde man bundet an med turbo-elektriske maskiner til



H. SGM - P.



HAR DE
OVERALT PAA HAVET
FAAET



fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER

et skib af denne størrelse. Og „Normandie“s aptering var valgt og udført med smag. „Normandie“ var virkelig en fin præstation af fransk skibsbygning.

Mens man var ved at fuldføre „Normandie“, satte depressionen ind i passager-trafikken over Atlanten. Og der var mange om de krummer, der blev tilbage. Italienerne var ved at lægge sidste hånd på deres linere „Rex“ og „Conte di Savoia“, og samtidig var englænderne i gang med „Queen Mary“.

I april 1933 blev det meddelt, at „Normandie“s prøvetur ikke ville kunne finde sted før foråret 1935. Men samtidig afsløredes det, at skibet ville blive på 75.000 tons i stedet for som oprindelig planlagt 60.000 tons. „Queen Mary“ ville nemlig blive på 73.000 tons, og franskmændene ville for næsten enhver pris besidde verdens største liner.

Da „Normandie“ endelig gik på prøvetur, var tonnagen 79.301 tons, men da „Queen Mary“ samtidig rapporteredes at ville blive på 81.235 tons, lod man om bord på den franske liner bygge et dækshus agten for skorsten nummer tre, således at „Normandie“ nu blev på 83.102 tons.

„Normandie“, der er fransk skibsbygnings hidtidig højdepunkt, vakte kolossal opsigt. På jomfrurejsen blev der således 300 skeer og askebægre væk om bord. Alle disse ting forsvandt som souvenirs, og det fortæller lidt om skibets popularitet.

Men fransk skibsbygning har frembragt andre bemærkelsesværdige linere. Franskmændene har på flere områder inden for skibsbygningen vist en frodig fantasi, som ofte har skabt noget nyt og blivende. De har navnlig lagt vægt på stor luksus i deres linere.

Af bemærkelsesværdige og særprægede franskbyggede linere kan f. eks. nævnes „Chaplain“ med den sjove røghætte oven på skorstenen og med den forreste mast anbragt umiddelbart foran denne. Endvidere bør nævnes „Pasteur“, som i udseende var endnu mere særpræget end „Chaplain“. „Pasteur“ var bl. a. indehaver af den højeste skorsten, som nogensinde er blevet rejst i en moderne liner.

Verdens største tanker

Men franskmændene kan bygge andet end linere. For nogle måneder siden tiltrak de franske værfter sig opmærksomheden ved at strække kølen til verdens indtil da største tankskib!

„Verdensrekorden“ for tankskibe sattes i 1954, da det tyske Howaldtswerke søsatte et 47.000 tons tankskib til Onassis. Men det skib, hvortil franskmændene har strakt kølen, og som skal bygges for amerikansk regering, bliver på ikke mindre end 52.000 tons!

Før i tiden byggede franske værfter næsten udelukkende for landets egen skibsfart. Eksporten var ubetydelig, næsten lig nul. Men nu vil franskmændene have større andel i leverancerne til de store søfartslande, og det kan nævnes, at amerikanerne på franske værfter har bestilt endnu tre super-tankere på hver 52.000 tons!

Det er ikke alene amerikanerne, de franske skibsbygningseksperter har i kikkerten. De er klar over, at

der ligger et stort marked her i Skandinavien, og flere ordrer er da også allerede blevet hentet heroppe.

Efter krigen er fransk skibsbygning gået frem fra år til år. Kun een gang i løbet af de sidste ti år var der en lille tilbagegang at spore. Men året efter sattes igen ny rekord med en samlet søsat tonnage på 235.000 tons, og i 1954 nåede man så op på 267.000 tons.

I indeværende år synes den franske indsats på skibsbygningens område at skulle sprænge alle rammer. Ifølge Lloyd's Register var der ved udgangen af sidste år 5.854.247 brt skibe under bygning kloden over. Fransk skibsbygning tegnede sig for 450.000 tons heraf og placerede sig hermed som det fjerdestørste skibsbygningsland efter Storbritannien, Tyskland og Holland, men foran både Japan og Sverige, hvilket i høj grad er værd at lægge mærke til.

Når det gælder søsat tonnage i 1954, måtte Frankrig her lade sig nøje med en syvendeplass. Større samlet tonnage søsattes både i Storbritannien, Tyskland, Sverige, USA, Japan og Holland.

Korte leveringsfrister

Det ser med andre ord ud til, at Frankrig er „the coming man“ inden for verdens-skibsbygningen. Ved årets begyndelse havde landet ganske vist ikke så mange skibe i ordre som sine nærmeste konkurrenter, men senere er det strømmet ind med bestillinger fra udlandet. I kraft af hurtige leveringer vil det måske være muligt at opnå den fjerdeplads, fransk skibsbygning aspirerer til. Korte leveringsfrister er noget, der tiltaler de fleste redere.

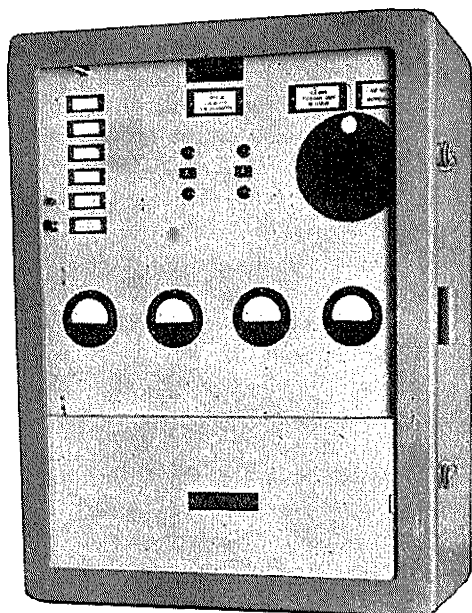
Men ordretilgangen er i nogen grad betinget af, at fransk skibsbygning får arbejdsro. Strejker og spektakler på værfterne koster enorme summer og sinker arbejdet, og desuden er den slags ikke ligefrem den bedste reklame, når man vil søge at lokke udenlandske redere til at få bygget deres skibe i Frankrig.

I begyndelsen af 1955 offentliggjorde American Bureau of Shipping en tabel, hvoraf det fremgik, hvor stor en tonnage af skibe på hver over 1000 brt de enkelte skibsbygningslande havde under bygning eller i ordre. Her lå fransk skibsbygning på sjette-pladsen. Både Sverige, Holland og Japan — for ikke at glemme super-rivalerne i toppen, England og Tyskland — lå foran. For Frankrigs vedkommende lå tallet på 598.000 brt. Når man trækker det allerede nævnte tal for skibe udelukkende under bygning fra, nemlig 450.000 tons, vil man se, at de franske værfter havde 148.000 tons endnu ikke påbegyndt tonnage i ordre.

Frankrigs mål inden for skibsbygningen er for øjeblikket at slå Japan. På japanske værfter var der i januar 1955 787.000 brt under bygning eller i ordre. Værre at slå bliver Holland og Sverige, for hvilke følgende tal gjaldt: 1.105.000 og 1.392.000 tons. Navnlig Sverige lå meget lunt — og meget tæt op til Tyskland.

Norge som storkunde

Men de franske værfters repræsentanter sidder ikke med hænderne i skødet. De er klar over, at kun meget få ordrer kommer helt af sig selv — især til en så for-



AUTOMATISK BRANDMELDEANLÆG

„System Ekman“

Fremstillet af
A/B ELECTROCONTROL - STOCKHOLM

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

I Dag installeret i 60 Skibe:

Bl. a. ^{M/S} **Kronprinsesse Ingrid**
^{M/F} **Kong Frederik IX**
^{M/S} **Absalon**

M/S Gripen, der bygges paa Aalborg Skibsværft og den nye 2-dækkede Færge til D.S.B., der bygges paa Helsingør Skibsværft udstyres med Brandmeldeanlæg: „System Ekman“.

ENEFORHANDLER FOR DANMARK:

LAURITZ ANDERSEN & CO. A/S

STRANDGADE 12 K

ASTA 1050*



Repræsentant for Danmark:

ALBERT B. COHN'S EFTF. ved E. Pinner
KØBENHAVN K.

holdsvis ny stormagt inden for skibsbygningen. Som allerede nævnt har franskmændene haft Skandinavien i søgelyset i den sidste tid. Delegationer fra franske værfter har været på besøg heroppe flere gange i løbet af det sidste år. Og ikke bare som turister! Nej, de har gjort god brug af deres glimrende talegaver og opnået fine resultater. Norske redere, som jo stadig lader bygge for fuld kraft, har placeret adskillige ordrer dernede langs Atlanterhavs-kysten.

Ialt har norsk skibsfart — ifølge de sidste offentliggjorte opgørelser — kontraheret en samlet tonnage på ikke mindre end 1.151.700 tons dødvægt samt tre passagerskibe på tilsammen 6.600 brt.

Den betydeligste af Norges leverandører er Sverige, der skal levere de 363.000 tons af den omtalte tonnage. Tyskland skal levere ca. 309.000 tons, og Norges egne værfter 267.000. Norges tredje betydende leverandør er Frankrig, der skal bygge de 137.450 tons dødvægt. Derefter følger så — langt nede tonnagemæssigt — Danmark med 33.000 tons.

Nordmændene stempler selv Frankrigs stærke stilling som leverandør som „opsigtsvækkende“. De nævner samtidig, at årsagen til, at de franske værfter har kunnet kapre så mange ordrer, ligger i, at de har kunnet tilbyde faste priser. Desuden er de 17 skibe, som Frankrig skal bygge for norske redere, lovet færdige i løbet af kort tid. Franskmændene har allerede leveret det første norske skib efter krigen. Det skete her i efteråret. Skibet var et køleskib på ca. 1000 brt, og flere søsterskibe skal leveres. Desuden skal Frankrig levere syv fragtskibe hver på 10.000 tons, nogle coasters på indtil 499 brt samt to tankskibe på henholdsvis 32.750 tons og 20.000 tons.

Men hvis de norske redere bliver tilfredse med de skibe, de får bygget i Frankrig, vil de franske værfter sikkert få endnu flere ordrer fra Norge i fremtiden.

Ordrer hentes i løvens hule

Iøvrigt er det ikke bare Norge, der interesserer franskmændene her i Skandinavien. De er selvfølgelig klar over, at Danmark aldrig kan blive så stor en kunde som Norge, men alt tæller med, og enkelte danske redere har allerede bestilt småskibe hos franske værfter.

Mest forbløffende er det dog, at franskmændene har vovet sig direkte ind i løvens hule. Stormægtige skibsbygnings-nation England er blandt Frankrigs nye kunder!

Flere engelske redere har i Frankrig bestilt coasters på mellem 299 og 499 brt. Naturligvis ser de engelske værfter ikke på denne udvikling med begejstring. Men de kan ikke stille noget op lige i øjeblikket. I den sidste tid har mange udenlandske redere annulleret deres ordrer i England, fordi byggepriserne blev for høje og leveringstiderne for lange. Langt de fleste af kunderne er i stedet søgt til Tyskland, men også Frankrig har taget sin part af rovet. Og nu søger endog Englands egne redere over Kanalen for at få bygget. Også de er utilfredse med de britiske værfters ret høje byggepriser og forholdsvis lange leveringsfrister.

Og bag jerntæppet

Omtrent halvdelen af de ordrer, de franske skibsværfter for øjeblikket har samlet sammen, er modtaget fra udenlandske redere. Norge og USA er de største kunder. Men også landene bag jerntæppet har fået øje på Frankrig som skibsbyggende nation. Således har et fransk værft lige modtaget ordre på et fragtmotorskib på 6.000 tons til Sovjetunionen.

For Frankrigs egen regning skal de franske værfter levere een 40.000 tons og een 32.000 tons tanker.

Ialt havde Frankrig i foråret liggende ordrer på ca. 25 meget store skibe, hvoraf de fleste var på over 27.000 tons hver.

Efter den sidste krig har Frankrig navnlig specialiseret sig i bygningen af frugtskibe og vin-tankskibe. De førstnævnte er på mellem 1.600 og 2.200 tons og de sidstnævnte på ca. 3.000 tons.

Hvordan kan Frankrig nu bygge så billigt? Ja, først og fremmest skyldes det vel, at langt de fleste af landets skibsværfter modtager statsstøtte og har gjort det i mange år, ligesom flere af de store franske rederier. Af statsstøttens fortsættelse afhænger det måske, om de franske værfter har „vej“ nok til at kunne holde det tempo, de selv har anslået i de sidste år. Og statsstøtten er slet ikke noget „stangsikkert“. Frankrig er jo berømt for at skifte regering ligeså tit, som en mannequin skifter tøj. Og det er skam ikke alle regeringerne, der har været lige rundhændede med støtten.

For det andet skyldes fransk skibsbygnings kolossale fremgang, at franskmændene ikke er bange for at prøve noget nyt. En omfattende modernisering og rationalisering har i de sidste år fundet sted på værfterne.

To værfter blev til eet

Indtil fornylig lå der to store franske værfter i St. Nazaire, nemlig Ateliers de Saint Nazaire (Penhoet) og Ateliers et Chantiers de la Loire. Kun en mur skilte de to værfter fra hinanden, og en sammenslutning var derfor meget let. Det gjaldt stort set kun om at rive muren ned. Dette skete i foråret, og de to værfter er nu blevet forvandlet til eet. Begge værfter havde forøvrigt filialer rundt om i landet, f. eks. i Nantes og Rouen. Filialerne er inkluderet i sammensmeltningen.

Mens hovedværket i St. Nazaire nu udelukkende skal hellige sig de helt store opgaver, sådan som materiellet indbyder til, skal filialerne kun bygge små og mellemstore skibe.

De franske værfter og deres arbejdere længes efter, at den dag vil komme igen, da de atter får lov at bygge et skib som „Normandie“. Måske oprinder denne dag aldrig. I alle tilfælde kan et sådant fransk skib ikke bygges uden statsstøtte, og i franske regeringskredse ser man med betænkelighed på flyvningens stadig stigende betydning for Atlanten.

Men selv uden kæmpelinere på programmet kan fransk skibsbygning præstere noget stort. En dag er de franske skibsværfter måske nået så langt, at de kan klare sig uden statens støtte. Men så er spørgsmålet, om staten kan klare sig uden skibsværfterne! *Otto Ludwig.*

Nyt led i sikkerhedstjenesten

Ved Skagen Radio er taget et nyt pejlesystem i anvendelse, og Vikingen har bedt Post- og Telegrafvæsenets radioingeniør, K. Svenningsen, skrive lidt herom:

Jeg vil begynde med at citere nedenstående artikel, der er optaget i Dansk Post- og Telegraftidende, januar 1956.

„Som et nyt forsøgsvis led i sikkerhedstjenesten til søs afsluttedes sidst på sommeren arbejdet på det nye Adcock-pejleanlæg på Skagen Radio. Anlægget er indrettet til pejling af stationer, som arbejder i 2 MHz-båndet, altså i det frekvensbånd, man populært kalder kutterbåndet, og hvor alle radiotelefonstyrede skibe arbejder. Indtil videre er dette anlæg det eneste af sin art i den tjeneste i Norden og er 100 % beregnet og konstrueret af radioingeniørtjenesten.

Det nye anlæg har allerede bestået sin første alvorlige prøve.

Den 15. december 1955 begyndte med en hylende snestorm, som holdt sig i næsten 3 døgn, og som gav det voldsomste snefald i Vendsyssel i mands minde. Vindstyrken ved Skagen var 7, ret øst, kraftigt snefald. Længere nord på var vindstyrken 8 til 9, sne.

Kl. 07.40 hørtes på 2182 KHZ (den internationale nød- og kaldefrekvens) MAYDAY (det radiotelefoniske nødsignal) fra et norsk skib, som kaldte Tjøme radio, og kl. 08.05 blev følgende udsendt til alle stationer: „mayday following received from norwegian ship „spjerøy“ at 06.50 gmt in position 13 miles west of halloe on swedish westcoast have got leak and taking water in engine room want immediate assistance.“

Göteborg og Skagen kvitterer.

Så var tidspunktet inde til at få konstateret, om det nye pejleanlæg ville svare til forventningerne, og den første pejling, Skagen fik af „Spjerøy“ var 357 grader. Et blik på kortet fortalte omgående, at „Spjerøy“'s bestik var forkert, idet Skagens pejling viste ca. 10 sømil vestligere end „Spjerøy“'s opgivelse. Det er ganske naturligt; snestorm er noget af det værste vejr, man kan få til søs — man kan intet se og intet høre. Kort efter meldte et islandsk skib, „Thyrill“, sig og opgav sin position til nordvest af Skagen og tilbød assistance.

Kl. 10.58 pejles „Thyrill“ i 353,5 grader og „Spjerøy“ i 356,5 grader, og „Thyrill“ anmodes om at styre 3 grader østligere og komme igen jævnlige for check. Således fortsattes med hyppige skiftevis pejlinger af begge skibe, og „Thyrill“ har haft et forbistret vanskeligt job med at holde kursen i det vejr med vind og sø lige tværs.

Efterhånden tog „Spjerøy“ mere og mere vand ind, og den arbejdede tungere og tungere i den hårde sø, og kl. 11.00 meldte skipperen: „nå går den ikke lenger, nå får vi ta til båtene.“

Til „Spjerøy“ sagde Skagen derefter: „lad senderen

køre, når De går, hold Dem på positionen, held og lykke.“

Tjøme radio til „Spjerøy“: „lykke til.“

Kl. 11.05 gik „Spjerøy“'s 7 mand i båden. Nu var det et dødt skib, Skagen pejlede. Kl. 11.06 er „Spjerøy“'s pejling 355,5 grader, og man kan følge på pejleren, at han stadig driver vestover.

Kl. 11.07 „Thyrill“ pejling 355,5 grader, fint klaret i det vejr. „Thyrill“ siger fremme på positionen om ca. en time, hvis „Spjerøy“'s nord-syd bestik holder nogenlunde.

Pejlingerne fortsætter, og der ventes, medens tiden går langsomt. Tankerne er ved de 7 mand i båden. Er de kommet klar af vraget uden uheld?

„Thyrill“ meddeler, at hans radar er stærkt blindet på grund af sneen og den høje sø, og han kan ikke se mere end een sømil.

Kl. 12.16 meddeler „Thyrill“, at man nu er fremme ved havaristen. Pejlingen af „Spjerøy“ og „Thyrill“ er nu 354 grader.

Endelig kl. 12.37 meddeler „Thyrill“, at han har bjerget alle 7 mand velbeholdne om bord, og at han holder sig ved „Spjerøy“, som nu har stærk slagside. Norske marinefartøjer er på vej til „Spjerøy“ for om muligt at bjerge den, men kl. 13.45 meddeler „Thyrill“, at „Spjerøy“ synker. Samtidig takker han for assistancen. Uden radiopejlingerne havde det næppe været muligt at finde „Spjerøy“ så hurtigt.

Det må også nævnes, at hele pejlearbejdet og stationens trafik iøvrigt denne formiddag foregik med nød-generator, idet stærkstrømmen var afbrudt fra 08.42 til 13.40 på grund af fejl forårsaget af snestormen. Som det let vil forstås, er det af stor betydning, at stationer i sikringstjenesten har en effektivt og sikkert virkende nødstrømsforsyning.

Man må udtrykke håb om, at andre kyststationer udrustes med lignende pejleanlæg, så man i påkommende tilfælde kan få krydspejlinger. Et nødstedt fartøj kan således positionsbestemmes hurtigt og sikkert, og megen kostbar tid vil være sparet i eftersøgningsarbejdet.

Artiklen taler for sig selv og er korrekt i alle enkeltheder. Dog må det bemærkes, at pejlesystemet kun er indrettet for telefonifrekvenserne 1650—3500 kHz. Det er hensigten at fortsætte forsøgene i nær fremtid med et anlæg ved Blaa vand radio. Betingelserne for at opnå samme gode resultat som ved Skagen, er dog noget vanskeligere, hvorfor det må påregnes nogle mere vidtgående forsøg.

Et anlæg ved Blaa vand vil, som påpeget i den citerede artikel, give gode muligheder for krydspejlinger.

K. Svenningsen.

Har Delæst „Sejl og Motor“



Billede fra sammenkomsten den 23. februar, fra venstre ses afdelingschef Th. Milton-Johansen, Sømandenes Forbund, forretningsfører, kaptajn F. Iversen, skibsinspektør J. Reedtz Funder, DFDS, formanden for Danmarks Skibsførerforening, Kastrup Olsen, direktør Peter Leth, De private Assurandører, kommandør P. Ibsen, inspektøren for Prinsesse Maries Hjem, kaptajn V. J. Weichardt, kommandør Sv. Greve og lods H. B. Walloe.

Sømandsforeningen af 1856

ejer aktiver for 2,8 mill. kr.

„Sømandsforeningen af 1856“ holdt — som Vikingen omtalte i sit martsnummer — den 2. marts sit 100 års jubilæum. Nogle dage forinden samledes en kreds af mennesker med tilknytning og interesse for foreningen i inspektør, kaptajn V. J. Weichardts bolig i „Prinsesse Maries Hjem for gamle Sømand og Sømands Enker“. Her gav foreningens formand, kommandør P. Ibsen, en redegørelse for det arbejde, man har udført gennem de 100 år, foreningen har eksisteret, samt en kort oversigt over hvilke planer, man har for fremtiden.

Det fremgik heraf, at det ved foreningens stiftelse toges under overvejelse at skabe bedre forhold for søfolk i havn, specielt når de søgte hyre — og var uden beskæftigelse, men endvidere bestemtes det, at der skulle skabes et fond til køb af en stiftelse med fribolig for gamle trængende søfolk, som havde været interesseret i foreningen, og deres enker. I henhold hertil oprettedes Fonden for Opførelse af Sømandsboliger, og i 1874 havde denne tilstrækkelige midler til, at der kunne opføres en stor trefløjet bygning på Christianshavn, der indeholdt 70 boliger på en-, to- og tre-værelsers lejligheder, samt i stueetagen et „sailors' home“ med 30 senge. Denne bygning, der indviedes i 1875, fik først navnet „Sømandshjemmet“, men 1911 omdøbtes den til „Prinsesse Maries Hjem for gamle Sømand og Sømands Enker“, idet hele bygningen nu omdannedes til friboliger, hvorved lokalerne til „sailors' home“ bortfaldt, da andre institutioner havde taget dettes opgave op.

Ejendommen er navnlig i de seneste år blevet grundigt repareret og moderniseret. En væsentlig del af midlerne hertil skænkede „Mindeindsamlingen for omkomne danske Søfarende 1947“.

*Vederlag for opholdet betales flere år bagud! —
Fremtidsplaner*

Takket være den daværende energiske og varmhjertede formand for bestyrelsen, kommandør J. H. Schultz' initiativ udvidedes „Prinsesse Maries Hjem“, idet der i årene 1918-20 opførtes en tilbygning på 24 to-værelsers lejligheder med spisekøkken, således at hele komplekset kom til at rumme ca. 100 friboliger. 1917 købtes ejendommen, Skt. Annæplads 18, hvori der efterhånden indrettedes 11 friboliger til sømand og sømands enker samt værelser til 23 elever på Københavns Navigations-skole.

Ved indretningen af dette styrmandshjem tog foreningen en ny opgave op, som gennem årene har været af største betydning for vanskeligt stillede styrmandselever — ikke mindst under de tiltagende vanskelige boligforhold. Udover den hjælp, som dette hjem yder, gives der legathjælp til studerende styrmandselever ved landets øvrige navigations-skoler, hvor der er trang dertil. Foruden værelse med lys og varme i styrmandshjemmet gives der dets beboere et morgenmåltid — alt sammen for et yderst ringe vederlag. For at skaffe midler til hjemmet har man henstillet til beboerne, *hvis det er*

dem muligt, at bidrage til hjemmets opretholdelse: ved senere at indbetale et yderligere passende vederlag for deres ophold i hjemmet. Det skal nævnes, at denne henstilling følges flittigt, hvilket jo må tages som bevis for, at eleverne er taknemlige for foreningens arbejde, og at de skønner på det.

Om „Sømandsforeningen af 1856“s fremtidsplaner fortalte kommandør Ibsen, at man agter at skille sig af med ejendommen på Skt. Annæplads, og så i stedet købe en ejendom på Bispebjerg med to- og tre-værelses lejligheder. Hertil ønsker man så at flytte friboligerne og styrmanshjemmet, hvorved man kan få plads til endnu flere.

Foreningen blev til i små baglokaler i Lille Kongensgade

„Sømandsforeningen af 1856“s stifter er den bornholmske matros Peter Funk. Denne har været en ejendommelig, kraftfuld personlighed. Han kom til verden den 9. maj 1823 i Vestermarie Sogn på Bornholm, havde en hård barndom og ungdom, valgte søen som levevej, men harmedes over det optrækkeri, der gik for sig over for de fattige sømænd, der søgte hyre. En dag, da han havde været udsat for særlig ondartede afpresninger, besluttede han sig til at gøre sit til at få det optrækkeri afskaffet. Han sagde således: — Jeg vil så sandt hjælpe mig, Gud, gøre mit til at få dette optrækkeri afskaffet!

I en mindebog, der ved hans hundredårsdag blev udgivet med hans erindringer, fortæller han, at han i hidsigheden ikke ret betænkte, hvad han sagde. — Men eden havde jeg svoret, og det ængstede mig, om jeg skulle komme til at bryde den, fortsætter han. — Det var det, at alt var beregnet på at afpresse sømanden penge. Især drengene og dem, der gik på korte rejser, var der således pålagt en hård skat.

Resultatet blev, at Peter Funk skrev indbydelser til søfolk om at komme til et møde i et lille, mørkt baglokale et sted i Lille Kongensgade. Det var ikke mange, der efterkom indbydelsen, men et møde blev der i hvert fald, og blandt de tilstedeværende var løjtnant Rothe. I hans kasket puttedes de første bidrag. Det var ikke mangan skilling, men det blev trods alt til grunden i foreningen. „Sømandsforeningen af 1856“ var nu en realitet. I de følgende dage kom Peter Funk i forbindelse med forskellige søofficerer og andre mænd med betydelig indflydelse, hvilket yderligere sikrede foreningens vedblivende eksistens.

Foreningen oprettede som en af sine første opgaver et forhyringskontor, og det førte til, at de oprørende forhold efterhånden helt faldt bort. Men fra begyndelsen var det også en afgørende opgave at hjælpe søfolk, der var i trang, og der blev udformet den bestemmelse, som stadig er gældende, at man for et ganske ringe beløb kunne blive medlem af foreningen — og dermed sikre sig selv, sin enke eller sine børn en årlig understøttelse, hvis der skulle blive trang for det. Sådanne medlemmer har fortrinsvis ret til friboliger i foreningens hjem.

Man kan bo der for sit kontingent til foreningen, der andrager 10 kr. årligt — og på den stabel ansøgninger, ledelsen altid har liggende, kan det ses, at behovet for friboliger er meget stort.

Receptionen på jubilæumsdagen

På jubilæumsdagen holdtes i Dampskibsrederiforeningen en reception, ved hvilken bl. a. formanden for Dansk Dampskibsrederiforening, direktør L. O. Normann, viceadmiral Vedel, handelsministeren, fru Lis Groes med departementschef Aage Nielsen, Greve Moltke, ØK-direktørerne Hakon Christiansen og J. Chr. Aschengreen, skibsreder E. Hahn-Petersen, skibsreder A. S. Sørensen, kommandør Poulsen, direktør E. Mægaard og direktør Peter Grube var til stede.

Kommandør Ibsen havde håbet, at der i anledning af jubilæet ville komme midler ind til oprettelsen af et fond på 100.000 kr., og dette håb gik da også i opfyldelse. I forvejen havde „Sømandsforeningen af 1856“ aktiver for knap 2,8 millioner kroner, hovedsagelig i ejendomme og legater. Den første skilling, der blev lagt i løjtnant Rothes kasket, må således siges at have formeret sig godt.

Om eftermiddagen var der i Håndværkerforeningens lokaler fest for beboerne i „Prinsesse Maries Hjem for gamle Sømænd og Sømænds Enker“. Der var bl. a. optræden af forskellige kunstnere.

P. J.-P.

TRÆSKIBE og træ i skibe

holder længere med



Træimprægnering

C-TOX er det bedste og sikreste middel mod de svampearter, der ødelægger vore fiskerfartøjer og andre træskibe.

Afprøvet på TEKNOLOGISK INSTITUT 1954-55 på træværk hentet direkte fra svampeangrebne fartøjer.

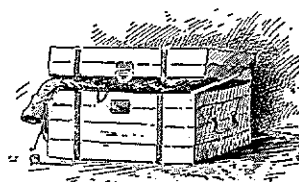
C-TOX behandlet træ er holdbart træ — og så kan det males og lakeres som sædvanlig.

KIRK & KOMPAGNI

THS. LAUBSGADE 6-8 & 15, KØBENHAVN Ø.
TLF. CENTRAL +2750

... fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



Tretten om bord

General McArthur er ikke overtroisk. I alle tilfælde ikke når det gælder tallet 13. I 1942 bragte den amerikanske u-båd „Spearfish“ tretten passagerer fra Manila til Australien. Blandt de tretten, der i al hast måtte flygte fra japanerne, var general Douglas McArthur.

En dødsdomt gjorde karriere

I 1910 gik Shaw Savill Line's damper „Aotea“ på grund ved Green Point og blev slemt beskadiget. Redere og assurandører betragtede skibet som totalforlist, og en jernhandler ved navn Isaac Ochberg købte skibet for en pris, der i alle tilfælde ikke oversteg 1.500 pund Sterling. Nogle siger endda, at han slap med 1.000 pund (ca. 20.000 kroner efter nutidig kurs). Ochberg anså vraget for at være alt for godt til ophugning og „shinede“ det op, da det først var lykkedes at få det af grunden. Senere blev det solgt til Lord Inverforth, der dengang hed Andrew Weir. Denne gang var prisen ca. fire gange så høj som i 1910, og Isaac gned sig i hænderne. Men lorden havde på ingen måde dummet sig, for under navnet „Naneric“ indtjente skibet senere sin pris utallige gange.

Man sparede på malingen

Et af de store amerikanske hangarskibe kræver ca. 100 tons maling, hver gang det skal males. Med det kvantum kunne man rimeligvis have malet hele den amerikanske flåde for 125 år siden, men dengang undgik man helst at bruge maling. Der skulle spares! Så sent som i 1825 kalkede man det berømte „Constitution“ i stedet for at male det!

Verdensrekord?

I „gamle“ dage, der i denne forbindelse ikke ligger så færdeligt langt tilbage, udkæmpedes der inden for næsten alle flåder konkurrencer mellem skibene om, hvilket af dem der kunne hunkre kul hurtigst. Som regel foregik arbejdet med simple hjælpemidler, f. eks. med hånd og magt. — Nu da kulskibenes tid er næsten forbi, har man fundet på noget andet at konkurrere om: For nogen tid siden gjorde USS „Toledo“'s besætning krav på rekorden for hurtig ombordtagning af ammunition. Besætningen havde i løbet af tolv timer indtaget 300 tons ammunition, hvilket var 722 kg pr. mand. — Men andre skibsbesætninger lovede, at de nok skulle slå rekorden. Bare de nu ikke bliver så ivrige, at de taber noget af ammunitionen!

Et sardin-monument

Nordmændene er klar over, hvad de skylder deres fiskere og deres fiskeindustri. Fornylig rejstes der i Stavanger et monument, der skal give udtryk for denne taknemlighed. Monumentet forestiller grundlæggeren af Norges sardin-industri, Chr. Bjelland. Herhjemme rejser vi kun statuer af landbrugets foregangsmand og af finans-genierne.

Færøernes mange græsenker

Englænderne var de første, der begyndte at drive fiskeri i større målestok ud for Grønlands vestkyst. De startede allerede i 1845. I dag er det færingerne, der tager hovedparten af fangsten i disse farvande. I nogle år har færingernes andel i fangsten ligget på over 50 procent og kun få gange under 30 procent. Et enkelt år — i 1937 — deltog omtrent hundrede færøske låde i fangsten langs det vestlige Grønland. Bådene var bemanded med omtrent 3.000 fiskere, hvilket var over halvdelen af den mandlige færøske befolkning.

Pærerne i orden

Om bord på „Queen Mary“ er der ikke mindre end 520 større og mindre motorer samt 30.000 elektriske pærer.

Dyrlægens redningsbælte

Kredsdyrlæge Schwartz fra Oebisfelde opfandt i 1888 et redningsbælte, der helt og holdent brød med de gængse ideer om redningsmidler på den tid. Hans redningsbælte var forsynet med glaskapsler, som indeholdt flydende kulsyre. Skulle bællet bruges, slog man kapslerne i stykker, hvorefter kulsyren i luftformig tilstand fyldte bællet og gjorde det egnet til at holde en mand oppe. Men opfindelsen havde ikke de sagkyndiges interesse. Den har sikkert været for kompliceret.

Amerikanerne kom først

Nu hører det til sjældenhederne at se et bare nogenlunde større skib uden styremaskine. Men hvem opfandt forresten dampstyremaskinen? — Amerikanerne holder selvfølgelig på, at det var dem, idet de hævder, at coasteren „Augusta“, som i 1858—60 sejlede mellem Savanna og Fernandine i Florida, var det første skib med dampstyremaskine om bord. Kan nogen af læserne mon fortælle, hvornår den første danske styremaskine kom i brug?

Hvor frømandene var med

Frømandene hører nu til det „faste inventar“ i næsten alle betydelige forsvar. Men i begyndelsen af den første krig anså mange dem nærmest for at være en slags kuriositet, og de blev først rigtigt anerkendt, da de havde banet vej for nogle af de store landgangsoperationer. Ved Assan Beach på Guam sprængte de således 620 koralformationer ved hjælp af fem tons sprængstof!

Intet nyt under månen

Den sidste krigs forhadte mørkelægning var slet ikke noget nyt. Allerede under kanonbåds- og kaperkrigen mod englænderne for 150 år siden blev det ved lov bestemt, at alle vinduer, som vendte ud mod søen, skulle blændes. Efterkom man ikke påbudet, fik man ret betydelige bøder, og hvis disse ikke hjalp, kom man i forbedringshus.

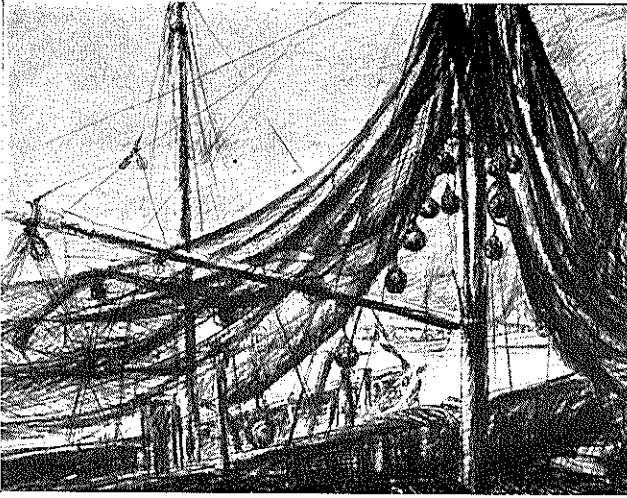
Britter og yankees

Er der noget, englænderne er stolte af, er det deres flåde. Da atlantpagtens flådestyrker for nogle år siden skulle have en fælles overkommando, og det forlod, at chefen skulle være en amerikansk admiral, hævdede der sig mange forbitrede røster i de britiske blade. Tænk, om en yankee skulle have overkommandoen over en flåde, der havde fostret mænd som Nelson og Jellicoe! I et læserbrev i „London Daily Express“ hed det bl. a.: Det forlyder, at Errol Flynn skal have kommandoen over den britiske flåde!

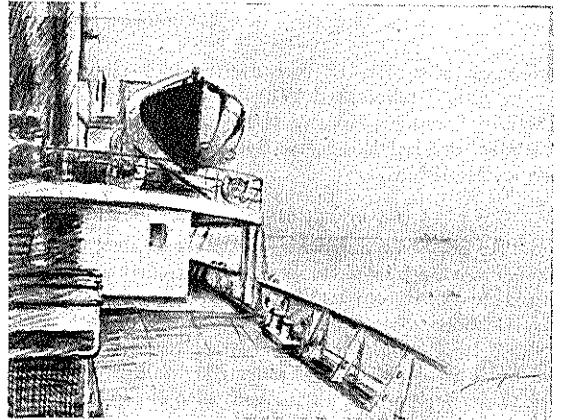
Lystfiskerens aftenbøn

Lord, give me leave
To catch a fish
So big that even I
When talking of it afterward
Will never need to lie.
Efter „Our Navy“

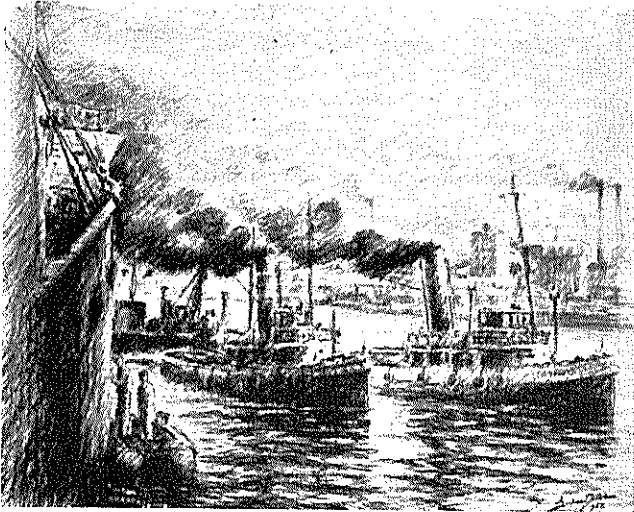
Blade af en skitsebog



*Fiskebåtar i Simrishamn.
„Nåten torkas“, kolteckning 1953.*



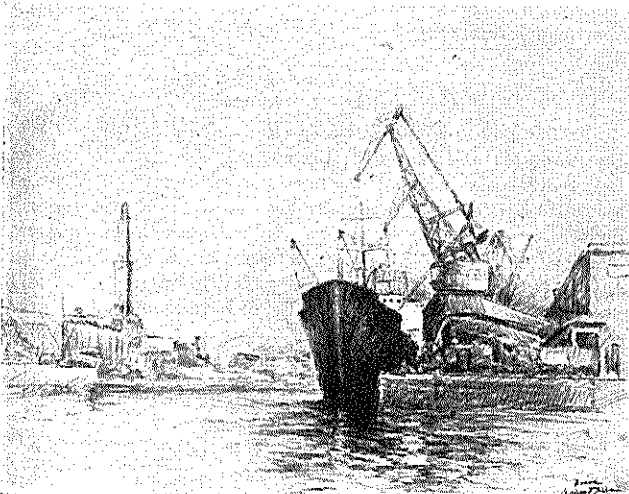
*Ombord m/s „Bravo“ (Medelhavet).
Vid 3:ans lucka, kolteckning 1954.*



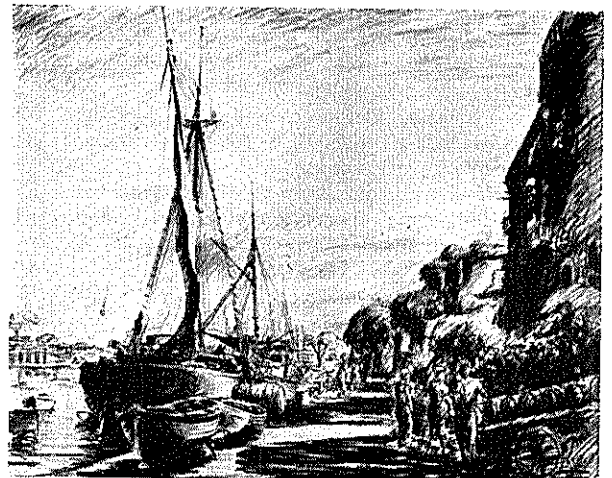
*Möte med bogserare River Thames.
Kolteckning 1954.*



*„Söndagsvila i Simrishamn moderna fiskehamn“.
Större fiskebåtar, kolteckning 1953.*

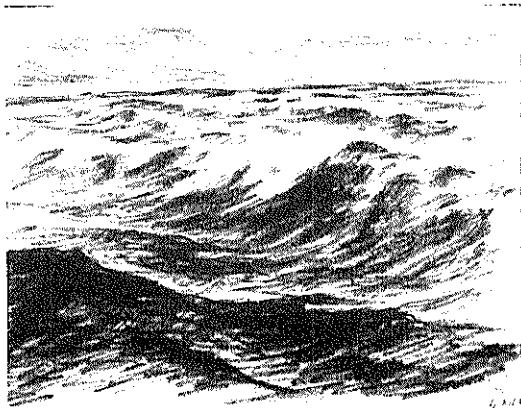


*M/s „Bravo“ under lastning och lossning i Genuas hamn.
Kolteckning 1954.*

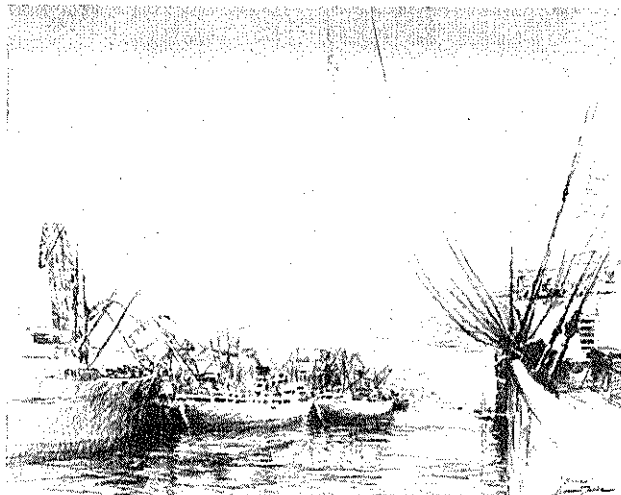


*Porto d'Ischia, Neapel Goljen. Lossning av vinfat.
Kolteckning 1955.*

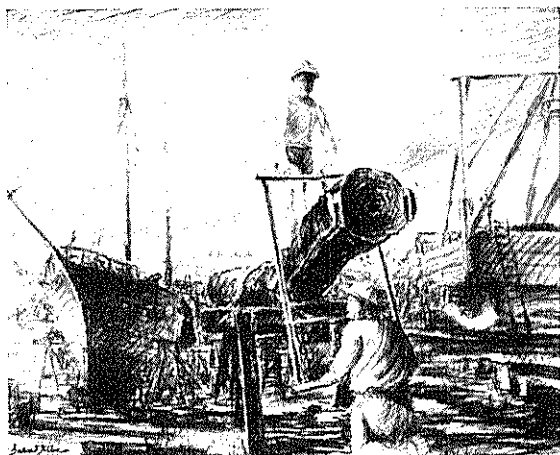
Direktøren for Sjöhistoriska Museet i Stockholm, Gerhard Albe, er, som mange ved, også en dygtig marinemaler. På sin studierejse i Sydeuropa har han taget hosstående skitser, som Vikingen har fået lov til at reproducere.



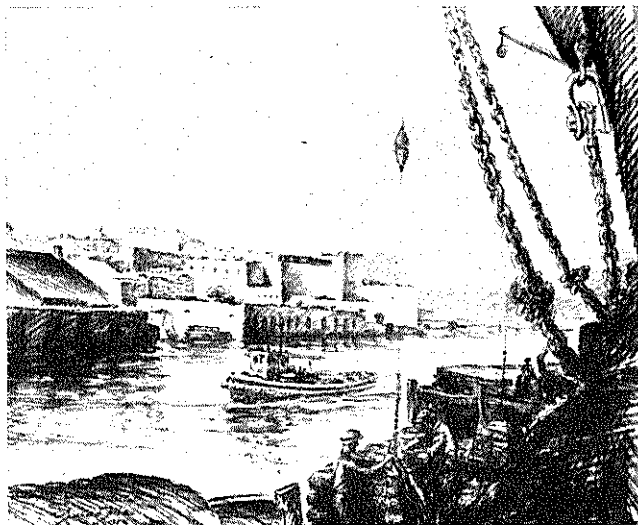
„Frisk bris“ utanför Spanska kusten (Biscaya bukten). Ombord m/s „Bravo“. Fred. Olsen Line i Oslo, kolteckning 1954.



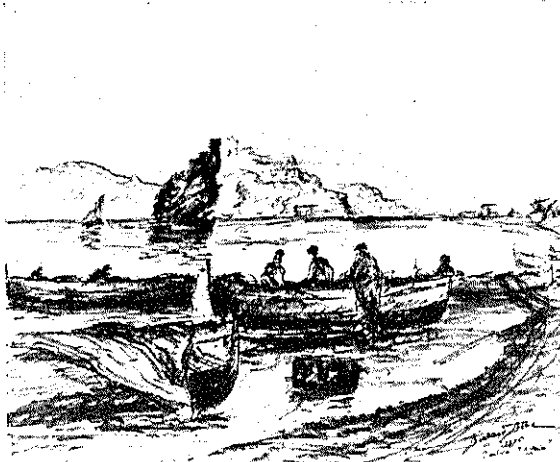
„I årla morgonstunden“ i Livornos hamn. I centrum tvenne danska fartyg, kolteckning 1954.



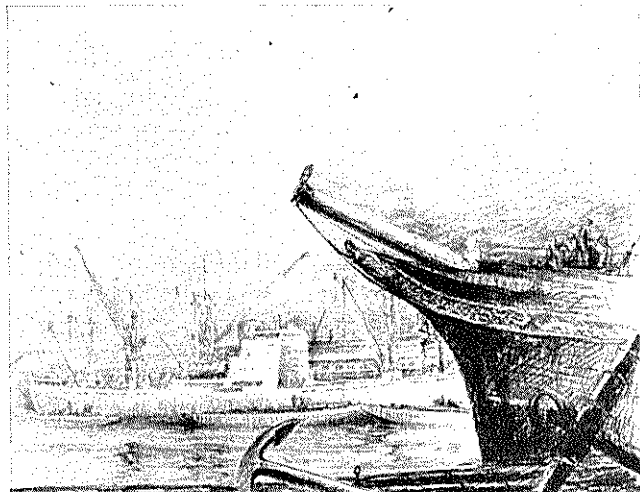
Ramsågning, teknik med åldriga anor. Varvet i Porto d'Ischia. Kolteckning 1955.



Lastning av lök från prämar i Valettas inre hamn. Malta för London, kolteckning 1954.



Motiv från Ischia. I förgrunden fiskebåtar göras klara. i bakgrunden Castello Argonese. Kolteckning 1955.



East India Dock. Museifartyget, det kända klipperskeppet „Cutty Sark“ byggt 1869 under renovering och uppriggning. Kolteckning 1954.

Sømandshjemmet „Bethel“s

50-års jubilæum

Sømandshjemmet „Bethel“, som blev indviet 18. marts 1906, afløste „Bethelskibet“ — en gammel norsk brig, som i året 1881 blev indrettet til mødesal og læseværelse for søfolk. Bethelskibet lå ved Kongens Nytorv for enden af Nyhavn. Den ældre generation husker det.

Sømandshjemmet „Bethel“ var i 1906 et fuldt moderne sømandshjem og blev besøgt af mange søfolk, og mange fandt her et hjem, hvad flere af de ældre søfolk kan fortælle om. Sømandshjemmet havde plads til ca. 50 søfolk. Gennem årene viste det sig, at det var for lille i forhold til de mange, som gerne ville bo på hjemmet, og i årene 1939—52 måtte man årligt sige nej til ca. 3000 søfolk, og imedens prøvede bestyrelsen at finde udvej for en udvidelse. Først moderniserede man „Bethel“ i 1942, hvor der kom rindende vand og nye senge og møbler på værelserne. Læsestuerne fik også nye møbler og blev på den måde mere tidssvarende. Men efter spørgslen efter værelser var stadig stor, og i oktober 1947 erhvervedes naboejendommen, Nyhavn 22, hvorefter man gik i gang med tegninger til det nye sømandshjem. Det var arkitekt Peter Koch, der fik opgaven betroet, og skibsreder Jørgen Carl forestod den store ombygning som byggeudvalgets formand.

Den 23. marts 1952 indviedes sømandskirken og det nye sømandshjem i overværelse af Danmarks konge og dronning. Det blev en festdag i sømandsmissionens historie. Den store udvidelse betød nu, at man kunne have 102 sømænd boende, og man fik gode, moderne opholdsstuer, billard, bordtennis, motionsal, mørkekammer og hobbyværksted.

Mange søfolk har fundet et hjem i sømandskirken og sømandshjemmet, og mange forbindelser mellem forældre og sømandshjemmet er knyttet i årenes løb.

Sømandshjemmet har daglig ca. 300 besøg af søfolk, og ca. 3000 har boet på sømandshjemmet i det sidste år.

Dette er en kort oversigt over de 50 år, sømandshjemmet har bestået, og mange søfolk vil sige det samme, som een udtrykte det for et par uger siden: „På sømandshjemmet er jeg så glad for at være, for det er som et hjem for mig.“



KGL. HOFMØBELFABRIKANT
C. B. HANSENS ETABL.

BREDGADE 32
København K.

Central 386 — 11,386 — 11,585

Vi holder os til



ESBJERG TOV

*Giv skibets gudmo'r
et varigt minde
om dagen, da hun
var skæbnegudinde.*



A. DRAGSTED

AKTIESELSKAB

KGL. HOF-JUVELERER OG HOF-GULDSMED

established 1854

Bredgade 17 . Copenhagen K. C. 5576

Altid et righoldigt lager af jubilæumsgaver

Fra 6-årers robåd til moderne motorredningsbåd

Lidt om redningsvæsenets bådtyper gennem tiderne

Af INGVARD OLSEN

Kort efter redningsvæsenets 100 års jubilæum har forsvarsministeriet nu nedsat en kommission med henblik på bl. a. en modernisering af materiellet udover den, der blev en følge af den kommissionsbetænkning, som så dagens lys for godt 25 år siden.

Det kunne måske lyde mærkeligt, at man blot en lille menneskealder efter den forrige kommissions arbejde atter gør redningsvæsenets forhold til genstand for nye overvejelser, men dels vokser tekniken jo hurtigt i vore tider, og dels har for redningsvæsenets vedkommende administrationen altid været rede til at prøve nye opfindelser både for at yde nødstedte søfolk den størst mulige hjælp og for at give redningsmandskabet et godt og sikkert materiel at arbejde med, hvilket bl. a. ses af den udvikling, bådmateriellet har gennemgået indenfor de 100 år, redningsvæsenet har bestået.

Den første redningsbåd til Jyllands vestkyst blev bygget i 1846 og af Foreningen til Søfartens Fremme skænket til anbringelse på kysten ved Harbøre, hvorfra den kort efter flyttedes til Agger Kanal, men viste sig iøvrigt uegnet til formålet, hvorimod en anden her i landet bygget redningsbåd, som i 1847 skænkedes af Frimurerlogen i København og anbragtes ved Flyvholm, brugtes i mange år og efterfulgtes af både, der var bygget efter samme principer. Den var bygget af skibsbygmester Bonnesen i København af Elmetræ, 26 fod lang, 6½ fod bred og 2½ fod dyb, såvel i bunden som under tofterne forsynet med lufttætte kobberkasser, og bestemt til at blive roet med 6 årer. De første 4 både, der herefter byggedes, var ubetydelig større i bredde og dybgående, og ved de efterkommende 4 både blev længden 30 fod, men ved brugen af disse både gjorde man imidlertid den erfaring, at de ikke var så stive, som ønskeligt var, og der blev da bygget 9 både, som var af en fyldigere type.

I 1860 fremkom fra Amerika oplysninger om redningsbåde, der var bygget af galvaniseret jernplade,

og der blev herefter på grundlag af yderligere indhentede oplysninger af Bonnesen bygget en sådan, som anbragtes ved Rindby på Fanø, men man blev hurtigt klar over, at båden ikke var skikket til redningsbrug.

Efter at redningsbåden ved Skagen var kæntræt i 1862, blev der nedsat en kommission til drøftelse af redningsbådenes konstruktion, og der fremkom forslag om bygning af selvrejsende både, hvorefter der byggedes 3 sådanne af Bonnesen. Der gik nu nogle år, hvor der ikke byggedes redningsbåde, men i 1870 fremkom forslag om bygning af pontonfartøjer, som i England havde været kendt i en snes år, idet der i 1851 på Merseyfloden anbragtes 2 sådanne; disse havde dog vist sig vanskelige at ro frem, ligesom broddet gik hen over fartøjet, hvorfor man havde opgivet at bygge flere af dem. Man besluttede sig dog herhjemme til alligevel at gøre et forsøg i den nævnte retning, og der byggedes herefter 3 sådanne fartøjer, som forsøgsvis blev anbragt på vestkysten. I begyndelsen var man ret godt tilfreds med dem, men i tidens løb skiftede man dog mening, da det viste sig, at de vagede dårligt og besætningen derfor var udsat for at blive fejet bort af den overstrømmende sø; de blev derfor forholdsvis hurtigt kasserede.

I 1874 byggedes til de 2 redningsstationer på Læso 2 både af den oprindelige type, idet man dog forsynede dem med sejl, og i 1879 byggedes en båd til den da oprettede station på Anholt; de vakte alle 3 særdeles tilfredshed ved stationerne.

Efter 1879 byggedes i mange år redningsbådene af bådebygger på orlogsværftet, Frørup, der indlagde sig megen fortjeneste ved bygningen af disse både, hvis form og byggemåde i det væsentlige bibeholdtes lang tid fremover. De første af hans både byggedes i 1882, og de adskilte sig fra de senest byggede både derved, at de havde mindre fremspringende stævn, men dog den samme længde i vandlinien, nemlig 30 fod, og var lidt fyldigere og bredere midtskibs; herved såvel som ved nogen forandring med hensyn til luftkasserne blev bådene betydeligt stivere samt noget mere retroende. De var indrettet til at ro med 5 årer i hver side, og afstanden mellem tofterne var så stor, at mandskabet havde fuldstændig fri plads til at strække armene og kunne anvende al kraft og opmærksomhed på årerne, ligesom der også blev indrettet mere plads til de skibbrudne. Det kan også nævnes, at medens der tidligere kun havde været afløb for ovenvand gennem rør i bunden med selvvirkende ventiler, blev der nu anbragt 2 firkantede åbninger forsynede med selvvirkende, tæt-sluttende klapper i hver side af båden.

I de påfølgende 12 år blev der på orlogsværftet bygget over 30 både af den gældende type, og i disse

A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders

år byggedes der 2, som forsynedes med sænkekøle, ligesom der også anbragtes en ballastkasse til vand i disse og alle efterfølgende både. I året 1900 blev der bygget en båd, som var af delvis ny konstruktion og 5 fod længere samt forsynet med 2 sænkekøle, og af denne type blev der i de påfølgende år bygget 3, hvoraf den ene anbragtes ved Esbjerg. Den var forsynet med luggersejl, medens de tidligere både havde sprydsejl eller gaffelsejl.

I årene fremover fik man skabt en god type på en synkefri og selvvlændende redningsbåd til en besætning på 12 mand, men efterhånden som bådmotorerne blev mere og mere driftssikre, meldte den tanke sig ganske naturligt, om man ikke med fordel kunne anvende motorer i redningsbådene, og i 1914 byggedes efter engelsk mønster på orlogsværftet den første motorredningsbåd, som blev anbragt ved Skagens havn, og i de efterfølgende år placeredes en del mindre både, der var forsynede med hjælpemotor af den amerikanske Ferro-type i forskellige havne på Jyllands østkyst og øerne samt på Jyllands vestkyst, hvor de søsattes fra åben strand.

Hjælpemotorerne viste sig dog hurtigt ikke at svare til forventningerne, og i 1925 indførtes en ny type, nemlig den amerikanske Fordson-motor. Denne var på 25 hk og i stand til — uden hjælp af årer — at drive redningsbåden frem med den fornødne kraft. I 1930 udsendte Ford en ny serie af samme motor, men på 32 hk, og denne type anvendes nu i alle nyere motorredningsbåde her i landet bortset fra enkelte særlig store både, af hvilke der haves flere med motorer på omkring et halvt hundrede hestekræfter.

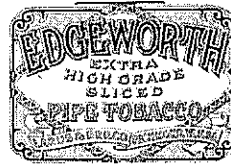
Motorredningsbådene, af hvilke der nu findes 23, er forsynede med elektrisk lys i lanterner, maskinrum og kompasshus, ligesom de har projektører, og for det tilfælde, at motoren skulle svigte, er de tillige udrustede med mast og sejl og forsynede med sænkekøl. De store både, der er på 12 à 13 tons, sættes i en havn ud på skinnevogn, medens de mindre føres til havet på planker og ruller.

Samtlige redningsbåde, der har været benyttet og benyttes af det danske redningsvæsen, er bygget her i landet med undtagelse af en i firserne indkøbt amerikansk Surfboat, som imidlertid ikke viste sig særlig anvendelig på vore kyster og derfor ret hurtigt udrangeredes.

De danske redningsbådes farve er som bekendt rød med et ca. 40 cm bredt hvidt korkbælte. På en international kongres, der blev afholdt i London i 1924, fremkom fra norsk side et forslag om, at samtlige nationers redningsbåde blev malet med samme farve for at gøre dem let kendelige for de nødstedte søfolk, og nogen tid efter spurgte lederen af det engelske redningsvæsen, om man her i landet kunne tænke sig at male redningsbådene med samme farve som de engelske, der var hvide i bunden, blå over vandgangen og med rødt korkbælte. Da det imidlertid ansås for at være af betydning, at bådene er så lette at få øje på som muligt for de skibbrundne, blev der svaret, at man ikke agtede at gå fra den røde og hvide farve, da den røde slår godt igennem om dagen, og den hvide, når mørket falder på.

EDGEWORTH

AMERICA'S FINEST PIPE TOBACCO



MADE IN
U. S. A.



LARUS & BROTHER COMPANY, INC.

RICHMOND, VIRGINIA, U. S. A.

ESTABLISHED 1877

DAMPSKIBSSELSKABET

TORM

AKTIESELSKAB

Grundlagt 1889

Telefoner: MINERVA 2437 - RIGSTELEFON 203

HOLMENS KANAL 42 — KØBENHAVN



Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Dania“

AMALIEGADE 33

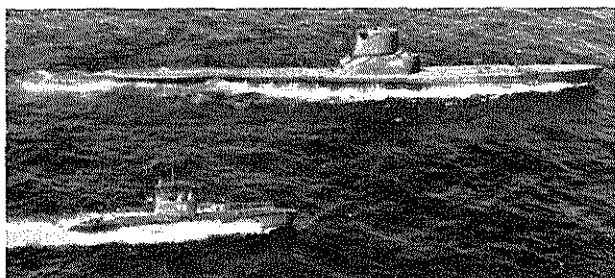
Telef. 11598 - 11568

U-både i lommeformat

„Minisub“, amerikansk eenmands-u-båd — også for private

Under den anden verdenskrig byggede japanerne en mængde u-både i virkeligt lilliput-format, og dværg-undervandsbåde var også kendt i flere andre lande. Men de japanske „midget-subs“ var nok de mindste. De var beregnet til transport af en enkelt mand, som var villig til at ofre livet for at afsende en torpedo fra u-båden mod et fremmed fartøj på kort distance. Når disse u-både havde opfyldt deres mission, gik de fleste af dem sandsynligvis tabt sammen med deres fanatiske førere.

Nu gøres der imidlertid forsøg med lignende fartøjer i USA, ganske vist ikke med samme makabre baggrund. Den amerikanske flåde har i hvert tilfælde netop i disse dage fået nogle u-både i „lommeformat“. Den første dværg-undervandsbåd afleveredes under

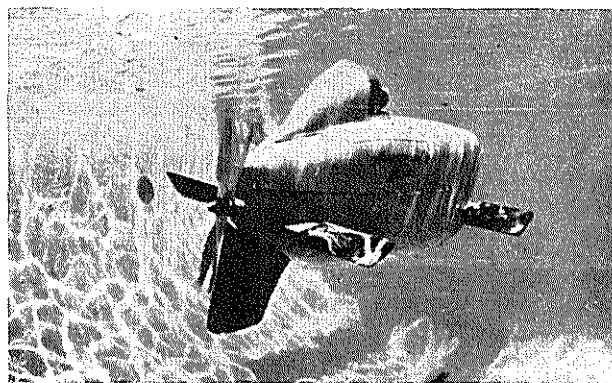


U-båd af den amerikanske T-klasse, og i baggrunden en u-båd af den almindelige type.

betegnelsen „USS X-1“ til den amerikanske marines u-båds-base i New London, Connecticut, som forrester ligger lige i nærheden af det berømte værft i Groton, som byggede de første atomkraft-drevne u-både „Nautilus“ og „Sea-Wolf“, og hvorfra også „X-1“ søsattes. Men det var kun søsætningen af den sidstnævnte, der foregik i Groton. Den byggedes nemlig inde i land af en flyvemaskinefabrik, Fairchild Engine & Aircraft Corp. i Farmingdale L.I. „X-1“ var det første amerikanske orlogsfartøj, som helt igennem byggedes af en flyvemaskinefabrik. „X-1“ og dens søsterskibe måler ikke mere end 15 meter i længden. Og de vejer kun 25 tons. Til hvert af fartøjerne hører en chef og fem mands besætning, mens atom-ubådene kræver en besætning af 80 til 100 mand og er 110 meter lange, samtidig med at de har et deplacement af 3.000 tons. Men atom-ubådene har jo også helt andre formål end „X-1“ og dens søsterfartøjer. De sidstnævnte er nemlig udelukkende bygget for at kunne deltage i forsvaret af de amerikanske kystbyers havneanlæg. Det samme gælder en noget større version af lignende u-både i lommeformat, T-typen, hvoraf i det mindste et par stykker allerede er indført på den amerikanske flådeliste.

Af endnu mindre dimensioner bliver en u-båd, som for øjeblikket er under bygning på et værft i Los Angeles. Ganske vist vejer den dobbelt så meget som X-typen, nemlig 50 tons, men den bliver kun 12,5 meter lang. Den skal udelukkende bruges til videnskabelige undersøgelser

på de store havdybder og er derfor forsynet med ekstra tykke panserplader, som skal være i stand til at klare det meget høje tryk nede på de store dybder. U-båden skal nemlig efter beregningerne kunne dykke ned til 9.000 meters dybde og blive liggende dernede i en uge. Den er også forsynet med to store køjer eller vinduer, så at man kan studere livet dernede, og kraftige projektorer skal lyse op i „landskabet“, så at man kan fotografere og filme flora og fauna. Også denne u-båd bliver dog stor i sammenligning med den „minisub“, en eenmands-ubåd til privatbrug — som nu bygges af Aerojet General Corp. Den er nemlig kun lidt over 2½ meter lang og ca. 90 cm bred. Den vejer kun 65 kg. Man kan faktisk kalde den en „undervands-cykel“ eller „undervands-knallert“. En sådan ubåd kan nemlig enten drives frem ved hjælp af fødderne eller med en lille elektro-motor. I førstnævnte tilfælde bruger føreren et par cykelpedaler, som med gear er koblet til en kæde, der driver en skrue agterude. På den måde kan man nemt stampe sig frem med en gennemsnitsfart af 3,8 knob. Og man kan uden større kraftanstrengelser holde denne fart i flere timer. Hvis man cykler med en hastighed af 5 knob — hvilket også kan lade sig gøre, må man selvfølgelig økonomisere lidt mere med kræfterne ved kun at tilbagelægge kortere strækninger. Hvis man installerer en el-motor, kan man nemt komme op på en hastighed af 7,5 knob. Føreren sidder oprejst i et cockpit og med hovedet oppe i en gennemsigtig plastic-kuppel. Hætten har man dog ikke kunnet gøre helt vandtæt, og fabrikanterne anbefaler derfor, at man under sejladsen bærer en særlig maske for ansigtet og en „aqualung“ — vandlunge — bestående af to beholdere med komprimeret luft. Disse „lunger“ er fastgjort



Eenmands-ubåd til privatbrug — undervandsfoto.

til førerens ryg, og under sejladsen under vandet må man have en særlig „sut“ i munden. Denne „minisub“ fremstillede fabrikanterne som hobby for deres egen fornøjelses skyld, men en serieproduktion er nu sat i gang for salg til private i stor stil. Mange, der er interesseret i undervandssport, vil hilse dette initiativ hjerteligt velkommen.

E. Langlet.

Fra søretten

Spørgsmålet om, hvordan bestemmeslen i sømandslovens § 23 om fordeling af sparet hyre skal forstås, har fornylig været gjort til genstand for behandling under en sag ved sø- og handelsretten. Det hedder i loven, at *spar*et hyre for den tid skibet er i søen, såfremt en rejse helt eller delvis bliver udført med *mindre* mandskab end forudsat, *fordeles ligeligt mellem sømændene af den formindskede mandskabsgruppe*, medmindre det godtgøres, at formindskelsen ikke har påført gruppen forøget arbejde. Dog skal der fradrages, hvad udgifterne til overtidsbetaling måtte være forøget med som følge af formindskelsen.

I den sag, der her er tale om, var en donkeymand, forhyret med s/s „Lilleborg“, tilhørende A/S Dampskibsselskabet Dannebrog, blevet bragt syg i land i Kristianssand. Maskinchefen havde i den anledning ændret arbejdsfordelingen for maskinmestrene fra 3-skiftet til 2-skiftet vagt, således at maskinchefen udførte donkeymandens arbejde, dog at en fyrbøder på vagt udførte donkeymandens arbejde med sodudblæsningen.

Selskabet nægtede nu at udbetale noget beløb til fordeling blandt fyrbødergruppen, og Søfyrbødernes forbund påstod nu på deres vegne selskabet dømt til at betale den i søen sparede hyre med 581 kr.

Selskabet påstod sig frifundet.

Under sagen gjorde *forbundet* gældende, at fyrbøderne ved vagtændring fra 3-skift til 2-skift unddrages sparet hyre på grund af overtidsbetaling til maskinmestrene og at denne disposition var uberettiget. Efter loven skulle jo sparet hyre med fradrag af udgifter til overtidsbetaling som følge af formindskelsen, fordeles mellem den formindskede mandskabsgruppe, men ved omfordelingen af vagterne har officererne opnået den økonomiske fordel, og maskinchefen burde i stedet have taget en fyrbøder til hjælp. Den tidligere sømandslov indeholdt en regel om fordeling i forhold til *enhvers* forøgede arbejde, og motiverne til den nugældende sømandslov indeholder ikke noget om, at der på dette område skulle være tilsigtet en ændring.

Selskabet gjorde heroverfor gældende, at fyrbøderne ved skulle have delt sparet hyre, hvis udgifterne til overtid ikke havde oversteget denne, men efter sin ordlyd kræver loven ikke, at den gruppe, der skulle have delt sparet hyre, skal være den samme, som har haft overtiden.

Retten tog til udgangspunkt selskabets erkendelse af, at der var påført søfyrbøderne forøget arbejde, og at der efter sømandsloven af 1923 var sikret det tilbageblevne mandskab vederlag for forøget arbejde enten i form af andel i sparet hyre eller overtidsbetaling. Herefter — og da motiverne til den nye sømandslov ikke støttede, at der skulle ske en forringelse af mandskabets stilling, men tværtimod tydede på, at der kun skal ske fradrag for overtidsbetaling, hvis en sådan er udbetalt den formindskede gruppe — blev

selskabet dømt til at betale den sparede hyre til søfyrbøderne til fordeling.

Dommen er dog interessant derved, at en dommer ville frifinde, idet han fandt, at den nye sømandslov kun udtalte, at udgiften til overtidsbetaling skal fradrages uden at dette begrænses til overtidsbetaling til den formindskede mandskabsgruppe.

— — —

I juli 1955 rejste auditøren ved søværnet tiltale mod kaptajnløjtnant Svend Erik Kock Sørensen for tjenesteforseelse, militær straffelov § 63, derved at han den 3. februar 1955 udførte en besejlingsøvelse af Svendborg Sund under vanskelige navigatoriske forhold uden at vise fornøden agtpågivenhed og nøjagtighed i navigeringen, således at minestrygeren „Egenæs“ løb på grund ved Valdemar slot og blev beskadiget.

Spørgsmålet om ansvaret for grundstødningen blev forelagt sø- og handelsretten til afgørelse, hvor kaptajnløjtnant Koch Sørensen bestred at have noget ansvar for det passerede.

Af sagen fremgik det, at tiltalte, der var chef på „Egenæs“, til en rapport til søværnskommandoen havde oplyst, at man på grund af den tætte tåge ikke kunne gennemføre de fastsatte øvelser, og at man derefter blev beordret til at foretage besejlingsøvelser gennem Svendborg sund fra øst. Under denne var 3. kommanderende efter chefens ordre beskæftiget med udsætning af kurser og føring af plot, medens næstkommanderende var beordret til at følge sejladsen på radar og lede skibets sejlads, medens tiltalte selv fulgte navigeringen henholdsvis ved kortbordet og ved radaren.

Fra anklagemyndighedens side blev det navnlig gjort gældende, at kaptajnløjtnant Koch Sørensen var ansvarlig for sin undladelse af at føre kontrol med næstkommanderendes sejlads og for sit ukendskab til skibets plads i grundstødningsøjeblikket. Han burde have været klar over, at der gik en stærk strøm ud af sundet og skulle have kontrolleret, at rorgængerens efter at Slotshage lys- og klokketønde var passeret og kursen var sat mod den røde 2-kost ved Grønneodde, udførte den givne rormanøvre korrekt. Endvidere blev det gjort gældende, at der var sejlet med for stor fart i tågen.

Forsvareren fremhævede heroverfor, at tiltalte, der korrekt havde givet sin næstkommanderende ordre til at sejle, selv havde opholdt sig på broen parat til at gribe ind. Det måtte være uden betydning, når der, scm af rorgængerens forklaret, kun blev givet 2 omgange på rattet, da det ikke var oplyst, at denne drejning ikke ville bringe skibet rundt i rette tid. Iøvrigt drejede det sig om en militær øvelse, hvor kursen nok skal sættes *med fornøden sikkerhed, men også med forsvarlig dristighed*, og efter forsvarrets opfattelse skyldtes grundstødningen, at kompasset havde hængt og havde fulgt skibets drejning.

Retten lagde ved sagens afgørelse navnlig vægt på, at det indgik som et led i øvelsen at bibringe de underordnede chefer praktisk erfaring i navigering og

SPAREKASSEN

for

Kjøbenhavn og Omegn

Hovedkontor

NIELS HEMMINGSENSGADE 24

BØRSTE- & PENSELFABRIK

har lavet pensler i 3 generationer

KGS. NYTORV 8, K.

TLF. PALÆ 3589

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

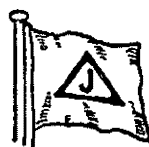
følge, at skibet kl. 20.35 grundstødte ud for Sveriges vestkyst ved „Väster Flacket“.

Det fremgik af sagen, at der dels havde været søforhør ved sø- og handelsretten og at besætningen også for Göteborg rådhusret havde afgivet detaljerede forklaringer. Under sagens strafferetlige behandling ved sø- og handelsretten gjorde tiltaltes forsvarer nu bl. a. gældende, at grundstødningen skyldtes et samspil af uheldige omstændigheder, nemlig afdriftens forkerte beregning, kaptajnens ildebefindende (et maveonde) og styrmandens forveksling af bøjerne, medens det fra anklagemyndighedens side navnlig blev anført, at kaptajnen ikke burde have slået sig til tåls med 2. styrmands besked om, at han ikke havde set Tårbækbøjen, og med at bøjerne ved Lous Flak befandt sig to sømil forude om styrbord, men selv burde have kontrolleret bestikket.

at der kun kunne pålægges chefen noget ansvar, hvis han havde udvist forsømmelse i tilrettelæggelse af navigationsordningen og i overvågningen af de subalterne chefers arbejde. Da tiltalte imidlertid selv havde overvåget sejladsen og fulgt ekkoloddets visning og iøvrigt ved at se i radaren havde grebet ind i manøvreringen, fandt retten ikke, at der var fornødent grundlag for at anse ham for strafskyldig, og han blev følgelig frifundet.

Ved Københavns politis anklageskrift var skibsfører Johs. Østergaard sat under tiltale for overtrædelse af søloven ved den 30. november 1954 i tiden fra kl. 20.15 til kl. 20.35 som skibsfører på broen af m/s „Java“ af København under rejsen gennem Øresund fra København til Aalborg at have udvist grov forsømmelse i tjenesten, idet han, medens skibet gennemsejlede såvel „Sødre Udde“ fyrs hvide vinkel som „Haken“ fyrs sydlige hvide vinkel og kom over i de to fyrs grønne vinkler, undlod at benytte sig af de i sigte værende fyr til bestemmelse af skibets position, ligesom han forvekslede lystønden på „Väster Flacket“ med lys- og fløjtetønden på „Lous Flak“, hvilket havde til

Retten lagde ved sin afgørelse vægt på, at kaptajnen, da han på grund af sit ildebefindende måtte forlade broen — og det stod ham klart, at han ikke straks kunne gå op igen — burde have tilkaldt 1. styrmand som sin stedfortræder. Også farvandets beskaffenhed måtte tilsige, at den mest erfarne navigatør skulle være på broen. Da hans ildebefindende således ikke kunne fritage ham for ansvar, fandtes han ved at have undladt at kontrollere Vestre Flak-bøjes karakter og selv at kontrollere fyrene og de øvrige foreliggende sikre kendetegn for positionen, at have gjort sig skyldig i en overtrædelse af søloven. Han idømtes herefter en bøde på 500 kr. til statskassen.



Dampskibsselskabet

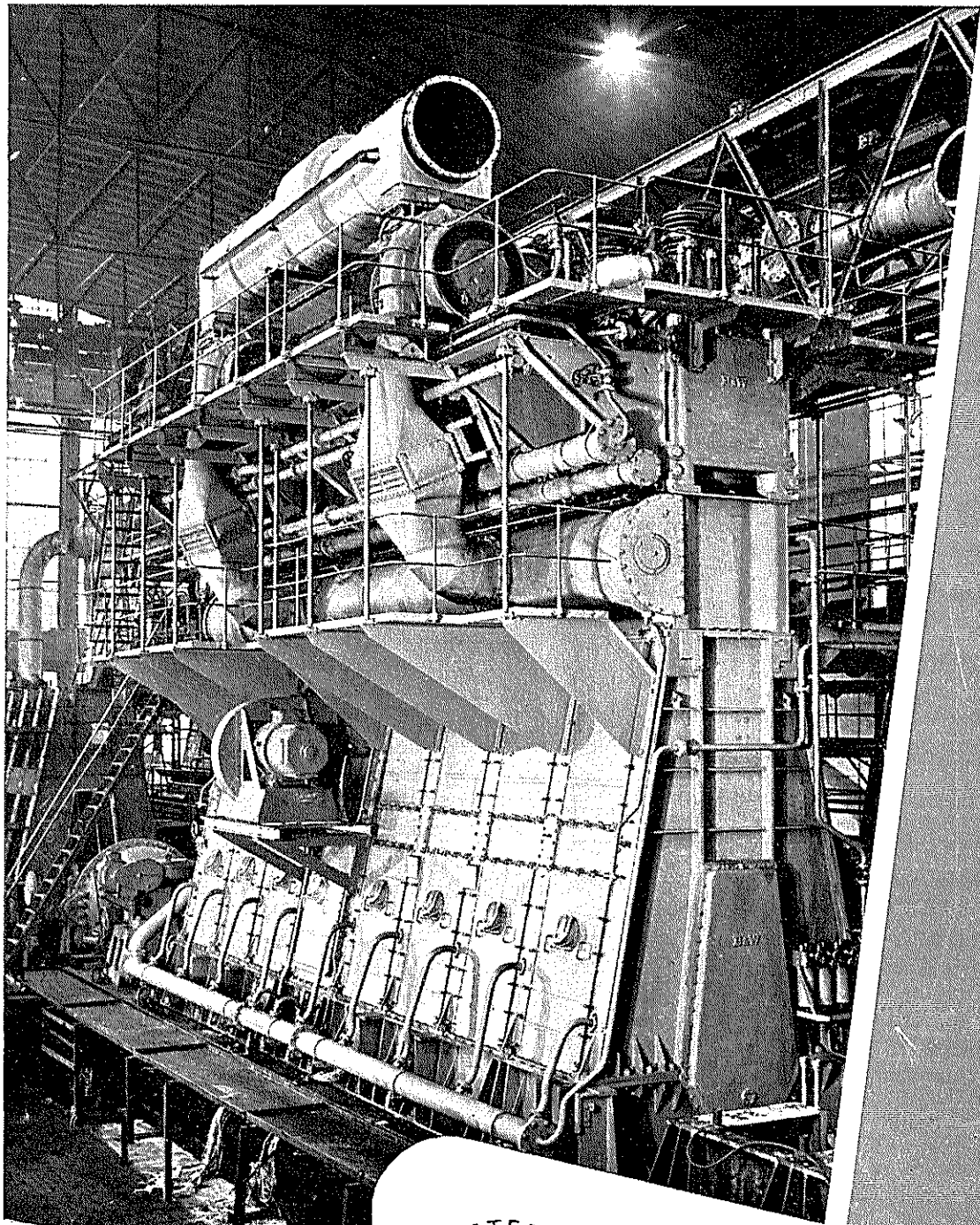
JUTLANDIA

JENS TOFT

Toldbodgade 29

TELF. *8192

DE FORENEDE BUGSERSELSKABER
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 1956

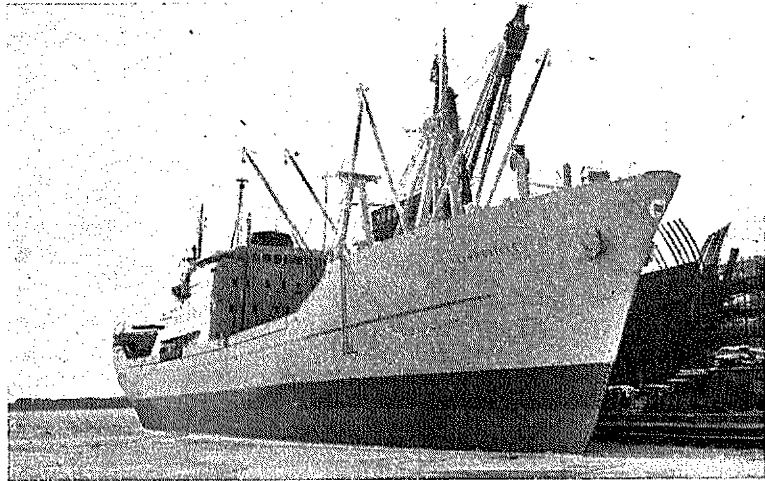


Medlemmer

Aabenraa Rederi A/S
 D/S „Activ“ A/S
 D/S af 1912 A/S
 R/A „Atalanta“
 D/S „Baltic“ A/S
 Chr. Borg
 D/S „Bothnia“ A/S
 A/S D/S på Bornholm af 1866, Rønne
 C. Clausen A/S
 D/S „Dania“ A/S
 Danish American Gulf Oil Transport
 Oil Co. A/S
 A/S D/S „Dannebrog“
 A/S Dansk Cement Central
 Dansk Esso A/S
 A/S Det Danske Kulkompagni
 Rederi A/S „Dantank“
 D/S „Draco“ A/S
 A/S De Danske Sukkerfabrikker
 A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab
 A/S Det Dansk-Norske Dampskibsselskab
 I/S D.F.B. & A/S Em. Z. Svitzers
 Bjergnings-Entreprise
 D/S „D. F. K.“ A/S
 Det Forenede Bugserelskab A/S
 Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S
 D/S „Hafnia“ A/S
 A/S D/S „Heimdal“
 Hellesen & Vollmond
 D/S „Hetland“ A/S
 Rhederi M. Jepsen A/S
 Albert Jensen A/S
 D/S „Jutlandia“ A/S
 J. Lauritzen
 A/S „Motortramp“
 D/S A/S „Myren“
 A. P. Møller, Tank- & Linicbaade
 D/S A/S „Nautic“
 D/S „Norden“ A/S
 D/S „Orient“ A/S
 A/S D/S „Orion“
 D/S „Pacific“ A/S
 D/S A/S „Progress“
 D/S „Solnæs“ A/S
 A/S Det Store Nordiske Telegraf-Selskab
 D/S Svendborg A/S
 Rederi A/S af 1955 — Per Svendsen
 Hans Svenningsen
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise
 A/S Tankskibsrederiet
 D/S „Torm“ A/S
 A/S D/S „Vendila“
 Vestjysk Dampskibsselskab A/S
 A/S Det Østasiatiske Kompagni

M/s Libreville

afleveret uden prøvetur fra Helsingør Skibsværft



M/s „Libreville“.

Som følge af de vanskelige isforhold i alle danske farvande viste det sig ikke muligt at afholde prøvetur med m/s „Libreville“ til rederiet A. F. Klaveness & Co., Oslo, fredag den 17. februar som forudsat, men skibet blev alligevel overtaget af rederiet denne dag ved en lunch ombord, medens skibet var beliggende langs

Helsingør Skibsværfts kaj. Man nærrede fra rederiets side ingen betænkeligheder ved at overtage skibet uden de traditionelle prøver under hensyn til de gode driftsresultater med søsterskibet „Corneville“, der blev afleveret i december 1955.

„Libreville“ er en moderne cargo-liner med flg. hoveddimensioner:

Længde overallt	121,00 m
Største bredde på spant	16,45 m
Sidehøjde til øverste dæk	10,05 m
Dybgang	6,60 m
d. w.	5000 t

Skibet er bygget til Det Norske Veritas højeste klasse og er en åben shelterdækker med bak og løftet hytte, forsynet med 5 luger, der betjenes af seksten 10 t bomme samt en sværgodsbom på 30 t.

Udover en fuldtud moderne aptering for officerer og mandskab er der passagerkahytter for 10 passagerer.

Der findes separate messer og rygesaloner for passagerer og besætning, og hele apteringen er forsynet med højtryksventilationsanlæg.

Skibet er forsynet med en seks-cylindret Helsingør-B & W-dieselmotor, der udvikler ca. 5300 ihk og er i stand til at give skibet en fart af 16 knob lastet.

Lørdag den 18. februar benyttede skibets fører sig af en isfri rende langs den svenske kyst og Kullen til at forlade Helsingør og nå frem til Haugesund. Ombord var et antal af værftets ingeniører, der kontrollerede og indstillede maskinanlægget. Mandag den 20. fortsatte skibet til Boston.

M/S **O. A. Brodin**

Fra Öresundsvarvet Aktiebolag i Landskrona søsattes den 20. januar et lastmotorskib til Rederi AB Disa (Erik Brodin), Stockholm. Skibet fik af oberstinde Anita Ahlgren navnet „O. A. Brodin“.

Det er i alle henseender et moderne lastmotorskib og det største skib for tør last, som værftet hidtil har bygget.

Skibet er bygget som lukket shelterdækker, men konstrueret, så det hurtigt kan forandres til åben shelterdækker. Det har kort bak og maskineriet anbragt midtskibs. Det er bygget til højeste klasse i Lloyd's Register med følgende hoveddimensioner:

Længde mellem perpendicularererne ...	131,1 m
Største bredde på spant	19,1 m
Sidehøjde til hoveddæk	9,2 m
Sidehøjde til shelterdæk	12,5 m
Dybgang som åben shelterdækker . ca.	8,1 m

Skibet er malet med Hempel's

HEMPEL'S SKIBSFARVE FABRIK
AMALIEGADE 8 - KØBENHAVN K - MINERVA 3842

Tilsvarende dødvægt	ca. 10.600 t
Dybgang som lukket shelterdækker ca.	9,0 m
Tilsvarende dødvægt	ca. 12.600 t
Samlet kapacitet af lastrum ca.	12.275 m ³ grain

Ud over klassens fordringer er skibet forstærket for føring af tungere laster som malm o. lign., hvilket medfører forøgede materialedimensioner i inderbunden, shelterdæk og spanter.

Skibet har to gennemgående dæk og har tre lastrum foran for og to lastrum agten for maskinrummet, alle med ovenover liggende mellemdæksrum. I lastrum nr. 3 er indbygget fire højtanke for vegetabilsk olie eller vandballast. Agten for tonnagebrønden er indbygget et „strong room“ med luge fra shelterdækket.

Såvel i hoved- som shelterdæk har skibet fem 7,6 m brede luger. De betjenes af 12 lastbomme for 5 t løft i enkelt part samt 4 for fem tons løft i enkelt part og 10 t i dobbelt part. Lugen til „strong room“ betjenes af to bomme for 1,5 t løft i enkelt part. Bommene er anbragt på 6 par bomstøtter. Til hver bom findes et 5-tons, 39 hk elektrisk spil. Ved det forreste par bomstøtter er oprigget en 30 t sværbom.

De to agterste spil udrustes, så de kan benyttes som varpespil. Ankerspillet bliver helt elektrisk.

Styremaskineriet bliver af den elektro-hydrauliske type og forsynes med to pumper og to motorer, hvoraf den ene normalt står i reserve.

„O. A. Brodin“'s aptering bliver af høj klasse. Den findes udelukkende midtskibs og omfatter foruden til besætning også aptering til fire passagerer.

I skibet skal installeres en ottecyndret, enkeltvirkende, totakts dieselmotor af Götaverkens fabrikat. Den yder 6.000 bhk og giver skibet en fart på 14 knob på fuld last.

Til levering af strøm til dæksmaskineri, hjælpemaskineri og belysning installeres i maskinrummet tre hjælpemotorer af Götaverkens fabrikat, hver koblet til en 140 kw jævnstrømsgenerator.

M/T **Ragna Gorthon**

Den 15. februar afleveredes fra Uddevallavarvet det 19.250 tons dw motortankskib „Ragna Gorthon“ til Rederi AB Gylfe (Gorthons Rederier), Hälsingborg.

Skibet er bygget til højeste klasse i Lloyd's Register og er helsvejst og forsynet med to gennemgående, langskibs skodder. Både de langskibs og de tværskibs skodder er korrugerede.

Hoveddimensionerne er:

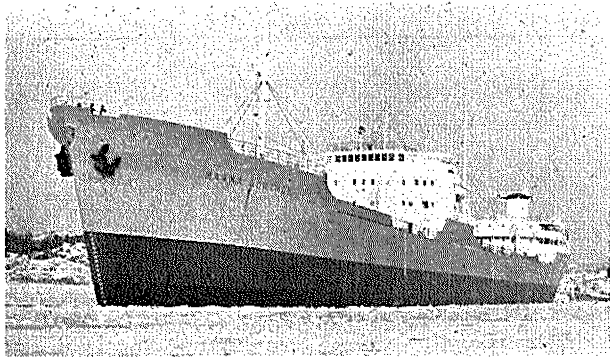
Længde overalt	172,9 m
Største bredde på spant	21,3 m
Sidehøjde	12,1 m
Dybgang	9,3 m

Lasttankenes rumfang er 24.770 m³ og rumfanget af tørlastrum 1.130 m³.

Fremdrivningsmaskineriet består af en ottecyndret,

totakts, enkeltvirkende dieselmotor af Uddevallavarvets fremstilling og Götaverkens type. Den arbejder direkte på skrueakslen og yder 7.500 ahk ved 112 omdrejninger pr. minut. Farten på fuld last er 15 knob.

Til fremstilling af elektrisk energi er installeret to diesलगeneratorer, hver på 200 kw, samt en dampdreven generator på 145 kw.



M/t „Ragna Gorthon“.

I to pumperum er installeret fire vertikale kompondlastoliepumper, hver med en kapacitet på 390 tons vand i timen. Varmespiralerne i tankene er af letmetal. Til tankspuling findes et Butterworth-anlæg.

Dæksofficererne får deres kamre midtskibs, meders maskinofficererne, underofficererne og mandskabet forlægges agter. Rummelige opholdsrum og messer er indrettet for alle besætningskategorier. Apteringen er lufkonditioneret.

Den nautiske udrustning er af højeste klasse med bl. a. radar, gyrokompas, radio, radiopejler, SAL-log etc.

M/T **Andreas**

Den 28. februar blev motortankskibet „Andreas“ på 20.050 tons dw alleveret fra Öresundsvarvet i Landskrona til ejerene, The Westafrican Steamship Co., Liberia. Det er langt det største skib, værftet har bygget.

Skibet, som er bygget til højeste klasse både i Lloyd's

Register of Shipping og i American Bureau of Shipping, har følgende hoveddimensioner:

Længde mellem perpendicularererne ...	163,1 m
Største bredde på spant	22,0 m
Sidehøjde	12,1 m
Dybgang på sommerfribord	9,6 m
Kapacitet af lastolietanke	ca. 27.920 m ³
Kontraheret fart på fuld last	15 kn.

Skibet er i hovedsagen helsvejst og bygget efter værftets system for tankskibe med langskibs spanter og de langskibs og tværskibs skodder indenfor tankdelen horisontalt korrugerede. Nåderner i kimmings- og barkholtsrange er nittet ligesom stringervinklen. Der er 10 midtskibstanke og 5 sidetanke i hver side.

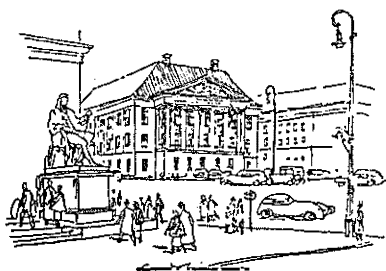
For at give skibet et mere gunstigt trim og på samme tid forøge lasttankenes kapacitet er hoveddækket over de midtskibstanke nr. 9 og 10 og sidetanke nr. 5 løftet til samme højde som hytten.

Mellem agterenden af tankdelen og forreste maskinrumsskod er der et pumperum med tre dampdrevene, vertikale kompondpumper, hver med en kapacitet på 650 tons vand i timen og en dampdreven slikkepumpe på 100 tons i timen.

Aptering for kaptajn og reder sammen med saloner findes i dækshuset midtskibs ligesom kamre og opholdsrum for dæksofficerer. Maskinofficererne, økonomipersonalet og mandskabet bor i dækshuset på hyttedækket og på hoveddækket i hytten, hvor der også er messer og opholdsrum. Der er også en messe for kaptajnen agter.

Den kombinerede opvarmning og ventilation af apteringen sker gennem S-mand-system, som omfatter både opvarmning og afkøling af ventilationsluften, hvilket gør det muligt at vedligeholde en behagelig temperatur i alle opholdsrum uafhængig af den ydre temperatur.

Navigationssystemet omfatter alle moderne instrumenter som gyrokompas med selvstyrer, radar, ekkolod, SAL-log, radiopejler etc.



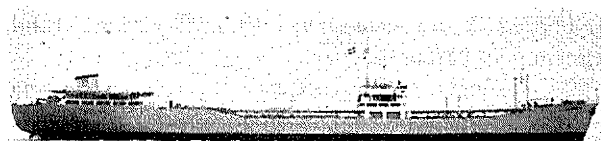
HANDELSBANKEN

HOVEDSÆDE:
HOLMENS KANAL 2
KØBENHAVN K



89 AFDELINGER
OG FILIALER OVER
HELE LANDET

— den moderne bank med de gode traditioner



Øverst: M/t „Andreas“. — Nederst: Rygesalon.

Fremdrivningsmaskineriet består af en nicylindret, enkeltvirkende, direkte omstyrbar, totakts dieselmotor af Götaverkens fabrikat, konstrueret til at gå med tung olie. Ved 112 omdrejninger pr. minut udvikler den 8.200 bhk.

Til fremstilling af elektrisk energi til hjælpemaskineri og belysning er installeret to dieseldrevne generatorer, hver på 240 kw og en dampdrevne generator på 110 kw.

Damp til lastoliepumperne og dæksmaskineriet frem-

stilles af to oliefyrede høje cylindriske kedler, hver med en hedeblade på 280 m², og en udstødsgasfyret kedel med en hedeblade på 150 m², som udnytter energien fra hovedmotorens udstødsgas.

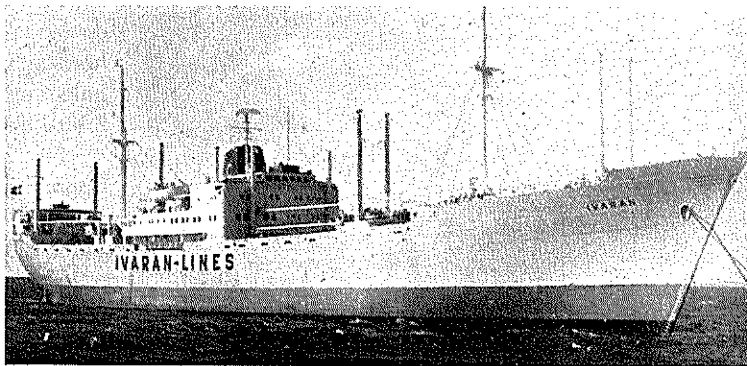
M/t „Andreas“ er selvforsynende med fersk vand gennem et destillationsanlæg, som kan levere op til 35 tons vand i døgnet.

Skibet føres af kaptajn Dendrakis, og maskinchef er Manzoros.

M/s **Ivaran**

Onsdag den 7. marts 1956 afholdtes af Aktieselskabet Nakskov Skibsværft prøvetur med dets nybygning nr. 142 - m/s „Ivaran“ - til A/S Ivarans Rederi, Oslo.

M/s „Ivaran“ er en moderne cargoliner på 9.700 tons dw og skal indsættes på rederiets ruter mellem Amerika og Østen.



M/s „Ivaran“.

Hoveddimensionerne er:

Længde mellem perpendikulærerne	135,6 m
Største bredde på spant	19,2 m
Højde til shelterdæk	12,6 m

Skibet er bygget til Norske Veritas' højeste klasse, har to gennemgående dæk og er forsynet med lang bak og hytte samt dækshuse midtskibs og agter. Lastrummenes kapacitet er 17.270 m³ grain foruden kølelastrum med en kapacitet af ca. 500 m³, der kan nedkøles til minus 20°C.

Indretningen ombord er smuk og moderne. Der er kamre og saloner til 12 passagerer, og alle voksne besætningsmedlemmer har enekamre. Opvarmning og ventilation over hele skibet sker ved et højtryks ventilationsanlæg. Under sejlads i troperne kan temperaturen i saloner og kamre sænkes ved tilførsel af afkølet luft gennem ventilationsanlægget.

Nybygningen er forsynet med 2 master og 3 bom-

støtter, 22 ladebomme, hvoraf en for 30 tons, en for 15 tons og 20 for 5 tons. Bommene betjenes af 20 elektriske lossespil, som er leveret af Thomas B. Thrige, Odense. Endvidere er skibet udrustet med elektrisk ankerspil, forhalingspæl og styremaskine af Thomas B. Thriges fabrikat.

Navigationssystemet er det mest moderne og består af radar, kommandoanlæg, gyroskopkompas, selvstyrer m. m.

Maskineriet består af en B & W syvcylindret, enkeltvirkende, totakts dieselmotor med trykladning, type 774-VTBF-160, der ved 115 o/m udvikler 8.750 bhk og giver skibet en fart af ca. 17,5 knob fuldt lastet.

Nybygningen føres af kaptajn Simen Holme, og hr. Sverre Hørmens er maskinchef.

Skibet har ligget færdigt ved værftet i 14 dage, men prøveturen kunne først holdes nu på grund af is-situationen.

M/s **Cassiopeja**

Den 8. marts søsattes fra Kockums i Malmö det første specialbyggede skib for masselast på ca. 19.000 tons dw. Skibet, der af fru Minna Rogberg fik navnet „Cassiopeja“, bygges til Nordström og Thulin, Stockholm, og ventes klar til levering om ca. 2 måneder, er særlig bygget til transport af kul og malm mellem USA og Europa.

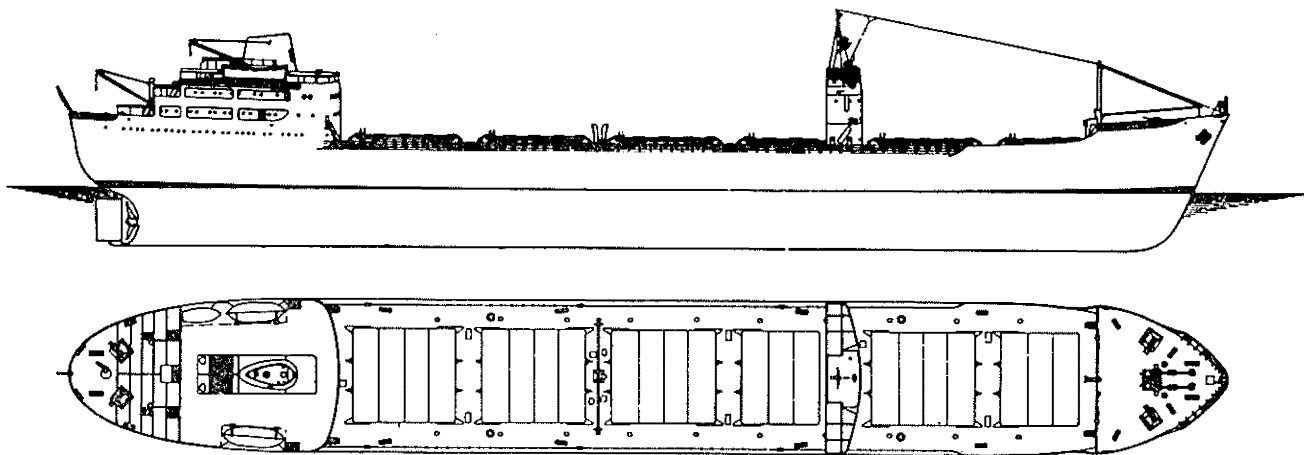
Afløbningen overværedes af rederiets og værftets ledende personer og af flere repræsentanter for andre nordiske rederier.

„Cassiopeja“, som turde være det hidtil største all-round skib til masselast i verden, kan i korthed karakteriseres som en stærkt rationaliseret „bulk-carrier“, egnet til transport af sådanne masselaster som kul, korn eller malm mellem havne, som er specialudrustede for lastning eller losning af den slags gods. Skibet mangler derfor både master og takkelage til behandling af gods. Af andre karakteristiske træk kan nævnes den dobbelte klædning og maskineriets placering agter som i en tankbåd. Hele apteringen er også koncentreret i hytten.

Det oprindelige krav for dette skib var, at det på

DET DANSKE KULKOMPAGNI

TELEFON 9214 HOLMENS KANAL 42 TELEFON 9214
KØBENHAVN K.



en dybgang ikke over 8,23 m og med en længde overalt på max. 164 m skulle kunne laste 15.000 tons kul eller korn og være selvtrimmende. Konstruktionsarbejdet førte til et skrog med usædvanlig stor sidehøjde (stort fribord) samt med så stor styrke, at en betydelig større nedlastning kunne tillades, hvis rederen ønskede at laste tungt gods som f. eks. malm. Skibets dybgående kunne derfor fastsættes til 9,65 m, hvilket svarer til en lastevne på godt 19.000 tons.

Skibets hoveddata er:

Længde overalt	163,32 m
Længde mellem perpendikulærerne ...	152,40 m
Største bredde på spant	21,48 m
Sidehøjde	13,49 m

Lastekapaciteten er ca. 22.000 m³, tankkapaciteten 6.950 m³, svarende til 7.000 tons vand, bunkerkapaciteten 1.268 m³, svarende til 1.120 tons olie. Aktionsradien er med ca. 45 døgn uafbrudt gang med 14 kn fart ca. 15.120 sømil. Bruttotonnagen er 13.900 RT og nettotonnagen ca. 7.650 RT.

Skroget har en indre og en ydre klædning med et mellemrum på ca. 1 m. Inderbunden er betydelig højere end i sædvanlige skibe for tør last, men ikke så dyb som nu er brugeligt i specialbyggede malmskibe.

Der er tre lastrum, som begrænses af horisontalt korrugerede tværskibs skodder forstærkede med lodrette dragere, en i midten og to på hver side. Korrugeringen er udført således, at lasten ikke kan blive liggende på afsatserne. For at gøre lastrummene selvtrimmende er

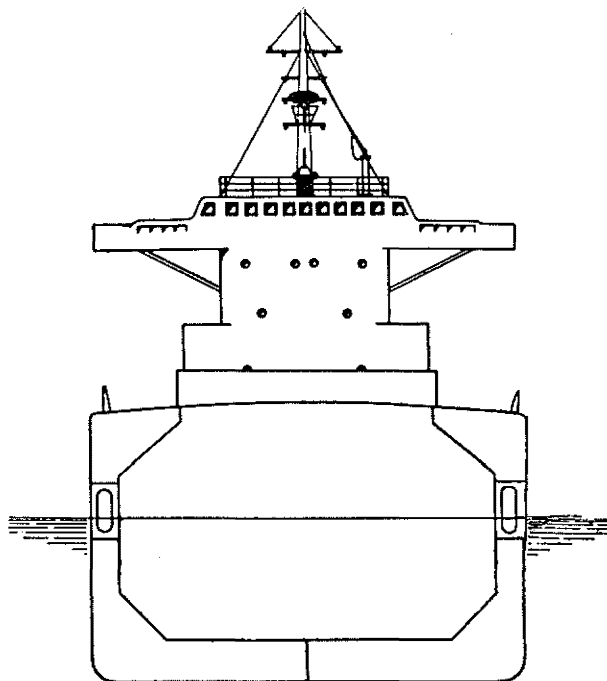
der indbygget vingetanke mellem dæk og skibssider. Tanktoppene har man givet en hældning i borde, som tvinger masselasten til at strømme frem under lugeåbningerne, så den kan tages direkte med grab.

Mellemrummet mellem de to klædninger kan benyttes til vandballast, men der findes på hver side en tunnel, som tjener som en bekvem gang fra for til agter for besætningen samt som en beskyttet anbringelsesplads for kabler og rørledninger.

Når ingen last føres, giver ballasten et fordelagtigt dybgående. Vingetankene under dækket og ballasttankene i siderne medfører en relativt lille metacenterhøjde med deraf følgende roligere bevægelser i søen.

Mellem last 1 og 2 er indrettet et pumperum udelukkende til betjening af vandballasten. På mindre end fire timer kan den læses ved hjælp af fire elektrisk drevne centrifugalpumper, hver på 500 tons pr. time, et forhold, som er særlig værdifuldt, når det gælder om at få en hurtig ekspedition i malmhavne.

De tre lastrum har hver to firedelte ställugedæksler.



Den rigtige pasning af Deres
RONSON Hold altid mekanismen ren — børst gnisthjulet ofte med den lille børste — udskift vat og væge jævnlgt — skift Ronson-fyrstenen, for den er slidt helt ned — påfyld jævnlgt med Ronsonol og træk hver gang vægen lidt op. *Deres skibshandler har det originale RONSON-tilbehør.*

RONSON
 Generalagent: A. MISCHOU & CO.s EFTF.
 P. Skramsgade 8, K. - MI. 3535

De løftes ved hjælp af hydrauliske stempler ved hvert hjørne af lugen.

Fremdrivningsmaskineriet skal være en ottecyndret Kockum-MAN dieselmotor på 7.200 ehk ved 115 omdrejninger pr. minut. Hjælpemaskineriet skal bestå af tre femcyndrede dieseldrevne vekselstrømsaggregater hver på 245 kva, trefaset, 450 v, samt en havnegenerator på 56 kva. Hovedmotoren konstrueres til drift med tyk olie.

Farten på prøvetur er kontraheret til 15 kn med 15.000 tons last og 14 kn med 19.000 tons last.

Dæksmaskineriet skal være elektrisk drevet og bestå af ankerspil og varpespil agter, to automatiske fortøjningsspil, et på bakken og et på hytten, samt et forhalingspil mellem lugerne til lasterne nr. 4 og 5.

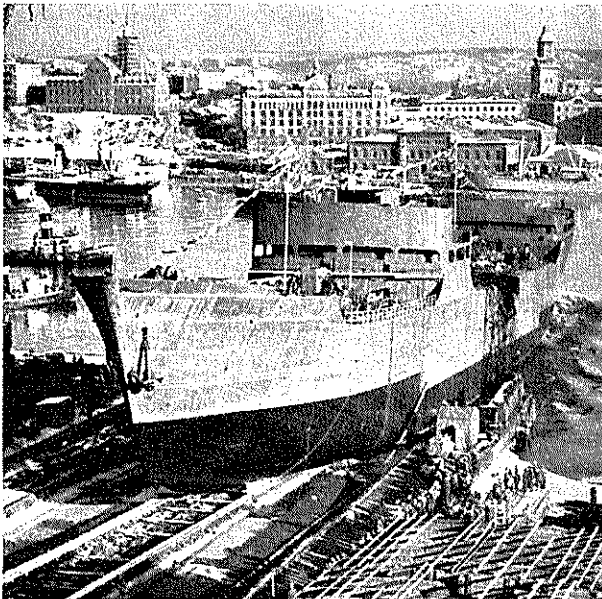
„Cassiopeja“ får avertering til 41 mand. Næsten alle får enmandskamre. Messer og opholdsrum bliver rummelige og smukke. Ventilationen bliver mekanisk. Den nautiske udrustning kommer til at omfatte alle gængse hjælpemidler.

På den ledige bedding, der er Kockums største, skal kølen straks strækkes til et 38.500 tons tankskib til Stavros Niarchos. Dette skib bliver til sin tid det største, som indtil da er bygget på et skandinavisk skibsværft.

M/T **Visund**

Fra Götaverken søsattes den 8. marts et tankmotor-skib på 17.400 tons dw, som er bestilt af Skibs A/S Nordheim og A/S Skagerak, Oslo. Skibet fik af fru Marit Ditlev-Simonsen navnet „Visund“.

„Visund“ er værftets nybygning nr. 15 til Ditlev-Simonsens rederikoncern. Skibet er et søsterskib til m/t „Verona“, som blev leveret til samme koncern i 1954, og de mange andre skibe af denne størrelse, som værftet har bygget i de senere år. Denne skibstype er specielt konstrueret med tanke på bygning i sektioner. Skroget



M/t „Visund“.

har langskibs spanter, er helsvejst og har moderne udformede overbygninger.

Skibet bygges til højeste klasse i Det norske Veritas og har hoveddimensionerne:

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

Lasttankenes rumfang er 23.420 m³. De to pumpe-rum har hver to pumper med en kapacitet på 400 tons i timen hver.

Skibet skal have den mest moderne udrustning i form af radar, gyrokompas etc. Værftets lastfordelings-apparat Lodicatorn skal også installeres.

Besætningen får rummelige og smukt indrettede kamre og messer. Hele averteringen bliver luftkonditioneret.

Skibet beregnes at gøre 15 knob på prøvetur.

Hovedmotoren, som er konstrueret for drift med tung olie, bliver en svejst nicyndret, totakts, enkelt-virkende dieselmotor af Götaverkens konstruktion og fremstilling. Cylinderdiametere er 680 mm og slag-længden 1.500 mm. Ved 112 omdrejninger pr. minut yder den 8.300 ihk. Hjælpemotorerne bliver også af Götaverkens konstruktion og fremstilling.

Japan bygger to super-super tankskibe

For kort tid siden blev på orlogsværftet i Kure i det sydlige Japan kølen lagt til verdens største handelsskib, meddeler det japanske transportsministerium. Skibet er en 83.900 tons super (super) tanker, som beregnes at kunne søsættes i juni og være færdig i august måned.

Yderligere et tankskib af samme størrelse skal køllægges i juni og søsættes i december i år. Skibene bygges i verdens største tørdokke, som er lejet af den japanske stat af konstruktøren, det amerikanske skibs-bygningsfirma National Bulk Carriers. I størrelse overtræffes disse skibe kun af Cunardliniens passagerskibe „Queen Elizabeth“ og „Queen Mary“.

M/s **Ringfred**

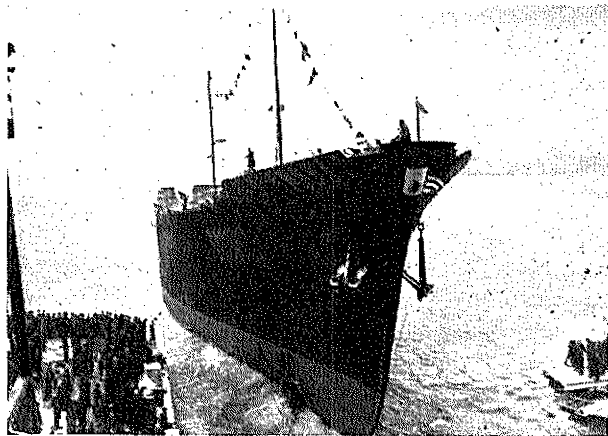
M/s Ringfred blev den 4. februar afleveret fra Frederiksstad Mek. Verksted til rederiet Olav Ringdal, Oslo.

Skibet, som blev sat i vandet den 23. november 1955, har en tonnage på 7.275 dw som åben shelterdækker og 8.450 tons dw som lukket shelterdækker. Maskineriet består af en FMV—GV dieselmotor på 4.500 ehk.

Imak

VANDTÆT BEKLÆDNING

— et Olskind-fabrikat



M/s „Karin Thordén“.

M/s Karin Thordén

Den 4. februar søsattes fra Uddevallavarvet det første af tre søsterskibe, som inden årets udgang skal leveres til skibsreder Thordén. Skibet fik af fru skibsreder Thordéns søster, fru Karin Hansson, navnet „Karin Thordén“. Skibet er i første række bestemt til transport af frugt og det første køleskib, som værftets bygger.

Skibet bygges som åben shelterdækker med en lastevne på 3.300 tons dw og med følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	123,8 m
Største bredde på spant	16,3 m
Sidehøjde til hoveddæk	6,8 m
Sidehøjde til shelterdæk	9,0 m
Sidehøjde til øverste dæk	11,6 m
Dybgang på sommerfribord	ca. 6,4 m
Rumfang af kølelastrum	ca. 6.230 m ³ bales
Prøvetursfart	18,75 knob

Skibet bygges til højeste klasse i Det norske Veritas. Det konstrueres med to gennemgående dæk, hoveddæk og shelterdæk samt et øverste dæk, som er gennemgående til i højde med agterpeaksoddet. Mellem hoveddæk og tanktoppen er der foran for maskinrummet i omtrent halv højde bygget et mellemdæk.

Toppen af akselgangen er ført ud til klædningen, hvorved der fås sidetanke til brændolie og ferskvand. Desuden føres brændolie i inderbunden.

Spanter og bjælker svejses til klædningen og cækene. I det hele taget udføres alle forbindelser svejst, hvor det er muligt.

De seks vandtætte skodder bygges plane med lodrette stivere. Der findes ingen langskibs skodder.

I lastrummene findes fire rækker dæksstøtter.

Dækshusene midtskibs er helstvejet af letmetal.

Der er en luge til hver af de fire lastrum, som hver af hensyn til isoleringen og kølesystemet er delt i to afdelinger, så man får ialt otte særskilt kølede lastrum.

Dæk, klædning og skodder isoleres med glasuld, tanktoppen med kork.

Køleluften indblæses lodret gennem riste i dørken.

Kølemaskineriet med tre nicylindrede kompressorer er konstrueret for Freon 12 som kølemiddel og med et brinesystem for indirekte køling af de otte lastrum. Køleanlægget er først og fremmest konstrueret til at give en hurtig afkøling ned til 11—15° og en jævn temperaturfordeling i nedkølingsperioden, men det skal også være tilstrækkeligt til frossen last ved ÷ 18°.

Skibet rigges med to selvstagede master af værftets egen type. Hver luge betjenes af to bomme for 3—5 tons løft.

De otte spil er ligesom ankerspillet og et 5 tons varpespil af Chapmans fabrikat. Styremaskinen leveres af Hastie. Alt dæksmaskineri bliver elektrisk.

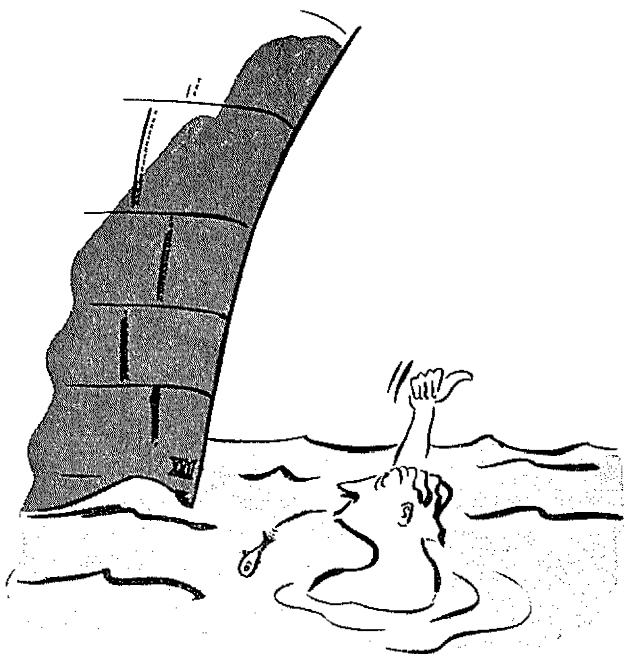
Skibet skal udrustes med en ticylindret, to-takts, enkeltvirkende hovedmotor af Uddevallavarvets fremstilling og Götaverkens type. Den konstrueres til drift med kedelolie og skal yde 6.250 ahk ved 125 omdrejninger pr. minut.

Hjælpemaskineriet skal bestå af fire seksylindrede, fire-takts dieselmotorer direkte koblede til hver sin 215 kw jævnstrømsgenerator.

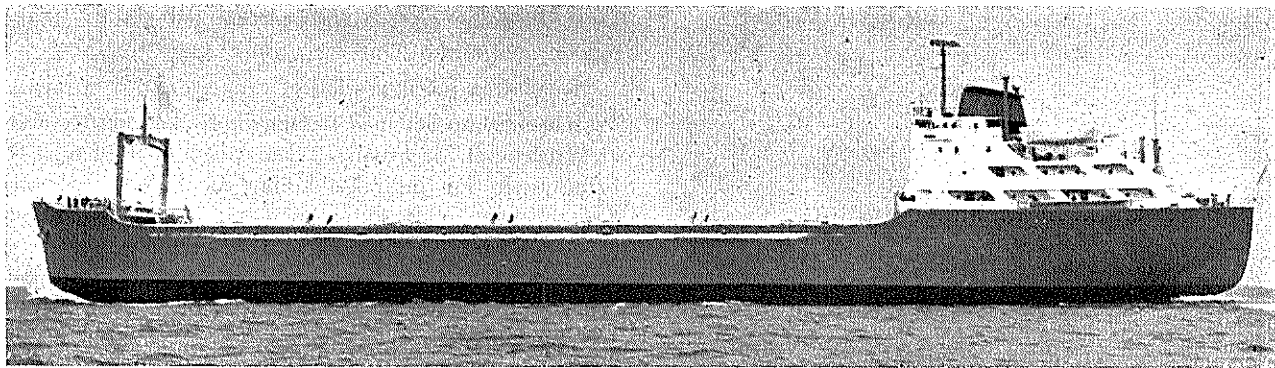
Største delen af besætningen skal bo i dækshuset midtskibs. Agter på shelterdækket bygges otte enmandskamre samt på øverste dæk et mindre dækshus til opholdsrum for mandskabet.

I hele mandskabsapteringen skal installeres luftkonditioneringsanlæg af Nordisk Ventilators HI-system.

Skibet skal udrustes med alle moderne navigationsmidler såsom radar, radiopejler, gyrokompas, ekkolod, SAL-log m. m.



En „blaffer“



M/t „Arjeplog“.

M/s Arjeplog

Masselast-motorskibet „Arjeplog“ på 13.400 tons dw, det andet i en serie på fem skibe som Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund har bestilt ved Götaverken, var den 8. februar på prøvetur. Det første i serien, m/s „Abisko“, blev leveret i december 1955 og er udførlig omtalt i Vikingen nr. 1 1956, til hvilket nummer vi henviser.

Skibet er værftets nybygning nr. 32 til Grängesberg-bolaget. I alt har de skibe, som værftet har bygget til rederiet, haft en sammenlagt tonnage på 325.000 tons dødvægt.

„Arjeplog“ føres af kaptajn Sven Arvenäs, og maskinchef er Erik Lundberg.

Skibenes kirkegård

Man kan undertiden høre den formodning fremsat, at jernskibe, der går ned over store havdybder, kun synker indtil deres vægt svarer til det sammenpressede vands og altså holder sig svævende der som spøgelses-skibe i ukendte tidsrum.

Men det er en teori, som sagkundskaben ikke kan godskrive. Og her er forklaringen.

Som bekendt synker et legeme i vand, når det er tungere end samme rumfang vand eller udtrykt mere korrekt: fordi det har større vægtfylde. Jern f. eks. har 8 gange større vægtfylde end vand. Hvis jern skulle kunne flyde (svømme) i vand, måtte vandet altså have samme vægtfylde som jernet. Spørgsmålet er så, om vandet selv på de største havdybder i den grad er sammenpresset, at det svarer til jernets vægtfylde.

En 10 m høj vandsøjle øver et tryk af 1 kg på hver kvadratcentimeter grundflade, og samme tryk hviler altså også på et legeme, der anbringes under en sådan vandsøjle. Bundtrykket stiger med dybden — for hver 10 m ⁷ kg pr. kvadratcentimeter, og i 100 m dybde må en genstand altså udholde et vandtryk af 10 kg på hver kvadratcentimeter overflade. 5000 meter nede er trykket øget til 500 kg/cm². Det dybeste sted i oceanerne er registreret i Stillehavet ud for Japans kyst og andrager ca. 10.000 m. Herved i et absolut mørke hviler der på hver kvadratcentimeter af en genstand et tryk, der svarer til 10 millioner kg på hver kvadratmeter!

Nu er vandets evne til at lade sig sammenpresse imidlertid meget begrænset. En kubikcentimeter vand, der udsættes for 1 kg's tryk, mister kun $\frac{1}{22000}$ af sit

oprindelige rumfang. Samme tryk udøves, som vi hørte, af en 10 m høj vandsøjle, og i 10.000 meters dybde har vandet altså kun mistet $\frac{1}{22}$ af sit volumen. Vandets vægtfylde vil derfor først være fordoblet i en dybde af ikke færre end 110.000 meter — så det er let at indse, at det ingen steder kan nå op på jernets vægtfylde 8.

Ikke eet eneste af de forliste skibe svæver omkring i havdybet. På trods af vandets vældige opdrift må alle jernskibe, som bølgerne lukkede sig over, hvile på havets bund, hvor salte og syrer fuldender ødelæggelsen. Noget andet er, at de rimeligvis mange steder er ganske forsvundet i et kæmpetykt lag slam.

Man kan indvende, at skibenes mange hulrum giver en stor opdrift og altså må hindre skibet i at synke helt til bunds. Der er da heller ingen tvivl om, at vandtætte skodder og andre hulrum i skibet såsom kabiner, kulburker, ammunitionskamre eller dampkedlerne i kort tid forsinker skibets sænkning. Men på en vis havdybde bliver de uvægerligt presset sammen. Cirka 3300 meter nede øver vandet et tryk af 300 kilogram på hver eneste kvadratcentimeter af skroget — på hver eneste kvadratmeter 60.000 centner! Selv om et rum om bord har nok så stærke stålvægge, må de briste for dette kæmpetryk. En 8 m lang og 4 m bred dampkedel udsættes her for et tryk på 6 millioner centner og knuses som en sæbeboble.

Sæmtilige jernskibe ligger på havbunden; nogle gik ned på lavere vand, hvor bjergningsforsøg måske lykkes, men alle de øvrige hviler til ukendte tider med indtrykkede hulrum i dybder, hvis ro aldrig brydes af de foretagsomme mennesker.

V. J. B.



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:

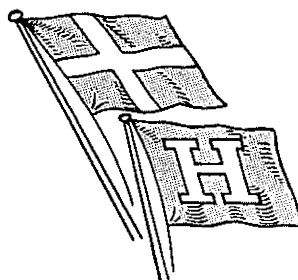
DANNEBROG



C. K. HANSEN

AMALIEGADE 35 · KØBENHAVN K

Telefon: Central 72 (18 linier) · Riga 13 (2 linier)
Tlgr.-adr.: „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



Handwritten text at the bottom left corner, possibly a signature or date: *1894*



VIKINGEN

Linieskibet Christian den Syvende

Danmarks sidste tredækker

Maleri af PAUL SINDING

Kr. 1,75
1. maj

1956 - nr. 5
33. 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.

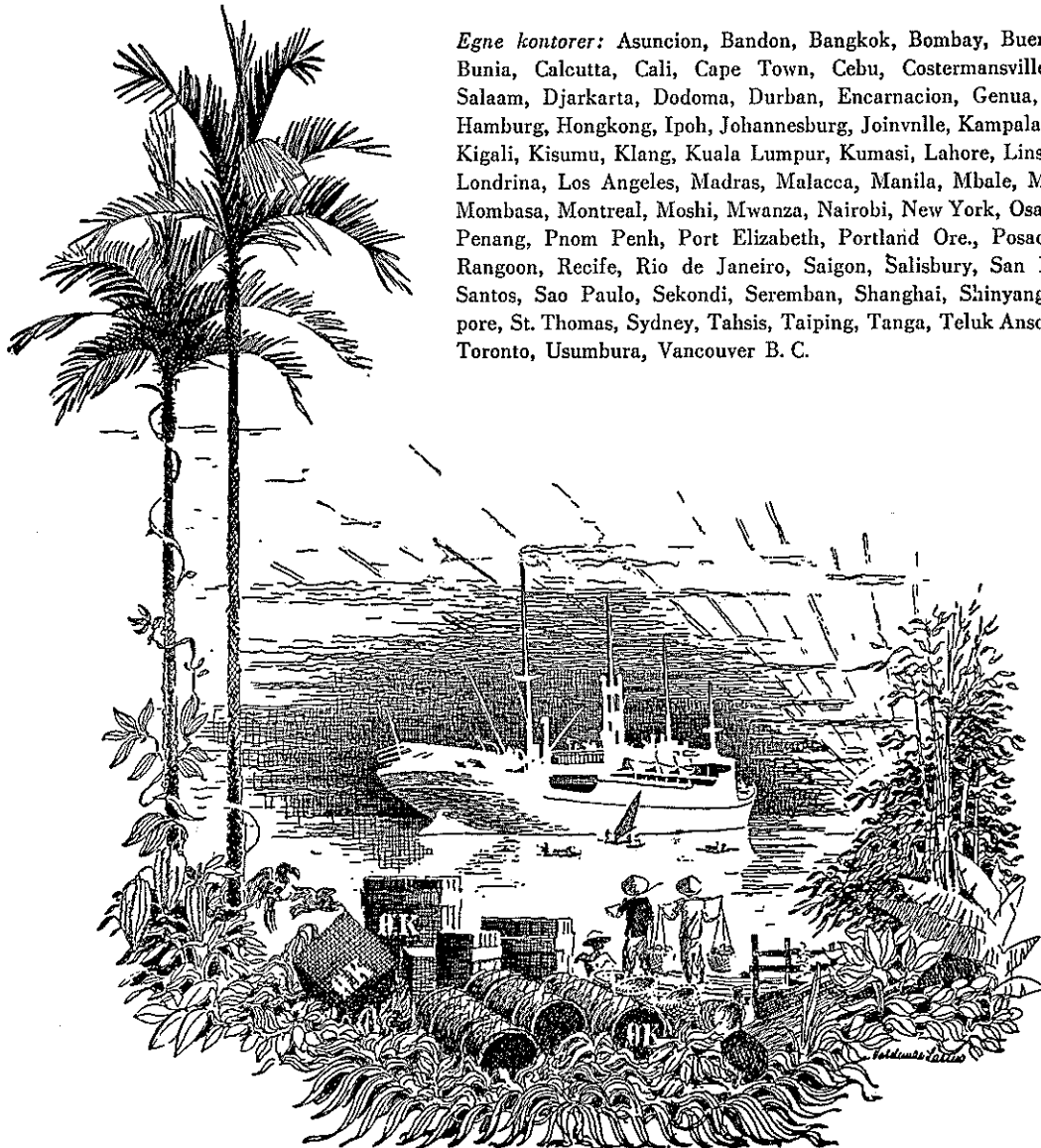
HAMBURG HAVANA HONGKONG IPOH JOHANNESBURG KARACHI KLANG KUALA LUMPUR LONDON MADRAS MALACCA MANILA MONTREAL NEW YORK

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 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

Connie og andre vilde tøse

Connie, Diane og Hazel var, hvad man kan kalde nogle „skrappe piger“. De levede et kort, men hektisk liv. Og der har været mange af deres slags. Alle var de onde, sadistiske og forhadte. — De fleste af dem fødtes i nærheden af de kapverdiske øer, men emigrerede straks efter fødslen. Nogle af dem drog op igennem USA, og skønt man vidste, de kom, kunne man ikke standse dem. McCarran-love og lignende latterligheder bed ikke på dem. De holdt ikke inde med deres hysterske anfald, før de døde af udmattelse.

Ikke een af dem fik en bare nogenlunde pæn nekrolog!

Ja, og så har De vel gættet, at pigerne er identiske med de atlantiske orkaner, som amerikanerne døber med pigenavne, allerede før de er født. Det stødte forresten en kendt amerikansk sangerinde, som fornylig skrev et harmdirrende brev til staternes chefmeteorolog og protesterede mod denne navne-skik. Hun talte på den amerikanske kvindesags vegne og foreslog, at man i stedet gav orkanerne numre. Efter hendes mening er



Orkanerne kan også hjemsøge det ellers så idylliske Middelhav. Her vælter søerne deres næver i synet på en lille italiensk havneby.

det uretfærdigt mod kvinden, at noget så brutalt, alt-ødelæggende og forhadet som en orkan skal døbes med et pigenavn.

Men de amerikanske meteorologer var ubøjelige, og de kunne oven i købet meddele, at sæsonens næste orkaner allerede var døbt. En af dem ville få et navn, der lå tæt op til den protesterende sangerindes.

Egentlig er det en ganske praktisk foranstaltning at døbe orkanerne med navne i stedet for med numre. Hvert år starter man med et navn, der har begyndelsesbogstavet A. Den næste får et navn med B o. s. v. Og det er ikke de samme navne, der går igen hvert år, hvorfor man er i stand til at kunne sige, at f. eks. „Hazel“ var den ottende orkan i 1954. At man så benytter pigenavne, er vel egentlig ikke så mærkeligt. Orkanerne fødes på havet, og sømandstraditionen foreskriver, at det meste af det, der har med søen at gøre, er af hun-køn.

Mange gange er det også sømanden, der er værst stillet under en orkan, cyklon, typhon, willy-willy eller hvad de forskellige storme nu kaldes. Mange stolte skibe og tapre søfolk er igennem tiderne blevet stormenes bytte. Den største skibskatastrofe i Norden skyldtes således en storm:

Efter slaget ved Øland den 26. juli 1566 faldt en af skibscheferne i den danske flåde. Admiral Hans Lauritzen besluttede, at den døde skibschef skulle begraves i land og lod flåden ankre ud for Visby. Så blæste det op, og ankrene havde svært ved at holde. Nogle af officererne rådede admiralen til at stikke til havs med flåden, men Hans Lauritzen blev. Næste nat voksede stormen i styrke, ankertovene brast, og flåden drev lige ind mod den klippefulde kyst. Hvad det svenske skyts ikke havde kunnet klare, gjorde de svenske skær. 15 skibe blev havets bytte, og over 6.000 mand druknede. Bag efter hed det i folkemunde, at „her måtte nogle tusinde drukne, for at een kunne ligge tørt!“

De forskellige krigsflåders historie kan fortælles som en lang opremsning af tragiske forlis på grund af storm. Efter krigen mod Spanien udtalte Amerikas præsident, McKinley, at storm og uvejr havde sendt flere amerikanske krigsskibe til bunds end fjendens kanoner!

Det var for en stor del også stormens angreb, der i 1588 beseglede den spanske armadas skæbne i slaget

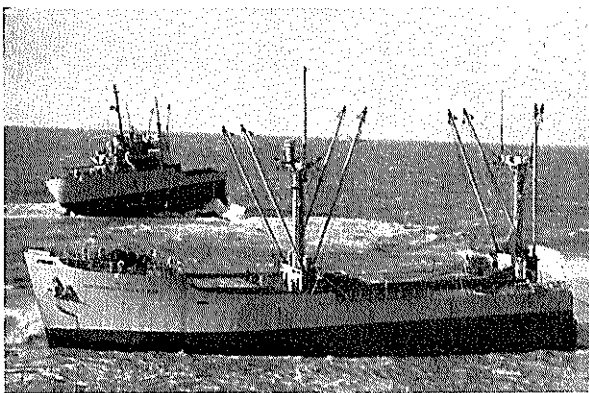
mod englænderne. I særlig grad huskes dog stormens raseren af den engelsk-franske flåde i 1854, fordi den faktisk gav anledning til den moderne meteorologis opståen. Den 14. november det nævnte år blev den allierede flåde ødelagt på Sevastopols red i Sortehavet. Gerningsmanden var en rasende storm, der kom fra vest. Senere fik flådeledelsen at vide, at den samme storm forinden havde raset i europæiske farvande, og så opstod den ide, at man burde kunne forudse en storm og udsende advarsler mod den.

Det franske krigsministerium bad derfor den berømte astronom Le Verrier om at anstille undersøgelser. Le Verrier etablerede den første rigtige vejrtjeneste i verden og omsatte vejrobservationernes resultater til særlige vejrkort. Det må dog indskydes, at der allerede fra 1783 blev udarbejdet vejrkort for Tyskland og tilgrænsende lande. Men disse kort var selvfølgelig primitive og ganske utilfredsstillende.

Først med Le Verriers indsats var krigen mod stormene og orkanerne begyndt for alvor. Man kan stadig ikke *undgå* en orkan ved menneskelig indgriben, men man kan kontrollere dens rute og advare mod den. Efterhånden bliver man i stand til at advare hurtigere og med større sikkerhed. Radio, telefon og telegrafi har gjort det muligt at sende meldingerne hurtigere, og nye og forbedrede instrumenter gør det lettere at udforske orkanernes „væsen“ og vaner.

Moderne meteorologi bygger på et snævert samarbejde mellem alverdens meteorologer. Dette samarbejde blev afbrudt under den sidste krig. Vejret var pludselig blevet militære hemmeligheder, og meteorologerne forvandlet til mindst lige så vigtige brikker i krigens spil som soldaterne. Som erstatning for det internationale samarbejde lod de allierede flere af deres handelsskibe fungere som meteorologiske, ambulante stationer. Men efterhånden som den tyske ubåds-krig voksede i styrke, kom der færre vejrmeddelinger fra handelskibene, og i 1940 udsendte amerikanerne derfor det første rigtige vejrmeddeskib i Stillehavet, og stadig kom der flere og flere af dem på de store have.

Forskellige orkaner gjorde under den sidste krig alvorlig skade på de allierede flåder, og særlig tragisk er beretningen om den skæbne, der ramte en amerikansk flåde i Stillehavet. De allierede indså, at de måtte gøre noget alvorligt for nogenlunde at få orkanerne under kontrol som før krigen. Derfor sendte de „ganske simpelt“ flyvemaskiner lige ind i orkancentrene, hvor der sædvanligvis er blikstille. Vejen ind i og ud af en orkan er langt den farligste del af en sådan flyvetur. Den første gang, man gjorde dette eksperiment, var i juli 1943, da en maskine fra den amerikanske hær fløj ind i centrum af en orkan ved Galvestone og herfra sendte meldinger til forskellige amerikanske flådebaser. Siden gentog man dette eksperiment et utal af gange, og under hele krigen havde de vovehalse, der på denne måde dristede sig ind i „løvens hule“, ikke et eneste uheld. De tilsyneladende hasarderede flyveture har utvivlsomt reddet mange allierede flyvere og søfolk fra døden i en orkan.



„Grommet Reefer“, som uvejret skilte ad.



Goodwin-fyrskibet kængret under orkan.

Det er ofte forfærdelige kræfter, der løsgøres ved en orkan. Vindens hastighed i den kan nå op på over 400 km i timen. Hele byer er blevet udslettet af orkaner, og over 50.000 mennesker er blevet dræbt under een eneste af disse fantastiske storme. En voldsom orkan ramte i 1938 New York. Instrumenter oppe på toppen af den høje Empire State Building målte vindstød med en hastighed af 185 km i timen. Under det vældige vindpres svajede kæmpebygningen 12,5 cm. Eksperter hævder, at havde den svajet bare 20 cm til, ville den være styrtet sammen. Den samme orkan ødelagde 275 millioner træer, 26.000 biler og 32.000 km elektriske ledninger. 600 mennesker mistede livet. Og på havet kom adskillige skibe i yderste nød, og flere gik ned.

Nu om dage er kaptajnerne bedre stillet under en orkan end tidligere. Næsten alle skibe har radio om bord og kan følge vejrberetningerne og dermed holde sig borte fra uvejrene. Og skulle de endelig komme ind i en orkan, kan de bedre end deres kolleger fra sejlskibstiden klare sig fri af den. Men alligevel sker det, at selv store skibe kastes mod land med frygtelig kraft eller vendes med bunden i vejret — selv under vejrforhold, som folk i orkan-egnene kun ville kalde storm. Vi behøver bare at minde om det engelske fyrskib, som sidste år kængrede under en storm ved Englands kyst.

Der har i de sidste år raset andre voldsomme storme

her i Europa, som har forårsaget skibskatastrofer, der aldrig vil glemmes. Der er f. eks. historien om det amerikanske forsynings-skib „Grommet Reefer“.

„Grommet Reefer“ sejlede for den amerikanske flåde og skulle i december 1952 bringe en sending julegaver til de amerikanske styrker i Østrig. Det store skib, der havde en besætning på 40 mand, lå den 15. december til ankers ud for Livorno, da en kraftig storm brød løs. Skibets ankre kunne ikke holde, og det gik i drift. I den høje sø drev det ind over revlerne og ind mod land. Til sidst blev det ligefrem *revet* i to stykker, der faldt til ro kun 100 meter fra stranden. Det dramatiske forlis forløb så nogenlunde lykkeligt, for alle blev reddet.

Man husker også julen 1952 på grund af et andet stort skibsforslis: Mellem 400 og 500 julepilgrimme var med den 12.500 tons franske liner „Champollion“ på vej til det hellige land. I storm og høj sø gik skibet på grund tre sømil uden for Beirut havn i Libanon. Søerne førte det store skib endnu længere ind mod land. Til sidst brækkede det over på midten og lagde sig til hvile 200 meter fra land. Adskillige mennesker mistede livet.

En atlantisk orkan kan have en diameter af fra 75 til 800 km og flytter sig hen over havet med en fart, der kan variere fra 5 til 60 knob.

Den vestlige Atlants orkaner bevæger sig som regel

Decca Radar



annoncerer ordre no. 5000

Decca Radar benyttes bl. a. af nedenstående danske Institutioner og rederier:

Søværnet
Fyr- og Vagervæsenet
Post- og Telegrafvæsenet
Handelsministeriet
Navigationsskolerne
Det færøiske Lagting

Rederiet A. P. Møller
Det Østaslatiske Kompagni Akts.
Det Forenede Dampskibs-Selskab Akts.
Rederiet J. Lauritzen
Rederiet C. F. Hansen
A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab
Dansk Esso A/S
Rederiet C. Clausen
Rederiet Hans Svønningsen
A/S Em. Z. Switzer's Bjergningsentreprise

DECCA RADAR

viser vejen

DECCA NAVIGATOR AKTS. — KØBENHAVN — DANMARK

Ordre nr. 5000 på Decca Navigations Radar er nu indgået.

Decca Radar er den i verdenshandelsflåden mest udbredte Radar.

Decca Radar Installationer til mere end 20.000.000 BRT eller til en femtedel af den samlede verdenstonnage er allerede bestilt. 30% af alle radarudstyrede handelsskibe i verden har Decca Radar.

Andre områder.

Hånd i hånd med denne store indsats på navigations-radarområdet har Decca Radar Limited gennemført en betydelig forskning og produktion af radar-anlæg til civilflyvning og luftforsvar. For at kunne imødekomme fremtidens krav er Decca Radar Limited's forskningsafdeling langt fremme med konstruktioner af nye systemer af revolutionerende karakter, herunder electron-regnemaskiner.

Den danske marine og 26 andre landes søværn bruger Decca Radar.

TRÆSKIBE og træ i skibe

holder længere med



Træimprægnering

C-TOX er det bedste og sikreste middel mod de svampearter, der ødelægger vore fiskerfartøjer og andre træskibe.

Afprøvet på TEKNOLOGISK INSTITUT 1954-55 på træværk hentet direkte fra svampeangrebne fartøjer.

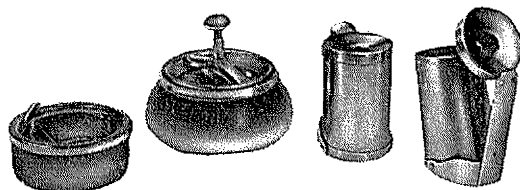
C-TOX behandlet træ er holdbart træ — og så kan det males og lakeres som sædvanlig.

KIRK & KOMPAGNI

THS. LAUBSGADE 6-B & 15, KØBENHAVN Ø.

TLF. CENTRAL *2750

3 askebægre, som alle opfylder de største krav, naar det gælder sikkerhed mod brandfare



Maaske kun en lille ting i forhold til montering af et skib - men det er værd at sikre sig paa bedste maade

OLUF BRØNNUM & CO.
KONGELIG HOFLEVERANDØR

HOLBERGSGADE 8-10



TLF. CENTRAL 8750

- lige bag

KØBENHAVN K

Skærekassen!

hurtigere end deres „søstre“ i det indiske ocean. Som regel varer en af de såkaldte amerikanske orkaner ca. ti dage, men der har været orkaner med kønne pigenavne, som har raset i omtrent en hel måned og tilbagelagt 9-10.000 sømil, før de er døet ud.

Det er det enorme areal, en orkan dækker, der gør den så kostbar. På den nordlige halvkugle roterer den altid i urviserens retning, først mod NO, dernæst mod NV. På den sydlige halvkugle roterer den altid modsat urviserne; først flytter den sig mod SV og senere mod SO. Men der er ingen regel uden undtagelse. En orkans rute kan nemlig ikke forudsiges nøjagtigt. Det er sket, at et sådant uvejr har flyttet sig i en hel cirkel. Derimod er det aldrig sket, at en orkan har passeret Ækvator.

Bunden varme, der er opstået på grund af fortætning af vanddampe, er en orkans vigtigste energikilde. Derfor dør et sådant uvejr som regel ud, når det drager over land. Men inden da har det også ødelagt millionværdier og forårsaget utrolige menneskelige lidelser. Vinden i en orkan opsuger en mængde vand fra havet og afleverer det igen over land, så der opstår forfærdelige oversvømmelser.

Orkanerne, der har deres navn fra indianernes stormgud „Hunraken“ (deraf det engelske hurricane), har som allerede nævnt deres sæsoner. De dækker forår og eftersommer, hvor særlige orkan-betingelser som varme, fugtighed, roligt vejr og lokale hvirveldannelser er til stede.

Tornadoerne på den nordlige halvkugle har deres sæson fra marts til oktober. En tornado er meget voldsommere end nogen anden form for hvirvelvind, men til gengæld dækker den et mindre område.

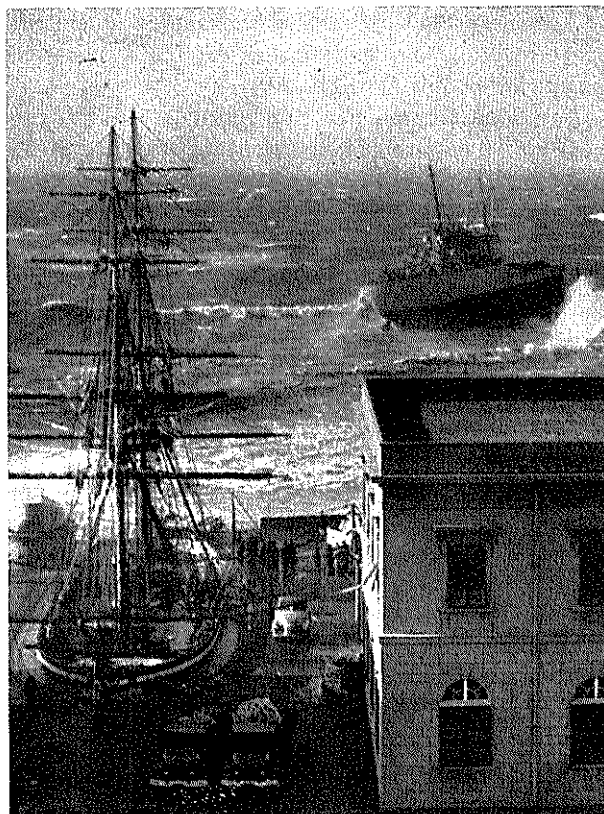
Egentlig er en tornado et rent landfænomen, der dog også kendes til søs, men her under navnet „skypumpe“. „Tornado“ kommer af det spanske ord for torden, hvilket er meget naturligt. For et sådant uvejr ruller frem med kolossal fart og et frygteligt spektakkel.

Tornadoer varer sjældent ret længe. En time er en høj alder for sådanne vejrfænomener. Ja, ofte kan de også rase ud på et minut eller mindre, og deres diameter er sjældent over 3-4 km, men tit kun ti meter. Eksperter mener, at hastigheden inde i en tornado kan nå op på 800 km, men iøvrigt kender man faktisk ikke ret meget til et sådant uvejrs „psyke“, da ingen instrumenter er stærke nok til at kunne måle vindhastigheden og overleve det.

Hvis man er heldig, kan man undslippe en tornado ved at løbe bort fra den i en ret vinkel, men man skal være hurtig. I USA har en kvinde oplevet at blive ført adskillige kilometer væk af en sådan skypumpe.

En skypumpe af den art, som man træffer til søs, kan enten starte fra havoverfladen eller dykke ned fra skyerne. Sommetider drager den majestætisk over vandoverfladen som en kæmpemæssig elefantsnabel på jagt efter nybagte boller. Til andre tider farer den af sted med en fart af op til 85 knob. Gennemsnitsfarten er 15-20 knob.

Havets skypumper opstår som regel over varme havstrømme, og de kan i styrke slet ikke måle sig med tor-



Fra et dødsat skoleskib ved et italiensk flådeakademi søgte man at redde „Grommet Reefers“ besætning med raketapparater.

nadoerne fra egnene omkring Mississippi. Alligevel er de ikke til at spøge med. Det er tit umådelige vandmasser, der snuses op gennem „snablen“, og i mange tilfælde har man inde i land oplevet, at det har regnet med saltvandfisk.

Der har igennem tiderne knyttet sig megen overtro til havets skypumper, og man skal ikke forsværge, at mange af de „havuhyrer“ og „søslanger“, fortidens søfolk har beskrevet i skibsjournaler og dagbøger, i virkeligheden har været skypumper.

Mange gamle søfolk anså ligefrem skypumperne for at være djævelen selv eller en af hans medarbejdere, og de havde mange gode råd for, hvordan man enten skulle forsones ham eller drive ham bort. Det første kunne enten ske ved, at man slog på tromme eller blæste i horn. Det andet kunne lade sig gøre ved at stampe i dækket eller rasle med våbnene.

Noget mere logisk var der i, at man i visse tilfælde affyrede skibskanonerne mod en skypumpe for at splitte den. Men selv ikke dette middel hjælper.

Når det gennem tiden er blevet påstået, at den eller den metode har hjulpet, skyldes det sikkert, at skypumpen af sig selv har skiftet kurs eller har opløst sig, netop som man tog midlet i anvendelse.

Det morsomste middel er dog gemt til sidst: Et gammelt råd fra de syv have siger kort og godt, at man skal stænke eddike på skypumpen, hvorefter den vil forsvinde. Midlet minder ikke så lidt om det råd, der fortæller, at den bedste måde at fange en fugl på er ved at strø salt på halen af den!

Allerede i 1943 anbragte amerikanerne automatisk registrerende og meldende meteorologiske stationer på Bahama-øerne og i Florida.

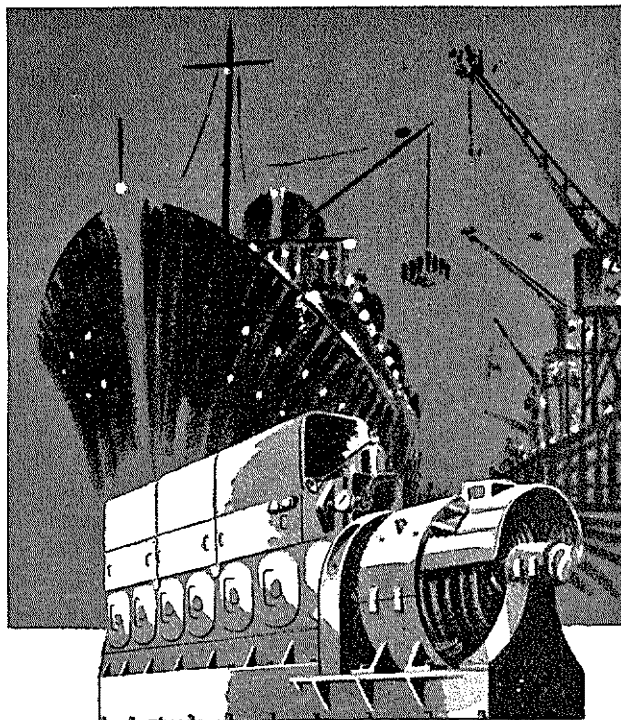
Men også Europa har sine storme. Man siger, at vejret „laves på Grønland“. Det passer sikkert i nogen måde. Men en del af vejret og stormene kommer endnu længere borte fra, nemlig fra de næsten udforskede egne i Arktis og Antarktis. Disse egne er de store nationers meteorologer begyndt at interessere sig stærkt for. Både Rusland, New Zealand, USA og England har planlagt store polar-ekspeditioner. Fornylig har amerikanerne konstrueret og opsat nogle helt fantastiske, meteorologiske robot-stationer og opsat dem i øde polar-egne. Disse stationer, der virker uden tilsyn i flere måneder, indeholder alle mulige meteorologiske instrumenter, der kan virke under selv meget skrappe kulde- og vindforhold, hvor mennesker helst skal holde sig inden døre. Stationerne sender selv deres meldinger hjem i morse-koder.

Der findes også robot-stationer, som med faldskærm kan nedkastes fra flyvemaskiner. Der er anbragt tre sprænglegemer i hver station. Ved den første eksplosion, der finder sted nede på jorden, kastes faldskærmen væk, så vinden ikke kan bortføre stationen. Eksplosion nummer to rejser stationen på ret køl, og en tredje eksplosion sørger for, at en radioantenne rejses, så meldingerne kan afsendes automatisk.

Desværre er disse robot-meteorologer først og fremmest en forsvarsforanstaltning, men de kan samtidig tjene den fredelige skibs- og luftfart i kampen mod de frygtede uvejr, idet de måske vil gøre det muligt hurtigere end før at kunne forudsige et stormvejr's komme og mulige bane.

Meteorologer verden over kæmper forbitret mod de uartige piger af „Hazel“, „Carol“ og „Connie“s format. Derfor bør vi tilgive dem, hvis de en enkelt gang lover solskin, og vi alligevel får et vejr, der får os til at føle os som iblødsat klipfisk!

Otto Ludwig.



RUSTON

AGGREGATER

FREMSTILLES HER
I LANDET I FLERE
FORSKELLIGE STØR-
RELSER FRA 3 HK OG
OPEFTER

FORLANG PROSPEKT
OG REFERENCER

V. H. LANGEBÆK & SØN

CIVILINGENIØRER

Trondhjemsgade 9, København Ø
Tria 5400 — Tigr-adr.: Velamotor

FABRIK og LAGER:

Ballerup Byevej 222 — Tlf. Ballerup 990

Moderne
UNIFORMSHUER

*Guld- og sølvgaloner
Guld- og sølvbroderede Kranser
Emailleflag · Emaillemblemmer
Uniformsknapper*



C.L. SEIFERT & S

KGL. HOF-GULDTRÆKKER

ST. REGNEGADE 12-16 · TELEF. C. 297

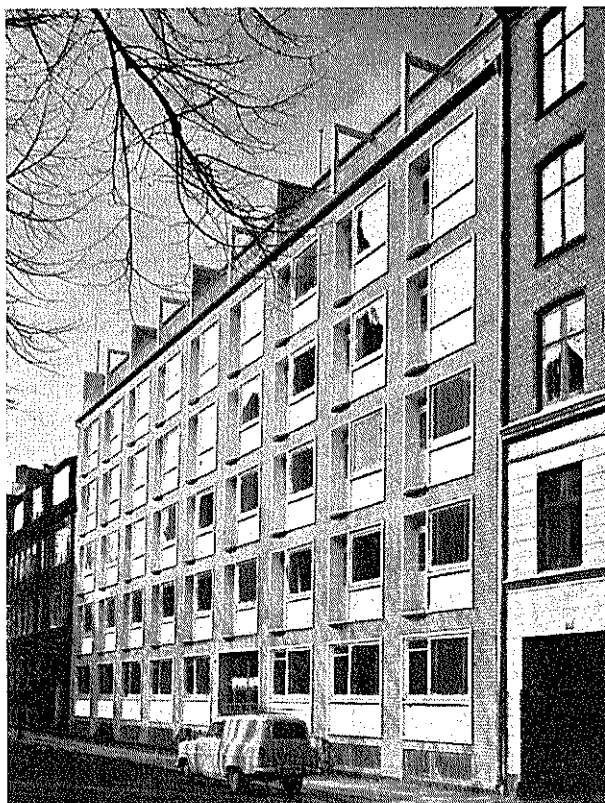
Danmarks ældste Guldtrækkeri

Den nye „Bombebøsse“

Under klokkekimen fra Vor Frelsers Kirke samledes en indbudt kreds for at indvi det nye hjem for gamle søfolk, som Peter Norden Sølling i sin tid lagde grunden til.

Sømandsstiftelsen „Bombebøssen“s formand, kommandørkaptajn, Niels, Baron Juel-Brockdorff, bød velkommen. Han rettede en tak til alle, der havde støttet det store arbejde med at skaffe det nye sømandshjem. En særlig tak rettede han til Prins Axel for det store beløb, der var skænket Bombebøssen. Baronen gennemgik derefter selskabets historie og mindedes: Æret vær Sølling.

Derefter beså man det nye „palæ“ med flunkende gulddøre og forhold, der lod til at bringe de faste bebo-



Funkis „Bombebøssen“.



Ved den efterfølgende reception var baron Niels Juel-Brockdorff en særdeles charmerende vært. Her underholder han viceadmiral A.H. Vedel og departementschef H. Jespersen med en kvik historie, som har kaldt smilet frem på d'herrers ansigter.

ere begejstring. Vi talte med en gammel sejskibssømand, som sagde: „— Jeg havde aldrig drømt om at få det så godt på mine gamle dage,“ og det lod til at være den almindelige mening blandt de gamle, som havde vundet den store gevinst at få et værelse med kost og pleje i det flotte funkispalæ.



Der var stor glæde blandt husets beboere over de smukke, godt indrettede værelser. Her ses en gammel skibstømrer sammen med tre af de gæstende damer.



På første række ses fra venstre: fabrikant Peter Heering, Prins Axel, departementschef H. Jespersen, afdelingschef Ove Nielsen, højesteretssagfører Thork. Knutzon, kommandør P. Ibsen, direktør Hakon Christiansen, viceadmiral A.H. Vedel og direktør Peter Leth, De private Assurandører.

NYT I NOTER

Tyske afleveringer til danske redere

Værftet Abeking & Rasmussen i Lemwerder/Olden-burg har afleveret fragtmotorskibet „Fursund“ til D/S Hafnia, A/S, København (T. C. Christensen). „Fursund“ er et moderne fragtskib med to master og seks $\frac{3}{5}$ tons bomme. Dets hoveddimensioner er følgende: Længde o. a. 68,5 m, bredde på spant 10,6 m, sidehøjde til hoveddæk 5,2 m, sidehøjde til quarterdæk 6,3 m, dybgående lastet 4,8 m. Skibet har en lasteevne på ca. 1620 tons, og bruttotonnagen er på ca. 1050 tons. Hovedmaskineriet ligger i agterskibet og består af en MAK-diesel på 1150 hk, der giver fartøjet en fart af 11 knob. „Fursund“, der har Frederikshavn som hjemsted, skal indsættes i farten på Nord/Østersøen og Middelhavet.

Ottensener Eisenwerk A.G., Hamborg, har afleveret m/s „Britannia“ til A. E. Sørensen, Svendborg. Skibet hører til en særlig type, der er blevet udviklet af værftet i løbet af de sidste år. Ialt er der blevet bestilt 19 sådanne skibe på værftet! „Britannia“ har en lasteevne på ca. 930 tons med følgende hoveddimensioner: Længde p.p. 58,5 m, bredde 9,9 m, sidehøjde 5,85/3,7 m. Dybtgående 3,65 m. Hovedmaskineriet er en Deutz-diesel på 1000 hk, som giver en fart på 12 knob. Skibet er blevet chartret af Kgl. Grønlandske Handel.

Til A. E. Sørensen leveredes endnu et skib, idet Husumer Schiffswerft i Sydslesvig afholdt prøvetur med „Jørgen Vesta“, der har en lasteevne af 450 tons. Brutto-tonnagen er 300 tons. Denne nybygning har installeret en fire-takts MAN-dieselmotor på 300 hk, der giver skibet en fart af 9 knob.

— og en stabelafløbning

Fra Husumer Schiffswerft har man søsat motorskibet „Stevns“ til rederiet Thomas Højlund-Hansen i Rødvig. Skibet har en lastekapacitet af ca. 475 tons og en bruttotonnage på ca. 300 tons. Dets hoveddimensioner er: Længde 39 m, bredde 8,2 m, sidehøjde 3,5 m, dybtgående 3 m. Skibet har installeret en MAK fire-takts dieselmotor på 300 hk, der giver det en fart af 9 knob.

Køb og salg

Rederiet Erik K. C. Hornemanni, Lübeck, har købt dampskibet „Randa Dan“ fra rederiet J. Lauritzen. Skibet blev bygget i 1930 i Nakskov og måler 1632 brt og har en lasteevne på ca. 2325 tons. Det hamborgske rederi Carsten Rehder solgte på samme tid damperen „Carl Rehder“ til et dansk rederi for overtagelse i København. „Carl Rehder“ er på ca. 600 brt og laster ca. 750 tons. Skibet er bygget i 1921 i Königsberg.

Ny tysk færge i fart på Gedser

„Deutsche Bundesbahn“ (de tyske statsbaner) har hos Howaldts-værftet i Kiel bestilt en ny færge, der bliver et søsterskib til motorfærgerne „Deutschland“. Den

nye færge, der skal indsættes på samme rute som sit søsterskib, nemlig mellem Grossenbrodde og Gedser, kommer i fart i sæsonen 1957. Skibet bliver på ca. 4.000 brt og får en lastekapacitet på 24 godsvogne eller 10 eksprestogsvogne eller 110 biler plus 1000 passagerer. Farten bliver på 17,5 knob.

„Helsingborg“ ophugges

Dampskibsselskabet „Øresund“'s gamle, veltjente s/s „Helsingborg“, der siden 1912 har sejlet vandet tyndt mellem København og Malmö, er blevet solgt til ophugning. Køber var firmaet Eisen- u. Metall-K.G. Lehr & Co. i Hamborg.

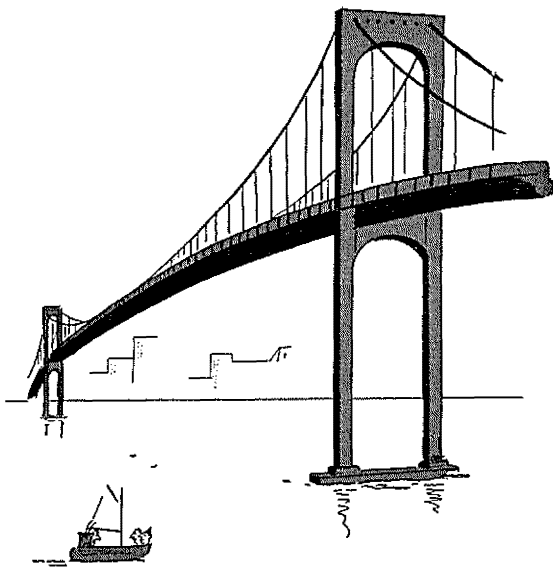
Tilbage til Tyskland

Damperen „Ulla“, der hidtil har tilhørt skibsreder Aage Vollmond i København, er blevet solgt til rederiet Ahrenkiel & Bene i Hamborg. Det 3.096 brt store skib byggedes i 1922 på Neptun-Werft i Rostock til Hamborg-rederiet Rob. M. Sloman jr. og fik dengang navnet „Valencia“.

Nauticus.

Da „Victory“ blev påsejlet

Nelsons flagskib under slaget ved Trafalgar, „Victory“, bevares som bekendt stadig og har fået mangen make-up og flere store behandlinger for at undgå den skæbne at ende som pindebrænde. Skibet, der blev søsat i 1765, siges at have kostet 83.000 pund Sterling. Indtil 1921 lå „Victory“ på vandet, men var på det tidspunkt så medtaget, at man besluttede at tør-sætte det. Men det har været et meget sejt skib. Efter at have ligget som flagskib i Portsmouth i ti år blev „Victory“ påsejlet af det gamle slagskib „Neptune“ i 1903. „Neptune“ var på vej til ophugning og var lige ved at gøre det af med Nelsons skib. „Victory“ blev ramt og fik et stort hul i siden. I en hast blev det gamle skib slæbt i dok for at blive repareret. Indtil da havde „Victory“ ikke været borte fra sin fortojeningsplads siden 1887. — Skibet besøges hvert år af mange tusinde mennesker. Eet år alene, i 1930, blev „Victory“ besøgt af en kvart million mennesker, efter George V havde været om bord.



„Duk hovederne, manne!“

NATIONAL

MARITIME MUSEUM

I LONDON

Af CARL ØSTEN



„National Maritime Museum“ — Verdens største marine-museum.

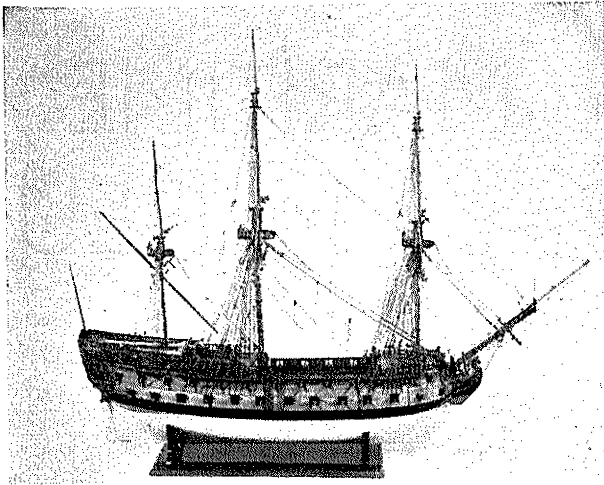
Uden for Londons prægtige centrum, i Greenwich, ligger som nabo til det verdenskendte, nu nedlagte „Greenwich-observatorium“, det britiske riges største marine museum: „National Maritime Museum“.

Hvor liden grobund ideer for museums-oprettelse, og hvor trange økonomiske kår museums-institutioner ofte har, får man bedst et indtryk af her, når selveste verdens-sømagten, Stor-Britannien, først i 1934 fik startet dette sit første egentlige offentlige stats-marine-museum, hvilket skete ved en parlaments-lov. Hermed var endelig det mål nået, som private, navnlig det i 1910 oprettede „Nautical Research“, gennem et hundrede år havde sat sig. Museet er tillige stor tak skyldig til Sir James Caird, en meget rig skibsreder, der i 1928 til det skænkede den til salg udbudte store „Macpherson“-samling af maritime malerier og tegninger, ligesom han vedblev med at købe sjældne og dyre ting til museet, så mange stykker, at disse udgør hoved-parten af total-samlingen. En vis lighed er der mellem museet og vort „Rosenborg“, idet grundlaget for begge museer udgøres af gamle, kongelige samlinger. I England var det Georg IV, der i en hal af det nuværende museum, daværende „Greenwich Hospital“, lod samle sø-malerier fra forskellige slotte, hvilke malerier af William IV suppleredes med flere andre samt skibs-modeller. Senere overførtes admiralitetets model-samling hertil.

Museums-bygningens ældste del har ydermere et dansk ligheds-punkt, idet den som „Kronborg“ har været et konge-slot, endda med relation til Danmark. Det var nemlig Dronning Anne (Fr. II's datter), gift med Jacob I af England, der i 1618 lod bygge et lille slot „Queens House“, som i dag er museets hoved-bygning. Et maleri forestillende hende ses i en af salene. Hun fik nu ikke nogen videre glæde af sit byggeri, eftersom hun døde året derefter. Som så mange andre slotte

har det gennem tiderne været benyttet til forskellige formål, dels til hospital, der på grund af for ringe tilgang af patienter (underligt at høre i vor tid!) nedlagdes i 1869, dels til flådens vajsenshus, senere til sø-officers-skole og til sidst til børne-skole. Det oprindelige „Queens House“ blev i 1800-tallets begyndelse suppleret med 2 fløje à 2 etager samt 2 forbindende kolonnader, hvilke byggedes til erindring om sejren ved Trafalgar, tilsammen dannende et smukt bygnings-kompleks. På et navigations-kort vil enhver sømand kunne stedfæste museet med minuts nøjagtighed på såvel længde- som bredde-grad, idet det som foran nævnt har observatoriet til nabo. Også indretningen til museum har nævnte mæcen, Caird, bidraget til, hvorfor man har givet en del af museet navnet „Caird-gallerierne“. (Gid vi havde en lignende mand herhjemme med oprettelsen af vort orlogs-museum for øje!).

„Man kan ikke bygge på fremtiden uden at kende til fortiden!“ Med denne forhåbentlig opmuntrende sentens vil vi nu føre læserne rundt på verdens største marine-museum, gennem nogle af dets ca. 50 sale og værelser, som rummer ca. 650 skibs-modeller, mellem 6 og 700 malerier og tusch-tegninger, altså mange flere end selve det kendte „National Gallery“ på Trafalgar Square, og mange, mange andre ting, der i helhed illustrerer en 400 års historie vedrørende orlogs-, koffardi- og fisker flåden, kort sagt alt, hvad der belyser sømandens liv, såsom, udover det nævnte, nautiske tryk, tegninger, fotos, navigations-instrumenter, glober og atlas, søkort, medaljer og segl, tovværk med mere. Desuden forefindes et bibliotek med manuskripter og bøger, 40.000 ialt, samt alle admiralitetets land- og sø-kort lige fra den tid, man begyndte at lave dem, studie-rum samt læse-sal med en masse af nutidens maritime skrifter og aviser. Lidt nord for museet ligger „University of the



„Centurion“.

Navy“, faktisk med kun en boulevard som mellemrum, hvorfor skolens kadetter har nær til historisk viden, og lidt længere nord herfor igen bugter Themsen sig.

Nu skal De, læser, dog ikke allerede tabe pusten over de mange rum og objekternes tusindtal, for det bliver kun en brøk-del heraf, som vi her i bladet kommer til at stifte bekendtskab med. End ikke museet selv har kunnet overkommet at få alt væsentlig sat på tryk for offentligheden. Skulle vi blive udmattelse nær undervejs, er der styrke at hente i museets restaurant, dog kun the. Grog eller anden alkohol, der ellers ville passe ind i museets gamle atmosfære, er nemlig reglementsforbudte nydelser. I besøgs-regulativet står der endvidere dette lidt mærkelige forbud: „Fortæring af mad- og drikkevarer må ikke finde sted i salene.“ Man kunne have formodet at se kontrollører og kustoder i maritimpræget påklædning. Sålunde ej. Hat med vajende fjerbundet er det eneste pyntelige, altså ikke så flotte eller spraglede som kustoderne ved for eksempel Tower eller vort eget Tøjhus. Som på mange andre museer er samlingen kronologisk ordnet, så at malerier, modeller og andet fra en bestemt epoke er samlet i sammenhæng. Undtaget er dog meget store modeller, der for ikke at virke dominerende er anbragt i „Neptun-hallen“, som iøvrigt rummer alt, hvad der ikke har kunnet anbringes andetsteds.

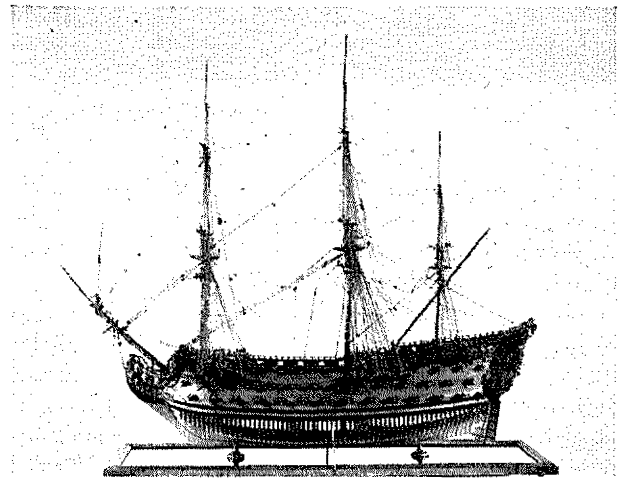
Så starter vi, Gentlemen of the Sea! I værelse nr. 1, i tiden fra 1485 til 1558, indenfor hvilken epoke den engelske flåde lagde grunden til sin storhed. Kong Henrik VII (død 1509) forbedrede koffardi-flådens kår ved at yde den stats-tilskud, ligesom han til dens beskyttelse udstedte en søfarts-lov, og nye rejser foretoges i det endnu friskt stående kølvand efter Columbus. Hans efterfølger, Henrik VIII (begge ses på malerier), oprettede et marine-departement, gav ny fundats til „Trinity House“ for at sikre uddannelsen af indfødte navigatører samt byggede det første linje-skib med svære bredside-kanoner som hoved-artilleri. Det var blandt andet disse fremskridt, som blev årsag til, at London kunne frigøre sig for Hansa-ligaens økonomiske herskervælde ca. 1550.

Af de flere hundrede skibs-modeller, man ser, skal

kun en del nævnes. En rekonstrueret model viser museets ældste skibs-type, en kyst- eller flod-båd fra ca. 1500, medens ældste original-model, fra ca. 1650, er et orlogsskib til 50-58 kanoner, thi modellen af „Great Harry“, Henrik VIII's fuldrigger på 1000 tons med 2 lukkede kanon-batterier fra 1514, altså ældre, er rekonstrueret.

For studiet af skibs-bygning gennem alle tider viser museet også modeller udover de engelske. Således modeller af de for os hjemligt kendte, „Hjortespringbåden“ (Vikingskib i vort „Nationalmuseet“, København) og „Nydambåden“ (Vikingskib i Gottorp Slot i Slesvig) fra ca. år 250 før Christus. Smigret læser man den begge både vedføjede tekst (her oversat): „Model af J. K. Jensen, København, skænket af mr. R. C. Anderson“ (Medlem af museets bestyrelse).

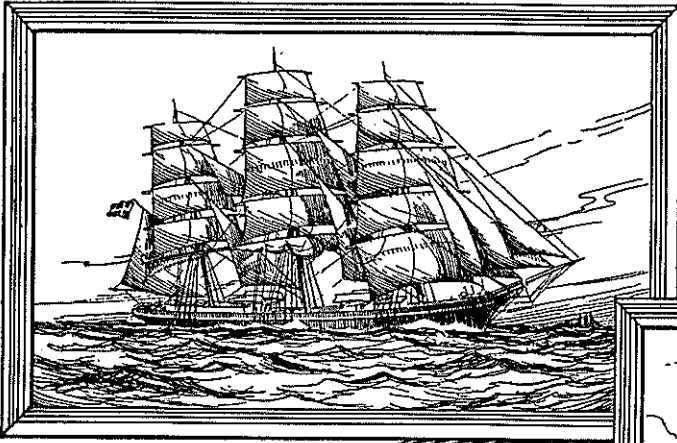
I en anden montre er modeller af sagn-omspundne „Cutty Sarch“ fra 1869 med rig og satte sejl samt af „Thermopylæ“, begge anset for at have været de hur-



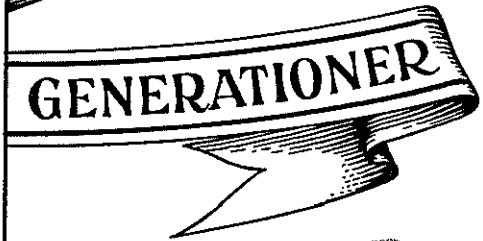
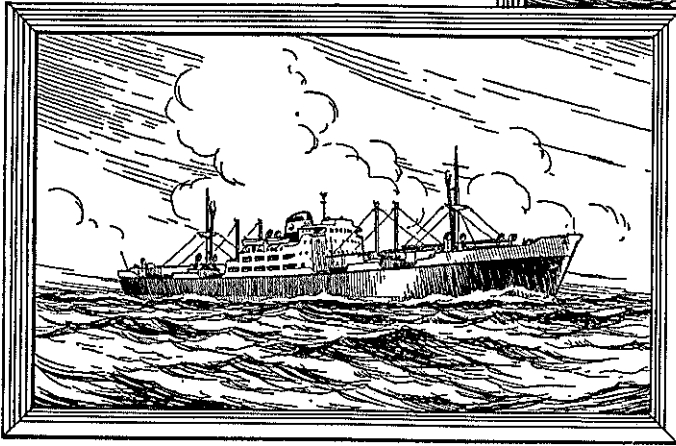
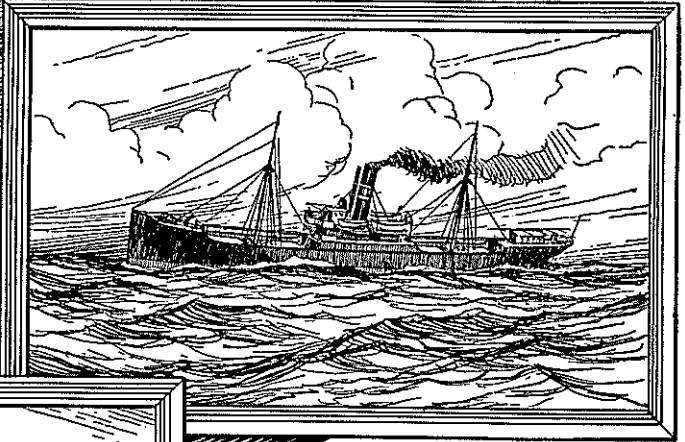
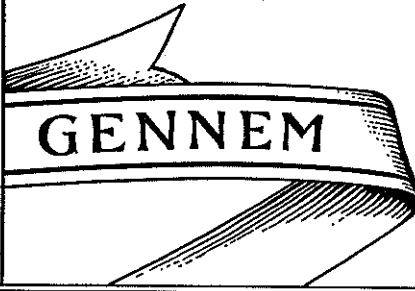
„Royal William“.

tigste engelske clippers. Navnet på førstnævntes model-lør giver grund til eftertanke, nemlig T. Rosenkvist, der havde gjort tjeneste om bord, for var han dansk? svensk? norsk?

Orlogsskibene, eller armerede koffardi-skibe, er i overtal. Man bemærker sig følgende: „The Sovereign of the Seas“, der bygget i 1637 var Englands hidtil største skib. Billedskærer-arbejde og ornamentering er anvendt på hæk og lønning indtil overdådighed. Det brændte, da det i 1696 ombyggedes for 2. gang. I rum nr. 20, „Broen“ kaldet, er sidste halvdel af 1600-tallet repræsenteret ved 7 modeller, hvis kanon-antal varierer fra 50 til 94. En enkelt af modellerne har porte i siden for udstikning af årer, af hvilke der skulle mange til plus gode arm-kræfter, eftersom skibet var mindst 30 meter langt. Næsten alle disse modeller er i skala 1/48. — I perioden 1692-95 var alle 80-kanoner-skibe to-dæks, for hvilke „Boyne“ er en repræsentant. Den ombyggedes til tre-dæks i 1708 for at være i overensstemmelse med bygge-skikken fra ca. 1700 og 50 år frem, hvor man kun benyttede 3-dæks-skibe. Af modeller heraf skal nævnes „Royal William“ med 10 kanoner fra 1719, af hvilken der findes ikke mindre end 3 modeller. En



H. SCH - P.



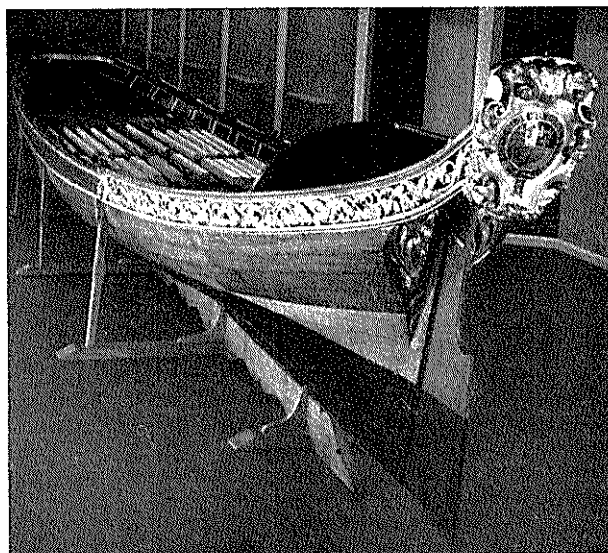
HAR DE
OVERALT PAA HAVET
FAAET



fra JESPER CHRISTENSEN & Co
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER

type-model fra 1720, en 3-dækker med 100 kanoner, har en løve som gallions-figur, hvilket er højst usædvanligt for et sådant „First Rate“-skib. På den tid klassificeredes skibene efter deres kanon-antal i 1., 2. og 3. „Rate“ (klasse). 1. var 3-dækkere med mindst 100 kanoner, 2. også 3-dækkere, men med kun 90 kanoner, og 3. 2-dækkere med 64-74 kanoner. Alle hørte de til linjen. Et 20-kanoners skib fra 1731 er i egenartet model, eftersom den ene side viser skibet i sin oprindelige skikkelse, den anden, efter ombygning til „Fire-ship“ (ildpåsætnings-skib). På en anden model af samme type viser indenbords indretning et sådant skibs funktion. Man ser således arrangementet med træk-skakter, som skal bevirke hurtig antændelse. Iøvrigt viser et maleri angreb fra sådanne „Fireships“ på en spansk armada for anker ved Calais i 1588. — „Centurion“ fra 1732 er et 60-kanoners skib, som i sin tid var på jord-omsejling under kommando af admiral Anson. (First Lord, dygtig flåde-reformator), af hvem museet har 2 malte portrætter samt den kostbare gave, han fik på rejsen af Kinas kejser: et kinesisk have-anlæg en miniature, hvis træer er af koraller og elfeben, andre ting af perlemor og malakit, alt indrettet i et



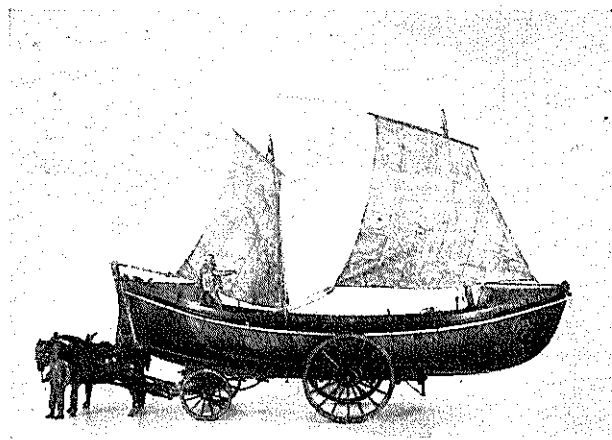
Dronning-chalupen fra 1689.

også, nemlig en samtidig orlogs-kutter, der benyttedes af toldvæsenet. Typen som sådan blev indført i den kgl. flåde ca. 1750. Så er her 6-kanoners-yachten fra 1709, der holdt sig „levende“ i over 100 år, indtil 1817, da den ophuggedes.

Det er i det hele taget utroligt så mange konstellationer, der kan laves af skrog og rignings-måde. Blandt andre her en bark-rigget slup fra 1798 med 13 kanoner, der for affyring rullede i riller i dækket. Og en Middelhavs-galej er udstyret med mesan-mast. Briggen „Swallow“ fra 1779 er klink-bygget, i Dover, ligesom kutterne derfra. Den endte forresten som vrage bare et par år efter.

I sidste halvdel af 1700-tallet fremstod de „rigtige“ fregatter. De var 2-dækkere, men havde ikke som tidligere nogen kanoner på det øverste. Som andet nyt havde de porte på agterdækket samt ring-bolte for sikring af kanonerne. Tillige viser et par af modellerne overgangen til den runde bov.

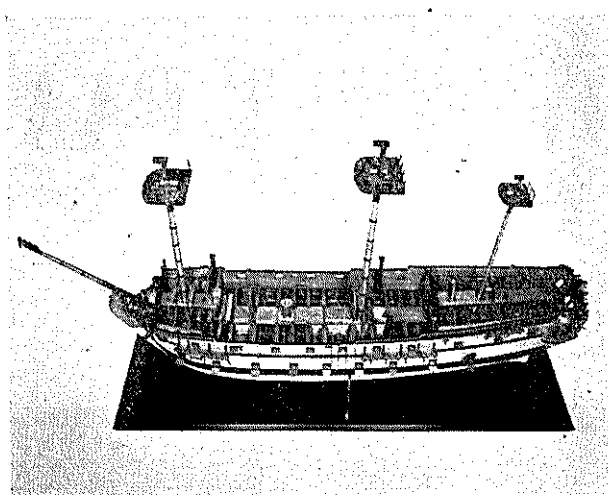
Nu og da bemærker man en udenlandsk model, således den franske Ostindien-farer fra 1764, „La Paix“, på 900 tons. 7 år efter måtte den condemneres.



Hastings Lifeboat.

skrin af rosentræ. Ved siden af er en anden kostbar gave til hans kollega, admiral Watson, bestående af juveler, der skænkedes ham af hindustanske prinser under hans udkommandoer til Ostindien. Det var tider for admiraler dengang! — Kranke skæbner knytter sig til følgende 100-kanoners fregatter: „Victory“ fra 1737, der 7 år efter forliste med hele sin besætning. „Royal George“, der i 1782 sank på Spithead med omkomst af hele sin 900 mand store besætning, herimellem admiralen, og „Queen Charlotte“, der i 1800 brændte op med sine ca. 700 mand. Museet har dog håndgribelige minder om „Royal George“ i form af 1 bord og 2 stole, som er lavet af noget af dens træ optaget i 1841.

Af de mindre skibe skal nævnes en 14-kanoners slup fra 1720 med rig, der nærmest har karakter af brigantine, en 16 do fra 1790, der er forsynet med noget så mærkeligt som slingre-køl, og en fransk armeret lugger fra ca. 1800, som brugtes såvel af redelige private som af smuglere. Et fartøj til bekæmpelse af sidstnævnte ses



Fire-ship.

Troppe-landings-både, som vi bedst kender fra sidste krig, er ældre, end man er tilbøjelig til at antage. De herværende ikke helt ens 2 modeller er repræsentanter for det store antal, der byggedes til landgang på Frankrigs kyster i 1758. Atter: Historien gentager sig, bare ofte med omvendt fortegn.

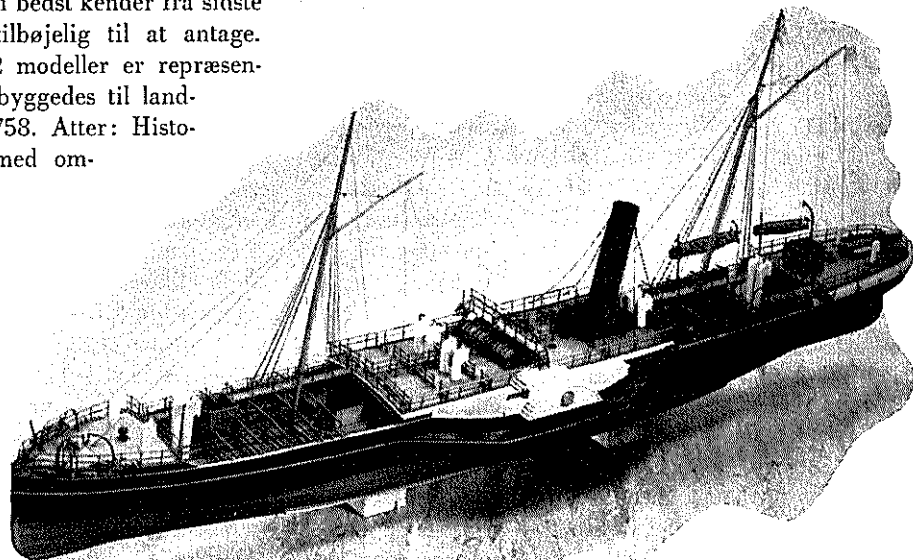
Modeller af tør-dokke har de fleste marine-museer, dette selvfølgelig også. 3 modeller, alle fra 1774, viser henholdsvis (skala 1/480) den i Sheernes, Chatham med 3 indeværende skibe samt reber-bane, og Plymouth med 5 indeværende skibe, herimellem 100-kanoneren „Royal George“ fra 1756, som var den første engelske 3-dækker med røst lige over øverste batteri-dæk, en ændring, der var ret sjælden på andre skibe i de næste 30 år.

4 mindre modeller af 3. klasses orlogs-skibe er lavet af — ben! Altså af mere kuriøs end kulturel interesse. De skyldes franske krigsfanger, som fik deres tid til at gå hermed.

„Victory“, Nelson's berømte skib fra Trafalgar-slagnet 1805, med 100 kanoner, findes her også, selvfølgelig, selvom modellen kun er en kopi af originalen i Victory-museet i Portsmouth. Som vi ved, „lever“ selve skibet endnu i Portsmouth havn. Men med den forskel for den besøgende, at her i museet kan han „springe“ med øjnene fra rå til rå. — Navnet „Caledonia“ har været et yndet skibs-navn gennem tiderne. Her bæres det af en fregat fra 1808, der endte sine dage som hospitals-skib ved Greenwich.

For at vedblive med skibs-modeller vil vi nu springe, hvad vi kun kan gøre her i bladet, til „Neptun-hallen“ med dens mange, ofte meget store modeller. Den har dog også nogle små, af hvilke nogle er nævnt ovenfor. En af de ældste er en spansk karavel fra Columbus' tid og af den type, han benyttede. Et spring i tid er der herfra til et andet spansk skib, krydseren „Infanta Maria Teresa“ fra 1890, der ødelagdes i slaget udfor Santiago 1898 (spansk-amerikansk krig). Iøvrigt findes her ikke få udenlandske skibe repræsenteret i model. Således flere japanske orlogsmænd, blandt hvilke „Aki“ på 19.800 tons og rigget med torpedo-net (som vor egen „Valkyrien“ ved dens start) er den største. Berømte hollandske „Zeeven Provincen“ fra 1665, admiral de Ruyter's flagskib, mangler heller ikke. Så er her franske fregat „Canopus“ fra 1796 og en argentinsk kanonbåd fra 1893. Fra den tyske orlogsmarine er krydserne „Kaiser Friedrich III“ (1898), „Dresden“ (1907), der sænkedes af egen besætning udfor Chile 1915, og „Regensburg“ (1914) samt en u-båd fra 1936.

Og så en stor overraskelse, fordi man ikke havde ventet at finde modellen her: „Grille“, Hitler's yacht.



„Taurus“

Som noget selvfølgelig er de fleste af modellerne engelske. I flæng kan nævnes „Inflexible“ fra 1876, kombineret damp- og sejl-skib med 2 skorstene og 2 master, og fregatten „Queen“ (som alle andre i montre) fra 1839 med 3 lukkede kanon-dæk, i 1859 ombygget til skrue-skib. Fra tiden omkring 1900 er der flere modeller af store „men of war“, hvis 3 til 4 skorstene virker pudsige i dag. Nogle af dem er livet op med farver, såsom „Adventure“, hvis skorstene er gule og dækshus hvidt. Og krydseren „Leviathan“ med 4 ret opstående skorstene på bred-mavet skrog ligner nærmest en udvandrerdamper. Trods sine 14.100 tons kunne den skyde en fart af 23 knob, en pæn hurtighed dengang. Med „Indomitable“ (utæmmelige) fra 1950, der vises i en 5 meter lang metal-model, er vi kommet op til vor tid.

At der i dette museum ikke skulle være lyst-fartøjer, som har været benyttede af konge-magten, ville være utænkeligt. Modeller ses således af den kongelige yacht „Alberta“ (1863-1913) og „Victoria and Albert“ (1855-1901), hvilken sidste kom ofte til København i de kendte „Fredenborg-dage“. I pragt kan de dog ikke hamle op med deres gamle forgængere, omend af mindre format og ikke sø-gående, lyst-slupperne, af hvilke rummes 2, ovenikøbet i hel størrelse. Den ene er „Dronning-chaluppen“ fra 1689, hvilken som anvendt sidste gang i 1919 må have verdens-rekord, hvad alder i forbindelse med brugbarhed angår. Den anden er prins Fredrich's „State Barge“ bygget i 1732 og repræsenterer et pragt-stykke af datidens både-byggekunst, helt veneziansk med sine farver i rødt og gyldent og sine kunst-snittede ornamentter og figurer. Kahytten har tilmed forskydelige vinduer, og i hækken af guld læses „Ich dien“ og „Honi soit qui mal y pense“, Hosebånd-ordenens motto. Fremdriften af den 20 meter lange slup skete ved hjælp af 10 årer i hver side. Den var i brug helt ind i 1800-tallet.

Et andet fyrsteligt lystfartøj er damp-yachten „Prin-

cesse Alice" (model), der tilhørte en af de nu afdøde prinser af Monaco. (Desværre mangler som her og i mange andre tilfælde årstal på modellerne).

Store luksus-linere er her også nogle stykker af. „Orduna“ og „Almanzora“, begge 3-skruede og på 15.500 tons, byggedes på „Harland & Wolff“'s værft i 1914, samt de engelske Sydafrika-linere „Orania“ og „Orion“, og franske „Normandie“, hvilke sidste er givet i så store modeller, at man skal lede efter mage til.

Som det diverse tings-rum „Neptun-hallen“ er, støder man hele tiden på overraskelser, måske morsomt sådan, fordi kronologi og en vis ensartethed i det lange løb kan virke trættende. Mon ikke museet også mangler plads? Det kunne de tæt sammen-stillede genstande tyde stærkt på. — Med eet står man overfor den enestående model af en cat-bygget handels-bark fra 1750, antagelig brugt til kul-fragter, og andetsteds overfor en koffardiketch, der er bemærkelsesværdig ved kun at have een mast, der har råsejl. Et fartøj for kvæg-transport med sine etage-byggede last-rum med båse er heller ikke en ofte forekommende model i museer. „N. M. M.“ er her så lykkelig at have hjuldamperen „Taurus“ (1866-92), der fragtede kvæg og får, ca. 80.000 årlig tilsammen, fra Tønning, Hamburg og Antwerpen til London.

Små-fartøjer fra eksotiske lande sejler her også en del af, lige fra javanesiske kyst-både, „Jangada“ (kun nogle sammenbundne træ-stammer), fra brasilianske floder, burmesisk krigs-båd, til kinesiske djunke med deres skrigende farver, suppleret af en krigs-djunkt og en Kanton-udflugtsbåd, der nærmest ligner en stor kasse.

En af vedens første rednings-både, i hvert fald den første i England, viser en model. Mr. H. Greathead byggede den i South Shields i 1789. Den var klink-bygget, rød indvendig og hvid udvendig, var i brug indtil 1830, da den knustes mod klippe-kysten. 1877 byggede mr. H. Pope i Hastings en redningsbåd, „Hastings Lifeboat“.

En tredje model af samme kategori er af læder og træ, opfundet af pastor G. L. Berthon i 1856. Som sammenfoldelig må den hovedsagelig have været beregnet til anbringelse i skibe.

Et fartøj i fuld størrelse skiller sig ud fra de øvrige ting ved sit skinnende skrog af hvidt metal, vel en slags aluminium. Det repræsenterer verdens hurtigste en-motor-båd på saltvand, „Miss Britain III“, som er tegnet, bygget og ført af H. Scott-Paine. Med sin motor (Napier) på 1375 hk har den præsteret en maksimumsfart af 114,7 miles (ca. 185 km) i timen.

Som et minde om HMS „Discovery“'s polar-ekspedition 1875-76 hænger på den ene væg dens udkigstønde („krage-rede“ hedder den på engelsk), meget høj og med sejldugs-ruf, under hvilket befinder sig en polar-udrustet mands-figur. Tønden har en fast-rigget lejder.

Verdens første telegraf er såre enkel, sådan som man ser den her, en såkaldt „shutter“- (skodde) telegraf, der kun består af et stativ med 2 drejelige træ-flader. Det var Lord George Murray, som konstruerede den i 1795.

Indenfor kuriositeternes område må nærmest følgende modeller henregnes: Et mindre, åbent fartøj med

skruer, der skulle drives ved flere mands håndkraft gennem et hjul med stang-træk (å lå stempel), og et skib (fra 1852) med 2 propeller under skroget midtskibs, hvilken mærkelig anbringelse skulle tjene sejls på arktiske ekspeditioner.

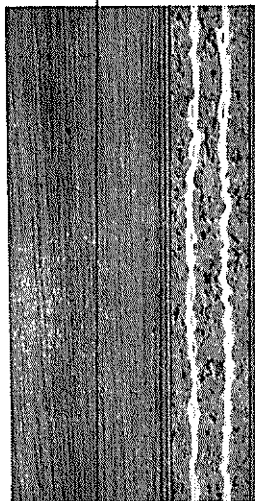
Fra Malta, dette meget vigtige engelske støtte-punkt, viser en meget stor model marine-hospitalet (ca. 1875), en anden tør-dokkerne en halv snes år tidligere. — Og som et minde om boer-krigen vidner en ganske almindelig blik-æske, der af Dronning Victoria var givet soldaterne for opbevaring af chokolade.

Som nævnt her er museet meget stort, således at en fyldestgørende beskrivelse ikke kan rummes i en enkelt artikel. Vi vil derfor blot nævne i flæng, hvad museet yderligere har at byde på: ankre, kanoner, uniformer, gallions-figurer, lanterner, objekter, som har tilknytning til den kendte opdagelsesrejsende Cook samt nok så kendte admiral Nelson, navigations-instrumenter, heriblandt de gamle astrolaber, de første sø-ure og endnu mere. Og så føjer sig hertil samlingen af godt 600 malerier, dels skibe og dels personer, og ca. 50 tusch-tegninger, som måske mere end noget andet illustrerer søfarts-udviklingen.

I bestyrelsen, for hvilken Jarlen af Stanhope er formand, sidder blandt andet 3 admiraler og 2 kaptajner. Det årlige besøg på museet er meget stort, ca. 200.000 personer, og består af alverdens nationaliteter.

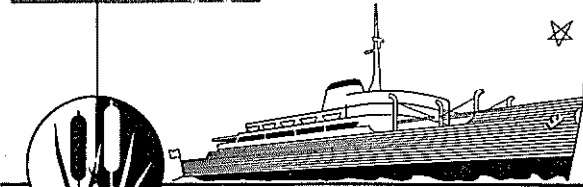
PS. Artiklens billeder er velvilligst overladt Vikingen af National Maritime Museum.

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



H.M. Kongen underholder sig med viceadmiral A.H. Vedel.



Under receptionen underholdt handelens og søfartens minister, fru Lis Groes, og kirkeministeren, fru Bodil Koch, sig interesseret med hinanden.



Skuespillerinden, fru Ellen Malberg, reciterede en række digte af Hans Hartvig Seedorff Pedersen, Aage J. Chr. Pedersen og Piet Hein med en særdeles charmerende røst og med en kunstnerisk indleven, som betog de tilstedeværende om hjertet. — Pastor Fr. Vilh. Eilschou-Holm holdt jubilæumstalen og gennemgik missionens historie i store træk.



H.M. Kongen traf mange af sine personlige venner. Herover ses kongen hilse på direktør L. Rostock Jensen.

50 år for „Bethel“

Ved sømandshjemmet „Bethel“s 50 års jubilæum blev der i hjemmets smukke kirke afholdt en mindefest under særdeles hjertelige former.

Hans Majestæt Kongen, hvis store interesse for sømandsstanden aldrig svigter, havde lovet at give møde, og med majestæten i spidsen samledes en kreds af kendte shippingfolk.

Efter at pastor Eilschou-Holm havde gennemgået sømandsmissionens historie og rettet en tak til Hans Majestæt Kongen, blev der også rettet en tak til skibsreder Jørgen Carl for hans store arbejde med ombyg-

ningen af sømandshjemmet. Pastor Eilschou-Holm fremhævede, at der i årene kun havde været 2 bestyrerpar på sømandshjemmet, og mindedes de afdøde og takkede det nuværende bestyrerpar.

En kvartet fra Det kgl. kapel spillede kvartet i c-dur af Mozart, og skuespillerinde Ellen Malberg reciterede digte, der bl. a. af Åge J. Chr. Pedersen med en indleven som ganske betog hele forsamlingen.

Bagefter var der reception i hjemmets lokaler og her hilste Hans Majestæt Kongen på mange af de fremmødte gæster.

Referenten.



Et udsnit af den repræsentative forsamling med H.M. Kongen i midten. Forsamlingen med majestæten i spidsen applauderer livligt de optrædende kunstnere. Fra venstre ses Finlands ambassadør, P.K. Tarjanne, viceadmiral A.H. Vedel, kommandør Sv. Greve, H.M. Kongen, generaldirektøren for Danske Statsbaner, P.E.N. Skov, skibsreder E. Hahn-Petersen samt departementschef H. Jespersen.

Alt om havet

For nogen tid siden anmeldte vi de første to bind af det svenske storværk om havet: *Boken om havet*, som er udgivet af *Sohlmans Forlag*. Vel et hundrede førsteklases medarbejdere har ydet hver sit bidrag til det omfattende værk, hvis første to bind har de selvstændige titler „Havet i historien“ og „Havet udforskes“.

I det første bind beskæftiger man sig bl. a. med havets erobring, herunder de berømte søfarere og nogle af de berømte skibe. I andet bind dykker vi ned i havet og læser om havforskning, havets geografi og geologi, om havstrømme og om havets dyre- og plante-verden.

Det tredje bind, hvis titel er „Havet skaber velstand“, har mange kapitler om skibsfart, herunder naturligvis søhandel, befragtning, søtransport o. s. v., men også sine kapitler om havet selv, om havfiskeri samt den mest interessante og velbehandlede del af dette bind: jagten på perler, koraller, svampe, sæler og hvaler.

Værkets fjerde bind handler mest om „Skibe og sømænd“. En hel del af kapitlerne behandler tekniske emner i populær form, og særligt meget har *Olaf Hassløf* gjort ud af sit kapitel om bådebyggeri. Det er både interessant og velskrevet.

Til gengæld må anmelderen tillade sig en lille spids bemærkning om en af de mange marineofficerer blandt medarbejderne. I sit kapitel om sejlskibsrigning skriver kommandør *G. Hafström*, at overbramsejlet i handelsflåden kaldes røjl. Uha!

Men et fint værk er det med førsteklases illustrationer og udstyr.

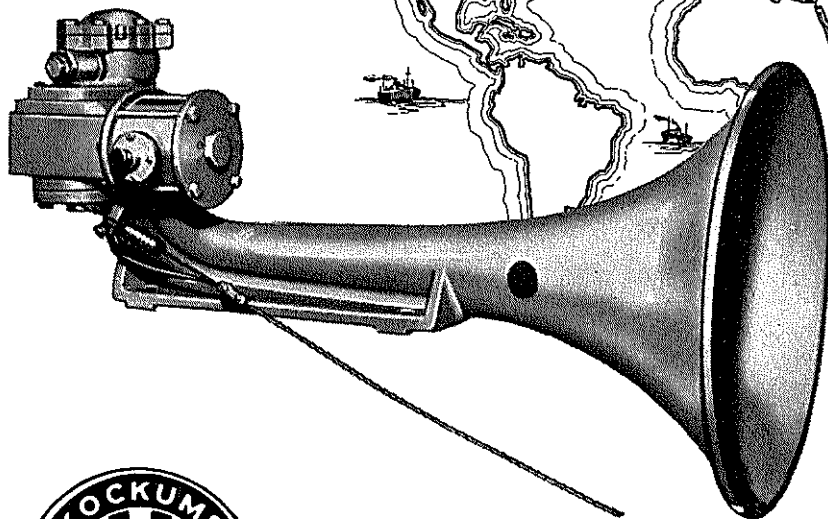
Kaj Lund.

SPAREKASSEN for Kjøbenhavn og Omegn

Hovedkontor
NIELS HEMMINGSENSGADE 24

Den årlige udgave af „Håndbog for Søværnet“ er nu udkommet. Den udgives som sædvanlig af forsvarsmi-nisteriet og koster kr. 6,00.

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



Her ses de mange lækre retter, der blev lavet på afslutningsdagen, og bugved kokkene. I midten ses formanden, Peter Jensen, og tilhøjre for denne ses kokkenchef Carl Nielsen, der har været kokkenes lærer i kursusmånederne.

Statens kursus for skibskokke's årlige afslutning

Efter seks måneders kursus i køkkenkunstens mange gyldne regler fik syv og tredive skibskokke deres eksamensbevis overrakt ved en højtidelig sammenkomst på Teknologisk Institut ved den årlige afslutning. En repræsentativ forsamling af søfartens folk var til stede.

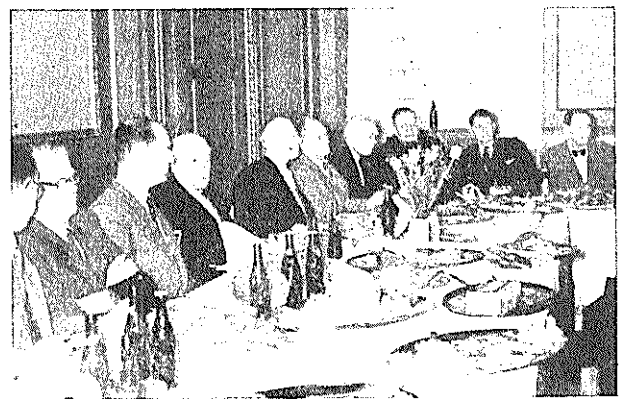
Forinden den egentlige sammenkomst holdt de da vordende skibskokke en lille fremvisning af „dagens ret“, der var tilberedt med specielt henblik på afslutningsdagen. At det var dejlige og lækre ting, fik de indbudte gæster bevis for, da retterne blev sat til livs ved frokosten efter uddelingen af eksamensbeviserne, og eleverne var da også — med rette! — stolte over deres fremtryllede produkter. Mange havde således taget fotografiapparaterne med for at hjembringe et minde fra dagen.

Den mere officielle del af sammenkomsten tog sin begyndelse kl. 12, på hvilket tidspunkt eksamensbeviserne blev uddelt.

Dommerkomiteen bestod af hovmester H. Albert, overhovmester Th. Brandt samt chefkokkene Bang Pe-

tersen og Staalbrandt, og det har sikkert ikke været få smagsprøver, d'herrer dommere har skullet igennem, før de endelige resultater kunne afsiges!

Formanden for Dansk Sørestauratørforening, hr. Peter Jensen, udtalte sin tilfredshed med den iver, eleverne havde lagt for dagen gennem de forløbne måneder, og var heller ikke i tvivl om, at eleverne har fået stort udbytte af kurset. — Men, tilføjede hr. Peter Jensen henvendende til kokkene, dermed er jo ikke sagt, at I er *udlærte*, for det bliver man jo som bekendt aldrig! Men I har fået lagt en bund, der garanterer et fornuftigt, økonomisk og propert arbejde ombord i skibene, og den skole, I nu har gennemgået, er af stor værdi. Kurset drives af staten, men ved siden af modtages støtte fra Carlsbergs og Tuborgs mindefonds. Der er stadig stigende interesse for kurset, og til det netop afsluttede havde der meldt sig ikke færre end tres deltagere. Egentlig var der kun plads til en trediedel af disse, men med velvillighed fra respektive myndigheders side fik man bevilget 62.000 kr. i modsætning til tid-



Til venstre: Formand Peter Jensen taler til kokkene for uddelingen af eksamensbeviserne. Til højre: Billede fra frokosten, fra venstre ses direktør H. Juul, kaptajn Th. Petersen, inspektør A. Blaabjerg, formand Peter Jensen, dr. teckn. Th. Madsen, direktør Gunnar Jensen, fuldmægtig A. S. Erlund, skibsinspektør, kaptajn H. K. Larsen, redaktør Axel Bærentzen, mønstringsbestyrer E. Jacobsen og overingenior J. Holm Petersen.

ligere, hvor man kun har fået tildelt halvdelen af dette beløb, og man blev derfor i stand til at tage 37 elever. Det skal nævnes, at der allerede nu har meldt sig over tyve deltagere til næste sæsons kursus, der påbegyndes til oktober, hvilket må tages som udtryk for, at de unge selv er klar over, hvilken betydning dette kursus har.

Peter Jensen sluttede med at ønske kokkene hjertelig tillykke med eksamen samt god vind fremover.

Herefter bragte inspektør A. Blaabjerg en hilsen fra afdelingschef Ove Nielsen fra handelsministeriet, der var forhindret i at være tilstede, og ingeniør Petersen lykønskede eksaminanderne fra forstanderen for *Statens Kursus for Skibskokke*, hr. Schmidt-Nielsen, der på grund af nogle FN-forhandlinger i Ægypten ikke kunne være tilstede. Eleverne Hans Jørgen Christensen (52 points), Egon Hansen (50 points) og Ib Nellemann (49 points) fik tildelt henholdsvis 1., 2. og 3. præmie for de fine karakterer (det højeste antal points, der kan opnås, er 54), og Aage Westergaard samt Erik Fritz Holm fik tildelt præmier for henholdsvis veludført arbejde og udvist flid. De indbudte hilste herefter på de unge kokke ved et glas vin, og de fik deres velfortjente leveråb med på vejen.

Hr. Peter Jensen talte ved frokosten, og fastslog, at denne frokost, man sad over, på glimrende måde fortalte, at enhver roligt kan give sig i lag med maden ombord i danske passagerskibe. Peter Jensen rettede en speciel tak til køkkenchef Carl Nielsen, der har en stor del af æren for det udmærkede resultat, eleverne sluttede med.

P. J. P.



Styrmand Lydia

Kvindelige kaptajner, styrmænd, ja, og endog maskinmestre er ret almindelige i skibe under Sovjetflaget. På billedet herover, som vi gengiver efter „Fakta om Sovjet Unionen“, ser vi en sådan frøken eller fru styrmand. Hun hedder Lydia Posohina og har sit arbejde om bord på Volga-damperen „Rosa Luxemburg“, der næsten udelukkende sejler med passagerer.

En rejse med skib fra Moskva til Rostov er ikke noget for travle mennesker. Den tager med en af floddamperne næsten ti døgn eller for at være nøjagtig 229 timer. Med tog ville den samme rejse tage 27 timer og med fly 4½ time. Nogle af floddamperne har plads til over 300 passagerer.

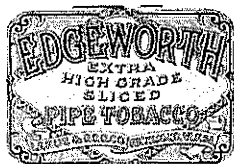
Turen Moskva-Rostov er på 3.176 km.

Men der foregår andet end passager-sejlads på Volga, Don og de øvrige store kanaler i Rusland. Døgnet igennem slæber bugserbåde af sted med hele flotiller af pramme lastet med kul, stål og industriprodukter. Også på bugserbådene er der officerer som Lydia Posohina.

O. L.

EDGEWORTH

AMERICA'S FINEST PIPE TOBACCO



MADE IN
U. S. A.



LARUS & BROTHER COMPANY, INC.

RICHMOND, VIRGINIA, U. S. A.

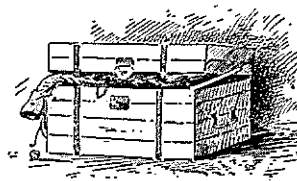
ESTABLISHED 1877

VIRGINIA ROSE



... fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



For snejegaster

Elevatorer om bord i de store krigsskibe er efterhånden en gammel ide, og i USA har man derfor fundet på noget nyt. Om bord i hangarskibet „Saratoga“, der med sine 60.000 tons er verdens største krigsskib, har man ladet indbygge rullende trapper!

Dampens første sammenstød

Dampskibet „Shannon“ menes at være det første maskindrevne fartøj, som blev indblandet i en kollisionssag. Det skete i 1828, og søfartens kloge hoveder spekulerede over sagen, for hidtil havde det været sådan, at skibe for bagbords halse skulle vige for skibe på styrbords halse. „Shannon“ kom for styrbords halse, da det kolliderede med et sejlskib, som havde vinden bagbord ind. Altså mente damperens kaptajn, at sejlskibet havde skylden for sammenstødet. Det var „the Masters“ i Trinity House, der fik afgørelsen, og de kunne ikke give dampskibskaptajnen ret. De sagde, at vinden var af ringe betydning, når det gjaldt et dampskib, og at et sådant altid burde vige for et sejlførende skib.

Respekt for de ældre!

Mens vi er ved søvejsreglerne, kan det nævnes, at hertugen af York allerede i 1670 gav bestemmelser for, hvordan to skibe skulle sejle for at undgå kollision. Bl. a. hed det, at hvis det var lige let for begge skibe at falde af, skulle den yngste af kaptajnerne vige for den ældste! Da bestemmelsen i særlig grad gjaldt for flådens skibe, gik det nogenlunde med at finde ud af alderen cheferne imellem.

Utålmodighed på vagten

Også i timeglassenes tid gik vagterne — efter orlogsgasternes mening — alt for langsomt. Man mente, at sandet løb hurtigere, hvis glasset var varmt. Derfor var det almindelig skik om bord i de britiske sejlførende orlogsskibe, at kadetterne gned timeglassene mellem hænderne eller mod jakken, når de var på vagt.

Rogelse på dækket

Skørbugen var i århundreder en af søfolkens værste svøber på de lange togter, og man prøvede alle mulige og umulige midler for at få bugt med plagen. Det er bemærkelsesværdigt, at citronsaft allerede omkring år 1600 blev anset for et godt middel i den engelsktalende verden. Men senere begyndte man mange steder at tvivle om kurens berettigelse, hvorfor man enten supplerede eller erstattede den med andre. Omkring 1750 vaskede man i nogle skibe de forskellige dæk og rum med eddike. Captain Cook stiftede på sin anden store rejse i 1772 også bekendtskab med den frygtede sygdom, men indskrænkede sig stort set til at inddele vagterne i tre skifter, samtidig med at han ordinerede saft fra citroner og appelsiner. Endvidere sørgede han for at holde skibet tørt inden borde, og to gange om ugen lod han åben ild brænde på dækkene. Til andre tider røg han dækkene ud med krudt, der var blandet med eddike. Så sent som i 1852 fandt en amerikaner ved navn Charles Nordhoff på noget helt igennem originalt. Han anbefalede, at søfolk, der led af skørbug, lod sig begrave i jord til halsen. Et par — rigtige — tønder jord skulle altså høre med til medicinkassens indhold!

Halsen

Efterhånden er det kun inden for sejlsporten, man taler om et skib, der ligger for bagbord eller styrbord halse, hvilket vil sige, at det enten har vinden bagbord eller styrbord ind. Udtrykket „halse“ kommer af betegnelsen „halsen“ for det neder-

ste hjørne i hver side af et square-sejl. Hvis vinden i råsejlerens tid først ramte sejlets styrbord hals, sejlede man på styrbord hals. Det omvendte var tilfældet, hvis vinden først ramte sejlets bagbord hals.

Mælkemanden kommer sejlede

I Sovjetunionen har man bygget særlige tankskibe til transport af mælk. Hver af tankene i disse skibe rummer ca. 20 tons og er indrettet sådan, at mælken stadig cirkulerer og afkøles, så at den ikke skal blive sur og forvandles til tykmælk.

Arvefjenden og vi

I „Svensk Sjøfarts Tidning“ fortæller en læser følgende historie, som jeg ikke kan dy mig for at genfortælle: Der stod nogle danskere og kiggede ud over Øresund, hvor der kom et sejlfartøj for god fart. „Den er skrap til at sejle, den båd,“ sagde en af dem. „Den må være dansk!“ Da skibet kom nærmere, viste det sig at føre svensk flag. Og så lød helt andre toner. „Åh, nej. Det er jo en svensker,“ sagde danskeren. „Se, hvor strømmen fører det hurtigt frem!“ — Uden at blive beskyldt for anti-svedisme kunne jeg godt tænke mig at svare igen med en tilsvarende morsom saltvandshistorie om svenskerne. Kan læserne skaffe mig en?

En lastbil blev u-båds skæbne

Under den første verdenskrig angreb den tyske u-båd U-28 en allieret damper ved navn „Olive Branch“. Damperen var på vej til de russiske styrker i Hvidehavet og lastet med ammunition og krigsmateriel. „Olive Branch“ medførte endvidere et ikke ringe antal store lastbiler på dækket og var derfor en rigtig godbid for en fjendtlig u-båd. U-28's chef var derfor heller ikke sen til at gribe chancen og sprængte damperen i luften. Eksplosionen var meget voldsom, og der skete det for u-båden meget uheldige, at en af damperens tre-toners lastbiler foretog en længere flyvetur og landede på undervandsbåden, der iøvrigt af eksplosionen var kastet om på siden. U-båden blev af den usædvanlige „luftbombe“ slået i to dele.

De torpederede sig selv

Men det er ikke bare tyskerne, der har haft sådanne uheld. Under den sidste verdenskrig skete der noget mærkeligt for den amerikanske u-båd „Tang“, der opererede ud for den kinesiske kyst. U-båden afskød flere torpedoer under krigen, mens dens sidste blev dens egen skæbne. Torpedoen kørte nemlig i ring og vendte tilbage til sit udgangspunkt med det resultat, at 79 af fartøjets 88 mand store besætning omkom.

Amerikanernes første periskop

Periskoper hører som regel nært sammen med begrebet u-både. Ikke desto mindre var det første amerikanske periskop anbragt i et overflade-fartøj og ikke i en u-båd. Det var konstrueret af en maskinmester ved navn Thomas Doughty og anvendtes om bord i monitoren „Osage“. Maskinmesteren fandt ud af, at man kunne lede hele skydningen ved hjælp af et periskop og på den måde ikke afgive fjenden et eneste synligt, levende mål at skyde efter.

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



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



Repræsentant for Danmark:

ALBERT B. COHN'S EFTF. ved E. Pinner
KØBENHAVN K.

Kort nyt fra mange steder

Ny gift mod hajer

Den australske videnskabelige og industrielle forsknings-organisation har udført forsøg med en ny type giftstof til brug mod hajer. Giftstoffet har ikke til hensigt at dræbe hajerne, men kun at holde dem væk fra områder, hvor de er i særlig grad uønskede.

Opfindelsen, om hvis sammensætning der intet oplyses, kan få stor betydning for fiskeriet. I forvejen har man flere midler, der har til formål at holde havets glubske rovdyr borte. F. eks. var de allierede flyvere under den sidste verdenskrig og under Korea-krigen udrustet med et særligt pulver, som de skulle drysse i vandet, hvis de måtte nødlande på havet, hvor der var hajer. Det nye middel siges imidlertid at være mangefold mere effektivt.

Det nye middel har allerede været afprøvet på australske fiskepladser, og især inden for rejefiskeriet, som hvert år har lidt skader på tusinder af kroner på grund af hajerne. Midlet var så effektivt, at fiskeridirektør dr. Anderson udtalte, at nvalfangerstationerne i det vestlige Australien ville gøre brug af det.

Udvidelser i New Yorks havn

Indtil udgangen af 1955 bekostede New Yorks havnevæsen udvidelser i kæmpehavnen til et samlet beløb af 41 millioner dollars. Ved udgangen af indeværende år vil der være bevilget endnu 37 millioner dollars på udvidelser og moderniseringer.

Hospitalsskib til civilister

Australien har leveret et specielt udrustet hospitalsskib til Indien. Skibet, der udelukkende skal bruges til civil brug, skal betjene ca. 30.000 mennesker, bl. a. på Nicobar-øerne. Skibet, der er 25 meter langt, har en aktionsradius på 3.000 sømil.

Bjergkæde opdaget i Stillehavet

Den australske marine hævder, at den har opdaget en stor undersøisk bjergkæde i Stillehavet. Bjergkæden ligger ca. 200 sømil øst for New South Wales. Der er ingen fare for, at skibe skal ramle imod bjergspidserne, for den højeste af dem ligger trods alt ca. 3.650 meter under havoverfladen! Dog er den endnu ikke rigtigt udforsket, så det kan godt være, man vil finde tinder, der rager endnu højere op. Bjergkæden menes at have en middelhøjde af ca. 1.800 meter.

Opdagelsen blev gjort af den australske marines opmålingsskib „Barcoo“ under opmålinger af et vældigt område, som endnu ikke var blevet genstand for meto- disk udforskning.

USA vil have andel i malmfarten

USA frygter konkurrencen fra den øvrige verdens malmskibe og vil nu selv søge at få større andel i denne

lønnende fart. Maritime Administration har anbefalet, at den amerikanske regering også yder økonomisk støtte til denne del af staternes skibsfart. Støtten skal gives både til bygning og drift af amerikanske malmskibe.

For øjeblikket bygges ikke et eneste malmskib på amerikansk værft (fordi disse værfter ikke kan klare sig i den frie konkurrence med verdens øvrige værfter). Rundt om i verden er der for øjeblikket ca. 75 skibe af typen under bygning verden over. Femten af disse skibe bygges til amerikanske koncerner.

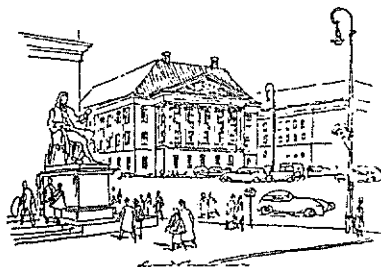
Captain Walter Ford, der er chef for Maritime Administration, sagde fornylig, at udenlandske malmtankskibe ville sikre sig den fuldstændige kontrol inden for malmfarten, hvis USA ikke strammede sig an. Altså vil den amerikanske skatteborger sikkert på endnu et område blive tvunget til at holde amerikanske skibe kunstigt i fart. Walter Ford udtalte, at nok er støtten til bygningen af nye amerikanske malmskibe vigtig, men det vigtigste er, at skibene også vil kunne opnå statens støtte i *driften*.

Japansk statsstøtte

Mange japanske rederier modtager ligesom de amerikanske statens støtte til bygning af skibe og til driften af dem. 48 af rederierne satte i perioden oktober-marts en ny rekord m.h.t. bruttoindtægt. Denne androg ca. 300 millioner kroner, hvilket var næsten 80 millioner mere, end regeringen har tilladt for disse statsstøttede rederier inden for en halvårlig periode. Løvrigt var det første gang i tre år, at rederierne nåede op på den grænse, regeringen havde fastsat.

Ny „Kriegsmarine“

De første 336 millioner mark er nu blevet bevilget til den nye vesttyske marine, og for disse penge skal bygges 153 fartøjer, hvorimellem er otte jagere. Foreløbig ingen u-både.



HANDELSBANKEN

HOVEDSÆDE:
HOLMENS KANAL 2
KØBENHAVN K



89 AFDELINGER
OG FILIALER OVER
HELE LANDET

— den moderne bank med de gode traditioner



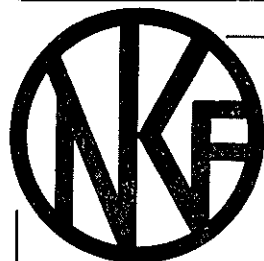
KGL. HOFMØBELFABRIKANT
C. B. HANSENS ETABL.

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

A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders



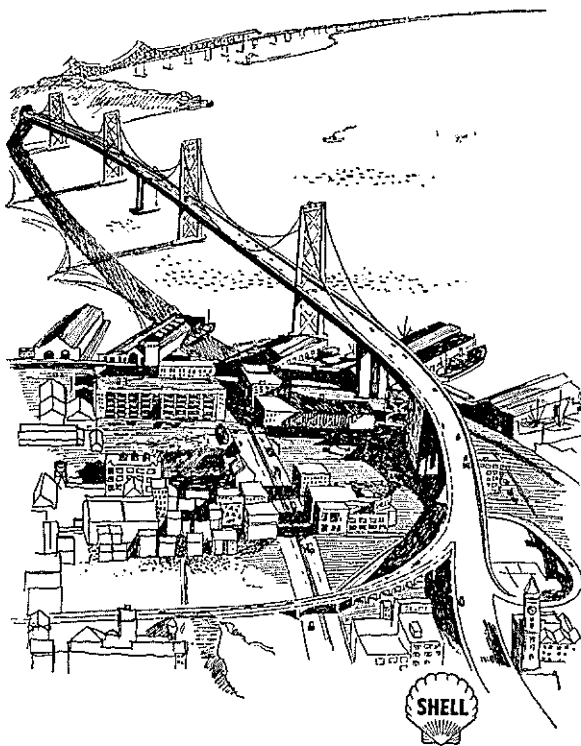
Kulsyre
 til brandslukning

Tør-is
 til konservering
 af fødevarer



Nordisk Kulsyrefabrik A/s
 Gl. Køgevej 7. København Valby. Tlf. 30 05 55
JYDSK KULSYRE- OG TØR-IS FABRIK A/S
 HORSENS - TLF. 2704

SAN FRANCISCO



WORLD WIDE BUNKERING SERVICE

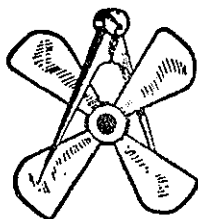
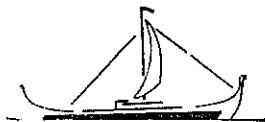
A/s Dampskibsselskabet VENDILA

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

KNUD E. HANSEN

Consulting Naval Architects
 Marine Engineers

Bredgade 75 - Copenhagen
 Telegr.: DESIGN - Tel.: Minerva 718



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

De travle japanere

Nu skal der bygges tankskibe på omtrent 84.000 tons!

Japansk skibsbygning arbejder stadig på fuld kraft og har bestillinger til langt ind i fremtiden. Men også japansk skibsfart er på vej opad. Japans vice-transportminister, Kogoro Yamazaki, meddelte forleden, at der fra landets værfter ventes at ville blive afleveret omtrent en kvart million brutto-tons nye japanske skibe mellem april 1956 og marts 1957.

Den japanske handelsflåde har brug for alle kategorier af skibe, mest almindelige fragtskibe og tankere, men der vil også blive bygget et betydeligt antal passagerfartøjer. De sidstnævnte skal bruges i emigranttrafikken.

Japans befolkningstal stiger med et kolossalt tempo, og det værste er, at landet ikke kan skaffe arbejde og fødevarer nok til de mange mennesker. Det japanske kolonirige faldt sammen som et korthus under krigen, og man har derfor ikke noget sted, hvor man kan anbringe befolknings-overskudet. Enkelte stater i eller omkring Stillehavet har stadig brug for mere arbejdskraft, men de fleste af dem er Japans tidligere fjender og bryder sig derfor ikke om at få flere japanere inden for deres grænser end højst nødvendigt.

Eet sted er de japanske emigranter dog noget mere velkomne end andre steder, nemlig i Sydamerika. Fler-tallet af de amerikanske emigrant-skibe, der er under bygning eller i ordre, skal bruges til transport af japanere, der vil udvandre til de sydamerikanske stater.

Den japanske regering har hidtil ydet ganske betydelige lån til bygningen af nye skibe. For øjeblikket andrager statslånene ca. 80 procent af byggesummerne. Men nu vil lånene blive stærkt reducerede. Dette tjener som bevis på, at den japanske økonomi er i fremgang. For, som vice-transportministeren udtalte, når statslå-nene reduceres, er det, fordi det nu er blevet lettere at opnå lån i japanske banker til bygning af skibe.

Men de japanske værfter bygger også for udenland-ske redere. For nogle dage siden meddeltes det triumferende, at Japan havde fået bestilling på to tankskibe, der bliver de hidtil største, verden har set. De bliver

hver på 83.900 tons! — Jo, De læste rigtigt: 83.900 tons!

Med andre ord: Tankskibene bliver efterhånden aspiranter til titlen „verdens største skib“. De to nye jätte-tankere, som skal bygges i Japan, får hver en længde af 815 feet (ca. 265 meter). Til sammenligning kan nævnes, at „Ile de France“ „kun“ er 763 feet lang, mens „Queen Elizabeth“ har en længde af 987 feet. Tankerne får hver en største bredde af 125 feet (ca. 40 meter), og dybgangen bliver 61 feet (ca. 20 meter). Der er altså ingen chance for, at de nogensinde vil komme til at anløbe København.

Begge de gigantiske tankskibe skal bygges på Kobe-værftet til det amerikanske National Bulk Carriers. Det er meningen, at kølen til dem skal lægges i november måned næste år, og de vil blive bygget på noget nær rekordtid. De skal nemlig ifølge planerne søsættes alle-rede i marts 1957 og afleveres kun tre måneder senere!

Tankskibene får en fartevene af 15 knob, men denne vil måske blive sat i vejret, efter at Maritime Board i USA nu har krævet højere fart for de amerikanske han-delsskibe. Skibene skal drives frem ved hjælp af turbi-ner, der kommer til at udvikle 19.250 hestekræfter.

Endnu foreligger der ikke officielle meddelelser om, hvor meget tankerne vil komme til at koste, ligesom der heller ikke er offentliggjort noget om, hvor de vil komme til at sejle. Imidlertid gættes der på, at National Bulk Carriers lader dem bygge for Universal Tankship Inc., hvis skibe sejler under Liberia-flag. Hvis dette er rigtigt, og skibene ikke kommer under amerikansk flag, vil Liberia med eet slag blive et af verdens største sø-fartslande.

—wig.

AKTIESELSKABET

DET DANSK-FRANSKE-DAMPSKIBSSELSKAB

FREDERIKSGADE 17

KØBENHAVN K

S.A. des Anciens Etablissements

GROIGNARD Cap Finède **MARSEILLE**

Capital 180.000.000 fr.

REPARATIONER & OMBYGNINGER AF SKIBE

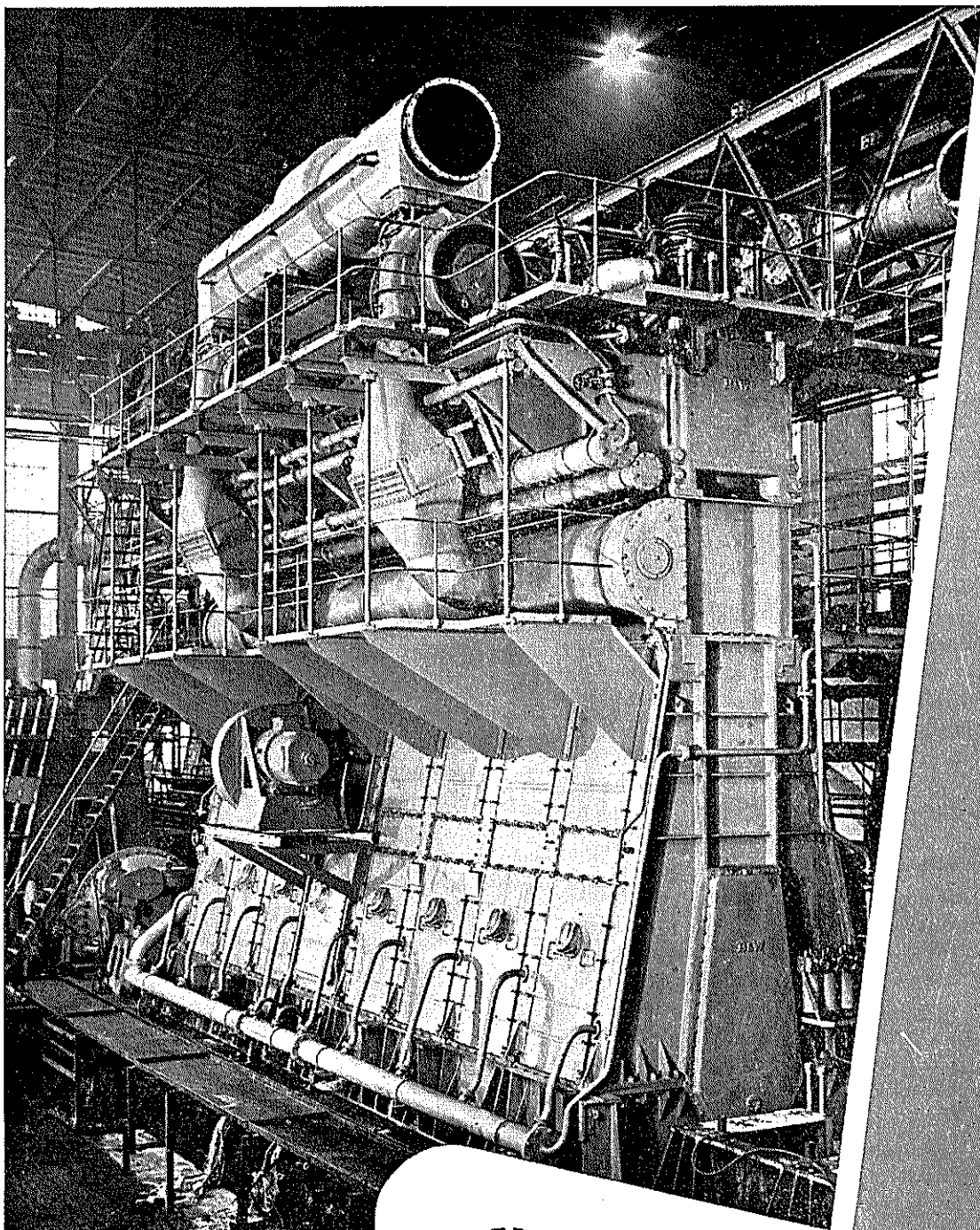
Telf. NAtional 39-60 til 39-62 Telgr. Adr.: SADAEG-MARSEILLE

Støberier: Place Oddo - Telf. NA 56-27

Cylinderboringer og alle Reservedele i Støbegods for Dieselmotorer
Skruer i Støbejern og Bronze indtil 15 Tons

Værksteder ved Petroleumshavnen LAVERA - Telf. Martiques 498

Kontor i PORT de BOUC 21, Cours Landrивon - Telf. Port de Bouc 176



BURMEISTER &



SKIBSBYGNING
REPARATIONER
DIESEL MOTORER

med og uden **TURBO-LADNING**

WAIN

Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

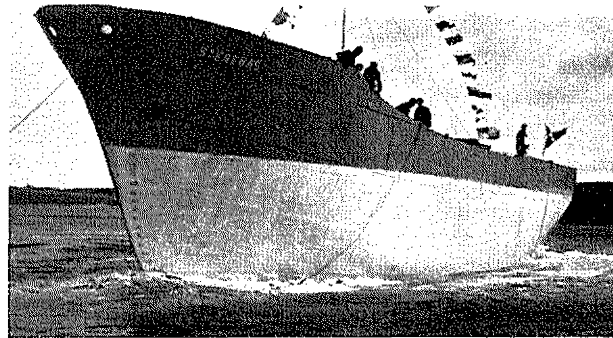
1. maj 1956



Medlemmer

Aabenraa Rederi A/S
 D/S „Activ“ A/S
 D/S af 1912 A/S
 R/A „Atalanta“
 D/S „Baltic“ A/S
 Chr. Borg
 D/S „Bothnia“ A/S
 A/S D/S på Bornholm af 1866, Ronne
 C. Clausen A/S
 D/S „Dania“ A/S
 Danish American Gulf Oil Transport
 Oil Co. A/S
 A/S D/S „Dannebrog“
 A/S Dansk Cement Central
 Dansk Esso A/S
 A/S Det Danske Kulkompagni
 Rederi A/S „Dantank“
 D/S „Draco“ A/S
 A/S De Danske Sukkerfabrikker
 A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab
 A/S Det Dansk-Norske Dampskibsselskab
 I/S D.F.B. & A/S Em. Z. Svitzers
 Bjergnings-Entreprise
 D/S „D. F. K.“ A/S
 Det Forenede Bugerselskab A/S
 Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S
 D/S „Hafnia“ A/S
 A/S D/S „Heimdall“
 Helleesen & Vollmond
 D/S „Hetland“ A/S
 Rhederi M. Jepsen A/S
 Albert Jensen A/S
 D/S „Jutlandia“ A/S
 J. Lauritzen
 A/S „Motortramp“
 D/S A/S „Myren“
 A. P. Møller, Tank- & Liniebaade
 D/S A/S „Nautic“
 D/S „Norden“ A/S
 D/S „Orient“ A/S
 A/S D/S „Orion“
 D/S „Pacific“ A/S
 D/S A/S „Progress“
 D/S „Solnæs“ A/S
 A/S Det Store Nordiske Telegraf-Selskab
 D/S Svendborg A/S
 Rederi A/S af 1955 — Per Svendsen
 Hans Svenningsen
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise
 A/S Tankskibsrederiet
 D/S „Torm“ A/S
 A/S D/S „Vendilia“
 Vestjysk Dampskibsselskab A/S
 A/S Det Østasiatiske Kompagni

M/S „Stensnæs“



Onsdag den 11. april søsattes fra A/S Allsund Skibsværft i Sønderborg den første af en serie motorskibe af ny type. Denne nye type, der er konstrueret af konsulentfirmaet Knud E. Hansen, får følgende dimensioner:

Længde	37,00 m
Bredde	7,46 m
Dybde	4,77 m

og vil målt som åben shelterdækker blive under 150 bruttotons og får en dødvægt på ca. 285 tons på internationalt fribord.

Skibene, der bliver helsevejste i stål til Bureau Veritas højeste klasse med isforstærkning, bygges med pladestævn og dyb krydserhæk af type, der sikrer gode styreforhold. Last-rumskubiken er ca. 21.000 cft., altså ca. dobbelt så stor som for de tidligere typer under 150 bruttotons. Skibene forsynes med en fremdrivningsmotor på ca. 240 bhk i stand til at give skibet en fart på ca. 10 knob.

For at opnå tilfredsstillende sejlad i ballast er skibene forsynede

med dobbeltbund og dybtank, således at tilfredsstillende dybgang kan opnås.

Typen kan også måles som lukket shelterdækker og bliver da lige under 300 bruttotons, med en dødvægt på ca. 485 tons.

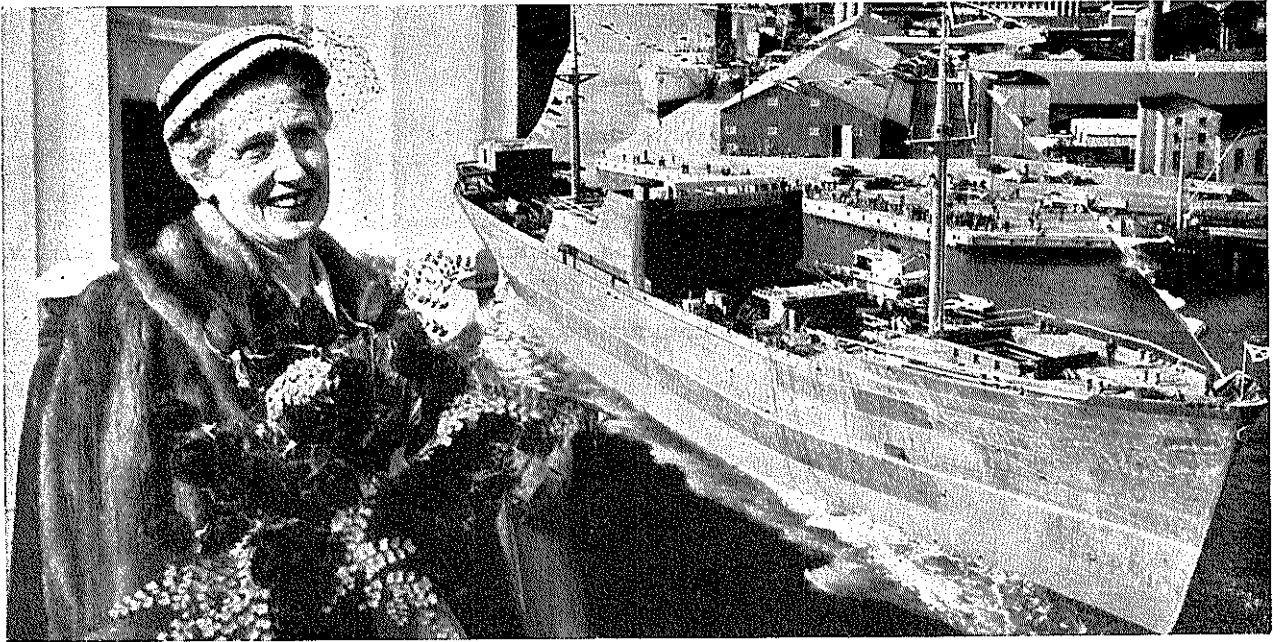
Skibene får en stor lastluge, der betjenes af to lossespil, enten motorspil eller hydrauliske spil. Styremaskinen bliver hydraulisk.

Hele apteringen er samlet i poppen, således at ingen under dårlige vejrforhold behøver at komme på for-dækket i søen. — Apteringen omfatter kamre for fører og styrmand, motortopper, og 3 mand i tomands- og enkeltmandskammer, samt salon, kabys og messe. Kaptajnen får separat bad og wc, og mandskabet vaskerum og toiletrum i dækshuset agter.

Skibet er værftets bygning nr. 15 og er bygget til rederiet A/S Solnæs, herr skibsreder Chr. Andersen, København, og fik navnet „Stensnæs“.

Skibet døbt af herr skibsreder Chr. Andersens unge datter.

På den ledige bedding lægges kølen til et skib af samme type.



Gudmoderen, fru doktor Bäckström, og m/s „Ingrid Brodin“.

M/s Ingrid Brodin

Öresundsvarvet AB i Landskrona søsatte 4. april et lastmotorskib til Rederi AB Poseidon (Erik Brodin), Stockholm. Skibet fik af fru doktor Bäckström, søster til skibsreder Erik Brodin, navnet „Ingrid Brodin“.

„Ingrid Brodin“, som er det niende skib, værftet bygger til Brodinrederierne, er et noget ændret søsterskib til det i 1947 leverede m/s „Lia“, og er et i alle henseender moderne lastmotorskib, beregnet både til liniefart og anden fart.

Skibet er bygget som lukket shelterdækker til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping og konstrueret således, at det let kan ændres til åben shelterdækker.

Hoveddimensionerne er følgende:

Længde mellem perpendikulerne	114,3 m
Største bredde på spant	16,2 m
Sidehøjde til hoveddæk	7,6 m
Sidehøjde til shelterdæk	10,4 m
Dybgang som åben shelterdækker	7,1 m
Tilsvarende dødvægtsbæreevne ...	ca. 6.180 tons
Dybgang som lukket shelterdækker ...	8,2 m
Tilsvarende dødvægtsbæreevne ...	ca. 7.750 tons
Lastrumskubik, grain	ca. 11.440 m ³

Skibet er bygget med to gennemgående dæk og lang bak og har tre lastrum foran for maskinrummet og to agten derfor, alle med ovenover liggende mellemdeksrum. Til speciallast er findes et mindre „strongroom“ under hytten og et i bakken.

Ud over klassens fordringer er skibet i samråd med rederiet forstærket for føring af tunge laster som f. eks. malm eller lign., hvilket medfører forøgede materialdimensioner i inderbunden, shelterdæk og spanter.

Skibet har fem 5,5 m brede luger såvel i shelterdæk

som hoveddæk og desuden en i baksdækket. Lugerne betjenes af ti bomme for 5 tons løft i enkelt part, hvoraf to også er til 10 tons løft i dobbelt part. Bommene er rigget på to master og et par bomstøtter, alle af selvstændig konstruktion. Til hver bom findes et 5 tons, 39 hk, elektrisk spil. På formasten er desuden rigget en 30 tons sværbom.

Alle lastrum skal forsynes med mekanisk ventilation bestående af omskiftelige propellerventilatorer med tilhørende kanaler og af en sådan kapacitet, at der kan ske 10 luftfornyelser i timen.

I skibet skal installeres et elektro-hydraulisk styremaskineri, som forsynes med to motorer og pumper, hvoraf det ene par normalt skal stå som reserve. Styremaskineriet konstrueres, så det kan køre automatisk fra gyrokompasset.

Et elektrisk 5 tons varpespil anbringes på hyttedækket. Ankerspillet bliver også elektrisk med hurtiggående varpenokker.

De moderne navigationsinstrumenter omfatter bl. a. gyrokompas med selvstyrer, radar, radiopejler, ekkolod, SAL-log etc.

Apteringen, som er planlagt i samarbejde med rederiet, bliver af høj klasse med gode pladsforhold for alle kategorier. I dækshuset indrettes to dobbeltkamre til passagerer, rederaptering, spise- og rygesaloner, aptering for kaptajnen og alle officerer samt restaurationspersonale. Mandskabets kamre og opholdsrum skal være i hytten og i dækshuset på hyttedækket og agterste bådendæk, medens mandskabets messe forlægges til den midtskibs aptering. Alle kamre med undtagelse af et til to messedrenge bliver enmandskamre.

Fremdrivningsmaskineriet skal bestå af en ottecyklindret, enkeltvirkende, totakts dieselmotor af Götaver-

kens fabrikat. Ved 125 omdrejninger pr. minut yder den 4.800 bhk og skal give skibet med fuld last som åben shelterdækker en fart på 16 knob.

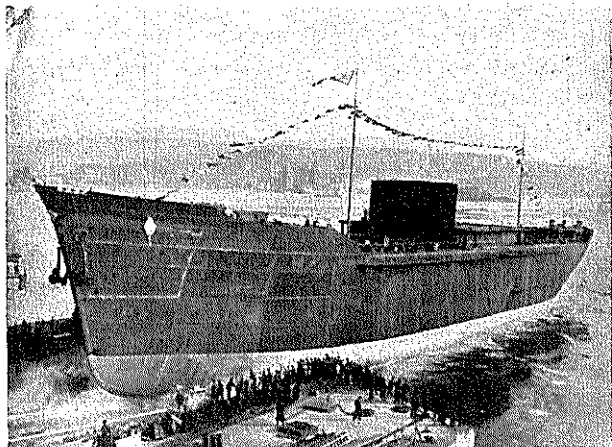
For at levere strøm til dæksmaskineri, belysning og andet hjælpemaskineri skal installeres tre dieselgeneratorer hver på 140 kw.

M/s Skaubo

Den 28. marts søsattes fra Uddevallavarvet et 10300 tons lastmotorskip, som af fru Irmelin Skaugen fik navnet „Skaubo“. Skibet er bestilt af D/S A/S Eikland, Skipsreder I. M. Skaugen, Oslo.



Gudmoderen, fru Irmelin Skaugen.



M/s „Skaubo“.

Skibet bygges til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping som åben shelterdækker og dimensioneres, så den kan gå som lukket shelterdækker.

Hoveddimensionerne er:

Længde overalt	142,3 m
Største bredde på spant	18,5 m
Sidehøjde til hoveddæk	9,3 m
Sidehøjde til shelterdæk	12,3 m
Dybgang som åben shelterdækker	8,0 m
Dødvægtsbæreevne som åben shelterdækker	ca. 10.300 tons

Dødvægtsbæreevne som lukket shelterdækker ca. 12.300 tons

S kroget bygges med langskibs spanter i bund, dæk og klædning mellem hoved- og shelterdæk. Det forstærkes for transport af malmlaster.

Foruden de fem lastrum bygges agter for maskinrummet to højtanke til vegetabilsk olie eller tør last.

Dæksmaskineriet bliver helt elektrisk, spillene af Laurence Scott's fabrikat. Det elektriske styremaskineri leveres af Hastie og ankerspillet af Clarke, Chapman og Co.

Hovedmaskineriet bliver af Uddevallavarvets type og Götaverkens fremstilling. Det yder ved 112 omdrejninger pr. minut 5.600 ahk.

Til fremstilling af den nødvendige elektriske energi installeres tre femcylindrede, firetakts, enkeltvirkende dieselmotorer direkte koblede til 200 kw jævnstrømsdynamoer og en 45 kw havnegenerator.

Skibet skal udrustes moderne i alle henseender med de gængse navigationsinstrumenter.

En ny serie tankmotorskibe fra Götaverken

Fra Götaverken søsattes den 11. april et tankmotorskip på ca. 19.450 tons dw til Waages Tankrederi A/S og Waages tankrederi II A/S, Oslo. Fru Vesla Christensen gav det nye skib navnet „Synia“.

„Synia“ er værftets tiende nybygning til Waages rederikoncern. Den første, motortankskibet „Raila“ på 8.370 tons dw, som blev afleveret netop for 30 år siden, var Götaverkens første store nybygning for norsk regning.

Det nu søsatte skib er det første af værftets nye serie tankskibe på ca. 19.500 tons dw. Denne størrelse synes for fremtiden at skulle afløse den på 17.000 tons, af hvilke værftet har bygget ikke mindre end en snes stykker i de sidste 3 år. Udviklingen går altså mod større enheder, selv om det gælder middelstore tankskibe.

„Synia“ bygges til Det norske Veritas højeste klasse og har hoveddimensionerne:

Længde overalt	169,8 m
Største bredde på spant	21,6 m
Sidehøjde	12,4 m
Middeldybgang på sommerfribord	9,2 m

Lasttankene har et rumfang på 26.900 m³. De to pumperum har hver to pumper med en kapacitet på 450 tons i timen hver.

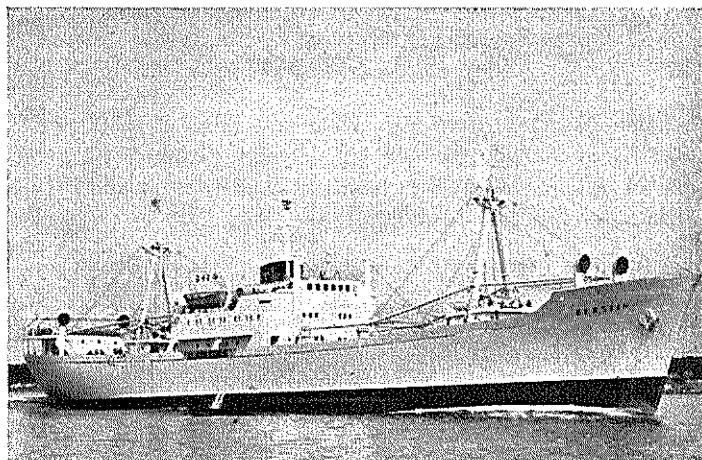
Skibet skal have den mest moderne udrustning i form af radar, gyrokompass etc. Værftets lastfordelingsapparat skal også installeres på nybygningen.

Besætningen får rummelige og smukt indrettede kamre og messer. Hele besætningsapertingen bliver luftkonditioneret. Messerne skal indrettes efter cafeteria-systemet med servering fra bardiske.

Skibet beregnes at gøre 15,25 knob på prøvetur.

Hovedmotoren, som er konstrueret for drift med tung olie, bliver en svejst nicylindret, totakts, enkeltvirkende dieselmotor af Götaverkens konstruktion og fabrikat med en cylinderdiameter på 760 mm og en

slaglængde på 1500 mm. Ved 112 omdrejninger pr. minut udvikler den 10.000 ihk. Ligesom hovedmotoren bliver også hjælpemotorerne af Götaverkens konstruktion og fremstilling.



Direktor Thorsson, Hälsingborgs Varfs AB, hilser på direktor Erik Larsson. Tilhøjre m/s „Kerstin“.

M/s **Kerstin**

Den 4. april afleverede Hälsingborgs Varfs Aktiebolag lastmotorskibet „Kerstin“ til Aktiebolaget Transmarin i Hälsingborg.

„Kerstin“ er bygget til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping med isforstærkning og udrustet efter Svenska Fartygsinspektionens fordringer for oceanfart.

Hoveddimensionerne er følgende:

Længde mellem perpendikulærerne ...	100,9 m
Længde overalt	110,1 m
Største bredde på spant	14,5 m
Sidehøjde til hoveddæk	6,1 m
Sidehøjde til shelterdæk	8,9 m
Middeldybgang på sommerfribord	5,9 m
Tilsvarende dødvægtsbæreevne	3.850 tons

Lastrumskubikken er 7.415 m³ grain og 6.720 m³ bales.

Dæksmaskineri såsom spil, styremaskine, ankerspil og varpespil er af Thomas B. Thriges fabrikat.

Alle gulve i kamre og gange er belagt med Stigolon gulvbeklædning og polstrede møbler i messer, mand-skabskamre, kontorer etc. er beklædt med Stigolon vævet plastic.

Hovedmaskineriet består af en totakts, enkeltvirkende, sekscylindret, turboladet dieselmotor af Burmeister og Wains fabrikat. Den giver ved 163 omdrejninger pr. minut 3.300 ehk.

På prøveturen opnåedes en middelfart på 16,1 knob. For andre detaljer se Vikingen nr. 2 for i år.

T/t **Brahehus**

T/t „Brahehus“ på 24,870 tons dw, hvis stabelaf-løbning er omtalt i Vikingen nr. 1, blev den 9. april af Kockums Mek. Verkstad i Malmö afleveret til Trelleborgs Ångfartygs AB.

Skibet er bygget til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping, og er langskibs spantet og helsvejst med følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	184,3 m
Længde mellem perpendikulærerne	173,7 m
Største bredde på spant	23,5 m
Sidehøjde	13,0 m
Dybgang	9,9 m

Hovedmaskineriet består af et Kockum/de Laval

dampturbineanlæg, som udvikler 8.100 ehk ved 104 omdrejninger pr. minut på propelleren.

Under forbrugsprøven konstateredes et olieforbrug på 268 g pr. hk/t. Skibet er kontraheret for en fart på 14,75 knob, men på de afsluttende fartprøver opnåedes en højeste middelfart på 15,37 knob.

Dampen leveres af to af Kockum byggede Foster Wheeler vandrørskedler med en hedeblade på 758 m² incl. overhøderne. Arbejdstrykket er 31 atmosfære og temperaturen 388°.

„Brahehus“ føres af kaptajn Ivar Carlsson og maskinchef er B. Ljungberg. Det er chartret for tre år af Svenska Esso AB for trafik mellem Den persiske Havbugt og Göteborg og afgik på jomfrurejsen 10. april.

M/S O. A. Brodin

Den 12. april afleverede Öresundsvarvet Aktiebolag i Landskrona lastmotorskibet „O. A. Brodin“ til Rederi AB Disa (Erik Brodin), Stockholm.

Skibet er bygget som lukket shelterdækker, men konstrueret, så det let kan forandres til åben shelterdækker. Det er bygget til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping med følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	141,1 m
Længde mellem perpendikulærerne	131,1 m
Største bredde på spant	19,1 m
Sidehøjde til hoveddæk	9,2 m
Sidehøjde til shelterdæk	12,5 m
Dybgang som åben shelterdækker	ca. 8,1 m
Tilsvarende dødvægtsbæreevne...	ca. 10.600 tons
Dybgang som lukket shelterdækker	ca. 9,0 m
Tilsvarende dødvægtsbæreevne...	ca. 12.600 tons

Samlet kapacitet af lastrum ca. 12.275 m³ grain

I skibet er installeret en ottecylindret, enkeltvirkende, totakts dieselmotor af Götaverkens fabrikat. Den yder 6.000 bhk og gav på den målte mil på prøveturen skibet en fart på 16,2 knob.

Skibets fører er kaptajn S. Svensson, og maskinchef er L. Gustavsson.

For en mere udførlig omtale beder vi læseren se i Vikingen nr. 4.

M/T Tank Duchess

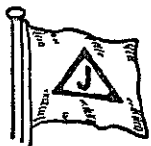
Fra Frederiksstad Mek. Verkstad søsattes den 21. marts motortankskibet „Tank Duchess“ på 20.000 tons dw til rederiet Sigurd Herlofson og Co. A/S, Oslo. Skibet skal have installeret en FMV/GV dieselmotor på 6.700 ehk.

BASSE & CO.

Amaliegade 33, København
Telf. Minerva *3232
Telegramadresse: Damphetland, Steampacific
Fjernskrifer: no. 2250

*

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



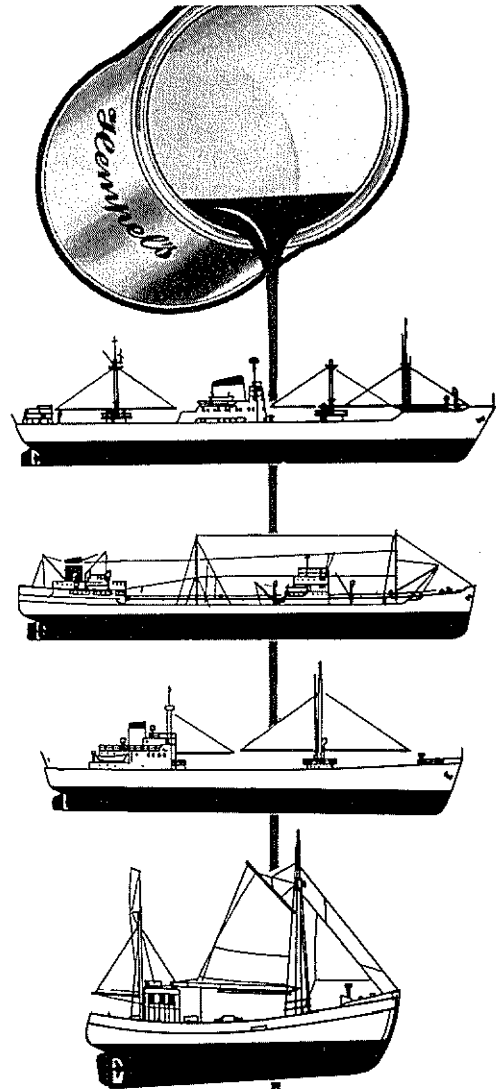
Dampskibsselskabet

JUTLANDIA

JENS TOFT

Toldbodgade 29

TELF. *8192



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

AMALIEGADE 8 KØBENHAVN K. MINERVA 3842



Billner

I marts 1954 placerede Billners Rederi AB, Göteborg, hos Kockums i Malmö en ordre på et ca. 19.000 tons tankmotorskib til en fast pris og usædvanlig kort leveringstid. Denne bestilling vakte i sin tid stor opmærksomhed i velunderrettede kredse og er senere ofte blevet betegnet som vendepunktet i den periode af ringe kontraheringsvirksomhed, som rådede i 1952 og 1953. Kontrakten er nu fyldestgjort.

Skibet blev sat i vandet den 21. december 1955, og den 17. marts 1956 blev det overtaget af rederiet efter teknisk prøvetur i Øresund og afsluttende fartprøver ved Vinga. Den kontraherede fart på 15,25 knob blev rigelig nået.

Skibet føres af kaptajn Thorvald Arvidsson, og maskinchef er Hans G. E. Hansson. Det er chartret af BP for fem år og afgik efter prøveturen direkte til Kuwait i Den persiske Bugt for lastning.

„Helfrid Billner“ er bygget med langskibs spanter og er helsvejst til højeste klasse i Lloyd's Register.

Hoveddimensionerne er:

Længde overalt	169,8 m
Længde mellem perpendikulærerne	160,2 m
Største bredde på spant	21,9 m
Sidehøjde	12,2 m
Dybgang	9,4 m

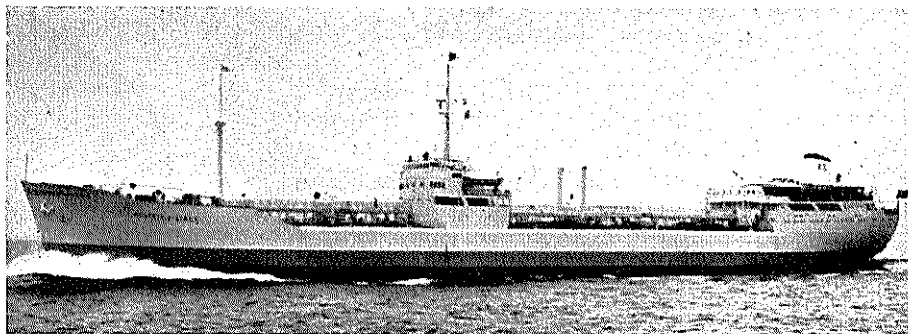
Bruttotonnagen er 12.993 rt, nettotonnagen 7.554 og dødvægtsbæreevnen 19.830 tons.

Lastkapaciteten er 26,300 m³ og er delt i 9 midtskibs og 2 × 9 sidetanke. De to pumperum er hver udstyret med to dampdrevne duplex compoundpumper med en kapacitet på 500 tons vand i timen hver samt en slikkepumpe på 150 tons.

Hovedmaskineriet er en nicylindret Kockum-MAN dieselmotor på 8.100 ehk (9.500 ihk) ved 115 omdrejninger pr. minut. Hjælpemaskineriet består af en dampdrevet og to dieseldrevne trefasede generatorer, hver på 275 kva, 380 v, 50 p/s.

Skibet er apteret for en besætning på 45 mand, og den er af usædvanlig høj standard. Ventilationen er mekanisk. Mellem navigationshjælpemidlerne findes også Decca Navigator, præcisionsinstrumenter for teleteknisk stedbestemmelse, hvilke endnu er sjældne på tankskibe i fjerntrafik.

I radioteknisk henseende byder „Helfrid Billner“ på væsentlige nyheder. Det turde nemlig være det første handelsskib i verden, som er forsynet med antennesystem for retningsbestemt kortbølgesending. Systemet



M/t „Helfrid Billner“.

er udarbejdet af telesektionens radiosektion i Göteborg på initiativ af skibsreder Kjell Billner, som selv er interesseret i radio.

Retningsantennen, som er rigget mellem formasten og radarmasten, består af fire indbyrdes isolerede antennelede i to „etager“, 22 m lange. Den lodrette afstand mellem etagerne er 12 m, og spredningen mellem trådene i hver etage er 2,9 m. Hver vandret fjerdedel er ved isolatorer delt i to halvdele. Det hele danner sammen en H-formet konstruktion, sammenbundet i midten af en „føde-stige“, en dobbeltleder med en isolator af glasfiberarmeret plastic på hver 30. cm.

Sendingen med antennens 8 dele sker overkors. Et antennesystem i denne udførelse koncentrerer radiosenderens udstråling til et relativt smalt knippe til begge sider, vinkelret på skibets langskibs akse. I denne retning bliver udstrålingen tidobbelst stærkere end med den sædvanlige rundstrålende antenne, og hørbarheden forøges væsentlig.

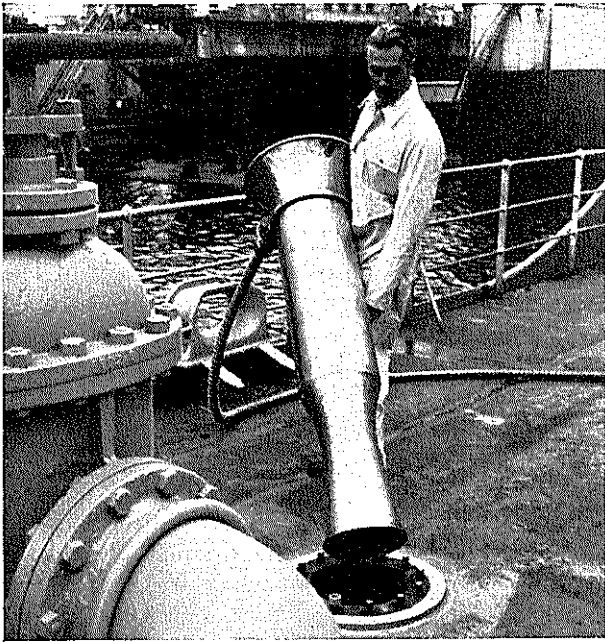
Arrangementet egner sig særligt for et skib, der som „Helfrid Billner“ på sine rejser mellem Europa og Den persiske Havbugt næsten altid vender bredden mod hjemlandet. Göteborg radio, som formidler fjerntrafikken med de svenske skibe, vil derfor næsten altid ligge inden for skibets rettede radiozone. Foruden retningsantennen findes også almindelige antenner til kortbølger, langbølger og modtagning. Et særligt antennefordelingsinstrument i radiostationen kompletter den sindrige udrustning.

På televærket omtaler man, at flere andre rederier har vist interesse for dette antennesystem. Resultatet af eksperimentet med „Helfrid Billner“ imødeses derfor med stor interesse, særlig fordi en forbedring af radioforbindelserne langt borte fra er yderst tiltrængt.

En anden nyhed er, at skibet er forsynet med et omstillingsbord med seks linier, der fører dels til visse officerskamre og dels til to telefonrum, et agter og et midtskibs for den øvrige besætning. Den, der ønsker en samtale, behøver således ikke at indfinde sig på radiostationen. Et lignende system har hidtil kun været anvendt i passagerskibe.

Har Del læst „Sejl og Motor“

En ny tankventilator til gasrensning af tankskibe



Ventilatoren anbringes.

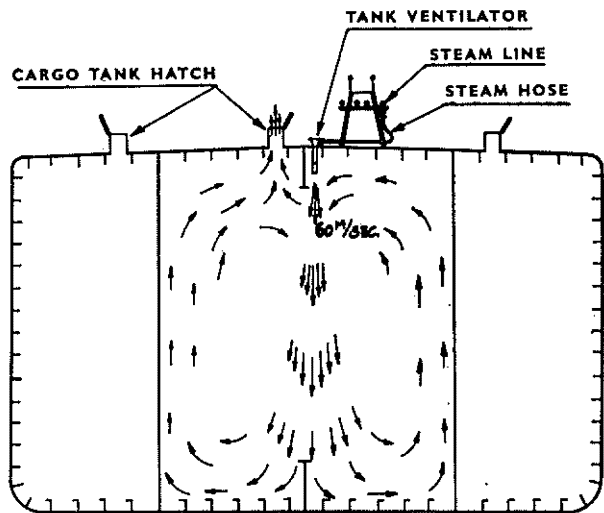
En tankventilator, som på en effektiv måde løser problemet med udrensning af de farlige, eksplosive gasarter, der bliver tilbage i et tankskibs tanke, når olien eller benzinen er losset, er konstrueret af Götaverkens maskinkonstruktionskontor. Med de hidtil anvendte apparater og metoder har udluftningen været et både dyrt og tidskrævende arbejde, hvorfor den nye ventilator bør være en velkommen nyhed, hvilket også er tilfældet, da flere tankrederier allerede er gået ind for den.

Ventilatoren er transportabel og består af et ca. 1,5 meter langt metalrør af en særlig konstruktion. Dette rør eller „luftblæser“, kan man vel sige, har foroven et mundstykke, som med en slange kan kobles til skibets

dampledning, som går under løbebroen. Det er dog også muligt at anvende trykluft som drivkraft.

Ventilatoren passer til de tankspulingsluger, som findes på dækket, og når man har anbragt ventilatoren i en sådan lugeåbning, åbner man for dampen, som med stor kraft strømmer ned i tanken. Dampstrålen trækker ved sin sugevirkning en strøm af frisk luft ned i tanken. I munden af ventilatoren, som er ca. 1 m under dækket, har dampstrålen og den medfølgende luft en hastighed af ca. 60 meter i sekundet. Når luftstrømmen når bunden af tanken, deles den og hvirvler op langs tanksiderne op mod de åbne tankluger, hvor den går ud i det frie, medførende de gasser, som har stået i tanken.

Den dampmængde, som gennem ventilatoren sprøjtes ind i tanken udgør ca. 600 kg i timen, og den luft, som samtidig følger med, opgår til ikke mindre end

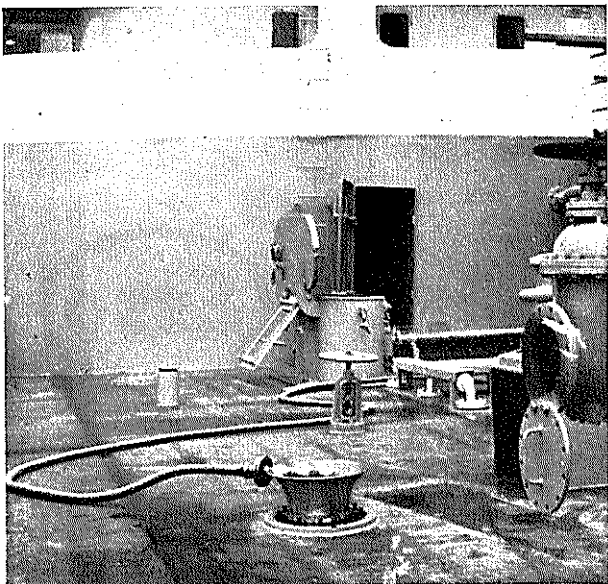


Ventilatorens virkemåde.

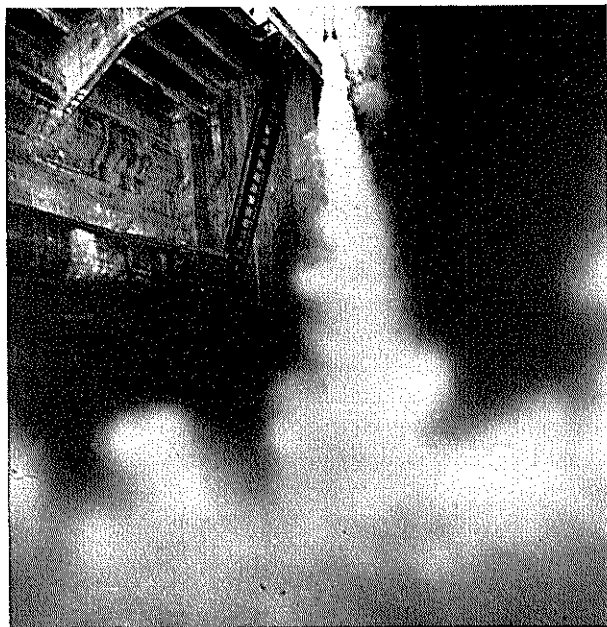
12.000 m³ eller 15 tons i timen. Ved den hvirveldannelse, som damp- og luftstrømmen får, når den slår mod tankbunden, bliver hver krog af tanken godt gennemluftet. Tankskibe skal jo have bevis for, at tankene er gasfrie, før de går til et værft til reparation og ved de kontroller og målinger, som har været udført, har den nye ventilator vist sig at give meget gode resultater.

Den nye ventilationsmetode er enkel og effektiv, og de udførte prøver viser, at udluftningen af tankene går betydelig hurtigere end med de systemer, der hidtil har været anvendt. Udluftningstiden for en lastolietank er mellem 0,5 og 1 time, og på en arbejdsdag regner man med, at et 17.000 tons tankskib skal blive gasfrit, hvis man bruger to af de nye GV-ventilatorer. Takket være den forholdsvis ringe vægt — 35 kg — kan en mand uden besvær udføre arbejdet med at løfte ventilatorerne fra luge til luge og åbne for dampen.

Risiko for gnistdannelse, som man naturligvis er meget bange for i nærheden af højeksplosive gasser, er elimineret ved at apparatet er udført helt af metal, ikke



Ventilatoren på plads.



Damp- og luftstrålen.

drives med elektricitet eller har bevægelige dele, som kan frembringe statisk elektricitet.

Den nye ventilator blev for første gang taget i brug på tankmotorskibet „Jagala“ for omkring to år siden.

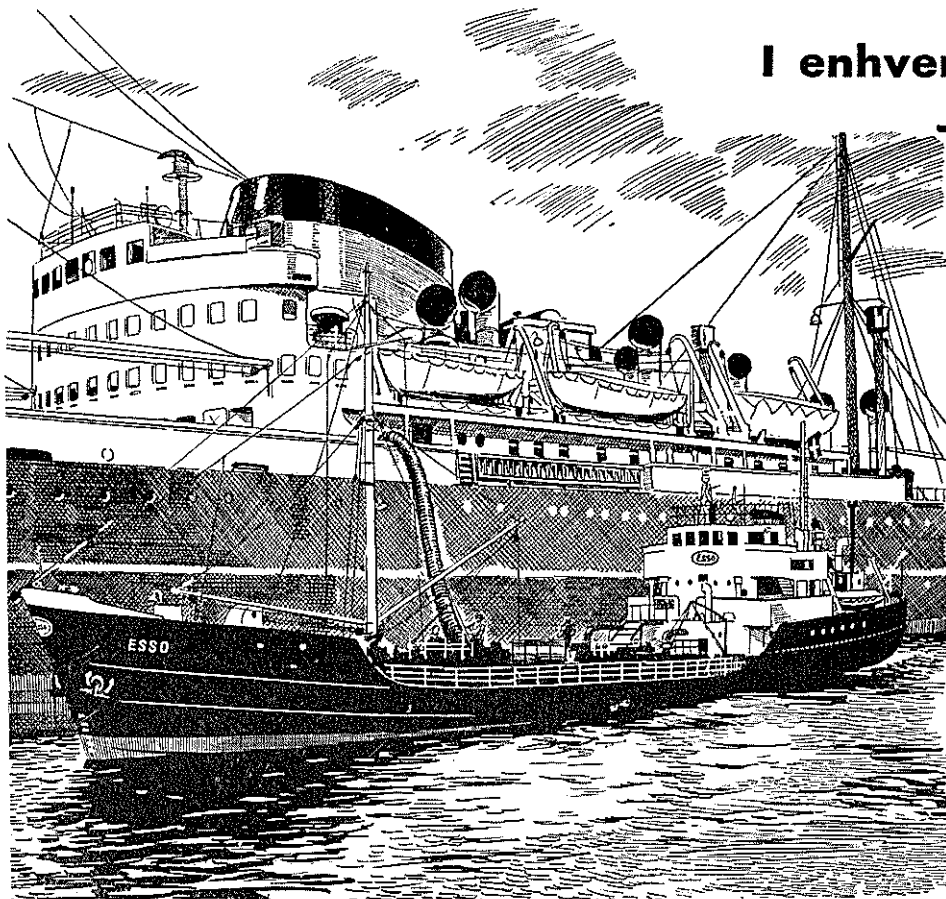
Siden da har værftet leveret ventilatorer af denne type til et halvt hundrede skibe, og det er ikke blot tankskibe bygget på Götaverken, men de er også solgt til en hel del skibe, som er bygget i Sverige og i udlandet. Der er søgt om patent på konstruktionen i flere lande.

Nyt shipping-firma

Et nyt firma indenfor shipping-branchen er startet på basis af et samarbejde mellem salgsschef Henning Rønne og firmaet Lauritz Andersen & Co. (direktør Knud Birkedal). Det nystartede firma påtager sig alle arter af skibsreparations- og vedligeholdelsesarbejder under skibenes ophold i havnen for lastning og losning. Leverancer af reservedele kan bl. a. ske efter skitser eller prøver modtaget fra skibene eller efter opmålinger ombord foretaget af firmaet.

Foreløbig har firmaet overtaget repræsentationen af stempelringe fra fa. Lockwood & Carlistle i Sheffield, Strömbergs Nivåindikator fra fa. Ekströms Maskinaffär AB, Stockholm, Mar-Kem-produkter fra fa. Maritime Chemical & Rep. Corp., New York, samt Autom. brandmeldeanlæg „System Ekman“ fra AB Electrocontrol, Stockholm.

Det nye firmas adresse er H. Rønne & Co., Strandgade 12, København K.



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 Bierentzen.
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.



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

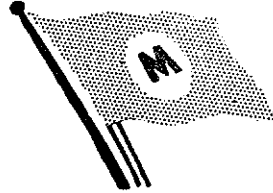
AMALIEGADE 35 · KØBENHAVN K

Telefon: Central 72 (18 linier) · Rigs 13 (2 linier)
Tlgr.-adr.: „HANSEN“ · Telex: Nr. 2501 & 2502



MARTIN CARL
AKTIESELSKABET
DAMPSKIBSELSKABET „HEIMDAL“

Telegr.: MARTINO
KØBENHAVN Ø. DANMARK



MOORE & McCORMACK 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



789 10



VIKINGEN

Kr. 1,75
1. juni

Fra de gamle kanaler på Christianshavn
Efter fotografi

✓ 1956 - nr. 6
33. årgang



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

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

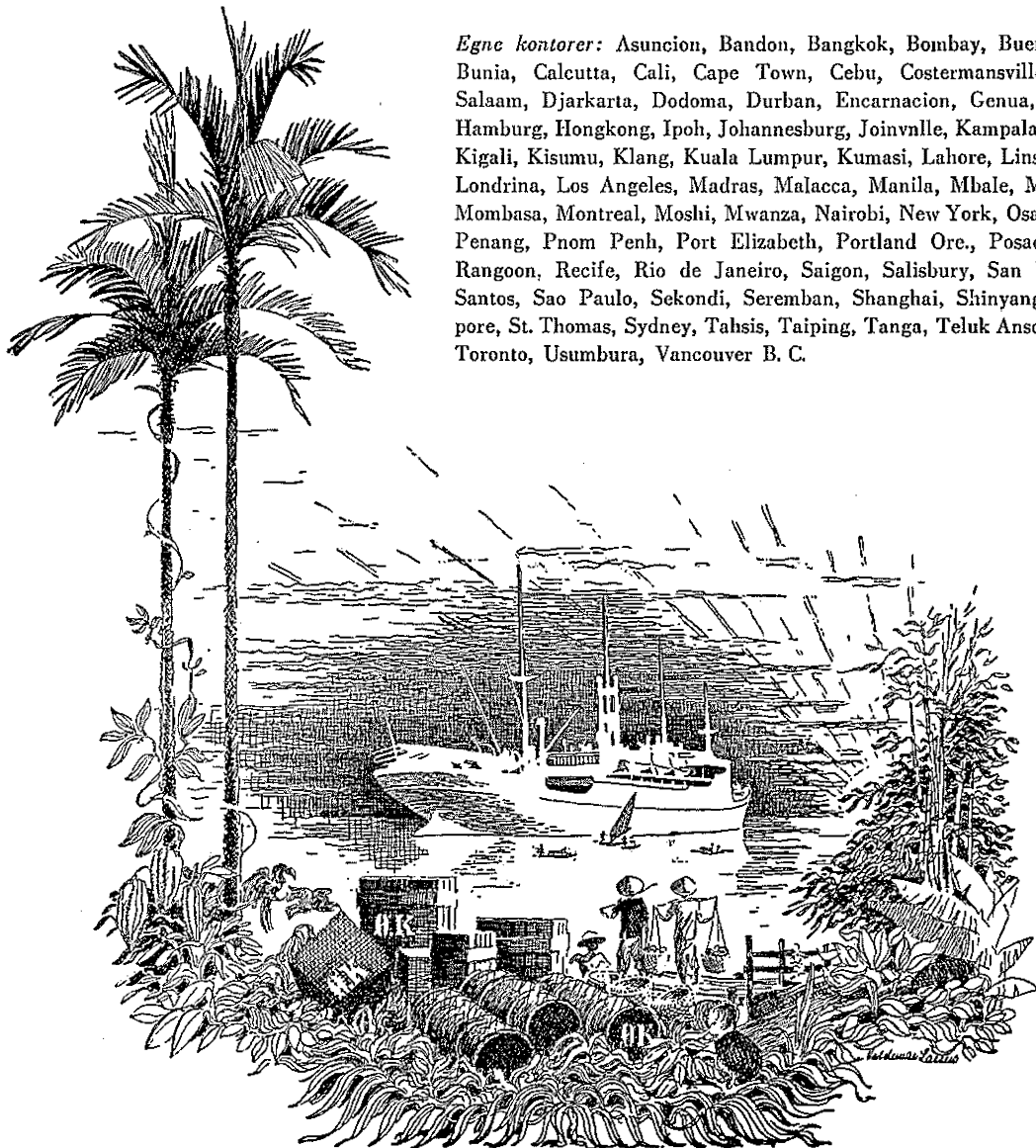
HAMBURG BATAVA HONGKONG IPOH JOHANNESBURG KARACHI KLANG KUALA LUMPUR LONDON MADRAS MALACCA MANILA MONTREAL NEW YORK

AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI KØBENHAVN

IMPORT til Europa af oversøiske produkter
EXPORT oversøisk af europæiske varer

Plantage-, savmølle- og skovdrift i Østen, Afrika, 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.

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

Han kender Danmark i krabbe-perspektiv!

Søkortdirektør, kommandør Peter Jensen går af og affyrer en salve på faldrebet

Stort set er det et utaknemmeligt hverv at være sø-officer. Selv om der inden for søværnet udføres et ofte fænomenalt dygtigt arbejde, virker det ikke overbevisende på de mennesker, der betaler for det. Marinens arbejde kan ikke som koffardiflådens måles i hård valuta. Men det kan natvægterens og politibetjentens jo heller ikke!

Alligevel har orlogs- og koffardiflåde mange interessefællesskaber. Nogle af de mest „kontante“ er ministrygningen og søopmålingen, inden for hvilke områder søværnet har ydet en indsats, der indirekte har banet vejen for strømmen af hård valuta hertil. Derfor er chefen for Det kgl. Søkort-Arkiv en af de søofficerer, handelsflådens personel kender bedst.

Siden 1933 har kommandør Peter Jensen siddet i direktørstolen på Toldbodvej, hvorfra han har givet ordre til og ført kontrol med næsten hvert eneste af de lodskud, marinens opmålingsskibe har taget både herhjemme og helt oppe langs Grønlands kyst. Men med udgangen af juli er det slut, og stolen overlades til kommandørkaptajn Henrik Madsen, der for nogle år siden førte havundersøgelsesskibet „Galathea“ på dets første del af jordomrejsen.

„Hvordan begyndte det?“ spørger vi. „Har Deres familie traditioner bag sig i marinen?“

„Nej,“ svarer kommandør Jensen. „Min familie — navnlig på min mors side — talte ganske vist flere søfolk, men de tilhørte alle koffardiflåden.“

„Nå, ja, men så var det vel den gamle historie om glade barndomsdage ved havnen?“

„Nej, det var heller ikke noget sådant, der fik mig til at vælge søofficersvejen. Jeg er født i San Francisco, men allerede da jeg var ganske lille, rejste vi til Danmark, og det brogede liv i Friscos havn nåede slet ikke at smitte af. Da vi kom hertil, blev min far fiskeriforpagter, og det smagte jo selvfølgelig lidt af sø, men kun af ferskvand, for vi slog os ned i nærheden af Sorø, der

jo ikke ligefrem er berømt for sin søfart. Nej, jeg ved såmænd ikke rigtigt, hvad det var, der trak mig til søværnet!“

„Men De blev altså frivillig lærling?“

„Ja, sådan hed det i 1906, der var det år, jeg blev indkaldt. Det var den 17. juli og en mandag. Vi var kun ude på Holmen 3—4 dage, hvorefter vi blev sendt ud med „Herluf Trolle“. Vi var elleve mand på mit hold, og en af mine kammerater var den senere kontre-admiral Bjørn Andersen, der døde for nogle år siden. Chef om bord på „Herluf Trolle“ var forhenværende marineminister, kommandør Middelbøe. Togtet strakte sig kun til danske farvande. Vi havde det godt om bord, men måtte bestille noget.

Da vi kom hjem i september, kom vi på et kursus hos Galster og Holbøll, og hvert af de følgende år tilbragte vi på kadetskolen i Gernersegade. Hver sommer var vi ude at sejle i fire måneder, og som regel gik turen til udlandet, f. eks. til franske havne eller til Middelhavet. Det var med gamle „Heimdal“. Vi lærte meget på de togter, og navnlig på det sidste, hvor vi havde kommandør Kjær, den senere chef for kadetskolen, som chef. I 1911 blev jeg så sekondløjtnant og kom med „Ingolf“ til Vestindien, hvor vi målte op en vinter.“

„Hvordan gik opmålingen for sig dengang?“

„Ved hjælp af fartøjsstik, d. v. s. at vi roede og tog lodskud med håndlod, mens vi hele tiden bestemte pladserne til „Ingolf“. Vi målte op langs hele sydsiden af St. Thomas til 10—12 sømil ud fra land, og der blev et kort ud af det.“

„Hvordan blev det?“

„Kortet overgik senere til amerikanerne sammen med øerne, men jeg har senere haft lejlighed til at sammenligne det med mere moderne kort, og jeg må sige, at der er ikke så stor forskel. Kun er der siden dengang lavet forskellige havnearbejder, som har været i stand til at ændre billedet lidt.“

„Oplevede de nogle orkaner deroppe ved Vestindien?“

„Nej. Det eneste voldsomme, vi kom ud for, var nogle tilfælde af tyfus om bord, som satte os helt ud af spillet for en tid. Vi måtte allesammen i land og blev indlogeret på et fyr hos den danske fyrmester Eckers fra Dragør. Her var vi i tre-fire uger, indtil skibet var svovlet ud. Så kom vi om bord igen, men nu blev chefen syg, og næstkommanderende måtte overtage kommandoen. Det var den senere admiral Godtfred Hansen.

Siden kom jo så verdenskrigen, hvorunder jeg sejlede tre år som chef for torpedobåde, dels i Sundet, dels ved Helsingør samt i Storebælt. En del af tiden tilbragte vi på vagt ved minespæringerne. Det kom aldrig til episoder med tyskerne, og vi kom heller ikke på anden måde ud for voldsomme oplevelser. Det skete imidlertid, at et skib i tåge sejlede ind i minerne, men vi så det ikke. Vi hørte kun braget gennem tågen. — Under krigen var jeg også ude med „Valkyrien“ som skoleskib, og efter krigen kom jeg på skole ved Geodætisk Institut for at lære opmåling.“

Efter et øjeblik pause fortsætter kommandøren:

„Og så — den 25. maj 1923 — skete ulykken om bord i krydseren „Gejser“, der sammen med hele sommereskadren lå i Smålandsfarvandet. På agterdækket af „Gejser“ skulle tidligt om formiddagen demonstreres en fosforbombe til tågeudvikling. Det var noget helt nyt dengang og havde vist kun været afprøvet een gang i land. Imidlertid eksploderede apparatet. „Gejser“s agterdæk var jo ikke ligefrem rummeligt, og når man betænker, at næsten alle eskadrens officerer var forsamlet, kunne virkningen af eksplosionen ikke andet end blive meget stor. På flere af de nærmeststående gik der ild i tøjet, og nogle kastede sig i vandet vanvittige af smerte. Men de blev heldigvis alle bjerget af „Gejser“s besætning og af torpedobådene.

Der blev hurtigt telegraferet til land om ulykken. Et stort antal læger blev i største hast dirigeret til Vordingborg sygehus, et sanitetstog sendtes til Masned-sund, og de ca. 50 sårede blev af torpedobådene sejlet ind til land. Forinden havde vi dog fået en foreløbig behandling om bord.“

„Der var noget om, at officerer og befalingsmænd, der jo var i flertal blandt de sårede, nægtede at lade sig behandle, før de værnepligtige var behandlet?“

„Jeg må sige, at jeg ikke husker ret mange ting fra det øjeblik, da ulykken indtraf. Jeg og de fleste andre, der var ret hårdt medtagne, var jo næsten helt bedøvede af morfinindsprøjtninger. Men jeg ved, at lægerne udførte et fremragende stykke arbejde, og navnlig fortjente overlæge Lundstein og hans hustru, der begge organiserede behandlingen på bedste måde, den store ros, de bagefter fik. — Men skal vi ikke gå videre til noget andet?“

„Jo, f. eks. til opmålingen?“

„Ja, jeg blev færdig med min opmålings-uddannelse i 1921, og efter en langvarig behandling efter Gejserkatastrofen kom jeg herop på Søkort-Arkivet, hvor jeg blev afdelingschef den 1. september 1925. Den 1. decem-

ber 1933 blev jeg direktør. Fra 1926 til 1933 var jeg hver eneste sommer ude med gamle „Marstrand“, med hvilken vi afsøgte puller i Kattegat. Til dette brug brugte vi en særlig amerikansk pulle-afsøger, der stort set bestod af en wire, som slæbtes hen over havbunden. Metoden var på sin vis mere nøjagtig end brugen af ekkolod. Når en pulle skal opmåles og afmærkes ganske nøjagtigt, kan man ikke klare sig med ekkolod alene.“

„Marinen havde måske slet ikke ekkolod til søopmåling dengang?“

„Nej, vi fik ganske vist det første til opmåling i 1935, samtidig med at vi fik „Heimdal“. Ganske vist havde vi eksperimenteret lidt med ekkolod inden den tid. Men det første installeredes i „Heimdal“ og bestod sin prøve ved Grønland i 1935.“

„Under krigen lå opmålingen vel i dvale?“

„Det kan man ikke sige. Men selvfølgelig måtte vi bl. a. standse arbejdet under Grønland og i visse farvande herhjemme, hvor faren for minesprængning var særlig stor. Men det gjorde ikke så forfærdelig meget, for der var nok at tage fat på endda. Vi fik nu tid og lejlighed til at kaste os over opmålingen i farvande, hvor der ikke var blevet målt op i mange, mange år. Bl. a. fik vi lavet et helt nyt søkort over Roskilde fjord.“

„Efter krigen fik marinen jo begge sine opmålings-skibe igen?“

„Ja, „Heimdal“ havde været logiskib, og „Freja“ havde været brugt som chefskib for havnekommandanten i Kiel. Så de var nogenlunde uskadt, men vorc to store opmålingsmotorbåde var ødelagt. Vi fik derfor bygget to nye og lidt større dæksbåde på hver 14 meter. De er begge forsynet med ekkolod og decca. Et par år havde vi dem i arbejde under Grønland, men vejret deroppe var lidt for hårdt for dem, og nu har vi dem herhjemme igen.“

„Det varede jo ellers lidt, før vi kom i gang med opmålingen igen efter krigen?“

„Søværnet manglede både personel og skibe. Derfor kunne der ikke straks afses befalingsmænd og menige til opmålingen, og opmålingsskibene blev en tid brugt som skoleskibe. „Heimdal“ var det første kadetskib efter krigen, og „Freja“ sejlede med math-elever. Men efterhånden kom vi dog i gang, og der er stadig meget arbejde, som venter på at blive udført.“

„Hvad med opmålingen ved Grønland?“

„Den kom vi også godt i gang med, men desværre er der ikke blevet målt op deroppe siden 1953, og det ser ikke ud til, at nye opmålinger vil blive iværksat lige straks. Vi kan ikke få bevilget de nødvendige penge til det, skønt opmålingen af de grønlandske farvande er af overordentlig stor betydning, fordi trafikken på dette kæmpemæssige stykke land bliver større og større.“

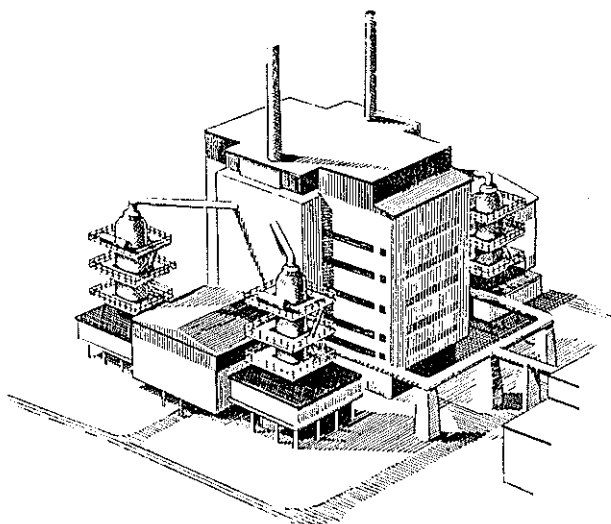
(Fortsættes side 21)

Har Læst „Sejl og Motor“

Hvad er atom-energi?

Den nylig afholdte internationale Atomkongres i Geneve var en stærk manifestation af den betydning, man overalt i verden tillægger atomenergiens anvendelse til kraftfremstilling, og udstillingen viste de store fremskridt, der på dette område er sket i de store lande efter krigen. Oprindeligt var det anvendelsen af atomkraften til militære formål, atombomben, der var det fremherskende, og atombomben ved Hiroshima betød afslutningen på krigen, men nu er det udnyttelsen til praktiske formål, hvorom interessen i første linie samler sig. Knapheden på kul og olie og de som følge heraf stærkt stigende brændselspriser gør sig mere og mere gældende, og det er derfor naturligt, at man søger at udnytte de uhyre kraftreserver, den moderne videnskab har påvist i atomenergien. I England, kullenes hjemland, er der allerede knaphed på kul, og de første atomkraftcentraler til erstatning af kulfyrede centraler er under opførelse. I særlig grad vil atomenergiens udnyttelse være af betydning for vort land, som hverken har forekomster af kul eller olie.

— — —
Forestillingen om, at et stykke metal er brændstof, er usædvanlig, men dog på ingen måde ny. Hvem har ikke på et eller andet tidspunkt sat ild til en strimmel magnesium og set det brænde med et strålende hvidt lys? I et atom-kraftværk er brændstoffet også et metal, nemlig uran. Uran er et metal, der ligner stål, men hvis De løfter på et stykke, vil De opdage, at det meget tungt, ja, dobbelt så tungt som stål. Selvom både magnesium og uran kan kaldes brændstoffer, brænder de dog på vidt forskellige måder. Magnesium brænder på



Et atomkraftværk.

samme måde som et stykke brænde eller kul, nemlig ved at indgå forbindelse med luftens ilt. Man opnår herved temperaturer på nogle få tusinde grader og kan fordampe ca. 1 gallon vand pr. pund af et sådant brændstof. Uran brænder på samme måde som solen, d. v. s.

uden at indgå forbindelse med ilt eller andre gasarter; temperaturen kommer herved op på mange millioner grader, og hvert kilo uran kunne fordampe langt mere end 27 millioner liter vand.

Hvad er da forskellen mellem disse brændstoffer? Svaret er knyttet til atomenergiens historie, som er en af de mest betagende. Den begyndte for ca. 60 år siden. I februar 1896 opdagede franskmændene Becquerel, at uransaltene udsender usynlige stråler. Disse stråler kunne med lethed trænge igennem sølvpapir og det sorte papir, der var viklet omkring en fotografisk plade, og sløre denne.

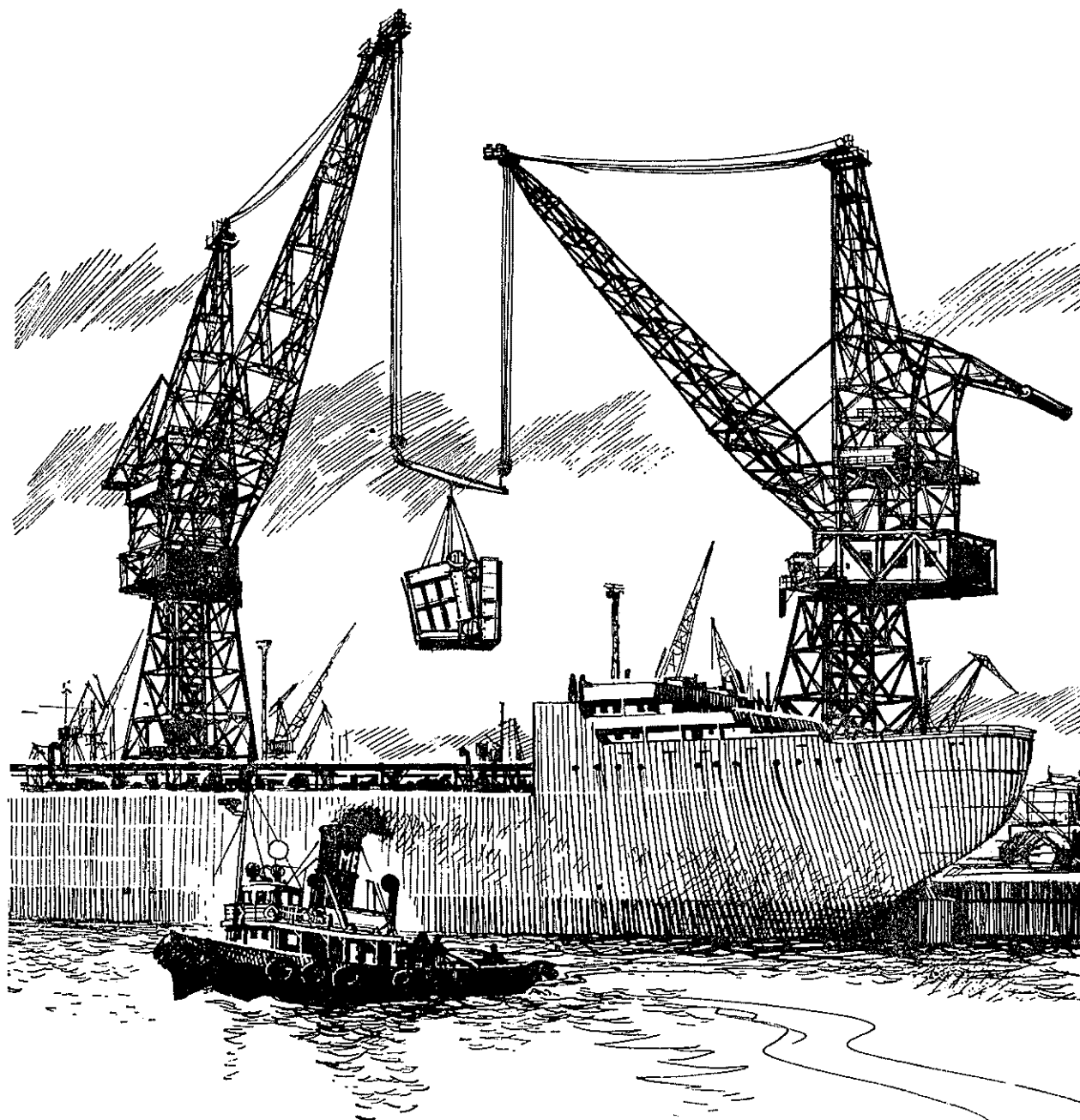
Man forstod på dette tidspunkt ikke strålerens natur, men mange mennesker interesserede sig for at udforske dem, og mange kom til at lide frygteligt derved. Nogle måtte endda bøde herfor med livet, fordi de ikke var klar over, at de usynlige stråler kunne forvolde menneskeligt kød og blod meget ondt. Nogle få år efter Becquerel's opdagelse beviste Pierre og Marie Curie's arbejde i Frankrig og Rutherford's i England, at umådelige kræfter er bundet i visse stoffers atomkerner.

Rutherford fremsatte den teori, at hvert atom kunne betragtes som et miniature-solsystem. Der fandtes en sol i midten og forskellige planeter, som kredsede omkring denne. Tre år efter udviklede den danske videnskabsmand, Niels Bohr, det teoretiske grundlag for Rutherford's banebrydende arbejde.

Det grundlæggende billede af et atom er stadig det lille solsystem. Under den første verdenskrig gav Rutherford sig i lag med den fantastiske opgave at forsøge at skyde en af disse diminutive sole ud for at frigøre dens varmeenergi, men da en million af dem, liggende ved siden af hinanden, næppe ville fylde mere end en milliontedel af en tomme, måtte han gå meget omhyggeligt til værks og bruge et meget lille projektil i form af neutroner.

Det lykkedes i 1919. — Alle aviser var dengang fyldt med historien om den første mand, der havde spaltet et atom; men de enorme kræfter, han måtte bruge til sin „kanon“, var langt større end den kraft, han opnåede ved at have spaltet den lille sol. Det var først i 1932, at Chadwick i England gjorde den vigtigste opfindelse, nemlig opdagelsen af det perfekte projektil til at spalte atomsole med. Han viste, at disse projektiler er nærværende overalt — der er billioner af dem på det papir, som disse linier er trykt på og i den trykfarve, de er trykt med.

Mellem 1932 og 1939 blev disse projektiler (som Chadwick kaldte neutronerne) anvendt af videnskabsmænd i hele verden til deres forsøg på at spalte atomerne på en mere virkningsfuld måde. I begyndelsen af 1939 rapporterede Hahn og Strassmann i Tyskland en højst usædvanlig tildragelse: de havde affyret neutroner på nogle af de små sole i en smule uran, som endte med, at de fik noget baryum, som ikke fandtes før. Frisch og



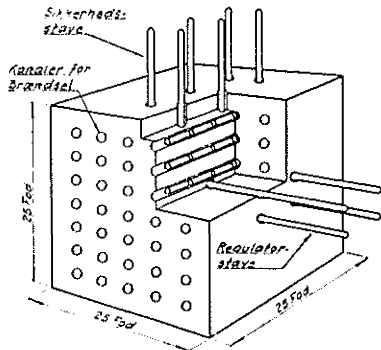
NYBYGNINGER
 KLASNINGER
 REPARATIONER

Nybygninger:

Tankskibe op til 50.000 tons d. w.
 Liniefragtskibe
 Kombinerede tank- og malmskibe
 Bulklastskibe
 Jagere, ubåde, motortorpedobåde
 Dieselmotorer, system M.A.N.
 Damptrubiner, system de Laval
 Jernbanevogne og diesellokomotiver
 TYFON og SUPERTYFON signalapparater
 Rørflæsere og sænkesmedie m. m.

KOCKUMS
 MEKANISKA VERKSTADS AB • MALMÖ • SWEDEN

Meitner, flygtninge fra Hitler-Tyskland, som på den tid arbejdede hos Bohr i Danmark, fortalte denne, at denne baryum kunne tyde på, at det var lykkedes Hahn og Strassmann at spalte uranatomer på virkningsfuld måde og at enorme kræfter må have været frigjort derved. Bohr var dengang på vej til Einstein i Amerika. Ved sin ankomst drøftede han sine kollegers tanker med forskellige amerikanske videnskabsmænd, hvilket resulterede i, at nye forsøg straks blev foretaget i Colombia. I slutningen af januar 1939 havde man bevis for disse

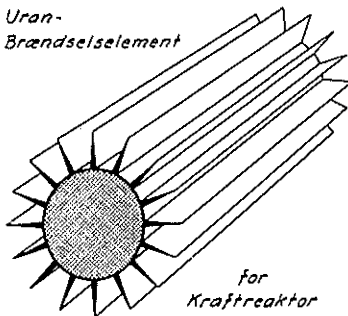


Uran-Grafitreaktor

En 25 fods grafit-kubus, der er opbygget af mindre grafitblokke, med vandrette huller, hvori indeholdes stykker af uran, regulatorstave, som kan indskydes i kubussen.

tankers rigtighed. Den amerikanske videnskabsmand Enrico Fermi gik videre og sagde, at efter hans mening ville der, hvis en af disse små uransole blev spaltet, ganske automatisk blive produceret flere neutroner. Disse ville igen spalte andre nabo-sole, og disse igen producere flere projektiler, indtil der meget hurtigt ville blive et sådant neutronbombardement, at alle de små sole i et stykke uran til sidst ville være sprængt, hvorved der virkelig ville fremkomme enorme mængder af frigjort energi.

Uran-Brændselselement

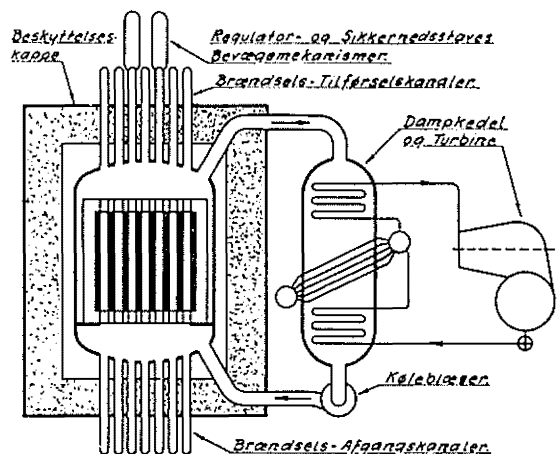


Ovenstående viser et uran-brændselselement til en kraftreaktor. For at brændselselementet kan virke, kræves, at der ikke er den mindste forurening omkring det.

krigen i 1939, og da man allerede i april 1940 forudså muligheden for at anvende uran til militære formål, omgav man al videre aktivitet på dette område med den største hemmelighedsfuldhed. Den frygtelige kendsgerning, at det ikke er nødvendigt at sammensætte en større klump uran „235“ end een mand kan bære, for at den kan eksplodere lige så voldsomt som bomben i Hiroshima, viser, hvor rigtige disse videnskabsmænds forudsigelser var. Men denne anvendelse af uran vil vi ikke beskæftige os med her.

Den 2. december 1942 startedes den første reaktions-søjle i verden i Chicago. — Den var forløberen for atomreaktionssøjler til fredelige formål. Hvordan var den?

Den blev bygget op som en kugle med en diameter på 8 eller 10' støttet af et tømmerstillads på bunden af et kælderfundament. Kuglen var opbygget af skiftevis rene grafitblokke og blokke indeholdende stykker af uran. Der blev anvendt 6 tons uran, dog ikke uran



Gaskølet Atom-Kraftværks Anlæg

Her ses en atomreaktors grafitkerne sammen med dens uran-elementer indesluttet i en stærk trykbeholder. Der findes særlige anordninger i toppen og i bunden af beholderen for at kunne fjerne forbrukt uran og erstatte det med nyt, og andre anordninger for regulator- og bremsestave til styring af processen.

„235“. Kuglen blev bygget op lagvis, indtil den pludselig blev varm. Opbygningen blev så afbrudt, og formen lignede da mere et rundt dørhåndtag end en kugle. Dette var det hele.

Hvis endnu et uranholdigt grafitlag var blevet tilføjet, ville det hele være blevet for varmt, og det ville have været nødvendigt at anvende køleventilatorer. Så enkel er hele sagen, når man blot ved, hvordan det skal gøres! Det er vanskeligt at forstå, hvorfor nogle af verdens største videnskabsmænd skulle bruge næsten 50 år for at finde ud af det.

Det vigtigste ved denne stamfader til alle atomreaktorer er naturligvis, at når denne engang er bygget op, vil den vedblive at være varm langt ud i fremtiden. Lad os antage, at vi lader den afgive så megen varme som et elektrisk varmeapparat på 2 kW — den ville da kunne

I 1939 og 1940 blev mere end hundrede tekniske artikler om dette problem publiceret i verdenspressen, og muligheden for at producere en atombombe af kolossal kraft har været offentligt diskuteret. Men så udbrod

fortsætte hermed i for eksempel 500 år eller mere. Til sammenligning kan anføres, at der ville medgå ca. 5000 tons kul for at udvikle 2 kW elektricitet i dette lange tidsrum. En almindelig atomsøjle kan imidlertid ikke anvendes som en direkte varmegiver, fordi den udsender en voldsom mængde radioaktive stråler. Det ville være nødvendigt at indeslutte den i en meget tyk cementkasse, før man kunne komme i nærheden af den, og man måtte anvende ventilatorer for at blæse varmen ud af kassen.

Kort efter den 2. verdenskrig fortalte den engelske premierminister i underhuset, at man havde besluttet at grundlægge et britisk atomenergi-undersøgelsesinstitut i Harwell, Berkshire. Dette var den 29. oktober 1945. Kort tid efter, den 29. januar 1946, bekendtgjorde han, at også en afdeling for atom-energiproduktion ville blive oprettet, og denne afdeling skulle ligge i Risley ved Warrington i Lancashire. Arbejdet med atomreaktorerne til undersøgelsesformål kom snart i gang i Harwell og blev efterfulgt af arbejdet med de større reaktorer i Windscale, Cumberland. I begyndelsen af 1948, 2 år efter grundlæggelsen af den britiske atomenergi, blev Babcock & Wilcox opfordret til at deltage i undersøgelserne for at virkeliggøre et atom-kraftværk, hvor man kunne producere damp for kraftoverføring til turbiner og elektriske generatorer. Arbejdet, der blev udført på dette tidspunkt, viste sig senere, selv om det for en tid var blevet lagt til side på grund af vanskeligheder, der lå udenfor vort felt, at være et meget værdifuldt grundlag for det efterfølgende samarbejde med atomkommissionen. Dette samarbejde er stadig blevet udvidet i de sidste 6 år eller mere, og et af resultaterne er, at hele det dampproducerende anlæg for Storbritanniens første atom-kraftværk nu fremstilles i Renfrew.

Dette er altså historien om atom-energien! En stor masse af grafit med deri nedlagte stykker af uran, utallige millioner af små sole i uran-atomerne, der uafbrudt bombarderer og sprænger hinanden: varmen, som føres bort under tryk af ventilatorer, udnyttes af et dampproducerende anlæg, dampen føres til turbiner, som driver generatorer og producerer elektricitet — alt dette forkyndende en ny tidsepoke med større kraftkilder til højnelse af menneskehedens levestandard.

Ovenstående artikel er hentet fra Helsingør Skibsværfts udmærkede blad, „HSM“, med hvis tilladelse vi herved bringer den.

SPAREKASSEN for Kjøbenhavn og Omegn

Hovedkontor
NIELS HEMMINGSENSGADE 24

SPERRY

GYRO-KOMPAS OG SELVSTYRER



INSTALLERET I

M/S SARGODHA



SOPHUS BERENDSEN A/S

»Ørstedhus« - København V - Tlf. C. 8500 - Tlgr. Berendsen

Festlig afslutning ved

Københavns Navigations-skole

Under festlige former har Københavns Navigations-skole afholdt sin årlige afslutning.

Efter afsyngelsen af „Du danske mand . . .“ talte forstander P. Dyrhauge Hansen til de unge elever, ønskede dem alt godt for fremtiden og gav udtryk for håbet om, at de vil værdsætte de goder, som deres land har givet dem i form af den skole, de nu er gået ud fra. Dyrhauge Hansen talte om friheden som det dyrebare klenodie, enhver må holde i højsædet. Han fremhævede, at med friheden fulgte der ansvar og forpligtelser, som ikke må glemmes.

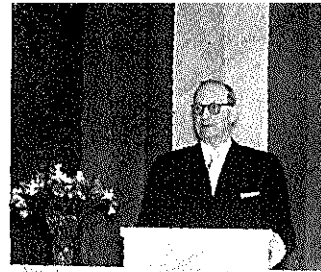
Dyrhauge Hansen uddelte eksamensbeviserne. Styrmands-eksamen blev bestået af 36 elever. Bedste resultat opnåedes af Helge Krarup fra Roskilde, der fik 183 points (maksimum er 203 points). Skibsførereksamen blev bestået af 39 elever, og her opnåedes det bedste resultat af Axel O. Karlsson, Skagen, med 155 points (maksimum er 168 points). Endvidere var der prøven for radiotelegrafister, certifikat af 1. klasse, der blev bestået af 1 elev. Det var en grønlander, A. N. J. M. Cortzen, der opnåede det yderst smukke resultat af 6,3 points (her er 8 points det højst opnåelige). Forstander Dyrhauge Hansen gav den unge grønlander en særdeles rosende omtale. Han sagde bl. a.: — *De er en smuk og værdig repræsentant for Deres landsdel, og vi her på skolen vil altid være interesseret i at få flere af Deres slags. Rejs blot hjem og sig det!*

Tillægsprøven for radiotelegrafister blev ligeledes bestået af 1 elev, B. T. Jensen, København, der fik 4,5 points. Endelig blev prøven for radiotelegrafister, certifikat af 2. klasse, bestået af 10 elever. Bedste resultat opnåedes af J. P. F. Gaard fra Færøerne, der fik 7,0 points.

Navigationsdirektør H. A. Guldhammer fik herefter ordet. Navigationsdirektøren lykønskede eksaminanderne og gav et par manende ord om arbejdets alvor på skolen. Direktøren oplyste iøvrigt, at der i løbet af nogen tid vil blive fremsat forslag om strengere krav ved eksaminerne på landets navigations-skoler.

Efter at man havde sunget „I alle de riger og lande . . .“ uddeltes forskellige præmier. Admiral de Richelieu's flidspræmie, en sekstant, som kan tildeles en elev, der har bestået skibsførereksamen, tilfaldt Axel Otto Karlsson, Skagen. Foreningen til Søfartens Fremme's første præmie, en prismekikkert, der kan tildeles en elev, der har bestået styrmands-eksamen med mindst 160 points og skibsførereksamen med mindst 132 points, tildeltes Bjarne Prangsgaard fra Aalborg. I. C. Hempels legatfond udsatte en prismekikkert til en elev, der har bestået skibsførereksamen, og som har udvist god opførsel og godt kammeratskab, og den tildeltes Frits Oluf Lang fra Rungsted. Endvidere havde „Sømandsforeningen af 1856“ udsat et sølvcigaretetui til en elev, der havde bestået styr-

*Navigationsdirektøren,
H. A. Guldhammer, taler til
eksaminanderne.*



*Kommandør P. Ipsen overrækker
på „Sømandsforeningen af 1856“'s
vegne et sølvcigaretetui til
Helge Krarup. I baggrunden ses
forstander Dyrhauge Hansen.*



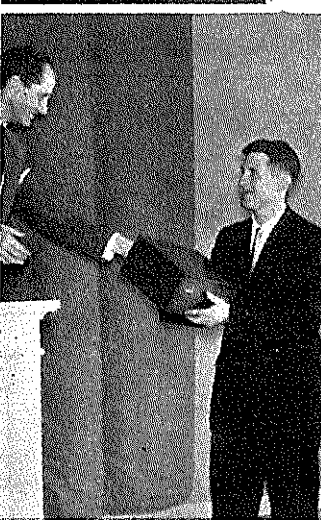
*Kommandør Gust. Paulsen
overrækker „Foreningen til
Søfartens Fremme“'s præmie til
Bjarne Prangsgaard, medens
skolens forstander,
P. Dyrhauge Hansen, ser til.*



*Forstander Dyrhauge Hansen
overrækker I. C. Hempels legatfonds
præmie til Frits Oluf Lang, medens
navigationsslærer Paul Funder ser
smilende til.*



*Axel O. Karlsson får af skolens
forstander, P. Dyrhauge Hansen,
overrakt Admiral de Richelieu's
flidspræmie.*





Et udsnit af eksaminanderne. Siddende på forreste række ses midtfor skolens forstander, P. Dyrhauge Hansen, og længst til venstre, stående, ses navigationslærer Paul Funder.

mands- eller skibsførereksamen, og som havde været flittig og dygtig samt udvist god opførsel. Denne prisværdige præmie tildeltes Helge Krarup fra Roskilde.

Efter uddelingen af disse præmier sang man „Altid frejdig...“, hvorefter gæsterne samledes omkring et glas vin.

En drengs drøm gik i opfyldelse



Det lille charmerende museum i Troense.

F. Holm-Petersen, som allerede er en kendt søfartshistoriker, har hele sit liv samlet billeder fra søfartens barndom på og omkring Fyn, og nu kan enhver, der vil studere vore gamle Ærø-skibes historie m. m., finde alt dette samlet i Holm-Petersens eget museum.

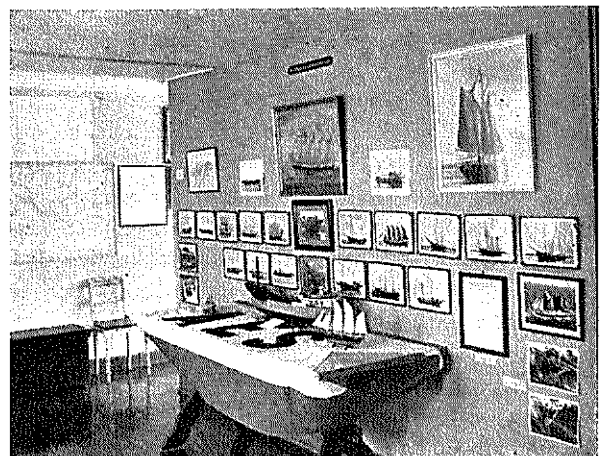
Den gamle skole i Troense skaber en idyllisk ramme om de smukke samlinger, og på åbningsdagen fik den nye museumsdirektør megen ros og anerkendelse for det gigantiske arbejde, som her var præsteret.

Lederen af provinsens største rederi, konsul A. E. Sørensen, holdt en meget smuk takketale, dels rettet til tidligere tiders sømænd, som var foregangsmænd for den søfart, der findes i dag, samt en tak til Holm-Petersen, fordi han havde forstået at samle disse værdier for eftertiden.

Holm-Petersen, som har haft stor hjælp i sin søde, lille kone, gik lykkelig omkring og gjorde det hyggeligt for gæsterne.



Skibbygmester Jacobsen holder en tale over Thuro-skibenes udvikling. I midten ses fru Holm-Petersen med datter og den nye museumsdirektør.



Et interior fra museet.

Store amerikanske skonnerter

De amerikanske skonnerter — både dem på øst- og vestkysten samt dem på de store indsøer — var tit store skibe med helt op til seks eller syv master. De kunne sommetider laste indtil tusind tons pr. mast. Samtlige disse skonnerter var clipperbyggede. Dog var indsøernes skonnerter fra firserner og halvfemserne i højere grad jagtprægede, og de lignede iøvrigt en hel del vore Marstal-skonnerter.

Hvorfra stammer forresten navnet skonnert? Jo, her er en forklaring:

I Salem i Massachussets løb et skib af stablen i 1792. Mange mennesker var forsamlet for at se, når skibet tog sit rette element i besiddelse. Da det smukke fartøj gled i vandet og skubbede dette til side med en brusen og en skummen, udbrød en af medrederne: „Oh, how she scoons“ (d. v. s. skynder sig), hvortil hovedrederen udbrød: „A schooner let her be!“

De amerikanske skonnerter anvendtes hovedsagelig i kystfarten ved Atlanterhavet og Stillehavet samt på indsøerne. Man kaldte dem „Baltimore clippers“. De var de førende under frihedskrigen 1812. I sejelevne overgik de alle andre sejskibe, og desuden var de uhyre manøvreedygtige.

Navnet „clipper“ har holdt sig gennem årene og er nu ved at gå i land, ja, det er såmænd også ved at erobre luftrummet. Flere eksprestog kaldes „clippere“, og man bruger den samme betegnelse for flere Atlant-flyvere. Men ordet anvendes også stadig på søen, selv om de rigtige clippere jo er forsvundet. Man taler om en „clipperstævn“ f. eks., og et svensk rederi er blevet opkaldt efter skibstypen, ligesom et svensk skib ved navn „Clipperen“ gennem flere år har anløbet bl. a. København. Ordet „clipper“ kommer af det tyske „klepper“, som betegner en væddeløbshest. Senere er ordet så blevet amerikaniseret og kom til at betegne en hurtigsejler.

Foruden skonnerternes andre fordele var den meget vigtige, at de var økonomiske med forholdsvis små vedligeholdelsesomkostninger. Denne kendsgerning er medvirkende til, at skonnerterne praktisk taget helt og holdent dominerede den amerikanske sejskibsfart i sejskibstidens sidste år. Til skibstypens gode økonomi medvirkede bl. a. den meget simple rigningsmåde, som tillod at bruge arbejdsbesparende dampspil, da sådanne kom frem.

På en fuldrigger var der 240 stk. løbende gods, og der behøvedes f. eks. elleve tovværksender til at sætte et mærsejl. Til den tilsvarende manøvre i en stor skonnert brugtes kun tre, og de kunne alle betjenes ved hjælp af dampspil.

En anden fordel, som navnlig i sejskibenes sidste dage var af meget stor betydning, da det nu begyndte at knibe med virkelige sejskibssøfolk, var den, at skonnerten kunne nøjes med mindre velkvalificerede folk.

Hvad alt dette betød i praksis, viste skibsreder og skibskonstruktør William E. Palmer med en udtalelse i

1907. Han roste sig af, at hans atten meget store skonnerter gav et udbytte på 22 procent af deres byggesum, hvilket i høj grad var et fint resultat.

I tidsrummet 1860-75 dominerede de store „Down-Easter“-fuldriggere på alle verdenshavene. Med ordet „Down Easter“ menes skibe, der er bygget østen for New York i staterne New England, Maine og Massachussets. Disse stater havde let adgang til skibsbygningstømmer af store dimensioner, og det havde også USA's andre kyststater og staterne ved indsøerne. Desuden havde man disse steder penge, hvad der jo var det ikke mindst betydelige. Endelig kunne både skibsbyggere og skibsredere få subsidier, og dette satte for alvor gang i en skibsbygning, for hvilken alle betingelser var til stede.

Omkring 1886—87 satte en depression ind. USA, der havde været førende med hensyn til windjammers, mistede taget på verdensmarkedet. Der fandtes ganske vist stadig flere amerikanske storsejlere, men englænderne tog nu føringen med deres jern- og stålskibe. Til gengæld begyndte man i Amerika at bygge sletskonnerter af en hidtil ukendt størrelse. I 1891 byggedes 31 sådanne skibe, og året efter 37. Den første 4-mastede sletskonnerter var vistnok „William L. White“ på 995 brt. Den lastede 1450 tons kul. Skibet var bygget med centerbord (sænkekøl) ligesom mange lystyachter. Det samme havde mange andre af den tids sejskibe. Centerbordene skulle ligesom hollændernes sænkekøle hindre afdrift.

Centerbordene, der — som navnet antyder — var anbragt i midten af skibet, var ca. 40 fod lange og kunne sænkes 17—20 fod ned i vandet.

„William L. White“ havde et sejlareal på 5017 square-yards. Det sejlede fint med en besætning på kun fem mand, nemlig skipperen, to styrmænd, en kok og en dæksmand.

Fra omkring 1890 til den første verdenskrigs afslutning byggedes ca. 250 store skonnerter i USA. De fleste af dem blev bygget til fart på Atlant-kysten og var hovedsagelig at finde i kulfarten, ligesom de tit sejlede med tømmer og kunstgødning. De var bygget af ypperlige materialer, men alligevel har de alle endt deres dage. Mange gik på lumske rev og grunde. Nogle sank på grund af lækager. Andre brændte og atter andre forsvandt i søen. Mange mødte deres skæbne under verdenskrigen.

Før krigen faldt fragterne både for kul og trælast. Skonnerterne blev urentable og måtte give op for dampskibene og de søgående lægttere. De sidstnævnte kæmpede længe og stædigt, men måtte også til sidst give op over for dampen. De 7.000 tons dampskibe, der efterhånden erobrede kulfragterne, gjorde rejsen fra Hampton Roads op til Maine og New England på en fjerdedel af den tid, en skonnert brugte.

Før en tid fandt sejskibene beskæftigelse i „off shore traden“, men også her fik de mindre og mindre

at bestille. På et vist tidspunkt måtte mange redere notere et underskud, men dette underskud ville blive endnu større, hvis de lagde skibene op. Derfor fortsatte mange af skonnerterne stadig deres hårde kamp for livet.

Sådan var det allerede før verdenskrigen, som gav skonnerterne en kort „Indian summer“. Det var hektiske dage for sejlene. I fire år blev gamle og hidtil urentable skonnerter flydende guldminer for deres redere. De krigsførende havde brug for alt, som kunne flyde. Mange af skonnerterne blev som næsten udslidte skibe solgt til udlandet for skyhøje priser.

Flere af de sejlskibsværfter, som før krigen var gået i hi, eller som havde givet helt op for udviklingen, tog fat igen. I Harrington (ved Jonesport vest for Machias Bay) byggede Edwin P. Frey således seks seks-mastede skonnerter på over 1000 brutto-tons hver. Disse store sejlskibe fandt indbringende beskæftigelse i oversøisk fart. Mange af dem sejlede på England og Frankrig, og nogle nåede endda helt ned i Middelhavet og til havnene i Nordafrika.

I 1914 betaltes i farten langs Atlanterhavskysten 65 cents pr. ton. I løbet af to år steg fragterne til 3 dollar og i august 1917 var de helt oppe på 5 dollar pr. ton. Men der følger altid en bølgedal efter en kæmpesø. Solen havde været i Zenith for sejlskibene. Lykkelig var den reder, der havde skilt sig af med sine gamle skonnerter.

Flere af de større amerikanske skonnerter kom i dansk eje. Dette gjaldt f. eks. 3-mastet skonnert „A. Andersen“, 4-mastet skonnert „Atlas“, 4-mastet skonnert „Salisbury“ og 5-mastet skonnerter „Cape Nord“ og „Marienborg“.

Efter oplysninger fra pensioneret lods Gruelund.

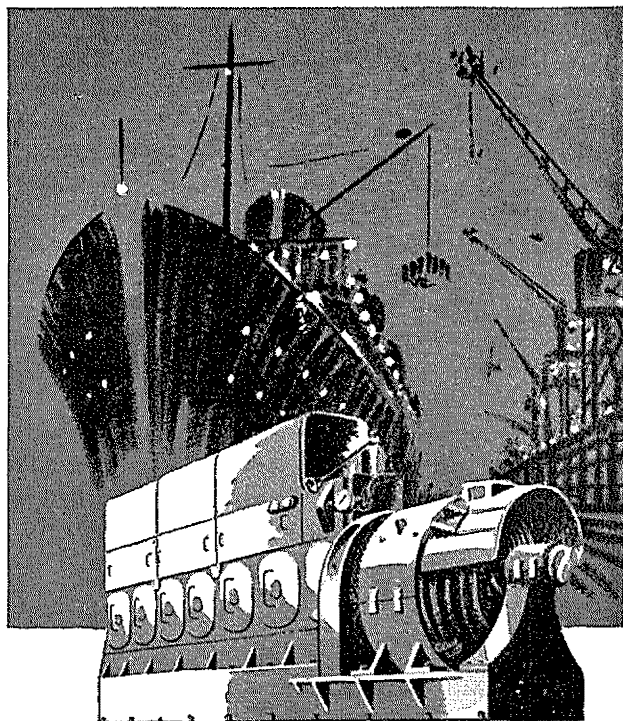


**BALTICA
FORSIKRING**

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

A/s Dampskibsselskabet VENDILA

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



RUSTON

AGGREGATER

FREMSTILLES HER
I LANDET I FLERE
FORSKELLIGE STØR-
RELSER FRA 3 HK OG
OPEFTER

FORLANG PROSPEKT
OG REFERENCER

V. H. LANGEBÆK & SØN

CIVILINGENIØRER

Trondhjems-gade 9, København Ø
Tria 5400 - Tigr-adr.: Velamotor

FABRIK og LAGER:

Ballerup Byvej 222 - Tlf. Ballerup 990

Jeg ville være sømand

Af P. C. SKALS

Lige så længe jeg husker tilbage i erindringen, har det at fare til søs altid stået for mig som selve livet, og lige så længe den øvrige familie husker tilbage, har dens medlemmer altid betragtet livet til søs med den største afsky og uvilje, så det vakte en ikke ringe sensation, da jeg en dag i konfirmationsalderen proklamerede, at jeg ville til søs.

Da nyheden var blevet rundkastet til samtlige familiemedlemmer, kom de rejsende een for een og tre gange så blege som ellers — hver især ville afværge katastrofen, for det så jo ikke ud til, at min mor, der var enke, kunne. Olga måtte jo være forrykt, hvis hun gav den dreng lov til at gå til søs, hvad ville folk ikke sige. Ak, ja.

Hvad min mor angik, var hun ikke just glad ved tanken om, at jeg ville ud at sejle, det var jo lige midt i en krigstid, hun ville også nødig lægge sig ud med familien, som hun var økonomisk afhængig af, men på den anden side ville hun heller ikke nægte mig tilladelse til at gå ind i det erhverv, som jeg havde mest lyst til. Kunne du ikke vente lidt, se tiden lidt an, f. eks. få et erhverv på landjorden, og så gå til søs senere. Men når man er 14 år, kan man ikke vente, og min stakkels mor vidste ikke sit levende råd.

Men vidste min mor det ikke, så vidste min familie det. De kom med det ene mere velmente råd end det andet. Tanta Clara talte om postetaten, og onkel Karl ville ordne det således, at jeg kunne blive optaget i hans virksomhed. Embedsmænd og forretningsfolk, det vidste man hvad var. Men jeg var ligeglad.

En anden af mine tanter, der mente at have part i mig, lod mig vide, at ingen ung mand af virkelig god familie gav sig af med at sejle. Jeg kendte hendes royalistiske indstilling og svarede:

— Jamen, hvad så med kronprins Frederik, kongens søn? Han sejler da osse!

Men det var straks noget andet. Hun diskede op med alt det, der ellers virker tillokkende på drenge, men jeg holdt ved mit.

Til sidst måtte hun have øjnet en chance for familiens ære, for til slut sagde hun:

— Nå ja, når du alligevel vil ud at sejle, så vil du vel være kommandørkaptajn, ikke?

— Nej, tante, jeg vil være sømand.

Hun stemplede mig som håbløs og rejste hjem med et bekymret udtryk i make-up'en.

Den sidste, der kom, var faster Agnes. Hun ankom med sin tøndeskikkelse snøret ind til timeglasfigur, og begyndte straks at udbrede sig om familiens gøren og laden, helt tilbage til 1820 blev medlemmerne sat på en knappenål, men så vidt hun vidste, havde ingen haft beskæftigelse med noget, der havde den ringeste

tilknytning til havet, så jeg måtte da kunne indse, at mine krav var urimelige.

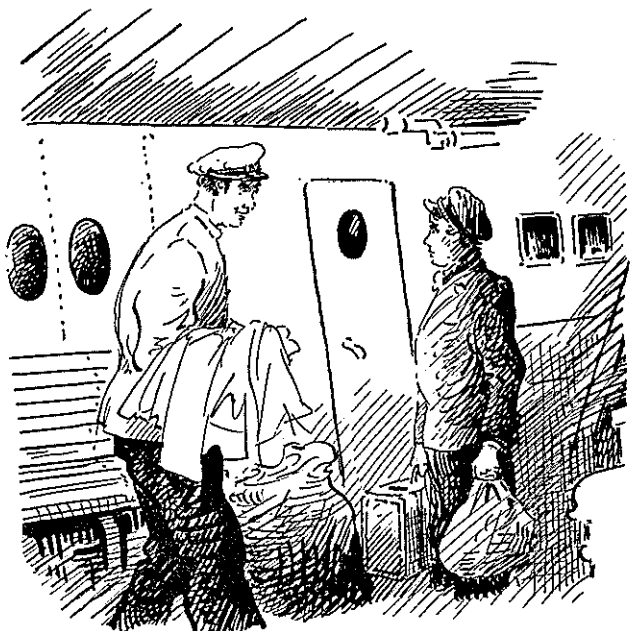
Hun nævnede lige som de andre ikke onkel Georg, der var pensioneret kaptajn i fyr- og vagervæsenet, gode, gamle onkel Georg, men han var jo også familiens sorte får. Forresten tilhørte han også kun svogerskabet.

Jo, familien gjorde skam, hvad den kunne.

Naturligvis kan det ikke være anderledes, end at al den snak og alt det postyr påvirkede mig. Det ligesom aftappede mig for noget af min stædighed, og i lang tid tænkte jeg på at lade det hele ligge og vente, til jeg blev atten og selv kunne bestemme, for eet var sikkert, ud at sejle ville jeg. Men lige i det psykologiske øjeblik, netop som jeg var på nippet til at opgive og svigte mig selv, fik jeg et brev fra onkel Georg, den eneste, der under hele hurlumhejet havde forholdt sig passiv. Kort og godt skrev han: Sejl, min dreng, og bed dem holde kæft.

Det var den tændsats, der skulle til. Al min æselagtige stædighed flammede op og med dette våben kæmpede jeg en sidste desperat kamp. I tre måneder varede den. Jeg skal imidlertid ikke her forsøge at rekonstruere selve kamphandlingen — de bramfri bemærkninger og den heftige debats adjektiver skal jeg skåne læseren for, og det skulle jo heller ikke være en opskrift for opsætsige drengbørn, der ikke vil det. Familien vil — men da de tre måneder var gået, kunne jeg trække mig ud af den kolde krig som sejrherre. Man havde simpelthen opgivet mig.

Og en dag stod jeg så og krammede en splinterny



„Hovmester? Nej, ih du milde!“

**Vi holder
os til**



ESBJERG TOV

*Giv skibets gudmo'r
et varigt minde
om dagen, da hun
var skæbnegudinde.*



A. DRAGSTED

AKTIESELSKAB

KGL. HOF-JUVELERER OG HOF-GULDSMED

established 1854

Bredgade 17 . Copenhagen K. C. 5576

Altid et righoldigt lager af jubilæumsgaver



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

søfartsbog nede på Det Forenedes forhyringskontor.

— Jeg ville gerne ud at sejle, sagde jeg så mandigt, jeg kunne. Heldigvis var stemmen i overgang. Een af mændene i lokalet, en svær mand med briller, så op fra sit skrivebord.

— Som hvad?

Ja, som hvad. Det havde jeg slet ikke tænkt på.

— Jeg ville bare ud at sejle.

— Åh, det er første gang, sagde han. Det forekom mig, at han smilede lidt syrligt.

— Ja, hviskede jeg. Det lød ikke spor mandigt.

Manden rejste sig og gik hen i den anden ende af lokalet, hvor han rodede i en skuffe. Lidt efter kom han tilbage med nogle papirer i hånden.

— Vi kan godt bruge en messedreng. Det er til „Alexandra“, den sejler i morgen klokken tre. Han så spørgende på mig.

Det var ikke netop det, jeg havde tænkt mig, men jeg nikkede.

Han satte sig og begyndte at udfylde nogle papirer.

— Hvad byder skipperen i løn, i hyre mener jeg, spurgte jeg. Jeg ville have klar besked. Manden så op.

— Han byder sgu ikke noget. Selskabet betaler dig 35 kroner om måneden plus krigs- og dyrtidstillæg.

Lidt efter rakte han mig et papir, hvor jeg skulle skrive mit navn på.

— Nu lækker hun vel ikke? spurgte jeg og så ham lige i øjnene. Jeg havde hørt, at man skulle være forsigtig med hyrebasser, de kunne godt prakke en et råddent skib på. Ham her så nu meget fredelig ud, men man kunne aldrig vide.

Manden målte mig et øjeblik med øjnene, så lo han, så hans tykke mave hoppede:

— Det ved jeg sgu ikke. Han ligefrem boblede af latter.

Jeg forstod ikke grunden til hans latter, men det duperede mig, at jeg kunne stille ham et spørgsmål, han ikke kunne svare på.

Til sidst rakte han mig et kort og sagde, at jeg skulle møde på mønstringskontoret den næste formiddag klokken ti, hvorefter han venligt, men stadigt leende fulgte mig til døren.

— Farvel — sømand!

Med selvbevidst vuggende gang og begge hænder i bukselommerne gik jeg ned af gaden.

„Alexandra“ lå ved Larsens plads. Det var et stort, flot, gråmalet dampskib, eller steamer, som det vist hed, og mit hjerte bankede vildt og uregerligt, da

jeg med køjesækken på nakken gik op af landgangen. Nu skulle min familie have set mig. Sagen var nemlig den, at da den første forargelsens bølge over min adfærd var slået mod klipperne og knust til skum, og de for alvor opdagede, at jeg mente, hvad jeg sagde, slog de helt om. Faster Agnes kom med uldne sokker og sagde, at jeg var et typisk eksempel på familiens mod og faste karakter; trods miner og ubåde ville jeg sejle varer hjem til fædrelandet, og onkel Karl skrev, at det var sømanden, der skulle vinde krigen.

Oppe på dækket fik jeg øje på en mand i en skinrende hvid uniform og med hvidt betræk på kasketten. Han stod og talte snavsede viskestykker op i en sæk. Jeg tænkte, at det var hovmesteren, som jeg havde fået besked om at melde mig til og sagde goddag. Han svarede ikke.

— Jeg er den nye messedreng!

— Nå!

Ja, ja, jeg havde nok hørt at søfolk var ordknappe.

— Jeg håber, man vil sætte mig lidt ind i arbejdet, for jeg har aldrig sejlet før.

Intet svar.

— Men jeg skal nok skynde mig at lære det.

Han blev ved med at tælle snavsetøj.

— Ved De, hvor skibet skal hen? Han måtte da svare til sidst.

Endelig var han færdig med at tælle og så op.

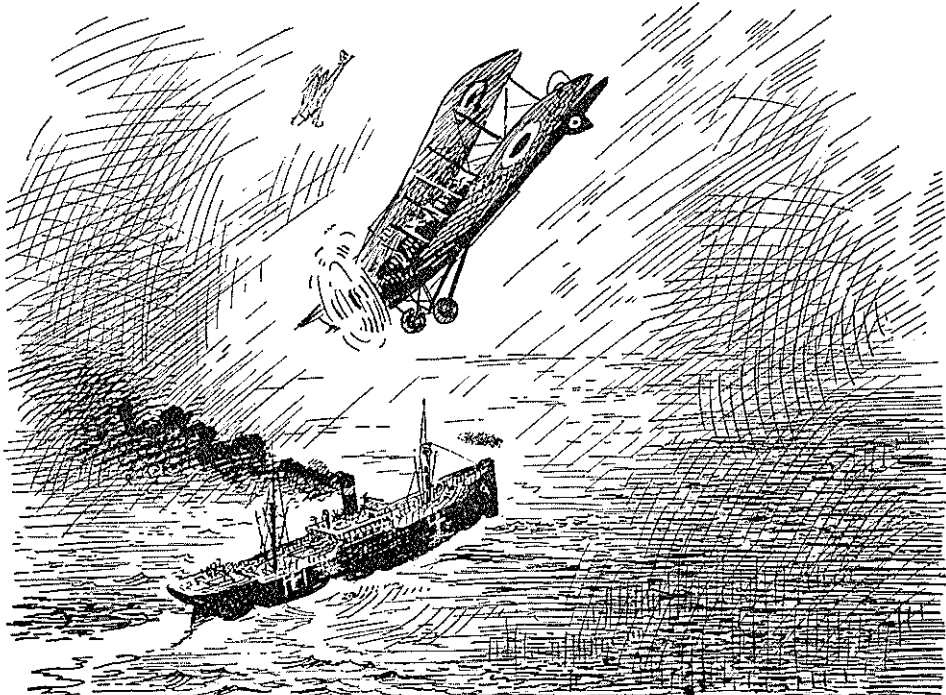
— Nej, det ved jeg ikke. Undskyld, jeg ikke svarede før, men jeg talte.

Han lukkede for sækken og smilede til mig. Han så ud til at være flink.

— Nå, så du er den nye messedreng, fortsatte han.

Ja, da jeg var i din alder, ville jeg også til søs.

— Kom De da ikke det? Det undrede mig, jeg mente, at for at blive hovmester måtte man sejle lige fra konfirmationsalderen.



En engelsk flyver strøg ned over os.

— Næh, det ville den gamle ikke høre tale om. Så blev jeg bud, ak ja, og siden blev jeg så chauffør.

— Er De da ikke hovmesteren? spurgte jeg.

— Hovmesteren! Nej, ih du milde. Jeg er chauffør på det vaskeri, der vasker for selskabet her. Nå, men jeg må videre. God rejse! Han hilste med en finger til kasketten, svingede vasketøjet på nakken og forsvandt skyndsomst ned over landgangen til sin varebil, som jeg først nu fik øje på.

Først senere lærte jeg at se forskel på en chauffør og en hovmester.

Arbejdet var også noget anderledes, end jeg havde tænkt mig. Jeg kom næsten slet ikke ud på dækket — kun når jeg skulle banke tæpper og tømme askebægre, og i stedet for at styre skibet og kravle op i masten blev jeg sat til at rense vaskekummer, skrælle kartofler og pudse sko, og til måltiderne måtte jeg servere for officererne i messen. Sømand og messedreng var åbenbart ikke helt det samme.

Nå, der var det gode ved det, at jeg havde så meget at gøre, at jeg slet ikke fik tid til at tænke på den slags, og trods alt var jeg om bord på et skib, og selv om jeg fik en klump i halsen og tænke på min mor, da vi stod havnen ud og så kølvandsriben og Københavns tårne forsvinde bort i disen, følte jeg mig umådeligt stolt.

Det skulle jeg nu snart komme over — i hvert fald for en tid. Nede i Østersøen — vi skulle til Gdynia — pustede en rask lille storm sig op, og dermed var enhver stolthedsfornemmelse jaget på vild flugt. Først mærkede jeg ikke noget, og mandigt stod jeg med skrævende ben og betragtede de krappe søer, der slog mod skibssiden.

— Dårligt vejr, hva'! bemærkede jeg til en matros, der kom forbi.

— Hva' fa'en knægt, vil du gøre grin med mig? Hun er jo rolig som en sporvogn. Næh, vent du til fyrbøderne begynder at kravle ud af skorstenen, så kan du snakke om dårligt vejr.

Så slemt blev det nu ikke, men skibet begyndte at rulle på en højst irriterende måde, og så var det sket med mig. Søsysten slog ned på mig som en høg, og resten af dagen hang jeg ud over lønningen med det hvide ud af øjnene og ofrede uafslædigt til havets guder. Jeg var mere død end levende, og lovede mig selv og Vorherre, at hvis jeg slap levende fra det, skulle det være både første og sidste gang, jeg satte mine ben på et skibsdæk. Aldrig mere ville jeg ud at sejle!

— Spis mere rugbrød, kammerat! grinede kokken, men ellers hjalp ingen mig, for søsysten har den irriterende egenskab, at den kun kalder på smilet på dem, der ikke selv lider af den.

Nå, til sidst kom jeg over det, og da vi gled ind under kranerne i Gdynias havn var det hele ikke noget at tale om — det har jeg også siden vogtet meget nøje på.

Eftersom der var krig, kom ingen i land, og det eneste jeg så af Polen var dens undergrund. Den lå på

kajen i enorme dynger og skyggede for udsigten — kul, kul, så langt øjet rakte, men da vi havde fået lasten fyldt og sejlede hjemover, følte jeg mig umådelig berejst.

Midt i Østersøen strøg et par engelske flyvere ganske lavt hen over os, de gjorde os ikke noget, og andet mærkede vi ikke til krigen, men jeg følte alligevel en vis lettelse, da jeg en morgen så Sjællands blide profil rejse af havet. Hele hjemturen bød på fint vejr, men om der havde været buler på vandet, hvad betød så det — jeg var jo see-minded.

I København fik vi dårlige nyheder. Rederiet havde på grund af krigen ikke kunnet skaffe nye laster til „Alexandra“, og skibet skulle oplægges. Hele besætningen blev efter udlosningen afmønstreret, og bedrøvet så jeg „Aleandra“ blive slæbt bort til en bøje i sydhavnen. Jeg havde dog fået lovning på en ny hyre i et andet af rederiets skibe.

Og så kom det store øjeblik, hvor jeg skulle hjem. For hvor stolt jeg end var, og hvor see-minded jeg end betragtede mig selv, så havde jeg dog længtes efter mit hjem og min mor.

Da jeg drejede ned i gaden, hvor jeg boede, glemte jeg helt at efterligne sømandens vuggende gang, for der lå mit hjem, og der stod min mor og vinkede. Det undrede mig blot, at det hele lignede sig selv, alt var ved det gamle, ikke engang naboens datter havde forandret sig, hun havde stadig fregner og rødmede, når jeg gik forbi hendes havelåge — men jeg havde selvfølgelig også kun været væk i fjorten dage.

TRÆSKIBE og træ i skibe

holder længere med



Træimpregnering

C-TOX er det bedste og sikreste middel mod de svampearter, der ødelægger vore fiskerfartøjer og andre træskibe.

Afprøvet på TEKNOLOGISK INSTITUT 1954-55 på træværk hentet direkte fra svampeangrebne fartøjer.

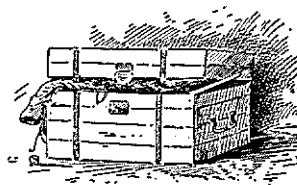
C-TOX behandlet træ er holdbart træ — og så kan det males og lakeres som sædvanlig.

KIRK & KOMPAGNI

THS. LAUBSGADE 6-8 & 15, KØBENHAVN Ø.
TLF. CENTRAL ★ 2750

...fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



Store forhold

Lloyd's Register of Shipping har over 850 inspektører stationeret over hele verden.

Der kommer et skib på bananer!

Vi har før hørt om skibe, der er blevet søsat ved hjælp af bananer i stedet for sæbe eller særligt stabelfløbningsfedt. Men hvor mange bananer tror De egentlig, der går til søsætningen af et middelstort skib? Et skibsværft i Vizagapatnam i Indien oplyser, at det ved afløbningen af et enkelt skib har anvendt 28.000 bananer!

En formue i en flaske

Hvis De ser en drivende flaske, bør De kigge lidt nærmere på den, for det kan være, at den er en formue værd. I 1949 fandt en mand således en flaske, der var drevet i land i nærheden af Palo Alto, Californien. Da han havde fået hul på den, så han, at den indeholdt en rig dames testamente. Flasken med indhold var smidt i Themsen tolv år før af Daisy Alexander, en datter af symaskine-magnaten Isaac Singer. Brevskriveren, der var død flere år før fundet af flasken, testamenterede hele sin formue til sin sagfører og til den person, der gjorde fundet. Daisy Alexander efterlod sig 12 millioner dollars, hvilket svarer til ca. 84 millioner kroner!

En flaske-rekord

Desværre er det sjældent, at millionærer er så gavmilde og excentriske som Daisy Alexander, og de fleste af de flaskeposte, man finder i dag, er søsat af videnskaben, der på den måde studerer havstrømme m. m. En af de flasker, der har tilbagelagt den længste strækning flydende på havet, blev udkastet af den amerikanske marines Hydrographic Office. Da den blev fundet, havde den drevet 12.250 sømil.

Fjende er fjende værst

Det første fjendtlige krigsfartøj, som under den anden verdenskrig blev sænket af en amerikansk u-båd, var en japansk u-båd.

Den, der graver en grav...

Meget få af de helt store opfindelser kan tilskrives et enkelt menneske. Dette gælder også for radar'en, som blev til ved et team work. De første anlæg til sporing af skibe og fly byggedes i England, og hovedmanden var den britiske fysiker Sir Robert Watson Watt. For et par år siden måtte Watt af med en større sum i bøde for at have kørt for hurtigt i staten Ontario. Og ved De, hvordan han afsløredes? — Ved hjælp af politiets nye radarkontrol!

Bjerge af mad

Verdens største sømagt, den amerikanske, har et vældigt forbrug af proviant. Når 1956 er gået til ende, regner de amerikanske marine-intendanter med, at personellet i flåden har gnavet sig vej gennem et bjerg af 80.000 tons kød og fisk, 140.000 tons frugt og grøntsager, 6.000 tons smør, 13.000 tons nedfrosne fødemidler og andre bjerge af konserves og brød. Alt sammen vil være skyllet ned med 7.000 tons kaffe og et ocean af øl, limejuice og andre drikkevarer!

Med paddehat og det hele!

I den amerikanske flåde hører markering af atombombenangreb med til de store øvelser. Hidtil har man nøjedes med at tænke sig til bombernes nedkastning, men nu vil øvelserne

få en mere realistisk form, idet flådens laboratorier har udviklet en bombe, som har næsten alle a-bombens virkninger — med undtagelse af, at den ikke gør nogen skade. Bomben vejer ca. 75 kg og koster ca. 4.200 kroner. For de mange penge får man også et knald, der kan høres 20 sømil bort, og en paddehatte-formet sky rejser sig over nedkastningsområdet. Bomben skal eksplodere i en højde af ca. 300 meter over de „angrebne“ skibe, men garanteres at være fuldstændig uskadelig.

Fly måler bolgehøjden

Når der før i tiden er blevet talt om kæmpebølger, har man stillet sig en lille smule skeptisk til de mange rapporter, fordi der ikke lå nøjagtige målinger til grund for dem. Målingerne foregik pr. øjemål. I de sidste år har man imidlertid fundet på nye metoder. Således har man i flyvemaskiner installeret særlige radar-højdemålere, som er i stand til at måle søernes højde temmelig nøjagtigt, når maskinerne befinder sig ca. 75 meter over havoverfladen.

Den store gyngetur

Apropos kæmpesøerne: Hvor meget kan et skib tåle at rulle uden at gå rundt? I den amerikanske marine har man eksempler på skibe, der har rullet over 45 grader. USS „Wingfield“ rapporterede således engang en rulning på 64 grader. En endnu mere uhyggelig oplevelse havde besætningen engang om bord i USS „Passaic“. I nærheden af Aleutterne rantes dette skib af en vældig sø, der tvang det 90 grader over til bagbord. I denne stilling — altså med masterne vandret — lå „Passaic“ i et halvt minut, inden det rettede sig op påny. — Skibet måtte bugseres i havn!

Frem og tilbage

For nogen tid siden kom et hollandsk skib til Barry Docks i England med en last tyske kul fra Rotterdam. Dette er i sig selv en ting at lægge mærke til, eftersom England jo er kendt som et af verdens førende kulproducerende lande. Men endnu mærkeligere er det, at skibet efter endt udlosning forhales til den modsatte kaj, hvor det fik en last walisiske kul om bord. Disse kul skulle til — Rotterdam! Forklaringen er den, at England efterhånden er nødsaget til at eksportere sine egne fine kul og importere kul af en ringere kvalitet fra fastlandet.

Konvoj til Murmansk

De allierede konvojer til og fra Murmansk under den sidste krig var de mest udsatte. Tabsprocenten for skibe gik her op til 7,8 procent i vest-øst retningen og 3,8 den modsatte vej. Af 792 skibe på vej til Murmansk gik 62 tabt, og af 739 skibe, der gik den modsatte vej, mistedes 28. Tabene af sofolk var 829, og den engelske flåde, som ledsagede disse konvojer, mistede 1840 mand.

Italienske lodser

Ifølge italiensk lov betragtes lodsen som medlem af besætningen på det skib, han lodser.

O—phelia!!!

Passagererne fra det gamle, kendte Helsingør-skib „Ophelia“ måtte bringes det sidste stykke mod land af fiskerbåde, når de ankom til Rungsted. Det allersidste stykke måtte de dog vade gennem mudder og tang, fordi der ikke syntes at være råd til en bro!

Det bliver tykkere med årene!

„VIKINGEN“s hidtil største årshæfte løbet af stablen

Vi bliver næsten alle mere digre med årene, men på Vikingens redaktion gør man sig ingen anstrengelser for at holde årshæftets vægt nede — tværtimod! Og det vil læserne sikkert kun bifalde. Vikingens sjette årshæfte, der netop er udkommet, er det fyldigste i rækken. Det er spækket med godt stof fra søfart og skibsbygning, og som sædvanlig er der heller ikke sparet på billedmaterialet. Der bringes flere helsides-illustrationer i farver, og heftet er i det hele taget flottere end nogensinde.

Som de foregående år er vægten lagt på at give en oversigt over dansk skibsbygning og skifsfart i året, der gik. Danske nybygninger omtales med alle de vigtigste data samt med billeder og opstalt-tegninger. Endvidere bringes der en tilsvarende omtale af danske værfters leverancer til udlandet i 1955 samt over de forskellige værfters arbejde i det hele taget. En anden af hovedartiklerne er skrevet af Dansk Dampskibsrederiforening og hedder „Den danske handelsflåde i året 1955“. Den indeholder bl. a. flere nyttige tabeller.

Men redaktionen har heller ikke været bange for at vende blikket udefter. Således bringes en fyldig oversigt over hele den enorme svenske værftsindustri virke i 1955, og direktør W. Vollert fra Sveriges Varvsindustri-förening gør desuden rede for svensk skibsbygnings fremtidsplaner og problemer.

Mellem alt dette „faste“ stof findes en hel række yderst interessante tekniske artikler. Bl. a. findes der et interview med formanden for Dansk Dampskibsrederiforening, direktør Normann.

Mr. M. J. van der Zijden fra Shell-laboratoriet i Amsterdam og mr. A. A. Kelly fra Shell i London fortæller om en ny cylinderolie i artiklen „Shell Alexia Oil A“.

Med artiklen „Operation modernisering“ aflægger vi besøg hos B & W, der har gennemgået en helt igennem fantastisk udvikling i løbet af de sidste år.

Direktøren for maskinistundervisningen i Danmark, civilingeniør E. Stahl, skriver interessant om „Nyt forslag om eksaminer og sønæring for skibsmaskinmestre m. m.“

Civilingeniør V. Guldberg-Møller møder med en opsigtsvækkende artikel, som han har givet titlen „Sammenligning mellem damp turbine- og diesel-drevne tankskibe på 24.000 tdw“. — Direktøren for Statens Skibstilsyn, Helge Juul, skriver om det i bogstaveligste forstand brandaktuelle emne „Hvad gøres der for at brand-sikre vore skibe?“

Der aflægges også et besøg på kæmpeskibsværftet Kockums i Malmö. I artiklen, som Otto Ludwig har givet titlen „Kockums — vore naboer, der bygger super-tankere“, afsløres en mængde forbløffende tal.

I en anden artikel fortælles om forlængelsen af DFDSs to ruteskibe. Der aflægges også et besøg på de norske skibsværfter. Artiklen „Norsk skibsbygning i 1955 og i fremtiden“ fortæller om en norsk industri for fuld kraft frem.

„Tyske værfter er igen med i konkurrencen“ er en tankevækkende artikel af Harald Nygård, der ligeledes møder med overraskende tal og oplysninger.

Asger Tulinius skriver om „Kultjære-emulsioners anvendelse inden for skibsindustrien“, og sekretær i sø- og handelsretten, Im. Lorck, som vil være læserne bekendt fra sine artikler om søretsdomme i det ordinære Vikingen, møder med artiklen „Spedition og skibs-agentur“.

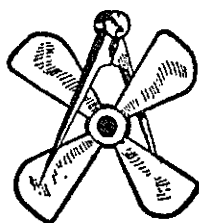
Videre fortælles der om en „Dragt, der ikke kan brænde“ og om „B & W ALPHA diesel-motorer type 490“.

Det righoldige hefte slutter med en artikel af civilingeniør L. A. Kisby, der fortæller om „Moderne udstyr i skibe“, et altid interessant emne.

Som sædvanlig er en del af stoffet trykt både på dansk og engelsk af hensyn til de efterhånden mange læsere, som heftet har fået inden for udenlandsk skibsbygning og skibsfart. Heftet vil således være en frisk sommerhilsen til venner og forbindelser ude omkring.

Heftets pris er kr. 4,00. Der plejer at være livlig efterspørgsel efter det, så De gør nok klogt i allerede nu at sikre Dem et hos Deres bog- eller bladhandler eller hos Vikingens redaktion.

Red.



KØBENHAVNS MASKINSKOLE

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

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

JAGTVEJ 163 . KØBENHAVN
Daglig Kl. 9-15 og 18-20 (Lørdag Kl. 9-14). Telf. Ryvang 1863

Fra søretten

Når et skib kommer i bekneb for hovmester, f. eks. fordi den tidligere hovmester afmønstres i utide eller en rejse bliver hurtigt besluttet, kan rederiet eller kaptajnen komme i den situation, at man omgående skal bruge en mand til at forestå kostforplejningen om bord.

I en nylig ved Sø- og Handelsretten behandlet sag skulle der med få timers varsel skaffes en mand, og ingen havde ved forhyringen gjort sig klart, hvilken stilling den ny mand skulle indtage. Han trådte i stedet for en hovmester, der hurtigt skulle afmønstres, og spørgsmålet om hans stilling fik først betydning, da der skulle betales for skibsprovianten, og man ville gøre ham ansvarlig for den proviant, der var om bord.

I sømandsloven findes jo den bestemmelse, at loven anvendes på de personer, der ansættes på skibet af rederen eller skibsføreren, men som ikke hører til det egentlige skibsmandskab, d. v. s. at der bl. a. for hovmesteren gælder den regel, at han er undergivet reders eller/og skibsførers instruktion på linje med det øvrige skibsmandskab, og med hensyn til indkøb og udlevering af proviant handler på rederiets vegne. Men spørgsmålet var altså netop her, om den mand, man fik om bord, var hovmester, som han selv mente, eller selvstændig restauratør, som rederiet gjorde gældende, med fuldt ansvar for proviant om bord og indkøb af proviant.

I dommens konklusion udtalte retten, at man fandt det uheldigt, at han ikke fra rederiet havde fået en ansættelseskontrakt, hvori man havde anført hans stilling og ansvar. På grundlag af vidneforklaringer om, hvad der var passeret ved hans tiltrædelse, kom man dog til, at han var blevet antaget som restauratør, men også hans senere virksomhed ombord tydede på, at han fungerede som sådan, og man lagde her vægt på, at han til mandskab og passagerer modtog kostpenge med bestemt fastsatte beløb, som han førte eget regnskab med. Herefter måtte han betale en større regning for proviant til skibet, som provianteringsfirmaet krævede betalt hos ham.

Den 18. april 1952 om natten kolliderede m/s „Annie Tramm“ af Hamburg ca. 1/2 sømil nord for høje 13 i rute 28 i Store Bælt med motorfærge „Sjælland“ af Korsør. „Annie Tramm“, der var nordgående, og „Sjælland“, der var på vej fra Korsør til Nyborg, ramte hinanden omtrent midtskibs i en vinkel på ca. 90 grader. Efter kollisionen sank „Annie Tramm“ og har ikke kunnet bjerges. Ejeren fik fra Verein Hamburger Asseradeure og Sjö- och Brandförsäkringsaktiebolaget Svenska Veritas som helholdsvis kasko- og ladningsassurandører udbetalt erstatning for totaltab. Begge selskaber erkendte, at „Annie Tramm“ ganske vist havde vigepligt efter søvejsreglerne, men gjorde gældende, at fejl fra „Sjælland“'s side havde medvirket til, at kollisionen skete.

Da forhandlingerne med generaldirektoratet for statsbanerne endte, uden at man kunne enes om skyldspørgsmålet, indbragte forsikringsselskaberne sagen for

sø- og handelsretten med påstand om, at DSB skulle betale halvdelen af skaden på skib og ladning, og halvdelen af fragt, tidstab og udredet effekterstatning til et beløb omkring 350.000 kr.

DSB påstod sig frifundet.

Fra forsikringsselskaberne gjorde man navnlig gældende, at styrmanden på „Sjælland“ burde have regnet med, at „Annie Tramm“ ville passere foran færgen og indrettet sin sejlads herefter, men i stedet gav han advarselstone, som bevirkede, at „Annie Tramm“ slog langsom fart og derefter stop. Advarselssignal blev også givet for sent.

Fra „Sjælland“'s side henviste man til, at man stadig havde holdt „Annie Tramm“ under observation, advarselssignalet blev rigtigt opfattet om bord på dette skib, og der var rigelig plads for det tyske skib til at vige. „Sjælland“ kunne ikke give sig til at bakke, før den havde fået advarselssignal fra det andet skib om sin drejning. „Annie Tramm“ havde navnlig forsømt at holde behørig udkig, og var skibet gået til styrbord, som det skulle, var kollisionen undgået.

Retten kom til det resultat, at „Annie Tramm“ groft havde tilsidesat sin vigepligt og fandt, at „Sjælland“'s advarselssignal var afgivet så rettidigt, at det tyske skib havde haft lejlighed til at give styrbords ror og gå agten om færgen. Som følge heraf blev generaldirektoratet frifundet for kravet fra forsikringsselskaberne, der yderligere dømtes til at betale sagsomkostninger med 15.000 kroner.

Under rejse fra Finland til Kolding grundstødte det svenske rederi Brittas m/s „Britta“ i Tolgedybet den 4. oktober 1954 kl. 12.30. Efter at skibet ved egen maskinkraft og sejl forgæves havde søgt at komme af grunden, blev det observeret af fiskeskipper Ivar Johansen, der efter anmodning af „Britta“'s kaptajn bragte dennes hustru og barn i land og derefter i Grønsund rekvirerede nødvendig assistance.

Kl. 16.30 kom fiskeskipperne Knud Johansen, Tage Johansen og brødrene Alf og Hans Jensen med deres fiskeskuttere ud til „Britta“ og fik kl. ca. 17.30 skibet bragt flot.

Der opstod nu strid om, hvilken bjærgeløn fiskeskipperne havde krav på, og sagen indbragtes for sø- og handelsretten, hvor bjærgerne gjorde krav på 20.000 kr., medens „Britta“ påstod sig frifundet mod betaling af en væsentlig mindre godtgørelse.

Bjærgerne gjorde bl. a. gældende, at den krævede bjærgeløn måtte være passende, da vindstyrken og søens højde var 6, hvortil kom, at en kraftig sø bevirkede, at skibet arbejdede hårdt i grunden. Var skibet ikke hurtigt blevet bjærget, havde der været risiko for, at det i løbet af kort tid ville være slået til vrag.

Heroverfor gjorde „Britta“'s rederi gældende, at der var tale om en kortvarig lejlighedsassistance, og at „Britta“, der stod på sandbund, ikke befandt sig i nogen farlig situation, ligesom hverken bjærgerne eller deres materiel havde befundet sig i nogen fare.

Retten mente, at „Britta“'s modstandsdygtighed ved

skibets huggen i grunden var svækket og tilkendte bjærgerne — under hensyn til at de havde udført et effektivt og hurtigt redningsarbejde — en bjærgeløn på 12.000 kr.

— — —
Sø- og handelsretsdom afsagt den 4. oktober 1955.

Den 28. marts 1955 afsejlede skibsfører Jørgen Grau som fører af m/s „Frem“ fra Aalborg med en ladning soyaskrå bestemt til Skive. Kl. ca. 19 ankrede han op udenfor isen i Skive fjord. Den følgende morgen fik han assistance af isbryderen „Valdemar“, som slæbte „Frem“ gennem den brudte rende ind til Skive. Herunder opstod der pludselig skruelis om „Frem“, hvis styrbords side beskadigedes.

Da rederiet, der havde forsikret i Egersund gensidige Skibsforsikring, nu gjorde gældende, at forsikringen var pligtig at erstatte skaden i henhold til policen, og forsikringsselskabet bestred, at skaden omfattes af policebetingelserne, indbragte skibsfører Grau sagen for sø- og handelsretten, hvor han påstod selskabet dømt til at betale 10.955 kr.

Forsikringsselskabet påstod sig frifundet.

Under sagen diskuterede man forståelsen af policens bestemmelser, hvori det hedder:

§ 2.

Der ydes forsikring mod alle skader forårsagede af isgang — — —

§ 3.

Følgende skader godtgøres ikke — — —

3. Skader, som forårsages med vilje eller ved grov forsømmelse af den forsikrede, særlig ved forsætlig eller grov skødesløs handling imod disse vedtægters bestemmelse eller de forskrifter, som er udstedt til regulering af strømskibsfarten og havnepolitiet, samt når et skib forlader en god havn for unødvendig at forcere is...

Grâu gjorde gældende, at hovedbestemmelsen om isskader var policebetingelsernes § 2, og at undtagelserne i 3, nr. 3, drejer sig om grov uagtsomhed, som ikke passer på det foreliggende tilfælde. Efter de oplysninger skibsføreren modtog om issituationen i København og Aalborg, vidste han ikke, at der var is ved Skive. Han fulgte isbryderen og har altså ikke forceret is.

Forsikringsselskabet bestred, at undtagelsesbestemmelsen kun angår tilfælde af grov uagtsomhed. Skibsføreren burde ved afgang fra havn være klar over risikoen for at møde is, og burde allerede, da der endnu ikke var isbryder ved Skive, være gået ind til Løgstør, hvor han ville have hørt om isberetningen den 28. marts, der advarede ham mod isen i Skive fjord.

Retten lagde vægt på, at forsikringsselskabet efter policebetingelserne påtager sig ansvar for skade forårsaget af isgang og fandt, at undtagelsesbestemmelsen ikke kunne komme til anvendelse, da kaptajnen havde fået at vide, at der ikke var is i Limfjorden, at flere skibe uhindret var gået ind til og ud fra Skive og at der forelå isbryderassistance. Om nogen forlader en god havn for unødvendigt at forcere is var der altså ikke tale. Herefter blev forsikringsselskabet dømt til at betale rederiet 10.995 kr. og sagens omkostninger.



TELEFON FABRIK AUTOMATIC A/s
KØBENHAVN - DANMARK

Bestående eksaminer for skibsmaskinister i provinsen

Ved eksaminer for skibsmaskinister i Aalborg, Aarhus, Esbjerg og Odense er der opnået følgende resultater:

I Aalborg bestod 31 motorpasserprøven, medens samme prøve blev bestået af 21 i Esbjerg. I Aarhus har 46 bestået den almindelige maskinisteksamen, og i Odense har 69 eksaminander bestået motorpasserprøven, 19 har bestået maskinpasserprøven og 58 har bestået den almindelige maskinisteksamen.

En elev fra Svendborg Maskinistiskole, Jens Vilhelm Illum, og en elev fra Aarhus Maskinistiskole, Bengt Bengtson, har hver fået tildelt en bogpræmie fra Maskinmestrenes Forening for at have bestået den almindelige maskinisteksamen med udmærket resultat. Endvidere er der fra Det Østasiatiske Kompagni tildelt to præmier a kr. 350,— til en elev fra Odense Maskinistiskole, Bent Mikkelsen, og til en elev fra Aarhus Maskinistiskole, Flemming Nedergaard Christensen, for at have bestået den almindelige maskinisteksamen med udmærket resultat. Præmierne skal anvendes til forberedelse til den udvidede maskinisteksamen.

p.

Han kender Danmark . . .

(Fortsat fra side 4)

„Men opmålingen deroppe foregik jo i lyntempo? tempo?“

„Ja, takket være de transportable decca-anlæg gik opmålingen betydeligt hurtigere end før, men der var også mange småpillerier i skærgårdene, som tog tid.“

„Hvor meget nåede man deroppe, hvis vi nu skal måle det i procent?“

„Det er meget svært at sige, for under arbejdet fremkom der mange nye ønsker fra forskellig side, og opgaven blev meget større end oprindeligt beregnet. Og sådan vil det også gå, når opmålingen igen kommer i gang deroppe. Ønskerne fra fiskere, skibsfart og andre interesserede parter er altid meget store og viser måske bedst søopmålingens betydning. Jeg vil regne med, at vi nåede at blive færdige med omtrent 25 procent af opmålingsarbejdet langs Grønlands vestkyst, men hvis vi regner med det oprindelige opmålings-program, nåede vi nok helt op på 30 procent.“

„De sagde, der var opgaver nok også herhjemme?“

„Ja, en søopmåling er hårdt tiltrængt i de østjydske fjorde, Limfjorden og Smålandshavet for at nævne nogle opgaver, der venter på deres løsning. I sommer skal „Freja“ i gang med opmåling i Kalundborg fjord. Der skal bygges en ny havn til el-værket, og derfor må der garanteres 11 meters dybde til de mange kulskebe, der skal gå ind til værket. — Men jeg ville ønske, at vi snart kunne komme i gang oppe på Grønland igen. Det skal ske, inden „Hejmdal“ rustes op.“

„Hvordan er det tekniske apparat i land?“

„Vore søkort hører til de bedste i verden. I de sidste år har vi utvivlsomt ligget i spidsen. Vi har ikke de tilstrækkelige midler til fremstilling af kortene. I 1950 fik vi en ny maskine til plastic-arbejder, men en udvidelse og yderligere modernisering er nødvendig, så vi kan trykke alle vore kort selv.“

„Gør De da ikke det?“

„Nej, vi kan på grund af manglende, fornødne midler ikke klare trykningen alene, og nogle af vore kort bliver derfor trykt i Geodætisk Institut. Og det bliver de ikke bedre af!“

„Det tør De nok sige?“

„Jeg har sagt det så tit, for vi har haft en del uheld. Bl. a. er flere af vore kostbare plader blevet ødelagt på grund af denne uheldige ordning, som må laves om. Vi kan ikke med den nuværende ordning lægge et rationelt arbejdsprogram, og når plader ødelægges og alt går i skudermudder, bliver fremstillingen trods alt dyrere, end hvis man bevilgede os de nødvendige midler, så vi selv kunne klare fremstillingen af alle søkort. Vi er det eneste søkort-arkiv i hele verden, der må arbejde på den måde!“

„Apropos den store verden: Der består jo et internationalt samarbejde på søkortfremstillingens område?“

„Ja, og Danmark har inden for det internationale samarbejde gjort sig fint gældende. Men det er bare kedeligt, at vi ikke har kunnet udnytte alle de erfaringer,

vi har gjort. Det er dog en trøst, at man i alle tilfælde i udlandet har haft øjnene åbne for de erfaringer, vi sidder inde med. Vi havde den store glæde, at Island, da det skulle påbegynde sit eget opmålingsarbejde, sendte folk herved for at lære. Islændingene har da også fået lavet et efter forholdene godt søkort-arkiv, der er baseret på danske erfaringer. Iøvrigt er Danmark jo medlem af det internationale hydrografiske bureau i Monaco, og jeg har været med til møderne dernede siden 1937. Møder afholdes hvert femte år, og det næste skal afholdes næste år, men det kommer jeg altså ikke med til.“

„Har De hilst på Fyrst Rainier dernede?“

„Ja, fyrsten overværede åbningsmødet i 1952 og arrangerede en modtagelse af delegationerne på slottet. Iøvrigt er han meget interesseret i bureauets arbejde. Men endnu mere interesseret var vist hans far. Da bureauet i 1921 så sig om efter et domicil, var der store betænkeligheder over, hvor det skulle ligge. Den gamle fyrste sagde imidlertid: „Hvis I vil lægge bureauet her, skal vi bygge det for jer, uden at det skal koste noget.“ Dette tilbud blev selvfølgelig modtaget, og bureauet sidder stadig frit dernede. Der er tre direktører ansat ved bureauet. Præsidenten er amerikaner, den anden direktør englænder og den tredje italiener. Desuden er der en fransk sekretær. Men iøvrigt spiller nationaliteten ingen rolle her. Det ville ikke være bedre for os, fordi der var skandinaver med i ledelsen. De tre direktører er nemlig så internationalt indstillet, at arbejdet foregår på den bedst mulige måde. Forresten kan de skandinaviske lande slet ikke afse folk til disse poster.“

„Der var vist engang tale om, at De skulle være præsident?“

„Jeg blev opfordret til at opstille mig som kandidat, men ministeriet ville ikke lade mig gå.“

„Men nu har De jo chancen!“

„Når man er 65 år, skal man vist vogte sig for at gå ind til sådanne opgaver. Det er noget andet hver dag at skulle beskæftige sig udelukkende med et fremmed sprog end kun nu og da.“

„De må da ellers være en af dem, der har den længste tilknytning til søopmålingen?“

„Jeg er sikkert den inden for den internationale sammenslutning, der har siddet længst på et søkort-arkiv. Forholdet er jo det, at vil man avancere i søværnet, må man ikke sidde her til stadighed. Man risikerer bare at blive sprunget over. Noget lignende gør sig vel gældende også i udlandet.“

„Hvor mange danske søkort er i handlen?“

„Der findes 160—170 gangbare danske søkort.“

„De giver jo ikke overskud!“

„Søkort-Arkivets grundlægger, Løwenørn, forstod at fremskaffe et overskud, men siden hans tid har fremstillingen givet underskud. Men det er ikke et forhold, som er specielt for Danmark. Det er ens over hele verden. Ikke engang de store lande som USA og Storbritannien, der udsender søkort i millioner af eksemplarer hvert år, har overskud. Englænderne har 5-6.000 gangbare søkort.“

„Hvad med jerntæppet?“

„Det meste af det, vi får fra den anden side af jerntæppet, er oplysninger, som oprindeligt er hentet på denne side. Af søkort får vi ikke noget af værdi. De søkort, søfarten kan regne med at få fra jerntæppe-landene, er næppe altid ført til dato.“

„Hvad skal De lave, når De nu bliver pensioneret?“

„Jeg har et lille rækkehus i Bagsværd, som jeg skal kæle lidt mere for end før. De kender vel historien om manden, der blev pensioneret og opdagede, at han havde så travlt, at han slet ikke kunne forstå, hvordan han nogensinde havde fået tid til at gå på kontoret. — Nå, så slemt bliver det nok ikke med mig. Men jeg har masser af gode venner, også i udlandet, og dem skal jeg stadig holde forbindelsen vedlige med.“

Sikkerhed til søs

DECCA NAVIGATOR

DECCA RADAR

DECCA NAVIGATOR AKTIESELSKAB

KRYSTALGADE 15 - KØBENHAVN K.

TELEFON BYEN 8310

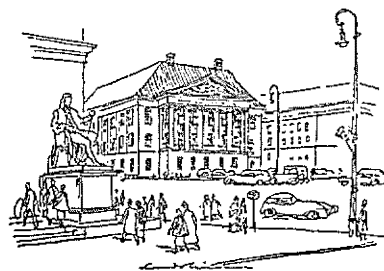
„Har De været glad for Deres tid i søværnet og ved søkortarbejdet?“

„Ja, det har jeg bestemt. Men jeg kunne nok ønske, at bevillingsmyndighederne havde været lidt venligere indstillet og følt det ansvar, det er at have et søkort-arkiv, i stedet for direkte at ødelægge det.“

„Det var hårdt sagt!“

„Men rigtigt, for m. h. t. administrationen er der fra de bevillende myndigheders side disponeret forkert — ud fra et sagligt synspunkt,“ slutter kommandør Jensen.

Otto Ludwig.



HANDELSBANKEN

HOVEDSÆDE:
HOLMENS KANAL 2
KØBENHAVN K



89 AFDELINGER
OG FILIALER OVER
HELE LANDET

— den moderne bank med de gode traditioner



Repræsentant for Danmark:

ALBERT B. COHN'S EFTF. ved E. Pinner

KØBENHAVN K.

Fra Nyboder til Bombebøssen

På en af gangene ovre i „Bombebøssen“ traf vi en gammel søulk, der så ud til at have oplevet mere end de fleste. Når man spørger søfolk ud om deres oplevelser, bliver de fleste af dem stille. Nej, de har ikke noget interessant at fortælle! — Vi kender melodien.

Manden, vi traf, søgte ikke bare at smutte uden om. Skønt han havde tilbragt det meste af sin tid på havet, havde han ikke oplevet større ting.

„Men så er der folk, der bare kommer ud i fjorten dage og oplever en helvedes masse,“ sagde han. Og han havde ret.

Paul Otto, der bor en etage højere oppe, har fået tiden til at gå med meget andet end at sejle, og han har oplevet nok til at fylde en bog. Vi nøjes med et lille uddrag:

„Jeg er 65 år og er udlært skibstømrer, men har arbejdet både som 2. mester, grovsmed, teatersnedker og grønthandler,“ fortæller Paul Otto.

„Min far var tøjhusløjtnant i marinen, og det var derfor naturligt for mig at komme i lære på Orlogsværftet. Jeg var rigtig Nyboder-dreng og opvokset i Rævegade. Nyboder har stadig mit hjerte, og jeg er medlem af foreningen „Nyboders Mindestuer“.

Horn og køjer

Nå, men jeg blev udlært som skibstømrer, og efter fire års forløb kom jeg ud på togt med „Sct. Thomas“. Vi skulle til Vestindien. Det var i 1908, og dengang havde marinen sit eget musikkorps, som vi havde med. Togtet forløb uden de helt store sindsoprivelser, og det var såmænd musikken, der gav anledning til den episode, jeg bedst husker fra turen:

Musikken havde været i land for at spille til børnehjælpsdag, og da orkestret skulle om bord igen, tabte en af musikerne sit horn i vandet. Vi lå ude på reden, hvor der var ret dybt. Men det værste var, at der var hajer. Chefen insisterede imidlertid på, at vi skulle have hornet op, inden vi lettede. Vi skibstømrere i marinen var jo uddannet som dykkere, og min kammerat gik ned for at lede efter instrumentet. Man siger jo, at hajer ikke angriber dykkere, men det tror jeg ikke rigtigt på. I alle tilfælde har jeg hørt om flere tilfælde, hvor hajer har bidt luftslangen over. Der var også en haj ude efter min kammerat, og han signalerede som en rasende for at blive halet op i en fart. Det blev han, men hajen fulgte ham. Der skete dog ikke noget. Iøvrigt er det bedste vist nok i sådanne tilfælde at fylde dragten med luft og på den måde ryge til overfladen.

Togtet til Vestindien havde givet mig mod på havet, men jeg vidste, at det ville vare mindst halvandet år, inden jeg igen kom ud med et af marinens skibe. Den tanke kunne jeg ikke holde ud, og så gjorde jeg noget, der var helt forkert.

En eftermiddag tog jeg fri og gik op hos ØK, hvor jeg spurgte, om man her havde brug for en skibstømrer. Det havde man tilfældigvis, og hvis jeg kunne tænke

mig jobbet, kunne jeg påmønstre gamle s/s „Siam“ allerede næste dag. Jeg var jo fast mand i marinen, og hvis jeg stak til søs med „Siam“, gjorde jeg mig faktisk skyldig i desertering. Men jeg var ung og tænkte ikke så meget over tingene.

Dagen efter sejlede jeg. Jeg ville med djævlens vold og magt til søs, og jeg kom helt til Japan og Kina. I Vladivostok lastede vi sojakager til København. Hele turen varede ni måneder, og den bekom mig så vel, at jeg gjorde den endnu en gang. Da jeg kom hjem anden gang, mødte Holmens eget politi op om bord ude på Soyakagefabrikken på Islands Brygge for at arrestere mig. Jeg bød imidlertid på et glas, der blev til flere, og midt under det efterhånden ret løftede selskab så jeg mit snit til at stikke af med mit kluns. Alle mine ejendele afleverede jeg hjemme, men tog selv logi på Toldbodvej. Men Holmens politi opsnusede adressen, og nogen tid senere kom de for at hente mig igen. Denne gang var der ikke noget at gøre, og jeg måtte tilbringe de næste fjorten dage i arresten „under Kronen“. Mens jeg sad der, søgte jeg om min afsked fra marinen. Jeg fik den, og flåden var vist glad for at slippe af med mig!

Min tid på Holmen var forøvrigt ganske interessant. Jeg var med til at bygge flere skibe, og jeg var også med til at skære det gamle kongeskib „Dannebrog“ over og til at forlænge det. Men det var, som sagt, søen, der trak. Da jeg nu var helt fri, gjaldt det om i en fart at få en ny hyre.

Tre skud på dækket

Når man dengang skulle have hyre i København, gik man for det meste til Jeppesen i Nyhavn, og det gjorde jeg også. Hos ham fik jeg hyre som tømmer- og bådsmænd til 68 kroner om måneden.

Jeg kom ud med en russisk skonnert fra Riga. Den hed „Paulus“. Skipperen var russer, men han talte ganske godt bornholmsk, og han viste sig iøvrigt at være en mand ud over det sædvanlige.

Selvfølgelig havde jeg ikke fået at vide, at vi skulle sejle med kontrebande. Det skulle vi imidlertid, idet vi skulle til England med props. Det var under den første verdenskrig, og var der noget, der kunne ophidse tyskerne, så var det netop props.

En dag ude i Nordsøen, da jeg var på vagt ved roret, blev vi standset af en tysk u-båd. Vi lod sejlene gå og standsede op, hvorefter to tyskere kom om bord. Skipperen var nede om læ, og jeg gik ned for at hente ham. Da han fik at vide, hvad der var los, rev han skibets papirer i stykker, tog en revolver i lommen og gik op på dækket. Her spurgte han, hvad tyskerne ville. Men spørgsmålet var overflødigt, og tyskerne sagde, at de blev nødt til at sænke skibet. Så trak skipperen sin revolver og skød de to og til sidst sig selv.

Tyskerne på u-båden blev selvfølgelig rasende og lod skibet overhælde med petroleum, hvorefter de satte ild på det. Vi måtte blive om bord, og i to døgn drev vi

rundt som et kæmpemæssigt bål. Tyskerne var forlængst sejlet væk.

I den engelske flåde

Heldigvis blev vi til sidst fisket op af et engelsk skib, som tog os med til Leeds i Skotland. Her småsultede vi i flere dage, og når vi bad om mad, fik vi at vide, at vi jo kunne melde os i marinen. Det var der nogle af os, der gjorde, og jeg kom på en af flådens skoler i tre måneder. Da vi var færdige på skolen, fik vi at vide, at vi nu skulle i ilden, men samme dag sluttede krigen heldigvis.

Jeg ville ud på søen igen og gik op på et forhyringskontor. En tømmersmand havde man ikke brug for. Derimod manglede man en 2. mester om bord i et dampskib ved navn „Normandy“. Men den opgave var ikke noget, jeg kunne klare, og det sagde jeg. Men hyrebassen mente nok, det kunne gå, og jeg fik besked om at komme igen en time senere, når skibets kaptajn var til stede. Det endte med, at skipperen mønstrede mig som 2. mester!

Vi skulle til Karrebæksminde med en kullast, og jeg klarede jobbet godt, fordi vi havde en 1. mester, der var flink til at hjælpe mig. Løvrigt tror jeg nok, at jeg blev en temmelig afholdt mester om bord. Men i Karrebæksminde fik jeg lyst til at mønstre af for at komme hjem til mine forældre lidt. Derfor mønstrede jeg af, men min søfartsbog kunne naturligvis ikke fortælle om min rolle som maskinmester!

Teatersnedker på Casino

Jeg gjorde også nogle ture med „Hellig Olav“ og „Frederik VIII“ samt med en fransk skonnert ved navn „Marina“. Efter nogen tids forløb havde jeg sparet penge op, og nu mente jeg, at jeg ikke havde lyst til søen mere. Derfor blev jeg teatersnedker på Casino-teatret i København. Under den spanske syge blev jeg sommetider lånt ud til Det kgl. Teater og Nørrebro Teater, når man manglede folk her.

Men søen trak igen, og en tid var jeg ude med en tysk båd. Ude i Spanskeseen fik vi voldsom slagside. Kaptajnen kaldte os sammen på dækket, bad en bøn og beordrede os i bådene. Han troede, skibet ville gå ned. Men det gjorde det ikke, og vi gik om bord igen. Det lykkedes os at komme velbeholdne i havn i England, hvor vi fejrede jul på et sømandshjem.

Derefter kom jeg tilbage til teatret, og i Casino forelskede jeg mig i en af garderobedamerne. Vi giftede os, slog vore skillinger sammen og købte en grøntforretning i Brønshøj.

Så kom den anden krig imidlertid, og jeg kom ud med dampskibet „Rolf“ fra Dansk-Fransk. Ude i Nordseens blev vi uden varsel torpederet af en tysk u-båd. I fire døgn lå vi i bådene med en smule beskøjter og lidt ferskvand. Så blev vi opdaget af en engelsk damper, der bragte os til britisk havn, hvorefter vi kom hjem.

Der døde heldigvis ingen ved torpederingen, og iøvrigt har jeg været ude for meget få dødsfald om bord, når man undtager skydningen om bord i „Paulus“. Om bord i „Siam“ var der en skibsdreng, der

døde af skørbug og blodgang, og jeg måtte lave en kiste til ham, hvorefter han sænkedes i havet.

Heldigvis hører de fornøjeligste oplevelser fra søen til dem, man husker bedst. Bl. a. husker jeg, da vi med „Siam“ lå i Monte Carlos havn, der er en af de skønneste, jeg har set. Vi var der i fire dage, og kaptajnen foreslog, at vi tog til Nice for at se på karneval der, mens en lille del af besætningen blev tilbage om bord. Den var vi alle med på, for da Nice jo ikke er nogen rigtig havneby, har søfolk ikke mange chancer for at komme dertil.

Jeg lavede en stang til en fane, og med Dannebrog i spidsen holdt vi vort indtog i karnevals-byen. Vi var der i to dage. Så måtte vi tilbage.

Jeg har tit tænkt på, at vi i stedet for børnehjælpsdagen i København skulle afholde et gevaldigt karneval, der skulle strække sig over et par dage, så også folk ude fra landet kunne nå at være med!

Langebros var oppe

Nå, min sejlads var det altså forbi med. Men den mest spændende del af mit liv havde jeg endnu til gode. Jeg kom ind i modstandsbevægelsen og var med til fem store aktioner. Bl. a. var jeg med til en sprængning af et militært anlæg ude på Amager, hvor vi dukkede op forklædt som murere. I trillebøren havde vi bomber, som skulle eksplodere ti minutter senere. Vi gav de danske arbejdere fem minutters frist, og selv løb vi, da der manglede tre minutter. I forvejen havde vi aftalt med vagterne på Langebro, at de skulle lade broen gå op, når vi var kommet over. Aftalen blev holdt. Vi slap i sikkerhed, men tyskerne skød nogle ganske uskyldige mennesker.

Senere var jeg med til at ekspedere en marmeladefabrik på Roskildevej, og mens tyskerne ledte i halvanden time efter sprængningen, sad jeg gemt under en rist.

En dag blev jeg snuppet i en sporvogn med illegale blade. Først gik turen til Vestre Fængsel og derefter til Tyskland, hvor jeg var i fem forskellige lejre. Hver morgen var der appel, og det skete tit, at vi her så kammerater blive sendt af sted til likvidering. En dag blev mit navn råbt op sammen med to andre. Jeg troede, at turen nu var kommet til mig, men vi blev kun sendt til en lejr længere mod syd. Vagtmesteren, som vi kom til at kende her, var flink og imod krigen. Han stak os ofte lidt ekstra, og det kunne nok tiltrænges. Jeg vejede efterhånden kun 45 kg.

En dag blev der meget stille, og fra den celle, hvor jeg sad med et par kammerater, kunne vi gennem vinduet med stængerne se tyskerne flygte og russerne komme ind. Jeg smadrede ruden med en sko og tilkaldte på den måde russerne.

Noget senere fik vi at vide, at vi skulle flyves til Moskva, og man lovede os, at der skulle blive sendt et telegram hjem om, at vi stadig levede.

Jeg hilste på Stalin!

I Moskva var vi i tre måneder for langsomt at blive

DE FORENEDE BUGSERSELSKABER KØBENHAVN

fedet op igen. Vi hilste bl. a. på selveste Stalin, som gav os hver en fingerring.

Og så blev vi sendt hjem over Finland og Sverige og kom til Danmark kun fire dage efter befrielsen. Det viste sig, at min kone havde modtaget telegrammet om min fortsatte eksistens, og hun havde iøvrigt passet vor fælles lille biks fint under hele mit fravær.

Men jeg har forresten glemt at fortælle Dem, at jeg også har gået på valsen i Tyskland. En af mine kammerater fra Holmen, en grovsmed, og jeg stak en dag af for at prøve den farende svends liv. Når han fik arbejde, hjalp jeg ham, og når der var noget til mig, hjalp han. Det var dejlige frie dage, næsten som livet om bord i sejskibene. Jeg husker forresten, hvor svært det var at få vasket tøj, når man sådan vandrede, og derfor udså vi os gerne om dagen noget vasketøj, der hængte til tørre ude. Når mørket kom, listede vi hen og byttede vore snavsede skjorter ud med nogle rene —

men kun een til hver af os selvfølgelig. Og vore skjorter var som regel ikke dårligere end dem, vi tog!

Ja, en gammel sømand lærer at klare sig på mange måder!

Og nu er jeg altså her. Efter min kones død kunne jeg ikke holde ud at være derhjemme alene mere. Her har jeg kun været siden den nye bygnings indvielse, da kongen var ude at hilse på os. Jeg befinder mig godt, men vi har det jo også dejligt. Ingen generer os, værelserne er hyggelige og moderne, opholdet billigt og maden god. Og så har vi endda fjernsyn i spisesalen, som vi kommer til og fra pr. elevator. Gudskelov for den! Opholdet i de tyske lejre ødelagde nemlig mine ben, og jeg kan ikke gå mere end hundrede meter ad gangen uden at hvile. Endelig er der jo også muligheden for en sludder med de andre beboere om gamle dage i skibene, og den er jo også noget værd," slutter Paul Otto.

Ludwig.



Et ejendommeligt syn

Billedet viser, at det ikke kun er småskibe, der sejler på de store amerikanske søer. — Skibene på billedet er typiske for søerne. De er alle beregnet til transport af jernmalm til stålværkerne ved søernes bredder. De besørger ca. 85 procent af USAs malmtransport, og uden dem ville den amerikanske industri være dårligt stillet. Billedet er taget i Milwaukee havn, hvor mange malmskibe er lagt op vinteren over på grund af isvanskeligheder, der godt kan overstige dem, vi kender herhjemme.

Naar De chartrer Skib for:

indbefattet den nye Oliehavn

PORT de BOUC
LAVERA
CARONTE og BERRE

henvend Dem til:

MAURICE POMMÉ

Edsvoren Skibsmægler for disse Havne

Hovedkontor: PORT DE BOUC

Filial-kontor: MARTIQUES

Post Adresse:

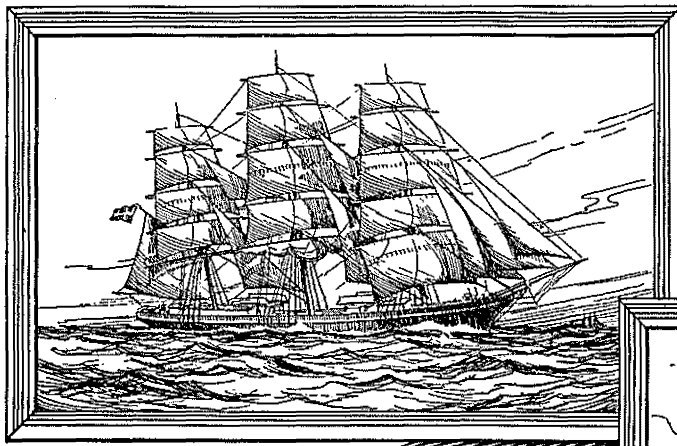
Maurice Pommé, Port de Bouc

(Bouches du Rhone) France

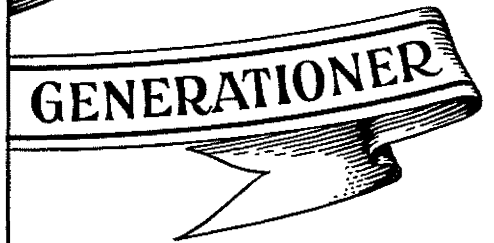
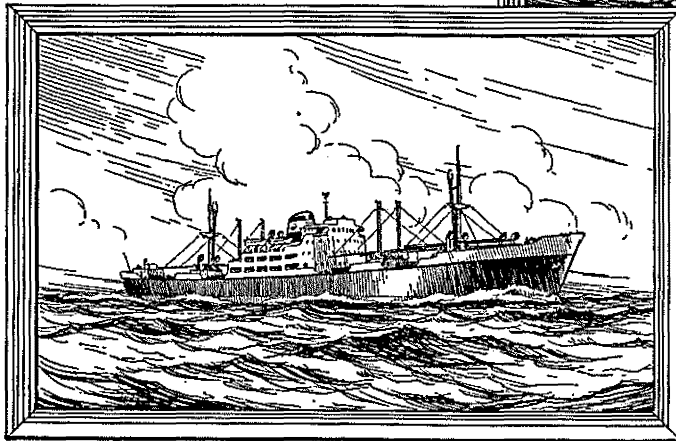
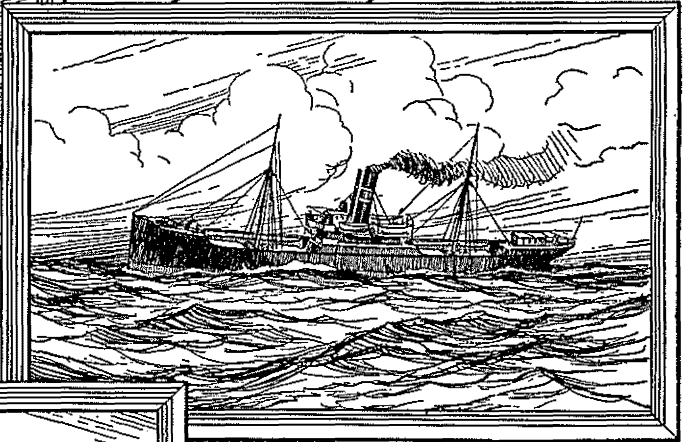
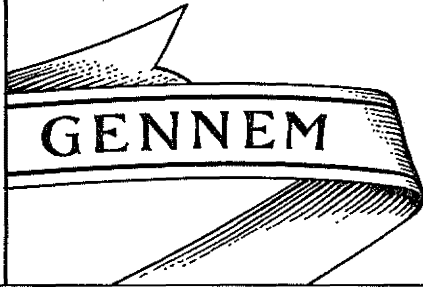
Telegram-Adresse: POMMÉ PORDEBOUC TELEX

Telex Nr. 41.004

PRIVAT HAVNE RADIO TELEFON



H. SGH - P.



**HAR DE
OVERALT PAA HAVET
FAAET**

fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER



Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. juni 1956



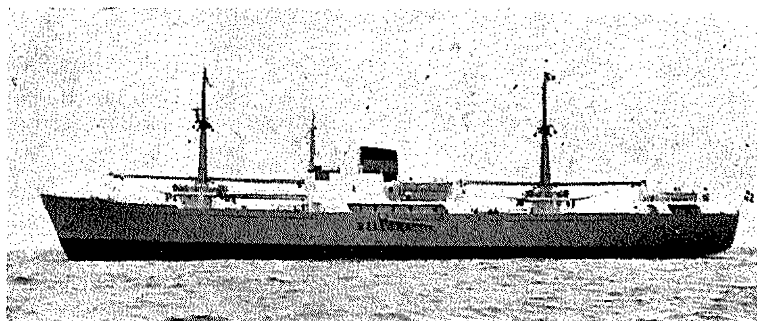
Medlemmer

Aabenraa Rederi A/S
 D/S „Activ“ A/S
 D/S af 1912 A/S
 R/A „Atalanta“
 D/S „Baltic“ A/S
 Chr. Borg
 D/S „Bothnia“ A/S
 A/S D/S på Bornholm af 1866, Rønne
 C. Clausen A/S
 D/S „Dania“ A/S
 Danish American Gulf Oil Transport
 Oil Co. A/S
 A/S D/S „Dannebrog“
 A/S Dansk Cement Central
 Dansk Esso A/S
 A/S Det Danske Kulkompagni
 Rederi A/S „Dantank“
 D/S „Draco“ A/S
 A/S De Danske Sukkerfabrikker
 A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab
 A/S Det Dansk-Norske Dampskibsselskab
 I/S D.F.B. & A/S Em. Z. Svitzers
 Bjergnings-Entreprise
 D/S „D. F. K.“ A/S
 Det Forenede Bugserelskab A/S
 Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S
 D/S „Hafnia“ A/S
 A/S D/S „Heimdal“
 Helleesen & Vollmond
 D/S „Hetland“ A/S
 Rhederi M. Jepsen A/S
 Albert Jensen A/S
 D/S „Jutlandia“ A/S
 J. Lauritzen
 A/S „Motortramp“
 D/S A/S „Myren“
 A. P. Møller, Tank- & Liniebaade
 D/S A/S „Nautic“
 D/S „Norden“ A/S
 D/S „Orient“ A/S
 A/S D/S „Orion“
 D/S „Pacific“ A/S
 D/S A/S „Progress“
 D/S „Solnæs“ A/S
 A/S Det Store Nordiske Telegraf-Selskab
 D/S Svendborg A/S
 Rederi A/S af 1955 — Per Svendsen
 Hans Svenningsen
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise
 A/S Tankskibsrederiet
 D/S „Torm“ A/S
 A/S D/S „Vendila“
 Vestjysk Dampskibsselskab A/S
 A/S Det Østasiatiske Kompagni

M/s Bellona til D.F.D.S.

Den 25. april 1956 blev et nyt skib til Det Forenede Dampskibs-Selskab afleveret fra Frederikshavns

Værft og Flydedok. Skibet, der har navnet „Bellona“, skal indsættes på selskabets landbrugs-eksport ruter.



M/s „Bellona“.

Dimensionerne er:

Længde overalt	89,35 m
Længde mellem perpendikulærene	82,25 m
Største bredde på spant	12,95 m
Dybde	5,80 m
Dybgang	5,70 m
Lasteevne	1990 tons dw
Registrertons brutto	1481 tons
Registrertons netto	724 tons

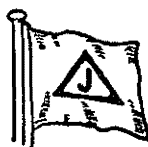
Alle lastrum er forsynet med kraftige kølelementer til nedkøling af landbrugsprodukter til $\div 10^{\circ}$ og $\div 21^{\circ}$ C.

Den femcylindrede B & W diesel-motor på 1600 bhp, der er bygget på Helsingør Skibsværft, gav skibet en

fart på 13 knob.

Der er indrettet aptering for 8 passagerer.

På Frederikshavns Værft er der yderligere et søsterskib til m/s „Bellona“ i arbejde, og dette ventes færdigt i efteråret 1956.



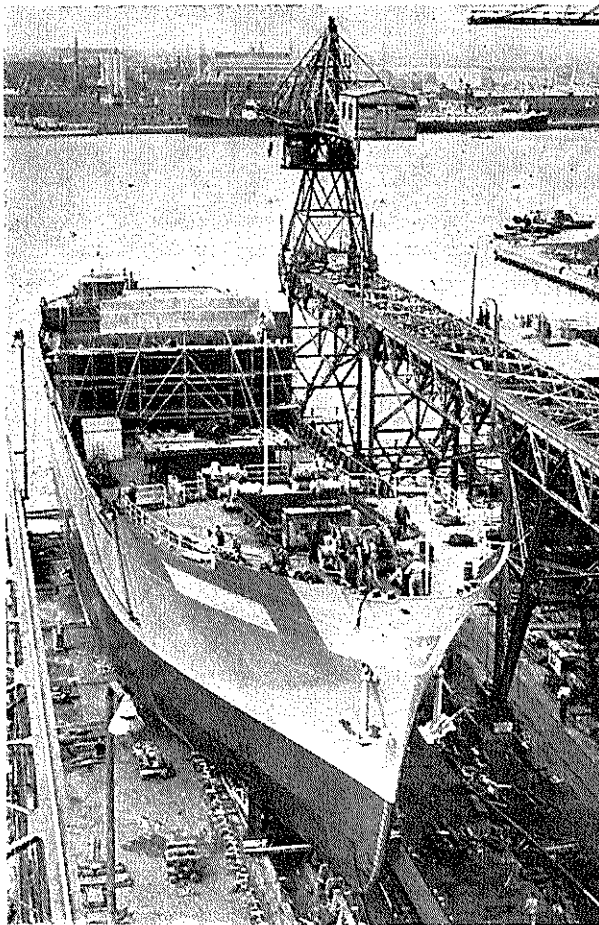
Dampskibsselskabet

JUTLANDIA

JENS TOFT

Toldbodgade 29

TELF. *8192



M/s „Lars Mærsk“.

M/s **Lars Mærsk**

Tirsdag den 8. maj 1956 søsattes fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's værft på Refshaleøen fragtmotorskibet „Lars Mærsk“, nybygning nr. 710, kontraheret af rederiet A. P. Møller, København.

Skibet bygges til Lloyd's Register of Shipping's højeste klasse + 100 A.1. som åben shelterdækker med materialedimensioner svarende til „full scantling vessel“.

Hoveddata for m/s „Lars Mærsk“ er:

Længde mellem perpendicularer ...	114,300 m
Største bredde på spant	16,460 m
Sidehøjde til shelterdæk	9,754 m
Sidehøjde til hoveddæk	7,163 m
Dybgang til sommerlastlinie (åbent skib)	6,705 m
Tilsvarende dødvægt	5900 eng. tons

Lastrummens kapacitet inkl. bak og højtanke, total grain: 387.000 cbf. = 10.955 m³.


Fart på lastet prøvetur 14¾ knob.

Skibet er et enkeltskruet motorskib med to gennemgående dæk, fremfaldende stævn og krydserhæk. Maskineriet er anbragt midtskibs.

Skibet har 5 lastrum, 3 foran motorrum og 2 agtenfor. I agterkant af last nr. 3 er indbygget en dybtank til

transport af vegetabilisk olie, brændselolie, vandballast, latex, molasse eller tørlast.

Vejrdækslugerne har følgende dimensioner:

	Luge nr. 1 — 8220 × 4880
	Luge nr. 2 — 12325 × 5490
	Luge nr. 3 — 10875 × 5490
	Luge nr. 4 — 10875 × 5490
	Luge nr. 5 — 8700 × 4880

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

Rigningen består af to pælemaster, en pælelademast samt fire almindelige lademaster. Lugerne betjenes af elleve 5 tons bomme, fem 10 tons bomme samt af en 40 tons sværbom anbragt på pælelademast og en 30 tons bom på stormast.

Dæksmaskineriet består af seksten 5 tons relaisspil. Til to af spillene kan tilkobles 7,5 tons tromler for 40 tons bom. Den elektriske mekaniske styremaskine leveres af Thomas B. Thrige.

Skibet forsynes med to 8 meter redningsbåde, deraf een med motor, samt en 5 meter jolle. Redningsbådene betjenes af to sæt Welin overhead gravity davider, type 26—HG.

M/s „Lars Mærsk“ bliver udstyret med fuldt moderne navigationsmidler såsom radar, radio, radiopejler, gyrokompass og ekkolod.

I dækshuset midtskibs indrettes aptering for fire passagerer i to kamre. Endvidere findes her aptering for kaptajn, dæksofficerer, maskinchef, maskinofficerer, assistenter og kabyspersonale. Foruden messer til officerer, mestre, assistenter og kabyspersonale er der tillige rygesalon for officerer.

Agter indrettes aptering for sømænd og motormænd samt messer og opholdssalon for mandskabet.

Opvarmning og ventilation af kamre og saloner sker ved hi-press anlæg.

Fremdrivningsmaskineriet skal bestå af en seks-cylindret enkeltvirkende to-takts krydshoved dieselmotor af B & W type 662-VTBF-115 på 4500 ihk ved 130 omdr./min.

Motoren indrettes til drift med tung olie.

Hjælpemaskineriet skal bestå af tre fire-cylindrede dieselmotorer af B & Ws enkeltvirkende, fire-takts trunkmotorer, type 425-MTH-40 direkte koblet til hver sin jævnstrømsdynamo. Normal ydelse pr. maskine 143 kw ved 220 volt og 450 omdr./min.

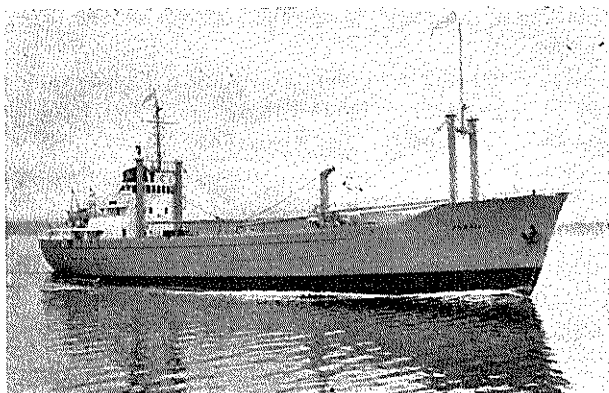
En oliefyret, vertikal kedel med en hedeplade på ca. 50 m² samt en udstødsgaskedel med en hedeplade på ca. 80 m² skal installeres.

Kedlerne beregnes for et arbejdstryk på 7 atm. og kan arbejdes sammen.

Imak

VANDTÆT BEKLÆDNING

— et Olskind-fabrikat



M/s „Phønix“.

M/s Phønix

Den 26. april afleverede Uddevallavarvet lastmotor-skibet „Phønix“ til Dampskibsselskabet Phønix, Esbjerg.

Skibet er en såkaldt paragrafbåd, d. v. s. brutto-drægtigheden ligger lige under 500 tons. Det er et søsterskib til fire lastmotorskibe, som i slutningen af forrige år leveredes til Svenska Lloyd.

Det er bygget som åben shelterdækker med to lastluger og maskineriet placeret agter. Det er bygget til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping med isforstærkninger. Det er udrustet efter forskrifter i dansk og engelsk lov samt den internationale konvention om sikkerheden til søs.

Hoveddimensionerne er følgende:

Længde overalt	65,9 m
Største bredde på spant	10,1 m
Sidehøjde til hoveddæk	3,8 m
Sidehøjde til shelterdæk	6,0 m
Dybgang på sommerfribord	3,8 m
Dødvægtsbæreevne	ca. 890 tons

Lastrummet, som er gennemgående fra kollisions-skod til maskinrumsskod, har en kapacitet på 1.815 m³ grain.

Lugeåbningerne dækkes af pontonlugedæksler af værftets egen type og fremstilling.

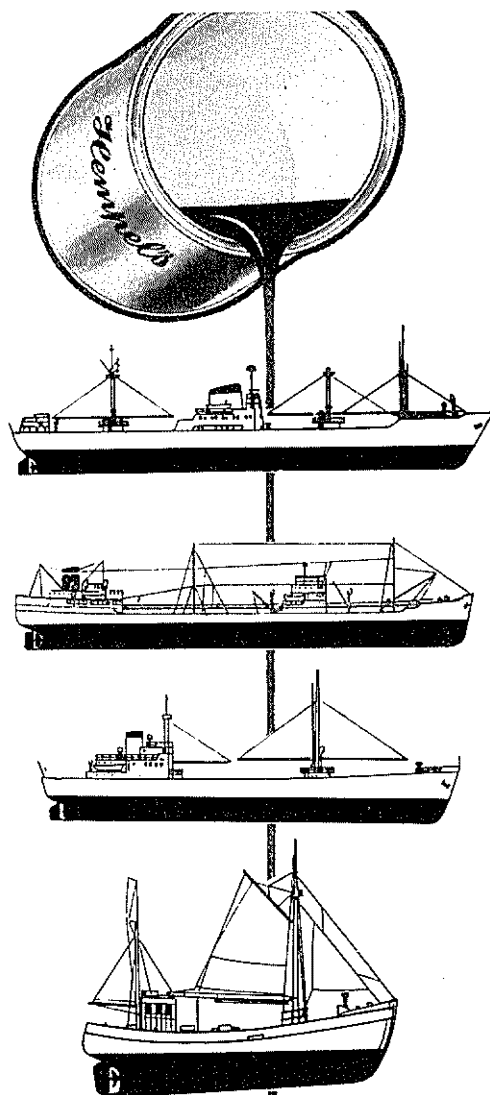
De to lastluger betjenes af fire bomme for $\frac{3}{5}$ tons løft og en fast dæskran af Thriges fabrikat med 3 tons løft.

Ankerspillet og spillene er dieseldrevne og af Hatlapas fabrikat, styremaskinen af Svendborgs og varpespillet af Thriges fabrikat.

Hovedmaskinen er en sekscylindret, enkeltvirkende, firetakts MAK dieselmotor på 1.150 ehk, som beregnes at give skibet en fart på 12 knob på last.

A/s DET DANSK-NORSKE
DAMPKIBSSELSKAB

Amaliegade 33 - København K.



Hempel's

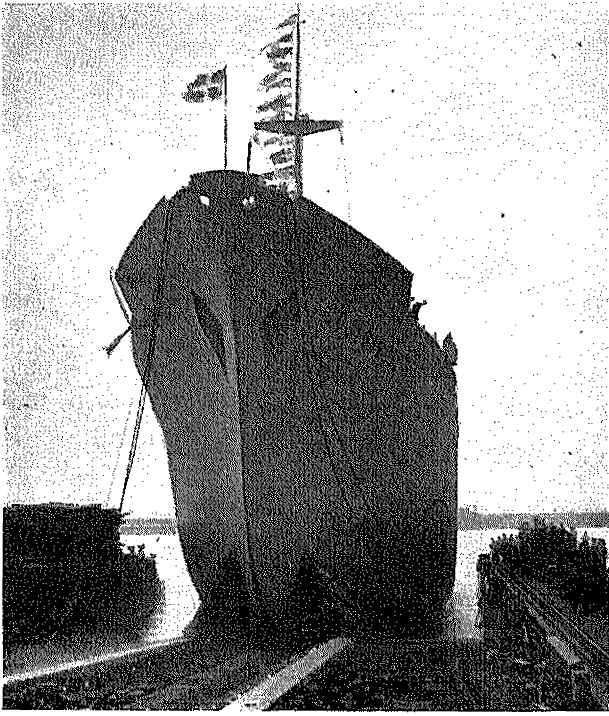
FRA MAST TIL KØL

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 ^{AS}
AMALIEGADE 8 KØBENHAVN K. MINERVA 3842





„Coolcardie“.

Nyt køleskib fra Helsingør Skibsværft til svensk rederi

Fra Helsingør skibsværft og maskinbyggeri søsattes tirsdag den 15. maj et nyt skib, byggenummer 328, til det svenske rederi Transocean. Skibet, der af fru direktør Söderqvist fik navnet „Coolcardie“, er en moderne lastkølebåd, der hovedsagelig skal anvendes til transport af bananer og anden frugt, men kan dog også medføre frosset kød, idet de isolerede lastrum kan nedkøles til ca. $\div 20^{\circ}$ C.

Skibets hoveddimensioner er følgende:

Længde overalt	ca. 117,00 m
Største bredde på spant	16,35 m
Sidehøjde til A-dæk	11,66 m
Dybgang til sommerlastlinie	6,27 m
Dødvægt	3.350 tons

Skibet bliver bygget til Lloyd's Register of Shipping højeste klasse og er en åben shelterdækker med lang bak, der strækker sig praktisk talt over hele skibets længde. Endvidere er der et langt midtskibshus og dækshus agter til besætningens apering, „soft nose“ pladestævn og krydserhæk. Fartøjet har foruden bakdækket to gennemgående dæk samt et frugtdæk i underlasterne. Samtlige lastrum er isoleret og vil give en kapacitet på ca. 5250 m³ kølelast. Der er 5 lasteluger,

AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE-DAMPKIBSSELSKAB
 FREDERIKSGADE 17
 KØBENHAVN K

2 master, 2 elektriske dækskraner og otte 5 tons losse-bomme.

I midtskibshuset er der en I klasses passagerap-tering til 8 passagerer, hvert kammer med separat bad og toilet. Passagererne har egen spisesalon, rygesalon og veranda.

Skibets officerer bor ligeledes midtskibs, medens dens menige besætning er fordelt midtskibs og agter i smukke kamre.

Skibets hovedmotor er en direkte omstyrbar, enkelt-virkende, syvcylindret, totakts dieselmotor med turbo-ladning, type B & W 762-VTBF-115 bygget af Hel-singør Skibsværft og indrettet til at forbrænde både gasolie og tung olie. Turboladerne er af værftets egen konstruktion. Maskinen er i stand til at udvikle 6300 ihk, der vil kunne give skibet en fart af 17,5 knob.

Helsingør skibsværft leverede for nogle år siden et andet køleskib til samme rederi, nemlig m/s „Coolan-gatta“.

M/s **Marit Mærsk**

Odense stålskibsværft A/S har afleveret fragtmotor-skibet „Marit Mærsk“, værftets nybygning nr. 135, kon-traheret af A/S Dampskibsselskabet Svendborg og Dampskibsselskabet af 1912 A/S.

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

Hoveddata for m/s „Marit Mærsk“ er:

Længde mellem perpendicularer	138,7 m
Største bredde på spant	19,4 m
Sidehøjde til shelterdæk	12,6 m
Sidehøjde til hoveddæk	9,5 m
Dybgang	8,3 m
Tilsvarende dødvægt	ca. 9.700 tons

Skibet er et enkeltskruet motorskib med to gennem-gående dæk, fremfaldende stævn, „soft nose“ og kryd-serhæk. 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 elek-triske styremaskine af Thomas B. Thriges fabrikat.

Den rigtige pasning af Deres

RONSON



Hold altid mekanis-men ren — børst gnisthullet ofte med den lille børste — udskift vat og væge jævnlige — skift Ronson-fyr-stenen, før den er slidt helt ned — påfyld jævnligt med Ronsonol og træk hver gang vægen lidt op. Deres skibshandler har det originale RONSON-tilbehør.

RONSON

Generallagent: A. MISCHOU & CO.s EFTF.
 P. Skramsgade 8, K. - MI. 3535

World's greatest lighter!

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

M/s „Marit Mærsk“ er udstyret med fuldt moderne navigationsmidler. Særlige lastrum indrettes for kølelast, medens der er tanke for vegetabiliske olier.

I huset midtskibs er indrettet plads for et mindre antal passagerer. Kamrene får separat bad og wc. Endvidere findes midtskibs aptering for dæks- og maskinofficerer og restaurationspersonale.

Agter i poopen findes aptering for menig dæks- og maskinbesætning. Alle voksne har een-mandskamre.

Både officerer og besætning har foruden messe særlige opholdssaloner.

Apteringen får et kombineret opvarmnings- og mekanisk ventilationssystem.

Skibet er forsynet med en hovedmotor af B & Ws nyeste type, enkeltvirkende, to-takts, nicylindret med turbocharge. Cylinderdiameter 740 mm. Slaglængde 1600 mm. Motoren er i stand til normalt at udvikle ca. 12.500 ihk.

Som hjælpemotorer installeres tre femcylindrede B & W fire-takts trunkmotorer med trykforstøvning og turboladning, hver direkte koblet til en dynamo.

lagt sum på 400 millioner sv. kroner. Uddevallavarvet rykker dermed frem i toppen af skandinaviske skibsværfter, da det sandsynligvis er den største samlede ordre, der samtidig er placeret ved et og samme værft i Skandinavien.

For at opfylde kontrakten er det meningen at udbygge værftet i Lysekil, og der regnes med, at der behøves 500 mand yderligere end dem, som værftet allerede beskæftiger.

Skibsreder Thordén kunne have fået yderligere ordre, men måtte afstå det på grund af værfternes kapacitet.

Amerikanske skibsredere er ved at gå fra de engelske skibsværfter med deres ordrer, idet de klager over, at leveringstiderne ikke bliver overholdt på grund af bl. a. strejker. Således blev en amerikansk nybygning forsinket i tre måneder, fordi skibstømmerne og skibsnedkerne ikke kunne blive enige om, et bestemt stykke arbejde tilhørte det ene fag eller det andet, hvorefter begge parter gik i strejke.

USA bygger kæmpeundervandsbåd

Den 29. maj begyndte den amerikanske marine at bygge to nye atomdrevne undervandsbåde, af hvilke den ene skal være den største undervandsbåd, som nogensinde er bygget. Kæmpeundervandsbåden er indtil videre døbt nr. 586. Den skal have to reaktorer og fuldstændig radarudrustning og skal være lige så hurtig som det hurtigste overfladeskib.

Dens opgave bliver at tjene som observationsskib for fremtidens atomflåde. Dens udrustning sætter den i stand til på meget langt hold at opdage fjendtlige flyvere, undervandsbåde og orlogsskibe.

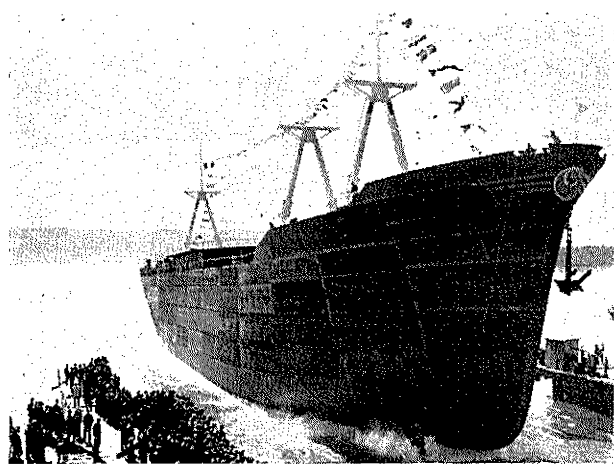
Den anden undervandsbåd skal have samme størrelse som „Nautilus“, verdens første atomdrevne undervandsbåd, men får større undervandsfart.

I 1958 skal Amerika begynde at bygge en ny type atomdrevne undervandsbåde, „Shark“, beregnet til at bekæmpe undervandsbåde af „Nautilus“-typen. Atomdrevne krydsere og hangarskibe skal også snart bygges.

For nogen tid siden blev det foreslået, at „Nautilus“ skulle fortage en tur under Nordpølsens iskalot. Forslaget blev forkastet, men marinen anser ikke desto mindre, at Ishavet er et af de områder, hvor „Nautilus“ kommer til at spille en stor rolle, da den kan sejle lange strækninger under isen uden at blive opdaget.

Selv en Frømand kan De leje, hvis De har Brug for Hjælp til et eller andet under Vandet, Skrue, Ror eller tabte Genstande. Max. Dybde 13 m.

KAABER - Postbox 22, Gentofte
Tlf. Ge. 2285



M/s „Sunoak“.

M/s **Sunoak**

Den 21. april søsattes fra Uddevallavarvet et 10.300 tons lastmotorskib til Skips A/S Hassel (A/S Rederiet Odfjell), Bergen.

Skibet bygges til højeste klasse i Det norske Veritas som åben shelterdækker, men dimensioneres også til at kunne gå som lukket shelterdækker.

„Sunoak“ er et skib i værftets serie på 10.300 tons lastmotorskibe, hvoraf vi i Vikingen nr. 5 har bragt en mere udførlig omtale, til hvilken vi henviser vore læsere.

Kæmpeordre til Uddevallavarvet.

Skibsreder — og værftsdirektør — Gustaf B. Thordén kom for nylig hjem fra USA med en kæmpeordre på 10 tankskibe, hver på 40.500 tons, for en sammen-



Til venstre: M/s „Biskopsö“. Til højre: Gudmoderen, fru Greta Källström, og direktør Nils Holmström, Kockums mek. Verkstad.

M/s **Biskopsö**

Det andet af Kockums nye 19.000 tons masselastskibe søsattes den 15. maj. Skibet fik af fru Greta Källström, moder til de to skibsredere Ragnar og Gunnar Källström, navnet „Biskopsö“. Bestillingen er gjort af Rederi AB Rex, Stockholm.

Kockums har ordrer på 5 skibe af denne type. Det første var m/s „Cassiopeia“, som søsattes den 8. marts, og hvoraf vi i Vikingen nr. 4 bragte en meget udførlig omtale.

M/s **Frans Gorthon**

For regning Öresundsvarvet i Landskrona søsattes den 21. april ved Jos Boel et Fils SA, Tamise, Belgien, skroget til et 3.500 tons dw lastmotorskip, som af fru Haegerstrom, Helsingfors, fik navnet „Frans Gorthon“. Skibet er bestilt af Rederi AB Gylfe i Hälsingborg. Skroget skal i slutningen af maj måned bugseres til Landskrona for udrustning og færdiggørelse.

M/s „Frans Gorthon“ er det fjerde skib i en serie for det samme rederi, som er specielt udrustet til at føre papirmasse fra svenske Nordlandshavne og fra kanadensiske Atlanterhavshavne til Ridham Dock i Themsens munding.

Hoveddimensionerne er:

Længde overalt	96,0 m
Længde mellem perpendikulærene	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

DET DANSKE KULKOMPAGNI

C. 9214

Skibet bygges til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping som åben shelterdækker med to gennemgående dæk. Derudover er skibet isforstærket efter bestemmelserne for Finska Sjöfartsstyrelsens Isavgifts-klasse I B.

Der er et lastrum foran for maskinrummet og et agten for og fem lastluger i begge dæk. Lugerne skal betjenes af 10 bomme for 5 tons løft. Til hver bom findes et 5 tons elektrisk spil med 39 hk motorer.

Bommene oprigges på to tobensmaster af Halléns type og et par selvstagede bomstøtter. På formasten rigges desuden en sværbom for 20 tons løft.

I skibet skal installeres en elektrisk styremaskine forsynet med to motorer og Leonard-omformere. Automatisk styring efter Arcas-systemet skal også indrettes.

Aptering for kaptajn, officerer og besætning bliver i alle retninger moderne. Mandskabet får sin kamre og opholdsrum agter, medens den øvrige besætning bliver i huset midtskibs.

I skibet skal installeres en sekscylindret, enkeltvirkende, totakts dieselmotor af Götaverkens fabrikat, type DM 520/900-VGS-6-U forsynet med trykladning. Ved 150 omdrejninger pr. minut yder den 2.950 ihk, hvilket beregnes at give skibet en fart på 13,25 knob.

Til frembringelse af elektrisk strøm til dæksmaskineri, hjælpemaskineri og belysning skal installeres tre firecylindrede dieselgeneratorer, hver på 110 kw.

VIRGINIA ROSE



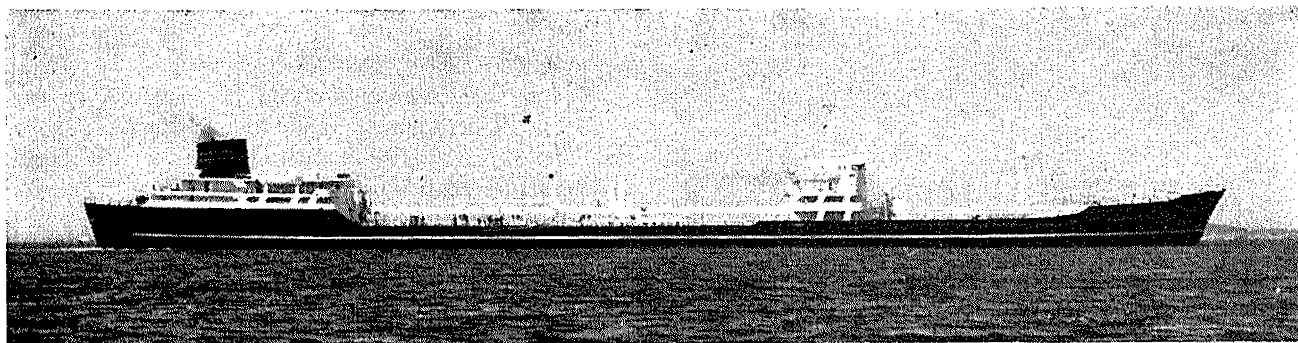
— iden fikse pose

— en herlig shagtabak

A/s **MONTANA**

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders



M/t „Hilda Knudsen“.

M/T **Hilda Knudsen**

Tankmotorskibet „Hilda Knudsen“ på 29.920 tons dw var den 19. april på prøvetur fra Götaverken. Skibet er bygget til Skibs A/S Marie Bakke — Knut Knutsen O.A.S. — Haugesund.

Skibet har langskibs spanter i dæk, bund og sider. I siderne er spanterne 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.

„Hilda Knudsen“ er bygget til højeste klasse i Det norske Veritas med hoveddimensionerne:

Længde overalt	198,1 m
Største bredde på spant	25,0 m
Sidehøjde	14,1 m
Middeldybgang på sommerfribord	10,4 m

Olielasten føres i 11 midtskibs og 12 sidetanke, som ialt rummer 39.760 m³ eller i rundt tal 40 millioner liter. Skibet har to pumperum, og pumpekapaciteten opgår til 3.000 tons i timen. Til hurtig udluftning af tankene er skibet forsynet med tre tankventilatorer af Götaverkens type.

Skibet har en moderne udrustning af alle slags nautiske apparater — radar, gyrokompas med selvstyrer, ekkolod o. s. v. Radiotelefonanlæg findes også ligesom et lokalt telefonnet i skibet og kommandohøjtaleranlæg. Et lastfordelingsanlæg for tankskibe Lodicatorn er også en del af udrustningen.

Besætningen får rummelige og smukt indrettede kamre og alt bliver moderne. Fuldstændig luftkonditionering med opvarmning eller afkøling af luften er gen-

nemført i alle kamre, messer og opholdsrum. Kabysen har alle moderne maskiner for kartoffelskrælning og -skæring o. s. v. og elektriske ovne og kabyskomfur.

Skibet har to sekscyindrede, enkeltvirkende, totakts dieselmotorer af Götaverkens konstruktion og tilvirkning. Cylinderdiameteren er 760 mm og slaglængden 1500 mm. Ved 112 omdrejninger pr. minut yder de 13.200 ihk. De er konstrueret for drift med tyk olie.

Desuden findes tre sekscyindrede, enkeltvirkende, firetakts hjælpemotorer af Götaverkens konstruktion og fremstilling direkte koblede til 240 kw generatorer.

Skibet er kontraheret til 15 knob på fuld last.

Skibets fører er kaptajn B. Gulleiksen, og maskinchef er S. Myklelev.

M/T

Boheme

Fra Götaverken afleveredes den 27. april tankmotorskibet „Boheme“ på 13.340 tons dw til A. O. Andersen Shipping Co. A/S, Oslo.

Skroget til det nye skib er bygget på Tangen Verft, Kragerø, Norge. efter Götaverkens tegninger, og skibet er derefter udrustet og forsynet med maskineri ved Götaverken.



Galdionsfiguren fra m/t „Boheme“.

„Boheme“ er bygget til højeste klasse i Det norske Veritas, er forsynet med langskibs spanter, er helsvejt og har moderne udformede overbygninger.

Hoveddimensionerne er:

Længde overalt	155,1 m
Største bredde på spant	19,4 m
Sidehøjde	10,7 m
Dybgang på sommerfribord	8,4 m

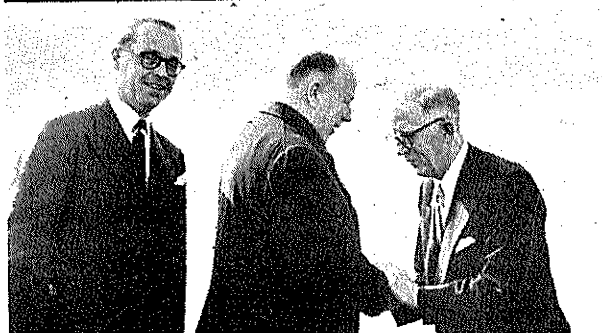
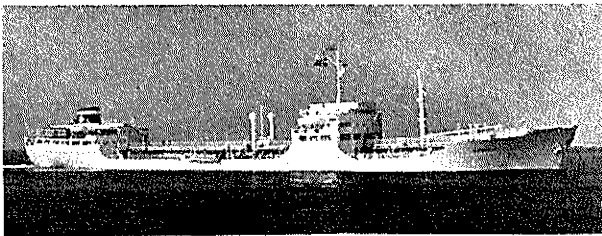
Langvordt

BØRSTE- & PENSELFABRIK

har lavet pensler i 3 generationer

KGS. NYTORV 8, K.

TLF. PALÆ 3589



Øverst: m/t „Boheme“. Nederst: skibsfører Ole Schröder, direktør Jacobsen og skibsfører Ragnv. Jacobsen.

Skibet er forsynet med en smuk gallionsfigur udført af den norske billedhugger Ørnulf Bast.

Det samlede rumfang af de 23 lasttanke er ca. 18.200 m³. I det agterste pumperum findes to 750 tons lastpumper. I et mindre pumperum forude er installeret to lastpumper på 240 tons hver.

Besætningens kamre, messer og opholdsrum er rummelige og har en smuk og praktisk indretning. I messerne sker serveringen efter cafeteria-systemet.

Skibet har fået en moderne udrustning i form af radar, gyroskopkompass, SAL-log etc. Götaverkens lastfordelingsapparat Lodicatorn er også installeret.

Den kontraherede fart er 14,5 knob på fuld last.

Hovedmotoren er en svejst syvcylindret, totakts, enkeltvirkende dieselmotor af Götaverkens konstruktion og fremstilling. Cylinderdiametere er 680 mm og slaglængden 1500 mm. Ved 112 omdrejninger pr. minut yder den 6400 ihk. Hjælpmotorerne er også af Götaverkens type og fabrikat.

NYT I NOTER

64.000 tons tankskib

Oliefirmaet og rederiet Tide Water Associated Oil Company, New York, har hos værftet Ateliers et Chantiers de France i Dunkerque bestilt et tankskib på ca. 64.000 tons dødvægt. Skibet får en damp turbine, der skal give det en fart af ca. 17 knob. Nybygningen er det største tankskib, der nogensinde er blevet bygget på et europæisk værft. Samme rederi bestilte allerede i 1955 — på samme værft — to supertankere på hver ca. 52.000 tdw og hos Penhoet i Saint Nazaire to tankskibe på omtrent samme størrelse. Tide Water Ass. Oil Co. har også fået bygget skibe i Japan, hvorfra selskabet i slutningen af 1955 og i begyndelsen af 1956 modtog tankerne „Veedol“ og „Warfa“ på hver ca. 45.000 tons dødvægt. Tyske værfter prøvede at sikre sig samtlige de nævnte ordrer, men kunne ikke være med i konkurrencen på grund af for lange leveringstider.

M/s „Stevens“ afleveret

Husum Skibsværft har til rederiet Thomas Højlund-Hansen i Rødvig afleveret motorfragtskibet „Stevens“, der havde bygge-nummer 1092. Skibet har en lastevne på ca 450 tons og måler ca. 300 brt. Det har følgende hoveddimensioner: Længde 39 m, bredde 8,2 m, sidehøjde 3,5 m og dybtgående 3 m. „Stevens“ har installeret en MAK-dieselpå 300 hk, der giver det en fart af 9 knob.

Britiske værfter har arbejde til tre år

De britiske værfter har ordrer liggende på 882 nybygninger på tilsammen 5,3 millioner brt. Ordrene har en værdi af ca. 700 millioner engelske pund, hvilket svarer til ca. 14 milliarder kroner. De engelske skibsværftsarbejdere er dermed sikret fuld beskæftigelse til udgangen af 1959.

„Bremer Vulkan“ 150 år

„Bremer Vulkan“, værftet og maskinfabrikken i Bremen-Vegesack, fyldte i 1955 150 år og har nu i den anledning udsendt en meget smukt udstyret og interessant bog. I værket gives oplysning om værftets start og opbygning til, hvad det er nu — nemlig et af Tysklands største værfter. Særlig bemærkelsesværdigt er det, at værftets kendte leder, direktør Nawatzki, har stået ved roret i ikke mindre end 53 år — og styret dygtigt. Mange billeder, planer og skibsbeskrivelser gør bogen til en lækkerbidsken for alle samlere og læsere af søhistorisk litteratur.

Nauticus.

Ældre julehefter købes

Vikingsens julehefter fra 1938 og 1951 købes til 5 kr. pr. stk. Henvendelse til bladets ekspedition, telefon Byen 8040.



Skibsreder og skibsmægler

Agent for regelmæssige linier
Befragtning · Klarering · Spedition
Haveri-, assurance- og I. A. T. A. agent

★

14 tramp-, cargolinier- og tankskibe
135.000 ts. d. w.

★

Korresponderende reder for:

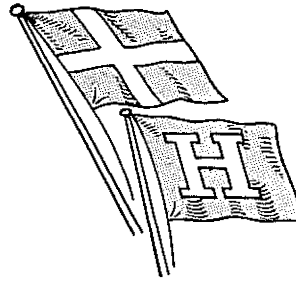
DANNEBROG



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
DAMPSKIBSELSKABET „HEIMDAL“

Telegr.: MARTINO
KØBENHAVN Ø. DANMARK



KGL. HOFMØBELFABRIKANT
C. B. HANSENS ETABL.

BREDGADE 32

København K.

Central 386 — 11,386 — 11,585



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.

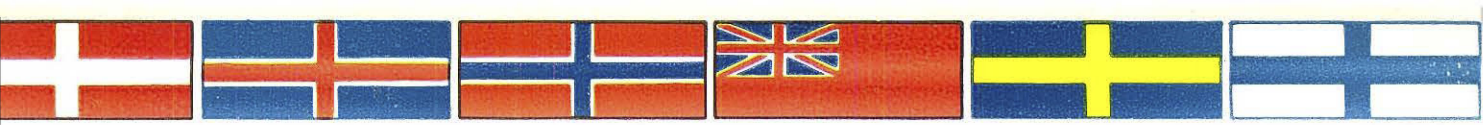
Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adresse: “Holmsild”
Amaliegade 36

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB



589/2



VIKINGEN

Kr. 1,75
1. juli

Frederikshavner fiskerkutter

Maleri af Sv. DREWS

1956 - nr. 7
33. årgang



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

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

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

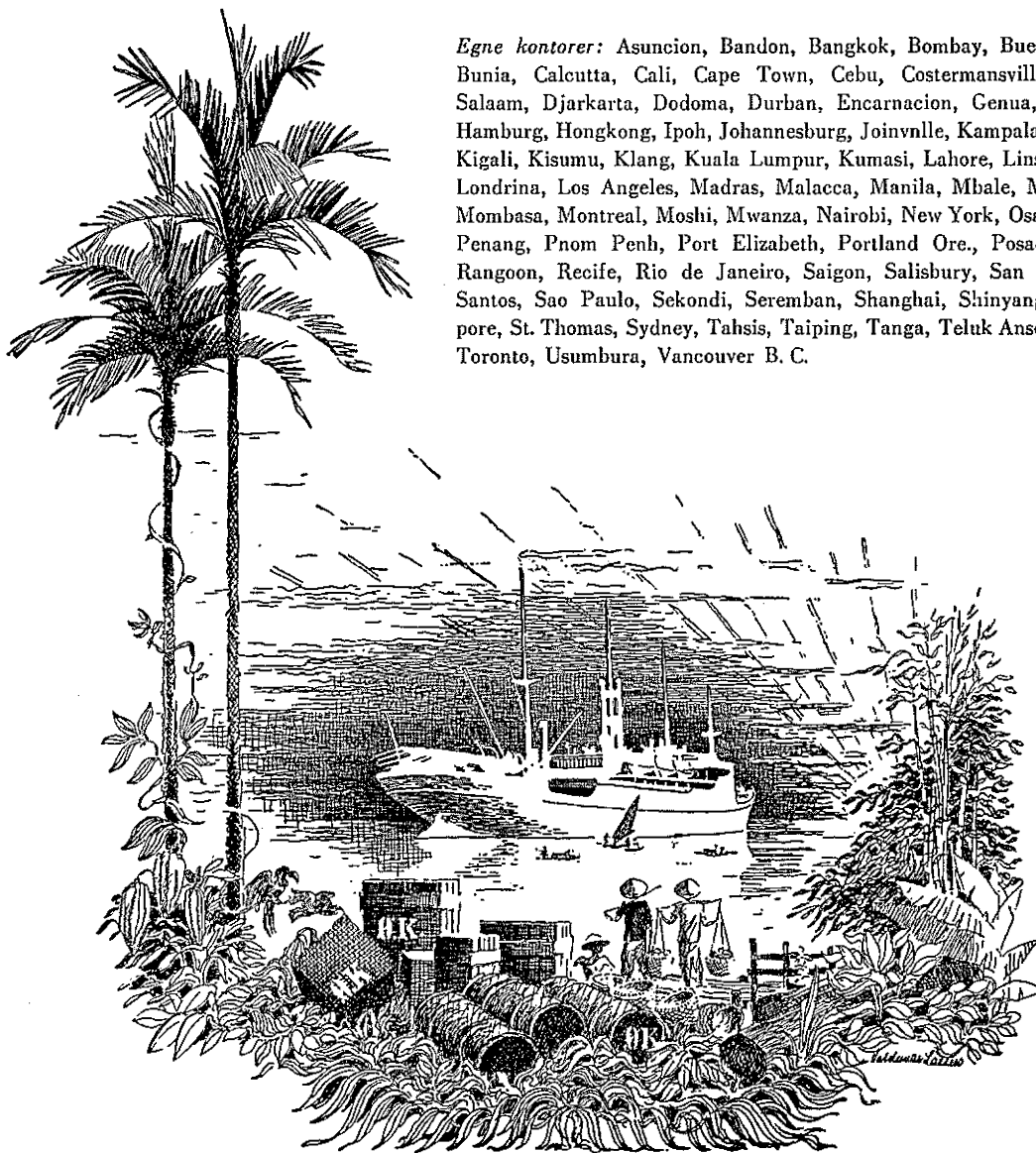
AKTIESELSKABET
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI
KØBENHAVN

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, Prae, Rangoon, Recife, Rio de Janeiro, Saigon, Salisbury, San Francisco, Santos, Sao Paulo, Sekondi, Seremban, Shanghai, Shinyanga, Singapore, St. Thomas, Sydney, Tahsis, Taiping, Tanga, Teluk Anson, Tokyo, Toronto, Usumbura, Vancouver B. C.

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

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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



Der må ske meget store investeringer i nye skibe i de kommende år

— sagde direktør L. O. Normann på Dansk Dampskibsrederiforenings generalforsamling.

*Formanden for Dansk Dampskibsrederiforening,
direktør L. O. Normann.*

Dansk Dampskibsrederiforening har afholdt sin ordentlige generalforsamling. I sin beretning om det forløbne år udtalte formanden, direktør L. O. Normann, bl. a. følgende:

„I lighed med tidligere år skal jeg ved denne lejlighed indskrænke mig til at fremhæve nogle af de forhold, der har særlig aktualitet for dansk skibsfart; en udførligere redegørelse vil fremkomme i rederiforeningens skibsfartsberetning for 1955, der vil foreligge om kort tid.

1955 og de første måneder af 1956 har i sjælden grad været præget af både lyse og mørke sider. Til de lyse sider hører de alment set ret gode beskæftigelsesmuligheder, som det stigende fragtmarked har medført — til de mørke den arbejdskonflikt, som fornylig lammede en betydelig del af dansk skibsfart.

Verdensproduktionen viste i 1955 stærkere fremgang end hidtil i efterkrigsårene og vareomsætningen mellem landene ligeledes, således at der herved skabtes gode muligheder for at holde skibene i fart på lønnende vilkår. Opgangen har holdt sig i den forløbne del af 1956. Den store industrielle aktivitet, navnlig i Vesteuropa og USA, har fremkaldt et øget råstofbehov og medført stigende transporter navnlig af kul, olie og malm. Også de såkaldte underudviklede lande gør sig i stadig større grad gældende som producenter og aftagere, og verdensbefolkningen er i fortsat stærk vækst. Disse forhold i forbindelse med den kendsgerning, at der synes at have fundet en vis afspænding sted i den storpolitiske situation, forklarer verdenshandelens og dermed også søtransporternes større omfang.

Grundlaget har således været til stede for, at dansk skibsfart gennem sin valutaindtjening på verdenshavene har kunnet yde et endnu større bidrag til den danske samfundsøkonomi end hidtil. Indsejlingen af fragter i udenrigsfart satte for 1955 rekord og nåede op på ca. 1.280 millioner kroner, en stigning på ca. 20 pct. sammenlignet med 1954. Kun ca. 15 pct. af denne fragtindsejling fandt sted i fart på Danmark, hvilket illustrerer, hvor forholdsvis lidt transporterne til og fra Danmark betyder for dansk skibsfart. Vor handelsflåde må stort set leve af fart på fremmede have og mellem fremmede lande.

Den øgede indsejling i 1955 har i væsentlig grad været betinget af den betydelige fornyelse og modernisering af handelsflådens tonnage, der har fundet sted i efterkrigsårene. Der var også på dette område god fremgang i 1955, idet der tilgik flåden nybyggede skibe på tilsammen godt 150.000 brt, således at idag ca. 70 pct. af tonnagen er bygget efter krigens afslutning. Samtidig må det dog desværre påpeges, at Danmarks andel af den samlede verdenshandelsflåde i en årrække har været stagnerende, og at vi sammenlignet med os nærtstående søfartslande som Norge og Sverige har tabt terræn som søfartsnation. Ifølge Lloyd's Register viste Danmarks andel af verdenshandelstonnagen i perioden 1939—1955 en nedgang fra 1,72 pct. til 1,64 pct.; samtidig steg Norges andel fra 7,05 pct. til 7,21 pct. og Sveriges fra 2,30 pct. til 2,79 pct.

Selv om vi i dag står med en forholdsvis moderne flåde, er det givet, at der i de kommende år må ske meget store investeringer i nye skibe, hvis vi ikke yder-

ligere skal tabe terræn som søfartsnation. Både teknisk og merkantilt befinder vi os inden for skibsfarten i en brydningstid. Nye handelsveje åbnes over havene og giver mulighed for at oparbejde nye farter, der dog ofte kræver specielle tonnagetyper for deres betjening. Der gør sig i det hele taget i disse år en tendens gældende hen mod en øget specialisering inden for verdenshandelsflåden. Skibene konstrueres for transport af bestemte varegrupper i bestemte farter, og virkeområdet for almindelige trampbåde begrænses. Med de stærkt stigende skibspriser er det for et kapitalfattigt land som Danmark en meget krævende opgave at skulle holde trit med den udvikling, der gør sig gældende inden for international skibsfart. Trods de senere års relativt gode indtjeningsmuligheder viser det sig her, som når det gælder risikopræget erhvervmæssig investering i det hele taget, at det uden for de eksisterende virksomheders kredt er næsten umuligt at fremskaffe fornøden kapital til investering. Dette hænger sammen med, at den alt for høje, stærkt progressive personbeskatning svækker opsparevilljen og initiativet. Som forholdene er i dag, er danske rederier i alt væsentligt henvist til at financiere deres nybygningsprogrammer ud af deres egen indtjening, og dette forhold afspejles da også klart i rederiernes årsregnskaber. Til illustration heraf kan nævnes, at en af rederiforeningen for 1955 udarbejdet statistik omfattende 14 større rederier repræsenterende ca. $\frac{2}{3}$ af handelsflådens samlede tonnage viser følgende billede: De pågældende rederier indsejlede fragter til et samlet beløb af 945,7 millioner kroner. Skibenes driftsudgifter udgjorde 664,4 millioner kroner, heraf mand-skabsudgifterne 142,8 millioner kroner. Af det resterende beløb, 281,3 millioner kroner, der, om man vil, kan betegnes som skibenes driftsoverskud, anvendtes 37,2 millioner kroner til administration, 165,0 millioner kroner til afskrivninger, d. v. s. fornyelse, og 26,6 millioner kroner til udbytte til aktionærerne, medens resten, 52,5 millioner kroner, henlagdes bl. a. til betaling af skatter. Det vil heraf fremgå, at langt den væsentligste del af driftsresultatet anvendes til investering og konsolidering og kun en beskedent del til aktionærudbytte. Set i forhold til rederiernes egenkapital udgør aktionærudbyttet kun 3,7 pct., altså langt under den rente, der kan opnås ved investering i statsobligationer.

Iøvrigt må det siges, at det bedre driftsresultat for 1955 sammenlignet med 1954 til en vis grad er fiktivt, da det, hvis den fortsatte fornyelse af flåden skal kunne gennemføres, som følge af pengeinflationen og de stadig stigende skibspriser er nødvendigt at afskrive langt mere på skibene, end hvad der hidtil har været tilfældet.

Udover den indsats af kapital, der i den kommende tid må præsteres af rederierne for at holde dansk skibsfart på højde med verdensskibsfarten og den tekniske udvikling, vil det også være af største betydning, at den fornødne tilgang af veluddannede søfolk af alle grader sikres til bemanning af skibene. Også på dette område kæmper vi i disse år med en række problemer. Dette kom stærkt frem i forbindelse med sømandsstrejken, som jeg iøvrigt ikke skal komme nærmere ind på her.

I betragtning af de gode lønvilkår og avancementsmuligheder, der i dag inden for handelsflåden bydes den ungdom, der vælger at gå til søs, tør man vel nære håb om, at disse problemer efterhånden vil løses.

Det må fastslås, at kun i kraft af kvalitet, såvel med hensyn til skibe som besætninger, har dansk skibsfart nogen mulighed for at gøre sig gældende på verdenshavene. I den internationale konkurrence er vi trængt mellem skjolde.

På den ene side møder vi en ulige konkurrence fra de lande, hvis skibsfart understøttes med statssubsidier og flagdiskrimination. Også under de nuværende gode fragtkonjunkturer kan der nævnes mange eksempler på, at danske skibe afskæres fra at konkurrere om værdifulde transporter, fordi de forbeholdes eget flag. Alene i løbet af de sidste 3 år er der afsluttet ikke mindre end 19 handelsaftaler mellem fremmede lande indeholdende diskriminerende fragtklausuler, der forbeholder vareudvekslingen for skibe under de pågældende landes egne flag. De forhåbninger, som har været næret om, at USA skulle kunne formås til at føre en mere liberal skibsfartspolitik, hvilket er forudsætningen for, at der kan gøres noget effektivt mod flagdiskriminationen, synes desværre at skulle blive gjort til skamme.

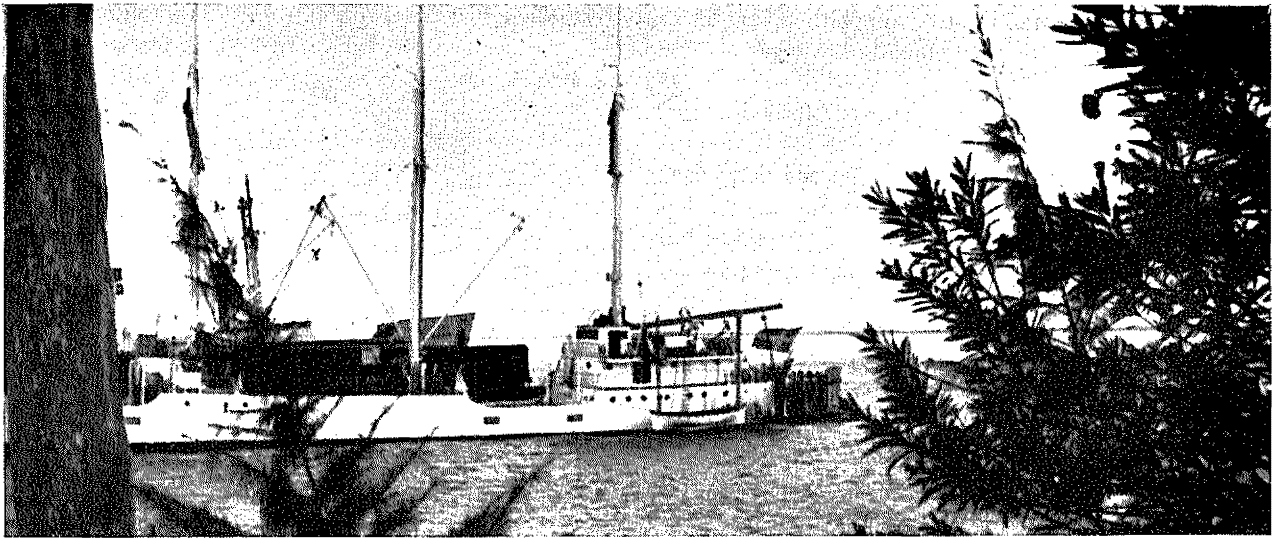
På den anden side er vi udsat for en stadig større konkurrence fra den skibsfart, der formelt drives under flag som Panama, Liberia, Costa Rica og Honduras, de såkaldte „Flags of Convenience“. Ved begyndelsen af 1956 er der under disse flag indregistreret skibe på tilsammen 9,3 millioner brt mod kun 0,7 million brt i 1939. Til sammenligning tjener, at Danmarks handelsflåde i nævnte periode kun er steget fra 1,1 million brt til 1,6 million brt. Liberia, der endnu for 4—5 år siden overhovedet ingen handelsflåde havde, har nu en flåde på over 4,5 millioner bruttotonns, og Panamas flåde er næsten 6-doblet siden 1939. Skibsfarten under disse landes flag er praktisk talt skattefri, der er ingen fagforeninger, og alle krav med hensyn til sociale foranstaltninger etc. er langt mindre end i andre lande. Intet under derfor, at skibsfart under disse landes flag kan drives væsentligt billigere, end de traditionelle søfartslande, herunder Danmark, er i stand til.

Jeg skal ikke ved denne lejlighed komme nærmere ind på disse forhold, men det bør stå klart for alle, at internationalt set har dansk skibsfart mange vanskeligheder at kæmpe med; den har derfor al den forståelse behov, som kan vises den fra regeringens, folketingets og offentlighedens side.

For godt og gavnligt samarbejde med centraladministrationens embedsmænd, med landets andre erhvervsorganisationer og med rederiorganisationerne i udlandet og særlig i Norden vil jeg til slut gerne have lov at udtale min og Dansk Dampskibsrederiforenings tak.“

På generalforsamlingen genvalgte skibsreder A. P. Møller og direktør A. Tonboe til bestyrelsen.

Har Delæst „Sejl og Motor“



Skoleskibet „Albatross“ udfor Cubas kyst.

De svenske skoleskibe er private!

Den svenske stat vil ikke yde hjælp til skoleskibe, hvilket må betegnes som en skandale, siger kaptajn P. E. Sjölin fra skoleskibet „Albatross“.

Af Preben Jack Petersen.

København har haft besøg af det svenske skoleskib „Albatross“. Skibet kom fra Cuba med en last sojabønner til Danmark! Foruden at være skoleskib beforder „Albatross“ nemlig den ene store last efter den anden fra verdensdel til verdensdel . . .

Dette forhold, der ikke er tilfældet herhjemme mere, skyldes, at det svenske skoleskib drives på rent privat basis, idet den svenske stat slet intet yder til hjælp. „Albatross“ sejler under kommando af kaptajn Per Erik Sjölin, der er velkendt af mange danske fra amerikabåden „Stockholm“.

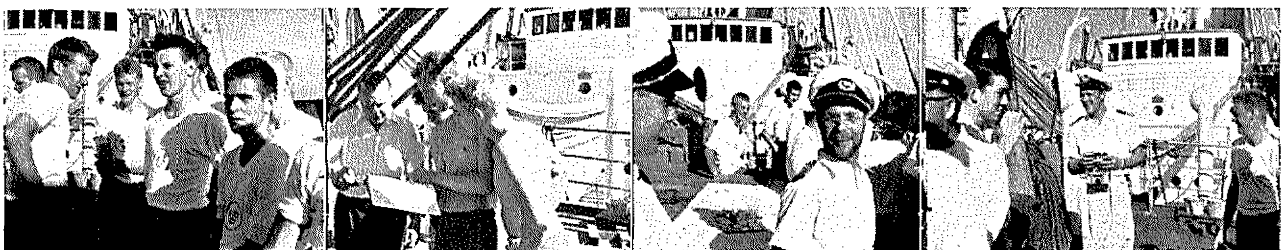
— Det er da underligt, at den svenske stat ikke driver et eller flere skoleskibe, som det er tilfældet her i landet, siger vi til kaptajn Sjölin.

— Ja, det er ikke blot *underligt* — det er en ren skandale, svarer han. Den svenske handelsflåde sukker under manglen på søfolk ligesom den danske. Det er navnlig befalingsmandselever, det er galt med, og rederierne har gentagne gange klaget til staten over dette

forhold, men lige lidt har det hjulpet. Man må sige, at den svenske stat svigter meget sørgeligt på dette område. Og jeg forstår egentlig slet ikke, hvordan staten kan lade være med at yde sin støtte. Søfarten indtjener dog beløb, der løber op i mere end en milliard kroner, så vore henstillinger om statsdrevne skoleskibe kan da ikke siges at være urimelige. Men nu har rederierne altså taget sagen i deres egen hånd.

Nok en hårdere skole, men . . .

„Albatross“, der er på 1420 tons dødvægt, ejes af den store Broström-koncern i Göteborg, og så er der „Flying Clipper“, der ejes af den danskfødte skibsreder Ejnar Hansen i Malmö. Desuden har marinen to skoleskibe, men til disse har civile jo ikke adgang. Og for en ordens skyld må jeg vel også nævne, at sømandsskolerne i Sverige er kommunale! Alle disse ting har vi meget svært ved at overbevise folk om på de steder,



Disse fire billeder er taget på skoleskibets sidste togt til Vestindien. Til venstre ses nogle af drengene nyde solen, og på det næste billede er kaptajn P. E. Sjölin i færd med at hjælpe et par elever med lektier. De to herrer i forgrunden på det tredje billede er hovmesteren, A. Pehrsson, og maskinchefen, Sven Appelgren. I baggrunden ses nogle af drengene. På fjerde og sidste billede ses overstyrmand C. E. Oltermann med et fotografiapparat i hænderne.

hvor vi kommer frem. De tror simpelthen, at det er løgn! Men det er nu — omend desværre — den nøgne sandhed.

— De tror ikke, den svenske stat vil „forbedre“ sig?

— Vi har jo lov at håbe, for en dag med tiden må det gå op for vore myndigheder, at det er i deres egen interesse, at vi i lighed med mange andre lande, deriblandt Danmark, får statsskoleskibe, men endnu har der imidlertid ikke vist sig nogen lyspunkter. Derfor har rederiet Broström ladet bygge endnu et skoleskib, og dette vil blive indviet om kort tid. Det får plads til 24 drenge.

— Hvor mange drenge er der på „Albatross“?

— Vi har 26 foruden en besætning på 35 mand. Af de 26 drenge hører de 17 til på dækket og de 9 i maskinen.

— Og de mener vel, at det er en selvfølge, at drengene kommer i sejlskibe, før de kommer til handelsflåden...?

— Så absolut! Det kan slet ikke diskuteres, synes jeg. Eleverne, der i gennemsnit er 17 år, lærer meget mere sømandsskab på et sejlskib. Det er vel nok en hårdere skole, men så bliver de mindre egnede til gengæld siet fra. På denne tur, vi nu har været på til

Vestindien, har der ikke været nogen, som vi har ment, der ikke skulle være kvalificeret til at fortsætte, men det hænder dog, at vi må sende nogen i land.

Eleverne får endda løn.

På handelsskibene er der ikke tid til at tage sig af drengene for at undervise dem i sømandsskab, men her på skibet giver vi os god tid. Vi er ialt syv lærere, så drengene får rigelig undervisning i såvel teoretisk som praktisk sømandsskab.

Men de må som sagt også tage deres tørn. Maskineleverne må sammen med den faste besætning arbejde i maskinen, og de andre på dækket. De bliver sat til arbejde af enhver art, og de skal naturligvis kende alt på et skib. Intet må være dem fremmed, når de engang sejler ud med handelsflåden.

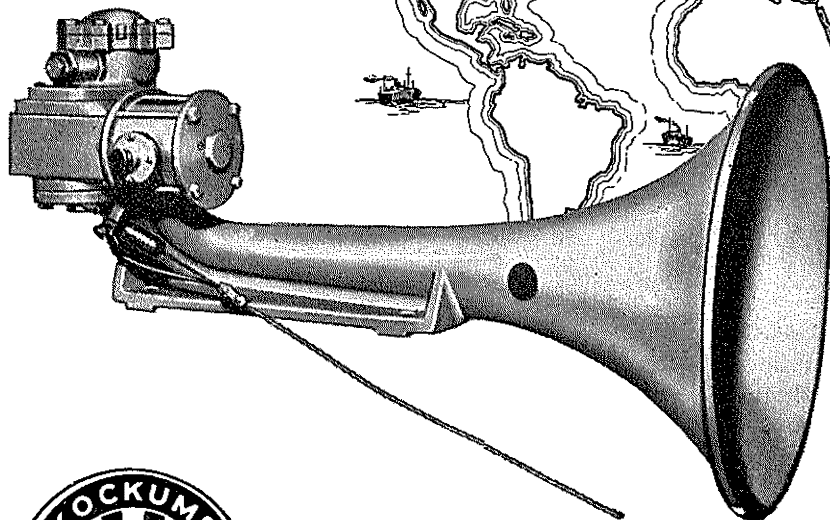
— Hvor mange elever har „Albatross“ haft?

— Her har været 354, der alle har været ude med skibet i mindst seks måneder, og det er siden 1942, da skibet blev bygget.

— Hvad koster det at komme ud med „Albatross“?

— Det koster ikke noget — tværtimod. Eleverne får 50 sv. kr. om måneden i begyndelsen, og efter tre måneders forløb forhøjes beløbet til 75.

KOCKUMS SUPERTYFON



Grundlagt 1840

Tusindvis af
SUPERTYFONER
installeret paa alle Slags Skibe

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

— Hvordan har det nuværende hold været?

— Eleverne her på skibet går vældigt op i deres arbejde. Det er alle højt kvalificerede folk, og jeg tør sige, at såfremt dette er et gennemsnit af ungdommen i dag, har vi kun grund til at være glade og tilfredse i Sverige. Drengene er udvalgt af Broström-koncernen til denne uddannelse, men derfor er det ikke sådan, at de folk, der har været med „Albatross“, er bundet til koncernen. De kan vælge et hvilket som helst rederi, de måtte ønske!

— „Albatross“ har både sejl og motor?

— Ja. Og jeg kan iøvrigt fortælle, at motoren er dansk, nemlig fra B & W. Som De vil se, har drengene altså mulighed for at lære det hele. Resultatet er da også, at langt de fleste af drengene fortsætter til søs efter uddannelsen her på „Albatross“. Jeg tror, det drejer sig om 75-80 %.

— Har turen hertil fra Vestindien været lang for drengene?

— Det har den vel nok, men det er jo også det, der er meningen med det. Vi har været i søen i 33 dage, og jeg vil ikke lade det være nogen hemmelighed, at de var henrykte, da vi lagde til kaj her i Frihavnen.

Pligter og fornøjelser må kombineres.

Flere af drengene kender København i forvejen, og det er som en glad by, de kender jeres hovedstad. Når drenge har gået op og ned ad hinanden i 33 dage uden at se land, er det rart at komme til en by, hvor man ved, at der er mulighed for at tilbringe nogle fornøjelige timer. Det gælder jo om at kombinere forpligtelser og fornøjelser, for hvis man ikke gør det, ja, så vil det antagelig blive endnu sværere at holde på eleverne til handelsflåden bagefter.

— Hvad nu?

— Vi sejler til Stockholm herfra, hvor eleverne så skal op til eksamen. Til eftersommeren sejler „Albatross“ til Middelhavet med et nyt hold drenge.

Kaptajn Sjölin's ord om den svenske stats svigten overfor søfarten blev sagt med en yderst sørgmodig røst, men da han begyndte at fortælle om eleverne og om livet ombord på skibet i det hele taget, blev der straks mere liv og glans over ham. Hans sidste ord blev dog sagt på en helt tredje måde. Kaptajn Sjölin rejste sig, og han har sikkert i drømme stået overfor alle de unge i hele verden, der tænker på at komme ud på søen, da han med en rolig og behersket, temmelig lavmælt stemme sagde: — Hvad et ophold her ombord i skibet betyder for eleverne, kan ingen forestille sig. Det er mere end guld værd...

A/s Dampskibsselskabet VENDILA

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

Alt brandmateriel til skibsbrug

Kemiske ildslukkere

Brandslanger

Koblinger

Strålerør

Sikkerhedslamper

**Kulsyresluknings-
anlæg**

Røgdykkerapparater



Illustrationen viser det verdensberømte røgdykkerapparat
MANDET, der er godkendt af Statens Skibstilsyn
til brug i skibe.

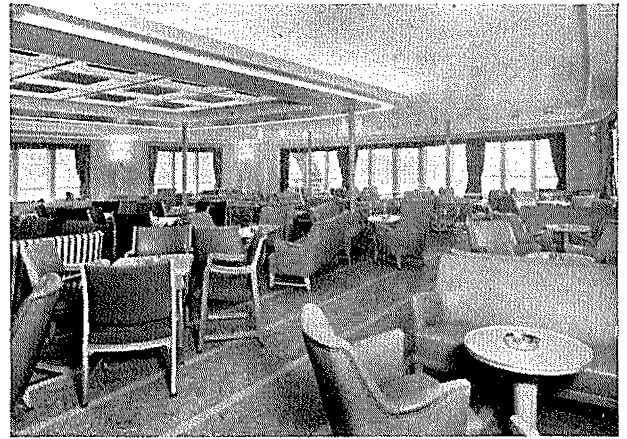
**Forlang specialprospekt over brandmateriel
til skibsbrug.**



**LEVERANDØR TIL REDERIER, SKIBSVÆRFTER, MARI-
NEN, HÆREN, CIVILFORSVAR OG BRANDVÆSENER**



Spisesalon på turistklasse.



Rygesalon på turistklasse.

under sædvanlige forhold. Maksimalfarten bliver ca. 22,5 knob.

Hjælpe motorerne er leveret af Ruston Hornsby. De fire otte cylindrede trykladede motorer udvikler ca. 1.900 ihk, hvilket giver en samlet elektrisk kraft på

4.160 kva. Al elektrisk strøm er 440 volt, 60 perioder, mens det elektriske lysnet er på 120 volt. Der findes ikke jævnstrøm ombord med undtagelse af batterierne, som driver alarmsystemet.

Skibet er forsynet med Denny Brown stabilisatorer. Den store udgift (en million kroner) viser, at rederiet gør sit yderste for at passagererne skal få en behagelig sørejse. Fabrikkerne hævder, at rulningerne i hårdt vejr ikke kan overstige 6 grader, og skibet er konstrueret med henblik på denne store fordel.

*ENDELIG en instruktiv og
letfattelig håndbog om
sejlbåde, motorbåde,
robåde og kanoer*

BÅDEN *som hobby*

*Redigeret af den kendte sejsportsmand Otto Ludwig
Forord af Paul Elvstrøm*

Et væld af viden, bl. a. om bådens pasning, værktøj og materiel, klargøring, udrustning, navigation, søkort, kompas, sejlene m. m. „Båden som hobby“ hører til på enhver båd... parat med svar til skipper og mandskab.

275 sider, over 200 fotos og tegninger hft. 14,75

Indbundet i plastic, svejset bind, der kan stå for saltvandssprøjt og våde hænder 19,75

Køb den hos Deres boghandler el. indsend nedenstående kupon!
CHR. ERICHSENS FORLAG



KLIP OG SEND



Til CHR. ERICHSENS FORLAG,
Sjæleboderne 4, København K.

De bedes sende mig 1 ekspl. af „Båden som Hobby“ – hft. 14,75 – indb. 19,75 (streg over, hvad ikke ønskes)

Navn:

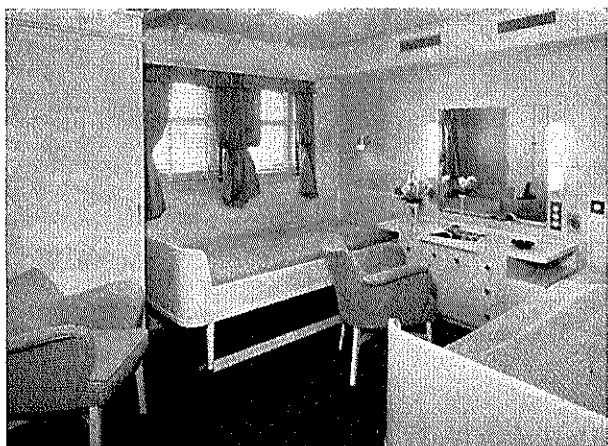
Adresse:

Leveret gennem boghandler:

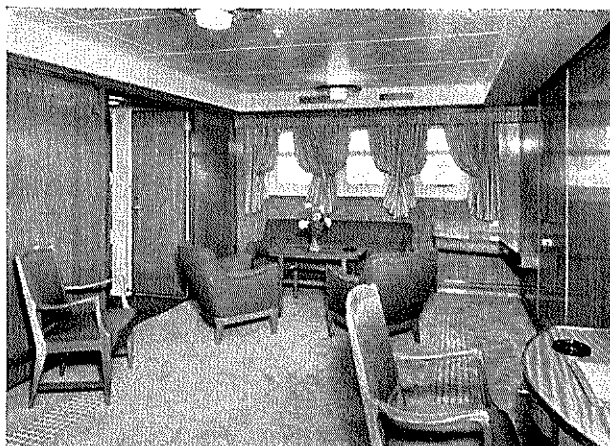
BUENOS AIRES

WORLD WIDE BUNKERING SERVICE

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



Dobbeltkahyt på 1. klasse.



Edv. Grieg suite.

Af skibets 9 dæk står otte helt eller delvis til passagerernes disposition. Regnet fra oven ligger sportsdæk, øverste soldæk, soldæk, promenadedæk, A-, B-, C- og D-dæk.

Skibets 14 redningsbåde er anbragt i falddavider på sportsdækket, men ombordstigningen i dem sker på soldækket.

Kaptajn og officerer har kamre på den forreste del af øverste soldæk, medens den agterste del er for første klasse.

Soldækket har rygesalon for første klasse med store vinduer, desuden udsøgte kamre, hvoraf en del også kan benyttes til turistklassen efter behov.

Promenadedækket har udelukkende opholdsrum for passagererne. Forude ligger vestibulen og første classes festsal, vinterhave og bar. Første classes spisesalon med plads til 135 støder op til vestibulen. På agterkant findes turistklassens rygesalon og bibliotek.

A-dækket er helt reserveret for turistklassen.


På B-dækket ligger foruden kamre for turistklassen

også denne classes spisesalon, som er skibets største rum, 21 × 26 meter, med plads for 400 personer. I midten går rummet gennem to dæk, og under krydsninger indtager alle passagererne deres måltider her.

Fra spisesalen fører roterende døre ind til køkkenet. De elektriske komfurer forbruger tilsammen 250.000 watt. Hertil kommer grill og særlige ovne på tilsammen 50.000 watt. Suppekedler, kaffemaskiner etc. er alt af rustfrit stål. Der er installeret en såkaldt radargrill, hvor f. eks. en kylling tilberedes på 4 minutter og en kalkun på 7 minutter.

På D-dækket findes indendørs svømmebassin, gymnastiksal, badstue og påklædningsrum.

Mandskabsapteringen ligger på A-, B- og C-dækkene med lyse og rummelige kamre for en, to eller tre mand efter rangordningen. Et stort opholdsrum findes på B-dækket, og på D-dækket ligger en spisesal i cafeteria stil, som kan rumme 160 mand.



Aktieselskabet
Dampskibsselskabet „Dania“

AMALIEGADE 33
Telef. 11598 - 11568

VIRGINIA ROSE



i den fikse pose

- en herlig shagtabak



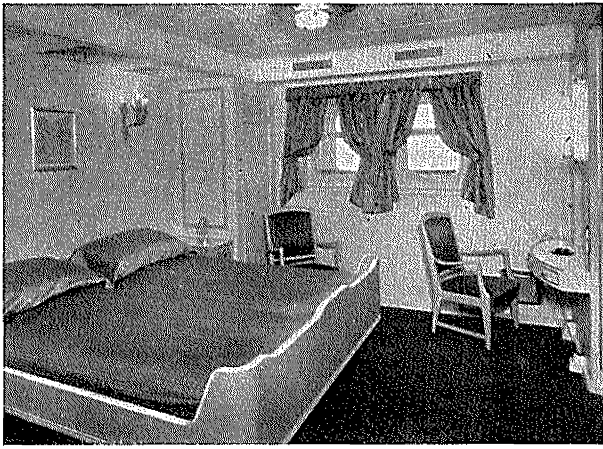
KNUD E. HANSEN
Consulting Naval Architects
Marine Engineers

Bredgade 75 - Copenhagen
Telegr.: DESIGN - Tel.: Minerva 718

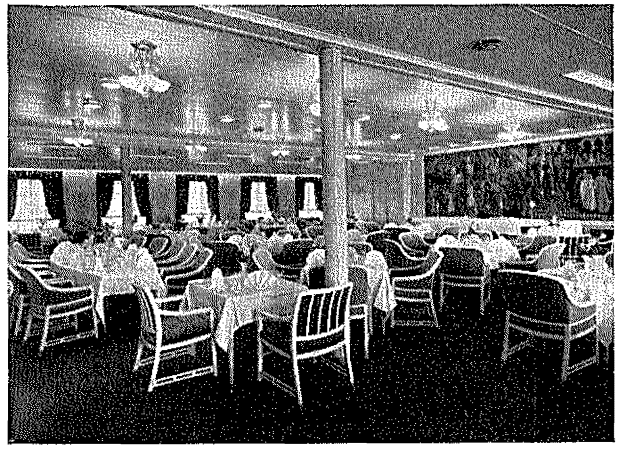
BASSE & CO.
Amaliegade 33, København
Telf. Minerva *3232
Telegramadresse: Damptheland, Steam Pacific
Fjernskriver: no. 2250

★

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



Edv. Grieg suite.



Spisesalon på 1. klasse.

Hele skibet er luftkonditioneret efter Indivent-systemet, hvilket betyder, at alle ombord kan få nøjagtig den temperatur, som ønskes, både dag og nat.

Udsmykningen er udført af ledende norske kunstnere. Interiørerne er af arkitekt Arnstein Arneberg. For at gøre rummene hyggelige og komfortable er gjort udstrakt brug af lyse farver, gobeliner, malerier og dekorerede glasvægge. Den største gobelin er $6 \times 1,95$ m, tegnet af Kaare Mikkelsen og udført af Elsa Halling.

To malerier af Haakon Stenstadvold $2,30 \times 1,55$ m hænger i rygesalonen på første klasse, og i turistklassens spisesalon hænger et stort maleri af Per Krogh. Af andre kunstnere kan nævnes Finn Nielsen, Henrik Sørensen, Harald Kihle, Hugo Mohr m. fl.

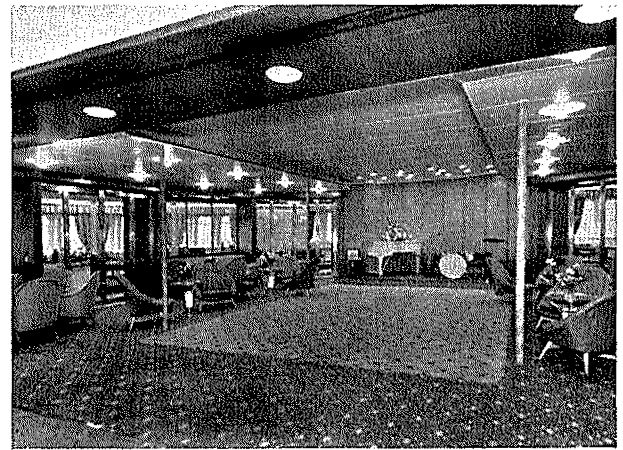
Der er taget alle forholdsregler for at sikre skibet mod brand. Alle paneler og udstyr er af brandsikkert materiale, og desuden findes automatiske alarmapparater i alle kamre. Skibet er delt i brandzoner, og alle branddøre er selvluukkende.

De vandtætte døre kan fra broen lukkes med meget kort varsel. I lastrummene er installeret et kulsyresystem.

De nyeste navigationsinstrumenter er installeret, såsom to radarsæt, automatisk styring, radiopejler, Decca, Loran og ekkolod.

Berigtigelse

I Vikingens årshefte er færgen „Ærøskøbing“ fejlagtigt blevet placeret med Svendborg som hjemsted og A/S Sydfyenske Dampskibsselskab som rederi. I artiklen „Danske skibsværfter“ er skibet derimod angivet med A/S Dampskibsselskabet Ærø, Ærøskøbing, som ejer, hvilket er rigtigt. Vi beklager fejlen. *Red.*



Festsal på 1. klasse.

SPAREKASSEN
for
Kjøbenhavn og Omegn

Hovedkontor
NIELS HEMMINGSENSGADE 24

A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders

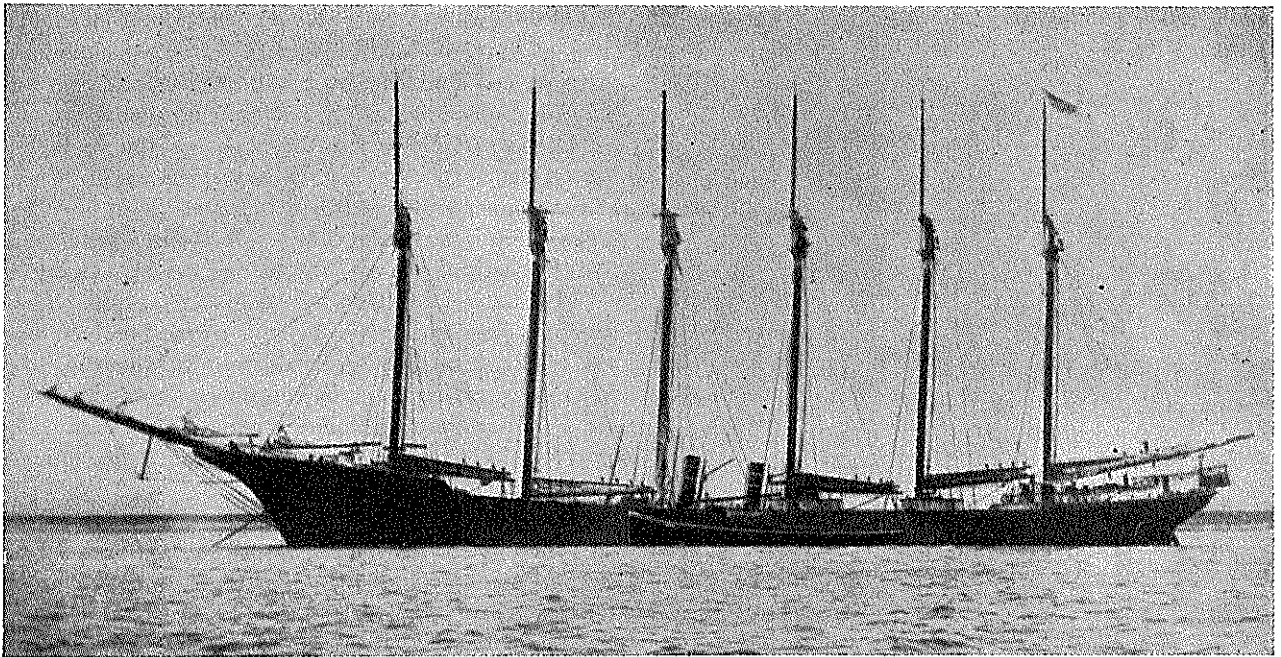
Langvordt

BØRSTE- & PENSELFABRIK

har lavet pensler i 3 generationer

KGS. NYTORV 8, K.

TLF. PALÆ 3589



„Deleware Sun“ ex „William L. Douglas“.

Seks- og syv-mastere med ulykkelig skæbne

Kaptajn Crowleys imponerende flåde

I 1901 skete der det mærkelige, at verdens dengang to eneste seks-mastede skonnerter kolliderede med hinanden. Det var „Eleanor A. Percy“ og „George W. Wells“. Sammenstødet skete ud for Cape Cod. Begge skonnerterne var heldigvis i ballast, men alligevel blev de så ilde tilredt, at de måtte slæbes ind til Boston for reparation. Havde begge været fuldt lastet, var de sikkert endt på bunden af havet.

„George W. Wells“ tilhørte det store amerikanske skonnertrederi John G. Crowley, der ejede en flåde af store kulkonnerter. Men „George W. Wells“ var ikke det eneste bemærkelsesværdige skib i denne flåde. Kaptajn Crowley — rederen var selv skipper — ejede bl. a. også den berømte syv-master „Thomas W. Lawson“ samt endnu en seks-master, nemlig „William L. Douglas“. Den sidstnævnte kom til i 1903.

Kaptajn Crowley var sømand til fingerspidserne. Med et af sine skibe, 4-mastet skonnert „Mount Hope“, der var hans tredje som fører, slog han næsten alle bestående rekorder. Omkring 1890 flyttede han fra Alexandria i Virginia til Boston, hvorfra han i 1903 byggede sin første seks-master. Hele hans store skonnertflåde overgik til sidst til Coastwise Transportation Co., som senere helt og holdent skiftede til sejlskibe. Crowley forblev imidlertid i selskabet som administrerende direktør. Hans brødre Arthur og Elmer efterfulgte ham, og den sidste blev en af de ledende inden for United States Shippingboard under den første verdenskrig.

John G. Crowley var ikke alene en ypperlig skibsfører. Han var også en dygtig forretningsmand og en reder med egne ideer, hvilket bl. a. hans skonnerter med de mange master er beviser for.

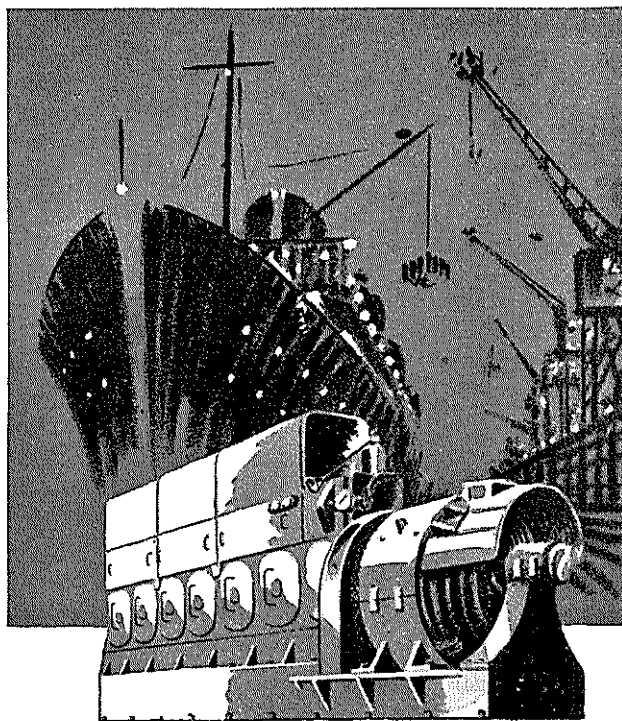
I det efterfølgende skal fortælles om nogle af Crowleys skibe.

Seks-masteren „George W. Wells“ var bygget i året 1900 af H. M. Bean i Camden, New Jersey. Den blev af datiden betragtet som det tyvende århundredes vidunder. Den målte 2970 brt. Den havde en længde over alt af 345 fod, var 48 fod bred og stak 26 fod. Skibet lastede 5.000 tons kul.

Kølen til „George W. Wells“ blev lagt den 1. april 1900, og den 12. august samme år løb skibet af beddingen i overværelse af ikke mindre end 15.000 mennesker. Søsætningen var en virkelig begivenhed, som blev fejret med pomp og pragt. Men det var også en ordentlig bunke penge, der her rullede i vandet. Skibet stod sin ejer i lige ved en halv million kroner, hvilket var en kæmpesum på den tid.

Skibet var bygget af pitch pine på hvide egetræspanter. Masterne var af oregon pine og ragede 175 fod over dækket, hvilket vil sige, at de var 55 fod højere end Rundetårn. Eet eneste af skibets bomsejl ville udspilet være nok til at skjule hele Rundetårn, og hvis man syede to af dem sammen, kunne man pakke hele denne bygning ind i den derved fremkomne presenning.

Hvis man savede en af masterne over ved dækket, ville man få en flade så stor som et helt spisestuebord.



RUSTON

AGGREGATER

FREMSTILLES HER
I LANDET I FLERE
FORSKELLIGE STØR-
RELSER FRA 3 HK OG
OPEFTER

FORLANG PROSPEKT
OG REFERENCER



V. H. LANGEBÆK & SØN

CIVILINGENIØRER

Trondhjemsgade 9, København Ø
Tria 5400 — Tigr-adr.: Velamotor

FABRIK og LAGER:

Ballerup Byvej 222 — Tlf. Ballerup 990

Bovsprydets længde var 73 fod, hvortil kom en klyverbom på 68 fod. Med andre ord var disse tilsammen længere, end Rundetårn var højt. Alt stående gods var wire, og sejlarealet var på 11.000 kvadratmeter.

En bemærkelsesværdig ting ved „George W. Wells“ var, at det havde styrehus. Et sådant var sjældent i de store skonerter. Skibet var indrettet til at medtage passagerer, som iøvrigt havde alle betingelser for at nyde rejsen. Saloner og kahytter var nemlig elegant og — efter datidens forhold — smagfuldt udstyret. Ingen samtidig passagerdamper bød på større komfort. Der var centralvarme om bord, bad med varmt vand, telefoner og ringeapparater overalt og mange andre finesser. Ferskvandstanken kunne rumme 16.000 liter.

På dækket var der tre rummelige ruf. I det agterste var der kahytter, saloner og bestiklukaf, i det midterste kabys og folkelukaf og i det forreste kedel- og maskinhus. Motoren på 30 hk brugtes til hejsning af sejl og ankre. Pumperne kunne klare tre tons i minuttet.

Den store længde gav skibet et elegant udseende. Det mindede ikke så lidt om en kæmpemæssig yacht. En stor fordel ved skibet var, at det krævede en meget lille besætning. Trods de seks master var der kun fjorten mand om bord.

„George W. Wells“ totalforliste den 3. september 1913 på Ocracoke Island i North Carolina, efter at have modstået meget hårde storme ved det frygtede Cape Hatteras.

At „George W. Wells“ var et økonomisk skib, fremgår af den kendsgerning, at f. eks. den 4-mastede stålbark „Arthur Sewall“, der var på samme størrelse, havde en besætning på hele 37 mand!

„Thomas W. Lawson“, det syv-mastede skib, er kendt af alle, der har læst om sejlskibe. Dets skæbne har tidligere været beskrevet her i bladet. Som bekendt strandede skibet under en storm ved Englands kyst.

Også den allerede omtalte 4-mastede skonnert „Mount Hope“, som Crowley selv førte for en tid, fik et trist endeligt. Skibet totalforliste i Pollock Rip i året 1900.

Seks-masteren „William L. Douglas“ byggedes samme sted som „Thomas W. Lawson“ og kostede den nette sum af 220.000 dollars. I modsætning til den første seks-master, „George W. Wells“, der var bygget af træ, var „William L. Douglas“ et stålskib. Det løb af stablen i efteråret 1903 og målte 3708 brutto-tons. Dets dimensioner var: længde 316 fod, bredde 48 fod og dybgang 30 fod. Ligesom sin forgænger havde det en lang bak. Den var på 67 fod, og poop'en havde samme længde. For det meste sejlede det i kulfarten, men tit chartredes det ud til Sun Oil Co. i Philadelphia, for hvilket det sejlede med olie. Til sidst købte dette selskab skibet og omdøbte det til „Delaware Sun“. Under dette navn sejlede det med olie i fade til London og Liverpool. Salget skete i 1912, og skibet gjorde således den første verdenskrig med i den vigtige oliefart. Men den 12. januar 1918 indhentedes det af skæbnen og forliste ud for Texas.

Andre skibe i Crowley's stolte flåde led en ligså

tragisk skæbne som de allerede nævnte. Særlig sorg følte den tidligere skibsfører, da den fem-mastede skonnert „T. Carlton Henry“ forliste. Dette pragtfulde skib blev påsejlet af den britiske damper „Chelston“ ud for Fire Island, New York, den 26. juni 1903. Skonnerten sank på stedet. Det sørgelige ved forliset var, at „T. Carlton Henry“ var et helt nyt skib.

3-mastet skonnert „Willam L. Elkins“, der var bygget i 1873 og var på 241 tons, forliste på Maine-kysten i 1915. På det tidspunkt tilhørte skibet Coastwise Transportation Co. 4-mastet skonnert „Sagamore“, der var bygget af C. Ward i Kennebunk i 1891, blev sejlet ned af den norske damper „Edda“ af Bergen ud for East Chop på Maine-kysten den 11. maj 1907.

Endnu en seks-master, skonnerten „Mertie B. Crowley“, forliste den 23. januar 1910 på Wasque Shoal. Skibet, der blev bygget til rederiet af Cobb & Buttler i 1907, var på 2824 brutto-tons. Det var kun tre år gammelt, da det forliste. — 4-masteren „Henry W. Cramp“, bygget 1896, forsvandt sporløst 22. marts 1919.

4-mastet skonnert „J. C. Strawbridge“, der var bygget til rederiet af H. M. Bean, blev forladt i søen ud for Bermuda den 24. februar 1911.

Inden vi forlader Crowleys stolte flåde, skal De lige have historien om seks-masteren „George W. Wells“ tragiske forlis. Skibet var det største sejlskib, der nogensinde er forlist på kysten af North Carolina.

Skibet var på rejse fra Boston, hvor det var hjemmehørende, til Fernandina i Florida, da det ud for

Cape Hatteras blev ramt af en ualmindelig hård storm, der kostede det samtlige dets 28 sejl. Skonnerten arbejdede hårdt i søen, ja, så hårdt, at den sprang læk og hurtigt vandfyldtes, skønt besætningen pumpede af alle kræfter. Herefter drev det rask ind mod kysten og mod brækkerne mellem Oracoke og Hatteras Inlet, hvor det strandede den 3. september 1913.

Fra land havde mandskab fra redningsvæsenet observeret strandingen. Der blev skudt syv redningsraketter ud mod skibet, men i den voldsomme storm var det svært at ramme målet. Først den syvende raket havnede, hvor den skulle, men der var desværre ikke held ved den, for da man om bord i det strandede skib skulle hale redningslinen om bord for at etablere forbindelse med redningsstolen, brast linen, og så var man lige vidt.

Men skipperen, kaptajn Joseph H. York, var en dreven vandrotte. Han fandt på at fastgøre en lang line til en flydende genstand. Denne line nåede i land, og redningsfolkene fik fat i den, således at der kunne etableres forbindelse med redningsstol.

Nu fulgte nogle spændende minutter i det frygtelige vejr. Skibet knagede i tømmeret og truede hvert øjeblik med at brække midt over. Om bord var bl. a. tre kvinder og to børn, og dem var man ikke meget for at sende gennem den rasende brænding. Men der var ingen vej uden om. Heldigvis endte redningsforsøget også lykkeligt. Foruden de allerede nævnte kvinder og børn redtedes 15 mand fra skibet.



A. P. MØLLER ☆ **MAERSK LINE**

KONGENS NYTORV 8 - KØBENHAVN K.

REDERI

TANK-, LINIE- OG TRAMPFART
BEFRAGTNING KLARERING



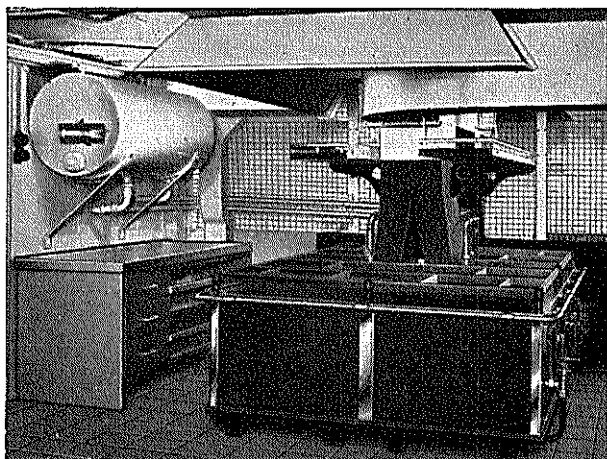
KØB OG SALG AF SKIBE

TELEFON CENTRAL 514 - RIGSTELEFON 33 - TELEGR.-ADR.: MERSK

Men „George W. Wells“, en af de største skonerter, der nogensinde er bygget, mødte sit Waterloo. Dette før så stolte skib, der var sine 80.000 dollars værd, begyndte nu at brække over og blev til fuldstændigt vrage, efter at den sidste mand var bragt i land.

Igennem længere tid lå vraket ved stranden. Man kunne ikke blive enige om, hvem der skulle bjerge det. Derfor endte det med, at man satte ild til det og lod det brænde fuldstændigt op, så det ikke skulle drive til søs og være en fare for andre skibe.

Oplysninger og foto fra pensioneret lods Gruelund.



**Galley-ranges, baker's ovens,
cooking-pots, hot-presses etc.**
for
coal, gas, oil and electricity

BRØNNUMS MASKINFABRIK A/s

Holmbladsgade 47, Copenhagen S.

Phone SU 3001

Cable: „JERNGODS“

Sikkerhed til søs

DECCA NAVIGATOR

DECCA RADAR

DECCA NAVIGATOR AKTIESELSKAB

KRYSTALGADE 15 - KØBENHAVN K.

TELEFON BYEN 8310



En somand har telegraferet til Mike, at han skal tage ud til hans moder med lagkage og blomster i anledning af hendes fødselsdag.

MIKE ORDNER ALT

— også bryllup'er

Mike er et navn, der uden tvivl ikke behøver nogen nærmere forklaring, og vi går derfor lige til sagen.

I Søfartsklubbens årsberetning for 1955, der netop er udsendt, gives en række eksempler på, hvilken service søfolk kan opnå gennem klubben. En norsk maskinist fra m/s „Salta“ skulle giftes med en sød, ung dansk dame, men der meldte sig spørgsmålet om, hvorvidt han nu kunne tage den danske maskinisteksamen. Og selvfølgelig måtte det blive Mike, der skulle skaffe oplysninger herom. Resultatet blev, at Mike kunne svare den unge nordmand, at der ikke var noget til hinder for, at vor maskinskole ville tage ham. To unge mennesker blev lykkelige.

Sidste sommer, da Mike ferierede i Løkken, kom det store amerikanske skib m/s „Mormacmail“ til Århus, og man ville gerne se denne by og dens omegn, da besætningen ikke havde set noget videre den sidste tid. Mike afbrød straks sin ferie, da han fik telegram om sagen, og i en fart kørte han til Århus for at vise besætningen byen.

Mange gange bliver Mike ringet op fra skibe, endnu før de er kommet i havn, med anmodning om at skaffe særlige ting; bl. a. bad en sømand på det israelitiske skib m/s „Etrug“ ham om at skaffe særlige reservedele til en høstmaskine. Det lykkedes Mike både at få fat i reservedelene og få varedirektoratets udførselstilladelse, og det viste sig, at høstmaskinen tilhørte sømandens broder, der boede i Israel, og ikke der havde kunnet få dem, og derfor havde måttet lade maskinen stå ubrugt i lange tider.

p.

Sejlskoleskibenes parade

Kapsejladsen fra Torbay til Lissabon

Mange gamle søfolk ønsker sig i disse dage til Dartmouth i England, hvor en hel flåde af pragtfulde sejlskibe er samlet for at deltage i en kapsejlads fra Torbay til Lissabon. Mange gamle beundrere af sejlskibene ville gerne give hele deres aldersrente for at komme om bord i et af disse fartøjer.

Startskudet til kapsejladsen går den 7. juli, og de følgende dage vil sejlskibene igen være forsidestof i alle maritime lande. Mange pressefotografer vil få chancen for at tage deres livs bedste billede. Denne første internationale skoleskibs-kapsejlads vil skaffe sig endnu større publicity end hvedekapsejladserne fra Australien gjorde det i sin tid. 23 sejlskibe fra tolv lande vil deltage, og blandt dem er det danske „Georg Stage“.

Mange har i tidens løb haft planer om en international skoleskibs-kapsejlads som denne, men det lykkedes først for Mr. E. Bernard Morgan at føre planerne ud i livet. Desværre kom man så sent i gang med arrangementet, at deltagelsen ikke blev så stor, som man kunne have håbet. Man savner bl. a. deltagelse fra USA, Brasilien, Østtyskland, Vesttyskland, Finland, Japan og andre lande, som stadig har store sejlskoleskibe. Men forhåbentlig bliver kapsejladsen en årlig begivenhed eller måske en „sejlskibenes olympiade“ med stævne hvert fjerde år. Mange lande, der ikke deltager i år, har undskyldt sig med, at et allerede fastlagt program hindrede dem i at være med. Lige til det sidste håbede man, at den fire-mastede bark „Pamir“ ville deltage. Skibets tyske redere var villige nok, men en rejse med kul i lasten hindrede den i at være med.

Men der er såmænd også sejl nok at se på i Dartmouth alligevel. Det største af skibene er det portugisiske „Sagres“. Det er identisk med det tidligere tyske „Rickmer Rickmers“ og blev bygget af Rickmers i Bremerhaven i 1896. Den 3-mastede bark kom i portugisisk eje efter den første verdenskrig og blev i årene 1924—27 ombygget til brug for Portugals marine. Skibet, der også har heddet „Max“ og „Flores“, har en længde af 80,4 meter. Dets sejlareal er på lidt over 2500 kvadratmeter og tonnagen på 2.029 tons. Under kapsejladsen er der ti officerer og en besætning på 177 mand om bord. Af besætningen er 120 mand kadetter.

Det næststørste skib på deltagerlisten er det belgiske „Mercator“, en 3-mastet barkentine på 770 tons. Skibet fører 16 sejl med et samlet sejlareal af 1300 kvm og måler 78 meter fra hæk til bovsprydets spids. Under gunstige vindforhold kan det nå op på en fart af 12-13 knob. Det blev bygget som skoleskib i Leith, Skotland, i 1932. Siden da har mange vordende officerer til Belgiens handelsflåde fået deres uddannelse



Det norske skoleskib „Sørlandet“, der af normændene betragtes som storfavorit i den enestående kapsejlads.

om bord. Skibets fører under kapsejladsen, Roger Ghys, afsluttede selv sin skoleskibuddannelse om bord i 1939. Han er kun 32 år og har været skibsfører i fire år.

„Mercator“ har været i alle fem verdensdele, også i Danmark. Under den sidste krig lå det en tid oplagt i Belgisk Kongo, men i 1942 sejlede det til Freetown, hvor det fungerede som depotskib for u-både.

Under Torbay—Lissabon-kapsejladsen har „Mercator“ 90 elever om bord.

Norge stiller med hele to skibe i square-riggernes klasse, nemlig „Christian Radich“ og „Sørlandet“. Den sidstnævnte er kapsejladsens eneste deltager uden hjælpemotor.

Nordmændene mener bestemt, at „Sørlandet“ vil vinde kapsejladsen, hvis vejret er nogenlunde roligt. Det blev bygget i Kristianssand i 1929 og er på 559 tons. Dets sejlareal er på ca. 1200 kvm.

„Chr. Radich“ er lidt større. Det er på 676 tons og blev bygget i 1936 på Framnæs mek. Verksted i Sandefjord. Det smukke, hvide skib har en længde over alt på 62 meter og har plads til ca. 60 elever.

De to norske skibe har haft en omtumlet tilværelse. Da den sidste krig begyndte, blev „Chr. Radich“ indlemmet i den norske orlogsflåde, og den 9. april 1940 lå det ved flådestationen i Horten. Tyskerne overtog nu skibet og betalte ligesom den norske marine leje for skibet, som nordmændene dog i realiteten selv betalte. Da nordmændene forlangte skibet tilbage, erklærede tyskerne det for krigsbytte. I 1944 tilbød

tyserne, at nordmændene igen kunne uddanne søfolk om bord, men under tysk flag. Men det gik nordmændene selvfølgelig ikke med til. Ved krigens slutning blev det fundet stærkt havareret i Flensborg og derefter slæbt hjem for at blive repareret.

„Sørlandet“ tjente en tid som tysk logiskib for tyskerne under krigen, og i Kirkenes sank det under et allieret bombardement, men det lykkedes efter krigen at reparere det.

Under kapsejladserne til Lissabon er der 76 drenge om bord i „Sørlandet“, og skibet føres af den gamle deep-water sailor Paul Hægstrøm. I lang tid var „Sørlandet“'s deltagelse i kapsejladserne tvivlsom, men gamle sejlklubentusiaster langs Norges kyst indsamlede 88.000 kroner. Da den norske regering samtidig lovede et tilskud på 50.000 kroner, var deltagelsen sikret.

Mange gamle søulke bad om at komme med „Sørlandet“ under kapsejladserne, men Hægstrøm måtte afslå alle ansøgninger på nær fem-seks stykker. En af undtagelserne var en reporter fra den norske radiofoni.

Med disse skibe skal vor egen „Georg Stage“ kæmpe i råsejlerens klasse. „Georg Stage“ er med sine 298 tons den mindste af deltagerne i klassen.

Blandt de deltagende skonnerter er den græske skibsreder Stavros Niarchos' 434 tons yacht „Creole“ den største. „Creole“ deltager i sejladserne under det britiske orlogsflag. Da det så ud til, at den britiske marine ikke ville blive repræsenteret i de store sejlklubers klasse, tilbød Niarchos at låne sit skib ud til flåden. Den britiske marine accepterede tilbuddet, og „Creole“ vil deltage med sin permanente græske besætning og 30 britiske kadetter.

Den britiske flåde deltager imidlertid med endnu et skib, nemlig ketchen „Moyana“, der er hjemmehørende ved marinens skoler i Southampton. Skibet er på 103 tons.

Svenskerne møder med hele tre skibe, hvoraf de to tilhører marinen, mens det tredje tilhører det svenske rederi Clipper i Malmö. Det har navnet „Flying Clipper“. Sådant set må skibet betragtes som halvt dansk, fordi dets ejer, skibsreder Einer Hansen, er danskfødt.

„Flying Clipper“ (ex Sunbeam II) er på 659 tons og har en længde over alt på 60 meter. Sejlarealet er på 1.325 kvadratmeter. Den faste besætning består af ti mand, hvoraf den ene er skipperen Lars Skoglund. Elevantallet er på 30.

Øvelsesskonnerterne „Falken“ og „Gladan“ byggedes til den svenske orlogsflåde lige efter den sidste krig. De byggedes på orlogsværftet i Stockholm. De er helt ens, og tonnagen er på 214 tons. Længden over alt 34,4 meter og sejlarealet 512 kvadratmeter. Hvert af de to skibe har en besætning på 40 mand fra marinens skoler. „Falken“ føres af orlogskaptajn Carl Gustaf Bager, og chef om bord i „Gladan“ er løjtnant Anders Farmell. De to skibe har lige fået nye besætninger om bord.

Holland deltager med en ketch ved navn „Maybe“. Den er på 60 tons og tilhører en 62-årig sejlmand fra Rotterdam, der har inviteret et hold særligt ud-

valgte elever fra Rotterdams søfartsskole med som besætning på turen. Skibet er bygget i 1933 og har været på mange langfarter.

Endelig deltager i denne klasse den tyrkiske yawl „Ruyam“, der er på 102 tons.

Der sejles også i en klasse for skibe under 100 tons. Her deltager et argentinsk, et fransk, et italiensk, et portugisisk samt seks engelske fartøjer.

Den mest misundelsesværdige af samtlige skippere er den tidligere søofficer C. L. A. Woolard, der har kommandoen om bord i den 33 tons store britiske ketch „English Rose II“. Dette fartøj er nemlig skole-skib for piger, og under kapsejladserne er der ti dejlige hunkønsvæsener om bord. Kikkerterne vil sikkert blive brugt flittigt om bord i de øvrige skibe, men desværre deltager fartøjet ikke længere end til Biscayen, da sejlklubens program kræver, at „English Rose II“ vender tilbage til basen i Bournemouth midt under kapsejladserne.

I den 800 sømil lange kapsejladser deltager i mindste klasse den portugisiske ambassadør i London, Dr. Pedro Pereira med sin 40 tons skonnert „Bellatrix“. Mellem dette skibs besætning vil der være et par portugisiske søofficerer. Resten af besætningen er kadetter. Den berømte søforfatter Alan Villiers, der i sin tid købte gamle „Georg Stage“, fungerer som navigatør om bord. Han er ambassadørens personlige ven.

„Jeg er mere interesseret i de store sejlskibe end i selve kapsejladserne“, sagde den portugisiske ambassadør forleden. Han har meldt sig bare for at være med og ikke for at vinde. Han deltager i den mindste klasse, men sagde, at han så vidt muligt vil holde sig i nærheden af „giganterne“. Især er han interesseret i sit eget lands „Sagres“ og i det danske „Georg Stage“.

„Det britiske admiralitet har meddelt, at First Lord i admiralitetet Lord Cilcennin vil affyre startskudet om bord i HMS „Jewel“. Starten finder sted lørdag den 7. juli kl. 14.30 og udsendes over fjernsynet af BBC, ligesom der både over radio og fjernsyn bringes reportager fra selve sejladserne. Arthur Rank-organisationen optager den sjældne sejlads på farvefilm, og senere vil denne film blive vist i biografer verden over.

De store og de små skibe får hver deres startlinie. Der sejles efter særlige handicap-regler, hvori der tages hensyn til skibenes tonnage, forskellige andre mål og sejlareal. Udregninger vil blive foretaget i Lissabon efter sejladserne, og præmierne til de bedst placerede skibe overrækkes af selveste præsidenten for Portugal, general Francisco Lopes, den 17. juli i Lissabon.

Dartmouth står allerede nu på den anden ende i anledning af sejladserne, og der bliver kælet gevaldigt for de ca. tusind skoleskoleelever og kadetter, der skal med i kapsejladserne. De fleste af skibene ankom til Dartmouth allerede den 30. juni, og besætningerne underholdes ved forskellige arrangementer i land og i havnen. Den britiske marine, som trods sin størrelse ikke selv har noget større sejlklubskib, har vist kapsejladserne meget stor interesse og lader de deltagende

fartøjer ledsage af fregatten „Venus“, der selv har elever fra flåden om bord.

Komiteen for denne den første internationale kapsejlsads mellem sejlskoleskibe anmodede fornylig om en økonomisk støtte til arrangementet fra sejlskibsinteresserede englænderes side. Appellen blev fremsat i et åbent brev i „Times“. Der skulle bruges 3.000 pund (ca. 60.000 kroner), men englænderne har i forvejen samlet ind til clipperen „Cutty Sark“'s bevarelse, og trods deres kærlighed til søen gav indsamlingen ikke noget kæmperesultat.

„Hvis tiden for de nødvendige forberedelser ikke havde været så kort, ville mange flere lande have meldt sig til deltagelse i år,“ sagde sejlsjalsens ophavsmand, Morgan, forleden.

„Vi er sikre på, at lande som Frankrig, Italien, Tyskland, Japan, Brasilien, Chile og Argentina, hvor der findes store sejlskoleskibe, vil være ivrige efter at være med i konkurrencen næste gang,“ sagde han videre.

For egen regning kan vi sikkert tillade os at tilføje, at også Finland nok gerne vil deltage med marinens smukke råsejler „Suomen Joutsen“, og på den anden side af jerntæppet er der jo også flere sejlskoleskibe som f. eks. det smukke polske „Dar Pomorza“, der flere gange har været i København. USA kunne måske også tænke sig at være med og har til det formål det skønne, hvide „Eagle“, der er identisk med det tidligere tyske „Horst Wessel“.

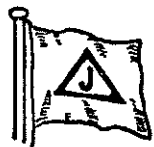
Danmark kunne måske næste gang også få lejlighed til at stille med skoleskibet „Danmark“ og det lille, smukke „Lilla Dan“.

Det har været arrangørernes mening, at den store kapsejlsad skulle styrke søens broderskab mellem nationerne, og her er virkelig en chance for at skabe kontakt mellem ungdom på tværs af alle grænser. Danmark bør gøre alt for, at disse sejlsjals kan fortsætte.

„Der er planer om at gøre disse ocean-kapsejlsjals til regelmæssige begivenheder,“ sagde Morgan. „Men næste gang kommer starten sikkert ikke til at ske fra England. Omkostningerne er for høje.“

Hvad med at starte den næste kapsejlsad fra Skagen? Her er en virkelig opgave for den nye turistchef. Måske vil den nok koste mange penge, men den vil til gengæld sikkert trække ligeså mange til landet i fremmed valuta, og Danmark ville få sit navn på avisernes forsider verden over.

Nå, men i alle tilfælde starter de mange skibe om kun en uge i den første kapsejlsad. *Otto Ludvig.*



Dampskibsselskabet

JUTLANDIA

JENS TOFT

Toldbodgade 29

TELF. *8192



Kulsyre

til brandslukning

Tør-is

til konservering
af fødevarer



Nordisk Kulsyrefabrik A/s

Gl. Køgevej 7. København Valby. Tlf. 30 05 55

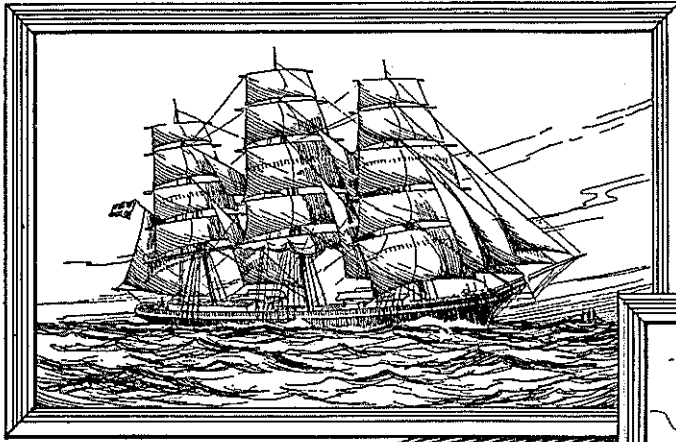
JYDSK KULSYRE- OG TØR-IS FABRIK A/s
HORSENS - TLF. 2704



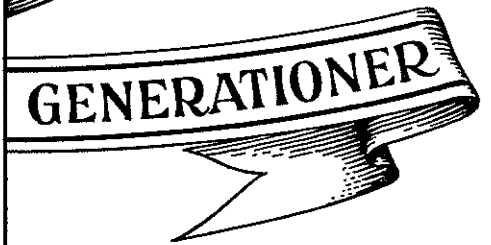
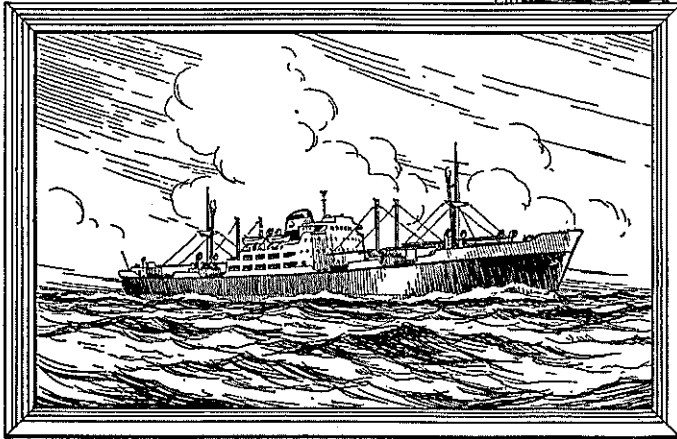
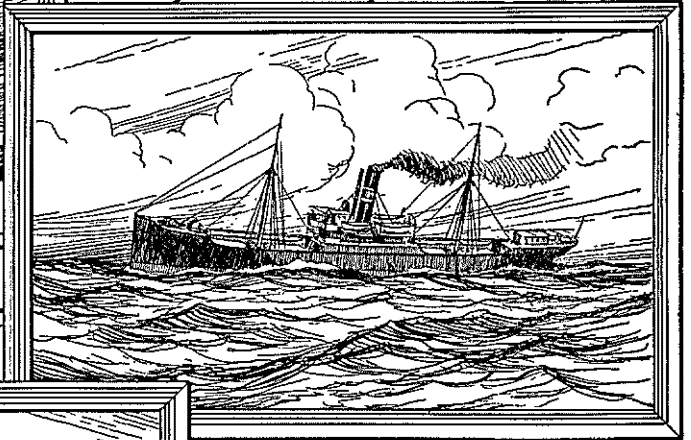
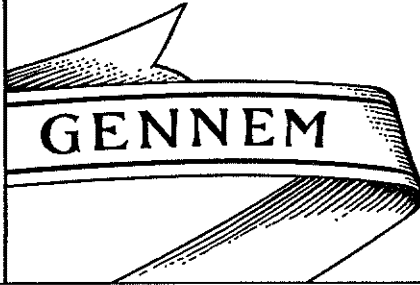
skibsventilation

NORDISK VENTILATOR CO
AKTIESELSKAB NÆSTVED DANMARK

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



H. SGH - P.



**HAR DE
OVERALT PAA HAVET
FAAET**

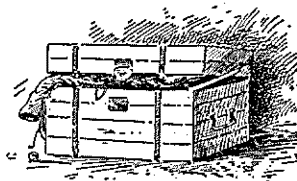
fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER



...fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



Det var for Marilyn Monroe!

En orlogspræst må næsten være almuligmand. Børge Ørsted har i den danske flåde drevet det så vidt som til at trække tænder ud, men de amerikanske orlogspræster er tilsyneladende endnu mere alsidige. De har bl. a. på samvittigheden, at filmen holdt sit indtog om bord i krigsskibene. Allerede i 1903 viste orlogspræst B. R. Patrick nemlig en film om bord i USS „Yankee“! Orlogspræsterne var også stærkt medvirkende til, at den amerikanske marine fik sine senere så berømte bands!

Kæmpende præster

I fortidens flåder var det ret almindeligt, at orlogspræsterne tog del i krigshandlinger. Amerikas første orlogspræst, der var uddannet ved Harvard universitetet, hed Benjamin Balch. Han tog til fulde del i flere kampe om bord i fregatten „Alliance“. En af hans senere kolleger, David P. Adams, havde i 1812 kommandoen over hele tre skibe på een gang. Skibene var erobret fra englænderne.

Det er min fø's'da' i da'!

Her er en gratis ide for den danske flåde: Om bord i flere amerikanske orlogsskibe har man indført den skik en dag hver uge at fejre fødselsdag for de medlemmer af besætningen, der er fyldt år siden sidst. „Fødselsdagsbørnene“ samles ved et bestemt bord, hvor der serveres en særlig lækker fødselsdags-menu for dem. Menuen slutes af med serveringen af en kæmpelag-kage!

Hangarskib med kælenavn

Det store amerikanske hangarskib „Bennington“ har fået det næsten officielle kælenavn „Big Ben“!

Mandskabets dagligstue

For at vende tilbage til komforten på *the seven seas* kan jeg fortælle, at man om bord i flere amerikanske krigsskibe har indrettet messer, som på ingen måde står tilbage for officerernes. Om bord i USS „Lake Champlain“ har man således omdannet et overflodigt stores-rom, så det ligner en del af fyrstesuiten på et af de store hoteller. Der er tæpper på gulvene, draperier på skodterne, behagelige lænestole, skrivepulte, hyggelige læselamper, rygeborde og radio. Der er også installeret en fjernsyns-mottager, som dog kun kan bruges i havn eller tæt under land.

For farligt

Almindeligvis bilder vi os selv ind, at de såkaldte selvmordstorpedoer og dværge-undervandsbådene er opfindelser fra den sidste verdenskrig, og det er de sådan set også. Men de har begge deres forløbere. En af disse kan føres tilbage til 1909, da en pensioneret engelsk orlogskaptajn ved navn Godfrey Herbert foreslog det britiske admiralitet at bygge en serie torpedoer, der hver kunne styres af en mand, som skulle anbringes i en særlig „boks“, der i sidste øjeblik kunne frigøres fra våbnet. Admiralitetet forkastede ideen, fordi en sådan bemanded torpedo var for farlig for den mand, der skulle føre den.

Forsinket post

Da Christopher Columbus var på vej fra Amerika, lod han under en kraftig storm en trækasse smide i vandet. I kassen lå en fuldstændig rapport om den nye verdens opdagelse. Den var beregnet for Dronning Isabella af Spanien. Columbus frygtede nemlig, at hans skib skulle gå ned under stormen. Men trods alt nåede han hjem i sikkerhed og kunne selv afgive rapport

om rejsens forløb. Og det var nu godt, at Dronning Isabella ikke skulle være nødsaget til at vente på „posten“. Kassen med den skriftlige rapport blev nemlig først fundet 359 år efter udkastningen. Den heldige var skipperen om bord i den amerikanske brig „Chieftain“, der gjorde sit fund ud for Marokko.

Supertankere i marinen

I den amerikanske flåde gør for øjeblikket hele fem supertankere tjeneste.

Post i containers

Containers vinder stærkt frem inden for skibsfarten, og vi kan med tilfredshed notere, at vi herhjemme har været blandt foregangsmændene. Nu er Grace Line imidlertid gået et skridt videre. På en rejse fra New York til Caracas i Venezuela fornylig medførte rederiets skib „Santa Paula“ al posten i containers i stedet for at benytte de sædvanlige poststække. Ekspeditionen går hurtigere på den måde, mener rederiet, der spår containers en sikker fremtid inden for postfarten.

En professor om „Den flyvende hollænder“

Det er ikke bare fantasifulde søfarts-skrivere og overtroiske søfolk, der beskæftiger sig med spørgsmålet om spøgelses-skibe. Fornylig meddelte den amerikanske professor Ralph Childs fra New York, at han selv har set flere spøgesskibe og nu vil hellige sine kræfter til studiet af disse mystiske fartøjer. Foreløbig har han indsamlet rapporter om fjorten spøgesskibe, der er i fart mellem Labrador-kysten og New York. Han har fundet ud af, at alle spøgesskibe sejler enten mod vinden eller i fuldstændigt død-dam-stille med høj fart. Visse af spøgesskibene er omgivet af et helt flammehav. De viser sig for det meste på ganske bestemte datoer, f. eks. årsdagen for deres forsvinden. Endvidere har han fundet ud af, at alle spøgesskibe på Atlanten er sejlskibe. Professor Childs er ikke en hensynsløs spøgefugl, men en alvorligt arbejdende videnskabsmand. Derfor har vi lov til at glæde os over den rapport, han til sin tid vil udsende om sine studier. Jeg tror, rapporten har chance for at blive best seller!

En sejr for nylon

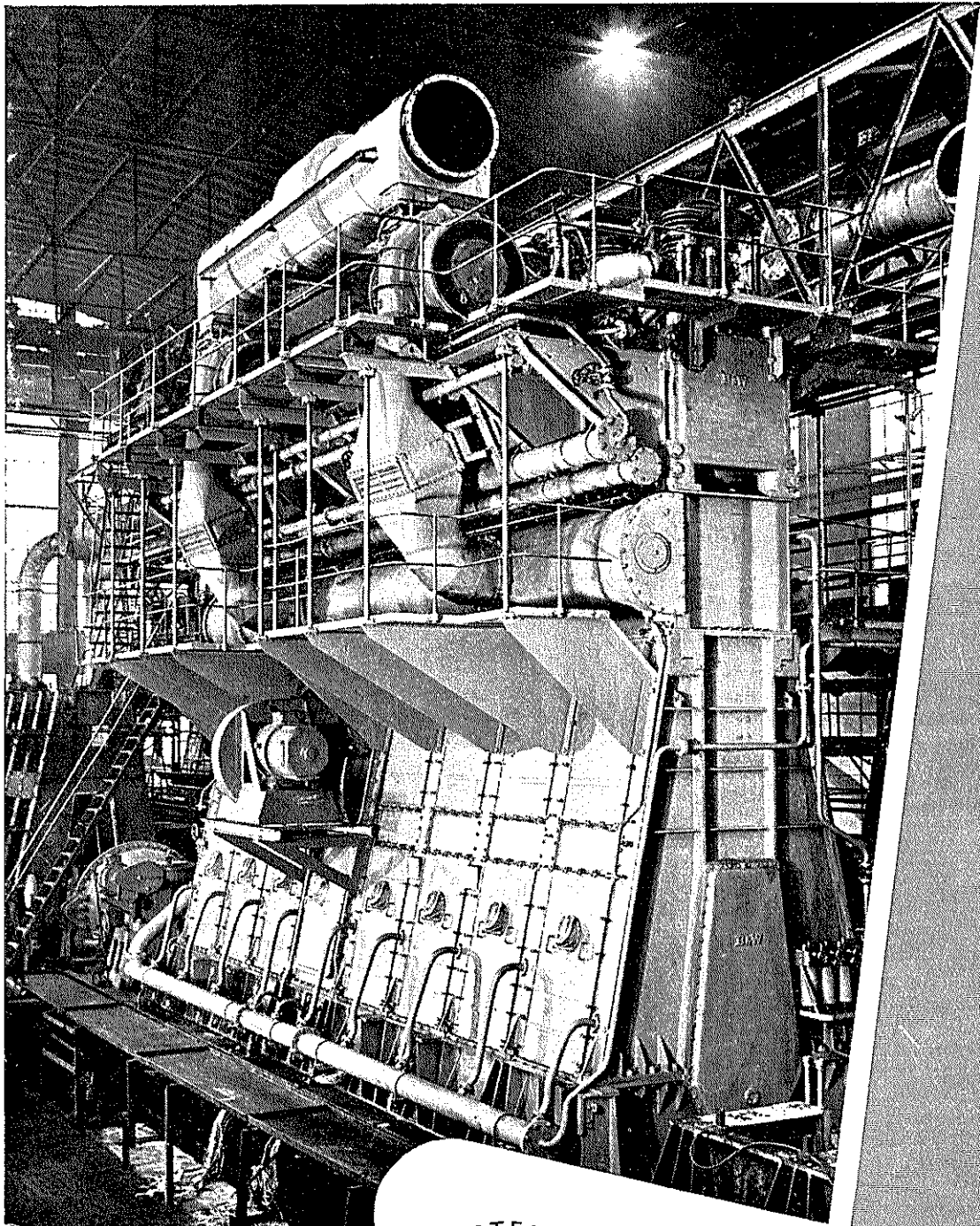
Den britiske marine har fornylig godkendt brugen af nylon-trosser til bugsering og fortøjning af sine skibe.

Free-lance lodser

Lodsningen af skibe, der skulle op ad Themsen, var i middelalderen en helt igennem privat forretning, der ofte blev drevet uden hjerte og med det mindst mulige kendskab til farvandet. Mange skibe gik på grund som følge af lodsernes udygtighed. Men lodsernes arbejdsrisiko var også stor. I en forordning fra det britiske admiralitet hed det således: „Det er skik på søen, at hvis et skib går tabt som følge af en fejl fra lodsens side, må søfolkene, hvis de vil, føre lodsen til spillet eller et andet sted om bord og hugge hans hoved af, uden at de derfor risikerer at blive stævnet for retten.“ Forst da Samuel Pepys indførte lodstvang for alle udenlandske skibe og fik gennemført, at alle Themsen-lodser skulle have certifikat fra Trinity House, blev forholdene bedre ved indsejlingen til London.

U-både på viften

I sin korte karriere har u-båden oplevet mangt og meget. Eksemplarer af racen er blevet erobret af kavalleri og påkørt af lastbiler. Andre u-både har udkæmpet slag med infanteri og pansertog. Til gengæld har en enkelt u-båd også engang nedskudt et luftskib!



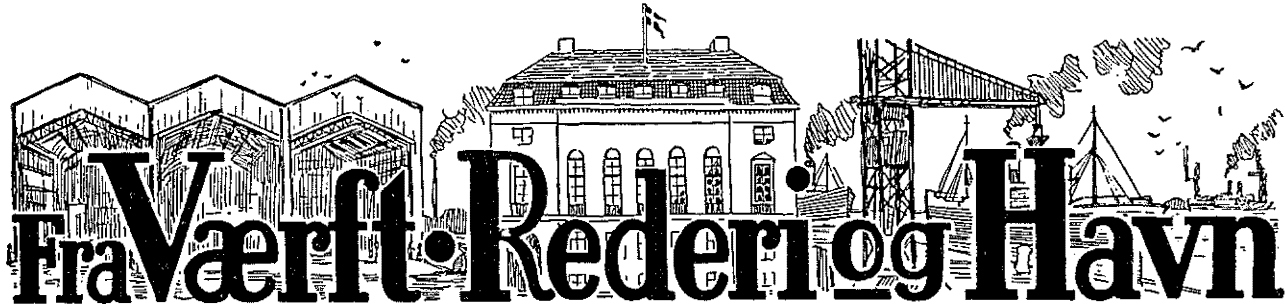
BURMEISTER &



**SKIBSBYGNING
REPARATIONER
DIESEL MOTORER**

med og uden **TURBO-LADNING**

WAIN



Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. juli 1956



Medlemmer

Aabenraa Rederi A/S
 D/S „Activ“ A/S
 D/S af 1912 A/S
 R/A „Atalanta“
 D/S „Baltic“ A/S
 Chr. Borg
 D/S „Bohnia“ A/S
 A/S D/S på Bornholm af 1866, Rønne
 C. Clausen A/S
 D/S „Dania“ A/S
 Danish American Gulf Oil Transport
 Oil Co. A/S
 A/S D/S „Dannebrog“
 A/S Dansk Cement Central
 Dansk Esso A/S
 A/S Det Danske Kulkompagni
 Rederi A/S „Dantank“
 D/S „Draco“ A/S
 A/S De Danske Sukkerfabrikker
 A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab
 A/S Det Dansk-Norske Dampskibsselskab
 I/S D.F.B. & A/S Em. Z. Svitzers
 Bjergnings-Entreprise
 D/S „D. F. K.“ A/S
 Det Forenede Bugerselskab A/S
 Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S
 D/S „Hafnia“ A/S
 A/S D/S „Heimdal“
 Hellesten & Vollmond
 D/S „Heltland“ A/S
 Rhederi M. Jepsen A/S
 Albert Jensen A/S
 D/S „Jutlandia“ A/S
 J. Lauritzen
 A/S „Motortramp“
 D/S A/S „Myren“
 A. P. Møller, Tank- & Liniebaade
 D/S A/S „Nautic“
 D/S „Norden“ A/S
 D/S „Orient“ A/S
 A/S D/S „Orion“
 D/S „Pacific“ A/S
 D/S A/S „Progress“
 D/S „Solnæs“ A/S
 A/S Det Store Nordiske Telegraf-Selskab
 D/S Svendborg A/S
 Rederi A/S af 1955 — Per Svendsen
 Hans Svenningsen
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise
 A/S Tankskibsrederiet
 D/S „Torm“ A/S
 A/S D/S „Vendilia“
 Vestjysk Dampskibsselskab A/S
 A/S Det Østasiatiske Kompagni

M/F Halsskov

Efter afslutningen af de tekniske prøveture blev bilfærgen „Halsskov“ den 12. juni afleveret til Danske Statsbaner ved en præsentationstur, hvori deltog statsbanernes højeste embedsmænd med generaldirektør P. Skov i spidsen, søfartsafdelingens embedsmænd med søfartschef H. J. Bager, pressen, repræsentanter for turistforeninger, motororganisationer, for Korsør og Nyborg m. fl.

Gæsterne kom over færgeklappen i Korsør ind på det underste bildæk, som går i hele færgens længde og bredde, delt i to dele, hvor der findes op- og nedgange til de øvrige dæk, understød for motorerne m. m. Man lægger straks mærke til, at dørene, som er branddøre, er selvslukkende, så passagerer ved en eventuel brand straks er i sikkerhed på trapperne, som er udført af brandfrit materiale som overalt i skibet. Højden på dækket er så stor, at selv de største lastbiler og busser kan køre ind. I siderne er anbragt forskellige brandslukningsmidler. Lysstofrør giver en god belysning.

Det øverste bildæk har mindre højde, da det kun er beregnet til personbiler. Dækket ovenover er på undersiden isoleret med glasuld, så ilden ikke kan angribe båddekke, hvor otte redningsbåde af aluminium er anbragt. Skibssiderne på bildækket er forsynet med faste, armerede rudere, der kan modstå selv den stærkeste brand i en time.

Færgen er praktisk taget ens i begge ender, og der findes to ens saloner, en for og en agter med køkkenregionen beliggende midtskibs. Salonerne er hyggelige med deres vægge i lys farve og gode, behagelige møb-

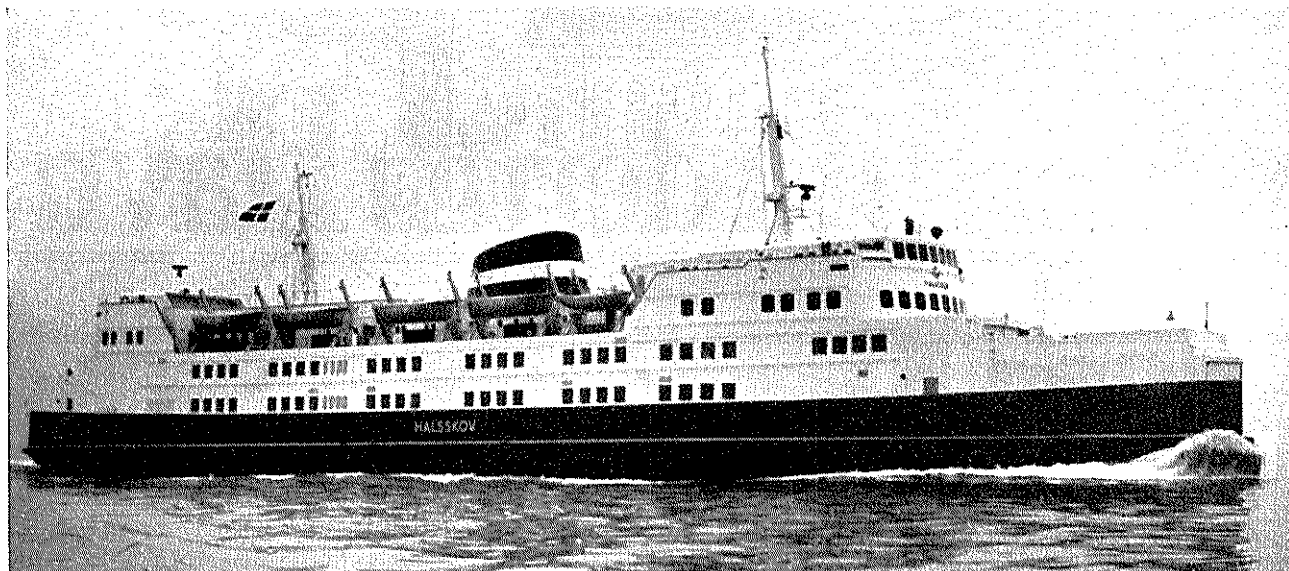
ler. Indretningen af saloner og restauration er praktisk og baseret på en meget hurtig servering, hvilket er nødvendigt, da turen fra Halsskov til Knudshoved kun tager 45 minutter.

Direktøren for Helsingør Skibsværft, dr. tech. H. P. Christensen, takkede i en tale statsbanerne for ordren på færgen og nævnte det mangeårige gode samarbejde, der havde medført, at værftet også i udlandet blev betragtet som ekspert på færgebygningens område, hvilket bl. a. havde medført, at værftet havde bygget en færge til Frankrig og havde en færge i ordre til Sverige.

Generaldirektør P. Skov kom i sin svartale ind på prognoser over biltrafikens forventede udvikling i den kommende tid og kom til den slutning, at DSB, hvis der blev bygget en færge til af samme slags, ville være i stand til at klare biltransporten over Storebælt på en for alle parter tilfredsstillende måde indtil 1980.

På DSBs vegne overtog søfartschef Bager færgen og beordrede stutflaget skiftet med DSBs splitflag, hvorefter han overrakte direktør Christensen en check på restbeløbet for færgen.

Som afslutning på turen holdt trafikchef N. Johnsen en tale for søfartschef Bager, der med juni måneds slutning træder over i pensionisternes række efter 45 års fortjenstfuld tjeneste i DSB. Søfartschefen var tiltrådt lige efter krigen under en meget vanskelig periode, men hans ligevægt under alle forhold havde været til uvurderlig nytte for DSB og havde lettet samarbejdet for alle. „Halsskov“ var det sidste skib, søfartschefen havde ansvaret for, men projekterne til



M/f „Halsskov“ fotograferet på presentationsturen.

to andre var allerede klar og ventede kun på de nødvendige bevillinger.

„Halsskov“ blev kontraheret den 19. november 1954 ved Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri A/S og løb af stabelen den 3. februar 1956, ved hvilken lejlighed fru trafikminister Kai Lindberg døbte den.

Færgens prøvetur fandt sted den 8. juni, hvorved den opnåede en fart af 18,5 knob.

Færgen er den første eksisterende bilfærge med biler i 2 dæk over hinanden og således arrangeret, at bilerne kører direkte gennem færgen uden at vende, og med hensyn til det antal biler, den kan rumme, er det den største eksisterende færge.

Den har følgende dimensioner:

Længde i vandlinien	105,0 m
Største bredde på spant	17,7 m
Højde fra køl til nederste bildæk	7,1 m
Lastet dybgang	4,5 m
Største hastighed	18 knob
Hestekraft, indiceret	7450
Automobiler, antal	200

Færgen er forsynet med dobbeltbund i hele sin længde.

For og agter findes trimtanke, der gør det muligt at hæve og sænke færgens ender, og i agterenden i siderne er der store ferskvandstanke, der rummer 60 tons ferskvand. I motorrummets sider findes krængningstanke, der kan rumme ialt ca. 150 tons ballastvand, som anvendes til at modvirke færgens krængninger, når tunge lastvognstog bliver kørt ud i siden på færgen.

Foran motorrummet ligger 2 store højtanke til færgens brændseloliebeholdninger.

Endelig findes 2 lastrum til dæksstores, beholdninger og lign.

Forude findes rummelige kædekasser til færgens ankerkæder.

På dækket under nederste bildæk, mellemdækket, er

der agten for motorrummet, ligesom på de fleste storebæltfærger, en stor spisesalon til 78 pladser med stirrids i midten samt en hall med toiletter. Endvidere 3 mindre saloner, hvoraf 1 med 53 pladser og 2 med 32 pladser.

Disse saloner er tænkt anvendt til større rejseselskaber i busser og lign.

Skodsiderne er beklædt med træpaneler fornedet og plastic behandlet paneler foroven.

Til brug for chauffører og rejsende publikum, der måtte ønske at hvile sig, findes på mellemdækket for en salon med 100 siddepladser. Salonen er fortrinsvis udstyret med hvilesofaer.

På det øvrige mellemdæk findes kamre for maskinofficerer, matroser og restaurationspersonale samt storesrum.

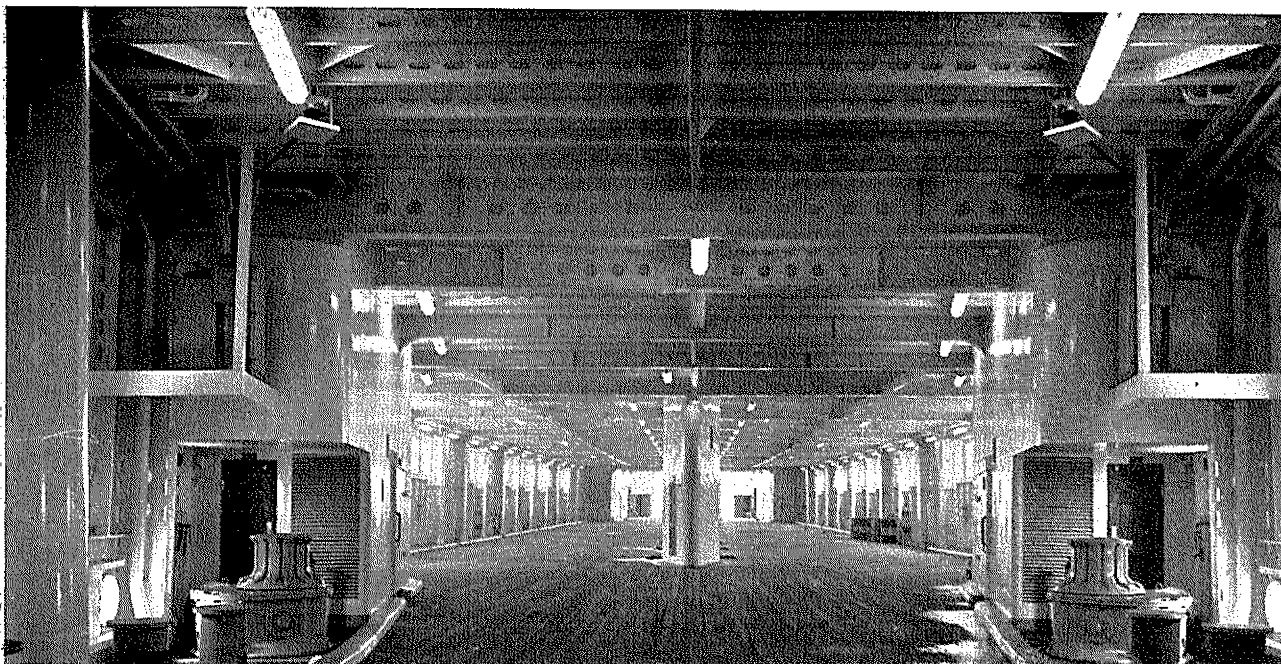
Helt for- og agterude på mellemdækket findes rummene for maskinerne til bevægelse af de store ror, nemlig styremaskinerne.

Nederste bildæk er indrettet således, at biler bekvemt kan køre ombord og gennem færgen. I siderne er der anbragt „autoafvisere“, d. v. s. en slags fortovskanter, som bilerne kan køre op mod, således at ingen dele af bilerne (skærme o. lign) kan komme i kollision med de opstående stålkonstruktionsdele og således, at man på „fortovet“ kan bevæge sig ugenert af bilerne.

Bildækket er belagt med trædæk, således som det er kendt fra de andre autofærger.

Fra 6 steder på bildækket vil de rejsende ad lukkede trapper kunne nå op til bildækket ovenover og salonerne på salondækket. De 2 af disse trapper befinder sig i det lange trappehus i midten af færgen. Sammen med trappehusene i siden er disse trappehuse således isoleret, at man altid ved en opstående lokal bilbrand vil kunne sikre sig beskyttet adgang til salondækket og redningsbådene, idet trapperne er fuldstændig brandsikrede.

På det nederste bildæk er der en fri højde til underkanten af bjælker og konstruktionsdele på øverste bil-



Det ene bildæk.

dæk af 3,90 m, hvilket medfører, at selv de største internationale lastvognstog kan overføres med færgen.

På det nederste bildæk vil der være plads til 105 biler.

For at skaffe god plads for passage langs midterhusene, hvor skydedøre til trapperne findes, er der tydeligt markeret en linie på trædækket, således at de rejsende vil kunne nå frem til trapperne uden at tilsmudses af bilerne.

Overalt på færgen viser skilte de rejsende til rette med hensyn til salonernes beliggenhed m. m.

Således som det allerede var tilfældet på statsbanernes Gedser-Grossenbrode-færgen m/f „Kong Frederik IX“, er der også på denne færge anvendt lysstofrør til belysning i stor udstrækning, såvel på det nederste som det øverste bildæk, hvilket sikrer en kraftig og tydelig belysning af alle detaljer.

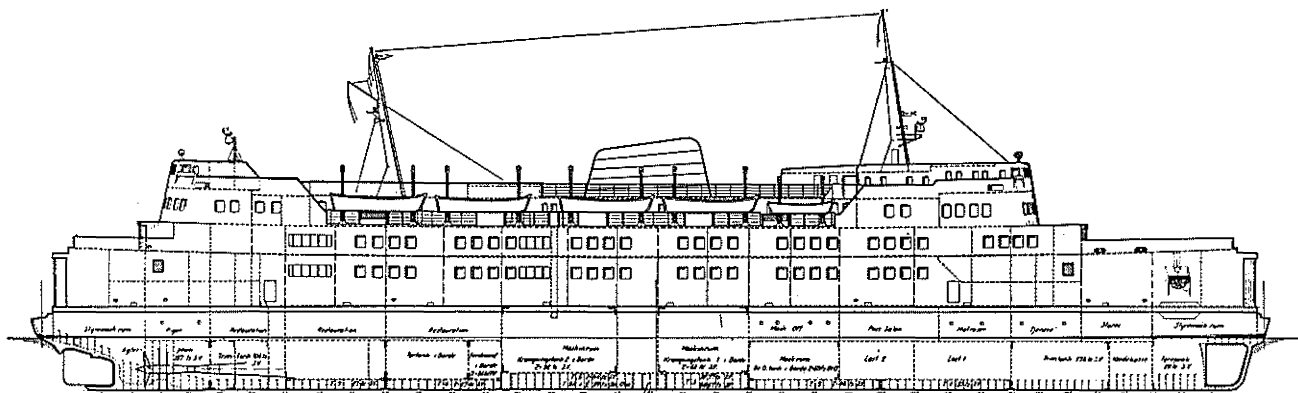
Bildækket lukkes i enderne af store rulleporte, der

betjenes ad elektrisk vej. For på effektiv måde at bortskaffe udstødsgasserne fra automobilene, er der i sidehusene på bildækket anbragt store ventilatorer, der hurtigt kan fjerne udstødsflutarterne.

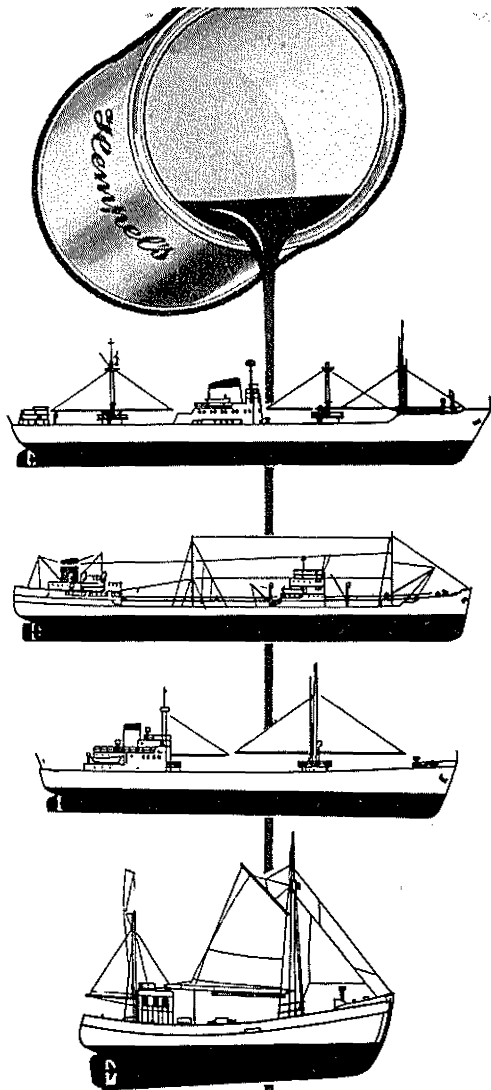
Det øverste bildæk er, ligesom nederste bildæk, indrettet med elektriske rulleporte i enderne, således at bilerne også her er fuldt beskyttet mod vejrliget. Der er en fri højde på ca. 2,10 m, således at alle almindelige personvogne kan finde plads på dette dæk. Ombordkørslen finder sted fra land over høje ramper, der afsuttes af brokonstruktioner og broklapper, ad hvilke bilerne kan køre om bord.

I siderne er der anbragt store vinduer i en sådan højde, at man siddende fra personbilerne kan have udsyn over havet.

Ad 2 trapper i midterhuset og 4 trapper i sidehusene kommer man op til entreer på det ovenliggende salon-dæk. —



DE FORENEDE BUGSERSELSKABER
KØBENHAVN



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



I enderne af dette dæk findes 2 store spisesaloner til 138 og 128 personer, hvorfra der er vid udsigt over havet gennem store vinduer i fronterne.

I hver salon er der anbragt buffeter, således at de rejsende kan få smørrebrød hurtigt, grundet på den relativt korte overfartstid.

Salonerne her er behandlede, teakbejtsede paneler i halv højde og plasticbehandlede paneler derover. Møblerne er betrukket med rødt læder og med træ behandlet som teak.

I hver ende af salondækket er der en telefonbox, der gør det muligt for de rejsende at komme i hurtig kontakt med telefoner i land. I agterendens entre findes desuden en kiosk til chokolade, frugt etc.

Den midterste del af salondækket optages af restaurationsrum, såsom kabys, stirrids, kølerum, opvaskeum med mere.

I salondækkets sider findes færgens 10 redningsbåde, der er ophængt i patentdavidder, der ved et enkelt greb bringer redningsbådene til hurtig nedfiring.

Soldækket over den agterste salon kan ved gunstigt vejr benyttes til ophold, idet der her er et stort antal borde og bænke.

I for- og agterenden findes lukkede styrehuse, der rummer de til færgens navigering nødvendige udstyr, såsom radar, ekkolod og radio.

På samme dæk findes kamre for færgens dæksofficerer, og en privatsalon med tilhørende toilet.

Da der ved de mange ombordværende automobiler kan være brandfare tilstede, er der truffet omfattende forholdsregler til hindring af brandes udbredelse, desuden mange brandbekæmpelsesforanstaltninger. Nederste bildæk er således på undersiden overalt foret med isolerende ikke-brændbare måtter. På samme måde er loftet i øverste bildæk beskyttet, således at en opstående brand ikke vil kunne brede sig til de ovenliggende saloner. Desuden findes et stort antal ildslukkere og skumslukningsposter samt brandslanger med dyser ombord — til hurtig bekæmpelse af opstående brande.

Endvidere forefindes et brandalarmsystem således indrettet, at en opstående brand ved et alarmsignal i styrehuset meddeler, hvor det brænder.

Til brug for meddelelser til publikum findes et udbredt højttalersystem med højttalere fordelt over hele færgen.

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

I færgen er der truffet alle moderne, sikkerhedsmæssige foranstaltninger, og den opfylder danske såvel som internationale love om sikkerhedsmæssige foranstaltninger for passagerer og besætning.

„Halsskov“s fører er kaptajn Krakau-Nielsen, og maskinchef er G. A. Baunbæk.

AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE-DAMP-SKIBSSELSKAB
 FRÉDERIKSGADE 17
 KØBENHAVN K

M s Ingwi

En ny skibstype for tør last fra Kockums

Den 25. maj søsattes fra Kockums en nykonstrueret skibstype, som kan laste 12.850 tons som lukket shelterdækker eller 10.850 som åben shelterdækker. Dybgangen bliver i det første tilfælde 9,1 m og i det sidste 8,2 m. Værftet har for nærværende fem skibe af denne type i ordre. Det første, som er bestilt af kommanditselskabet Harwi, Bergen, skal leveres som lukket shelterdækker.

Skibsreder Rolf Wigands datter, frk. Inger Wigand, gav skibet navnet „Ingwi“.

„Ingwi“ har karakteren af et lasteskib med stor lasteevne og ikke overdreven fart, især beregnet til trampfart. Visse ekstra forstærkninger midtskibs gør det også egnet for malmfart, skønt det ikke har de specialbyggede malm- og masselastskibes selvtrimmende egen-skaber og ekstra store ballastkapacitet. Derimod er maskineriet og den største del af aperingen koncentreret agter som i skibe af den nævnte slags. Både hoved- og hjælpemaskineriet er af typer, som ikke tidligere er fremstillet hos Kockums. De har formindsket cylinderdiameter og slaglængde, men øget omdrejningstal og forøget antal cylindre i forhold til de hidtil gængse typer.

Skibet bygges helsvejst til højeste klasse i Det norske Veritas med to gennemgående dæk. Lastrummene er delt i fire underrum og fire mellemdæksrum og får seks lastluger i begge dæk. Lugedækslerne i vejrdækket er af Mac Gregors type.

Hoveddimensionerne er:

Længde overalt 148,3 m



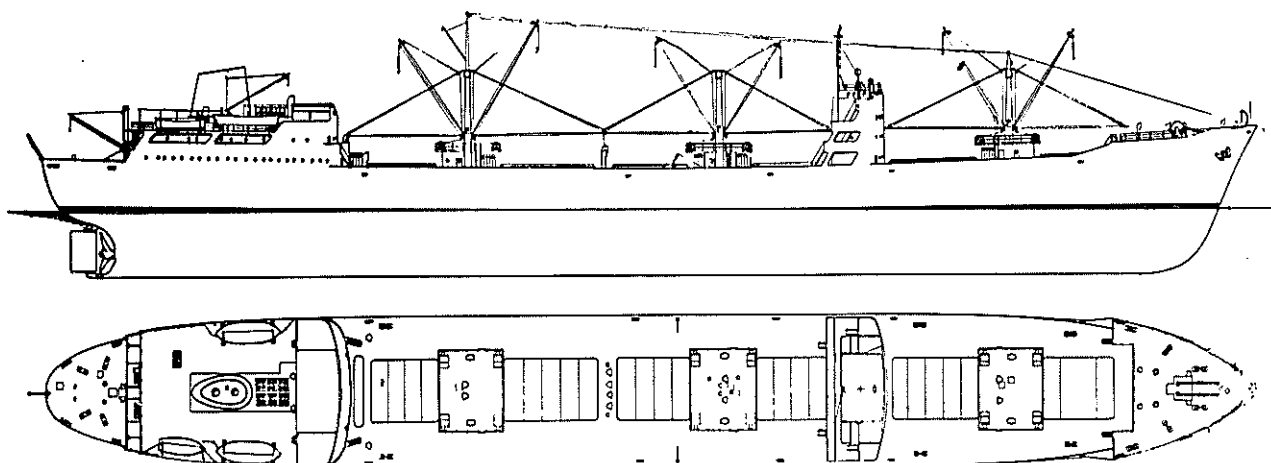
Hele den norske rederfamilie var med til søsætningen. Kockum-direktøren Nils Holmstrøm ses her omgivet af den unge Björn Wigand jr., frk. Inger, dagens gudmoder, mamma Augusta og skibsreder Rolf Wigand.

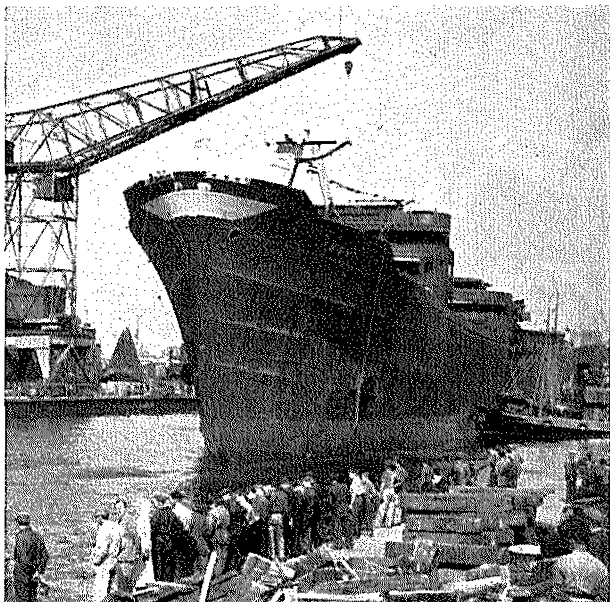
Længde mellem perpendikulærerne	137,2 m
Største bredde på spant	18,6 m
Sidehøjde til hoveddæk	9,5 m
Sidehøjde til shelterdæk	12,2 m

Lasterummenes kapacitet er 19.250 m³ grain (ca. 17.640 m³ bales). Ballastkapaciteten 3.774 tons og bunkerkapaciteten 1.106 tons med en aktionsradius på ca. 16.600 sømil ved 14 knob. Bruttotonnagen er ca. 7.000 rt som åben og 9.050 rt som lukket shelterdækker med en tilsvarende nettotonnage på 4.100 rt resp. 5.550 rt.

For at give skibet de ønskede trimningsmuligheder er der i nederste del af last 3 i underrummet fire særlige højtanke, 2,7 m dybe og rummende 1.450 m³. De kan også anvendes til tør last. Midt mellem dem findes et mindre pumperum for at nedbringe antallet af rørledninger. Tanktoppen på højtankene danner et ekstra mellemdæk, som er forstærket til at kunne tåle malm- last samt forsynet med fire lastluger.

Rørledningerne til ballast- og brændolietankene føres gennem en særlig rørtunnel, som er 950 mm bred og placeret om styrbord umiddelbart ved centerkølen fra maskinrummet til last 1s bundtank.





M/s „Ingwi“.

Broen placeres mellem lugerne til last 2 og 3. Desuden bliver der tre mastehuse, et på fordækket og to på agterdækket. De bærer hver en selvstændig mast af Halléns type. Hver mast forsynes med fire bomme, som betjenes af lige så mange hydrauliske spil. Bommene til last 2 og 3 er for 10 tons løft, de øvrige for fem tons. To bomme for 1 ton anbringes over hyttedækket for ombordtagning af stores og proviant. En 3 tons bom på den ene side af skorstenen er beregnet til maskingods. Toprebstaljerne betjenes som regel fra nærliggende spillkopper. Alle dæksmaskinerne er hydrauliske, og de dertil hørende pumper installeres gruppevis i mastehusene.

Dæksofficererne, stewarden og radiotelegrafisten bor i dækshuset midtskibs, medens den øvrige besætning får sin apering agter, maskinofficererne på hyttedækket og bådendækket, og mandskabet i hytten.

Ventilationen af aperingen bliver mekanisk, i salon, spisesalon og messer samt opholdsrum med luftfornyelse 15 gange i timen. Opvarmningen sker elektrisk midtskibs og hos maskinchefen agter, mens den øvrige apering opvarmes med varmt vand. Kamrene bliver gennemgående enmands.

Farten er kontraheret til 14,75 knob på 8,2 m dybgående under prøvetursforhold.

Hovedmaskineriet skal bestå af en ottecyndret, to-takts, enkeltvirkende Kockum-MAN krydshovedmotor på 5.340 ehk ved 125 omdrejninger pr. minut. Cylinderdiameteren er 700 mm og slaglængden 1.200 mm. Motoren drives med tyk olie.

Hjælpe-maskineriet bliver tre sekscyndrede, fire-takts trunkmotorer, hver på 285 ehk ved 514 omdrejninger pr. minut (tidligere 360 o/m), hver drivende sin trefasede vekselstrømsgenerator på 240 kva, 450 v, 60 p/s. Desuden installeres en havnegenerator på 56 kva. Belysningsspændingen bliver 110 v.

Hjælpe-motorernes tryksmøringssystem er udvidet til også at omfatte ventilvippemøringene. Disse motorer bliver

fuldstændig indkapslede med lydisolerede aluminiums-plade.

Ved ferskvandsforsyningen bliver der også en nyhed: Atlas ferskvandsgenerator, som er baseret på det princip, at hovedmotorens kølevand, som normalt holder 62°, ledes gennem en varmeveksler, hvor saltvandet fordamper under vacuum.

Nyt skib til

Rederiet J. Lauritzens polarflåde søsat

På Kröger-Werft i Rendsburg søsattes den 26. maj et nyt polarmotorskib til rederiet J. Lauritzen.

Skibet, der bliver på ca. 3.000 tons dw, blev navngivet af fru prokurist M. Rosenvold, og fik navnet „Anita Dan“. Om et par måneder søsættes et søsterskib, m/s „Frida Dan“, og begge disse skibe forventes leveret i indeværende år. De er beregnet til tjeneste i Grønlands-farten og er konstrueret på basis af rederiets erfaringer indenfor issejladsen.

„Anita Dan“, som bliver specielt isforstærket efter Lloyd's klasse 100 A 1 og finsk isklasse 1 A, har følgende hoveddimensioner:

Længde mellem perpendikulærene	83,0 m
Største bredde på spant	14,0 m
Dybgang, svarende til 3.000 tons dw	6,5 m
Fart (fuldt lastet)	ca. 14 knob
Rumfang af lastrummene ialt ca.	4450 m ³ grain

„Anita Dan“ får fire luger med otte kraftige lossebomme og en sværgodsbom. Hovedmaskinen bliver en B & W motor med turboladning, type 550-VTBF-110, der udvikler 3.250 ihk.

Som de øvrige polarmotorskibe, rederiet har under bygning, forsynes „Anita Dan“ med isbryderstævn, isfiner og iskniv, og i formasten indrettes en udkigstønde med navigationsinstrumenter.

Rederiet var repræsenteret af skibsreder Ivar og Knud Lauritzen og prokurist M. Rosenvold, direktør A. Christiansen, civilingeniør C. J. Hovland, ingeniør Erik Olsen, skibsinspektør Axel Nielsen, prokuristerne Ejnar Sørensen og Th. Christensen samt befragter Poul Bresling; de fleste med fruer.

Flagbogen

Danmarks skibsliste 1956 er udkommet, udgivet af ministeriet for handel, industri og søfart, pris kr. 12,50.

Danmarks handelsflåde bestod ved årsskiftet af ialt 2.216 skibe på tilsammen 1.773.073 brt, 1.001.617 nrt, iberegnet 217 skibe hjemmehørende på Færøerne. Heraf var 192 dampskibe og 2.024 motorskibe.

Passagerskibenes antal var 102 med 102.472 brt, tankskibe 67 med 523.805 brt, andre lastskibe 888 med 1.017.974 brt, fiskerfartøjer 960 med 50.422 brt, og bugserfartøjer, bjergningsfartøjer og andre 89 med 17.785 brt.

Tilgangen til handelsflåden har været 53 skibe med 161.354 brt, og afgang 70 skibe med 61.153 brt.

M/s Gripen

Aalborg Værft A/S's nybygning nr. 115, m/s „Gripen“, er bygget til Svenska Rederiaktiebolaget Öresund, Malmö. Det er udstyret som et fuldt moderne dobbeltskruet passagerskib til Malmö-København-overfarten.

Skibets hoveddimensioner er følgende:

Længde overalt	70,9 m
Største bredde på spant	13,0 m
Sidehøjde til hoveddæk	5,8 m
Dybgang	3,7 m
Frihøjde på bildækket	minimum 2,1 m

Skibet er bygget til Bureau Veritas højeste klasse for sejlads i Østersøen, Kattegat og Skagerak, med forstærkning ud over klassens krav for sejlads i is samt i overensstemmelse med Svenska Fartygsinspektionens forskrifter for føring af ca. 1500 passagerer foruden 10 automobiler på Malmö-København-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. Dækshusene på både- og brodæk er udført af letmetal for at opnå en så god stabilitet som muligt.

På mellemdækket er der forude en salon med ca. 70 siddepladser. Salonen er udført med sofaer stoppet med skumgummi og betrukket med plastic. Stolene er udført af stål med sæder og ryg af glasfibre. Borde af rustfrit stål med linoleumbeklædte plader.

Agten for salonen er der aptering for officerer og mandskab, og agten for motorrummet er der aptering for betjeningspersonalet.

I mandskabskamrene og kamre for betjeningspersonalet er skodderne beklædt med plastictapeter. Kamrene er iøvrigt udstyret med møbler i henholdsvis mahogni og egetræ, og sovestederne er indrettet som pullmanns-sovesofaer.

På hoveddækket for er der indrettet pakke- og postrum samt lamperum, storesrum etc. Agten herfor et bildæk for 10 automobiler.

Der er på bildækket en drejeskive, som, i forbindelse



M/s „Gripen“.

med store 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 dæk. På samme dæk er officerernes aptering, herre- og dametoiletter, kiosker, vekselskontor, messer og pantry. Agten for hall'en er der en cafe med siddepladser for ca. 110 personer.

Skodderne er udført af egetræ, møbler af mørkbejdet bøg, stolene er betrukket med plastic. Loftet er i cafeen udført af letmetals-akustikplader.

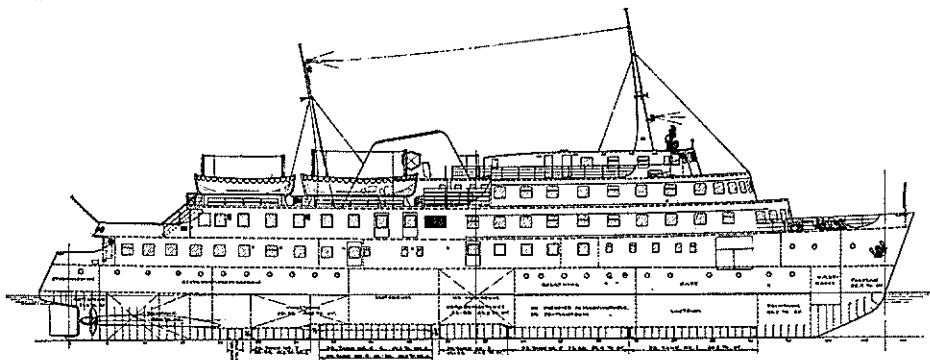
På promenadedækket for er der en fælles spisesalon med ca. 150 siddepladser.

Skodderne i spisesalonen er udført af cauri, og sofaer og stole er betrukket med lys oksehud. Loftet er udført med akustikplader som i cafe.

På samme dæk agten for spisesalonen er der i styrbords side indrettet hovedpantry og buffet med bl. a. 4 elektriske elevatorer for nemt at kunne betjene salonerne. Elevatorerne strækker sig fra proviantrum i bunden af skibet op til båddækket. I bagbords side på samme dæk er der indrettet hall med garderobe, herre- og dametoiletter. På promenadedæk agter er der indrettet dækssaloner for rygere og ikke-rygere.

Salonskodderne er udført af elmetræ, og loftet er udført af masonite-akustikplader. Salonerne er iøvrigt udstyret med lette lænestole betrukket med stof.

Veranda med bord og kurvestole.



På båddæk er der 1. classes saloner for rygere og ikke-rygere i den forreste del af dækshuset.

Rygesalonen har skodder af asketræ og teak, og salon for ikke-rygere har nøddetræsskodder. Begge saloner er udstyret med lofter af akustikplader og polstrede sofaer, lænestole og armstole betrukket med stof. I rygesalonen er der i bagbords side en foldevæg således, at der er muligt hurtigt at indrette et separat spise-lokale til ca. 20 personer.

I hall agten for salonen er der indrettet herre- og dametoiletter. Desuden findes der messer, opvaskerum samt kabys med det mest moderne udstyr og indretning.

På agterste del af åbent promenadedæk samt båddæk er anbragt teaktræsbænke respektive kurvestole til passagerernes afbenyttelse.

På brodækket er der udført styrehus, aptering for kaptajn, radio- og navigationsrum, samt agten herfor ventilations- og nøddynamorum.

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

Om bord findes bl. a. automatisk telefonanlæg for hurtig forbindelse mellem skibets forskellige afdelinger med mulighed for forbindelse med land. Derudover findes der et særligt højttalende telefonanlæg for restaurationsafdelingen samt et højttaleranlæg for passagerernes underholdning og udsendelse af meddelelser til såvel passagerer som besætning.

Der i vid udstrækning anvendt lysrørsarmatur i såvel saloner, gange, haller som maskinierafdelingen.

Hovedmaskineriet består af to ticylindrede, totakts direkte omstyrebare enkeltvirkende Nohab-trunk-dieselmotorer, som udvikler 3800 ehk ved 300 o/m og kan give skibet en fart af ca. 17 knob på dybt vand. Skibet er forsynet med to vendbare propeller, der kontrolleres fra broen.

Hjælpe-maskineriet består af fire femcylindrede ikke omstyrebare enkeltvirkende, totakts indelukkede, tryksmurte Nohab-hjælpedieselmotorer af trunktypen, direkte koblet til hver sin vekselstrømsgenerator, der hver yder 240 ehk ved 500 o/m og afgiver 200 kva.

Det øvrige hjælpe-maskineri omfatter bl. a. to startluftkompressorer, en nødkompressor, to saltvandskølepumper og en ferskvandskølepumpe for hovedmotor, en saltvandskølepumpe og en ferskvandskølepumpe for hjælpemotorer, to smøreliepumper, en brændselolie-transportpumpe, der anbringes to startluftbeholdere for start af begge hovedmotorer samtidig og en reservestartluftflaske.

For ventilation af motorrum anbringes kraftige, elektriske ventilatorer.

Ved motorrummet findes desuden værksted med drejebænk, boremaskine og slibemaskine, der er elektrisk drevne, samt et praktisk indrettet storesrum for opbevaring af værktøj, inventar etc.

Atter et polarskib til Rederiet J. Lauritzen søsat

Knap en uge efter søsætningen af „Anita Dan“ fra Kröger-Werft i Rendsburg fejrede rederiet J. Lauritzen en ny søsætning, denne gang i Aalborg, den 1. juni.

Skibet blev navngivet af mrs. V. E. Fuchs fra Cambridge, der er gift med lederen af British Trans-Antarctic Expedition, dr. Vivian Fuchs, som har chartret nybygningen for vinteren 1956/57. Skibets navn var ingen hemmelighed — det blev „Magga Dan“ — og som tidligere meddelt er dette polarisbrydermotorskib en storesøster til den berømte „Kista Dan“.

Skibet ventes leveret i slutningen af september måned og bliver forstærket ligeså meget som „Kista Dan“.

Hoveddimensionerne er følgende:

Længde overalt	65,5 m
Største bredde på spant	13,7 m
Fart (fuldt lastet)	12 knob
Kølerum	ca. 1800 m ³

Hovedmaskinen er en B & W motor med turboladning, der udvikler 2.200 ihk.

„Magga Dan“, som i første række er et ekspeditions-skib, har plads til 34 passagerer, og selvfølgelig er skibet udstyret med alle de samme raffinementer til is-sejlads, som „Kista Dan“ har: Aalborg-propeller med vendbare blade, isfinner og iskniv, ekstra isforstærket stævn og særdeles svære plader både i stævn, sider og

bund. Udkigstønden i formasten bliver noget større end den i „Kista Dan“, og der bliver adgang til den ad en lejder indvendig i den hule mast.

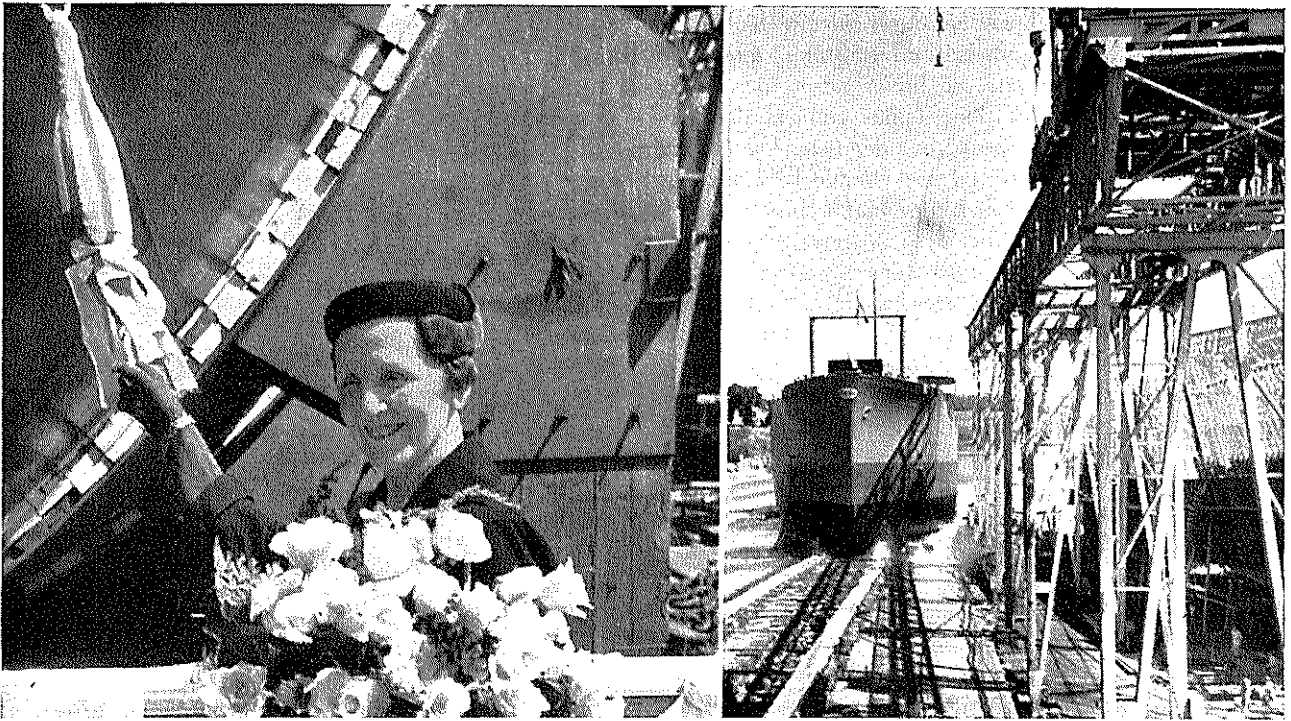
Skibet får køleanlæg, leveret af maskinfabrikken Atlas, som selv under tropeforhold vil være i stand til at køle lastrummene ned til $\div 28^{\circ}$ C, og desuden monteres et opvarmningsanlæg, som under arktiske forhold kan holde lastrummene frostfri.

Om aftenen samledes man, som det efterhånden er tradition ved rederiets Aalborg-søsætninger, i „Kilden“ for at fejre begivenheden med en middag for ialt ca. 350 gæster, heraf godt halvdelen funktionærer og arbejdere fra Aalborg Værft med damer. Blandt rederiets særlig indbudte gæster kan nævnes: Mr. og mrs. V. E. Fuchs, Cambridge, mr. A. C. Hardy, London, Naval Attache, commander John Morrow, kaptajn Ejnar Mikkelsen, formanden for Maskinmestrenes Forening, H. P. Larsen og formanden for Søfyrbødernes Forbund, Rich. Jensen, direktør Esben Ingemann, direktør Kai Clausen og redaktør, cand. polit. Aage Schoch, de fleste med fruer.

Aalborg Værft havde som sædvanlig inviteret en del aalborgensere og repræsenteredes selv af direktør S. Krag og flere ældre medarbejdere.

Endvidere deltog flere af rederiets hjemmeværende officerer, officerer fra de skibe, som ligger til reparation ved værftet, samt medlemmer af den lauritzenske familie.

Fra redriet deltog blandt andre skibsrederne Ivar og Knud Lauritzen, direktør A. Christiansen og Henry Jensen m. fl.



Til venstre: Skibets gudmoder, fru direktør E. Norby Nielsen. Til højre: M/t „Esso Århus“.

26.000 tons Esso tankskib søsat i Odense

På Odense Staalskibsværft søsattes onsdag den 30. maj et 26.000 tons tankskib til Dansk Esso. Skibet fik af fru direktør E. Norby Nielsen navnet „Esso Århus“.

„Esso Århus“ er den første af de 3 nybygninger, som Dansk Esso har beordret på Odense Staalskibsværft og som i løbet af de kommende par år vil forøge selskabets tankskibsflåde med ikke mindre end 90.000 tons. De to andre skibe, der vil blive leveret i 1959 og 1960, bliver endnu større end „Esso Århus“, nemlig hver på 32.000 tons.

„Esso Århus“ har følgende dimensioner: længde 189,3 meter, bredde 23,5 meter og sidehøjde midtskibs 13,6 meter, dybgang lastet 10,4 meter. Det er som nævnt på 26.000 tons dødvægt, og dets bruttotonnage bliver 17.000 tons. Omsat til lasteevne for olieprodukter betyder det, at dets 24 lasttanke kan rumme 34,5 millioner liter brændselolie (tilstrækkeligt til at opvarme en by af Odenses størrelse i et helt år) eller godt 42 millioner liter benzin, nok til at holde hele Danmarks bilpark kørende i 3 uger. Skibet får et pumpeanlæg med en kapacitet på 2500 tons pr. time, d. v. s., at en fuld last kan losses på mellem et halvt og et helt døgn, afhængig af havneforholdene.

„Esso Århus“ er forsynet med en nicylindret totakts turboladet krydshovedmotor fra Burmeister & Wain type 974-VTBF-160. Motoren kan udvikle 11.900 ihk ved 115 omdrejninger pr. minut, og vil give skibet en fart på 15½ knob lastet. Dette betyder, at skibet kan gøre en rundrejse fra Den persiske Havbugt til Esso raffinaderiet i Fawley ved Southampton på 42 døgn. Det er meningen, at skibet, når det er færdigt i slut-

ningen af august, skal indsættes i transporten af råolie fra Det mellemste Østen til raffinaderiet i Fawley, hvorfra Dansk Esso trækker hovedparten af sine forsyninger. Ved selv at tage del i råolietransporten sparer Dansk Esso landet for betydelige beløb i udenlandsk valuta hvert år.

„Esso Århus“ vil blive fulgt med interesse af tankskibskredse over hele verden. Det er indtil videre det største motortankskib i nogen Esso flåde. Alla andre steder bygger man dampturbinedrevne tankskibe (Esso selskaber i forskellige lande bygger i løbet af de kommende 5 år mere end 50 nye tankskibe, alle på 35.000 tons eller derover). Dansk Esso har imidlertid følt det som en naturlig ting at holde fast ved motorskibe. Ikke blot fordi dansk maskinbygning på dette område har været pionerer og stadig indtager en førerstilling, men også fordi vi som iøvrigt alle andre skandinaviske redier har en stab af maskinmestre, som så at sige er vokset op med dieselmotorer, og som helt kan opfylde de krav, der stilles til disses pasning. Hermed er muligheden for at udnytte dieselmotorernes store fordel, det lave brændselsforbrug, til stede.

Skibets kedelanlæg er leveret af Aalborg Værft. Det får en samlet kapacitet på 30 tons damp i timen og er det største anlæg, som Aalborg Værft har udført af en særlig type, der har fået sin seneste udvikling af dette værft. Fordelene ved dette anlæg er først og fremmest, at man kan undgå at få olie fra en eventuel lækage på varmespiralerne i lasttankene ind på den ildbestrøgne del af kedlerne.

„Esso Århus“ bliver et tiptop moderne skib i enhver

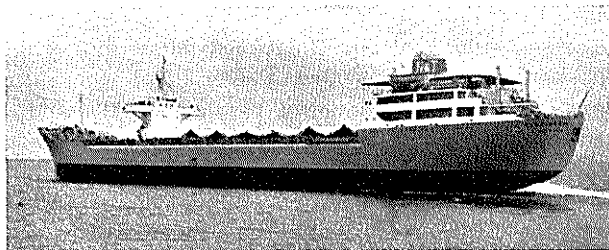
henseende. I lasttankene opsættes således blokke af magnesium som beskyttelsesforanstaltning mod den kraftige tæring, som tankene bliver udsat for. Denne såkaldte katodiske beskyttelse opnås gennem den galvaniske virkning, som opstår, når der føres ballastvand i tankene, og resulterer i en beskyttende belægning af tankenes sider, bund og dæk med magnesium.

Naturligvis bliver skibet også udstyret med alle de nyeste navigationshjælpemidler: decca, radar, ekkolod, gyrokompas, selvstyring og mest moderne radioanlæg.

Mandskabet, der bliver på 47 mand, får også de bedst tænkelige forhold. Der bliver enekamre, fine messer og opholdsrum, rigeligt med badeværelser. I alle kamre indrettes antenntilslutning for radio, og der bliver hobbyrum for de fingernemme. Til fotointeresserede blandt besætningen indrettes specielt mørkekammer.

Skibet bliver iøvrigt luftkonditioneret, så opholdet skulle blive det behageligst tænkelige. Messerne indrettes for første gang i et dansk tankskib efter cafeteria-systemet, d. v. s. delvis med selvbetjening.

Blandt gæsterne ved stabelafløbningen var blandt andet: Fra Dansk Esso's ledelse direktørerne E. Norby Nielsen, Karl Karlsson og Flemming Laub i spidsen for en række af selskabets medarbejdere, samt tidligere direktør Ernst Müller. Endvidere deltog skibsreder A. P. Møller, borgmester Unmack Larsen fra skibets navneby Århus, direktør E. Ringsted, Odense Staalskibsværft, politimestrene Martensen-Larsen og Niels Westerby, Odense, stadsingeniør Richard Honoré, havneingeniør H. Fischer Hansen m. fl., alle med fruer.

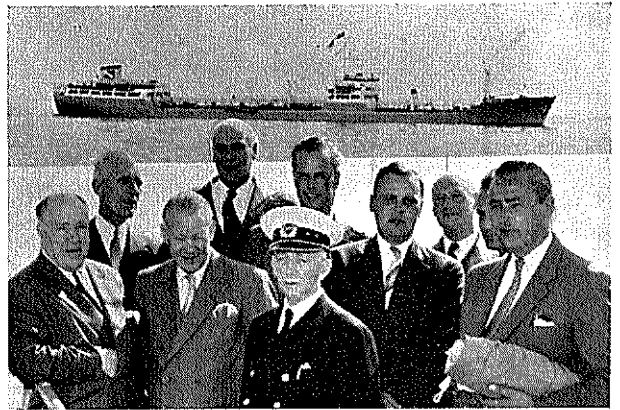


M/s „Cassiopeia“.

Kockums første masselastskib sejler nu under svensk flag

M/s „Cassiopeia“, som er meget udførlig omtalt i Vikingen nr. 4 for april måned, blev den 5. juni efter prøvetur i Sundet afleveret til partrederiet Cassiopeia, som indgår i Nordström- og Thulinkoncernen, Stockholm. Ved flagskiftet repræsenteredes rederiet bl. a. af hovedrederen, direktør Bengt G. Lindahl.

„Cassiopeia“ er chartret for tre år af et tysk selskab til kultransporter fra Amerika til Europa og af et amerikansk for malmtransporter på den amerikanske kyst og er afgået i ballst direkte til Seven Islands, Labrador, for at indtage den første malmlast til Baltimore og/eller Philadelphia.



Øverst: M/t „Visund“. Nederst fra venstre: Direktør K. E. Jacobson. Skibsrederne Olaf Ditlev-Simonsen jr., Chris Fossen, Halvdan Ditlev-Simonsen. Kaptajn J. Olsen. Skibsrederne Halvdan Ditlev-Simonsen jr., Halvor Ditlev-Simonsen. Direktør Torslen Petterson. Skibsrederne Nic. Johansen, Olaf Ditlev-Simonsen d.y.

M/T Visund

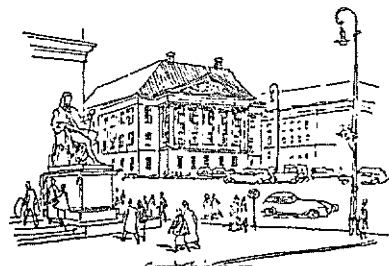
Den 29. maj afleverede Götaverken tankmotorskibet „Visund“ til Skips A/S Nordheim og A/S Skagerak, Oslo, som hører til Ditlev-Simonsen-koncernen.

„Visund“, som laster 17.400 tons dw, er bygget til højeste klasse i Det norske Veritas med hoveddimensionerne.

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

Hovedmotoren er en nicylindret, totakts, enkeltvirkende, svejst dieselmotor af Götaverkens konstruktion og fabrikat. Ved 112 omdrejninger pr. minut yder den 8.300 ihk.

I Vikingen nr. 4 findes en yderligere omtale af „Visund“.



HANDELSBANKEN

HOVEDSÆDE:
HOLMENS KANAL 2
KØBENHAVN K



89 AFDELINGER
OG FILIALER OVER
HELE LANDET

— den moderne bank med de gode traditioner

Søsætning for Dansk-Fransk


Ved Deutsche Werft i Hamborg har en søsætning fundet sted for A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab, idet et stort trampskib som den første nybygning for rederiet i indeværende år vil tage søen.

Skibet, der er fru prokurist Nyholm blev døbt „Himmerland“ vil som åben shelterdækker blive på 10.500 tons dw og som lukket shelterdækker på 12.500 tons dw. Skibets længde over alt er 146,28 m, bredden 18,30 m og dybden til shelterdækket 11,85 m. „Himmerland“ udstyres med en B & W seks-cylindret turbomaskine af typen 662-VTBF-140, der vil kunne give skibet en fart af ca. 15 knob lastet.

M/s „Himmerland“ bliver Det Dansk-Franske Dampskibsselskabs femte nybygning siden 1953. Alle-rede i denne måned søsættes i Bremerhafen endnu en 5600 tonner til selskabet, som derud over har et 19.500 tons tankskib og en 6000 tonner i ordre henholdsvis i Japan og ved Helsingør Skibsværft. Disse skibe skal afleveres i 1957 og 1958.

Nyt rederi søsætter sit første skib

For ca. 1 år siden oprettedes i København Rederiet Northsea I/S bestående af civilingeniør Mogens Hartung og firmaet A. N. Petersen ved dets indehavere Eigil og Leif Hahn-Petersen. Rederiets første nybygning blev søsat lørdag den 9. juni ved N. V. Zaanlandsche Scheepsbouw Mij., Zaandam i Holland.



STÜLCKENWERFT

HAMBURG
SHIPYARD AND ENINWORKS

Nybygning - Ombygning
Reparation - Flydedok

H. C. STÜLCKEN SOHN - Hamburg
Tel.: 31 11 31 Telegram: Stülckens
Fernschreiber: 021 1312

Skibet bliver på ca. 740 tons dw, og dets hoveddimensioner er følgende: Længde overalt 53,04 m, bredde 8,55 m, dybde 3,40 m/4,30 m „raised quarter-deck“. Skibet udstyres med en otte-cylindret, fire-takts MAK dieselmotor på 500 ehp, der vil give det en fart af ca. 10½ knob. Navngivningen foretoges af fru civilingeniør Mogens Hartung, der gav skibet navnet „Mary North“. Dette skib og et kommende søsterskib vil blive administreret af firmaet A. N. Petersen som korresponderende reder.

Oppustelige redningsflåder af tysk fabrikat



Kravet om bedre redningsmidler end de gennem Konventionen om sikkerhed til søs er ved at vokse sig så stort, at de givne regler sikkert må tages under revision. I England har man allerede måttet godkende oppustelige redningsflåder til brug under visse forhold i trawlere.

Under den sidste krig reddedes tusinder af flyvere og besætninger med den slags flåder, som nu er i brug i de fleste landes mariner, også i den danske.

I Tuborg havn forevistes for nogen tid siden flåder fra Deutsche Schlauchbootfabrik Hans Scheibert. De er fremstillet af et lag stærkt bomuldsvæv og et lag kvalitets makobatist og er gummieret tre gange med syntetisk gummi.

Flåderne fremstilles i tre forskellige størrelser, til 6, 10 og 20 mand. Konstruktionen svarer til andre landes flåder af samme type. Den bedst anvendelige størrelse er flåden til 10 mand. Den er i oppustet tilstand 2,64 m i diameter udvendig. I sammenpakket stand måler den 1 × 0,5 × 0,5 m og vejer med tilbehør 58 kg. Når den kastes overbord, og der holdes i udløserlinen, vil der åbnes for en kulsyreflaske, og flåden vil da pustes op på 25 sekunder og være klar til brug som vist på billedet.

Taget kan lukkes fuldstændigt, så det yder beskyttelse mod vejr og vind, og de skibbrudne vil let kunne holde varmen og få tøjet tørt. Vand, nødproviant, signallys m. m. findes også i flådens udstyr.

Der er ingen tvivl om, at oppustelige flåder er en stor forbedring i skibenes redningsudstyr.



Fra venstre ses direktør K. E. Jacobson, frk. Barbro Wallenius, fru Margareta Ubbens, skibsreder Olof Wallenius, fru Signe Wallenius og minister Bjørn Prytz. Til højre ses m/s „Soya-Pacific“ lobe af stablen.

M/s **Soya-Pacific**

Ved Götaverken søsattes den 31. maj et kombineret malm- og tankmotorskib på 21.500 tons dw, som er bestilt af Rederi AB Soya, Stockholm. Skibet fik af fru Margareta Ubbens navnet „Soya-Pacific“.

Skibet er bygget med isforstærkninger til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping 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 malmlastrum, men de er også 55 meter lange, 10 meter brede og 10 meter dybe. Malmen ligger som centerlast og ved siderne, og nedenunder ligger tankene for olielasten, som har et sammenlagt rumfang på ca. 22.650 m³.

Besætningen får rummelige og smukt udstyrede enmandskamre. Der bliver luftkonditionering i aptering, så luften kan nedkøles, når skibet er i tropiske farvande.

Skibet skal have en fuldt moderne udrustning i form af radar, gyrokompas med automatisk styring, radiopjeleapparat, SAL-log, Götaverkens Lodicator-apparat til lastfordeling, centralantenneanlæg med tilslutning til alle kamre og messer.

Skibets kontraktfart er 15 knob på fuld last.

Maskineriet bliver af Götaverkens konstruktion og fremstilling. Hovedmotoren bliver en svejst nicylindret, totakts, enkeltvirkende krydshovedmotor med 760 mm cylinderdiameter og 1500 mm slaglængde. Ved 112 omdrejninger pr. minut giver den 10.000 ihk.

Af de tre hjælpemotorer skal to have seks cylindre og en fire cylindre. Cylinderdiameteren er 300 mm og slaglængden 450 mm. Ved 350 omdrejninger pr. minut udvikler de henholdsvis 360 og 240 ehk. De er kobled til henholdsvis 240 og 165 kw generatorer.

Moderne UNIFORMSHUER

*Sjæld- og Sølvgaloner
Sjæld- og Sølvbroderede Kramse
Smailleflæg · Smailleemblemer
Uniformsknapper*



Danmarks ældste Suldtrækkeri

Sømandshjemmet på Læsø genindviet

Sømandshjemmet i Østerby på Læsø er blevet genindviet.

Tegning og beskrivelse til udvidelsen er udført af arkitekt Chr. Lønstrup Justesen, M.A.A., Skagen, og beregninger til installationer af civilingeniør H. Havsten, København.

De samlede udgifter beløber sig til ca. 70.000 kr. Der er i gaver og ved basarer indsamlet ca. 30.000 kr. på Læsø, og Indenlandsk Sømandsmission har ydet et tilskud til byggesagen, ligesom der er ydet bidrag fra tipsmidlerne. Der har ikke været søgt statslån til byggeriet.

Sømandshjemmets kapacitet er blevet fordoblet, og man kommer bl. a. til at råde over en stor sal til møder og fester.

Indvielsen blev foretaget af sømandshjemmets formand, sognepræst Ravnkilde Møller, Byrum, og generalsekretær, sømandspræst Fr. Vilh. Eilschou-Holm.



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:

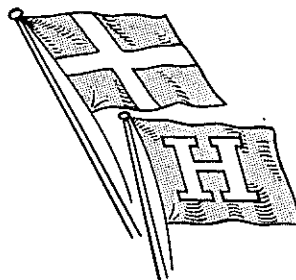
DANNEBROG



C. K. HANSEN

AMALIEGADE 35 · KØBENHAVN K

Telefon: Central 72 (18 linier) · Rigs 13 (2 linier)
Tlgr.-adr.: „HANSEN“ · Telex: Nr. 2501 & 2502



MARTIN CARL
AKTIESELSKABET
DAMPSKIBSELSKABET „HEIMDAL“

Telegr.: MARTINO
KØBENHAVN Ø. DANMARK



KGL. HOFMØBELFABRIKANT
C. B. HANSENS ETABL.

BREDGADE 32

København K.

Central 386 — 11,386 — 11,585



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

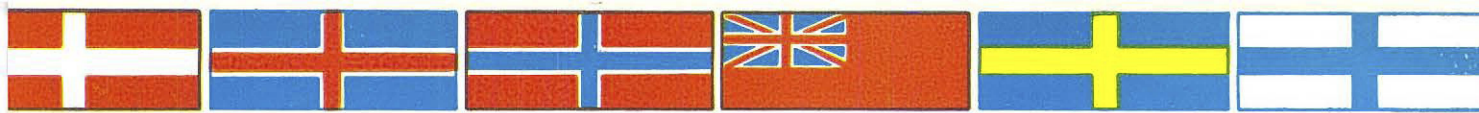
Telegram-Adresse: “Holmsild”

Amaliegade 36

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB



789 80



VIKINGEN

Kr. 1,75
1. august

Fanø-Barken „Dania“

ført af kaptajn N. G. Nielsen
Malt af N. STEENHOLDT

1956 - nr. 8
33. 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 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

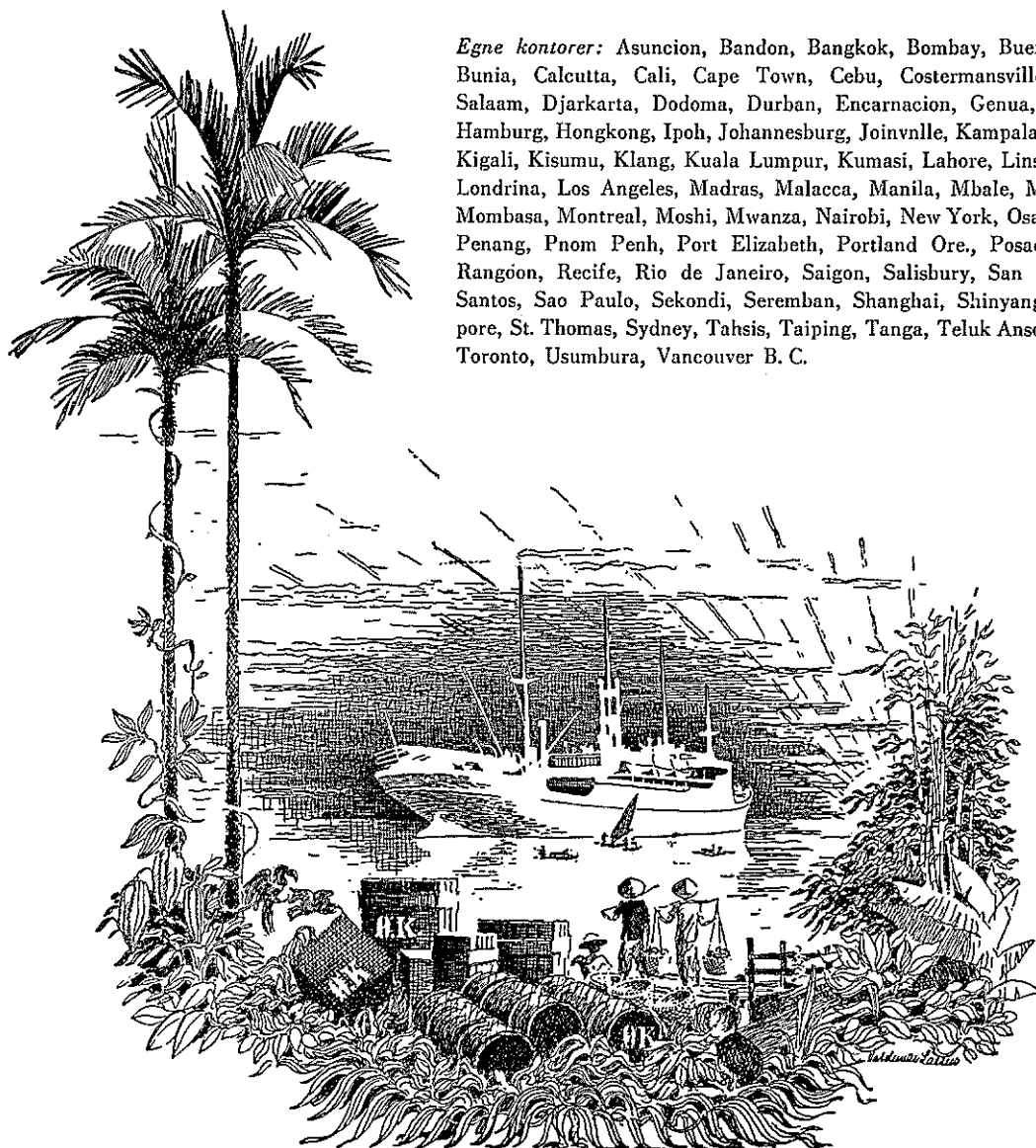
AKTIESELSKABET
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI
KØBENHAVN

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, 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.

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

VIKINGE

at Car
eggr
1

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE 1

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

Nordisk skibsfart er en virkelig magtfaktor

Søfarten er vor vigtigste dollarkilde

Skibsfartens onde fe hedder „flagdiskrimination“, og den får mere og mere magt. På forskellig måde søger de frie søfartsnationer at bekæmpe den onde — først og fremmest ved at protestere, men protesterne kan først siges at have bittet den dag, da USA helt og holdent bekender sig til den frie skibsfart. Da Chile sidst sluttede sig til de lande, der holder på fifty-fifty reglen, var USA mellem de nationer, der protesterede imod det. Men man kan ikke tjene to guder på een gang. Amerika er — før den statsunderstøttede skibsfarts og handels vedkommende — gået i spidsen med halvtreds procentreglen og har trukket mange mindre nationer med sig, og samtidig protesterer nogle af landets redere mod, at Chile som den foreløbigt sidste også tilslutter sig reglen!

Liniefarten sårbar over for flagdiskriminationen

Dansk skibsfart har helt skiftet struktur efter krigen. I 1939 var trampfarten dens vigtigste beskæftigelse med 52,4 procent af tonnagen tilknyttet denne gren. Liniefarten beskæftigede kun 37,8 procent af tonnagen og tankfarten 9,8 procent. I dag er forholdet vendt helt omkring, idet 43,7 procent af tonnagen er beskæftiget i liniefart, 32,6 i tankfart og 23,7 i trampfart. Hele denne strukturændring skulle betyde, at dansk skibsfart er mindre følsom over for svingningerne i verdenskonjunkturerne, end tilfældet var før krigen. Til gengæld er den mere udsat for flagdiskriminationens virkninger, idet denne „epidemi“ først og fremmest rammer liniefarten.

I 1955 fik dansk skibsfart en rekordtilgang af nye skibe, og rekorden vil sikkert blive meget vanskelig at slå. I alle tilfælde bliver tilvæksten ikke så stor i år, fordi der finder en kraftig afgang af ældre skibe sted, og denne afgang trækker betydeligt fra i det samlede tal. Først og fremmest går afgangens ud over dampskibene, og i år er der hidtil solgt 5—6 dampere. Ved års-

skiftet var 87 procent af handelsflådens skibe motorfartøjer og kun 13 procent dampskibe. Den dag er ikke fjern, da det kulfyrede dampskib bliver en sjældenhed, som handels- og søfartsmuseet på Kronborg godt kunne indlemme i sine samlinger!

Afgangens af ældre skibe betyder naturligvis øgede konkurrencemuligheder, og i disse øgede muligheder ligger Danmarks bedste våben mod flagdiskriminationen. Vort nybygningsprogram indeholder høje tal. Rederne har ikke mindre end 600.000 brt nye skibe under bygning eller i ordre, men de fleste andre søfartsnationer har tilsvarende programmer i gang, og når samtlige bestilte nye danske skibe er afleveret, står vi — hvis alt går vel — stadig tonnagemæssigt i nogenlunde samme størrelsesforhold til udlandet.

Flagdiskriminationen smitter

Flagdiskriminationen har holdt sit indtog i en lang række af de lande, med hvilke Danmark har en ret betydelig handel. Lad os nævne „patienterne“ en for en i alfabetisk orden:

Argentina har i handelsaftaler med mindst 16 lande bestemmelser, der i princippet foreskriver, at al samhandel skal foregå under de to landes flag med halvdelen til hver. De 16 lande repræsenterer begge sider af jerntæppet. Under handelsforhandlingerne i 1955 søgte Argentina at lokke Danmark med på spøgen ved at foreslå en noteudveksling med det formål gensidigt at begunstige dansk og argentinsk skibsfart. Men rederne henstillede til regeringen at afvise det argentinske forslag. Dansk skibsfart undgik smitten. Iøvrigt begunstiger Argentina på mange måder sin egen skibsfart ved at fritage den for sådanne stempelafgifter, fyr- og havneafgifter m. m., som pålægges udenlandske skibe.

Canada har hidtil været på den frie skibsfarts side, men i den senere tid har der i landet rejst sig krav om,

at Canadas kystfart udelukkende forbeholdes Canadas egne skibe. Endvidere rejstes krav om, at farten på St. Lawrence-søvejen og de store søer forbeholdes amerikansk og canadisk skibsfart. Forhåbentlig betænker Canada sig mere end een gang, før landet træffer bestemmelse på dette punkt.

Chile synes håbløst underkastet flagdiskriminationens onde fe. Allerede før loven om indførelse af fifty-fifty-reglen blev vedtaget, protesterede de andre skibsfartsnationer. Men det hjalp altsaa ikke, selv om det mægtige USA var med i de protesterendes skare. Chile kunne med fuld ret henvise til, at netop amerikansk skibsfart var gået i spidsen for halvtreds procent-reglen. Det chilenske skridt rammer i høj grad dansk skibsfart og kan navnlig få indflydelse på rederiet J. Lauritzens beskæftigelse, men ved en fortsat dygtig indsats vil vanskelighederne forhåbentlig blive overvundet.

Equador giver flertallet af egne skibe reduktioner med hensyn til en række afgifter, og udenlandske skibe pålægges trods protester ekstra konsulatsafgifter.

Indien har diskriminerende fragtklausuler i handelsaftaler med en række lande og definerer transporter mellem eget land og Pakistan som kystfart. Der er kystfartsmonopol for indiske skibe.

Israel favoriserer sit nationale rederi med hensyn til transporter i forbindelse med landets im- og eksport. *Japan* følger nogenlunde den samme politik. Efterhånden som den japanske flåde ved statens støtte vokser til en magtfaktor, vil den internationale skibsfart kunne påføres store skader, og en britisk protestaktion, der støttes af andre lande, er derfor i gang.

Peru følger nogenlunde samme politik som Chile, men en halvtreds procent-lov er endnu ikke vedtaget af deputeretkammeret. *Saudi-Arabien* har gjort sig bemærket ved at give den græske skibsreder Onassis monopol på transporten af landets betydelige olieeksport. Sagen er blevet indbragt for den faste voldgiftsdomstol i Geneve, og monopolrettighederne for Onassis er foreløbigt stillet i bero.

Spansk opfindsomhed

Spanien har vist sig meget opfindsomt, når det gælder favoriseringen af egne transportmidler. I 1955 bestemtes det bl. a., at spanske tjenestemænd og private, der får bevilget fremmed valuta til udenlandsrejser, skal benytte spanske skibs- eller flyveruter, men forordningen blev senere ophævet for de privates vedkommende. Dog opretholder Spanien stadig de mere „traditionelle“ former for flagdiskriminering. Mange lande, deriblandt Danmark, har protesteret, og det spanske søfartsministerium har svaret, at det principielt er imod flagdiskrimination, men at det er nødt til at følge efter de øvrige lande, der siger „fifty-fifty“. — Et noget vagt forsvar for en påstand om, at man foretrækker fri skibsfart!

Tyrkiet forbeholder sin vareimport for tyrkiske skibe i stor stil og laver forskellige krumspring, som generer den fremmede skibsfart. Fragterne må således kun betales i tyrkisk valuta, der blokeres i Tyrkiet og

ikke engang kan anvendes til betaling af skibenes udgifter i landet. Også på eksport-området har regeringen indført flagdiskriminerende foranstaltninger.

Næstsidst i rækken må nævnes USA, der giver sine egne rederier betydelig støtte i form af bygge- og driftssubsidier samt i fragtpreferencer på en række områder. Som allerede nævnt har De forenede stater til en vis grad ført an med halvtreds procent-reglen, der oprindeligt var tilknyttet Marshall-hjælpen og andre hjælpeprogrammer, men som efterhånden har fået sit virkeområde betydeligt udvidet. Hvad USA har givet med den ene hånd, tager det til en vis grad med den anden ved at frarøve visse skibsfartslande deres naturlige eksistensmuligheder. Protesterne er skyllet ind over Amerikas kyster under mottoet om, at Europa ønsker „Trade — not Aid“ (handel — ikke hjælp).

USA har ikke mulighed for at konkurrere den fremmede skibsfart ud på naturlig måde, men kan kun gøre det ved at give egne skibe en præferencestilling på flere områder, yde støtte til skibenes bygning og til deres drift. Driftsudgifterne er for amerikanske skibe meget større end for noget andet lands handelsflåde.

Endelig er der tilbage at nævne *Ægypten*, der har diskriminerende fragtklausuler i handelsaftalerne med en række lande. Allerede i 1951 oprettede den ægyptiske regering et særligt organ, der skulle sikre, at mindst tredive procent af landets import og eksport skulle foregå med dets egne skibe.

Konkurrencen fra luften

Godt 62 procent af den tonnage, danske redere har kontraheret, skal bygges ved danske værfter. Hele nybygningsprogrammet vil kræve en kapitalinvestering på ca. 1.300 millioner kroner. Nybygningspriserne er steget ganske fantastisk siden den anden verdenskrigs udbrud, og stigningen er fortsat i årene efter krigen. Et skib, der kostede een million kroner i 1939, kostede ca. 5 millioner kroner i 1955. Dette viser, at det ikke er småpenge, der må investeres i et erhverv som skibsfarten. Dertil kommer, at leveringstiden er meget lang. De skibe, de danske redere har under bygning eller i ordre, ventes afleveret inden udgangen af 1959, mens skibe, der bestilles i dag, først kan ventes afleveret i 1960 eller 1961.

Som allerede nævnt skal man ikke føle sig særligt imponeret af det danske nybygningsprogram, for lande som Norge og Sverige bygger op i endnu større tempo. Norge har et byggeprogram på over 3,5 millioner brutotons, mens Sverige har 835.000 tons i ordre.

Søfarten møder vanskeligheder på mange områder. Bl. a. er konkurrencen fra luftfartens side meget betydelig. I passagertrafikken mellem Nordamerika og Europa i begge retninger har luftfarten efterhånden sikret sig 41,8 procent af passagererne mod kun 36,1 procent i 1948 og 38,1 procent i 1954. I 1955 transporterede flyvemaskinerne ialt 692.000 Atlant-passagerer mod 350.000 i 1948. Men dermed være ikke sagt, at skibsfarten er slået ud på Atlanten. Flere store Atlantlinere vil blive bygget i fremtiden, og da rejselysten og

transportbehovet stadig stiger, er der sikkert plads både for skibe og fly på ruterne over Atlanten, og trods alt vokser passagerantallet støt også for linernes vedkommende. I 1948 transporterede skibene kun 620.000 passagerer over Atlanterhavet. I 1954 var tallet steget til 938.000 og sidste år til 964.000.

Vor vigtigste dollarkilde

Dansk skibsfarts betydning for landets økonomi kan ikke overvurderes. Skibsfarten giver beskæftigelse til en mængde mennesker ud over dem, der direkte er beskæftiget om bord i skibene eller på rederikontorerne, og som dollarskabende erhverv er det vel nok Danmarks største enkelterhverv. Ialt indtjente dansk skibsfart 1.281 millioner kroner i udenlandsk mønt i 1955, hvoraf de 336 millioner kroner indtjentes i dollars og de 473 millioner i sterling. Disse tal er bruttotal, og kun en del af pengene vil tilgå det danske samfund, idet skibene selvfølgelig må afholde en række driftsudgifter i udlandet, men man regner med, at ca. 680 millioner kroner af den samlede indtjening i fremmede møntsorter vil komme vor samfundsøkonomi til gode. I 1953 og 1954 udgjorde de tilsvarende beløb henholdsvis 552 og 554 millioner kroner. Der kan således noteres en betydelig stigning. Iøvrigt må til det allerede nævnte nettobeløb tillægges ca. 20 millioner kroner, som skibsfarten har indtjent ved passagerbefordring i udenlandsk fart.

Dansk skibsfarts smertensbarn har igennem mange år været småskibsfarten, og det er den stadig. Over halvdelen af vore skibe — størrelsesgruppen 100—500 brt — er over 25 år gammel. Derfor må det hilses med glæde, at der for øjeblikket er et ret stort antal coasters under bygning eller i ordre. Ved årets begyndelse var der således bestilt 28 coasters i størrelsen 240—970 tons dødvægt samt 6 coasters på ca. 1500 tons dødvægt.

Danske søfolk mishandles skattemæssigt!

De små skibe er snart de eneste, vi ser i vore farvande. De store skibe er efterhånden alle — på nær rute-fartøjerne — beskæftiget i udenlandsk fart. Dette betyder, at vore søfolk ser mindre og mindre til deres familier, hvorfor det også bliver vanskeligere at skaffe det tilstrækkelige antal skibsofficerer. Inden for mand-skabsgrupperne har der været arbejdsløshed at spore, og der er derfor ikke noget at sige til, at mange af vore søfolk har søgt beskæftigelse i udlandet. Alene i Norges handelsflåde er der beskæftiget ca. 2.000 danske søfolk og i den svenske ca. 1.500.

Når så mange af vore søfolk er søgt til udlandet, skyldes det til en vis grad, at man fra statens side mishandler dem skattemæssigt. Hustrurejserne er efterhånden blevet en meget stor udgift for alle sømands-familier, og det vil man forhåbentlig skattemæssigt se på i fremtiden.

Dansk skibsfart har et betydeligt samarbejde med udenlandsk søfart på mange områder. I flere vigtige spørgsmål optræder de nordiske lande som een blok og udgør en stormagt på skibsfartens område i det internationale samarbejde. De nordiske lande er enige om, at mange af de internationale skibsfartsorganisationer, som allerede eksisterer, er uundværlige. På den anden side er man også her i Norden enige om, at der er en uheldig tendens til at oprette nye internationale organisationer, som påtager sig opgaver, som allerede bestrides af allerede bestående sammenslutninger.

Mere papir!

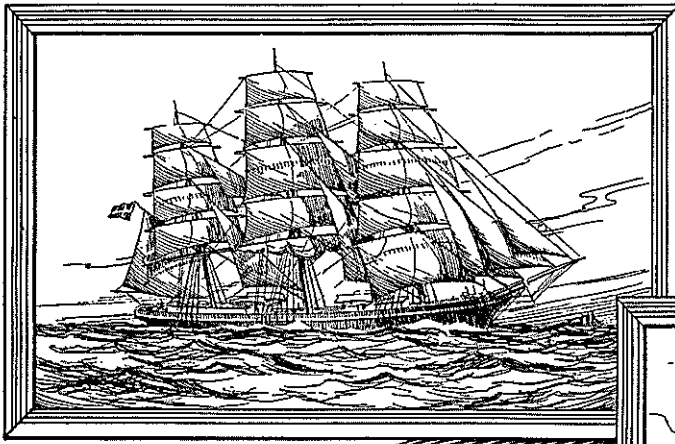
Den påtænkte Intergovernmental Maritime Consultative Organisation (IMCO) har mødt stor modstand fra nordisk og anden side. Udkastet til en konvention om IMCO blev vedtaget på en regeringskonference i Geneve i foråret 1948, men skal først træde i kraft, når mindst 21 stater har ratificeret den. Af disse 21 skal mindst syv have en brutto-tonnage på mindst een million tons. Endnu mangler et par enkelte lande at ratificere, og f. eks. har Grækenland indledt et tilbagetog på grund af betænkeligheder. Også i lande, som allerede har ratificeret, er der modstand mod IMCO. Dette gælder f. eks. for redere i England, USA og Holland.

Fra nordisk side hævder man, at man ikke skal overdrive det internationale samarbejde og skabe organisationer, som i virkeligheden er overflødige. Når sådanne organisationer først er blevet skabt, er de ikke til at få likvideret igen. Deres embedsmænd tilriver sig stadig flere og flere opgaver. Mere og mere papir hvirvles ud fra kontorerne, omkostningerne stiger, og værdifuld arbejdskraft spildes til ingen eller kun liden nytte.

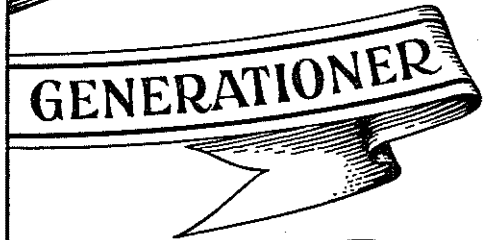
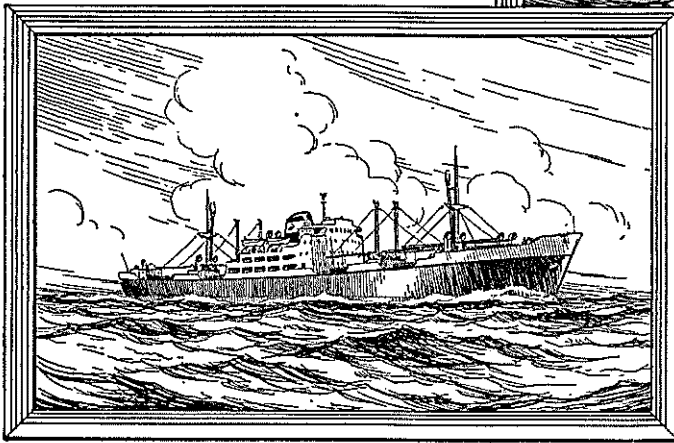
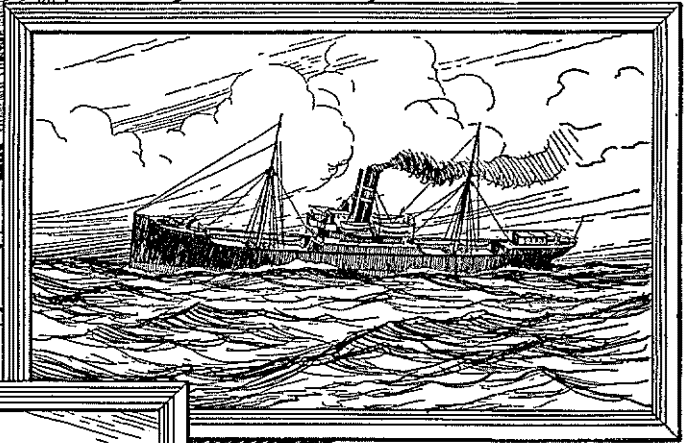
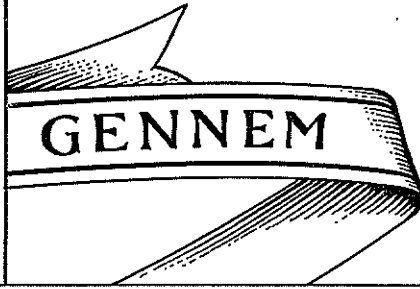
På visse områder har der i den sidste tid fundet et ret kraftigt fald i fragtraterne sted, men formodentlig er denne nedgang kun af sæsonmæssig art og ikke permanent.

Ved gennemlæsningen af Dansk Dampskibsrederi-forenings årsberetning får man et godt begreb om søfartens betydning for sameksistensen nationerne imellem, for Danmarks økonomi og for folkeslagenes levestandard. Man får også et begreb om, at søfart ikke er nogen helt almindelig transportforretning. Problemerne er så mange og så store, og risikoen så enorm, at der kræves virkelig dygtighed, forudseenhed og et vist mod til at tage kampen op på verdenshavene. Heldigvis har danske redere aldrig savnet disse egenskaber, og da tilmed vore søfolk er dygtige og vore skibe blandt de bedste i verden, skulle vi have gode chancer for at klare alle vanskeligheder. Navnlig når vi står skulder ved skulder med Norge og Sverige, der hver for sig er blandt verdens betydeligste søfartsnationer, kan vi løfte store byrder. Også på søfartens område er Norden en faktor, verden må regne med. —*wig.*

DE FORENEDE BUGSERSELSKABER
KØBENHAVN



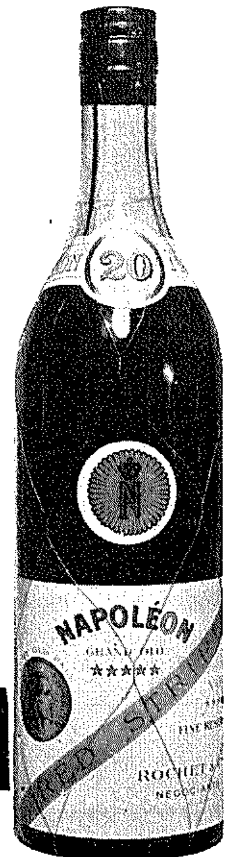
H. SCH - P.



**HAR DE
OVERALT PAA HAVET
FAAET**

fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER



Flådebesøg

BETYDER PENGE FOR KØBENHAVN

„Wonderful Copenhagen“ synger orlogsgaster fra mange lande — og mener det. Vi danskere er meget glade for os selv og betragter mange gange Danmark som verdens midtpunkt. Noget af det bedste stof, en dansk avis kan diske op med, er faktisk turisternes skamros af vort land og os selv.

Man skal ikke tage udenlandske gæsters høflige bemærkninger til pressen alt for alvorligt. Men det er en kendsgerning, at de fremmede orlogsgaster er glade for at besøge Danmark. Sir John Eccles, der besøgte København med en britisk flådeafdeling i slutningen af juni som admiral for NATO-flåden i Østatlanten, fortalte, at der ved årets begyndelse blev foretaget en rundspørge om bord i de fleste af den britiske flådes skibe for at finde ud af, hvilken havn gasterne helst ville besøge. Flertallet af svarene lød: „Copenhagen!“

Nibe flyttet ud i Øresund!

Et flådebesøg sætter unægtelig farve på byen, men samtidig indbringer det hård valuta. Under et enkelt amerikansk flådebesøg i sommer gæstedes København af omtrent 4.000 sailors og kadetter. Hovedstaden blev altså forøget med et indbyggerantal, der ville svare til, hvis man flyttede omtrent hele Fanøs og Turøes befolkning hertil! Alene om bord i slagskibet „Iowa“, der var så stort, at det måtte blive liggende ude i Sundet, var der en besætning på 2.300 mand — svarende til hele Nibe bys indbyggerantal!

Under det britiske flådebesøg lige efter amerikanerne gæstedes byen af ca. 2.500 mand.

På et år besøgte København gennemsnitlig af 10.000 fremmede orlogsgaster af forskellige nationaliteter, og de bruger ca. 15 dollars hver pr. uge. Nu er det ganske vist ikke dem alle, der bliver en hel uge, men de 4.000 mand, der kom med „Iowa“ og dens eskorte, gjorde. Og da amerikanerne er dem, der bruger flest penge i byen, har de mindst lagt 60.000 dollars — eller 420.000 kroner — i hovedstaden. Endda er gasternes lomme penge ikke de eneste, der tæller med. Til det ret store tal må man lægge såkaldte „faste“ og officielle udgifter, skibene må udrede.

Lods pr. helikopter

De fremmede orlogsskibe betaler ganske vist ikke havneafgift, men det var f. eks. ikke nogen ringe sum, englænderne måtte af med for at få lodset hangarskibet „Bulwark“ ind i sommer — selv om lodsens blev hentet i land med helikopter! Desuden kommer der udgifter til bugserassistance. Da det andet britiske hangarskib „Implacable“ besøgte København, måtte det have fire bugserbåde til hjælp, og den lille affære kostede ca. 4.500 kroner.

Om bord i „Iowa“ spises syv tons mad i døgnet. Ganske vist havde skibet selv de fleste af madvarerne med i sit fødevarelager på 800 tons, men alligevel blev der da bragt en bid brød om bord fra København.

Erfaringsmæssigt bruger orlogsgasterne flest penge de to første dage, de invaderer byen, nemlig fem-seks dollars hver. Har der lige været udbetalt forstrækning i en anden by, bliver der selvfølgelig mindre til København. Amerikanerne er som nævnt de „flotteste“, når det gælder om at lægge penge i byen, men også brasiliannerne giver mange penge ud. Det er forresten ikke alle pengene, der gives ud på natklubber, i Tivoli, på Bakken og på restaurationer. Da jeg fornylig gæstede et britisk orlogsskib i havnen, var det første, en af søfolkene spurgte mig om, hvor man kunne købe fint sølvtøj med hjem. De fremmede orlogsgaster viser stor interesse for dansk kunsthåndværk. De er kort sagt turister som alle andre udlændinge, der kommer hertil!

„Basserne“ på rådhuset

De udgifter, byen eller staten har til gengæld i anledning af et flådebesøg er meget små. Sædvanligvis er der besøg på Københavns rådhus for en del af besætningerne. Overborgmester H. P. Sørensen holdt på, at også basserne skulle have lov at komme med, og denne gode ide følges stadig. Traktementet på rådhuset er ikke videre kostbart. I visse tilfælde vanker der en øl.

De tørstige blandt gasterne kan iøvrigt få tørsten slukket ved besøg på et af de store bryggerier, der sædvanligvis inviterer på en omvisning. Forresten er et flådebesøg mange gange en ypperlig reklame for dansk industri. Det sker tit, at der fremsendes invitationer fra danske firmaer og institutioner, der har handelsforbindelser med gæsternes hjemlande. — Og handlen følger jo flaget — i begge retninger!

Men et flådebesøg er ikke altid bare fest, farver, musik og halløj. Gennem flådebesøgene lærer vort søværns befalingsmænd kolleger fra andre landes flåder at kende, og samtidig får de ofte — sammen med marinenes civile teknikere — lejlighed til at bese enhederne og stifte bekendtskab med tekniske nyheder.

Endvidere holdes der ofte flådeøvelser med de besøgende NATO-skibe under passagen i danske farvande og helt ud i Nordsøen. Det var bl. a. tilfældet, da destroyer-depotskibet „Tyne“ og hangarskibet „Bulwark“ var på besøg. I øvelsen deltog foruden danske u-både flere norske og hollandske enheder.

Der er tre former for flådebesøg. Først er der de „officielle“, dernæst de „uofficielle“ og endelig de „operative“. De førstnævnte kræver udfoldelsen af et stort honnørmæssigt ceremoniel, mens de sidstnævnte finder

sted under øvelser og ikke kræver større høflighedsmæssige foranstaltninger.

Diplomatiet i virksomhed

Når en fremmed flåde vil aflægge besøg i dansk havn, må den pågældende flådeledelse gennem sin stats diplomater fremsende en ansøgning til det danske udenrigsministerium. Ansøgningen kan først bevilges, når det danske forsvarsministerium er spurgt, om det har noget at indvende mod besøget.

Søværnskommandoen sørger i god tid før besøget for, at gæsterne får tildelt een eller to forbindelsesofficerer, der kan stå til rådighed med råd og dåd på forskellige områder. Forbindelsesofficererne er som regel kaptajnøjntanter eller orlogskaptajner — alt efter besøgets art og størrelse. Programmet for de fremmede orlogsskibes ophold i havnen lægges af den danske søværnskommando i samarbejde med de gæstende skibes legation eller ambassade — for det meste repræsenteret ved marineattachéen.

Havnevæsen, toldvæsen, lodsvæsen, bugserselskab, telefonselskab, politi og mange andre instanser skal underrettes om gæsternes ankomst. Dette sørger søværnskommandoen også for, men det overlades til gæsternes legationer eller ambassader selv at sørge for bestilling af proviant.

I de allerfleste tilfælde affyres salut ved flådernes ankomst til byen. Fører et skib mindst tre kanoner a 47 mm eller derover, er det nemlig salutpligtigt og hilser flaget på batteriet Sixtus med 21 skud. Det danske søværn kvitterer med det samme antal skud. I gamle dage var man meget nøjeregnende med denne saluttering, og hvis der manglede et skud, kunne det meget nemt føre til diplomatiske forviklinger.

Havnevæsenet stiller som regel een eller flere telefoner til gæsternes rådighed, og et „trossehold“ fra den danske marine står parat til at tage imod fortøjningerne på kajen. Søværnet stiller også værnepligtige — selvfølgelig sprogkyndige — til rådighed som telefonvagter for de fremmede. Som regel har skibene selv et meget stort, lokalt telefonnet, der kan sættes i forbindelse med linierne i land. Om bord i „Iowa“ var der 1300 telefoner, men ingen af dem fik forbindelse med land. Heldigvis, siger telefondamerne!

Stakkels admiraler!

International koutume kræver, at der aflægges gensidige visitter under et flådebesøg. Sådanne sker efter ganske bestemte regler, der kræver, at de fremmede aflægger besøg først. Admiral Sir John Eccles, der havde været i København første gang som ung løjtnant i 1919, sagde ved ankomsten i år, at han glædede sig til at se kongens by igen. Men vi er bange for, at han havde det betydeligt mere muntert den gang for 36 år siden. En admiral har mange pligter, når han gæster havnen. Han må som regel gæste både forsvarsminister, forsvarschef, chefen for søværnet, chefen for kystflåden, chefen for Sundets marinekommando, Københavns

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

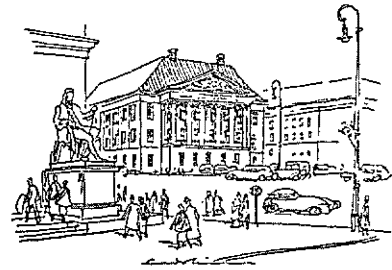
Agenter for

Margarinecentralen — Tidemanns Tobaksfabrik
Housemann & Thompson Ltd. — Alma chemiske Fabriker AS. Unitor

Leverancer i:

Port de Bouc — Lavera — La Mede — Berre
Telf.: COLBERT 98-84, 98-85, 98-86

Anmod om Tilbud for større Leverancer, for Skibets Ankomst.



HANDELSBANKEN

HOVEDSÆDE:
HOLMENS KANAL 2
KØBENHAVN K



89 AFDELINGER
OG FILIALER OVER
HELE LANDET

— den moderne bank med de gode traditioner

A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders

Sikkerhed til søs

DECCA NAVIGATOR

DECCA RADAR

DECCA NAVIGATOR AKTIESELSKAB

KRYSTALGADE 15 - KØBENHAVN K.

TELEFON BYEN 8310

kommandant og overborgmesteren. Og når alt dette er overstået — som regel på en formiddag — vendes botten. Alle dem, den fremmede flådechef har besøgt, aflægger genvisit om eftermiddagen. Hvis den besøgende skibschef er af kaptajnløjtnants-rang eller derunder, har den danske admiral lov til at lade sin stabschef sørge for genvisitten på sine vegne. — Og under alt dette skal den gæstende chef og værterne se smilende og veloplagte ud, som om det hele er dem en udsøgt fornøjelse, skønt de har været skuespillet igennem hundreder af gange.

„Langeliniepigerne“

„Langeliniepiger“ — ja, det er vist et begreb, der findes magen til i de fleste større havnebyer verden over. Men iøvrigt er „racen“ ved at være uddød herhjemme. Efter den første verdenskrig var det sådan, at de fremmede orlogsgaster ligefrem klagede over, at de ikke kunne færdes i fred for pigerne. Til sidst måtte de anmode politiet om hjælp. Politiet lod derefter hele Langeliniekajen afspærre med pigtråd, og „panserbasser“ agerede så dydens strenge vogtere langs pigtråden sammen med allierede skildvagter.

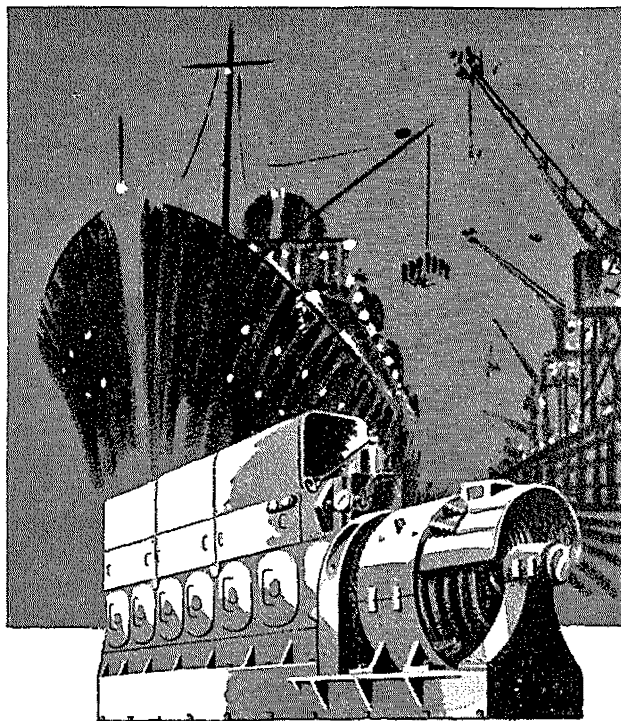
De „professionelle“ Langelinie-piger eksisterer ikke mere, og når man i sommer har kunnet læse om, at de fremmede orlogsgaster blev jaget af det svage køn, så er det nærmest „teen-age“-piger, der har været på spil. Man behøver næppe at tage særlig tungt på det, for som regel møder disse piger kun op for at genopfriske deres engelsk eller fransk og så forøvrigt, fordi det er „spændende“ at spadsere sammen med en yankee-sailor, en engelsk Jack-Tar med syv folder i benklæderne eller med en lille mørk franskmand med stribet skjortebryst og rød kvast i huen.

Selvfølge sig sker der også „uregelmæssigheder“, men kan man forvente andet, når der slippes et par tusind unge, livsglade mennesker løs? Iøvrigt får de fremmede orlogsgaster tit formaninger om at opføre sig ordentligt under deres ophold i byen, og deres militærpoliti tager meget hårdt fat, hvis gasterne gør deres land skam.

„Wilhelmina“ fra „København“ med tysk udtale er kendt af alle orlogsgaster fra de store flåder. Så berømt er hun, at mange af gasterne møder op i håb om at kunne gifte sig med hende, og heldigvis giver hun i højere grad postvæsenet end politiet noget at bestille.

Maritim solstrålehistorie

Under „Iowa“'s besøg fik Købmagergades postkontor, hvor flåde-afdelingen selv hentede posten i egne, medbragte biler, fantastisk travlt. Postkontorets virkeområde var jo pludselig blevet udvidet i et forhold, som svarede til, hvis det pludselig fik hele Frederikssund ind under sig. Ja, sammenligningen halter vel endda en hel del, for mens indbyggerne i Frederikssund strækker deres postforsendelser over længere tid, har store mængder af post hobet sig op om bord på skibene under sej-



RUSTON AGGREGATER

FREMSTILLES HER
I LANDET I FLERE
FORSKELLIGE STØR-
RELSER FRA 3 HK OG
OPEFTER

FORLANG PROSPEKT
OG REFERENCER

V. H. LANGEBÆK & SØN

CIVILINGENIØRER

Trondhjems-gade 9, København Ø
Tria 5400 — Tigr-adr.: Velamotor

FABRIK og LAGER:

i Ballerup Byvej 222 — Tlf. Ballerup 990

ladsen for pludselig at skulle besørges på een gang! Alene rent portomæssigt betyder et sådant besøg — med luftpostporto til USA — en god indtægtskilde for den danske stat.

De mange flådebesøg kan sommetider give postmesteren i Købmagergade hovedbrud, hvilket følgende lille, sandfærdige solstrålehistorie er et bevis på:

Den amerikanske flådes skoleskib „Annapolis“ besøgte i 1937 København med et stort antal kadetter om bord. Fra en af disse kadetter modtog postmesteren et brev, da skibet var sejlet. Brevet var ikke til postmesteren selv, men i en følgeskrivelse forklarede kadetten, at han nogle minutter før skibets afgang havde truffet en dansk pige i København. Det blev til „hurtig jordforbindelse“ — kærlighed fra begge sider lige på minuttet. Kadetten lovede at skrive, men i skyndingen og forlovelsens rus fik vor midshipman hverken navn eller adresse. Han vidste, at hun til fornavn hed Ita og havde gået i skole i ni år. Hun havde et par dejlige blå øjne og blondt hår. Hun var 6 fod og 2 tommer høj, mente kadetten, der vedlagde et fotografi af sig selv.

Og nu skulle postmesteren altså „ganske simpelt“ finde pigen og give hende et brev fra kadetten!

Det danske postvæsen er kendt for sin fine service, og postmesteren klarede opgaven fint. Han fik et af de københavnske dagblade til at efterlyse pigen, samtidig med at han fik det til at bringe kadettens billede. 24 timer senere mødte pigen op på redaktionen og fik sit brev. Om ikke før, så foran alteret fik kadetten at vide, at hun ikke hed Ita, men Ida!

Flådebesøg kan give anledning til alvorlige forviklinger staterne imellem. Det mest friske eksempel herpå er affæren med den britiske frømand „Buster“ Crabb og det russiske krigsskib „Ordjonikidze“ under dets besøg i britisk havn. Den affære kunne meget let have tændt verden i brand.

Russisk flåde skulle saboteres i København

Under et russisk flådebesøg i København så langt tilbage som i 1789 var det også ved at gå galt. En fantast og eventyrer af en svensk søløjtnant ved navn Lars Frederik Benzeltierna ville sprænge Katharinas flåde i luften, mens den lå på reden. Benzeltierna kom i København i forbindelse med den irske skibsfører William O'Brien, hvis skib var blevet indespærret af isen. Skibet, en brig, lå opankret nær den russiske eskadre, og det skulle efter planen bruges til aktionen.

Benzeltierna tilbød en enorm sum for briggen, og O'Brien accepterede med det forbehold, at vekslen på de mange penge, han skulle have efter attentatet, skulle opbevares af en trediemand. Han betroede sig derfor til en englænder i København.

Ellers var sagen i orden. Briggen skulle fyldes med krudt og dens sider, dæk og tovværk bstryges med beg og tjære. Ved nordostlig vind skulle russiske søofficerer inviteres på en middag om bord, og når de var godt drukket til, skulle der sættes ild til briggen. Vinden skulle besørges resten ved at føre det brændende skib over mod den russiske eskadre. Alt var lagt op til det

store knald, idet nemlig et skib med meget krudt om bord var det fornemste mål for briggen. Når først dette skib røg i luften, ville det, efter Benzeltiernas mening, tage de fleste af de øvrige i eskadren med sig.

Men englænderen, som O'Brien betroede sig til, blev bestyrtet ved at høre om planen og anmeldte sagen til de danske myndigheder, der straks gik til aktion. Derved blev attentatplanen forpurret, og den russiske flåde sparet for en ond skæbne. Både Benzeltierna, O'Brien og en mellemmand blev dømt til døden med alle de raffinementer, der dengang var forbundet med en henrettelse. Men kejserinde Katharina af Rusland gik i forbøn for dem, og i stedet blev de ført til tugthusarbejde i jern uden for Trondhjem.

Orlogsgastens mareridt: 100 mand og een bajer!

Heldigvis er et flådebesøg i dag oftest tegn på fredelige forhold. Den ene dag er her britiske krigsskibe, den næste norske, derefter svenske, russiske og hollandske! Og alle bliver de behandlet som turister i København.

Da HMS „Tyne“ passerede USS „Iowa“, der var for hjemgående fra besøget i Danmark, lod den britiske admiral signalere til amerikanerne:

„Håber, I havde en god tid i København og at I ikke har drukket alt øllet!“

De engelske søkrigere kan i dag skrive under på, at København heldigvis ikke er tørlagt hverken som havneby eller ølmæssigt set!

Otto Ludwig.

TRÆSKIBE og træ i skibe

holder længere med



Træimpregnering

C-TOX er det bedste og sikreste middel mod de svampearter, der ødelægger vore fiskerfartøjer og andre træskibe.

Afprøvet på TEKNOLOGISK INSTITUT 1954-55 på træværk hentet direkte fra svampeangrebne fartøjer.

C-TOX behandlet træ er holdbart træ — og så kan det males og lakeres som sædvanlig.

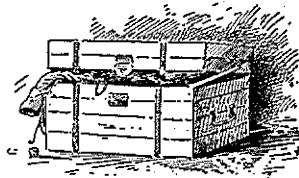
KIRK & KOMPAGNI

THS. LAUBSGADE 6-8 & 15, KØBENHAVN Ø.

TLF. CENTRAL *2750

...fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



Isbåde

Ligesom den britiske flådes gaster har krav på en bestemt ration rom hver uge, indeholder den amerikanske flådes kostreglement en bestemmelse om, at flødeis skal indgå i kostplanen. Hver mand har krav på ikke mindre end 50 liter is om året, hvadenten han så befinder sig i nærheden af Ækvator eller oppe ved Nordpolen. Under et flådebesøg på 3.000 mand i København fik de amerikanske orlogsgaster hver dag 500 liter flødeis bragt om bord!

ASDIC er en gammel ting!

Asdic er som bekendt et undervands-pejleapparat til bekæmpelse af u-både. Dette defensive våben udvikledes rigtigt under den anden verdenskrig, nemlig af amerikanerne og englænderne. Men ideen til det stammer faktisk allerede fra tiden før den første verdenskrig, og manden, der opkastede ideen, tænkte ikke på krigsmæssig anvendelse. Det var „Titanic“-katastrofen, der fik den britiske ingeniør til at tænke på, at der måtte kunne fremstilles et apparat, der i mørke og tåge kunne udsende lyd og modtage sit eget ekko, så det blev muligt i god tid at opdage farlige isbjerge. Richardson fremsatte sin teori over for videnskaben, og i 1914 nedsatte det britiske admiralitet en kommission, der skulle studere denne. Kommissionen fandt ud af, at der skulle anvendes højfrekvente lydbølger, der kan forplante sig gennem vandet, og hvis ekko kan retningsbestemmes. I foråret 1918 var man nået så vidt, at man kunne registrere et ekko fra en u-båd i en afstand af 500 meter. I dag kan man retningsbestemme så små ting som f. eks. miner og torpedoer på over en sømils afstand. Iøvrigt fandt Asdic trods alt til sidst også en mere fredelig anvendelse, nemlig i hvalfangsten. Til registrering af isbjerge er radar meget bedre!

Hvad betyder det?

Forresten er der ikke ret mange, som ved, hvad ordet Asdic betyder. Men navnet er ligesom så mange andre moderne betegnelser dannet af flere engelske ord, hvis forstavelser man har benyttet. Asdic betyder „Anti Submarine Detection Investigation Committee“. Med det samme kan det måske også være nyttigt at fortælle, at ordet radar er dannet på samme måde og betyder „Radio Detection And Ranging“.

Skibsfarten transporterer mest

Af hele den godsmængde, der transporteres mellem nationer og kontinenter, tager skibsfarten sig af de tre fjerdedele. Endnu mere imponerende er det næsten, at to trediedele af hele den indenlandske godstrafik i USA sker på de fem store søer!

Fotografering på havbunden

Nu kan man fotografere selv på de største havdybder, idet der er blevet konstrueret en helt ny type undervands-kamera, der er i stand til at modstå trykket i dybder på over 10.000 meter. Kameraet, der vejer ca. 50 kg, er konstrueret af dr. Harold E. Edgerton i Massachusetts.

Hvalens fjender færre

I 1931, da hvalfangsten var på sit højeste, havde nordmændene indsat 27 ekspeditioner i Antarctic. I alt deltog 41 ekspeditioner det år i jagten på hvalerne. Siden er antallet af ekspeditioner stadig faldet, samtidig med at hvalerne langsomt går deres udryddelse i møde. Under den sidste hvalfangstsæson var der kun indsat ni norske hvalkogerier i Antarctic med en flåde på ca. 100 fangstbåde.

Gamle drenge!

Hvor gammelt er et isbjerg egentlig? — Dette spørgsmål stillede tre videnskabsmænd sig selv fornylig. De undersøgte seks isbjerge langs Labradors kyst og tog prøver af isen med sig i land. Inden isen smeltede, kunne de fastslå, at i alle tilfælde to af kolosserne var over en million år gamle. Dette kunne de gøre ved hjælp af luftblæserne i isen, idet de målte luftens sammensætning og vidste, at atmosfæren havde en lidt anden sammensætning for en million år siden! Ganske simpelt, ikke?

Tysk orlogsmænd i dansk postfart!

I sommeren 1856, altså for lige bestemt hundrede år siden, var et skib ved navn „Løven“ indsat i post- og passagerfarten mellem København og Rønne. Skibet var i april samme år købt af et interessentskab i Rønne og var identisk med et prøjsisk orlogsskib fra treårs-krigen!

Endnu en prøjser

I 1857 afløstes „Løven“ af dampskibet „Ekpres“ på ruten mellem Rønne og hovedstaden. Også det nye skib havde tidligere sejlet under prøjsisk flag, men dog ikke som orlogsskib.

En virkelig kæmpehavn.

New Yorks havn blev sidste år anløbet af 18.293 skibe!

Morsom statistik

En eller anden har sat sig for at regne ud, hvor mange skibe, der sidste år anløb New Yorks havn på deres jomfrurejse. Han kom til tallet 132. Deraf var de 30 norske, 17 britiske, 12 japanske, 11 tyske, 11 liberianske og 7 svenske. Det var det tredje år i træk, nordmændene placerede sig øverst i denne statistik.

Og endnu nogle tal

En af de sidste linere, der har været på jomfrurejse til New York, var den imponerende og skønne norske m/s „Bergensfjord“. I anledning af dette nye skibs indsættelse på Atlant-ruten erklærede Den Norske Amerika Linie stolt, at dens skibe fra starten i 1913 og indtil nu har sejlet over 600.000 passagerer over „dammen“ og på samme rute befordret mere end 8 millioner tons gods.

Fin norsk ide

Vikingen har tidligere fortalt om det norske rederi Fred. Olsen & Co.s forkærlighed for galionsfigurer. Men ved De egentlig, hvor mange af hans skibe, der er blevet smykket med sådanne figurer? Nej, jeg tænkte det nok! Men rederiet er nu nået op på 40!

Ørepropper

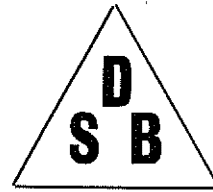
Støjen i en motortorpedobåd er meget slem, og navnlig går den ud over folkene i maskinrummet, der derfor må have vokspropper i ørene. Disse propper koster forsvarsministeriet 40.000 kroner om året!

Lynhurtige!

Mens vi er ved motortorpedobådene, kan jeg fortælle, at det koster ca. 2.000 kroner i timen at sejle med dem, når man regner alle udgifter med som f. eks. reparationer og eftersyn. Men heldigvis sejler fratojerne heller ikke i døgn drift. De kan forøvrigt gøre turen fra København til Oslo på otte timer, altså kun det halve af den tid, som den ellers så hurtige „Kronprins Olav“ bruger.

Der er nok af dem!

Videnskaben mener, at der i hele verden findes mellem 20.000 og 40.000 forskellige slags fisk. Der er altså muligheder nok for at variere kostplanen!



— siden 1922 i spidsen,
bygger i dag de mest
moderne redningsflåder

Leveres til 1—20 mand
Fylder kun 0,10-0,45 cbm.
Oppustes med kulsyre, og er
driftsklar i løbet af få sekunder

DENMARK COPENHAGEN K
63, ST. KONGENSGADE

SANICO

TELEPHONE BYEN 7351-9341-9360
TELEGRAMS: SANICOHOUSE

THE SPERRY GYROSCOPE COMPANY LTD.

GYROSKOPKOMPASSER — SELVSTYRERE — RORVISERE — RADAR — LORAN

Leverandør til:

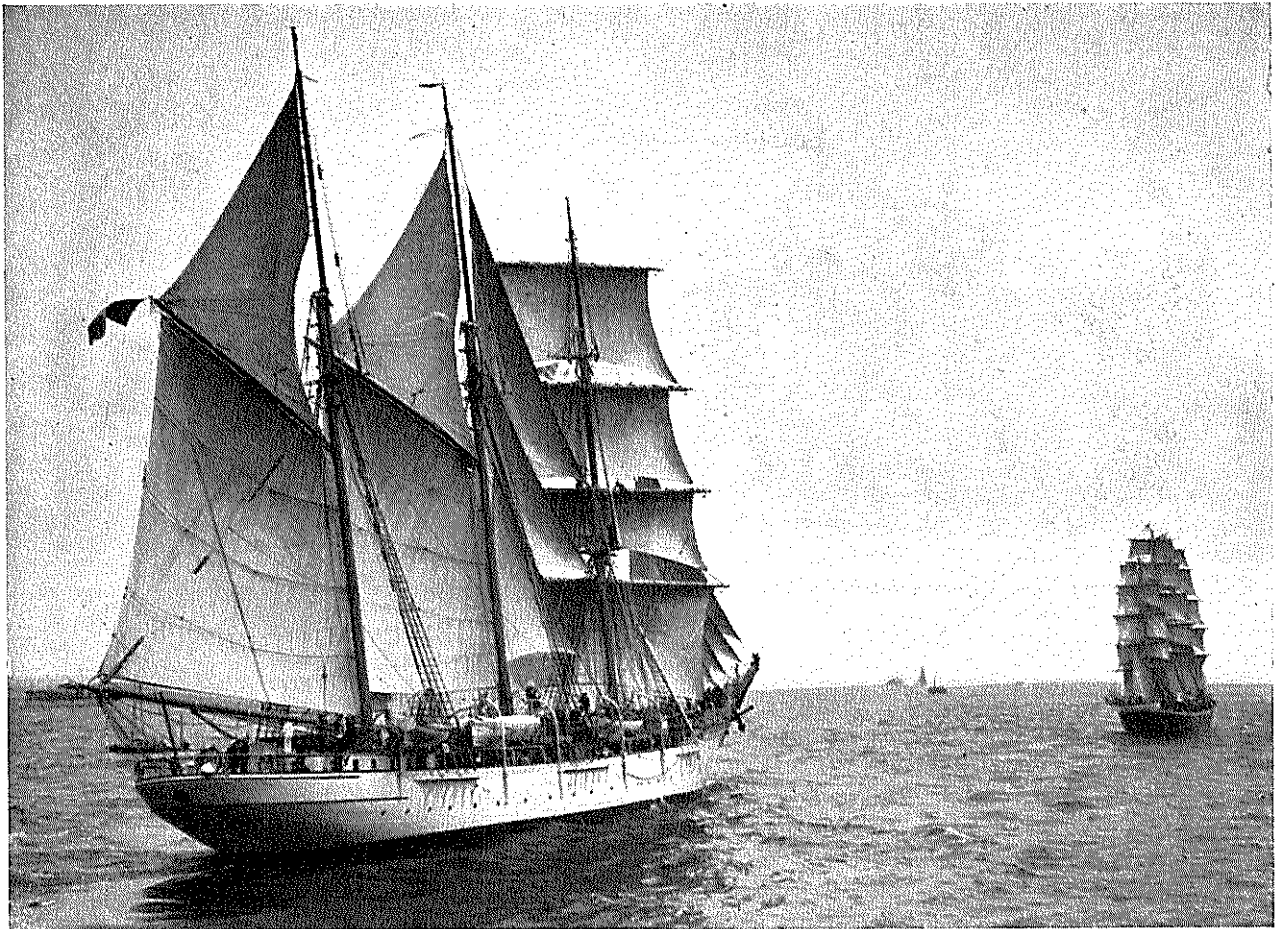
De Danske Statsbaner
Grønlandsdepartementet
Navigationsdirektoratet
Orlogsværftet
Søværnets Televæsen
Dansk Esso A/s
Det Dansk Franske Dampskibsselskab A/s
Det Forenede Dampskibs-Selskab A/s
Rederiet C. K. Hansen
Dampskibsselskabet Heimdal A/s
Islands Dampskibsselskab A/s
Kosangas A/s
Rederiet J. Lauritzen
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





„Georg Stage“ får en fin start og forer foran det belgiske „Mercator“.

Skoleskibs-kapsejladsen blev en kæmpe-succes

Det blev ikke til nogen dansk placering i den store internationale skoleskibs-kapsejlad. Men hvad gør det! Ligesom ved de olympiske lege var det vigtigste her ikke at vinde, men bare at være med. Og de danske drenge om bord i „Georg Stage“ fik i alle tilfælde en oplevelse for livet, men forhåbentlig vil også „Georg Stage“-drenge efter dem få lejlighed til en sådan oplevelse, for denne sejlad var nok en gentagelse værd!

„Georg Stage“ fik ellers en vældig fin start og var ikke bange for at komme for tidligt over, skønt en tyvstart automatisk ville betyde, at der blev lagt en hel time til sejltiden.

Startskudet affyredes lørdag den 7. juli kl. 14 præcis af første admiralitetslord, lord Cilcenrun. Om morgenen havde det været vindstille og tåge — et rigtigt dårligt kapsejladsvæjr. Men en time før starten lettede tågen, og det blæste op fra sydvest. Dette var ikke netop, hvad man om bord på „Georg Stage“ og de andre square-riggere havde ønsket. Her havde man brug for en vind-drejning mod nord.

Starten var et ret kompliceret foretagende, for der var jo trængsel ved startlinien, hvor det kunne have sine vanskeligheder at manøvrere de store sejlskibe. Men

starten gik for sig uden uheld, hvilket nok til en vis grad skyldtes, at deltagerne havde tilladelse til at bruge hjælpemaskinen, indtil et signal blev givet fra HMS „Jewel“. Denne tilladelse benyttede alle skibene sig af undtagen det norske „Sørlandet“, der ingen hjælpemaskineri har om bord, og som var kapsejladens eneste „rene“ sejlskib.

Der var almindelig sorg blandt alle deltagerne i den store kapsejlad over, at den britiske ketch „English Rose“, der skulle have været med helt til Biscayen, efter strengeste ordrer et eller andet sted fra måtte vende om allerede ved tremile-grænsen. Sorgen var så meget større, som dette fartøjs besætning udelukkende bestod af unge piger!

Langsomste båd i starten var det store portugisiske „Sagres“, der var et helt kvarter efter, og dens sejl med de store malteserkors lyste længst op i horisonten.

Mindste deltager i de store skibes klasse, den kun 102 tons store tyrkiske yawl „Ruyan“, der meget betegnende blev karakteriseret som „en mast og en køl med lidt imellem“, lagde sig hurtigt i spidsen for det imponerende felt. Den næste dag lå „Ruyan“ hele 20 sømil foran den engelske flådes yawl „Maribu“. Endnu 18



Kadetterne ombord i den britiske orlogsslådes ketch „Moyana“ jublede af glæde over sejren i den store klasse, hvor alle favoritterne fik bank.

sømil tilbage lå det portugisiske „Bellatrix“. Denne skonnert, der ejes af Portugals ambassadør i London, Pereira, der selv var med om bord, var iøvrigt længe om at nå frem til Dartmouth. På grund af ugunstigt vejr forsinkedes den på sin rejse fra Portugal, og man frygtede en tid, at den var forsvundet.

Nå, men „Bellatrix“ fulgte altså forholdsvis godt med i en vind, der lige passede den. Først på femtepladsen kom den græske skibsreder Niarchos' 700 tons store 3-mastede skonnert „Creole“, der var udlånt til den britiske flåde, og som betegnedes som verdens hurtigste skib. Der var 50 sømil mellem „Ruyan“ og yachten „Creole“ på dette tidspunkt. Vinden var, som meteorologerne havde lovet det, gået nordligere, men endnu lå de helt store skibe langt tilbage.

På dette tidspunkt lå „Sagres“ forrest af fuldriggerne. Derefter fulgte det norske fuldskib „Christian Radich“ og den dansk-svenske skibsreder Einer Hansens „Flying Clipper“, der er identisk med den tidligere „Sunbeam“. Derefter kom den svenske marines skonnert „Falken“.

„Georg Stage“, der med sin brede bov jo ikke netop er bygget for kapsejlad, lå langt tilbage, og „Sørlandet“, der af mange — især nordmænd — var udpeget som favorit, var også sakket langt agterud.

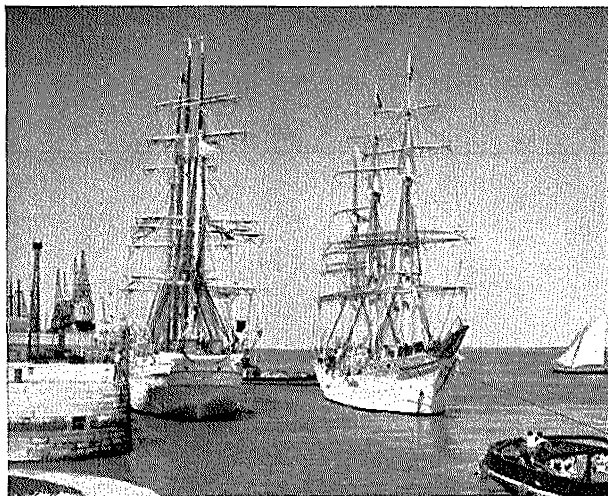
Fem dage efter starten var billedet ændret noget, men „Ruyan“ lå dog stadig i spidsen. Derefter fulgte det argentinske „Juana“, det græske „Creole“, det svenske „Flying Clipper“ og det italienske „Artica II“. Som den forreste af square-riggerne kom „Sagres“ efterfulgt af nordmændene „Sørlandet“ og „Christian Radich“ samt „Georg Stage“. Først som nummer fem kunne man skimte det belgiske „Mercator“.

Fra startstedet i Sydengland til mållinien i Portugal er der ca. 845 sømil. Mållinien betragtedes som passeret når skibene havde Cabo da Roca og Cabo Rasa-fyrene på Portugals kyst vest for Lissabon over et.

Efter 138 timer og 45 minutters sejlads passerede det første skib mållinien. Opløbet blev en hidsig duel mellem det tyrkiske „Ruyan“ og det argentinske „Juana“. Tyrkeren havde ført det meste af vejen. Dagen før slutspurten satte ind, lå „Ruyan“ stadig 45 sømil foran favoritten „Creole“ med „Juana“ i kølvandet nogle få sømil efter. På de sidste sømil øgede „Juana“ imidlertid farten voldsomt, og det blev til en fantastisk slutspurt. Snart passeredes „Ruyan“, og argentineren blev sejlad-



Den dansk-svenske Malmö-reder Einer Hansens smukke skole-skib „Flying Clipper“ fotograferet i Biskayen.



„Sorlandet“ og „Christian Radich“ i Lissabons havn efter kapsejladsen.

sens hurtigste skib. Men „Juan“ og tyrkeren deltog i hver sin klasse, og „Ruyan“ blev den store classes hurtigste deltager. Men kapsejladsen var ikke dermed afgjort. Før vinderen kunne udråbes, ventede der dommerne et større regnstykke, idet bådene sejlede efter handicap udregnet efter deres størrelse, sejlføring m. m. „Creole“, favoritten, havde intet handicap-fradrag, mens „Ruyan“ kunne trække 13 timer, 11 minutter og 55 sekunder fra sin sejltid. „Georg Stage“ kunne derimod — som den mindste square-rigger — trække hele 42 timer og 39 minutter fra, men lå også på det tidspunkt meget langt fra målet.

„Juana“ var det eneste af skibene i den lille klasse, der ikke kunne trække fra i sejltiden. Der var altså stadig spænding om resultatet.

Om bord i „Georg Stage“ var der nogle enkelte, der havde tabt modet. Ingen havde ganske vist regnet med, at det danske skoleskib ville vinde sejladsen, men på den anden side ville man også meget nødtigt placeres som nummer sidst i rækken. „Georg Stage“ nåede sidst i havn af de tolv deltagere i den store klasse på over 100 tons. Men respitten gjorde, at det lille danske skib blev placeret som nummer ti og i præmietid slog både „Sagres“ og „Mercator“. I præmietid lå „Georg Stage“ i virkeligheden kun nogle få minutter efter det norske „Sørlandet“, af hvilket borgerne i Kristiansand havde ventet sig så meget.

„Georg Stage“ passerede mållinien den 16. juli kl. 21.40 og havde fuldført på 8 døgn, 7 timer og 40 minutter. De 92 mand om bord i det lille, sorte skoleskib havde fået spænding for alle pengene. De havde stiftet bekendtskab med det rigtige hav, hvor „Georg Stage“ så sjældent kommer. I virkeligheden havde skibet hermed været ude på sin hidtil største prøve, og eleverne om bord havde da også af denne tur lært noget.

Den danske fuldrigger havde tilbagelagt distancen til Portugal med en gennemsnitsfart af 4,25 knob efter at have ligget næsten helt standset i vindstille og tåge.

Den skandinaviske ære blev reddet af Bergen-skole-

skibet „Christian Radich“, som ingen vist egentlig havde regnet med. Det norske skib fuldførte i tiden 6 døgn, 13 timer og 57 minutter. Respitten gav skibet en smuk andenplads blandt de store fartøjer. Blandt fuldriggerne blev det nummer eet og af samtlige 22 deltagere nummer tre. „Christian Radich“ var et af de skibe, der var længst om at komme i gang efter starten fra Torbay, og onde tunger påstod, at det var pigerne om bord i „English Rose“, der trak den gale vej i trosserne.

Efter at præmietiderne var blevet udregnet, fremgik det, at hurtige „Ruyan“ først kunne placeres som nummer tre blandt de store skibe, og at den engelske flådes ketch „Moyana“ havde vundet. Favoritten „Creole“, der sejlede under britisk flag, placeredes kun som nummer 8.

I klassen for skibe under 100 tons blev også „Juana“ slået i præmietid, men sikrede sig dog en andenplads. Nummer eet blev her det italienske skib „Artica II“, kapsejladens mindste skib. Iøvrigt så resultatlisten således ud:

Store skibe: 1. „Moyana“, England. 2. „Christian Radich“, Norge. 3. „Ruyan“, Tyrkiet. 4. „Falken“, Sverige. 5. „Maybe“, Holland. 6. „Gladan“, Sverige. 7. „Flying Clipper“, Sverige. 8. „Creole“, England. 9. „Sørlandet“, Norge. 10. „Georg Stage“, Danmark. 11. „Sagres“, Portugal. 12. „Mercator“, Belgien.

Fartøjer på under 100 tons: 1. „Artica II“, Italien. 2. „Juana“, Argentina. 3. „Sirene“, Frankrig. 4. „Marabu“, England. 5. „Bellatrix“, Portugal. 6. „Theodora“, England.

Samtlige deltagere blev modtaget med samme hjer-



ATLAS-WERKE AG
BREMEN

Dæksmaskiner til alle Formaal

Vandtætte Døre

Klarsigtruder

Stempelpumper

Centrifugalpumper

Damp-Hjælpemaskiner

Ventilationsanlæg

Fødevandsanlæg

Skibskøleanlæg

GENERALREPRÆSENTATION:

ALBERT JENSEN

AKTIESELSKAB

AMALIEGADE 3 2

CENTR. 12 612 TELEX: 2541

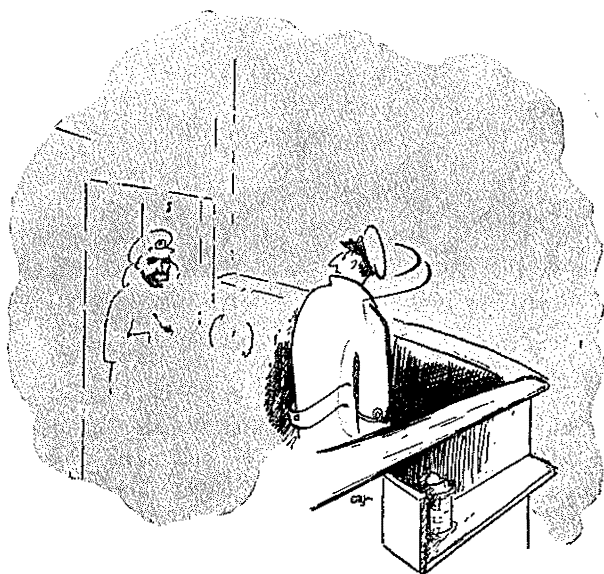
telighed i Lisabon som i Dartmouth. Den portugisiske hovedstad stod på den anden ende under besøget og den efterfølgende præmieuddeling, der blev foretaget af landets præsident. Til hver enkelt deltager i kapsejladser var der en mindemedalje, der uddeltes af den portugisiske marineminister.

De danske skoleskibselever var på flere udflugter i nærheden af Lissabon og var bl. a. inviteret ud af danske firmaer med repræsentation i Portugal.

Skoleskibskapsejladser blev så absolut en succes — og en af de store. Forhåbentlig følger man succes'en op og arrangerer nye kapsejladser af samme art. Ikke så meget for konkurrence-momentets skyld som for det smukke syn, de mange sejl frembyder og for det internationale samarbejdes skyld på havene. Desuden er en kapsejlad af den art udviklende for de unge deltagere. Og for arrangørerne kan den betyde en indtægt. Her tænkes ikke på de arrangerende personer, men på det land og den by, hvorfra skibene starter — og forresten også på den havn, der danner målet for kapsejladser. Tusindvis af mennesker var i dagene omkring starten samlet langs Sydenglands kyst, og blandt dem var mange udenlandske turister. Det samme var tilfældet i Lissabon, da skibene ankom hertil. Selv om arrangementet i første række giver underskud, betyder det indtjening af valuta for de arrangerende byer. Og næste år — eller næste gang — kan sejladserne blive en endnu

større attraktion, da flere store skoleskibe så utvivlsomt vil møde op. Bl. a. må vi da håbe, at „Danmark“ og „Lila Dan“ møder op, hvis der bliver en næste gang.

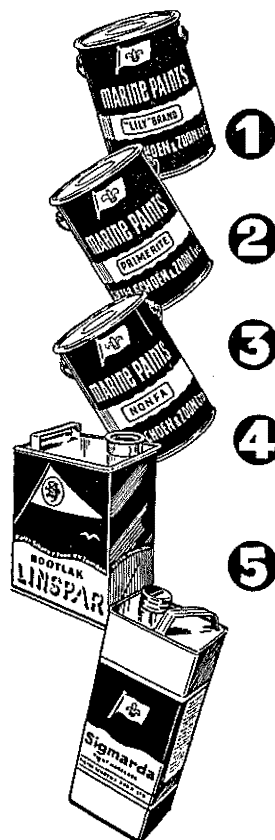
—wig.



„Varsko, hvis det begynder at blive usigtbart!“

FEM TOP-PRODUKTER

fra „LILY“ BRAND MARINE PAINTS



① „LILY“ BRAND — modstandsdygtig for al slags vejr.

② „PRIMERITE“ — ekstra stærkt anti-corrosive, nærmest baseret på zinkchromat-pigmenter. „PRIMERITE“ tørrer på omkring en time og er yderst holdbar. Den stopper tæring og passer til alle forhold — og så er den meget økonomisk i brug!

③ „NONFA“ — syntetisk udenbordsfarve. Den er modstandsdygtig over for alt vejr, og den står meget fint, såsnart den er færdigstrøget, og samtidig er den langtrækkende. Den står til stadighed blank, og binder endnu bedre. Hurtigtørrende.

④ „LINSPAR“ — den hollandske skibslak. Den anvendes ombord på alle skibe verden over. Den er elastisk og giver en fantastisk glans, og iøvrigt har den alle topprodukters fine egenskaber.

⑤ „SIGMARDA“ — betyder fordel. Den forbedrer fremdriften. Prøv at komme 10% „SIGMARDA“ i malingen, og De vil blive forbløffet over, hvor hurtigt den tørrer. „SIGMARDA“ er i sidste ende også årsag til malingens glans. Den gør dårlig maling god, og god maling bedre. „SIGMARDA“ gør ferniseringen til en hurtig overstået ting, ligesom den holder det ferniserede stovfrit. Og så virker den isolerende og beskyttende.

— Med disse produkter ombord er De mere end velgarderet
— De har hele fem es'er!

A/s PIETER SCHOEN & ZOON, LTD

CENTRAL 11 193

DAMPFÆRGEVEJ 3, KØBENHAVN Ø

BYEN 3632

FABRIK: KØBENHAVN - KASTRUP

Skibenes fjende nr. 1

Millioner og atter millioner bliver sat i skibe for at gøre dem så solide og driftsikre som muligt. Redere hele verden over spejder for at finde den bedst mulige måde at sikre disse værdier på.

Intet spares for at skaffe det bedst kvalificerede mandskab og intet spares for at gøre opholdet ombord i skibene så godt, at dette mandskab stadig kan stå på højde med de store krav, der stilles, men een ting har man til dato ikke kunnet komme helt til livs, når det gjaldt om at bevare de umådelige værdier, nemlig korrosion.

F. eks. er det meget almindeligt, at et tankskibs tanke efter 5 års forløb er ædt op af rust og anden korrosion.

Gang på gang har man henvendt sig til førende fabriker indenfor farveindustrien for at få denne interesse i at løse spørgsmålet, som har en så vital betydning for verdens skibsfart.

Vikingen har med interessere fulgt med i de forsøg, der er blevet taget op af det hollandske farvefirma Pieter Schoen, og ved et besøg i Rotterdam forklarer chefen for skibsfarveafdelingen, mr. Jan de Haan, os beredvilligt om de resultater, man er nået til i Holland.

Han siger blandt andet: Ønskeligheden af at have en farve, som kan beskytte indersiden af tankene mod stærk tæring, som opstår i disse ved de sædvanlige fragter i tankskibene, har længe været os bekendt.

Allerede i årene før krigen, og også under krigen, har vi eksperimenteret med produkter baseret på en type harpiks kaldet DUROPHEN; men selv om farven fremstillet med DUROPHEN viste sig at være modstandsdygtig mod benzin (Petrol), var modstandsdygtigheden overfor andre olieprodukter og mod de svovlsyrer, som er tilstede i råolien fra Det mellemste Østen (Middle East Crude), ikke tilstrækkelig.

Nye eksperimenter blev påbegyndt, man kom til en farve, som fik navnet Tankrite, og i august 1952 blev det første forsøg foretaget med tanktagene på et norsk tankskib. Da denne farve efter 2 år stadig var i god stand, blev et andet forsøg foretaget i bunden af en tank, hvor stærke tæring forekom. En ny plade blev malet med Tankrite, og ved den næste årlige besigtigelse viste pladen sig endnu at være i god stand.

Da vi var klar over den kendsgerning — at i tilfælde af, at farven skulle vise sig at være en fiasko, og en sådan kunne få katastrofale følger for lastmodtageren og følgelig for ejeren af det skib, som fragtede lasten — har vi altid været meget forsigtige og ikke været tilfredse med eet eller to forsøg.

Nye forsøg blev foretaget med en hollandsk T2 tanker, som allerede i en årrække havde været engageret i transport af råolie fra Det mellemste Østen. Bundpladerne blev sandblæste og malede med Tankrite.

Ved næste besigtigelse, et år senere, viste denne farve sig at være i en udmærket tilstand, hvorfor ejerne bestemte sig til, at alle bundpladerne og skottene, fra

bunden og 1 meter op, skulle males med Tankrite. Da farven igen efter et års tid viste sig at være i udmærket stand, begyndte samme ejer at bruge Tankrite i stor udstrækning, og andre skibsredere har fulgt hans eksempel.

Mr. Jan de Haan, som har været ansat hos Pieter Schoen i 30 år, tillægger den nye behandlingsmetode med Tankrite den allerstørste betydning.

Vort firma, fortæller han videre, ville ikke fremkomme med en sådan farve, hvis ikke den var fuldt ud eksperimenteret. Vi har også prøvet den både på amerikanske og norske og som før omtalt også hollandske tankere og ved at følge vore anvisninger, som bliver overvåget af vore tillidsmænd, vil korrosion ikke mere kunne opstå i tankene på tankskibene, men for at De selv kan danne Dem et skøn, må vi bede Dem tage med ud til vort laboratorium, hvor der forefindes prøver af de eksperimenter, vi har foretaget.

Pieter Schoen & Zoons farvefabrik ligger umiddelbart udenfor Amsterdam, d. v. s. i Zaandam. Her ligger en række fabrikker over et meget stort areal, og laboratoriet, som ligger i administrationsbygningen, beskæftiger ca. et halvt hundrede mand, med flere chefer med hvert sit speciale.

Mr. Wentzel, cheffingeniøren, der har haft med fremstillingen af Tankrite at gøre, viser os et utal af prøver og fortæller: „Vort Tankrite-farvesystem består af 5 påstrygninger, først washprimer farve, så washprimer hærder, så primer antikorrosive, dernæst emaille og til slut lak.

De to bestanddele farve og hærder skal blandes i forholdet 2:1 straks inden påstrygningen, og der bør ikke blandes mere, end der bruges samme dag! Vor farve, der er rustforebyggende, skal selvfølgelig påstryges, når stålet er rent, f. eks. for glødeskal og snavs, endvidere må stålet være tørt; også er det af stor vigtighed, at der er et godt ventilationssystem i lasttankene under påstrygningen, idet de gasarter, som opstår ved brug af Tankrite-farver, er ret stærke.

Efter at have overbevist os om disse farvers kolossale stabilitet overfor korrosionens snigende angreb, tror vi, at man også i Holland har et middel, som vil redde mange værdier for samfundet og gøre udgifterne billige til vedligeholdelse.

Referenten.

BØRSTE- & PENSELFABRIK

har lavet pensler i 3 generationer

KGS. NYTORV 8, K.

TLF. PALÆ 3589

LARSEN COGNAC

FINE
CHAMPAGNE
T.V.F.C.



Invincible!



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 - RIGSTELEFON 33 - TELEGR.-ADR.: MERSK

Nordisk Elektrisk Apparatfabrik 50 år

En kendt dansk elektroteknisk
virksomhed jubilerer

Er for kort tid siden overgået til et fond

Nordisk Elektrisk Apparatfabrik — som den 4. juli 1956 fejrede 50-årsdagen for sin start — grundlagdes af ingeniør Vald. Selmer Trane, der senere blev kendt bl. a. som en af den danske radiofonis pionerer og en banebryder for tonefilmen i Norden.

Begyndelsen for NEA var beskedent. Trane startede sin virksomhed i en sidebygning i baggården til ejendommen Store Kongensgade 63 i København med en medarbejderstab på to mand. Til gengæld var fabriktionsprogrammet omfattende: Alle arter af elektriske igangsætnings- og reguleringsapparater. Det blev da også efterhånden en anseelig virksomhed, der opbyggedes.

Da den unge ingeniør Selmer Trane begyndte sin virksomhed, var industrien for alvor ved at tage elektriciteten i sin tjeneste — og jævnsides hermed skabtes muligheder for en på elektricitetens anvendelse opbygget industri. Men det var problematisk, om det skulle blive en hjemlig eller en udenlandsk elektroteknisk og elektromekanisk industri, som kom til at præge udviklingen her i Danmark. Uanset megen skepsis og trods stærk konkurrence fra store udenlandske foretagender lykkedes det imidlertid på disse felter at skabe en dansk industri, som i tidens løb med ære har hævdet sig ikke blot på hjemmemarkedet, men også ude på verdensmarkedet. Nordisk Elektricitets Apparatfabrik er en af disse virksomheder.

Nogle af NEAs første større ordrer var sceneregulatorer til teatre både herhjemme og i Finland og Sverige. En leverance, som var med til at fastslå den unge virksomheds navn, var igangsætnings- og reguleringsapparater til verdens første oceangående dieselmotorskib: m/s „Selandia“, som i 1912 afleveredes fra Burmeister & Wain til ØK. Et par år efter leveredes automatisk, elektrisk udrustning til tre nye rotationspresser ved De Ferslewske Blade — leverancer, som efterfulgtes af lignende til andre bladhus.

En skelsættende begivenhed i NEAs historie var erhvervelsen i 1928 af ingeniørerne Petersen og Poulsens tonefilmopatenter for Skandinavien.

I 1920 flyttedes hele virksomheden til et nyopført fabrikskompleks i Haraldsgade 6, hvor virksomheden siden har haft til huse. Der fremstilledes da så at sige alle tænkelige igangsætnings- og reguleringsapparater i størrelser helt op til 2.000 hk, relæer for brydning af indtil 5.000 ampère, auktionsure m. v. samt et forholdsvis nyt speciale: Stålfordelingstavler til kontrollering af maskinanlæg på el-værker, vandpumpestationer m. v. og alle de til sådanne tavleanlæg hørende hjælpeapparater.

Den under og efter den anden verdenskrig fremvæl-



Fabrikken i Haraldsgade.

dende automatisering med den dertil hørende kraftige udvikling i regulerings- og servoteknikken har medført omlægninger og nykonstruktioner — og virksomheden har her evnet at være på højde med tidens krav. Fra de seneste års mere bemærkelsesværdige leverancer fra NEA kan nævnes: Instrumenttavler til A/S De forenede Papirfabrikker, motorstyrede ventiler og relæudstyr til pyrolyseværket på Amager, højspændingsfelt for prøvning af støvsugere til A/S Fisker & Nielsen og kontroludstyr til Kolding vandværk. Men tyngdepunktet i produktionen har været — og er — leverancer til skibs- og maskinbygningsindustrien både herhjemme og i udlandet.

NEA har i årenes løb oparbejdet en ret betydelig eksport til mange lande rundt om på jordkloden — og man kan i dag træffe apparater og udstyr med NEA-mærket både på land og på hav på så at sige alle breddegrader.

Virksomhedens samlede medarbejderstab udgør i dag ca. 130; men hertil kommer, at NEA har en række underleverandører af dele og halvfabrikata — hvilket bl. a. har betinget, at man ikke helt har sprængt murene i bygningskomplekset i Haraldsgade.

NEA overgået til et fond med samfundsbetonet formål

Efter fabrikejer Vald. Selmer Tranes død i juni 1953 videreførtes NEA af enken, fru Elisa Trane, som eneindehaver med civilingeniør O. Hasselbalch som administrerende direktør. Kun et par år efter, den 2. december 1955, afgik også fru Elisa Trane ved døden, og efter grundlæggerens og hans hustrus testamentariske bestemmelse er NEA nu overgået til et fond: „Fabrikejer, ingeniør Vald. Selmer Trane og hustru Elisa Tranes fond“, hvis formål er at drive virksomheden videre og af eventuelt fremkommende overskud at udbetale til velgørende formål bl. a. inden for handel og industri samt understøtte tidligere funktionærer og arbejdere hos NEA. Efter fundatsen er til medlemmer af den første bestyrelse udpeget højesteretssagfører Alb. V. Jørgensen (formand), direktør, cand. polyt. O. Hasselbalch og professor, dr. tech. G. Weber.

I anledning af 50-års jubilæet er udsendt et af rådmænd, redaktør Poul Melgaard udarbejdet festskrift, hvori hovedtrækkene i virksomhedens udvikling skildres, ligesom et særligt billedafsnit illustrerer vigtige produkter og leverancer fra de senere år.

10.000 skibstegninger, 16.000 skibsnavne og 3.910 rederinavne i een bog

Tysk værk, der gør det ud for teknisk håndbog, telefonbog, telegramadressebog og fjernskriverfortegnelse.

En kæmpebog om verdensskibsfarten er udsendt af Christian Wolff Verlag i Hamburg. Bogen, der har fået titlen „Bocks Weltschiffahrt“ (på engelsk Bocks World Shipping), er på ikke mindre end 764 store sider. Den har facon nærmest som Jane's Fighting Ships, hvorom den iøvrigt minder en hel del, selv om den selvfølgelig udelukkende indeholder stof om verdens handelsflåder. Dog kan man ikke sige, at den på nogen måde er en kopi af noget andet eksisterende værk. Der er mange nye ideer i den, og den vil sikkert få sin plads på mange rederi-kontorer og i mange bestiklukaf'er verden over.

Bogens tekst er trykt på tysk og engelsk, og det er helt forfriskende at se, at de fleste stednavne er de pågældende landes egne. F. eks. hedder den danske hovedstad hverken Kopenhagen eller Copenhagen, men slet og ret København. Mon udlændinge ikke kan finde ud af det?

Bogen er inddelt i tre afsnit, hvoraf det første indeholder diagrammer dækkende 70 procent af samtlige verdens skibe på over 1000 brt hver. I anden del er samtlige skibe jorden over på mere end 1000 tons nævnt i alfabetisk rækkefølge. I tredje afsnit bringes en liste over så godt som alle rederier i verden, og disse er nævnt med alle skibe på over 1000 tons. Både rederiernes postadresser, telegramadresser, telefon- og fjernskrivernumre er angivet.

I tre år har dette værk været under forberedelse, og selvfølgelig kan det ikke undgås, at der hist og her har sneget sig en fejl ind. Men tyskerne er jo kendt for deres akkuratesse, som stort set også præger denne bog. Fejlene er faktisk hurtigt talt og opvejes rigeligt af den sans for letoverskuelighed, medarbejderne har lagt for dagen. Bogens brug af kodeangivelser, forkortelser o. l. er fremragende. F. eks. kan man hurtigt finde frem til samtlige verdens standardskibstyper stammende fra Storbritannien, USA og Tyskland.

„Bocks World Shipping“ (vel nok den titel, forlæg-



gerne helst vil have bogen kendt under), indeholder ca. 10.000 tegninger af skibe, ca. 16.000 skibsnavne og 3.910 rederinavne fra 55 lande.

Bogen fås kun indbundet, og den tyske pris er 115 d-mark.

Kæmpebogens redaktør er selv shipping-mand og bl. a. kendt som udgiver af tidsskriftet „Die Seekiste“.

Det er udgiverens håb, at denne bog må udkomme hvert år. Fødselsvanskelighederne har nok været store, men selv shipping folk, som med skepsis hørte meddelelsen om, at en sådan bog ville udkomme i Tyskland, må anerkende, at vanskelighederne er overvundne med bravour. Og de enkelte fejl, man har kunnet finde, vil nok blive udryddet efterhånden — hvis forlaget har mod til at fortsætte.

O. L.

S.A. des Anciens Etablissements

GROIGNARD Cap Pinède **MARSEILLE**

Capital 180.000.000 fr.

REPARATIONER & OMBYGNINGER AF SKIBE

Telf. NAtional 39-60 til 39-62 Telgr. Adr.: SADAEG-MARSEILLE

Støberier: Place Oddo - Telf. NA 56-27

Cylinderboringer og alle Reservedele i Støbegods for Dieselmotorer
Skruer i Støbejern og Bronze indtil 15 Tons

Værksteder ved Petroleumshavnen LAVERA - Telf. Martiques 498

Kontor i PORT de BOUC 21, Cours Landrivan - Telf. Port de Bouc 176

NYT I NOTER

Danske stabelaflobninger og afleveringer i Tyskland.

På Deutsche Werft A.G. i Hamburg-Finkenwerder søsattes fornylig et fragtmotorskib ved navn „Himmerland“ til Det Dansk-Franske DS i København. Skibet, der har værftets byggenummer 688, tilhører en standardtype, der blev konstrueret af D.W. Alle skibe af typen er gået til skandinaviske redere. „Himmerland“ har en lasteevne på ca. 12.500 tons og iøvrigt følgende hoveddimensioner: Længde 134,1 m, bredde 18,7 m, sidehøjde 12,04/9,3 m og dybtgående 9,1 m. Skibet er klasset hos Lloyds og bliver udrustet med en B & W skibsdieselmotor på 5.340 hk, der giver det en fart af 15 knob. Foruden to nybygninger i Japan og Helsingør har Dansk-Fransk bestilt en 5.700 tonner hos Rickmersværftet i Bremerhaven.

„Pluto“ er navnet på en havnebugserbåd, der fornylig blev afleveret fra værftet Abeking & Rasmussen i Lemwerder/Oldenburg til A/S Ved Reberbanen, København. Skibet har følgende hoveddimensioner: Længde 22,8 m, bredde 6,1 m, sidehøjde 3,5 m, dybtgående 2,9 m. Hovedmaskineriet består af en MAK-diesel på 900 hk. „Pluto“ er bygget efter Bureau Veritas' regulativer og har en besætning på seks mand.

Nordenwerft Köser & Meyer i Hamburg har søsat sandpumperen „Titan“ til A/S Dania i Aarhus. „Titan“ kan laste ca. 400 tons sand eller mudder og har følgende hoveddimensioner: Længde 40 m, bredde 8 m, dybtgående 2,9 m. En B & W diesel på 250 hk vil kunne give skibet en fart af 9 knob.

Nye danske ordrer i Tyskland

Rederiet A. P. Møller har hos Kieler Howaldts-Werft A.G. bestilt et tankmotorskib på ca. 19.000 tons. Husum Skibsværft i Husum, Sydslesvig, har fået ordre fra et dansk rederi på bygningen af et fragtmotorskib på ca. 570 tons (ca. 400 brt). Skibets hoveddimensioner er: Længde 50 m, bredde 8,24 m, sidehøjde 3,5 m, dybtgående 3 m. Skibet skal have installeret en MAK-diesel, der beregnes at ville give det en fart af 9 knob.

Second hand-salg

En kaptajn i Rønne har købt det tyske motorskib „Astarte“, der var hjemmehørende i Hamburg-Altona og havde Johs. Thode som korresponderende reder. „Astarte“, der har en lasteevne på ca. 260 tons, blev bygget i Scheveningen i 1918. Overtagelsen har allerede fundet sted.

Shipping-omkostninger

Det er en kendsgerning, at omkostningerne inden for skibsfart og skibsbygning stadig går i vejret. En engelsk ekspert udtalte fornylig, at personaleomkostningerne var steget 6 procent i løbet af ganske kort tid og de løbende udgifter 10 procent. De løbende udgifter på

et 10.000 tons skib steg fra 1939 til 430 engelske pund om dagen. Før krigen udgjorde disse omkostninger for et sådant skib kun 85 pund om dagen. Stålspriserne er gået i vejret med 50 procent i løbet af de senere år, og det er for skibsværfter verden over et alvorligt problem overhovedet at få tilstrækkeligt valsemateriale til nybygninger og reparationer. Iøvrigt viser en interessant statistik, at engelsk skibsbygning tager en stadig mindre del af nybygningsordrerne hjem. I 1915 byggede England 44 procent af verdens skibe, i 1939 27 procent og i dag et sted omkring 20 procent. Eksperter regner med, at tallet i 1960 vil være faldet til kun 15 procent.

Lidt om meget

Det amerikanske rederi United Vintners Inc. har hos Bethlehem Steel Co. i San Francisco bestilt et vintankskib med en lasteevne af ca. 21.000 tons. Skibet vil komme til at fragte en vinmængde svarende til ca. 12,5 millioner flasker ad gangen! Byggeprisen bliver ca. 6 millioner dollars, hvilket svarer til ca. 42 millioner kroner.

Der bygges stadig mange supertankere. Rederiet Universe Tankship Inc. i New York har hos Kureværftet i Japan to kombinerede malm- og tankskibe på hver 87.000 tons dødvægt i ordre. Desuden har rederiet bestilt to „små“ tankskibe på ca. 42.000 tons dødvægt hver og to malmskibe på hver ca. 45.450 tdw. Supertankeren på de 87.000 tons får installeret en dampturbin på 21.175 hk.

Et andet japansk værft har fået ordre på et 40.500 tons tankskib.

Osaka Shosen Kaisha i Osaka, Japan, har udarbejdet et projekt til bygningen af et atom-drevet passagerskib på ca. 20.000 brt. Maskinanlægget, der skal købes i udlandet, bliver på 20.000 hk. Sandsynligvis vil det blive leveret af USA. Skibets hastighed bliver ifølge planen på ca. 25 knob.

Også vesttyske værfter har ordrer liggende på supertankere. Howaldtsværftet i Kiel skal levere en ca. 57.500 tons tanker til S. S. Niarchos, og Deutsche Werft i Hamburg har netop fået ordre til bygning af en 45.000 tons tanker fra Bergesen-rederiet i Stavanger.

Nauticus.

Alt Malerarbejde

INDENBORDS — UDENBORDS
samt BUNDMALING — SANDBLÆSNING
KEDELRENSNING

Etablissements GARDELLA
MARSEILLE

96. rue de la République

Telf. COLbert 46-94 og 22-68 Telgr.-Adr.: Gardelara

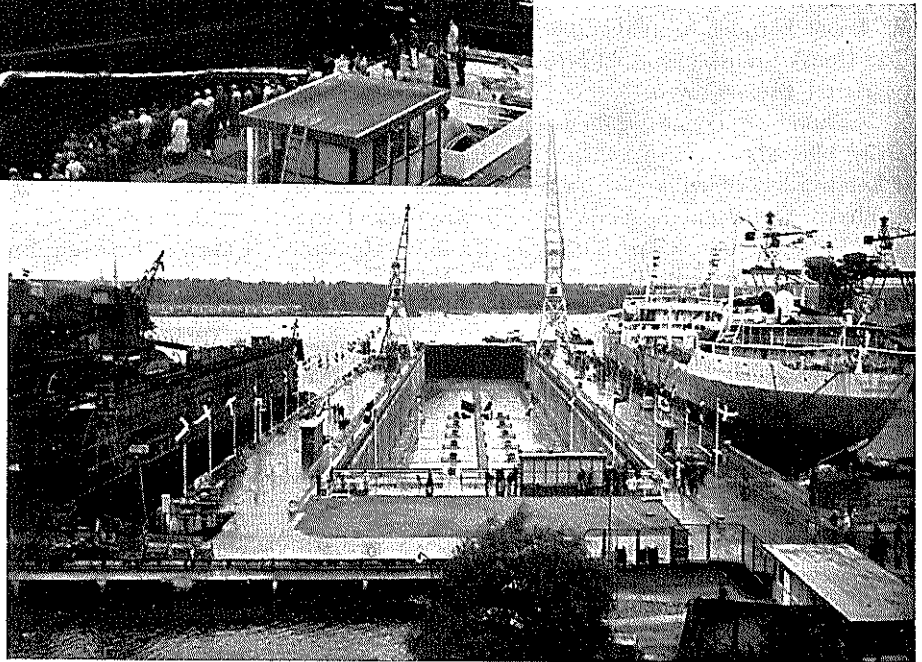
*De fleste Skandinaviske Baade benytter vort Firma
ved Dokning i Marseille.*



Nederst tordokken for åbningen.
På det øverste billede er det første skib ved at gå ind i dokken.



Burmeister og Wains nye tørdok indviet



I 1952 begyndte en udstrakt modernisering og udvidelse af skibsværftet på Refshaleøen.

Rekonstruktionen af nybygningsafdelingen, administrationen og lagerforholdene er allerede fuldført.

For at forbedre mulighederne for skibsreparationer blev det også besluttet at modernisere kajanlæggene og at erstatte den gamle flydedok med en ny dok således dimensioneret, at man var foran udviklingen af tankskibsstørrelsen. Efter omhyggelige overvejelser faldt valget på en tørdok stor nok til at tage skibe på 35.000 til 38.000 tons dw. Desuden fik man, ved at anbringe dokken ved siden af den eksisterende flydedok, to fuldt udrustede reparationskajer til rådighed.

Dokkens dimensioner er:

Indvendig længde	217,50 m
Indvendig bredde	30,30 m
Vanddybde over kølblokkene ved normal vandstand	for 7,19 m
	agter 7,92 m

Bredden over tærskelen er den samme som i dokken. Dokken er forsynet med fire 10 tons varpespil og et

særligt forhalingsarrangement, bestående af trucks, der kører på skinner på hver side af dokken, så skibet kan styres midt i dokken med wirer.

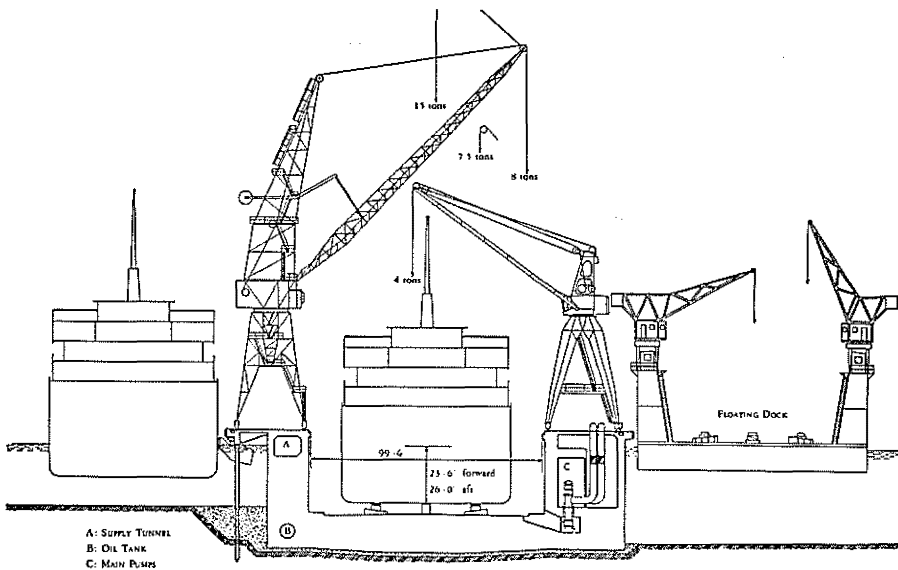
Dokporten er en enkeltplade klapport med hængsler på underkanten, så den kan lægges ned på bunden med et elektrisk spil på hver side. Den kan åbnes eller lukkes på 5 minutter.

Dokken har et pumperum på hver side og kan tømmes med fire pumper, hver med en ydeevne på 8.600 tons i timen, så den tomme dok kan tømmes på 45 minutter. Dokken kan fyldes på en time gennem to ligevægtsventiler. Der er to drænpumper, hver med en kapacitet på 400 tons i timen.

Dokken er forsynet med en række løse kølblokke af eg. Sideunderstøtningerne består af 12 sæt kimmingsstøtter på hver side, som kan bringes til at træde under skibet ved hydraulisk kraft, manøvreret fra doksiderne.

På sydsiden findes en kran med en løfteevne på 7,5 tons ved en radius på 22,5 m, og på nordsiden en 15 tons kran med en radius på 34 m.

Til opbevaring af olie er på hver side en olietank på 300 tons med vamespiraler og et særligt pumpesystem.



I hver side er der en tunnel, der bl. a. rummer høj- og lavtryksdamp, salt- og ferskvandsledninger, trykluft, acetylen og ilt, 110 volts jævnstrøm, vekselstrøm, svejsetilslutninger og telefoner. Al forbindelse til skibet sker med transportable slanger.

På hver side af dokken findes et rullende stillads, som kan indstilles til den parallelle del af skibssiden.

For arbejde under bunden er installeret fast belysning i hver side lige over bunden. Desuden er der projektører på doksiderne til belysning af skibssiderne. Den almindelige belysning sker fra 30 m høje projektørtårne i land.

Indvielsen af dokken fandt sted den 6. juli, da et norsk skib kl. 15 sprængte snoren tværs over indgangen.

*Giv skibets gudmo'r
et varigt minde
om dagen, da hun
var skæbnegudinde.*



A. DRAGSTED

AKTIESELSKAB

KGL. HOF-JUVELERER OG HOF-GULDSMED

established 1854

Bredgade 17 . Copenhagen K. C. 5576

Altid et righoldigt lager af jubilæumsgaver

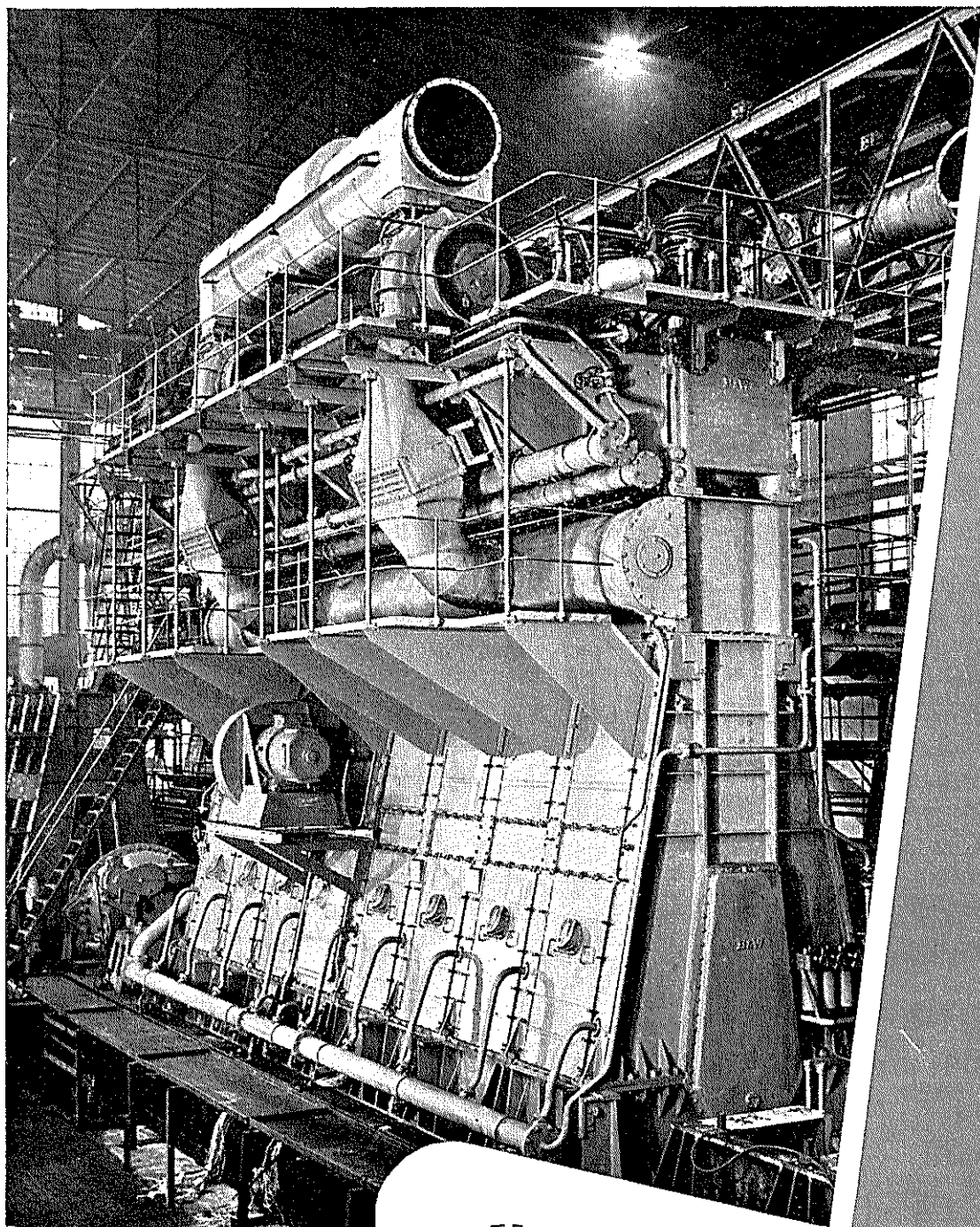
**Vi holder
os til**



ESBJERG TOV

AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE-DAMPSKIBSELSKAB
FREDERIKSGADE 17
KØBENHAVN K.

DET DANSKE KULKOMPAGNI
C. 9214



BURMEISTER &



SKIBSBYGNING

REPARATIONER

DIESEL MOTORER

med og uden **TURBO-LADNING**

WAIN

**BALTICA
FORSIKRING**

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

ENDELIG en instruktiv og letfattelig håndbog om sejlbåde, motorbåde, robåde og kanoer

Instruktiv og letfattelig for nybegynderen og fuld af praktiske råd for den erfarne bådsmænd. Et væld af viden er samlet på 275 sider med over 200 tegninger og fotografier.
Dansk udgave ved Otto Ludwig — forord af Paul Elvstrøm. Hft. 14,75.
I bind, der kan stå for saltvandsprøjt 19,75.

CHR. ERICHSSENS FORLAG



SPAREKASSEN
for
Kjøbenhavn og Omegn

Hovedkontor
NIELS HEMMINGSENSGADE 24

**Den rigtige pasning af Deres
RONSON**

Hold altid mekanismen ren — børst gnisthullet ofte med den lille børste — udskift vat og væge jævnligt — skift Ronson-fyrstenen, før den er slidt helt ned — påfyld jævnligt med Ronsonol og træk hver gang vægen lidt op. *Deres skibshandler har det originale RONSON-tilbehør.*

RONSON

Generalgant: A. MISCHOU & CO.'s EFTF.
P. Skramsgade 8, K. - MI. 3535

World's greatest lighter!

Dybgang ca. 8,38 m
Dødvægt ca. 10.200 eng. tons
Fart på lastet prøvetur 17,5 knob

Skibet er det første af den nye serie fragtbåde, som rederiet har i ordre, hvor maskinen er anbragt agter.

Foran motorrummet findes ialt 5 lastrum. Den agterste del af last 2 samt forreste del af last 3 udgøres af højtanke til transport af vegetabilsk olie. I last 5 på øverste mellemdæk er indrettet 2 lastkølerum med et samlet rumfang på 250 m³.

Skibet rigges med 2 bipod-master samt 11 lade-master. Til betjening af de 5 luger er der ti 3-tonns bomme, ti 5-tonns bomme samt en 20-tonns sværbom på fokkemast og en 60-tonns sværbom på stormast.

Opbygning midtskibs indeholder rum for dæksofficerer, hovmester, hospital, kontorer, gyro-, medicin- og toldrum i hus på øverste dæk. Rum for stewardesser, rygesalon, spisesalon og pantry i hus på salondæk. Rum for telegrafist, radiatorum, sygerum for kvindeligt personale samt 2 rederkamre med bad i hus på bådedæk midtskibs. Kaptajnsrum, bestikrum og styrehus i hus på kommandobro.

Agterste opbygninger indeholder rum for mandskab og proviantrum etc. på øverste dæk. Rum for assistenter og underofficerer, kabys, officers- og mandskabs-cafeteria og mandskabsopholdsrum i hus på hyttedæk. Rum for maskinchef, maskinofficerer, aspiranter og officersrygesalon i dækskub på officersdæk.

M/s „Bogota“ forsynes med de mest moderne navigationsmidler, såsom radiopejler, radar, gyrokompas med selvstyring, ekkolod, elektrisk log etc.

Hovedmotoren er en ottecylindret, totakts, enkeltvirkende, tryksmurt, direkte omstyrbar krydshoved-dieselmotor med trykforstøvning og udstødsturboladning, type 874-VTBF-160 i svejst udførelse. Cylinderdiameter 740 mm, slaglængde 1600 mm.

Motoren udvikler max. 11.100 ihk, svarende til 10.000 ehk ved 115 omdr./min.

Hjælpemotorerne er to trecylindrede og to femcylindrede, firetakts, tryksmurte, ikke omstyrbare trunkdieselmotorer, cylinderdiameter 245 mm og slaglængde 400 mm.

Motorenes ydelse er henholdsvis 180 ehk og 300 ehk ved 500 omdr./min., og de er koblet til en 120 kw og en 200 kw, 220 volt jævnstrømsdynamoer.

To 310 m³/time vertikale, elektrisk drevne saltvandskølepumper og en 310 m³/time for ferskvand.

To 280 m³/time vertikale IMO-skruerpumper som smøreoliepumper.

To manøvreluftkompressorer, hver med en kapacitet på 280 m³/time indsuget luft, der komprimeres op til 25 atm. starteluftryk.

To startebeholdere hver på 11,5 m³.

Anlægget udføres for drift med kedelolie.

Oliefyret kedel, der kan udvikle 1300 kg damp/time, arbejdsdruk 7 atm. samt udstødsgaskedel, beregnet for samme dampmængde og arbejdsdruk.

1/3 Allsund Skibsværft har stigende beskæftigelse

A/S Allsund Skibsværft blev stiftet i efteråret 1955 af et konsortium med deltagelse af brdr. Weiss, skibsværft Toft i Gråsten.

Værftet er i den forløbne tid blevet stærkt udbygget, og denne udbygning er nu omtrent tilendebragt, selv om man midt i genopbygningen ved et tragisk ulykkestilfælde mistede brdr. Weiss.

Opbygningen har bl. a. omfattet 3 byggebeddinger samt opførelse af ny maskinhal, driftskontor, svejsehal, udrustningshal m. v., ligesom værftets øvrige anlæg er blevet gennemgribende restaureret, så man nu disponerer over et fuldt moderne produktionsapparat, der kan påtage sig alle nybygnings- og reparationsarbejder af skibe op til 1000 tons dødvægt.

Med overtagelsen af skibsværft Toft i dette forår disponerer værftet nu over 3 ophalerbeddinger for skibe på henholdsvis 500 tons, 200 tons og 50 tons egenvægt.

Den gennemgribende modernisering har selvsagt krævet store investeringer, og i erkendelse heraf, og den betydning værftet har fået for opbyggelse af en industri i Sønderjylland, samt den stadig stigende interesse for bygning af småskibsflåden, har også staten givet sit bidrag ved at yde værftet et marshallån på 300.000 kr.

I øjeblikket har værftet 6 nybygninger i ordre, hvoraf 3 til norske rederier.

Værftets første nybygning, en bugserbåd til Brasilien, blev leveret i efteråret 1955, og den første specielle Allsund-clipper type afleveres i løbet af sommeren, og man har i øjeblikke strakt kølen til yderligere 2 nybygninger af samme type.

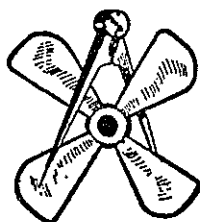
Med 3 byggebeddinger er værftets kapacitet imidlertid af en sådan størrelse, at man ud over de i ordreværende nybygninger kan påtage sig nybygnings- og reparationsopgaver med fordelagtige leveringstider.

Den daglige ledelse ligger nu i hænderne på skibsingeniør Bjørn Andersen, der er udnævnt til værftets tekniske direktør.

Imak

VANDTÆT BEKLÆDNING

— et Olskind-fabrikat



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

I. 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, Esbjerg (fripladser),
Navigationskolerne (til uddeling af flidspræmier),
Sømandshjemmet Bethel,
Københavns Maskinskole,
Aage Falk Hansen (til arbejde indenfor arbejdsledige søfolk),
Dansk Styrmandsforening,
Laboratoriet for Metalforskning,
Søfolkens Mindehotel (avishold — Readers Digest),
Dansk Sømandskirke i fremmede havne,
Skibsfører H. C. Røder,
Danmark-Amerika Fondet.

DAMPSKIBSSELSKABET

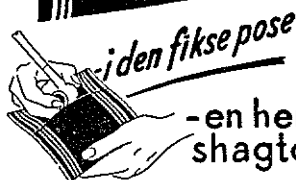
TORM

AKTIESELSKAB

Grundlagt 1889

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

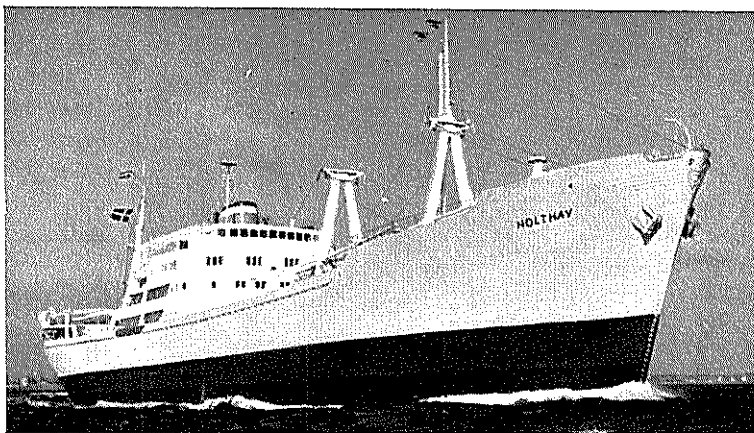
VIRGINIA ROSE



M/s **Holthav**

Onsdag den 9. maj 1956 afleveredes fra Aktieselskabet Burmeister & Wains skibsværft på Refshaleøen fragtmotorskibet „Holthav“, nybygning nr. 739, kontraheret af A/S Besco, skibsreder B. Holter-Sørensen, Oslo.

Skibet er bygget til Det Norske Veritas' fordringer klasse + L.A.I. IS.T. som lastbåd, der lejlighedsvis kan anvendes til føring af malm.



M/s „Holthav“.

Hoveddata for m/s „Holthav“ er:

Længde mellem perpendikulærene .	134,110 m
Største bredde på spant	18,745 m
Dybde til øverste dæk	12,039 m
Dybde til 2. dæk	9,296 m
Dybgang, ca.	9,144 m
Dødvægt, ca.	12.850 tons
Fart på lastet prøvetur	15,5 knob

Skibet er rigget med tre tobensmaster, deraf to med topmaster, og to selvstagende 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, hvoraf de to forreste anvendes til transport af olie eller vandballast, og de agterste til vegetabilisk olie, brændselolie, vandballast eller tørlast.

Ventilationen er en kombination af mekanisk og naturlig ventilation. Lastrum og højtanke er forsynet med kulsyre brandslukning med røgdetektor anbragt i styrehus.

Der er ialt 5 luger, der betjenes af tolv 5-tons og to 10-tons lossebomme samt en 30 tons sværgodsbom over 2-luge.

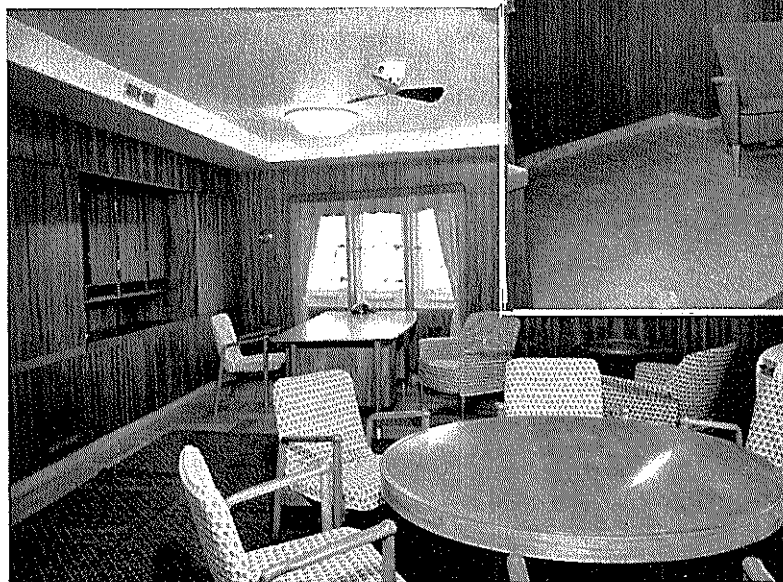
Dæksmaskineriet består af et elektrisk ankerspil, en elektrisk-hydraulisk styremaskine, et 10 tons varpespil samt fjorten 5 tons elektriske lossespil.

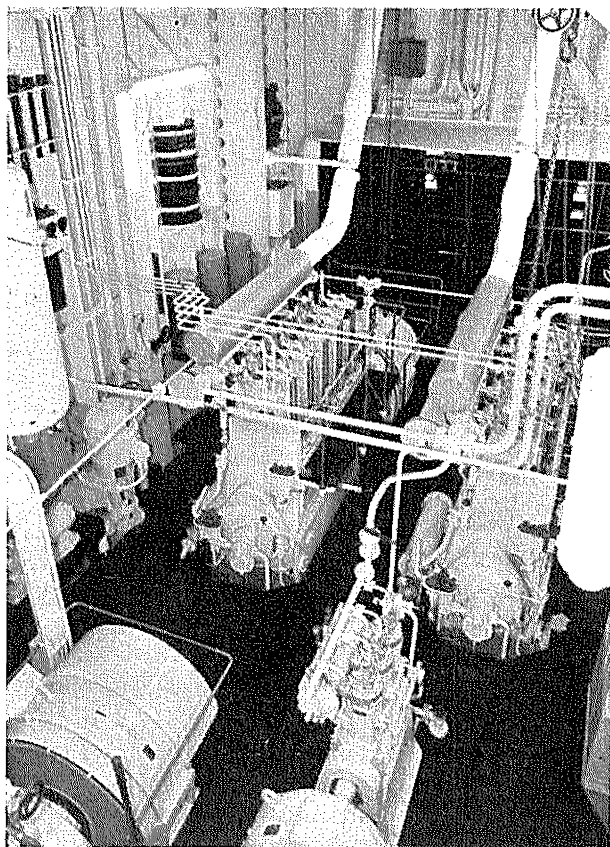
M/s „Holthav“ er forsynet med to 7,9 m aluminiumsredningsbåde anbragt midtskibs, den ene forsynet med motor. Endvidere er der agter anbragt en 5,5 m jolle.

Maskinchefens opholdsrum.



Kaptajnens opholdsrum.





Hjælpemotorer.

I midtskibs dækshus er indrettet aptering for passagerer og officerer, medens aptering for mandskab er indrettet agter.

Passagerapteringen består af 3 dobbeltkamre på midtskibs bådedæk, alle med separat bad og wc. Møbler udføres i poleret mahogni, medens skodderne hvidmales.

I spisesalon på brodæk er møblerne udført i poleret palisander, medens skodderne er lavet i poleret ask, undtagen frontskod, der er uført af oliebehandlet palisander. Rygesalon på midtskibs bådedæk har møbler i poleret nød, tre af skodderne hvidmales, medens det fjerde tapetseres med et moderne „glastapet“.

Skodder i officerskamre hvidmales, medens møbler udføres i poleret mahogni. Undtaget herfra er kaptajnens aptering, hvor møblerne er udført i behandlet teak.

Underofficers- og mandskabskamre, der alle er enkeltmandskamre med undtagelse af 2 kamre i forkant af mandskapsaptering agter, får hvidlakerede skodder og møbler af behandlet eg.

Aptering midtskibs og agter forsynes med et Hi-press ventilationsanlæg, der arbejder efter højtrykprincippet. Opvarmning af luften sker ved hjælp af elektriske kaloriferer.

M/s „Holthav“ er forsynet med de mest moderne navigationsmidler såsom radiopejler, radar, gyrokompas med selvstyring, ekkolod, elektrisk log etc.

Hovedmotoren er en sekscylindret B & W enkeltvirkende, totakts, krydshoved-dieselmotor 674-VTBF-140 med udstødsturboladning og indrettet for anvendelse af såvel diesel- som kedelolie.

Motoren udvikler normalt 7100-ehk ved 125 omdr./min. og er af B & Ws nyeste type.

Hjælpemaskineriet består af tre femcylindrede, firetakts, enkeltvirkende trunktmotorer, type 525-MTH-40, direkte koblet til hver sin jævnstrømsdynamo. Normal ydelse pr. maskine 200 kw ved 220 volt og 500 omdrejninger pr. minut.

Det første af de nye kystskibe afleveret til rederiet J. Lauritzen

Kystskibet „Ingga Dan“, der er bygget på Svendborg Skibsværft, er efter prøveturen den 20. juni afleveret til rederiet J. Lauritzen. Skibet, der er på 900 tons dw, er en åben shelterdækker, bygget til British Lloyds højeste klasse med kraftig isforstærkning svarende til finsk isklasse 1 B.

Skibets dimensioner er:

Længde mellem perpendikulerne 59,5 m
 Dybgang ca. 3,7 m
 Tilsvarende dødvægt ca. 900 tons engl.
 Lastrumskubik ca. 1925 m³ grain
 Fart, fuldt lastet ca. 11,5 knob

Skibet er bygget med tre luger, hvoraf nr. 1 og 2 ved lastning af særlig langt gods kan slås sammen til een lang luge.

Hver luge betjenes af to 5-tonns bomme med elektriske lossespil. Lugerne er afdækket med vandtætte hængslede stållugedæksler.

Lasterne er forsynet med kraftigt elektrisk ventilation. — Luften kan fornyes fuldstændigt op til 15 gange i timen.

Apteringen er indrettet agter for skibets besætning og så rummelig og moderne, som pladsforholdene har tilladt det. Messerne er som sædvanlig udsmykket med akvareller af yngre danske kunstnere. Apteringen er ventileret og iøvrigt også indrettet for tropefart.

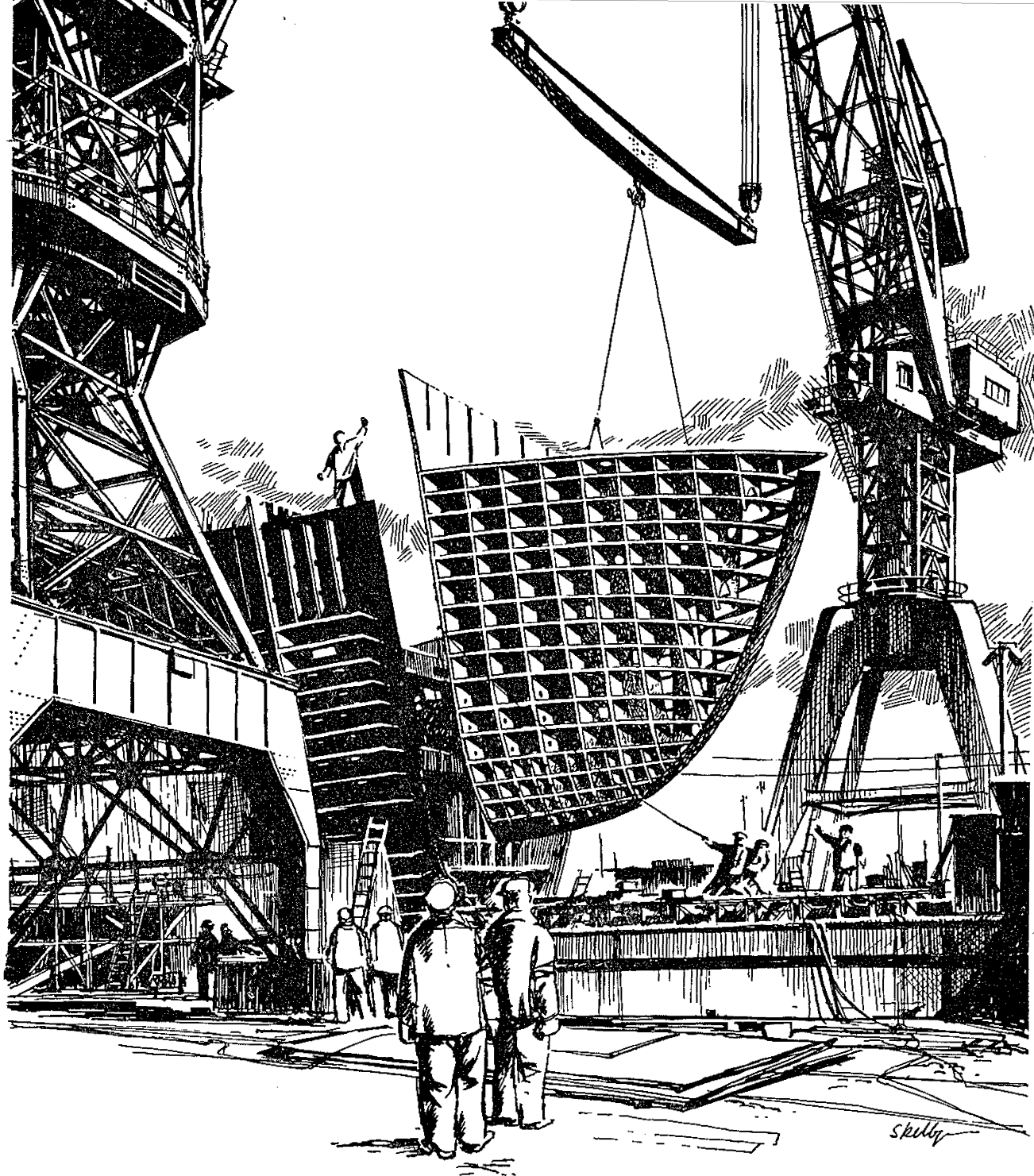
Skibet har alle moderne navigationsmidler som gyrokompas, decca, radaranlæg, radiotelefon og radiopejler m. m.

Da skibet først og fremmest er beregnet til sejlads i isfyldte farvande, er roret beskyttet af en iskniv på agterstævnen. Skruen beskyttes af isfinner, og skroget er udenbords malet rødt for at kunne ses bedst muligt på lang afstand i isen, således som alle de Lauritzen-skibe, der bygges til polarsejlads.

Hovedmaskinen er en B & W Alpha dieselmotor type 497 VO i forbindelse med omstyrbar propeller.

Som gæster på prøveturen var inviteret captain Thines Hansen, New York, der var hjemme på sommerferie i Danmark, samt skibsreder Jørgen Ditlev Lauritzen.

Prøveturen overværedes af skibsrederne Ivar og Knud Lauritzen, direktør A. Christiansen, skibsinspektør Axel Nielsen, prokurist P. Blankholm og befragter Poul Bresling.



NYBYGNINGER
 KLASNINGER
 REPARATIONER

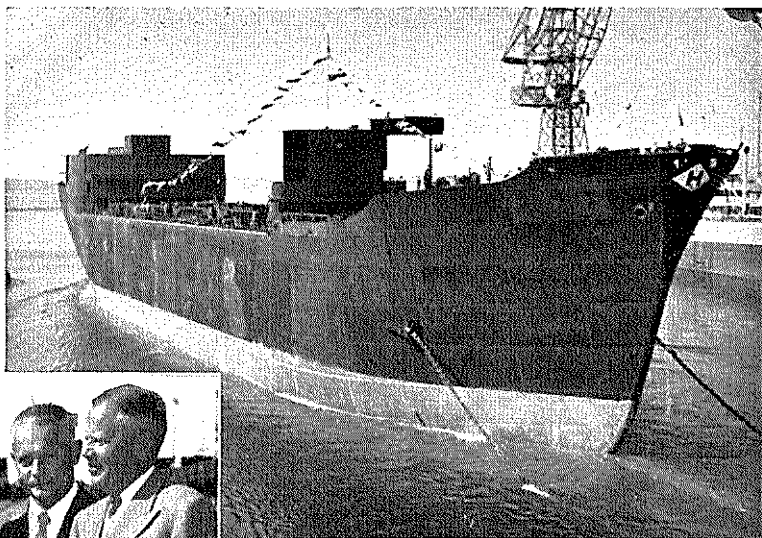
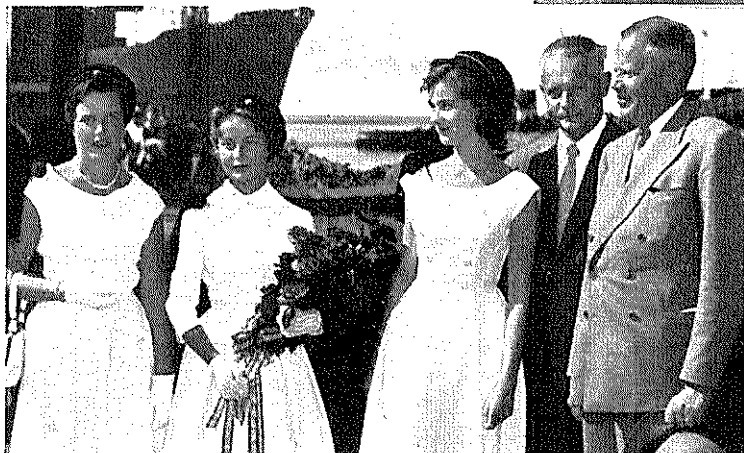
Nybygningsprogram:

Tankskibe op til 50.000 tons d. w.
 Liniefregatskibe
 Kombinerede tank- og malmskibe
 Bulklastskibe
 Jagere, ubåde, motortorpedobåde
 Dieselmotorer, system M.A.N.
 Dampmotorer, system de Laval
 Jernbanevogne og diesellokomotiver
 TYFON og SUPERTYFON signalapparater
 Rørflænsere og sænkesmedie m. m.

KOCKUMS
 MEKANISKA VERKSTADS AB • MALMÖ • SWEDEN

M/s Bulk Enterprise

„Bulk Enterprise“ løber af stabelen.



Gudmoderen, frk. Marie Therese Hvattum, omgivet af sine studenterkammerater Brit Holmsen og Randi Höyer samt direktør Gösta Lundevqvist og skibsreder Gunnar Hvattum (t.h.).

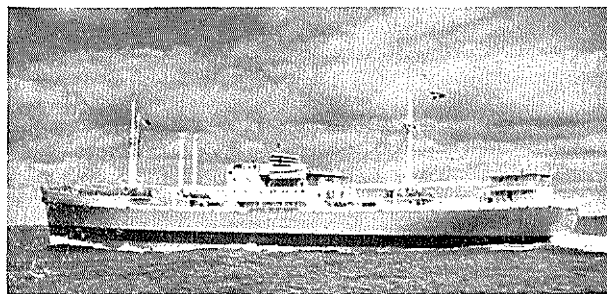
Den 11. juli søsattes fra Kockums Mek. Verkstad i Malmö et masselastskib på 19.000 tons dw til det norske rederi Sigurd Herlufson og Co. A/S, Oslo. Skibsreder Gunnar Hvattum repræsenterede rederiet, og hans unge datter, Marie Therese Hvattum, gav skibet navnet „Bulk Enterprise“. Frk. Hvattum var første gang gudmoder for 6 år siden hos Kockums i en alder af 12 år og er nu en ung dame, der nylig er blevet studine.

„Bulk Enterprise“ er den femte nybygning hos Kockums for det norske rederi, idet den første var „Tank Emperor“ i 1950.

„Bulk Enterprise“ er et søsterskib til m/s „Cassiopeja“, som er meget udførligt beskrevet i Vikingen nr. 4.

Skibet føres af kaptajn Hans Sundström, og maskinchef er C. Walter.

En udførlig omtale findes i Vikingen nr. 5.



M/s „Ingrid Brodin“.

M/s Ingrid Brodin afleveret

Öresundsvarvet AB i Landskrona afleverede den 29. juni lastmotorskibet „Ingrid Brodin“ til Rederi AB Poseidon (Erik Brodin), Stockholm.

Skibet, som er et moderniseret søsterskib til det i 1947 til samme rederi leverede skib m/s „Lia“, er et i alle henseender moderne lastskib, beregnet til liniefart.

Skibet er bygget til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping som lukket shelterdækker med en lasteevne på 7.720 tons, men er konstrueret, så det let kan ændres til åben shelterdækker med en lasteevne på 6.050 tons.

Ved løb på milen opnåedes en fart på 17,1 knob.

Rederiet var repræsenteret af skibsreder Erik Brodin, ritmester Olof Brodin og ingeniør Olof Brodin, værftet bl. a. af den administrerende direktør, Bertil Karlbom.

H. Rønne & Co.

SKIBSSERVICE, SKIBS- OG MASKINREPARATIONER

Reparation af:	Mekanisk og Kemisk Rensning
Dampmaskiner, Dieselmotorer	af Kedler, Oliekølere e. t. c.
Elektriske Anlæg	udfører Snedker-, Tømrer- og Malerarbejder
Køleanlæg e. t. c.	

Agent for:

LOCKWOOD & CARLISLE: STEMPELRINGE
MARKEM: KEMISKE RENSEMIDLER OG TILSÆTSSTOFFER
A. EKSTRØMS MASKINAFFAR: STRØMBERGS NIVEAUINDIKATOR
A'B ELECTROCONTROL: AUTOM, BRANDMELDEANLÆG

Adresse: STRANDGADE 12 - KØBENHAVN K.
TELEFON *AS 1050 - Telegram-Adr.: SHIPRONNE



Til venstre: M/s „Kirribilli“. Til højre ses gudmoderen, fru Sven Hansson.

Liniefartøj til Transatlantic søsat i Belgien

Ved det belgiske værft Jos. Boel et Fils i Tamise søsattes den 12. maj et motorskib på 10.350 tons dw. Skibet er bestilt af Rederiaktiebolaget Transatlantic ved Götaverken, som har overdraget bygningen af skroget til det belgiske værft. Skibet er bygget efter Götaverkens tegninger, og efter søsætningen skal skroget bugseres til Götaverken for isætning af maskineri og udrustning.

Fru Sven Hansson gav det nye skib navnet „Kirribilli“.

I 1950 leverede Götaverken to linemotorskibe, „Circus“ og „Cumulus“, på 10.200 tons dw til Transatlantic, og det nu søsatte skib kan nærmest betegnes som en noget forstørret udgave af disse to i rederiets „skyserie“, men har en noget mindre fart, 17,5 knob.

Skibet kan medføre 11 passagerer, og apteringen for disse er af allerhøjste klasse. 10 af kamrene er enmands og et dobbelt. Der er baderum med varmt og koldt salt- og ferskvand til hvert kammer. Også besætningens aptering bliver af høj klasse.

„Kirribilli“ er bygget til højeste klasse i Lloyd's Register og Shipping med hoveddimensionerne:

Længde overalt	156,1 m
Længde mellem perpendikulererne	143,3 m
Største bredde på spant	20,7 m
Sidehøjde til shelterdæk	13,4 m
Sidehøjde til hoveddæk	9,6 m
Middeldybgang på sommerfribord	8,7 m

Skibet rigges med to strømlinieformede master og en radar- og signalmast på broen.

I stedet for de sædvanlige bomme udrustes skibet med 10 elektriske og 2 hydrauliske dækskraner med en løfteevne på 3—5 tons. Hensigten er at få så stor en rækkevidde ind over kajer, hvor en fast kranudrustning mangler. En 30 tons sværbom skal rigges på formasten.

Når den ikke anvendes, kan den sænkes ned i en boks, så den ikke hindrer udsigten eller forstyrrer profiludseendet.

De seks luger på vejrdækket forsynes med ståluge-dæksler af Götaverkens type.

Det samlede rumfang af lastrummene er 18.400 m³ bales. Heraf er 1.415 m³ kølerum, hvor temperaturen kan holdes på $\pm 20^{\circ}$. Et par store tanke på ialt 1000 tons for vegetabilsk olie er indbygget, men kan også anvendes til tør last.

Hovedmotoren er af Götaverkens type og fremstilling og kan køres med tyk olie. Den har 10 cylindere med en diameter på 760 mm og 1500 mm slaglængde. Ved 110 omdrejninger pr. minut giver den 10.800 ihk. De fire hjælpemotorer bliver også af Götaverkens type. De er tilsammen på 810 kw.

Ingwi afleveret

Det første af Kockums lastmotorskibe, som kan ændres mellem åben og lukket shelterdækker, blev den 12. juli overtaget af Kommanditselskabet Harwi, Bergen.

Efter rederiets ønske skete afleveringen som lukket shelterdækker. Skibet lasteevne har på grund af de rigtige materialedimensioner kunnet forøges til 13.400 tons og dybgangen til 9,2 m mod de projekterede 12.850 tons på 9,1 m. Som åben shelterdækker laster skibet 11.200 tons med en dybgang på 8,2 m.

Rederiet repræsenteredes ved overtagelsen bl. a. af skibsreder Rolf Wigand og værftet af direktør Gösta Lundevist.

Fører er kaptajn P. Tønning-Moe og maskinchef E. Knutsen.

For yderligere omtale beder vi læserne se Vikingen nummer 7.

Synia afleveret

Fra Götaverken afleveredes den 28. juni motortankskibet „Synia“ på 19.400 tons dw til Waages Tankrederi A/S og Waages Tankrederi II A/S, Oslo.

Skibet, som er det tiende til Waages Rederikoncern, er det første i værftets nye serie på 19.400 tons dw, der i fremtiden synes at skulle erstatte den på 17.000 tons.

„Synia“ er bygget til højeste klasse i Det norske Veritas og har hoveddimensionerne:

Længde overalt	169,8 m
Største bredde på spant	21,6 m
Sidehøjde	12,0 m
Middeldybgang på sommerfribord	9,2 m

Fremdrivningsmotoren er en nicylindret, totakts, enkeltvirkende GV dieselmotor på 10.000 ihk, som giver skibet en fart på 15.25 knob.

En mere omfattende omtale findes i Vikingen nr. 5.

Afslutning af J. Lauritzens søfartsskole i Kogtved og indvielse af den nye fløj på skolebygningen

Dagene 18. og 19. juni formede sig som en milepæl i søfartsskolens historie, idet indvielsen af den store tilbygning fandt sted samtidig med afslutningen på semesteret. —

Allerede den 17. om aftenen begyndte gæsterne at indfinde sig, og den 18. og 19. prægedes hele skolens område af et stort antal gæster, som var kommet fra fjern og nær, og som alle på en eller anden måde havde tilknytning til søfart eller interesserede sig for ungdommens uddannelse.

Blandt de mange gæster kan nævnes Fhv. minister, professor Thorkil Kristensen, formanden for Maskinmestrenes Forening, maskinmester H. P. Larsen, rigsadvokat Harald Olafsson, underdirektør, civilingeniør J. Stahlschmidt, Atlas, underdirektør V. Wenzell, Dansk Dampskibsrederiforening, ministersekretær P. Boelskov, undervisningsministeriet, apoteker Niels Bentzon, forlagsboghandler Ivar Jespersen, direktør S. Krag og fællestillidsmand Gustaf Kristensen, Aalborg Værft, kaptajn N. E. Bom, der repræsenterede Statens Sømandsskoler, retspræsident Erik Andersen, bankdirektør E. Glashof, Handelsbanken, direktør L. Lipsøe og skibsreder J. D. Lauritzen, Concord Line, de fleste med damer. Også flere udenlandske gæster var til stede: Monsieur A. Binard, Paris, monsieur Maurice Zachariasen, Paris, skibsreder Jan Staubo, Oslo, formanden for det svenske sømandsforbund Jerker Svensson, Göteborg, kaptajn J. Thines Hansen, New York, direktør Nils Kurten, Helsingfors, de fleste også med frue. Fra rederiet deltog skibsreder Ivar Lauritzen med frue og skibsreder Knud Lauritzen i spidsen for en del af rederiets ledende funktionærer samt et stort antal hjemmевærende officerer, hvoraf de fleste med frue.

Eksamensafslutningen:

Prøverne for de 10 senior-dækslever, der havde været på skolen 1 år, samt for de 20 junior-elever, der havde været på skolen 1/2 år, afholdtes begge dage, og som censorer fungerede: forretningsfører H. J. Christiansen, Dansk Styrmandsforening, navigationsskolebestyrer P. Sommer Dyrhauge Hansen, Københavns Navigationsskole, orlogskaptajn Janus Sørensen, søværnskommandoen, kaptajn Erik Rasmussen og maskinchef Sv. Chr. Pedersen, begge fra rederiet.

Prøverne foregik dels på selve skolen og dels om bord i skolens øvelsesfartøjer samt i skoleskibet „Lilla Dan“.

Iøvrigt var prøverne begyndt allerede den 11. juni, hvor 4 hovmester-elever, der havde været på skolen 1/2 år, blev eksaminerede. Disse hovmesterelever udmønstres senere som koksmather i rederiets skibe. Censorer-

næ var hovmester E. Damgaard Nielsen, eks „Peruvian Reefer“, og hovmester Rudolf Kristensen, eks „Kista Can“, ligesom skibsinspektør A. H. Nielsen overværede prøverne.

Som sædvanlig afsluttedes prøverne den 19. med en fest om aftenen, hvor eksamensbeviserne uddeltes, og forstander V. Eisfeldt tog i en tale afsked med eleverne. Under festen underholdt skuespillerinde ved Det kgl. Teater, fru Ingeborg Brams gæsterne med oplæsning.

Den nye fløj af skolen:

Denne udvidelse af Søfartsskolen er foretaget efter, at rederiet har besluttet at udvide skolens undervisning til også at omfatte maskinelever. Med denne tilbygning er skolens kapacitet 30 dækslever, 20 maskinelever og 4 hovmesterelever, d. v. s. 54 elever pr. gang. Den nye tilbygning omfatter bl. a. følgende:

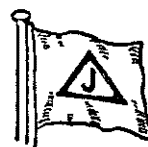
Kældretagen: Klasseværelse og værksted for maskinelever. Vaskeri, stryge- og tørrestue. Automatisk telefoncentral.

Stuetagen: Stor ny messe med kino-operatørrum. Kabyssen udvidet og fuldstændig moderniseret.

1. sal: Forstanderbolig. Hospital samt lægeværelse.
2. sal: Elevkamre for det udvidede antal elever.

I den gamle bygning er der i forbindelse med tilbygningen også sket visse ændringer, idet der har fundet en udvidelse sted af havestuen, og ligeledes er der indrettet elevværelser på 2. sal i hele bygningens udstrækning. —

For at maskineleverne kan lære at smede, er der lige nord for gymnastiksalen opført en smedie med plads til 3 esser og 3 ambolte.



Dampskibsselskabet

JUTLANDIA

JENS TOFT

Toldbodgade 29

TELF. *8192

A/S Dampskibsselskabet VENDILA

KØBENHAVN V. ·· DAGMARHUS

TELEFONER: C. 2537 - 2538



Skibsreder og skibsmægler

Agent for regelmæssige linier
Befragtning · Klarering · Spedition
Haveri-, assurance- og I. A. T. A. agent

★

14 tramp-, cørgoliner- og tankskibe
135.000 ts. d. w.

★

Korresponderende reder for:

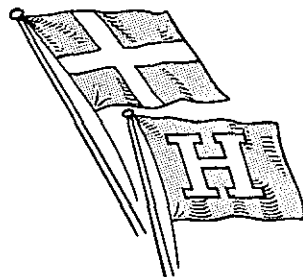
DANNEBROG



C. K. HANSEN

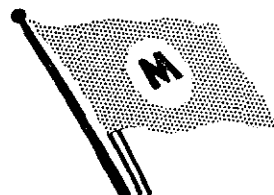
AMALIEGADE 35 · KØBENHAVN K

Telefon: Central 72 (18 linier) · Rigs 13 (2 linier)
Tlgr.-adr.: „HANSEN“ · Telex: Nr. 2501 & 2502



MARTIN CARL
AKTIESELSKABET
DAMPSKIBSELSKABET „HEIMDAL“

Telegr.: MARTINO
KØBENHAVN Ø. DANMARK



MOORE & Mc CORMACK A/s

Fragt 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: “Holmstild”
Amaliegade 36

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB



Partskibe 1865



VIKINGEN

Kr. 1,75
1. september

Parti fra Københavns Havn

Maleri af V. QVISTORFF

1956 - nr. 9
33. 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.

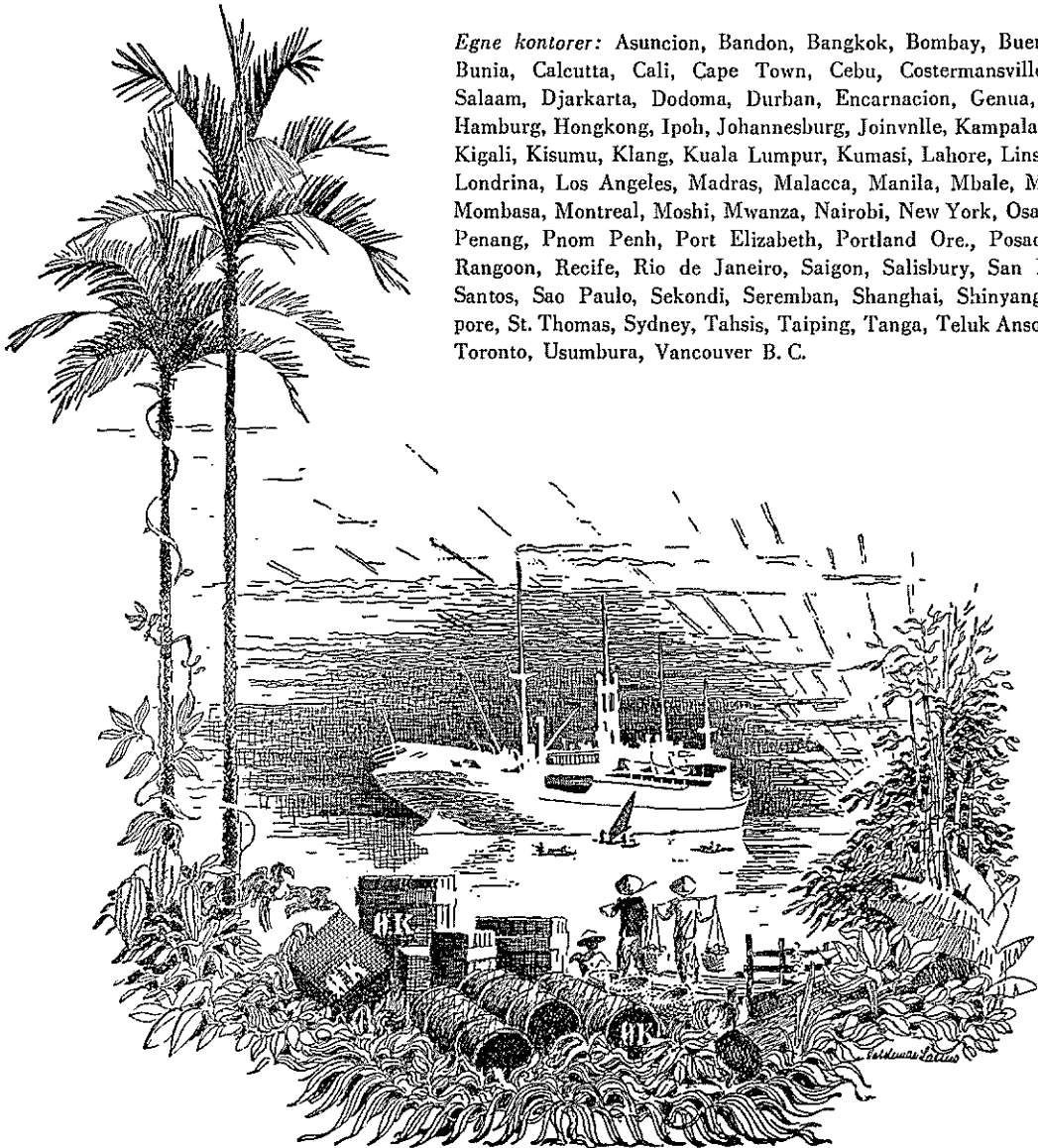
HAMBURG HAVANA HONGKONG IPOH JOHANNESBURG KARACHI KLANG KUALA LUMPUR LONDON MADRAS MALACCA MANILA MONTREAL NEW YORK

AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI KØBENHAVN

IMPORT til Europa af oversøiske produkter
EXPORT oversøisk af europæiske varer

Plantage-, savnølle- 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.

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

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREREDE MAGASIN

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

Svensk museums-tryllekunstner på studierejse

Museumsdirektør Gerhard Albe har stadig store planer

Hvis man bare een gang har besøgt Statens Sjöhistoriska Museum i Stockholm, ville man ikke tro, at noget maritimt museum kunne blive bedre, eller at dets ledelse noget sted i verden kunne lære noget nyt på dette område. Men så kender man ikke rigtigt museumsdirektør Gerhard Albe. Han er en overraskelsesmand, der stadig går fuld kraft frem for at gøre sit museum bedre. Næppe er han færdig med den ene udvidelse, før han arbejder på den næste. Albe er en menneskelig atomreaktor, svensk søfartshistories „hjemmelige våben“.

Gerhard Albe har netop afsluttet en række studierejser til europæiske søfarts- og marinemuseer. Rejserne har strakt sig over fire somre. Da han var på vej tilbage til Stockholm sidste gang med hjerne og lommer fulde af nye ideer, lykkedes det Vikingen at få en lille samtale med ham.

Besøg på 25 museer

„Ja, i de sidste fire år har jeg foretaget omfattende studierejser i hele Europa,“ sagde Albe. „Formålet var at studere de forskellige søfarts- og marinemuseers organisation og kvalitet samt indholdet af deres samlinger. I alt har jeg på den måde besøgt ca. 25 museer. Særlig interesse havde jeg i at se, hvordan museerne blev drevet, hvilken national betydning de havde og på hvilket niveau de befandt sig i forhold til andre arter af museer. Det interesserede mig endvidere at se, hvilken uddannelse museernes personale havde og hvilke kundskaber, de sad inde med på sø- og marinehistoriens specielle område.“

„Hvor blev de mest imponeret?“

„Det længste besøg aflagde jeg på National Maritime Museum i Greenwich. Dette museum er bl. a. med hensyn til sin modelsamling og sit portrætgalleri det største og nationalt set det betydeligste museum af sin art.“

„Hvor langt var De væk?“

„Jeg var helt i Neapel, men iøvrigt må jeg sige, at søfarts- og marinemuseerne de fleste steder nationalt set er meget interessante. Museerne i Holland, Frankrig, Ita-

lien og delvis også i England rangerer højt i offentlighedens bedømmelse. Rederier, skibsværfter og ikke mindst olieselskaber yder disse steder gaver af ikke ubetydelig art, når det gælder oprettelsen og driften af søfarts- og marinemuseer. Disse private institutioner og firmaer ved, at denne særlige form for museer har en stor historisk og national betydning. På de fleste af de søfarts-museer, jeg har besøgt på mine studierejser, er man begyndt på forskellig måde at vise, hvilken betydning den moderne søfart og skibsbygning har for de pågældende lande nationaløkonomisk. Man viser skibsfartens størrelse og indtjeningssevner, og netop disse ting er rederier, skibsværfter og olieselskaber interesseret i at få frem.“

„Men,“ fortsatte museumsdirektør Albe, „jeg var også ivrig efter at se på den estetiske side af sagen — med andre ord: Hvordan gør de maritime museer deres samlinger indbydende og let tilgængelige? — På et par af de italienske museer har man gjort de mest ekstreme forsøg, f. eks. på det tekniske museum i Florens og i „Villa Julia“ i Rom. Disse forsøg er ikke altid faldet så heldige ud. I Rom kan man se hypermoderne arrangementer i en gammel bygning. Der er belysninger med forskellige farveeffekter, fantasirige opstillinger og næsten chokerende montrebelysninger. Men alt dette er ikke altid faldet estetisk og praktisk tilfredsstillende ud. De kunstige belysninger er tit urolige og forvirrende.“

300.000 besøgende på et år!

„Ja, men dette var jo et negativt indtryk for Dem. De fik vel også positive indtryk med Dem hjem?“

„Joh, i Holland f. eks. var man ved at starte nogle undersøgelser med det formål at få eet centraliseret museum ved at slå Rigmuseets marinehistoriske afdeling og Skibsfartsmuseet (begge i Amsterdam) sammen. Det er en virkelig lykkelig ide, man her har fået.“

„Hvilke af de museer, De besøgte, er — rent besøgs-mæssigt — de største?“

„Det er uden tvivl det i Greenwich og Musee de la Marine i Paris. Det førstnævnte har ca. 300.000 besøgende hvert år.“

„Det var et kolossalt tal! Hvordan ligger Deres eget museum i forhold hertil?“

„Sjöhistoriska Museet i Stockholm har ca. 50-60.000 gæster om året og er besøgmæssigt det største af den svenske stats museer næst efter Kunstmuseet.“

Efter et øjeblikks betænkning fortsætter Gerhard Albe:

„For at vende tilbage til England: Herovre bliver man som museumsmand forundret over at se tre museer, som efter min mening burde samles til eet. Det drejer sig om National Maritime Museum i Greenwich, United Service Museum i Whitehall og Imperial War Museum. Det sidstnævnte indeholder bl. a. samlinger vedrørende den maritime krigsførelse under den første og den anden verdenskrig. Det er nogle yderst interessante samlinger. De viser mennesket under dets funktioner krigene igennem, den tekniske udvikling og de forsøgstekniske sager, der kom frem under krigene. De viser endvidere kvindernes krigsmæssige indsats på det maritime område og kystbevogtningens betydning. Blandt de mange interessante ting på krigsmuseet lagde jeg særlig mærke til den yderst fine fremstilling af de såkaldte pipe-lines' udlægning under den sidste krig, deres virkemåde m. m. Disse pipe-lines var tykke, elastiske rør, der lagdes under fantastiske forhold. Det var kabelskibe, der lagde dem ud på og efter D-dag 1944, og kablerne strakte sig fra England til Frankrig over Kanalen. Gennem dem forsynedes de allierede tropper på fransk grund med olie og benzin. De mængder, der blev pumpet gennem rørene, gik op i astronomiske tal. Fremstillingen af hele dette foretagende var næsten ligeså godt lavet som foretagendet selv. — Men det virker forvirrende og sinkende for en turist, der interesserer sig netop for det maritime, at han skal på hele tre museer for at se, hvad han vil. Han spilder på den måde mange timer.“

To flag fra slaget i Øresund 1658

„Var der noget af det, De så rundt omkring, som De gerne ville have haft til Deres eget museum. F. eks. ting af særlig svensk interesse?“

„I Holland så jeg to svenske flag, der i 1658 blev erobret af den hollandske flåde fra et par svenske skibe under slaget i Øresund. Det var dengang, hollænderne kom for at hjælpe danskerne og især København mod svenskerne. Vi har ikke så gamle svenske orlogsflag hjemme hos os som dem, jeg så her i Holland. Derfor kribledede det naturligvis i mig for at få fingre i dem, navnlig fordi man ikke havde passet særlig godt på dem.“

„Hvilken del af samlingerne interesserede Dem mest på rejserne?“

„Jeg har været med i museumsarbejdet i 35 år og har i den forløbne tid navnlig interesseret mig for den rent nautiske side af sagen, d. v. s. for de nautiske in-

strumenter og for søkortene gennem tiden. Vi har i Stockholm en meget koncentreret, men god samling af søkort. I Greenwich fandt jeg imidlertid en meget fin samling af portolaner lige fra 1400- til 1600-tallets begyndelse. Bl. a. var der tre portolaner med de nordiske lande. Endvidere så jeg en meget stor samling astrolabier (instrumenter, der brugtes til at måle himmellegemernes stilling over horisonten med). Disse astrolabier, fra 1300- til 1600-tallet, udgjorde den største samling, jeg har set. Der var også en kopi af Jens Kusk Jensens jakobsstav. Endelig må nævnes den meget store og fine samling af kronometre lige fra de første, der stod til søs, frem til nutidens moderne søure.“

Altid på jagt

„Var De på jagt efter bestemte ting?“

„En museumsmand er altid på jagt, og jeg købte eller gav tilbud på en del sager i London og Hull. På en af tingene i London bød jeg den nette sum af 650 pund sterling, hvilket svarer til ca. 12.000 danske kroner!“

„Hvad var det for en ting?“

„Det kan jeg ikke sige, før jeg har den hjemme. Jeg vil ikke risikere, at en anden overbyder mig. Men jeg kan sige, at det er en meget stor ting på størrelse med et stort spisestuebord. Fra British Museum bestilte jeg også en kopi af et dragehoved fra et af de gamle vikin-geskibe. Det bliver en kopi, som er meget smukt og fint udført, og den skal nok vække sensation hjemme i Stockholm.“

„Har De ellers hentet noget med Dem hjem?“

„Jeg etablerede personlig kontakt med de forskellige museers ledere og har dermed muliggjort en udveksling af tanker, ideer og muligvis også museumsgenstande. Grunden til et mere intimt samarbejde er blevet lagt, og det har stor værdi.“

„Kan vi her i Norden give de andre impulser på de maritime museers område? Og har vi ting, de andre savner?“

„Ja, i høj grad, og dette gælder begge Deres spørgsmål. På National Maritime Museum i Greenwich har man lavet en rekonstruktion af en model, som vi har originalen af. Det drejer sig om et større engelsk skib fra omkring 1650.“

„Cutty Sark er i sig selv museum nok!“

„Og så er der clipperen „Cutty Sark“?“

„Ja, i London er man ved at reparere, rekonstruere og restaurere „Cutty Sark“. Skibet er nu sat i tørdok ved Greenwich, og der er dannet en særlig association, som allerede har indsamlet nogle hundrede tusind pund sterling til skibets bevarelse. Hertugen af Edinburgh er æresformand for selskabet, men fungerer ikke bare som topfigur. Han har store maritime interesser og tager med liv og sjæl del i arbejdet for det gamle skib. Efter de omfattende arbejder vil „Cutty Sark“ tage sig ud, nøjagtig som det gjorde i sine velmagtsdage.“

„Man vil vist indrette det som en slags museum?“

„Ja, desværre. Jeg personlig synes ikke, man skal gøre det. Man skal bare vise skibet frem, som det var engang. Det er museum nok i sig selv. Jeg deltog i et par møder derovre og blev spurgt om min mening med hensyn til „Cutty Sark“, og jeg svarede, som jeg har gjort her. Desuden foreslog jeg, at man som en slags kompromis kunne indrette en lille del af skibet som en afdeling, der fortalte selve skibets historie eller måske clippernes historie som helhed.“

„Har De nu særlige planer efter studierejserne?“

„Jeg har længe omgædet med planer om indgående at illustrere skibsbygningens og skibskonstruktionens udvikling gennem tiderne fra forhistorisk tid til i dag, og disse planer arbejder vi på fuld kraft med nu. Vi ved, at der i 15—1600-tallet blev indskrevet en del engelske skibsbyggere til arbejde i Sverige. Derfor var jeg meget interesseret i at se, hvad der i England fandtes af materiale fra denne tid og på dette specielle område, og bl. a. undersøgte jeg, hvad der derovre fandtes af tegninger o. l. fra den epoke. Det lykkedes mig virkelig at finde flere værdifulde ting, som kan få betydning for mit arbejde, og nu vil vi opbygge en udstilling med skibskonstruktion og -bygning som emne.“

Museet i Stockholm får igen mere plads!

„Hvordan vil De dog få plads til det?“

„Udstillingen, der skal være permanent, vil optage en plads på over 800 kvadratmeter, og vi har til dette formål ryddet vore magasiner, hvis indhold nu er blevet anbragt uden for museumsområdet. Vi vil vise svenskerne, hvor stor nationaløkonomisk og forsvarsmæssig betydning vor skibsbygning har og har haft.“

„800 kvadratmeter betyder jo en vældig udvidelse af museet. Hvor mange kvadratmeter råder samlingerne i forvejen over?“

„6—7.000 kvadratmeter, men på mine rejser har jeg set både dem, der var større, og dem, der var mindre. Men man må huske på, at vore samlinger i Stockholm er anbragt i specielle til formålet byggede og meget moderne lokaler.“

„Skibsbygningsudstillingen er en stor opgave?“

„Ja, og derfor skal den heller ikke betragtes som en lokal, men i højere grad som en national opgave og ejendom. Med beundring ser man, hvordan skibsværfterne i udlandet bidrager til museernes opbygning og drift, og f. eks. mærkes der overhovedet ikke nogen konkurrence mellem Rotterdam og Amsterdam på den måde, at firmaer og skibsværfter i Rotterdam ikke vil bidrage med gaver og tilskud til samlingerne i Amsterdam. På samme måde ser man i England, at marinen har koncentreret sine historiske samlinger i Greenwich og de, der angår de to verdenskrige, i London, skønt hverken Greenwich eller London er orlogsbaser. Staten ser, hvilken propaganda for marinen der ligger i at placere samlingerne på de steder, hvor der er chancer for at få fat i flest mulige mennesker.“

„Ja, men vi danske har da indtrykket, at Deres søfartsmuseum i høj grad nyder skibsværfternes god

will. Har værfterne ikke bidraget til den udstilling, De nu vil opbygge?“

„Jo, visse af værfterne har vist den stor interesse. Direktør Lundequist fra Kockums i Malmö for eksempel har vist sig meget interesseret, og det samme gælder Helsingborg-værftet og skibsværfterne langs østkysten.“

„Skal udstillingen omfatte bygningen både af orlogs- og handelsskibe?“

„Ja.“

„Kronborg bør udnyttes bedre!“

„De må da efter en sådan rejse også have dannet Dem et indtryk af, hvordan vi i Danmark står på det sø- og marinehistoriske område?“

„Ja,“ slutter direktør Gerhard Albe. „Det har jeg selvfølgelig. Som jeg tidligere har sagt her i Vikingen, så ejer Danmark i Kronborg et søhistorisk kastel af meget stor betydning. Og her har man indrettet et museum, som næsten udelukkende viser handelsflådens udvikling. Når man kender lidt til den danske orlogsflådes lange og begivenhedsrige historie, forundres man over, at denne flåde endnu ikke har fundet sin plads netop på det søhistoriske kastel Kronborg. Man må sige, at det er synd, at en så strålende bygning som Kronborg med dens pragtfulde placering ved indsejlingen til Øresund ikke udnyttes fuldt ud. Ude omkring har jeg set, hvordan både stat, private og forskellige firmaer skyder penge til oprettelsen og driften af både sø- og marinehistoriske samlinger. Efter min mening hører sådanne samlinger sammen og bør støttes under eet.“

— — —

Gerhard Albe er nu tilbage og i fuld gang med forberedelserne til skibsbygningsudstillingens åbning. Denne permanente afdeling af Sjöfartsmuseet ventes at blive indviet inden næste år. Der er noget at glæde sig til!

Otto Ludwig.

BASSE & CO.

Amaliegade 33, København

Telf. Minerva *3232

Telegramadresse: Damphetland, Steampacific

Fjernskrivers no. 2250

*

D/S Hetland A/S - D/S Pacific A/S

A. H. Basse Rederi A/S - Rederiet Bien A/S

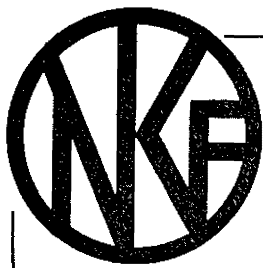
SPAREKASSEN

for

Kjøbenhavn og Omegn

Hovedkontor

NIELS HEMMINGSENSGADE 24



Kulsyre
til brandslukning

Tør-is
til konservering
af fødevarer



Nordisk Kulsyrefabrik A/s
Gl. Køgevej 7. København Valby. Tlf. 30 05 55
JYDSK KULSYRE- OG TØR-IS FABRIK A/s
HORSENS - TLF. 2704

Peru får ny stor havn

Salaverry er en forholdsvis ukendt flække på Perus kyst. For øjeblikket anløbes den af meget få skibe, men det er meningen med tiden at gøre den til landets næststørste havn.

Skibe, som nu kommer til Salaverry, må ankre op een eller to sømil ude på havet, hvor der tit kan stå en ret hård sø. Godset må derfor losses over i lægtene, der lander det på en lille mole, som byggedes for 60 år siden.

Forvandlingen af havnen til Perus næststørste skal foregå i tre tempi og er overdraget et britisk ingeniørfirma, der har sendt både engelske, skotske og australske ingeniører til stedet for at udføre det grundlæggende arbejde. Selve bygningen af havnen er imidlertid blevet påbegyndt for ca. en måned siden, og man regner med at have nået første etape i oktober 1958.

Første etape går ud på at bygge en buet mole og bølgebryder på 1.400 meters længde samt at grave en rende, der tillader store skibe at anløbe molen. I alt vil fem skibe på op til 10.000 tons kunne få plads ved den nye mole.

Udbygningen vil komme til at betyde uhyre meget for byen Trujillo og for hele departementet Libertad i det nordlige Peru, hvorfra der eksporteres store mængder sukker.

Arbejdet bekostes af Perus regering, der imidlertid ikke har for mange penge at strø om sig med. Derfor må udbygningen af havnen ske i de nævnte tre etaper. Når den ene er overstået, venter man, at regeringen vil bevilge penge til de to andre. I alle tilfælde har man planlagt de første arbejder ud fra den forudsætning, at pengene til resten bliver bevilget.

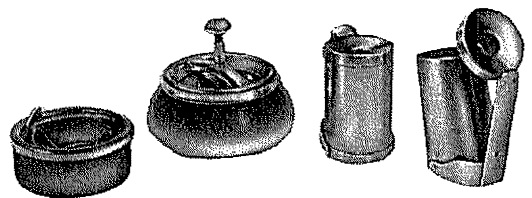
Havet viser ofte tænder langs Perus kyst, og derfor er der gået omfattende havundersøgelser forud for arbejdets påbegyndelse. Den britiske regerings hydrauliske forsknings-station i Wallingford har undersøgt bund- og strømforhold på stedet i over tre måneder. Man ville være helt sikker på, at molen ville holde, når den først var bygget. Stenene til den sprænger man iøvrigt ud fra nogle klipper i nærheden.

Når hele det store projekt er ført ud i livet, vil flækken Salaverry have en større havn end den, der nu betjener byen Arequipa i det sydlige Peru. Denne havn, der hedder Matarani, er for øjeblikket landets næststørste, og derfor vil kun Callao komme til at overgå Salaverry i størrelse. Callao er Limas havneby.

O. L.

Fra 1. oktober forhøjes prisen på Vikingen med 10 øre til kr. 1,85 grundet på de stadig stigende omkostninger.

**3 askebægre, som alle opfylder
de største krav, naar det gælder
sikkerhed mod brandfare**



Maaske kun en lille ting i forhold til
montering af et skib - men det er værd
at sikre sig paa bedste maade

OLUF BRØNNUM & CO.
KONGELIG HOFLEVERANDØR

HOLBERGSGADE 8-10

TLF. CENTRAL 9750



- lige bag

KØBENHAVN K

Størekassen!

Tankskibe i tætte stimer år fremover

Hver voksen dansker forbruger ca. en ton olie årligt

De kulfyrede skibes dage synes snart at være talte. Olien har så godt som scoret en total sejr over kullene. Der tales en hel del om atomdrevne skibe, men de fleste eksperter er enige om, at selv om atomskibet uden tvivl vil blive en realitet, ligger det ikke og venter lige ude i horisonten. Spørgsmålet er så, om der er olie nok til skibslarten og andre erhverv, indtil atomkraften bliver udnyttet for alvor. Det verdensomfattende „Esso“-selskab svarer herpå, at man foreløbig ikke behøver at frygte.

I sin nylig udsendte — forøvrigt smukt lavede og meget interessante — årsberetning skriver Dansk Esso A/S, at en opgørelse over verdens reserver af olie ved udgangen af 1955 viste, at disse var større end nogen- sinde og beløb sig til ialt 42 milliarder tons.

„På baggrund af disse tal og med bevidstheden om den tekniske viden, olieindustrien råder over, ser oliefolk fremtiden i møde med fortrøstning og i overbevisning om at kunne opfylde alle de krav, der vil blive stillet til dem,“ hed det i beretningen.

Vi mennesker er iøvrigt grådige nok, hvad forbruget af olie angår. Produktionen af råolie satte ganske vist ny rekord i 1955, men det gjorde forbruget af olieprodukter også. I 1954 produceredes 685 millioner tons råolie, og sidste år steg tallet til 763 millioner tons. Forbruget af olieprodukter steg til 780 millioner tons og gjorde dermed det højeste spring i vejret i historien.

Med disse tal in mente forstår man godt, hvorfor tankskibet vinder mere og mere frem, og hvorfor det bliver større og større. Skønt den vestlige verden sidste år brugte dobbelt så megen olie pr. dag som for ti år siden, vil forbruget stige yderligere i de kommende år, og tankskibene vil sejle vandet i verdenshavene tyndt.

Amerikanerne, der er „biggest“ på alle områder, førte også an, hvad angår olieforbruget. Ifølge Essos årsberetning brugte man sidste år i Amerika pr. indbygger 20 gange så megen olie som i den øvrige verden og 5 gange så meget pr. indbygger som i Europa. Vi på denne side af „dammen“ kommer dog også godt med efterhånden, idet vi har tredoblet vort forbrug siden 1946.

De store olieselskaber verden over har i de sidste år investeret gigantiske summer i arbejdet med at finde nye oliefelter og med at udnytte allerede fundne kilder endnu bedre. Esso alene investerede således 860 millioner dollars i eftersøgning af nye oliefelter i 1955, og i indeværende år vil selskabet ofre hele 1,2 milliarder dollars på formålet.

Europas energi-produktion må i de kommende tyve år forøges med 50 procent. Kullene dækker i dag 68 procent af det europæiske kraftbehov. Imidlertid er omkostningerne ved en forøgelse af kulproduktionen så store, at man næppe vil kunne øge produktionen med

mere end een procent pr. år. Hvad så med naturgassen? Ja, forekomsten af den her i Europa er så ringe, at den kan lades næsten helt ude af betydning i det store regnskab, og vandkraften kan heller ikke udnyttes så forfærdelig meget mere, end den allerede bliver det. Indtil atomkraftens udnyttelse er en realitet, må vi altså stole på olien som vor redning. I dag dækker olien over 20 procent af behovet for kraft i Europa. I 1965 vil den dække 26 procent, og i 1975 næsten 30 procent.

Tankskibene vil altså få rigeligt at gøre i de kommende år! Også i farten på danske havne vil tankerne få noget at bestille. Danmark var sidste år et af de lande i Europa, der havde den største procentvise vækst i olieforbruget. Totalforbruget af olieprodukter blev omtrent 3 millioner tons, og hvis vi ikke regner babyerne med, brugte vi altså hver ca. en tons af forskellige olieprodukter i 1955. Danmarks totale forbrug var helt nøjagtigt 2.978.000 tons mod 2.356.000 tons i 1954 — altså en stigning på hele 26 procent!

Tankskibs-fragtraten var nogenlunde stabil sidste år. Dog viste raterne for enkeltrejser et kraftigt fald fra februar til juli og derefter en næsten uafbrudt og kraftigere stigning til årets udgang.

Det er meget lærerigt og interessant at se, hvad der forårsager stigninger i fragtraterne på olieområdet. I Essos årsberetning fortælles det videre, at når stigningen var særlig kraftig i slutningen af oktober, skyldtes det bl. a. koldt vejr i USA!

Når prisudviklingen i Danmark stort set var præget af stabilitet, skyldes det bl. a., at fragtelementet i de danske oliepriser reguleres efter den såkaldte AFRA (Average Freight Rate Assessment), der for et kvartal ad gangen fastsættes af tankskibsmæglere i London, og som viste ret små udsving.

Dansk Esso omsatte i 1955 ialt 1.137.000 tons, hvilket fortæller lidt om udviklingen. Selskabets salg var nemlig dermed større end landets totalforbrug i 1947. —

Det ender med, at der hvert år transporteres ligeså meget olie gennem danske farvande, som der runder vand ud i dem!

—wig.



BØRSTE- & PENSELFABRIK

har lavet pensler i 3 generationer

KGS. NYTORV 8, K.

TLF. PALÆ 3589

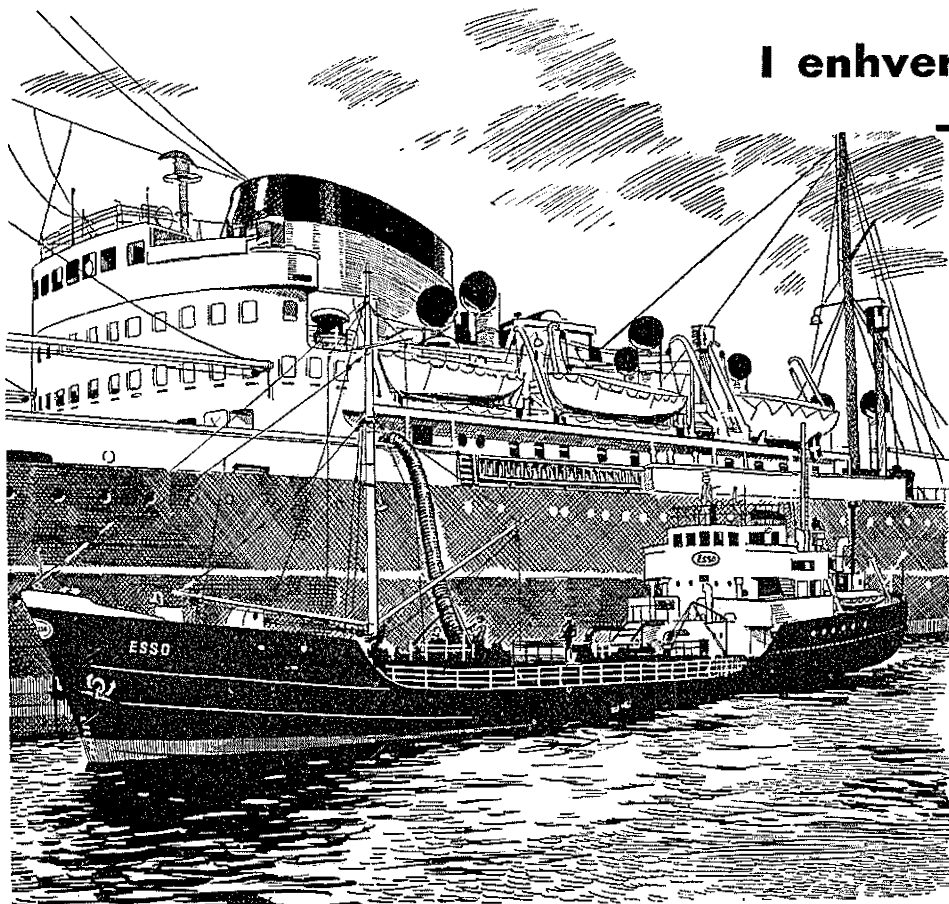


A. P. MØLLER ☆ MAERSK LINE

KONGENS NYTORV 8 - KØBENHAVN K.

REDERI
TANK-, LINIE- OG TRAMPFART
BEFRAGTNING KLARERING
☆
KØB OG SALG AF SKIBE

TELEFON CENTRAL 514 - RIGSTELEFON 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

Den russiske flåde holder på de gamle traditioner

Kommandørkaptajn Jørgen Hviid om flådebesøget i Leningrad



Kommandørkaptajn
Jørgen Hviid.

Fregatterne „Esbern Snare“s og „Valdemar Sejr“s besøg i Leningrad vil blive husket længe i marinen. Besøget var den første danske flåde-visit i denne havn siden 1909 og så ganske afgjort en succes. Vi har bedt kommandørkaptajn Jørgen Hviid, der som stabschef for kontreadmiral Lundsteen var med på toget, om at fortælle lidt om sine indtryk.

Omfangsrigt sømilitært ceremoniel

„Modtagelsen, vi fik til søs, var helt i overensstemmelse med de internationale, maritime traditioner. En jager sejlede os i møde et godt stykke ude med besætningen opstillet til parade på dækket. Et stort orkester om bord i det russiske skib spillede de to ländes nationalhymner og derefter nogle marcher,“ siger kommandørkaptajnen. „På de sømilitære stationer længere inde hilste man os med flagsignaler efter det internationale signalsystem, og der blev saluteret på traditionel måde. Saluterne blev afviklet med præcision og med en efter vore forhold ødsel anvendelse af folk og musikkorps.“

„Programmet var jo ret fyldigt og omfattede bl. a. forskellig underholdning for besætningerne, besøg på museer, sightseeing m. m. Teatrene er i Leningrad lukket om sommeren, og derfor blev vi i stedet inviteret i biografer, til koncerter og danseopvisninger. Ydermere blev kontreadmiralen, hans stab og 21 mand inviteret til Moskva. Besøget varede 14 timer plus tiden for at rejse frem og tilbage med nattoget. I Moskva blev vi igen vist rundt. Vi så alt, hvad delegationer plejer at se, men desuden blev vi modtaget af forsvarsministeren, marskal Sjukov, og kvitterede med en reception i den danske ambassade,“ fortæller kommandørkaptajn Hviid og fortsætter:

Borneselskab om bord i de danske fregatter

„Noget lidt mere ud over det sædvanlige var et borneselskab, som admiralen inviterede til om bord i fregatterne. Det var meningen, at vi skulle underholde børnene, men i virkeligheden var det dem, der underholdt os. Russerne stillede med en flok meget velopdragne børn, der hver for sig var hele små kunstnere.“

„Det var altså ikke et bredt udsnit af russiske børn?“ spørger vi.

„Nej, det tør siges. Vi havde bedt om at få hundrede børn om bord, men lod russerne bestemme, hvilke børn de ville sende. Og så sendte de altså en flok „pionerer“, der underholdt os med sang og dans. Vi bidrog til den hyggelige stemning med forskellig underholdning som f. eks. lidt tryllerier, og tilsyneladende morede børnene sig strålende, selv om pladsen jo ikke ligefrem var kolossal om bord i de to forholdsvis små danske skibe.“

„Alt i alt var det meget interessant at se en verden, der er helt anderledes end vor,“ fortsætter kommandørkaptajnen. „Russerne er gode værter. Den russiske marine mødte vi kun meget lidt. Vor kontakt med den indskrænkede sig hovedsagelig til forbindelsesofficererne. Marinens daglige liv og virke så vi ikke meget til. Vi passerede bl. a. det historiske Kronstadt og mange historiske skibe. Jeg må sige, at russerne værner om deres maritime historie på den måde, at de holder flere gamle, udtjente enheder under kommando. Det drejer sig f. eks. om skibe med nær tilknytning til flådens historie eller om enheder, der blev erobret fra tyskerne og nu ligger som trofæer. Iøvrigt må jeg også sige, at marinens enheder alle var pænt vedligeholdt, hvad man ikke kan påstå om de kapsejladsfartøjer, der sejlede under marinens flag. Disse lystfartøjer var så forsømte, at selv den danske flådes ældste og mest udtjente kuttere er luksus-yachter ved siden af.“

På besøg i russiske hjem

„Stiftede besætningerne fra fregatterne bekendtskab med den menige russer?“

„Vort personel fandt hurtigt kontakt med befolkningen, der interesseret spurgte ud om danske forhold. Der blev også aflagt besøg i flere russiske hjem.“

„Var disse besøg led i programmet og arrangeret på forhånd?“

„Nej, der blev aflagt spontane besøg i hjemmene, besøg som kom i stand efter den direkte kontakt mellem vore folk og den menige, civile russer. Vore værnepligtige og vort faste personel var glade for at komme ind på russeren og se hans hjem. Måske blev de nok skuffede, for hjemmene er ikke ligefrem fornemme, men det skyldes jo nok for en del bolignøden. Alt i alt spiller hjemmene i Sovjetunionen ikke så stor en rolle. Ungdommen beskæftiges ud af de kommunistiske organisationer og er ikke svære at lokke hjemmefra, fordi hjemmene er trange, og fordi organisationerne byder på ting, som de unge ikke selv kan betale.“

„Besøg i hjemmene blev der vel ikke tid til for admiralen og Dem?“

„Nej, vi måtte jo passe vore officielle pligter. Men vi så os dog lidt om på egen hånd og var bl. a. til guds-

tjeneste i to kirker, der begge var overfyldt af kirkegængere.“

„Dannede De Dem noget indtryk af forholdet menige og befalingsmænd imellem inden for den russiske flåde?“

„Vi var forberedt på en streng ydre disciplin, og under de indledende forhandlinger om gensidigt flådebesøg blev vi af russerne gjort opmærksom på, at hilsepligten blev overholdt meget nøje inden for flåden. Det, vi så på gaderne, tydede ikke meget på rigtigheden af dette. Det var kun de allerhøjeste officerer, de menige hilste på. Jeg tænker selvfølgelig her på russernes egne officerer. Det var sjældent, nogen hilste på os på gaden uden at vise lidt forvirring. Mange af de russiske orlogsgaster kunne naturligvis ikke forstå, hvad det var for nogle mærkelige uniformer, de pludselig så.“

„Beså De russernes flådestation?“

„Nej, der var vi ikke ude. Admiralen holder til i en historisk bygning inde i byen. Kronstadt er lukket område, hvor der bor og arbejder en masse mennesker, og folk, der ikke har noget officielt at gøre derude, får i almindelighed ikke adgang dertil. Men nøjagtigt det samme er jo tilfældet med Holmen herhjemme, så det var der intet mærkeligt i.“

„Lå de danske fregatter i Leningrads havn?“

„Nej, vore skibe havde en af de smukkeste liggepladser ved brede boulevarder og promenader langs floden, hvor der findes et utal af gamle og historiske huse som f. eks. Vinterpaladset og Peter Pauls fæstning.“

Afsked i bælgmørke

„Så De slet ikke noget til den kommercielle havn?“

„Ikke meget, men den har jo så mange danske søfolk besøgt. Handelshavnen er meget udstrakt og livlig. Livet går aldrig i stå her, og der arbejdes uafbrudt døgnet rundt. Skibe fra alle nationer ankommer hertil. Havnen er kendt som en effektiv og hurtig plads med fin service med moderne kraner og øvrigt havneudstyr.“

„Var der noget, som i særlig grad gjorde indtryk på Dem og de øvrige danske søofficerer og befalingsmænd?“

„Ja, den kendsgerning at den russiske marine er meget traditionsbunden. Man sætter i sovjet-flåden de gamle traditioner meget højt og er klar over, at de har deres betydning. Det kan give grund til eftertanke for vore unge værnepligtige, som måske af og til synes, at vore traditioner er lidt latterlige. Men traditionerne er et led i opdragelsen, og der er virkelig behov for dem, når en marine, der i sin tid nærede foragt for al den slags, nu begynder at tage traditionerne op igen.“

„Hvordan formede afskeden sig?“

„På lignende måde som vor ankomst, selv om den militære pragtudfoldelse var mindre voldsom. Det helt

store ceremoniel udfoldes nemlig kun mellem reveille og tapto.“

„Og De sejlede derfra efter mørkets frembrud?“

„Ja, vi afsejlede om natten. Russerne påstod, at det skyldtes vanskeligheder med at åbne broerne om dagen under den store trafik, og det hævder de under alle fremmede flådebesøg.“

„Var trafikken da så voldsom på broerne?“

„Nej, sammenlignet med trafikken på f. eks. Langebro og Knippelsbro var den meget beskedent,“ slutter kommandørkaptajn Jørgen Hviid.

—wig.



Hyreudregningen behøver ikke at sluge friheden!

Det er slet ikke så let at være navigator, bare fordi skibsfarten har fået en masse nye tekniske hjælpemidler. Den gode gammeldags navigationskunst skal nemlig også læres og i mange tilfælde bruges, når mekanikken bryder ned. Dertil kommer, at styrmænd og skibsførere foruden at være fine navigatører efterhånden også skal være en slags kontorchefer.

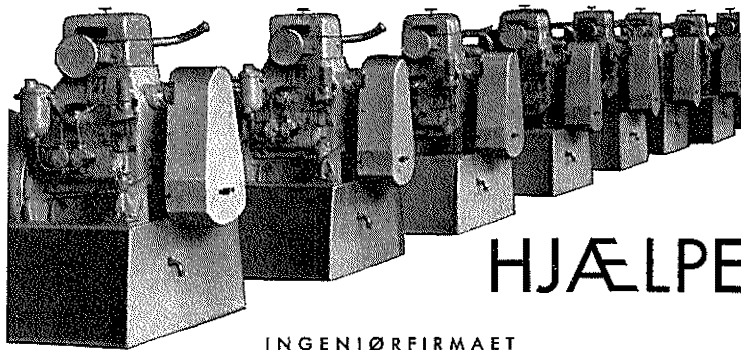
Alene det at regne hyrer ud er i dag et hestearbejde. I gamle dage bestod sømandens månedlige hyre af et rundt beløb, men i dag kan en månedshyre f. eks. udgøre et så skævt beløb som 1.023,57 kroner. Hvis en mand nu kun har været tretten dage om bord, kan det være lidt vanskeligt at regne ud, hvad han skal have på ører, hvis man da ikke ligefrem er regnekunstner.

I virkeligheden er en hyretabel nu om dage ligeså uundværlig om bord som alle navigationstabellerne, og i Blankensteiners hyretabel 1956 har man en glimrende hjælp. Ved et enkelt opslag i tabellen kan man finde frem til enhver hyre nemt og hurtigt.

Blankensteiners hyretabel 1956, der koster 16 kroner, kan købes hos Blankensteiners Eftf., Esplanaden 48. Den er udarbejdet af overstyrmand, fuldmægtig i DFDS' skibsinnspektion, J. Jansen. Bogen er med en praktisk spiralryg og er forsynet med et omslag, der kan tåle vand.

L.

DE FORENEDE BUGSERSELSKABER
KØBENHAVN



DEUTZ

SKIBS- HJÆLPEAGGREGATER

INGENIØRFIRMAET

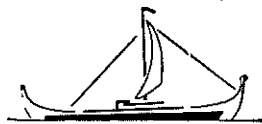
VIGGO BENDZ

Kontorer: Østergade 11, Minerva *1860 Værksteder: Artillerivej 124, Asta 1074

Fejlfri eksemplarer af Vikingen, Årsheftet og Jul på Havet købes.

Jul på Havet 1938, kr. 5,00. Årsheftet 1954, kr. 5,00. Vikingen nr. 1, 1948, kr. 2,00. Alle numre fra 1949 og 1950, kr. 2,00 pr. stk. Nr. 1, 2 og 6, 1953, kr. 2,00 pr. stk. Henvendelse: Vikingens ekspedition, Christiansborggade 1, København V.

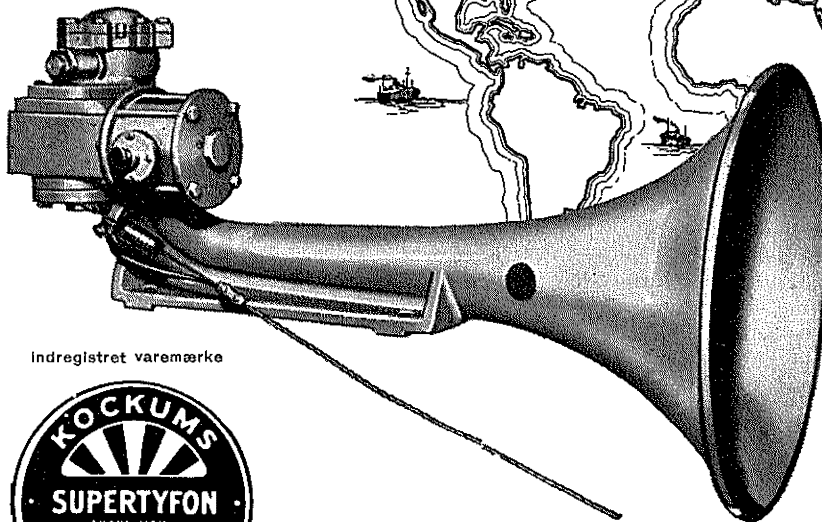
KNUD E. HANSEN



Consulting Naval Architects
Marine Engineers

Bredgade 75 - Copenhagen
Telegr.: DESIGN - Tel.: Minerva 718

KOCKUMS SUPERTYFON



Indregistreret varemærke



Grundlagt 1840

Hvis damp skal anvendes
forlang vort TYFON-prospekt
nr. 681

KOCKUMS

MEKANISKA VERKSTADS AB • MÄLMÖ

Repræsentant i Danmark:

SCAND. STEEL & SHIPPING AGENCY - AMALIEGADE 16, KØBENHAVN

SUPERTYFON

er installeret på 1000 vis af passerbåde,
tank- og lastbåde over hele verden.

De vigtigste fordele ved
SUPERTYFON er:

- 1** Minimalt luftforbrug — kun $\frac{1}{3}$ i sammenligning med tidligere konstruktioner — men samme lydstyrke.
- 2** Kan i standardudstyr leveres Indbygget og med elektrisk opvarmning, hvis forholdene kræver det.
- 3** Håndmanøvreret, elektrisk eller automatisk.

Forlang prospekt nr. 677 A!

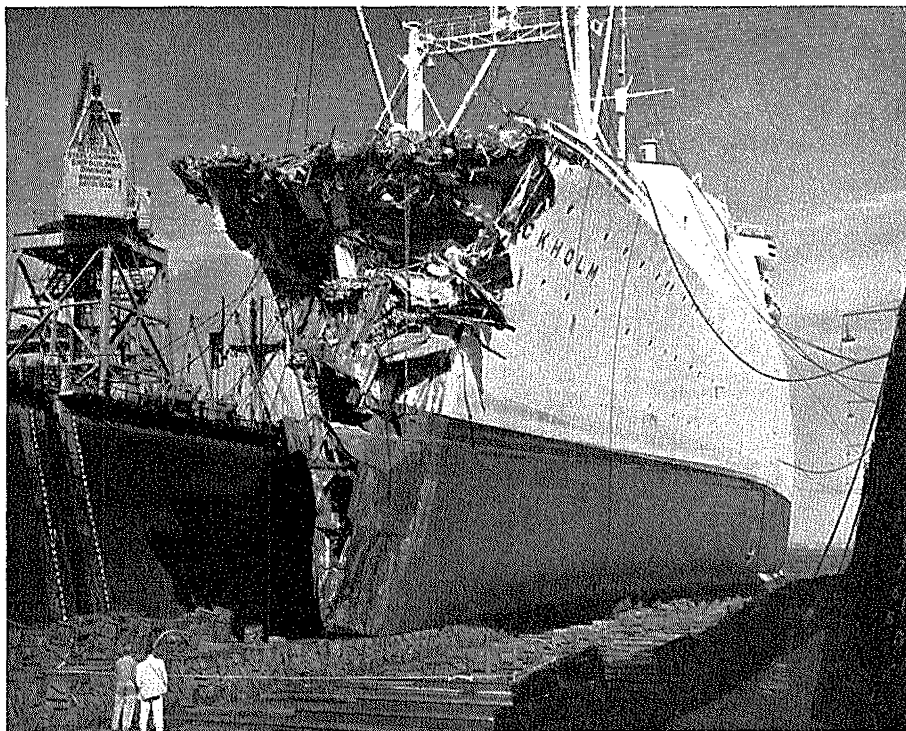
Invaliden Stockholm

Kollisionen mellem den italienske liner „Andrea Doria“ og den svenske „Stockholm“ var en af de største skibskatastrofer i nyere tid. Da de første telegrammer indløb om ulykken og blev præsenteret for maritime eksperter rundt om i de forskellige lande, nægtede eksperterne først at tro på rigtigheden af rapporterne. Selvfølgelig kunne de to skibe kollideres trods alle sikkerhedsforanstaltninger, det havde man set før. Men at et af skibene skulle synke som følge af sammenstødet — umuligt!

Det utænkelige skete imidlertid. „Andrea Doria“, italienernes stolthed, sank og tog flere mennesker med sig i dybet. „Stockholm“ haltede for halv kraft i havn efter at have taget en stor del af de overlevende fra det italienske skib om bord. Hele „Stockholm“s bov var klippet af og skibet blevet mere end seksten meter kortere i vandlinien!

Nu er „Stockholm“ ved at blive repareret og sat i dok hos Bethlehem Steel Company i New York, hvorfra dette næsten uhyggelige billede stammer. Før skibet kom i dok, så det endnu værre ud, idet de mest forvredne plader og rør blev fjernet af skibsværftsarbejderne inden dokningen.

Livet skal gå videre, og italienerne har allerede bestilt en ny „Andrea Doria“, der bliver endnu større og endnu mere elegant end den gamle.



Efter katastrofen blev der talt om, at italienerne ikke havde udvist godt sømandskab, da katastrofen var indtrådt. Men mon ikke mange af „øjenvidneskildringerne“ har været overdrevne? Kan folk, der selv er grebet af angst og panik, bedømme andre menneskers adfærd objektivt? Visse af skildringerne beviste klart, at de mennesker, der klagede, ikke havde noget kendskab til søfartens mest elementære love. Bl. a. klagedes der over, at flere italienske besætningsmedlemmer gik i bådene før passagererne. Men der skal dog være søfolk i bådene under udsætningen! Der skal være folk til at tage imod passagererne og til at ro dem i sikkerhed!

Men forhåbentlig opklares de nærmere omstændigheder fuldt ud i den kommende tid.

Naar De chartrer Skib for:

indbefattet den nye Oliehavn

PORT de BOUC
LAVERA
CARONTE og BERRE

henvend Dem til:

MAURICE POMMÉ

Edsvoren Skibsmægler for disse Havne

Hovedkontor: PORT DE BOUC

Filial-kontor: MARTIQUES

Post Adresse:

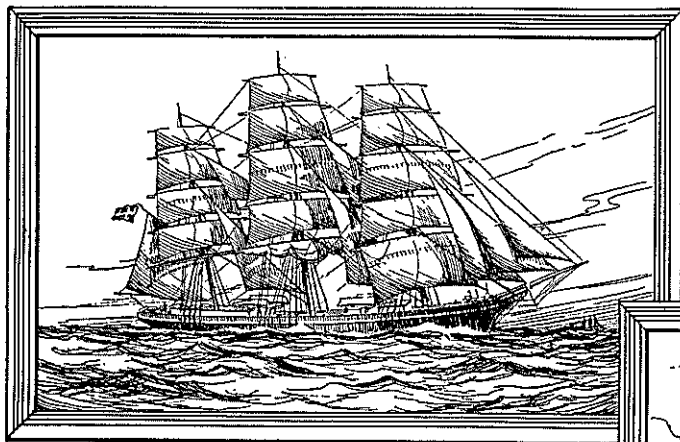
Maurice Pommé, Port de Bouc

(Bouches du Rhone) France

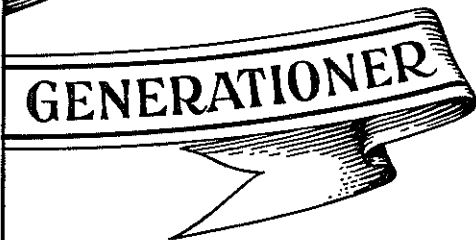
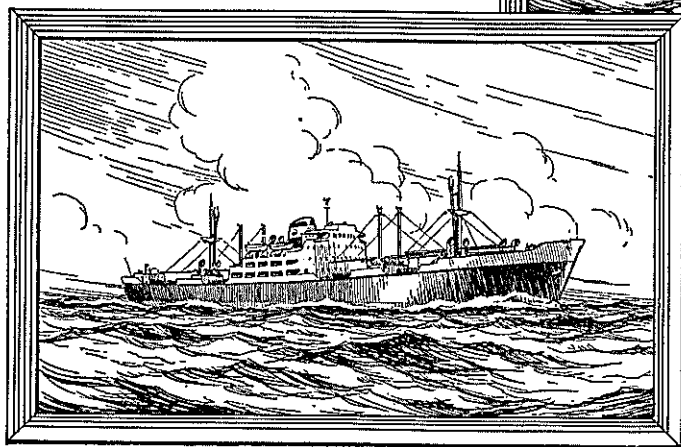
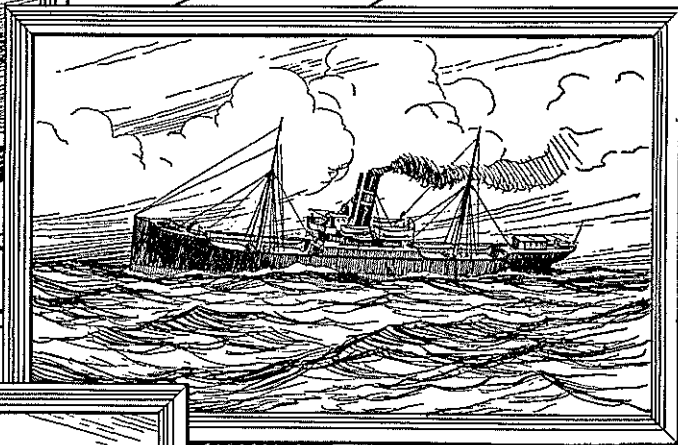
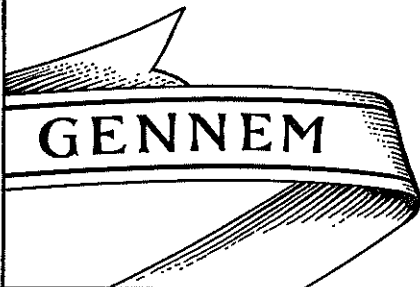
Telegram-Adresse: POMMÉ PORDEBOUC TELEX

Telex Nr. 41.004

PRIVAT HAVNE RADIO TELEFON



H. SCH - P.



HAR DE
OVERALT PAA HAVET
FAAET



fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER

„Danmark“s elever fløj med helikopter

Den amerikanske kystbevogtning har ikke glemt skoleskibets indsats under krigen

Endnu 115 danske drenge fik sidste år en god grundlæggende sømandsuddannelse og en serie uforglemmelige oplevelser om bord i skoleskibet „Danmark“. Det smukke skib anløb flere pladser, det ikke tidligere havde gæstet, og alle steder tiltrak det sig meget stor interesse.

Der havde meldt sig 86 ansøgere til elevpladser, hvoraf antoges 79. Desuden antoges 14 elever til sommertogtet alene. Elevbesætningen blev forinden vintertogtet suppleret med 25 elever fra „Georg Stage“, 7 fra statens sømandsskoler og 3 andre ansøgere, hvorved elevtallet nåede op på de nævnte 115.

På sommertogtet besøgte „Danmark“ bl. a. Nykøbing F. under turistforeningens rundskuefest. „Danmark“ var en virkelig attraktion under rundskuet og blev besøgt af flere tusinde mennesker.

Overalt i danske havne blev skibet iøvrigt modtaget med venlighed. Både i Nyborg og i Odense foranstaltedes der arrangementer for besætningen. Det var skibets tiende efterkrigs-besøg i Nyborg, men dets allerførste besøg i Odense.

Den 15. september startede man på vintertogtet. Første anløbsplads blev Cherbourg, hvor turistforeningen arrangerede udflugter. Skibet fik her også besøg af tre repræsentanter for „Outward Bound Trust“, en en-

gelsk institution, som med hertugen af Edinburgh som ærespræsident vil forsøge at få indført sejlskibsuuddannelsen påny. Repræsentanterne sejlede med til Portland og fik et godt indtryk af livet og arbejdet om bord.

Så gik turen mod Funchal og derefter Tenerifa. Det sidstnævnte sted viste den danske konsul sig som sædvanlig som en dygtig og venlig arrangør af ture for besætningen.

Derefter besøgte Dakar for første gang, og her vakte skibet sensation. Iøvrigt viste den danske konsul sig også her som en glimrende vært og fik bl. a. udvirket, at skibet ikke skulle betale noget for klareringen. Forøvrigt besøgte havnen på samme tid af det svenske „Flying Clipper“, og der udveksledes besøg mellem de to hvide sejlskibe.

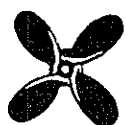
I Guadelope blev „Danmark“ fritaget for havneafgifter, og kursen blev sat mod St. Thomas, hvor 12 store lystyachter eskorterede skibet det sidste stykke ind. Juleaften fejredes på den tidligere danske besiddelse, og både den danske konsul og den danske koloni samt mange amerikanske venner gjorde opholdet på øen til en stor oplevelse.

På St. Croix fik man samme strålende modtagelse, og der var bl. a. arrangeret bal for frivagten nytårsdag. Næste havn var Kingston på Jamaica, og derfra fortsattes mod Miami, hvor skibet blev filmet af fjernsynsfolk om bord i Coast Guard-fartøjer. Viceadmiral Richmond holdt iøvrigt en modtagelsestale og hyldede skibet for dets krigsindsats. Alle i Miami kappedes om at gøre opholdet her til en oplevelse. Coast Guard inviterede således 20 elever på en flyvetur i helikopter, og ved afrejsen eskorteredes skibet af Coast Guard og lystfartøjer.

På Bermuda var modtagelsen også strålende — som sædvanlig. Og nu gik turen hjemover med mange storme på vejen. Ved hjemkomsten blev „Danmark“ mødt af is i de danske farvande og måtte slæbes hjem fra Skagen.

Et vellykket tog var afsluttet.

L.



ATLAS-WERKE AG
BREMEN

Dæksmaskiner til alle Formaal

Vandtætte Døre

Klarsigtruder

Stempelpumper

Centrifugalpumper

Damp-Hjælpemaskiner

Ventilationsanlæg

Fødevandsanlæg

Skibskøleanlæg

GENERALREPRÆSENTATION:

ALBERT JENSEN

AKTIESELSKAB

AMALIEGADE 32

CENTR. 12 612 TELEX: 2541

H. Rønne & Co.

SKIBSSERVICE, SKIBS- OG MASKINREPARATIONER

Reparation af:	Mekanisk og Kemisk Rensning
Dampmaskiner, Dieselmotorer	af Kedler, Oliekølere e. t. c.
Elektriske Anlæg	udfører Snedker-, Tømrer- og Malerarbejder
Køleanlæg e. t. c.	

Agent for:

LOCKWOOD & CARLISLE: STEMPELRINGE

MARKEM: KEMISKE RENSEMIDLER OG TILSATSSTOFFER

A. EKSTRØMS MASKINAFFØR: STRØMBERGS NIVEAUINDIKATOR

A/B ELECTROCONTROL: AUTOM, BRANDMELDEANLÆG

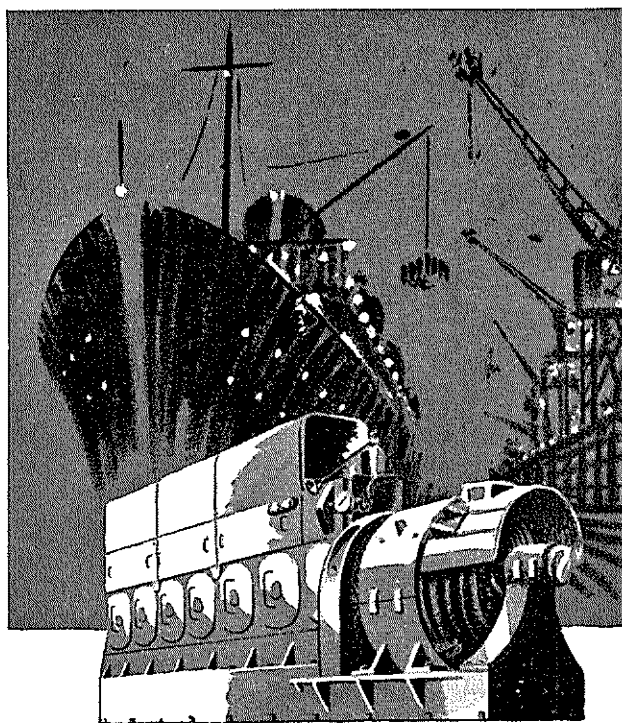
Adresse: STRANDGADE 12 - KØBENHAVN K.

TELEFON *AS 1050 - Telegram-Adr.: SHIPRONNE



-tal telefon med Automatic

TELEFON FABRIK AUTOMATIC A/S
KØBENHAVN - DANMARK



RUSTON

AGGREGATER

FREMSTILLES HER
I LANDET I FLERE
FORSKELLIGE STØR-
RELSER FRA 3 HK OG
OPEFTER

FORLANG PROSPEKT
OG REFERENCER



V. H. LANGEBÆK & SØN

CIVILINGENIØRER

Trondhjems-gade 9, København Ø
Tria 5400 - Tigr-adr.: Velamotor

FABRIK og LAGER:
Ballerup Byvej 222 - Tlf. Ballerup 990

Har Delæst „Sejl og Motor“

Moderne
UNIFORMSHUER

*Guld- og Sølvgaloner
Guld- og Sølvbroderede Kranser
Emaillag - Emaillablemer
Uniformsknapper*



C. L. SEIFERT A/S

KGL. HOF-GULDTRÆKKER
ST. REGNEGADE 12-16 - TELF. C. 297

Danmarks ældste Guldtrækkeri

NYT I NOTER

Igen danske søsætninger i Tyskland

Fra Rickmerswerft i Bremerhaven søsattes fornylig et skib til A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. Rederiet havde kort forinden fået søsat fragtmotorskibet „Himmerland“ fra Deutsche Werft i Hamborg. Stabelafløbningen i Bremerhaven har bygge-nummer 285 og er ligeledes et fragtmotorskib. Nybygningen får en dødvægttonnage af 5.720 tons. Den har følgende hoveddimensioner: Længde 117,6 meter, bredde 15,8 meter, sidehøjde 9,5/6,9 meter og dybgående 6,5 meter. Skibet, der fik navnet „Frankrig“, udrustes med en MAN-Diesel af Bremer Vulkans fabrikat. Motoren er to-takts og på 3.600 hestkræfter, hvilket skal give nybygningen en fart af 14,75 knob. Blandt lossegrejerne kan nævnes en sværgodsbom med en kapacitet af 65 tons. „Frankrig“ er det femte skib, rederiet har fået bygget i Tyskland efter krigen.

Salg til Danmark

Hafen Dampfschiffahrts-Ges. i Hamborg har solgt sit passager-motorskib „Stade“ til dansk reder. „Stade“ er på 291 brt og blev bygget i Königsberg i 1937. Længden er 39 meter. Der er to diesel-motorer om bord på tilsammen 580 hestkræfter. Skibet har allerede i nogen tid været chartret af den nye danske reder, og den endelige overtagelse skal finde sted inden årets slutning.

Italien vil også have supertankere

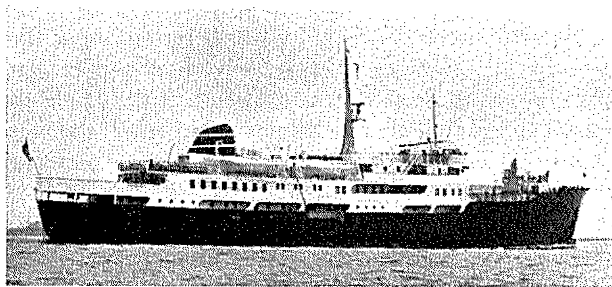
På det berømte Ansaldo-værft i Genua er kølen blevet lagt til en supertanker på ca. 52.000 tons til rederiet Compagnia Transporti Petroli i Palermo. Skibet får følgende hoveddimensioner: Længde 240 meter, bredde 32,2 meter. Drivkraften leveres af turbiner, der giver skibet en hastighed af 17 knob. Lasteevnen er på 72.000 kubikmeter, og besætningen bliver på 65 mand.

Frankrigs nye kæmpeliner

På værftet Chantiers de l'Atlantique bliver i disse dage kølen lagt til Frankrigs nyeste og mest moderne kæmpeliner på den nordatlantiske rute. Skibet, der får navnet „France“, bygges for rederiet Compagnie Générale Transatlantique, der i forvejen bl. a. ejer „Ile de France“ og før krigen havde „Normandie“. Det nye skib bliver dog ikke m. h. t. størrelsen et forsøg på at genindføre „Normandie“-epoken. „France“ bliver nemlig „kun“ på ca. 55.000 brt. Længden bliver ca. 320 meter, og omregnet i danske penge vil byggeudgifterne komme til at ligge på omkring 540 millioner kroner. Skibet får plads til ca. 2.000 passagerer, deraf ca. 500 på første klasse. Passagererne både på anden klasse og turistklassen får det næsten ligeså fornemt som på mange andre lineres førsteklasse. Man regner med, at „France“ vil blive sat i fart i 1959.

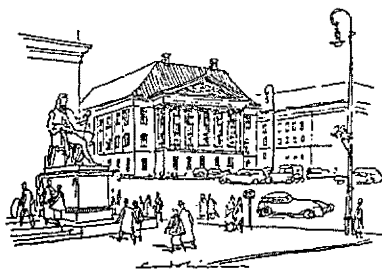
Endnu en nybygning til hurtigruten
Bergen —Trondhjem—Kirkenes

Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab, der også har fået bygget i Danmark, har fået afleveret en nybygning fra Vesttyskland. Skibet, der hedder „Ragnvald Jarl“, afleveredes fra Blohm & Voss A.G. i Hamborg, der engang var Tysklands største skibsværft, og som nu er på vej opad igen. „Ragnvald Jarl“ var værftets bygge-nummer 789. Stabelafløbningen fandt sted den 19. april 1956. Skibet hører til en serie på tre nybygninger,



ger, der alle er indsat på samme rute. „Ragnvald Jarl“ er på omtrent 2.200 brt og har følgende hoveddimensioner: Længde ca. 81,3 meter, længde mellem perpendiculariteterne 74,97 meter, bredde på spant 12,6 meter, og sidehøjde 9,3/7,1 meter. Skibet får et dybtgående af 4,5 meter. Skibet er bygget efter Norske Veritas' højeste klasse + 1 A 1 for sejlads i is. Maskineriet er en MAN-motor på 2.960 hk, der giver skibet en fart af 16 knob. I modsætning til de to søsterskibe, „Nordstjernen“ og „Finnmarken“, ligger maskineriet om bord i det nyeste fartøj placeret helt agterude. Der er indrettet kølerum til transport af frosset fisk. Passagerkapaciteten ligger på 600 i kystfarten (sommer) og på 205 i europæisk fart fordelt således: 63 på første klasse og 142 på anden klasse. Aptereringen er tegnet af den norske kunstner Arnstein Arneberg fra Oslo, men blev udført af to tyske firmaer i Hamborg/Kiel og Bremen.

Nauticus.



HANDELSBANKEN

HOVEDSÆDE:
HOLMENS KANAL 2
KØBENHAVN K



89 AFDELINGER
OG FILIALER OVER
HELE LANDET

— aen moderne bank med de gode traditioner

Handels- og søfartsmuseet på Kronborg

Årbog 1956

Den med forventning imødesete årbog fra Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg er kommet, og man skuffes ikke, den er som sædvanlig af stor lødighed såvel af indhold som udstyr, og gør sine redaktører direktør Knud Klem og Louis E. Granjean ære.

Årbogen indledes med en beretning og regnskab for året 1955—56, hvoraf det fremgår, at museet er i rolig fremgang, hvad også dets støtteselskab Handels- og Søfartsmuseets Venner, hvis årsberetning også findes aftrykt, må siges at være, selvom det ville være ønskeligt, at museet fik større tilskud til drift og flere lokaler til rådighed, hvortil det i høj grad trænger, for at dets enestående samlinger kan komme rigtig til deres ret.

Årsberetningen fortæller, at museets samlinger ved gaver og køb yderligere er blevet forøget, og her må lige nævnes, de Fleuricus smukke søkortværk „Neptune du Kattegat et de la Mer Baltique“, en stor sjældenhed og en skønhedsåbenbaring skænket af museets støtteselskab.

Årbogen indeholder endvidere 5 artikler om forskellige emner og indledes med en artikel af sømanden, forfatteren, verdenshavens skildrer, Knud Andersen, kaldet „Sømandssind i sejlskibe“, en inspireret artikel som kun han kan skrive den, den må læses i sin helhed, da han her giver en forbigangen tids tankegang om livet om bord og i land, så et uddrag er ikke fyldestgørende. Læs den og fornem noget af hin tids rytme.

„En litterær kinarejse“ af Lone Klem, er en beretning om digteren Poul Martin Møllers kinafart i årene 1819—21 som skibspræst på Asiatisk Kompagnis fregat „Christianshavn“, en fornøjelig artikel, der vidner om, at han havde øje for livets gang ombord og for de forskellige typer mennesker, han kom i berøring med under togtet, hvad hans tegninger af folketyper fra østen viser, og det var på dette togt, han skrev sit skønne digt Glæde over Danmark i sin længsel efter hjemmet, en artikel man læser med glæde.

Georg Nørregård skriver om Den forrykte styrmand på fregatten „Jægersborg“ i 1748. Styrmandens navn var Peder Andersen Billing, der blev angrebet af periodiske anfald af sindssyge under fregattens rejse til Guinea og Vestindien. Man får et godt indblik i tidens mangel på forståelse af sådant sygdomstilfælde og følger hele dets forløb til dets endelige opgør ved hjemkomsten, hvor han blev dømt til at betale en bøde til kompagniet og fregattens kaptajns procesomkostninger for at slippe for tiltale efter søloven. En artikel det er værd at stifte bekendtskab med.

Museumsinspektør Henning Henningsen har skrevet en artikel om Kølhaling og råspring, et par gamle sømandsstraffe. Artiklen omtaler disse barbariske straffe lige fra de første beretninger, man har om dem i oldtidens græske og romerske beretninger, gennem middelalderen og op til midten af 1800-tallet, hvor det

endnu så sent som i 1853 i Holland var muligt at idømme søfolk disse straffe for tjenstlige forseelser. Man følger spændt forfatterens udredning af de lovkomplekser, hvori disse straffe anførtes og deres anvendelse i de forskellige nationers søfart, dog at disse straffe hovedsagelig anvendtes i krigsskibe, dog efterhånden som oplysningen steg at blive af mere teoretisk betydning for endelig til sidst at afløses af mere menneskelig lovgivning. Forfatteren har igen vist, at han kan finde noget frem, som det er værd at stifte bekendtskab med og gøre det levende og interessant.

Om skibsbygningen i Danmark i 1700-tallet skriver museumsdirektør Knud Klem en meget interessant artikel, der giver et godt billede af vanskelighederne for de danske værfter i konkurrencen med udenlandske, især svenske værfter, der byggede billigere, men også dårligere. Forfatteren omtaler fabrikmester Gerners responsum om dansk skibsbygning, et meget interessant aktstykke, der giver et godt indblik i hele tidens ånd og syn på emnet, der er så omfattende, at det kun er berørt i korte træk i denne artikel, som man må håbe, forfatteren yderligere vil uddybe i f. eks. en af museets søhistoriske skrifter, da dette tidsafsnit danner grundlaget for det senere blomstrende danske træskibsbyggeri.

Alle der har interesse af vort lands skibsbygningsindustri anbefales det at læse denne opsats.

Iøvrigt bringer årbogen forskellige småting med illustrationer af emner, der har tilknytning til søfarten.

Årbogen kan på det bedste anbefales til alle med maritime interesser, ligesom det kunne ønskes, at mange flere sluttede op om museets støtteselskab for gennem deres årskontingent at bidrage til, at museet fik flere midler til rådighed til yderligere udvidelse af dets samlinger.

O. B. N. A.



KGL. HOFMØBELFABRIKANT

C. B. HANSENS ETABL.

BREDGADE 32

København K.

Central 386 — 11,386 — 11,585

**A/S DET DANSK-NORSKE
DAMPSKIBSSELSKAB**

Amaliegade 33 - København K.

Det største sejlskibsrederi ved USA's Atlant-kyst

Den stædige Pendelton-familie

Isleboro er sejlskibsmæssigt amerikanernes Fanø eller Marstal. Her holdt mange stolte windjammers til, og her opfostredes en stab af dygtige, målbevidste og modige skibsførere, redere og andre, der valgte søen som deres levevej.

I dag er sejlskibene kun minder, og Isleboro er et sommerudflugtssted af format.

Men hvor ligger dette Isleboro egentlig? — I den øverste ende af Penebscot bugten er der et irregulært, langstrakt stykke land, som hedder Long Island. Hovedsædet fik navnet Isleboro sammen med sine købstadsrettigheder i 1759.

Når der tales og skrives om Isleboros sejlskibe, undgår man ikke at nævne slægtsnavnet Pendelton. Dette navn synes at overskygge alle andre på stedet, selv om slægten ikke var den første, der slog sig ned her. I Isleboro kan familienavnet føres tilbage til 1719.

Den første Pendelton'er, der berettes om på Long Island, var en kaptajn med fornavnet Westerley. Han var skipper på et hvalfangerskib, der hvert år sejlede til Davisstrædet og Grønland for at harpunere hvaler. Westerley Pendelton ejede selv sit skib, men han ejede meget andet. Bl. a. rådede han over store jordarealer og var i det hele taget en meget anset mand. I 1756 købte han 900 acres jord på Long Island og førte hele sin slægt til øen. Pendelton-familierne synes at have været meget børnerige, og næsten alle børnene drev det til noget som voksne — mest som skippere, redere eller skibsbyggere.

Det fortælles, at det første hvide barn, der fødtes på Long Island, var en Pendelton'er, idet de øvrige beboere for størstedelens vedkommende endnu var indianere.

At fortælle hele slægten Pendeltons maritime historie ville kræve meget indgående studier, og resultatet ville blive en hel bog. Pendelton'ernes virke i forbindelse med søen strakte sig meget vidt. Der var således også mange skibsmæglere i familien. Men vi har plukket nogle enkeltheder frem om nogle af familiemedlemmerne og deres skibe, som forresten næsten alle opkaldtes efter slægtens oprindelige medlemmer eller indgifte.

Det er et slægtsmedlem, vi kan takke for nedenstående oplysninger. Han hed Lester A. Lewis og døde i 1928. Han beretter i sine optegnelser, at hans far var styrmand hos kaptajn Nathaniel Brown Palmer (den senere storskibsreder) i briggen „Esprito Santo“, da denne opdagede „Palmer Land“ ved Syd Georgia i 1820.

Lester A. Lewis fortæller om en 3-mastet skonnert, som af slægten blev bygget i Bango 1877. Den blev opkaldt efter ham og var på 250 tons. Det kostede 16.140 dollars at bygge skonnerten „Lester A. Lewis“. Fortælleren tog selv part i rederiet, der var et slægtsforetagende. Parten udgjorde med sit indskud på 1078,75 dollars en sekstendedel af hele byggeprisen. Skibet blev straks indsat i isfarten mellem Kennbeck og New York

og viste sig at være en god pengeanbringelse. Det første år gav det 17, de næste år 21 og det tredje år 12 procent i dividende. Allerede i 1883, altså seks år efter søsætningen, havde skibet indtjent sin egen byggesum og tilbagebetalt parthaverne deres indskud.

Den 17. marts 1889 blev „Lester A. Lewis“ påsejlet af en damper fra Savannah ud for Scotland Fyrtårn (indsejlingen til New York). Så voldsomt var sammenstødet, at hele agterskibet, hvorpå sejlskibets kaptajn og rorsmand befandt sig, blev skåret fra den øvrige del af skroget. De to skibshalvdele drev hver sin vej, hvilket lyder fantastisk, men ikke desto mindre er rigtigt. Det vigtigste var imidlertid, at vraget stadig flød. For så var det muligt at bjerge det i havn. Det lykkedes da også at få de to skibshalvdele bugseret ind til New York, hvor de blev repareret og føjet sammen igen.

Uheldet var imidlertid snart ude efter skonnerten igen. Allerede i juli samme år drev den i land på Hampton red. Skibet var på det tidspunkt ikke assureret, men det lykkedes at få det flot påny og i fart igen. Lester Lewis fortæller, at skibet i de nærmeste år — trods uheldene — gav sine parthavere en dividende på mellem 5 og 9 procent. Ved udgangen af 1894 havde hans egen part givet 1854,26 dollars, hvilket jo var et fint resultat. De følgende års dividende forlyder der intet om, men lige indtil december 1898 fortsatte skibet sin indtjening uforstyrret.

I dagene den 26. og 27. december 1898 rasede der en voldsom storm langs USA's østkyst. „Lewis A. Lewis“ nåede Providence havn, lod ankret falde og gjorde sejlene fast. Men stormen tiltog stadig i styrke. Skibet drev i land, men besætningen klyngede sig bogstaveligt talt til håbet om at redde livet, og skibets fører, kaptajn Kimball, og fem andre mænd frøs ihjel i rigningen. Samtlige andre fem var også skibsførere, som for tiden var uden skib. Deres egne skibe, der alle tilhørte samme rederi som „L. A. L.“, var oplagt for vinteren, og nu søgte de at tjene en lille skilling som besætningsmedlemmer om bord i denne 3-mastede skonnert.

I 1909 havde Pendelton en flåde på 34 skonnerter. Dertil kom, at Fields S. Pendelton havde en sekstendedel part i mere end 80 andre skonnerter. Rederiet havde til sidst sit kontor i South Street i New York, men på samme tid fandtes der også et kontor i Isleboro. Personalet kunne berette, at når der var noget særlig kritisk — og det var der tit — der skulle tages stilling til, blev sagen straks sendt videre til Isleboro. Når først et brev havnede her, var det ikke sikkert, der blev svaret på det, hvis det da ikke var et svar med næb og klør. Rederiets indehavere var, sagde en af de gamle funktionærer, „a group of hard-hearted business men, money makers — but no spenders.“ (En gruppe hårdhjertede forretningsfolk, penge-magere — men ikke ødelande).

De breve, der var særligt ubehagelige, angik som regel retssager, hvori rederiet var indblandet. Dette

skete ikke så sjældent, ja, et eller andet sagsanlæg hørte med til dagens orden. Et af skibsnavnene vidnede om en sådan sag — som Pendelton vandt:

„Myra B. Weaver“ fik navneforandring til „Pendelton Satisfaction“, hvilket skete i triumf over den vundne sag. Oprindeligt bestemte Pendelton, at skibet skulle hedde „Pendelton's Satisfaction“, men det ville skibsregistreringskontoret ikke gå med til, og så måtte han stryge et s!

Her skal berettes lidt om nogle af de enkelte skibskæbner:

4-mastet skonnert „Virginia Pendelton“, der var bygget i Mystic, Connecticut i 1919, og som var på 1547 tons brutto, sank i søen den 11. november 1927 og tog tre mand med sig i dybet.

4-mastet skonnert „William J. Lermond“ var bygget i 1885 og målte 888 brutto tons. Dette skib måtte dagen før juleaften 1908 forlades i søen, da det var ved at strande på Currituck Beach i North Carolina. Strandingen var ikke til at afværge, og i lang tid stod skibet på stranden. Men det blev trods alt bjerget og fik påny vand under kølen. I 1914 måtte skonnerten lide den forsmædelse at blive til lægter. Som lægter sank den til sidst ud for Virginia-kysten.

4-mastet skonnert „Ebenezer Hagget“, der var bygget af E. Hagget i 1890, administreredes af Pendelton. Den måtte synkefærdig forlades i november 1902.

4-mastet skonnert „Pendelton Bros“, der var bygget i 1899 totalforliste i søen i november 1902. — Der var iøvrigt endnu en „Pendelton Bros“, som forliste på et rev ud for Florida i marts 1913. Dette skib kom dog atter ud at sejle og fik i 1916 navnet „Rostellan“ efter at være blevet solgt. Under dette navn sank skibet i rum sø i februar 1920.

„Brina P. Pendelton“ var også en 4-mastet skonnert. Den var bygget i Belfast, Maine, i 1902. Den var på 933 brutto-tons og blev i 1917 solgt til Spanien, hvor den fik navnet „Maria Teresa“. Under dette navn forliste den efter kollision med damperen „Hickmann“ i oktober 1919. Forliset skete 600 sømil vest for Azorerne.

Endnu en 4-mastet skonnert fik navnet „Brina P. Pendelton“. Den byggedes i Bathurst, Maine, i 1918 og var på 1513 brutto-tons. I august 1928 blev den ombygget til lægter og gjorde som sådan tjeneste helt indtil april 1946, da den brændte i Bostons havn.

4-mastet skonnert „Blanche C. Pendelton“ var bygget under navnet „Edward T. Stotesbury“ i 1900 i Rockport, Maine. Skibet var på 1446 brutto tons. I oktober 1910 forliste det på Knights Key i Florida, hvorved een mand af besætningen omkom. I 1911 fik man skibet bragt flot, og det var nu, at Pendelton købte det og gav det sit nye navn. I februar 1919 totalforliste det i nærheden af Colon i Panama Kanal-zonen. Et nyt skib af samme navn blev bygget, men sank i januar 1922 ud for Bodies Island, North Carolina, efter at være blevet påsejlet af damperen „I. C. White“.

„Alice L. Pendelton“ — også en 4-mastet skonnert — byggedes i 1902 af E. Hagget i Newcastle, Maine. Det var på 696 tons og fik i dåben navnet „Stanley H.

Minor“. Under dette navn forliste skonnerten på Fryng Pan Shoal i marts 1907, men blev bragt flot og solgt til Pendelton, som gav den navneforandring. I marts 1917 forliste den ud for Gibraltar-strædet.

Pendelton købte straks en ny „Alice L. Pendelton“, der også var en skonnert med fire master. Den byggedes i Wilmington i 1918 og målte 1394 brutto-tons. Oprindeligt fik den navnet „Hauptage“, og under dette navn torpederedes den, men nåede dog i havn. Efter reparationen købte Pendelton den.

Det store reder-dynasti havde også mange 3-mastede skonnerter. En af dem var „Sally“, der brændte i 1912. En anden 3-master, „Elisabeth Gilbert“, der byggedes i 1886 som „Edward P. Arvey“, blev borte på en rejse fra Cuba til New York i november 1915.

3-mastet skonnert „Mark Pendelton“ — bygget 1890 som „Cactus“ til rederiet J. B. Drake — forliste på Cobb Island ud for Virginia i juni 1918.

Sådan kunne man blive ved at nævne Pendelton-skibe, som led en krank skæbne. Der var 3-masteren „Mary L. Crosby“, der forliste på Cape Hatteras i 1915. Der var også den allerede nævnte 3-master „Pendelton Satisfaction“, der var bygget af John McDonald i 1889. Den forliste på kysten af Haiti i februar 1913.

„Joseph W. Hawthorne“, der også havde tre master, sank i søen i januar 1914. „William H. Sumner“ forliste i 1919, „Eliza J. Pendelton“ sank i 1906, „Penobscot“ i 1908 og „F. C. Pendelton“ i 1925. Endnu et par skonnerter, „Charlotte T. Sibley“ og „Willie L. Newton“, mødte deres skæbne på havet. Den sidstnævnte blev forladt af sin besætning i april 1904.

Meget få af skibene endte deres tilværelse på ophugningsværft. En af disse undtagelser var 5-masteren „Virginia Pendelton“ (ikke at forveksle med 4-masteren af samme navn). Den var bygget af Percy & Small i 1918 og var på 2046 brutto-tons. Skibet forsynedes med en diesel-motor. Senere solgtes det imidlertid og fik navnet „Asta“. Samtidig blev maskinen udtaget. Sidst havde skonnerten navnet „Robert L. Linton“. I 1933 meldtes den ophugget.

Da Fields S. Pendelton døde i januar 1923, efterlod han sig en formue på 920.000 dollars. Han var således næsten dollar-millionær. Alene skibene udgjorde 435.000 dollars af formuen, men hans netto-formue blev opgivet til 175.000 dollars.

Fra den tid svandt den engang så vældige flåde vældigt ind. Dette skyldtes dog ikke alene den gamle Pendeltons død. Allerede inden den tid gik kursen den vej. Det hele lå i udviklingen. Sejlskibene blev i stadig større tempo fortrængt af damperne, og tilmed havde de også fået dieselmotorene som konkurrenter.

Rederiets sidste tre skibe var „Dunham Wheeler“, der forliste i november 1930, „City of Portland“ og „Alice L. Pendelton“. Det var „Alice“, som i 1918 blev beskudt af en tysk u-båd, men alligevel nåede i havn. Senere samme år grundstødte skibet på rejse fra Marseilles, men blev bragt flot. I 1931 blev „Alice“ så solgt af Pendelton-rederiet. Skibet skulle anvendes til et luksus-krydstogt, som imidlertid aldrig blev til noget. „City

of Portland" solgtes i november 1930 for at blive om-dannet til pavillon ved Albany, New York.

Inden vi slutter historien om den virksomhed, som var det største sejskibsrederi på USA's vestkyst, skal De lige have beretningen om en mærkelig hændelse, som i foråret 1905 fandt sted om bord i den 4-mastede skonnert „Blanche King“:

„Blanche King“ var bygget i Bathurst, Maine, i 1887 til Theo. T. Andersen i New York. Den målte 1156 brutto-ton. Skibet var bygget med centerboard, altså sænkekøl.

I foråret 1905 var „Blanche King“ på rejse nord over. Ud for Cape Fear var skibet, der ikke havde vige-pligt, ved at blive påsejlet af den 4-mastede skonnert „Harry A. Berwind“ af Philadelphia (996 brt), der var på vej til hjemmehavnen.

Besætningen om bord i „Harry A. Berwind“ havde gjort mytteri og myrdet både kaptajnen, styrmanden, maskinmesteren og kokken, hvorefter ligene blev kastet over bord.

Resten af besætningen, fire mand, som alle var negre, sejlede skibet på bedste beskab og negligerede helt og holdent søvejsreglerne. Kaptajnen om bord i „Blanche King“ fandt det andet skibs manøvrer meget mærkelige, og da han troede, besætningen var i nød, lod han sin styrmand borde „Berwind“.

Sagens sammenhæng gik hurtigt op for styrmanden, og han havde ikke større besvær med at få overtaget over mytteristerne. De fire negre blev spærret inde, og med prisebesætning sejlede „Harry A. Berwind“ til Southport i North Carolina.

Det vakte vældig opsigt i land, da „Harry A. Berwind“ nåede i havn med prisemandskab om bord, og sagen var genstand for en vældig presseomtale. De fire mytterister blev selvfølgelig alle anholdt, og forhørene blev holdt i Wilmington. Der var ingen vej uden om. Mytteristerne kunne ikke bortforklare mordene på skibets andre besætningsmedlemmer, og de blev følgelig dømt til døden. Den 26. januar 1906 blev de alle fire hængt.

„Blanche King“ overgik først i 1910 til Pendelton-rederiet, og i begyndelsen af den første verdenskrig overtoges det af United States Shippingboard. Det forliste i oktober 1920. Årsag og sted kendes ikke.

Efter oplysninger fra pensioneret lods
P. A. Gruelund.

A/S MONTANA

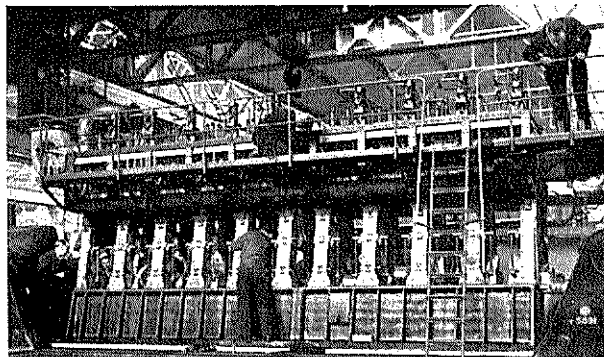
Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders

Ruston & Hornsby hjælpemaskineriet om bord på m. s. „Bjergenfjord“,

Ruston & Hornsby hjælpemaskineriet på dette nye fartøj er et af de største diesel-hjælpeanlæg, der er leveret til skibsfarten.

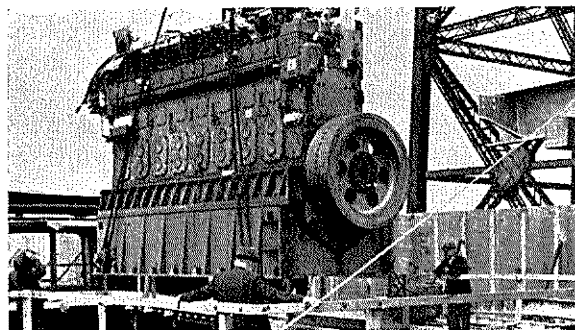
Den totale hk ydelse beløber sig til 6.240 bhk. Der er fire Ruston & Hornsby, firetakts, ottecyndrede



Ruston QVOXm goes klar til prøvekorning.

dieselmotorer af type 8 VLBXZ med direkte indsprøjtning, beregnet for kold start.

Hver motor er forsynet med en Napier turboblæser og udvikler 1500 bhk. Motorerne er direkte koblet til



En af de 4 store Ruston hjælpemotorer hver på 1500 hk.

en 1040 kva generator, der afgiver 440 volt, 3-faset vekselstrøm med 60 perioder. Den totale elektriske produktion er på 4160 kw.

Skibet er endvidere udrustet med et nødaggregat, bestående af en Ruston & Hornsby firetakts motor, type 6 VPHZ, der afgiver 90 kva.

M/s „Bjergenfjord“ er et 18.750 tons dobbeltskruet passager- og fragtskib, bygget af Swan, Hunter & Wigham, Richardson i Wallsend, England, for Den Norske Amerika Linie A/S, Oslo.

Skibet vil hovedsagelig blive anvendt til rejser mellem New York og Skandinavien, men er særdeles veludrustet for særlige rundture uden for sæsonen.

Skibet har en marchhastighed på 20 knob, og det har bemærkelsesværdigt fine linier.

Endvidere kan det bemærkes, at der i skibet er gjort udstrakt brug af aluminiumslegeringer til overbygning m. m.

Jeg flytter olie

En svensk ingeniør, Carl Montelius, fik for mange år siden en genial ide til en pumpe, der senere fik revolutionerende betydning bl. a. for skibsfarten. IMO-pumpen, som den kaldes, blev sat i seriefabrikation i 1931 og kan altså i år fejre 25 års jubilæum, skønt ideen til den er meget ældre. IMO-pumpen virker efter skrue-princippet og er kendt verden over.

Montelius søgte ikke med sin ide at løse noget aktuelt problem. Han var en meget travl mand, men ind imellem sit normale arbejde syslede han med pumpen nærmest som en hobby. Først da ideen var udført næsten helt, begyndte han at tænke på dens praktiske anvendelse og fandt ud af, at han i virkeligheden havde opfundet en enkel og effektiv pumpe.

Tanken gik ud på at lade et antal skruer eller „snegle“, to eller flere, rotere i et hylster. Skrueerne skulle være sådan placeret, at de sluttede tæt til hinanden under omdrejningerne. Ved skrueens rotation indfanges da en vis mængde af den vædske, som bringes ind i hylsterets eller rørets ene ende for derefter at forskydes på langs med akslen og pumpes ud i den anden ende. En sådan pumpe, tænkte Montelius, kunne tåle meget højt tryk samt arbejde hurtigt, lydløst og uden vibrationer. Pumpestrømmen kunne desuden holdes konstant, idet skrueerne roterede som en endeløs snegl. I 1923 lavede han en model, som han senere forbedrede. Endnu senere fandt han ud af, at det ville være muligt at lade den ene skrue udføre 100 procent af arbejdet, ja, endnu mere.

Derefter fandt han ud af, at pumpen både kunne smøres og køles af den vædske, den skulle transportere. Den endelige løsning blev tre skruer, som drives af den midterste, og hvor de to yderste tjener som roterende tætning.

Han mente, at opfindelsen kunne bruges som andet end pumpe, bl. a. også som kompressor, som motor og for hydraulisk kraftoverføring i almindelighed. Forsøgene havde kostet ham mange penge, og derfor henvendte han sig til civilingeniør Bengt Ingeström fra firmaet Zander & Ingeström, og Ingeström, der straks forstod det geniale i opfindelsen, erklærede sig villig til i 1927 at skyde penge i foretagendet. Men først i 1931 dannedes Aktiebolaget IMO-industri med 1.050.000 kroner i aktiekapital, efter at opfindelsen var blevet yderligere forbedret.

Navnet IMO dannedes af navnene på grundlæggerne af firmaet — Ingeström-Montelius — men når man i engelsktalende lande spørger, hvad IMO betyder, svarer firmaet ofte „I Move Oil“ (Jeg flytter olie). Men denne tolkning er lidt svag, for IMO-pumperne transporterer andet end olie, bl. a. også sirup, chokolademasse, vand, øl og vin.

Den første store fremstiller af pumpen blev AB de Laval's Ångturbin, og dens danske repræsentant er i dag Jan M. Lyngby A/S. Pumpen fremstilles i dag af en mængde licenshavere næsten hele verden over, og

skibsbygningsindustrien begyndte i trediverne at vise pumpen stor interesse. Man indså, at den kunne bruges til smøring af dieselmotorerne i handelsskibe og af turbinerne i krigsskibe. Til det sidstnævnte brug kunne man tilbyde IMO-pumper med 1000 omdrejninger og mere i minuttet.

Ca. 40 procent af IMOs produktion går nu til maritim formål.

At pumpen virkelig er lydløs, fremgår af følgende historie fortalt af Montelius i svensk radio 1951:

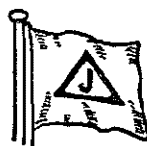
„Vi havde fået det første eksemplar af vore højtrykspumper færdigt, og det skulle demonstreres i prøverummet for nogle fagfolk. Da vi i nogen tid havde stået og set på pumpen og diskuteret dens virkemåde, bad en af fagfolkene om at få sat pumpen i gang. Det var med en vis triumf, vi kunne notere, at han slet ikke havde mærket, at pumpen allerede i nogen tid havde arbejdet med 100 atmosfære og 1500 omdrejninger i minuttet.“

De moderne IMO-pumper kan have en kapacitet af helt op til 10.000 liter i minuttet. Rundt om på verdenshavene sejler mange skibe med IMO-pumper om bord, og mange steder får de deres brændselolie og/eller deres olielast transporteret om bord med pumper af samme konstruktion.

De første prøveskrue findes nu på det svenske Tekniska Museet.

Carl Montelius døde i 1954 og Bengt Ingeström, der indså, hvad ideen var værd, afgik ved døden året i forvejen. Ingen af dem kom således til at opleve deres pionerindsats 25 års jubilæum, men de havde dog nået at se høsten af deres anstrengelser.

O. L.



Dampskibsselskabet

JUTLANDIA

JENS TOFT

Toldbodgade 29

TELF. *8192

SHIP REPAIRS AT ANTWERP

ATELIERS L'AVENIR, S. A.

13-21 Hardenvoort

Telegr. "Divorepalr" - Phones 332258 - 339568

GENERAL SHIP REPAIRERS

DRYDOCKING & PAINTING

SPECIALISTS IN REPAIRING OF ALL

TYPES OF DIESEL AND TURBO ENGINES

Represented in Denmark by:

CHR. ANDRESEN

33, AMALIEGADE

COPENHAGEN

„Atomdrevne“ passagerskibe

på Atlanten

Man får stadig nye vidnesbyrd om, at atomenergien snart vil få revolutionerende betydning både for skibsfart og skibsbygning. På det seneste har det store amerikanske selskab United States Lines, hvis oliedrevne turbineskib „United States“ som bekendt er verdens hurtigste liner, indledt forhandlinger med den amerikanske regering om at bygge et passagerskib for Atlanttrafikken — et skib drevet ved atomenergi. Meddelelsen herom blev først givet i maj måned på Søfartens dag i New York, da man fejrede årsdagen for den første oceandamper, „Savannah“'s første færd over Atlanten for nu 136 år siden.

En af de ledende mænd inden for den amerikanske stats søfartskommission, G. Joseph Minetti, oplyste, at det ca. femten år gamle passagerskib s/s „America“, der kan tage 980 passagerer, snart skal erstattes af et atomdrevet fartøj. I første omgang vil man imidlertid, hvis det kan lade sig gøre, installere en atomreaktor om bord i „America“ i stedet for dets nuværende maskineri. I så fald vil atomenergien, ligesom om bord i u-båden „Nautilus“, ikke alene blive brugt til skibets fremdrivning, men også til belysning, opvarmning, luftkonditionering og betjening af spil og kraner. Hvis denne plan ikke kan gennemføres i praksis, har man til hensigt at bygge et helt nyt atomskib, som skal indtage „America“'s plads i selskabets Atlanttrafik.

„Nu om dage kan man ikke planlægge bygningen af et stort skib uden at have opmærksomheden henvendt på atomenergien,“ sagde United States Lines vicepræsident, Raymond H. Hicks. „Og skal vi bygge et sådant nyt skib til vor Atlant-rute, så må vi overveje at gøre dette til et 100 procent atomskib. Der foreligger allerede på nuværende tidspunkt arbejdstegninger til et sådant skib. De er udarbejdet af den store koncern Bethlehem Steel Corp.“

Ifølge skitserne bliver der tale om et skib uden skorstenene og med en overbygning, der nærmest minder om de store el-lokomotiver i udseende.

„Vi må for alvor gøre os klart,“ sagde Minetti, „at atomenergien indebærer store muligheder, som vi absolut må udnytte til den amerikanske skibsfarts fremme.“

Mr. Minetti anslog, at det vil tage 5—6 år at bygge og udruste et atomdrevet passagerskib, at det bliver mindst 200 meter langt, og at det får plads for mindst 500 passagerer.

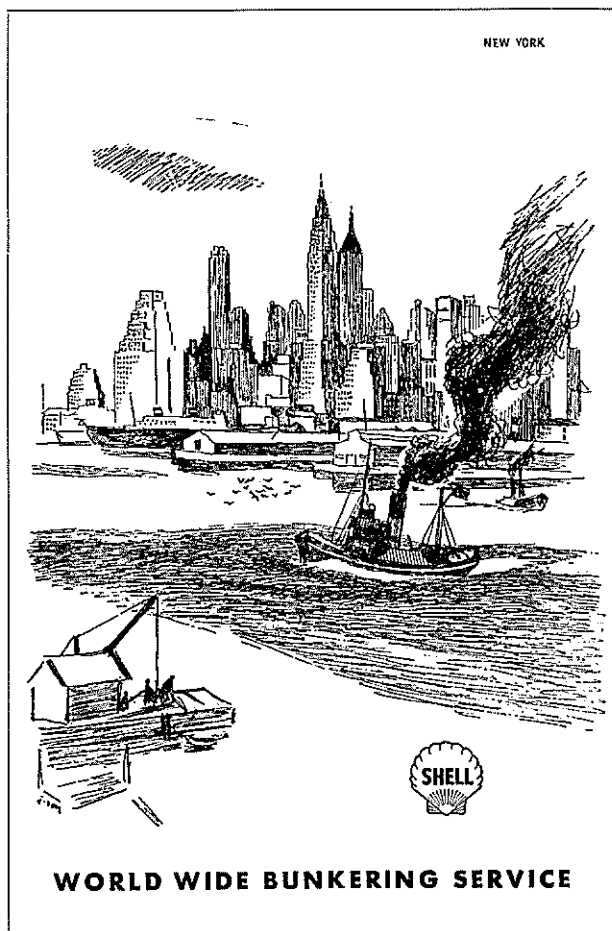
Iøvrigt har jo endog selvste præsident Eisenhower taget til orde for atomenergiens udnyttelse som fremdrivningsmiddel til søs. I en tale på de amerikanske bladudgiveres årsmøde i New York i foråret nævnte han, at han havde planer om at sende et atomdrevet fragtskib ud på en fredspropaganda-rejse jorden rundt, og at han senere ville anmode kongressen om de nødvendige penge til bygningen af et sådant skib, der

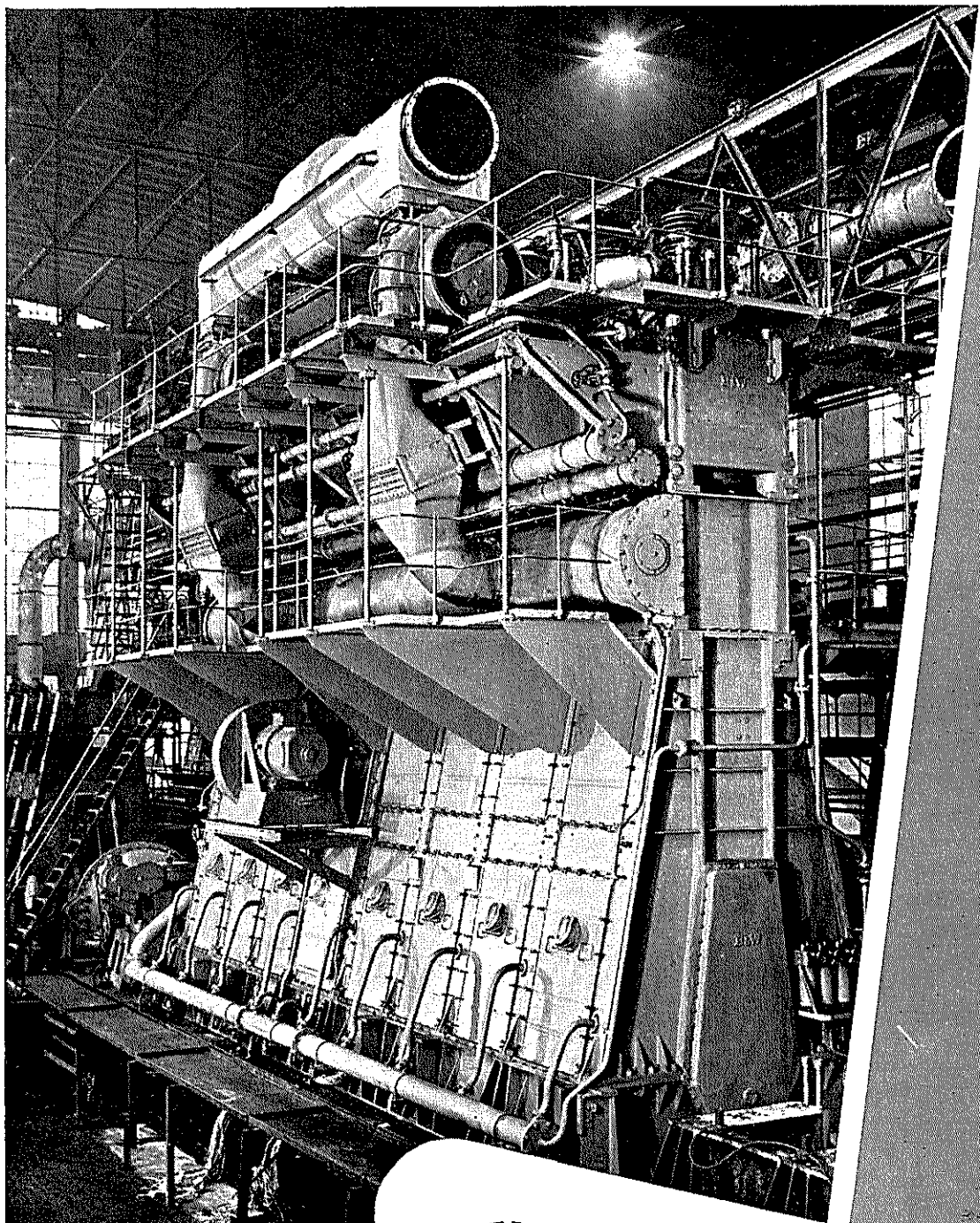
iøvrigt også vil kunne bruges som mobil kraftstation.

Spørgsmålet har allerede været på dagsordenen i kongressen, og der er derved fremkommet en del oplysninger om det projekterede atomskib. Man har i alle tilfælde fået at vide, at det skulle kunne lade sig gøre at bygge skibet på 2—2½ år, og at omkostningerne for fartøjets atomreaktor antagelig vil komme til at overskride 20 millioner dollars (140 millioner kroner), hvortil kommer 12—13 millioner dollars for selve skroget, så at den sammenlagte pris nok vil komme op på ca. 35 millioner dollars, hvilket rundt regnet svarer til 245 millioner kroner.

Men det er selvfølgelig ikke alene inden for den kommercielle søfart, amerikanerne udnytter atomenergiens muligheder. Tværtimod kommer den militære udnyttelse i første række, og på en måde bliver flåden forsøgskanin for handels søfarten på dette område. Som man sikkert vil erindre, udtalte chefen for den amerikanske flådes operationsafdeling, admiral Carney, ved søsætningen af en ny jager i sommer, at denne fartøjstype i en meget nær fremtid antagelig vil blive bygget udelukkende for atomfremdrivning.

E. L.





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. september 1956



Medlemmer

Aabenraa Rederi A/S
 D/S „Activ“ A/S
 D/S af 1912 A/S
 R/A „Atalanta“
 D/S „Baltic“ A/S
 Chr. Borg
 D/S „Bothnia“ A/S
 A/S D/S på Bornholm af 1866, Rønne
 C. Clausen A/S
 D/S „Dania“ A/S
 Danish American Gulf Oil Transport
 Oil Co. A/S
 A/S D/S „Dannebrog“
 A/S Dansk Cement Central
 Dansk Esso A/S
 A/S Det Danske Kulkompagni
 Rederi A/S „Dantank“
 D/S „Draco“ A/S
 A/S De Danske Sukkerfabrikker
 A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab
 A/S Det Dansk-Norske Dampskibsselskab
 I/S D.F.B. & A/S Em. Z. Svitzers
 Bjergnings-Entreprise
 D/S „D. F. K.“ A/S
 Det Forenede Bugserelskab A/S
 Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S
 D/S „Hafnia“ A/S
 A/S D/S „Heimdal“
 Hellesen & Vollmond
 D/S „Hetland“ A/S
 Rhederi M. Jepsen A/S
 Albert Jensen A/S
 D/S „Jutlandia“ A/S
 J. Lauritzen
 A/S „Motortramp“
 D/S A/S „Myren“
 A. P. Møller, Tank- & Liniebaade
 D/S A/S „Nautic“
 D/S „Norden“ A/S
 D/S „Orient“ A/S
 A/S D/S „Orion“
 D/S „Pacific“ A/S
 D/S A/S „Progress“
 D/S „Solinas“ A/S
 A/S Det Store Nordiske Telegraf-Selskab
 D/S Svendborg A/S
 Rederi A/S af 1955 — Per Svendsen
 Hans Svenningsen
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise
 A/S Tankskibredieret
 D/S „Torm“ A/S
 A/S D/S „Vendila“
 Vestjysk Dampskibsselskab A/S
 A/S Det Østasiatiske Kompagni

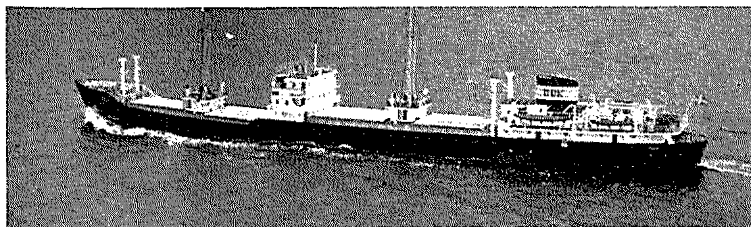
M/s Bretland

Aalborg Værft A/S's nybygning nr. 116, m/s „Bretland“, er bygget for rederiet Aktieselskabet Det Danske Kulkompagni, København.

Skibet er bygget som et fuldt moderne lastmotorskib som selvtrimmer og er udstyret med de sidste nye tekniske hjælpemidler.

Det opfylder Lloyd's Register of Shipping's højeste klasse med

„strengthened for navigation in ice“ og for fart på alle have. Forskrifterne i den nye danske lov, international konvention af 1948, samt Board of Trade's fordringer for udenlandske skibe i engelske havne er opfyldt. Desuden tilfredsstillter skibet de britiske kultrimmerregler, såvel som reglerne i Gdynia, Stettin og Antwerpen for selvtrimmere.



M/s „Bretland“.

Dimensionerne er:

Længde overallt	101,8 m
Bredde på spant	14,6 m
Dybde til hoveddækket	6,6 m
Dybde til løftet agterdæk	8,2 m
Dødvægt	3875 tons

Skroget er bygget med fremfaldende pladestævn og krydserhæk. Det er enkelt dækket med løftet agterdæk og bak. På det løftede agterdæk er anbragt dækhuse af stål for beboelse, og midtskibs er ligeledes anbragt dækhuse. Det har 4 vandtætte skodder. Dobbeltbunden strækker sig gennem hele skibets længde.

Skibets 4 trunkluger betjenes af fire 3 tons elektriske spil og bomme. Alle lugerne er forsynet med stålgedæksler.

Masterne er selvstgende.

Skibet er udstyret med de mest moderne tekniske hjælpemidler som

radio, radar, decca, selvstyreanlæg, ekkolod samt projektorkompass. Endvidere er det forsynet med skumslukningsanlæg.

Ankerspillet, varpespillet agter og styremaskinen er elektrisk drevne.

I dækhuset midtskibs er der avertering for dæksofficerer og kaptajn. I øverste etage er der kamre for lods og telegrafist samt styrehus, bestik og radiatorum.

I dækhuset agter er indrettet beboelse for maskinofficerer, messe for officerer, samt messer for mandskab. På mellemdæk er der indrettet enmandskamre for mandskab samt

tørrerum. — Alle officers- og mandskabskamre ventileres ved kunstig, effektiv ventilation.

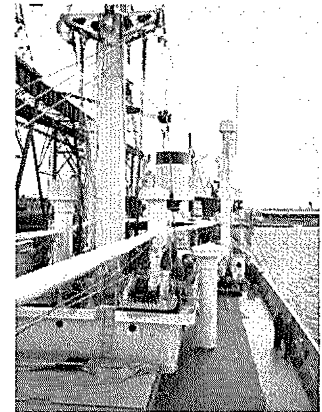
Alle beboelsesrum midtskibs og agter opvarmes med varmtvandsanlæg.

Hovedmaskineriet består af en B & W direkte omstyrbar, enkeltvirkende, femcylindret, totakts krydshoved-dieselmotor med turboladning, type 550-VTBF-110, cylinderdiameter 500 mm, slaglængde 1100 mm, i stand til normalt at udvikle 3060 ihk ved 165 omdrejninger pr. minut, hvilket giver skibet en fart af 14 knob.

Hjælpemaskineriet består blandt andet af to trecylindrede, firetakts enkeltvirkende trunkdieselmotorer med turboladning, type 320-MTBH-30. Hver motors ydelse vil være 150 ehk ved 600 omdrejninger pr. min. trækkende hver sin dynamo på 100 kw ved 220 volt spænding. Endvidere to elektrisk drevne, vertikale, totrins manøveluftkompressor, en el-drevet nødluftkompressor, to saltvandskølepumper og en ferskvandskølepumpe for hovedmotor, en saltvandskølepumpe og en ferskvandskølepumpe for hjælpemotorer, to smøreliepumper og en brændselsolietransportpumpe.



M/s „Lars Mærsk“.



M/s **Lars Mærsk**

Den 26. juli 1956 afleveredes fra Aktieselskabet Burmeister & Wains værft på Refshaleøen fragtmotorskibet „Lars Mærsk“, nybygning nr. 740, kontraheret af rederiet A. P. Møller, København.

Skibet er bygget til Lloyd's Register of Shipping's højeste klasse + 100 A. I. som åben shelterdækker med materialedimensioner svarende til „full scantling vessel“.

Hoveddata for m/s „Lars Mærsk“ er:

Længde mellem perpendikulærene	114,300 m
Største bredde på spant	16,460 m
Sidehøjde til øverste dæk	9,754 m
Sidehøjde til andet dæk	7,163 m
Dybgang til sommerlastlinien (åbent skib)	6,744 m
Tilsvarende dødvægt	5900 eng. tons
Lastrummens kapacitet inkl. bak og højtanke total grain	11.043 m ³
Fart på lastet prøvetur	14¾ knob

Skibet er et enkeltkruet motorskib med to gennemgående dæk, fremfaldende stævn og krydserhæk. Maskineriet er anbragt midtskibs.

Skibet har 5 lastrum, 3 foran motorrummet og 2 agten for dette. I agterkant af last nr. 3 er indbygget en dybtank til transport af vegetabilsk olie, brændselsolie, vandballast, latex, molasse eller tørlast.

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

Rigningen består af to pælemaster, en pælelademast samt fire almindelige lademaster. Lugerne be-

tjenes af elleve 5 tons bomme, fem 10 tons bomme samt af en 40 tons sværbom anbragt på pælelademast og en 30 tons bom på stormast.

Dæksmaskineriet består af seksten 5 tons relaisspil. Til to af spillene kan tilkobles 7,5 tons tromler for 40 tons bom. Den elektriske mekaniske styremaskine er leveret af Thomas B. Thrige.

Skibet er forsynet med to 8 meter redningsbåde, deraf én med motor, samt en 5 meter jolle. Redningsbådene betjenes af to sæt Welin overhead gravity davider, type 26-HG.

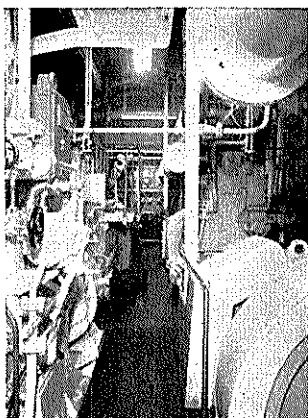
M/s „Lars Mærsk“ er udstyret med fuldt moderne navigationsmidler såsom radar, radio, radiopejler, gyrokompas og ekkolod.

I hus for kommandobro er indrettet styrehus, kortrum, radiatorum samt rum for telegrafist. Telegrafistens kammer er udført med malede skodder og med møbler i elm.

I hus på promenadedæk findes aptering for kaptajn, lods, telegrafistassistent og to aspiranter. Kaptajnen har opholdsrum, kontor, soverum og bad. Møblerne hos kaptajnen er udført i nød, medens de hos de øvrige er udført i elm.

I hus på bådedæk forefindes hospital, to dobbeltkamre for passagerer samt rum for overstyrmand, 2. styrmand, 3. styrmand og hovmester. Møblerne hos passagerer og overstyrmand samt i hospital er udført i nød, resten i mahogni.

I hus på øverste dæk er indrettet aptering for mestre, assistenter, kok, koksmath og drenge. Maskinchefen har opholdsrum, soverum og bad med møbler



udført i nød. 2. og 3. mester har møbler i mahogni, medens de resterende har møbler i elm. I dette hus findes endvidere officersrygesalon, mestermesse, assistentmesse, kokkemesse, kontorer samt kabys og pantry.

Agter på 2. dæk, øverste dæk og i hus på hytten er indrettet aptering for sømænd og motormænd samt disses messer og opholdssalon. Inventaret i disse rum er udført i eg.

Opvarmning og ventilation af kamre og saloner sker ved HI-Press anlæg.

Hovedmotoren består af en sekscylindret enkeltvirkende totakts krydshoved dieselmotor af B & W type 662-VTBF-115 på 4500 ihk ved 130 omdr./min.

Motoren er indrettet til drift med tung olie.

Hjælpemaskineri består af tre firecylindrede dieselmotorer af B & Ws enkeltvirkende, firetakts trunkmotor-type 425-MTH-40, direkte koblet til hver sin jævnstrømsdynamo. Normal ydelse pr. maskine: 143 kw ved 220 volt og 450 omdr./min.

En oliefyret, vertikal kedel med en hedeblade på ca. 50 m² samt en udstødsgaskedel med en hedeblade på ca. 80 m².

Kedlerne er beregnet for et arbejdstryk på 7 atm. og kan arbejde parallelt.

m/s Sunoak

Den 15. juli afleveredes fra Uddevallavarvet m/s „Sunoak“ til Skips A/S Hassel (A/S Rederiet Od-fjell), Bergen.

„Sunoak“ er et af de skibe, som indgår i værftets serie på 10.550 tons lastmotorskibe, der er i ordre.

Skibet er bygget til højeste klasse i Det norske Veritas som åben shelterdækker, men dimensioneret til også at kunne 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
Sidehøjde til shelterdæk	12,3 m

Som lukket shelterdækker er dødvægtsbæreevnen 12.650 tons.

Skroget er bygget efter det langskibs spantesystem

i bund, dæk og klædning mellem hoved- og shelterdæk. Tanktoppen er forstærket for føring af malmlast.

Foruden de fem lastluger er der agten for maskinrummet to højtanke for vegetabiliske olier eller tør last.

Skibet er rigget med to Hallénmaster og bomstøtter. Bommene er dimensioneret til at løfte 5, 7,5 resp. 10 tons. Der findes en sværbom for 30 tons løft.

Lastlugerne er i vejrdækket forsynet med ståluge-dæksler af værftets egen konstruktion.

Dæksmaskineriet er helt elektrisk med ialt seksten spil, hvoraf tolv er for 5 tons løft og fire for 3 tons og et 5 tons varpespil. Spillene og den elektriske styremaskine er leveret af Thrige.

Hovedmaskinen, som er af Uddevallavarvets fremstilling og Götaverkens type, er en totakts, enkeltvirkende dieselmotor, der ved 112 omdrejninger yder 5.400 ahk.

Der er installeret tre femcylindrede, firetakts, enkeltvirkende dieselmotorer direkte koblet til hver sin 200 kw jævnstrømsgenerator. En hjælpedieselmotor på 25 kw findes til havnebrug.

I dækshuset midtskibs findes aptering for officerer, passagerer og økonomipersonale. Underofficererne bor i et dækshus på hytten, og mandskabet har sine kamre på hoveddækket agter. Alle kategorier har rummelige og smagfuldt udstyrede kamre, messer og opholdsrum efter værftets høje standard.

Øvrigt er skibet udrustet efter tidens fordringer i enhver henseende med radar, gyrokompass med selvstyrer, ekkolod, SAL-log og radiopejler foruden den obligatoriske radioudrustning.

m/T Hima

Lørdag den 4. august 1956 søsattes fra Odense Skibsværft dette tankskib til Shell Tankers Limited, London.

Skibet er bygget til Lloyd's Register of Shippings højeste klasse + 100 A. 1. „carrying petroleum in bulk“. Skibet er delvist svejst, idet spanterne ved skibets ender er nittede. Dødvægten er ca. 18.000 tons, og dimensionerne er som følger:

Længde mellem perpendikulærer	161,5 m
Største bredde på spant	21,1 m
Dybde til hoveddæk	11,9 m
Dybgående lastet	ca. 9,0 m

Skibet har ialt 33 lastetanke, 11 centertanke og 2×11 sidetanke samt et lastpumperum agter og et mindre pumperum forude. Det vil blive udstyret med kraftige turbopumper i stand til at losse ca. 2000 tons pr. time og vil blive forsynet med varmespiraler i alle lasttanke.

Rummelig og smuk aptering for kaptajn og dæks-officerer er anbragt i 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.

Bybygningen vil blive forsynet med de bedste navi-



Øverst: Fru direktør V. A. J. Jørgensen er skibets gudmoder.
Nederst: M/t „Hima“.

gationsinstrumenter og udstyr, såsom radar, ekkolod, gyrokompas, elektrisk log, radio og radiopejler. Desuden vil der blive installeret fryseanlæg for proviant.

Skibet bliver rigget med to master samt to lademaster midtskibs for slanger og to lademaster agter for proviant. Signal- og radarstander på broen.

En høj- og lavtryks-dampturbine, som udvikler 8250 akselhestekræfter ved 103 omdrejninger pr. minut giver skibet en fart af 14,5 knob lastet. Turbinerne forsynes med damp fra to vandrørskedler med arbejds-tryk på 35 atm. Både turbiner og kedler udføres af Cammell Laird & Co. Limited, Birkenhead, England.

Skibet forsynes med 450 volt vekselstrøm fra to turbo-generatorer på 550 kw hver og en dieselgenerator på 200 kw. Dæksmaskineriet er dampdrevet med undtagelse af styremaskinen som er elektrisk-hydraulisk.

Skibet fik af fru direktør V. A. J. Jørgensen, København, navnet „Hima“.

Af 600 turboladede dieselmotorer er 400 af B & W-typen

For mindre end fire år siden — skriver The Motor Ship — gik det første motorskib, det 17.000 tons motortankskib „Dorthe Mærsk“ til søs med en B & W turboladet, totakts dieselmotor. Det var den 9. oktober 1952.

Da denne motortype havde været på prøveplanen og var udeksperimenteret i oktober 1951, skrev The Motor Ship:

Det kan temmelig sikkert forudses, at den trykladede totaktsmaskine vil være standardkonstruktionen i løbet af få år og erstatte den nu normale type.

Det har vist sig at være tilfældet. I øjeblikket er der over 100 af disse motorer i drift i skibe og over 500 er i ordre. Disse 600 maskiner repræsenterer omkring 4.600.000 bhk, og 30 deraf er med en hestekraft på 10.000 bhk og mere. De bygges med få undtagelser til enkeltskruede skibe, og i to eller tre tilfælde er de konstruerede til 15.000 bhk.

Alle de ledende europæiske fabrikker for store dieselmotorer bygger nu maskiner med turboladning, nemlig Burmeister & Wain, M.A.N., Sulzer, Stork, Fiat, Götaverken, Doxford og Werkspoor-Lugt. Af B & W typen er der ca. 400 med 2.700.000 bhk i drift eller i ordre. De tilsvarende tal er for M.A.N. 80 med 650.000 bhk, og for Sulzer 50 med 550.000 bhk.

Det må glæde enhver dansker, at B & W motorer ikke alene er de mest udbredte, men at firmaet også stadig er i spidsen med forbedringer og nykonstruktioner. —

M/s Varangfjell

Fra Frederiksstad Mek. Verksted søsattes den 14. juli et 13.000 tons dw malmskib til Olsen og Ugelstad, Oslo.

Nybygningen skal forsynes med en dieselmotor af Götaverkens type.

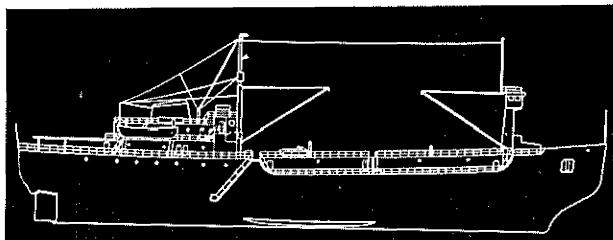
80.000 tons skibe i Landskrona

To svenske værfter udvider

Ved Götaverken vil man, ifølge et avis-interview med værftets chef, direktør K. E. Jacobson, udvide en af byggebeddingerne, så der kan bygges skibe på op til 60.000 tons dødvægt.

Ved Götaverkens datterselskab, Öresundsvarvet i Landskrona, går man endnu videre. Her vil man udbygge en bedding, så det bliver muligt på den at bygge skibe på helt op til 80.000 tons dødvægt.

AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE-DAMPSKIBSELSKAB
FREDERIKSGADE 17
KØBENHAVN K



Amerikansk tankskib til arktiske farvande.

Største bredde på spant 18,3 m
 Dybgang 5,6 m

Fremdrivningsmaskineriet er diesel-elektrisk med 3.400 ahk på de to skruer tilsammen, som giver en udholdenhedsfart på 12 knob. Aktionsradien er 10.000 miles.

Konstruktionen repræsenterer den yderste enkelhed sammen med pålidelighed for alle arbejdende dele sammen med evnen til at modstå hårdt vejr og overisning.

Skrogformen og konstruktionen gør det muligt, at det i begrænset omfang kan virke som isbryder. Under vandlinjen har forstævnen en hældning på 30° mod vertikalen. I forskibet har siderne en hældning på 10° mod vertikalen. Disse konstruktioner gør det muligt for skibet at køre op på isen og bruge sin vægt til at sprede den.

Bygningen er betydelig stærkere, end American Bureau of Shipping forlanger det for et isforstærket skib. Skibet har tværskibs spanter undtagen i for- og agterskibet, hvor der findes kantspanter. Langskibs skodder findes i hver side. De tjener til at begrænse virkningerne af frie overflader i tankene og beskytter mod fyldning, hvis klædningen skulle ødelægges.

Skroget er forstærket med en 19 mm plade af ekstra stærkt stål fra 0,9 m over vandlinjen til 0,9 m under letteste vandlinie. Tykkelsen af denne plade vil blive forøget til 25 mm ved stævnen. Stævnen over dækket udføres af tyk plade. Under dækket vil denne plade blive forstærket med en 150 mm Ø stålforstærkning, der svejses til klædningen.

Et lukket styrehus bliver anbragt oven på masten på agterkant af bakken. Adgangen hertil sker ad en lodret lejder inde i masten. Denne islodsstation indeholder komplet navigationsudstyr og maskinkontrol. Den har også radarskærm, så den er et fuldstændigt styrehus. Alle vinduer i de to styrehuse har farvet glas for at hindre sol- og isskinnen i øjnene. Nogle vinduer kan åbnes med vægtstænger. De faste vinduer forsynes med opvarmningselementer for afisning.

En lukket gang fører fra dækskabet til bakken, så der er adgang til istationen i læ for vejret. Den er hævet 0,3 meter over dækket, så vandet kan løbe frit over dækket.

Der findes fire 5 tons bomme, hydrauliske spil, tre lastpumper og tre slikkepumper agter, og to lastpumper og to slikkepumper for.

Bådedækket er ført så langt agterover, at det kan

danne landingsplads for en helikopter, som tidvis medgives skibet for at lede det gennem ismasserne.

Søforbindelserne forsynes med damptilgange for at holde dem fri for is.

Der anbringes afisningsarrangementer, så dæksmaskineriet kan arbejde glat ved $\pm 30^\circ$.

For at forhindre tankskibet i at svinge for ankeret, medens det pumper lastolie ud gennem lange slanger til land, forsynes det med en fuldstændig ankerinstallation med spil agter, så det kan kaste anker både for og agter.

Redningsbådene er motordrevne og bliver af aluminium eller plastic, hvilket vil muliggøre, at de landes på is i nødstilfælde. Når de ikke bruges, forsynes de med dæksler af aluminium.

Tankskibet forsynes med store rum til komplette nødforsyninger, arktisk udrustning, klæder til dårligt vejr og slæder. Desuden forsynes det med rum til sprængstof til ødelæggelse af eget skib og dykkerudstyr med kompressor.

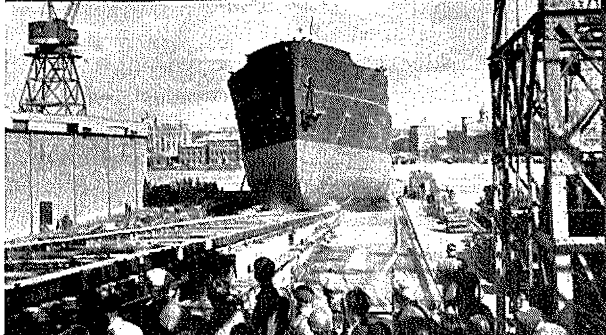
I skibet installeres marinens navigationsudstyr, som ikke påvirkes af lave temperaturer eller stor fugtighed. Al elektrisk udrustning på åbent dæk kan arbejde glat ved $\pm 30^\circ$.

Götaverken søsætter 19.500 tons tankskib

Den 7. august søsattes fra Götaverken et motor-tankskib på ca. 19.500 tons dw, som er sat i ordre af Rederi AB Ragne, Västervik.

Det søsatte tankskib er det andet i rækken af værftets nye serie tankere på ca. 19.500 tons hver.

Dåben blev foretaget af fru Signe Nilsson, som gav nybygningen navnet „Marieborg“.



Øverst: Gudmoderen, fru Signe Nilsson, mellem direktør K. E. Jacobson og skibets reder. Nederst: „Marieborg“ glider i vandet.

„Marieborg“ bygges til Lloyd's højeste klasse og har følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	169,8 m
Bredde på spant	21,6 m
Højde	12,4 m
Middeldybtgående på sommerlastelinie	9,2 m

Lasttankene har en kapacitet af ca. 950.000 cb. ft. De to pumperum har hver to pumper med en kapacitet af 450 tons i timen for hver pumpe.

„Marieborg“ udrustes med radar, gyrokompas, Lodicator og hvad der iøvrigt hører til et fuldt moderne skib m. h. t. instrumenter for navigationen.

Besætningen får rummelige og hyggeligt indrettede lukafer og messer. Hele mandskabsbeboelsen får anlæg til air conditioning, der bl. a. vil gøre det muligt at få en udholdelig temperatur inden bord, når skibet er i fart på tropene.

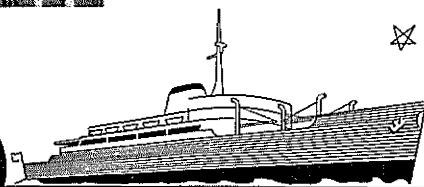
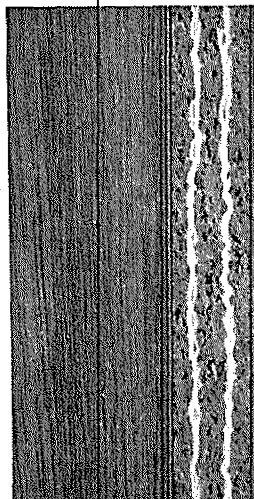
Efter beregningerne skal den nye tanker gøre en fart af 15¼ knob på prøveturen.

Hovedmotoren, der er konstrueret for trykoliedrift, er en svejst 9-cylindret, totakts, enkeltvirkende diesel af Götaverkens konstruktion og fabrikat. Cylinderdiameteren er 760 mm og slaglængden 1500 mm. Ved 112 omdrejninger i minuttet udvikler motoren 10.000 indicerede hestkræfter. Ligesom hovedmotoren er også hjælpemotorerne af Götaverkens konstruktion og fremstilling.

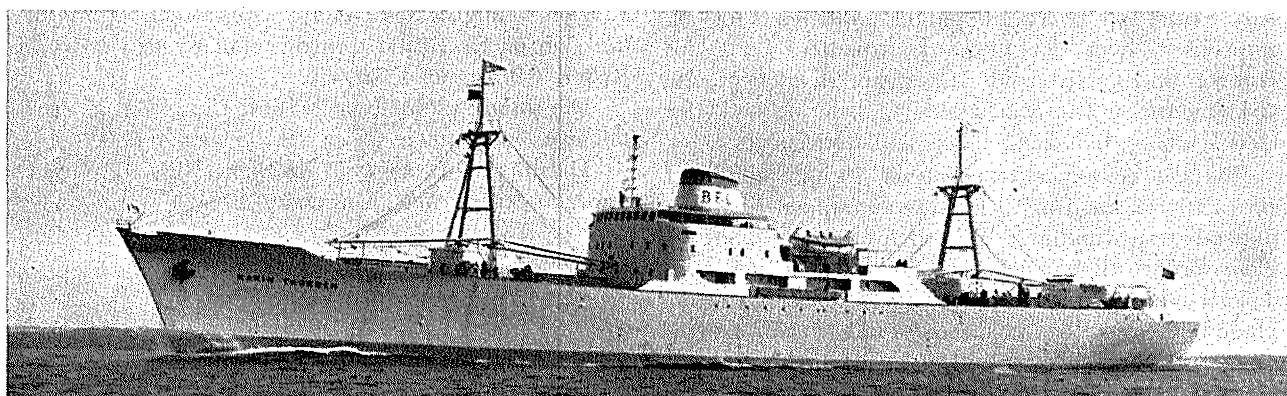
NOVOPAN "B"-SKOD...

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



M/s „Karin Thorden“.

M/s **Karin Thorden**

Fra Uddevallavarvet afleveredes den 26. maj det første af tre køleskibe, som inden årets udgang skal være færdige, til skibsfører Thordén. Det er det første køleskib, der er bygget af værftet.

Skibet er bygget som åben shelterdækker til højeste klasse i Det norske Veritas med en lasteevne på 3.300 tons dw og følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	123,8 m
Største bredde på spant	16,3 m
Sidehøjde til hoveddæk	6,8 m
Sidehøjde til shelterdæk	9,0 m

Sidehøjde til øverste dæk	11,6 m
Dybgang på sommerfribord	6,4 m
Rumfang på kølelast	ca. 6.230 m ³ bales
Prøvetursfart	18,75 knob

Skibet har en ti-cylindret, totakts, enkeltvirkende hovedmotor af Uddevallavarvets fremstilling og Götaverkens type. Den kan køres med tyk olie og yder 6.250 ahk ved 125 omdrejninger pr. minut.

En mere udførlig beskrivelse af skibet findes i Vikingen nr. 4 for april måned, hvortil vi henviser den interesserede læser.



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:

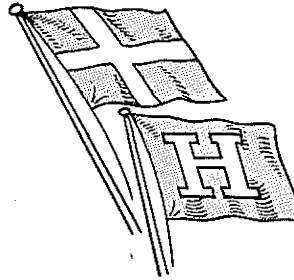
DANNEBROG



C. K. HANSEN

AMALIEGADE 35 · KØBENHAVN K

Telefon: Central 72 (18 linier) · Rigs 13 (2 linier)
Tlgr.-adr.: „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

Dampskibsselskabet Progress

Christians Brygge 28

København

★

Telegr.-Adr. „Mariuship“ Telefon Central 12057



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET
"MYREN"
KØBENHAVN

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

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB



Det Forenede Dampskibs-Selskab 637



VIKINGEN

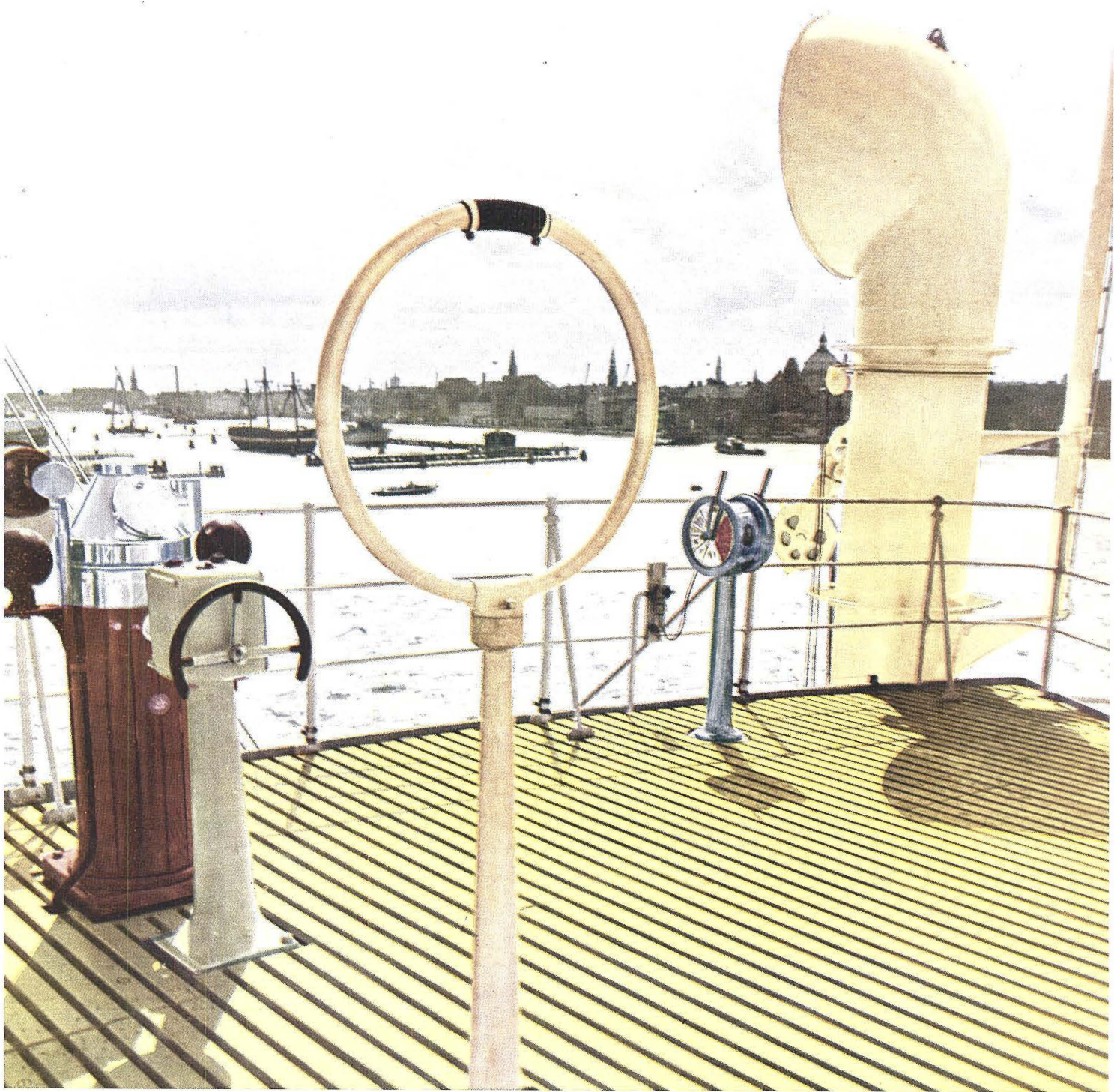
Kr. 1,85
1. oktober

Top af styrehus på ^{M/T} Lars Mærsk

Foto af HAKON JØRGENSEN

1956 - nr. 10

33. 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 HAWANA HONGKONG IPOH JOHANNESBURG KARACHI KLANG KUALA LUMPUR LONDON MADRAS MALACCA MANILA MONTREAL NEW YORK

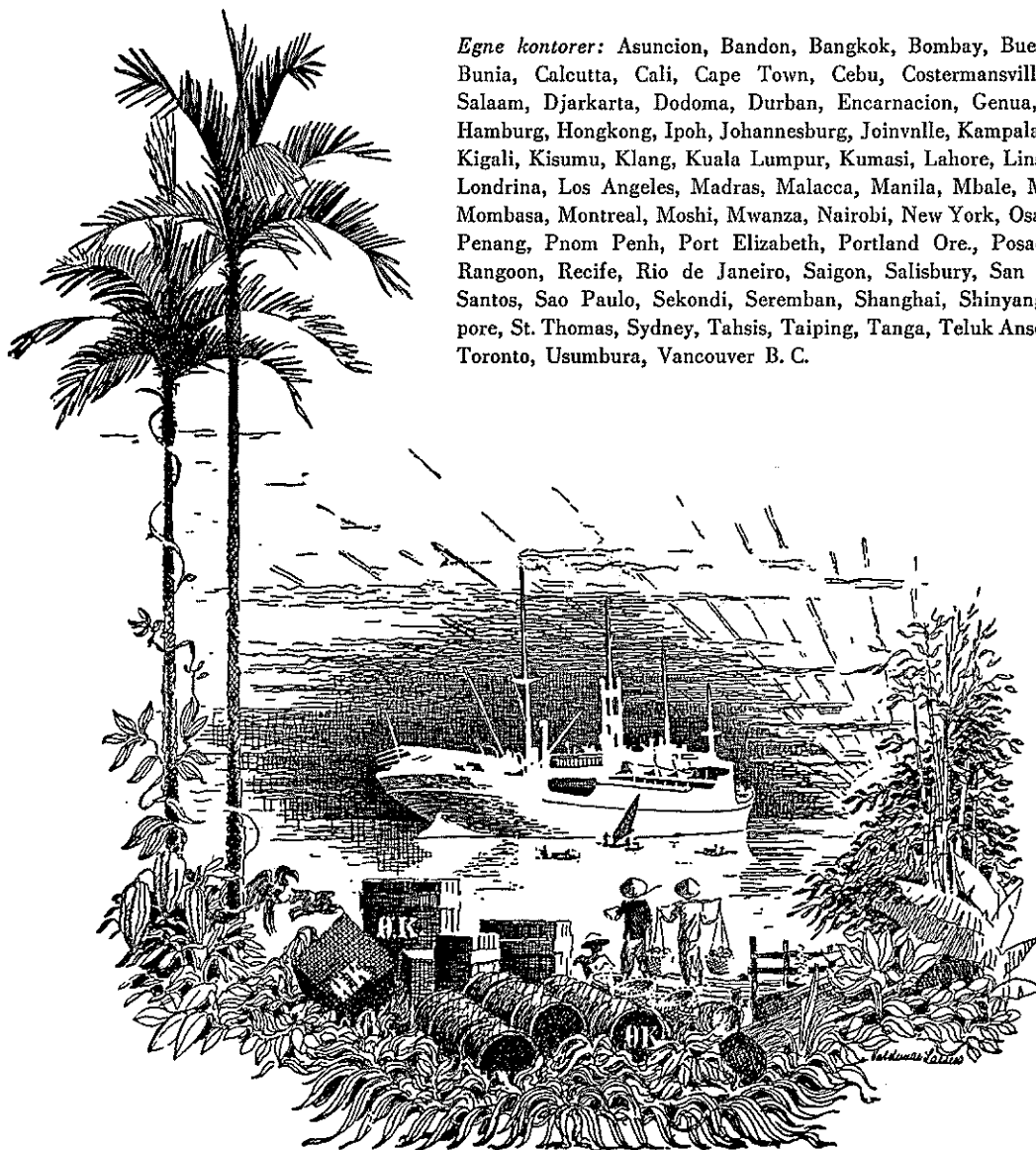
AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI KØBENHAVN

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 ILLUSTREREDE MAGASIN

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

GÖTAVERKEN SPEKULERER PÅ BYGNING AF

ATOMDREVNE SKIBE

Efter krigen har Sverige beredt den øvrige skibsbyggende verden så mange store overraskelser, at man ikke bliver det mindste forbløffet ved at høre, at den svenske skibsbygningsindustri tumler med planer om at bygge atomdrevne skibe. Disse planer er endda ret vidt fremskredne, fremgår det af en samtale, „Vikingen“ har haft med direktør K. E. Jacobson fra Götaverken.

„Vi følger udviklingen m. h. t. atomdrift for skibe meget nøje, og vi har på dette område et samarbejde i gang med de fineste eksperter både ude og hjemme,“ siger direktøren for Götaverken, som sidste år placerede sig helt oppe i toppen blandt verdens førende værfter med leverede skibe på tilsammen 184.710 d. w. t.

„Her på Götaverken bygger vi jo foruden motorskibe et ikke ringe antal turbineskibe,“ fortsætter han. „Og når vi nu taler om atomdrift, så må man vel sige, at den „simpleste udvikling“ er den, at varmekilden skiftes ud. Atomspaltning kan som varmegiver træde i stedet for olie eller kul, og maskineriet kan laves som et turbinemaskineri. Da Götaverken igennem de sidste 35 år har været repræsentant for det britiske firma Babcock & Wilcox, der har opnået verdensry bl. a. for sine skibskedler, har vi de bedste chancer for at være på toppen af udviklingen inden for atomdriften. Babcock & Wilcox har været pionerer på atomenergiområdet. Det store engelske firma har bl. a. konstrueret atomværket i Calder Hall. Vi har et meget nært samarbejde med Babcock & Wilcox og antager nu selv specialister på atom-området.“

„Hvornår kommer de atomdrevne handelsskibe?“

„Det er meget svært at sige. Når det gælder handelsskibe, må man jo se på økonomien. Det er noget andet med krigsskibe, for m. h. t. dem er man ikke bundet af de samme økonomiske betingelser. Men på den anden side er man klar over, at udviklingen nu skrider hastigt frem, og vi forbereder os altså på fuld

kraft. Imidlertid regner vi med, at der ligger et marked for vore dieselmotorer flere år frem i tiden, og vi udvikler denne motor, så meget vi kan, indtil den dag, da en ny kraftkilde kan tages i brug. Når den nævnte dag indtræffer, vil vi være rede til at lægge kursen om.“

„I sidste nummer af „Vikingen“ kunne man læse, at både Götaverken og dets datterselskab Öresundsvarvet i Landskrona får øget bedding-kapacitet. Hvorfor bliver udvidelsen størst i Landskrona?“

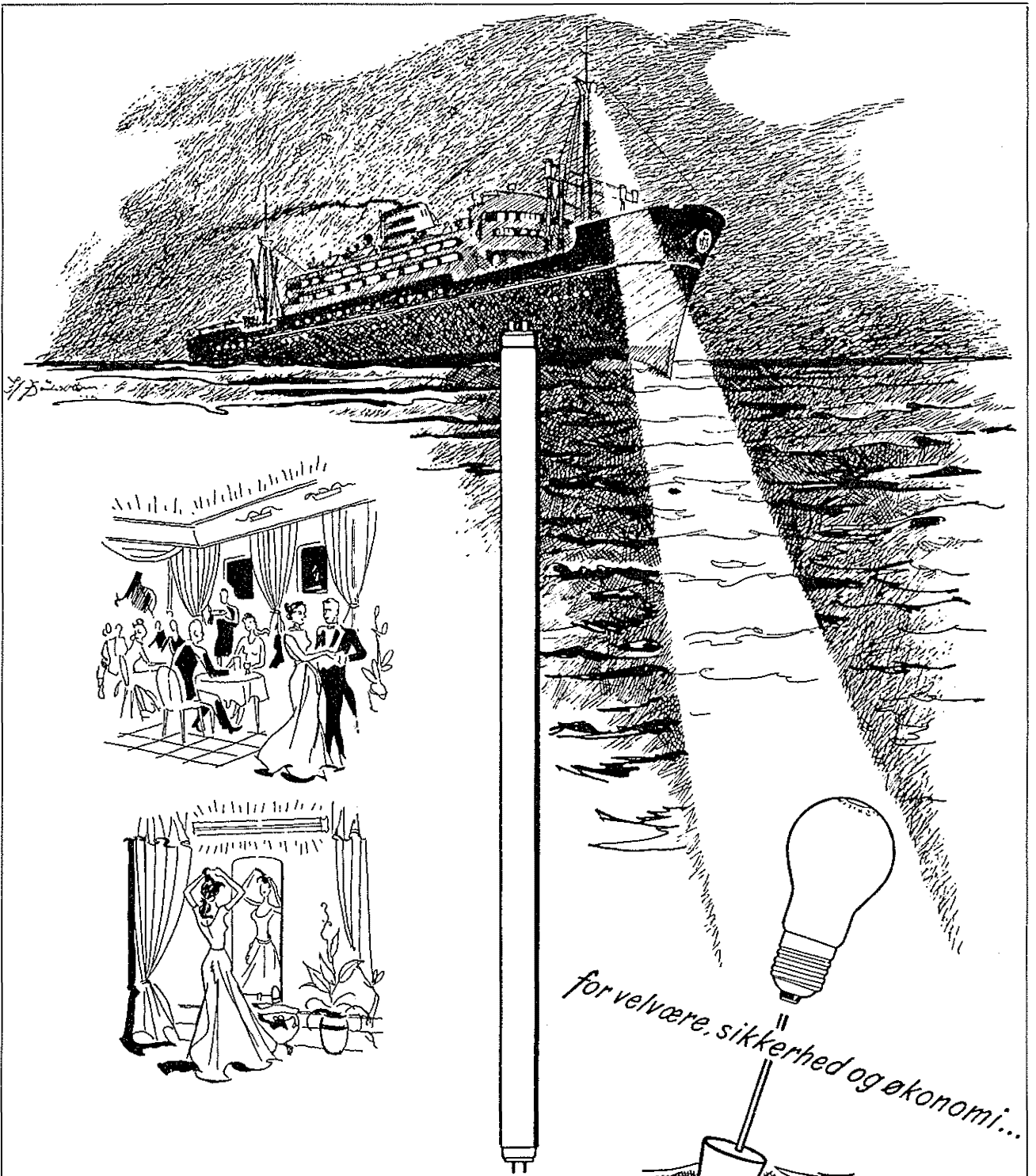
„Efterspørgslen efter de helt store tankskibe bliver stadig mere mærkbar, og det var denne kendsgerning, der fik os til at tage beslutningen om at udvide byggebeddingerne. Her på Götaverken kniber det en del med pladsen, og derfor forlægger vi den største af beddingerne, der bliver på ca. 80.000 tons, til Öresundsvarvet. Her i Göteborg vil vi forlænge og forstærke en bedding, så at den bliver i stand til at bygge skibe på ca. 60.000 tons. Og så kan man vel nok sige, at vi bliver godt garderet i konkurrencen om kontrakterne på de store tankskibe!“

„Hvorfor bygger man stadig større og større tankskibe?“

„For at oliefragten pr. ton skal blive billigere. — F. eks. behøver et 40.000 tons tankskib jo ikke dobbelt så stor en besætning som en tanker på 20.000 tons.“

„Tror De, udviklingen på tankskibs-området vil fortsætte?“

„Om tankskibene vil vokse yderligere? — Tja, det er jo svært at udtale sig om, men for bare ti år siden, var der vel ikke ret mange, der turde spå den udvikling, som har fundet sted siden. Der er planer om at bygge tankere på helt op til 100.000 tons. Men rent umiddelbart skulle man jo ikke tro, at der vil blive bygget ret mange af disse kæmper. Man må huske på de kolossale investeringer af kapital, man derved læg-



GODT LYS



- vælg

PHILIPS

ger på een enkelt køl. Tænk også på, hvad det vil betyde for et rederi i tabt fortjeneste, hvis pludselig et sådant skib sættes ud af spillet. Så er det trods alt bedre at have flere mindre tankskibe.“

„Bygningen af de helt store skibe byder vel også på visse byggetekniske problemer?“

„Ja, det kan vor tekniske direktør tale med om,“ siger direktør Jacobson og giver ordet til direktør Niels Svensson, der siger:

„Når der er tale om fartøjer af det format som f.eks. den meget omtalte 40.000 tons Salèn-tanker, møder man en hel del nye problemer. I virkeligheden bliver man tvunget til at „tænke om“ på adskillige områder.“

„Stålvægten øges relativt set i forhold til dødvægten,“ fortsætter direktør Svensson. „Man kunne måske tro, at en 40.000-tonner ville veje mindre end to skibe på hver 20.000 tons. Men sådan er det i virkeligheden ikke. Man kan ikke øge bådens størrelse efter en bestemt skala hele vejen. Dybgåendet er begrænset, og derfor må man udligne med mere materiale for at give samme styrke. Skønt vi bygger efter en metode, der går ud på at fordele materialet og undgå de helt store plade-dimensioner, så får den sværeste af pladerne i Salèn-fartøjet en tykkelse på omkring 40 mm.“

Salèn-tankeren, som direktør Svensson har omtalt, bliver i mange henseender noget for sig. Skibet får foruden dobbeltskruer to ror, hvorved man vil give det bedre styreevne under ringe fart f.eks. gennem kanaler. Skibet udrustes med dieselmotorer, hvilket også er usædvanligt for et så stort skib. Endvidere kan det nævnes, at langskibsskottet går lige igennem maskinrummet i stedet for som på andre skibe at afbrydes lige agten for dette. Ved denne patenterede metode vil man gøre agterskibet stærkere.

Som allerede nævnt leverede Götaverken sidste år skibe på tilsammen 184.710 tons dødvægt og placerede sig dermed som det største af de svenske værfter med Kockums på andenpladsen. Kockums leverede ni skibe på tilsammen 167.520 tons dødvægt. Götaverkens tonnage var fordelt på ti skibe. Derimod var Kockums først m. h. t. søsat tonnage og noterede sig for 187.300 tons dødvægt mod Götaverkens 180.550 tons. Desuden søsatte Kockums en u-båd på 800 deplacement-tons, men til gengæld leverede Götaverken en jager på 2.600 deplacement-tons, som heller ikke talte i regnskabet.

I „Sveriges Varvsindustriforening“s beretning for 1955, hvori det også oplyses, at de svenske værfter sidste år reparerede for ialt ca. 100 millioner (svenske) kroner, hedder det, at „den forværrede situation på stålmarkedet og manglen på arbejdskraft til en vis grad formørker de gode fremtidsudsigter“ for svensk skibsbygning.

Om stålsituationen siger direktør K. E. Jacobson: „Der er ingen „overhængende fare“ for Götaverkens vedkommende, for vi har behovet af plader dækket for to-tre år frem i tiden. Men det er i dag meget vanskeligt at få stål. På alle områder arbejder stålværkerne for fuld kraft, men forbruget er kæmpe-

mæssigt, og det kan derfor ikke undgås, at der opstår mangel på stålpjader.“

Götaverkens dieselmotorer er velkendte og fremstilles nu også på licens af flere andre værfter, bl. a. af Lindholmens Varv og af Uddevallavarvet. Men også uden for Sverige fremstilles der GV-motorer på licens, nemlig af A/S Frederiksstad Mek. Verksted i Norge og af Empresa Nacional „Elcano“ de la Marina Mercante i Madrid.

Ved sidste årsskifte var 250 oceangående skibe udstyret med GV-dieselmotorer, mens der var placeret ordrer for yderligere 100 hos værftet selv eller hos dets licenshavere.

Datterselskabet Öresundsværvet i Landskrona søsatte sidste år seks skibe på tilsammen 55.150 d. w. t. og leverede syv på ialt 52.105 tons.

Götaverken og dets forgreninger spiller således en stor rolle ikke alene for Göteborg — der jo iøvrigt har to andre store skibsværfter — men for hele Sverige.

DEUTZ

ÅBNER

DØGNSERVICE

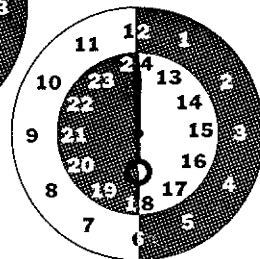
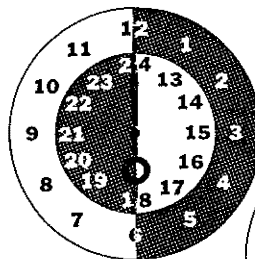
Kontor og reservelager:

Østergade 11,

København K.

Tlf.: *Minerva 1860

Efter kl. 18: ÆG 5938



Værksteder

Artillerivej 124

København S.

Tlf. AStA 1074

Efter kl. 18: 50 30 29

Originale reservedele til DEUTZ-motorer fås omgående og kun hos generalrepræsentanten for Danmark:



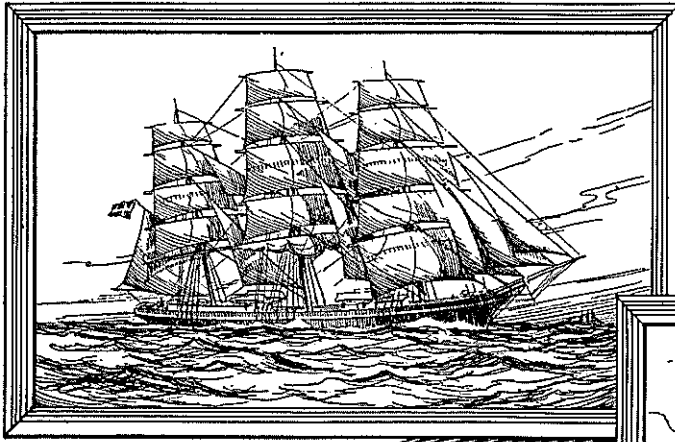
INGENIØRFIRMAET

VIGGO BENDZ

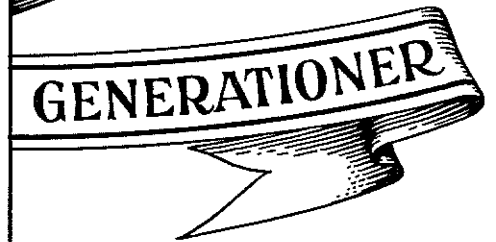
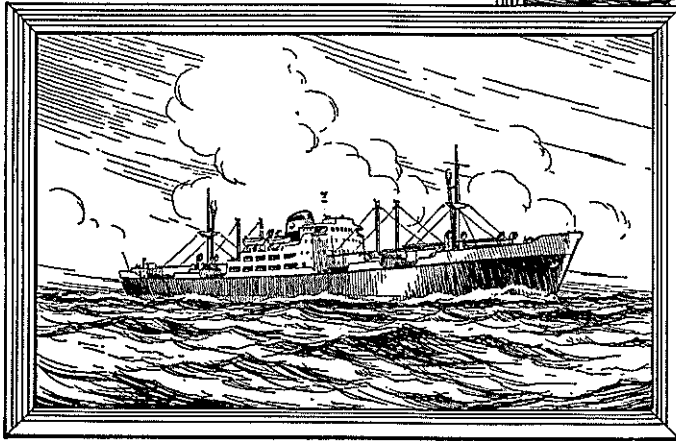
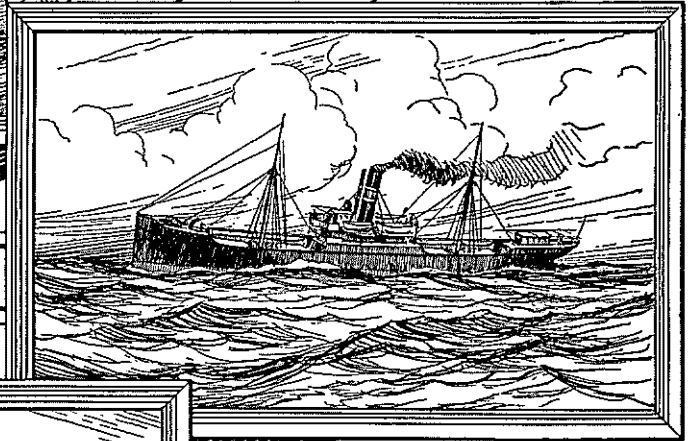
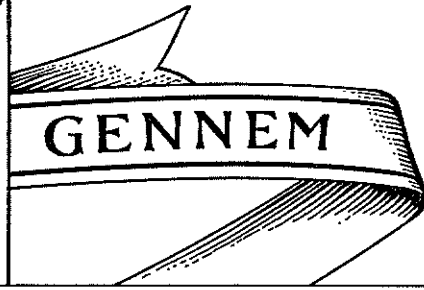
A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders



H. 5GH - P.



HAR DE
OVERALT PAA HAVET
FAAET

fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER



Viceadmiralen, menneskevennen og amatørvidenskabsmanden

A. H. Vedel bliver æresdoktor

Ved årsfesten på Københavns Universitet i slutningen af november vil viceadmiral A. H. Vedel blive udnævnt til æresdoktor. Der er grund til at ønske både flåden og universitetet til lykke i den anledning. En dygtig søofficers arbejde bliver meget sjældent anerkendt over en bred front herhjemme, fordi de fleste danskere i bedste fald betragter alt militært som et nødvendigt onde.

Det er heller ikke i første række viceadmiralens militære kvalifikationer, universitetet har villet give det blå stempel, skønt det var på høje tid, at en eller anden institution gjorde det. Hvad A. H. Vedel har betydet for vort søværn under og efter krigen, ja, det kan slet ikke beskrives i ord.

Motiveringen for universitetets udnævnelse af admiralen til æresdoktor er den, at Vedel igennem mange år har ydet videnskaben uvurderlig støtte. I den forbindelse behøver man bare at nævne admiralens indsats ved Galathea-ekspeditionens start og gennemførelse. Endvidere bør nævnes hans aldrig svigtende interesse for det videnskabelige arbejde mod nord, f. eks. på Grønland.

Selv er A. H. Vedel en habil amatør-botaniker, og han benytter enhver lejlighed til at studere plantelivet, hvor han kommer frem. Denne interesse deler han til en vis grad med Dronning Ingrid, sammen med hvem han under det uforglemmelige „solskinstogt“ til Grønland for et par år siden gik på botaniske ekspeditioner.

Egentlig ville Vedel, der nu er 62 år, have været forstmand. Han kunne utvivlsomt have drevet det vidt også på dette felt, men Danmark bør være lykkeligt for, at familietraditionerne bød ham at tjene flåden. Hans navn vil for altid have en strålende plads i vor marines historie, ikke mindst på grund af hans frygtløse optræden under tyskernes besættelse af landet.

Klogt og værdigt ledede han søværnet, mens tyskerne lurede på enhver lejlighed til at overtage det, og det var med virkelig sorg i hjertet, at han den 29. august 1943 gav ordre til at sænke flåden, mens tyskerne stormede Holmen. Han udsatte sig dermed for personlig fare, og det samme gjorde han efter personellets frigivelse fra interneringen. Iøvrigt medvirkede han måske selv stærkest for det indespærrede personels ve og vel, skønt han selv var tyskernes fange og endnu ikke kendte sin egen skæbne. I de sidste krigsår førte han kampen videre. Han forberedte flådens genopbygning ved at sætte nye skibe „illegalt“ i ordre og ved at sende personel til England for aktiv krigstjeneste og dygtiggørelse. For den maritime del af modstandsbevægelsens arbejde var han en af de ypperste ledere.

Efterkrigstiden bragte ham flere skuffelser, end de fleste havde været i stand til at bære. Men aldrig har han undt sig selv ro. Han arbejdede utrætteligt i et tempo, som mange af hans medarbejdere fandt fanta-

stisk, og dette arbejde fortsætter han. For et par år siden var han alvorligt syg. Han havde budt sig selv for meget. Men heldigvis blev han rask igen, og flådens personel følte lettelse og glæde, da han vendte tilbage til arbejdet.

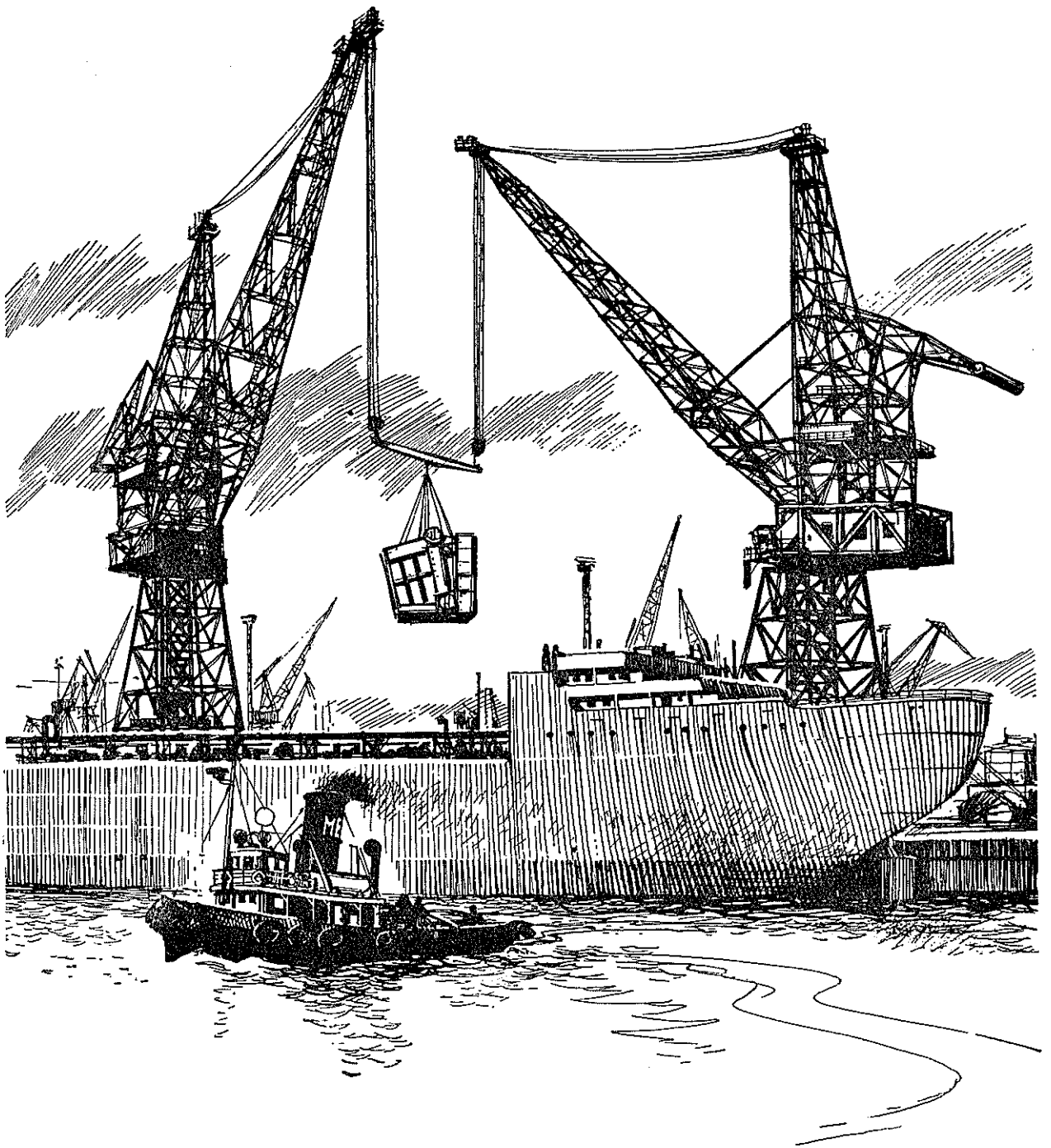
Trods travlheden og skuffelserne har admiral Vedel aldrig mistet sit gode humør. Han har næsten altid tid til overs til at drøfte menneskelige problemer med de mange personer, han til stadighed er i kontakt med. Han må beskæftige sig med en hel mængde problemer, der ikke allesammen er af militær art. Videnskaben har høstet umågelig gavn af hans store arbejdskraft, og det samme har den civile søfart, som interesserer ham overmåde meget. Viceadmiralen er jo bl. a. direktør i ØK.

Viceadmiralens interesse for og kærlighed til handelsflåden kommer bl. a. til udtryk gennem hans interesse for „Vikingen“. A. H. Vedel er en af bladets mest trofaste læsere og følger med omhu med i vor handelsflådes trivsel og udvikling, og når det kan lade sig gøre, er han ikke bange for at tilsige søfarten flådens aktive støtte.

Sjældent har en æresdoktorgrad været mere fortjent end denne.

O. L.





NYBYGNINGER
KLASNINGER
REPARATIONER

Nybygningsprogram:

Tankskibe op til 50.000 tons d. w.
Liniefragtskibe
Kombinerede tank- og malmskibe
Bulklastskibe
Jagere, ubåde, motortorpedobåde
Dieselmotorer, system M.A.N.
Dampmotorer, system de Laval
Jernbanevogne og diesellokomotiver
TYFON og SUPERTYFON signalapparater
Rørflænsere og sænkesmedie m. m.

KOCKUMS

MEKANISKA VERKSTADS AB • MALMÖ • SWEDEN



Projekt til skib af Turnpike-klassen.

Vognmænd og skibsredere i lønnende samarbejde

Ny amerikansk færgetype skaber revolution inden for den indenlandske transport

En færge er efter den gængse opfattelse beregnet til at føre biler eller jernbanevogne *over* et farvand og ikke *langs* en kyst. Iøvrigt er det også den almindelige mening, at de store lastvognstog efterhånden er ved at blive skibsfarten en meget ubehagelig konkurrent. I USA har man på en vis måde revideret disse opfattelser. Amerikanerne mener, at færger udmærket kan bruges til sejlads langs kysterne over meget lange strækninger og i meget nært samarbejde med lastbiltrafikken.

Ikke mindre end otte amerikanske linierederier har anmodet regeringen om støtte til bygningen af en helt ny type langdistance-færge, som har fået navnet „Turnpike“-klassen. Nogle af de nævnte rederier vil dog bygge færger, der adskiller sig lidt fra denne af staten konstruerede type.

Hvorfor nu dette drastiske skridt, som helt bryder med traditionerne og gør det af med „fjendskabet“ mellem skibsfart og lastbiler? — Jo, amerikanske eksperter har fundet ud af, at samfundet i virkeligheden vil kunne spare mange penge, hvis man tog lastbilerne bort fra de store hovedveje og transporterede dem fra by til by ad søvejen om bord i særligt konstruerede færger. Jo længere strækninger, jo bedre økonomi! Man regner med de helt store besparelser ved ture på over 500 km.

Foreløbig er der planer om at bygge 35 eksemplarer af den nye færgetype, som sikkert vil afstedkomme en mindre revolution inden for det amerikanske transportvæsen. Regeringens maritime myndigheder er i høj grad interesseret i planerne og støtter dem kraftigt. Ja, selv vognmændene bifalder det realistiske skridt, som de mener vil være en fordel også for dem!

Et skib af „Turnpike“-klassen vil få en længde af 146 meter og en dødvægtstønnage på 4.400 tons. Hver af færgerne vil blive i stand til at transportere 200 fuldt lastede lastvogne af samme størrelse som de danske kølebiler. Skibene får en marchhastighed af 20 knob og en aktionsradius af ca. 3.700 sømil. Et af de amerikanske rederier, The American-Hawaiian Steamship Company, der fornylig lod sin flåde ombygge til malmfart, har planer om at bygge ikke mindre end ti færger af den ny type. De bliver dog noget større end dem af „Turnpike“-klassen, idet de får en længde af 220 meter og bliver i stand til at transportere ikke mindre end 570 fuldt lastede lastvogne ad gangen på den lange tur fra New York på østkysten til Los Angeles, San Francisco, Astoria og andre byer på vestkysten. Sejladsen skal foregå igennem Panama-kanalen. En færge af denne størrelse vil komme til at koste ca. 11,5 millioner dollars, hvilket svarer til rundt regnet 80 millioner kroner.

Den del af den amerikanske handelsflåde, der sejler udelukkende i indenlandsk fart, har efter krigen måttet slås med stadig stigende omkostninger, som de ikke har kunnet få staten til at udligne ved tilskud, sådan som det er sket for den amerikanske handelsflåde, der på de store have kæmper med andre landes frie skibsfart.

Under den amerikanske regerings skibsbygningsprogram garanteres der imidlertid nu skibsværfterne op til 90 procent af byggeomkostningerne, hvorved der fremskaffes kapital, som det i mange år har været meget svært at skaffe til den hjemlige skibsfart, der sejler uden statsstøtte. Derfor er skibsrederne, som har deres flåder beskæftiget i trafik mellem amerikanske havne, meget ivrige efter at skære omkostningerne ned, og det



ATLAS-WERKE AG
BREMEN

Dæksmaskiner til alle Formaal
Vandtætte Døre
Stempelpumper
Centrifugalpumper
Damp-Hjælpemaskiner
Evaporatoranlæg
Ventilationsanlæg
Fødevarsanlæg
Skibskøleanlæg

GENERALREPRÆSENTATION:

ALBERT JENSEN
AKTIESELSKAB
AMALIEGADE 32
CENTR. 12 612 TELEX: 2541

*Giv skibets gudmo'r
et varigt minde
om dagen, da hun
var skæbnegudinde.*



A. DRAGSTED

AKTIESELSKAB

KGL. HOF-JUVELERER OG HOF-GULDSMED

established 1854

Bredgade 17 . Copenhagen K. C. 5576

Altid et righoldigt lager af jubilæumsgaver



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 - RIGSTELEFON 33 - TELEGR.-ADR.: MERSK

kan de bl. a. gøre ved at benytte færger af „Turnpike“-klassen på deres linier.

Først og fremmest vil den revolutionerende færgetype gøre det muligt at skære losse- og lasteudgifterne ned, og samtidig kan havneopholdene nedskæres ganske betydeligt. Det bliver bl. a. muligt at laste og losse på samme tid.

Ekspertter fra Maritime Administration har fornylig foretaget undersøgelser, der viser, at udgifterne for godsbehandlingen kan nedskæres fra 17 dollars pr. ton til 4 dollars. Samtidig kan omkostningerne ved transporten af godset over en 2.500 sømil lang strækning nedskæres fra 2 cents pr. ton/mile til $\frac{2}{3}$ cent pr. ton/mile. (Statued miles). Dette skyldes især de kortere ophold i havn. Undersøgelserne viste iøvrigt samtidig, at en sådan færge ville kunne gøre 46,5 ture på fuld last pr. år mod det konventionelle skibs 13,9 ture om året.

Men hvilke fordele får vognmændene? — Ja, først og fremmest kan de spare betydelige udgifter til benzin eller dieselolie. Dernæst kan de spare lidt i form af mindre forsikringspræmier, hvortil kommer, at vognmændene bliver fri for at betale nogle af de vejafgifter, der opkræves i flere amerikanske stater. Endelig kan der spares betydelige summer i lønninger til chauffører, idet vognmændene nu vil kunne nøjes med at have lastvognsførere placeret i afskibnings- og destinationshavnene. Men alene besparelserne i brændstofudgifter retfærdiggør lanceringen af den nye færgetype ud fra et privat- og samfundsøkonomisk synspunkt, siger Maritime Administration.

„Turnpike“-færgerne og deres søstre bliver dobbeltskruede. Der bliver flere vogndæk om bord med op- og nedkørselsramper. Færgerne kan losse eller laste de store vogntog enten gennem åbninger i skibssiderne eller over for- og agterskib. Ja, vognene kan endog køres ud eller ind både agter og gennem siderne på een gang, og færgerne er således ikke afhængige af, om der i havnen findes særlige færgelejer. Hvor sådanne ikke findes, sker losning og lastning udelukkende sideværts.

Flere amerikanske linierederier i indenlandsk fart har allerede igennem nogle år sejlet lastvognstog over betydelige afstande, men de færger, der har været benyttet af disse rederier, kan slet ikke tåle sammenligning med den nye type, der vel nok må betegnes som den mest effektive form for færge, der findes. På mange områder, bl. a. hvad angår dobbeltdæk, minder „Turnpike“-færgerne om den nyeste danske færgetype.

Der er allerede blevet bygget eet skib af „Turnpike“-klassen, men kun til militært brug. Skibet er blevet til i Chester i Pennsylvania og er bygget til den amerikanske marine. Altså kan man ikke umiddelbart sammenligne det med de færger af typen, som skal bygges til handelsflåden. Den militære færge er beregnet til transport af tanks, selvbevægelige kanoner, militære lastvogne, amfibie-køretøjer, bull-dozers, traktorer og andet militært materiel på hjul eller larvefodder. Marinens „Turnpike“-færge skal bl. a. spille rollen som forsøgskanin, ved

hjælp af hvilken man kan indsamle erfaringer til brug for den civile skibsfart.

Amerikanerne er ikke i tvivl om, at den nye færgetype vil have en vældig fremtid for sig. De eneste, der måske har grund til at være kedede af det, er lastbilchaufførerne. Men eksperterne siger, at heller ikke disse landevejens færende svende får grund til tårer. Færgerne vil skaffe øget arbejde for lastbilerne og bare betyde en rationalisering af transporten. Iøvrigt vil der jo stadig være brug for lastvogne, som gør hele turen ad landevejen, nemlig i tilfælde, hvor det gælder om at få tung last hurtigt frem.

Men „Turnpike“-færgerens fremkomst, der skal danne indledningen til et enestående samarbejde mellem de gamle konkurrenter, lastbiltrafikken og søfarten, har også en anden fordel: De vil rimeligvis forårsage en nedgang i antallet af færdselsulykker på de store amerikanske „highways“, hvor vogntogene fylder godt op, og hvor der er virkelig trængsel.

De nye færger bliver selvfølgelig yderst moderne i linierne, d. v. s. moderat strømliniede og med så lidt overbygning som muligt. I flere amerikanske havne, der kun har betydning for den indenlandske skibsfart, vil kranerne, som der jo i forvejen ikke er ret mange af, blive overflødige. Og varerne, der transporteres ad søvejen, vil slet ikke blive synlige i havnen. De kommer nemlig om bord og afleveres igen i næste havn inden i de store, rullende containers, som lastvognene herefter vil blive.

Selvfølgelig vil der stadig være en del gods, der kræver transport ad søvejen på den „gamle“ facon, og naturligvis vil færgerne heller ikke blive anvendt i oceanfarten, men alligevel vil „Turnpike“-skibene sikkert i endnu højere grad end tidligere skabe standardiserede amerikanske havne, så det bliver svært at skelne den ene fra den anden.

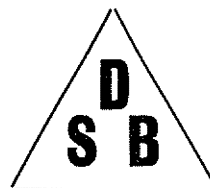
—wig.

Moderne UNIFORMSHUER

*Guld- og Sølvgaloner
Guld- og Sølvbroderede Kranse
Emaillflag · Emaillblemmer
Uniformsknapper*



Danmarks ældste Guldtrækkeri



— siden 1922 i spidsen,
bygger i dag de mest
moderne redningsflåder

Leveres til 1—20 mand
Fylder kun 0,10-0,45 cbm.
Oppustes med kulsyre, og er
driftsklar i løbet af få sekunder

DENMARK COPENHAGEN K
63, ST. KONGENSGADE



TELEPHONE BYEN 7351-9341-9360
TELEGRAMS: SANICOHOUSE

LARSEN COGNAC

FINE
CHAMPAGNE
T.V.F.C.



Invincible!

Svenske miner og tysk hovmod

forårsagede en katastrofe

Beboerne i den lille havn Gräsgård på Øland er igennem måneder blevet mindet om den sidste krigs ufattelige rædsler og om en af den tyske krigsmarines største minekatastrofer. På kajen har rustne vragele hobet sig op i bjerge. Dykkerne har tjent godt, men deres arbejde har ikke ligefrem været hyggeligt. De har set hårrejsende ting dernede på bunden af Østersøen.

Ikke ret mange udover beboerne på Øland — og endda ikke dem alle — vidste under krigen, hvad der egentlig skete derude på havet. Nu ligger den begivenhed, hvorom de rustne og forvredne jern- og stålplader vidner, også fjorten år tilbage, og den svenske marine holdt dengang sagen „mørkelagt“.

Den tysk-russiske krig var endnu ny, og tyskerne havde ikke opnået deres senere herredømme over Østersøen. Ruslands marine og navnlig dens torpedobåde var meget aktive, og de tyske transportskibe og konvojer af forsyningsfartøjer havde ikke et roligt øjeblik i dette farvand. Ølands fiskere var vant til at se krigsskibe fra begge partier, og ofte overværede de tyske krigsskibes zig-zag-sejlads for at undgå de russiske torpedoer.

En tåget sommereftermiddag i 1941 så nogle fiskere en tysk konvoj dukke ud af tågen. Konvojen kom fra nord og var sandsynligvis på vej hjem til det tredie rige fra Finland. Fiskerne fæstnede sig ikke videre ved synet, og skibenes zig-zag-kurs forekom dem heller ikke usædvanlig. Konvojen var på flugt for forfølgende russere og opslugtes snart efter af tågen igen.

De stævner mod fare!

Senere på dagen hørtes imidlertid en serie voldsomme eksplosioner ud for det sydlige Øland. Fiskerne tænkte, at konvojen sikkert nu var kommet i kamp med russerne. Men de gættede fejl. De tyske skibe mødte nemlig deres skæbne i form af svenske miner.

Fra Gräsgård havde man lige forinden observeret konvojen. Den var da tre distanceminutter fra land, men skiftede så kurs og holdt igen ud mod det åbne hav.

Konvojen blev også sigtet af et mindre orlogsfartøj fra den svenske marine. Skibet lå på vagt ved et svensk minebælte og havde til opgave at bevogte sejlrenden. De svenske søofficerer blev hurtigt klar over, at konvojen styrede mod fare. Den havde kurs lige mod minefeltet!

Fra den svenske ministryger signalerede man som rasende for at stoppe tyskerne, men de så ikke signalerne, eller også lod de, som om de ikke så dem. Så løsnedes det første varselskud fra det svenske skib, men heller ikke nu reagerede tyskerne. De fortsatte på samme kurs og for fuld kraft. Svenskerne skød igen og igen, men tyskerne fortsatte stadig. De sejlede lige ind i døden.

Klokken var på det tidspunkt lidt over 18. Inde fra

land hørte man tydeligt de mange skud, men i det tågede vejr kunne man intet se. Fiskerne ude til havs tænkte — som allerede nævnt — at tyskerne var kommet i kamp med de sovjetrussiske torpedobåde, men folk i land gættede på alt muligt. Var Sverige mon blevet indraget i krigen ligesom Danmark og Norge?

Et kæmpebål

Og så lød den første øredøvende eksplosion. En vældig tunge af iid skar sig gennem tågen. Vejret var stille, og nu hørte man mænd råbe om hjælp. Mænd i uniformer døde. Var de svenske eller tyske?

Den tyske konvoj opdagede alt for sent, at den var på forkert kurs. Det skete først, da hospitalsskibet „Tannenberg“ eksploderede. Det var dette skib, der forårsagede eksplosionen. Skibet, der var på 5.500 tons og et forholdsvis nyt passagerfartøj, kom i brand. Et kæmpemæssigt bål steg mod himlen og gjorde luften kvælende hed langt omkring. I flere timer brændte denne damper, inden havet forbarmede sig over den og lukkede sig om der.

Der gik næsten en time. Så lød en ny eksplosion, og flere fulgte efter. Bragene var højere end det første, og flammerne skød endnu højere op mod himlen.

I denne omgang gik det først ud over det store troppetransportskib „Preussen“, der lå lidt længere sydefter end „Tannenberg“. „Preussen“ var en færge, som tyskerne havde tåget ud af sin normale drift og ombygget til krigsformål. Den ramte en forankret mine med stævnen. Skibet begyndte straks at falde forover, og samtidig fik det svær slagside.

„Preussen“s fører gjorde det, de fleste andre ville have gjort i samme situation: Han forsøgte at bakke ud af minefeltet, men han var allerede kommet for langt ind i det. En ny eksplosion blev følgen. „Preussen“ havde ramt endnu en mine, denne gang med agterskibet. De fleste af de, der skulle møde døden fra dette fartøj, mødte den hurtigt. Skibet knækkede over på midten og sank hurtigt. De af de mange soldater, der undslap, svømmede sanseløse af skræk rundt i det boblende vand. En del af dem blødte stærkt fra svære sår.

Ammunitionsskibets skæbne

Men tragedien var ikke slut endnu. Næppe var „Preussen“ sunket, før der lød endnu en eksplosion. Denne gang var det, som skulle jorden forgå. Braget var ubeskriveligt. Flere tusinde tons ammunition røg i luften sammen med minen, der satte sidste akt af katastrofen i gang. Det tredie offer for de svenske miner blev transportskibet „Danzig“.

„Danzig“ var fuldt lastet med ammunition. Da dets fører hørte „Preussen“ ryge i luften, skiftede han straks kurs og søgte ud til havs. Men det var for sent. Netop som skibet var drejet, stødte det på en mine. I løbet af

brøkdle af et sekund var fartøjet forvandlet til stumper og stykker, der i et hav af flammer og lys sendtes højt, højt op i luften. Ikke ret mange, ja, måske ingen, overlevede denne eksplosion.

Konvojen var blevet eskorteret af tyske torpedobåde, og det skal siges til de tyske søofficerers ros, at de ikke skyede nogen anstrengelser og ikke lod sig gå på af faren for at redde de af deres kammerater, som katastrofen havde levnet. Resolut styrede de deres slanke fartøjer ind mellem miner og vragsstykker og begyndte at samle døde, sårede og uskadede op. I dette arbejde blev de modigt bistået af svenske patruljefartøjer, der befandt sig i nærheden.

Tallet af omkomne kendes ikke med bestemtthed, men man regner med, at mindst 200 tyske soldater og orlogsgaster mødte deres skæbne ud for Øland.

Isen besørgede resten

I den følgende tid skylledes mange lig i land på stranden, og sammen med dem kom masser af vragsstykker, som allesammen beslaglagdes af den svenske marine. De omkomne, som havet ikke tog, begravedes navnløse på Øland.

De vrage, som ikke sank, tog isen sig af de følgende strenge vintre. Store isskruninger tvang de rustne og forvredne skrog til bunds. Og under krigen var vrageene ikke til at komme til for minerne. Først flere år efter at minerne var strøget, begyndte man at interessere sig for vrageene. I 1951 gik en svensk dykker sammen med et bjergningsselskab i gang med at lægge planer for vrageenes optagelse. De kunne vel altid være deres egen vægt i jern værd.

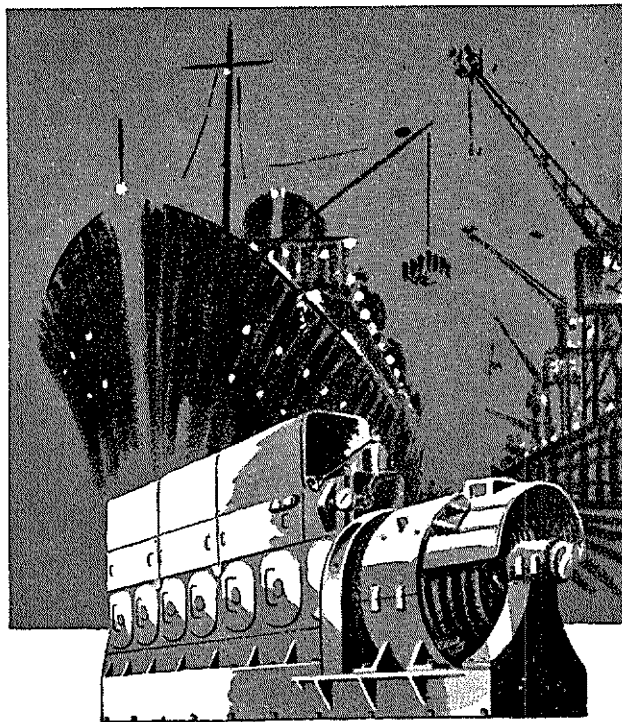
Dykkeren gik senere ned for at se på vrageene, men fandt ud af, at bjergningsfartøjerne ikke kunne få ankrene til at holde på den stenhårde bund, hvor de tyske skibe lå. Altså ville det kun være muligt at arbejde i absolut stille vejr.

Det var uhyggelige ting, dykkeren og hans kolleger fik at se dernede på Østersøens bund. „Preussen“ var knækket i ikke mindre end tre dele. Bagbords maskine fra „Tannenberg“ lå langt fra vrageen. Den var ved eksplosionen slynget ud gennem skrogets side! Og af „Danzig“, ja, af det skib var der kun spredte jern- og stålstykker tilbage. Eksplosionen havde været endnu mere djævelsk, end den havde lydt.

Efterhånden lykkedes det at få bjerget det meste af vragedelene og få det bragt i land, hvor det måske nu vil blive forvandlet til nye skibe. Forhåbentlig bliver der af de kanoner, der også bjergedes ikke nye kanoner. Og forhåbentlig bliver de skibsførere, der skal føre de nye skibe, ikke lige så uforsigtige og hovmodige som deres forgængere, der måtte bøde med livet ud for Øland.

For det var uforsigtighed og hovmod, der førte til tragedien. De tyske søofficerer var for sikre på deres egne kræfter til at ville standse for et lille svensk orlogsskibs spæde skyden — og det kostede mange mennesker, som måske ville blæse Hitler et stykke, livet.

O. L.



RUSTON AGGREGATER

FREMSTILLES HER
I LANDET I FLERE
FORSKELLIGE STØR-
RELSER FRA 3 HK OG
OPEFTER

FORLANG PROSPEKT
OG REFERENCER

V. H. LANGEBÆK & SØN

CIVILINGENIØRER

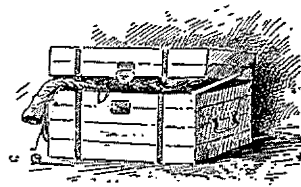
Trondhjems-gade 9, København Ø
Tria 5400 — Tlgr-adr.: Velamotor

FABRIK og LAGER:

Ballerup Byvej 222 — Tlf. Ballerup 990

... fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



Kongeskib på indso!

Shahen af Persien har et 550 tons kongeskib ved navn „Shah-sevar“. Det kan imidlertid ikke bringe ham på nogen verdensomsejling, for det er stationeret på det Kaspiske Hav, verdens største indso!

„Norge“ er større

Mens vi er ved kongeskibene, kan jeg fortælle, at kong Haakons „Norge“ er fem meter længere end det danske kongeskib „Dannebrog“.

Kejserskibe med mærkelige skæbner

To russiske czar-skibe eksisterer stadig. Det er „Standart“, som i 1896 blev bygget af Burmeister & Wain. Det var toppunktet af, hvad den tids skibsbygning kunne præstere. „Standart“ gør for øjeblikket tjeneste i Sovjetunionens krigsflåde, og intet tyder på, at det foreløbig vil blive ophugget. Så sent som i 1948-49 blev skibet, der nu tjener som minekrydser, moderniseret. Et andet russisk kejserskib, der stadig gør tjeneste, er „Polarstjernen“, som fra sine efterårsvisitter i København før den første verdenskrig vil huskes af mange ældre danske. Skibet, som på russisk hedder „Polarnaja Zvesda“, tjener nu som depotskib for sovjetiske u-både.

Hotelskib under orlogsslæg

Også orlogsskibe får sommetider en mærkelig skæbne og anvendes til lidt af hvert. Under de olympiske lege i Helsingfors 1952 fungerede det italienske orlogsskib „Proteo“ som logiskib for de italienske olympiade-deltagere! Skibet medfører til daglig udstyr til dybvandsdykning.

Og en dansk skæbne

Det danske u-båds-motherskib „Ægir“ har ført en meget omtumlet tilværelse. Som det nok vil være de fleste bekendt, overtog den danske flåde skibet fra USA for en meget rimelig pris og byggede det om på Orlogsværftet. Dengang hed skibet, der forøvrigt nu er søværnets største enhed, „Tanga“. Det blev bygget i Rostock i 1938 og var oprindeligt bestemt for den kinesiske marine, men Kriegsmarine havde selv brug for det og indlemmede det i flåden som motherskib for motortorpedobåde. Efter krigen måtte Tyskland af med skibet til USA, hvorefter det i 1948 købtes af Danmark.

Kun 25 krigsskibe mod armadaen

Da den engelske flåde i 1588 besejrede den spanske armada, bestod den kun af ca. 25 rigtige krigsskibe på over hundrede tons. Resten af enhederne var handelsskibe, som blev udskrevet, hver gang der var krig. Da der på den tid var mange sørovere, var næsten alle handelsskibe armerede, og indlemmelsen af dem i orlogsslåden krævede derfor ikke større foranstaltninger. Forøvrigt ydede staten, ligesom det er tilfældet mange steder i vore dage, økonomisk støtte til bygningen af handelsskibe, der var velegnede til krigsbrug.

Vejret havde skylden

De engelske krigsskibe ryddede svært op i den spanske armada, mens den stod gennem Kanalen, men det var en storm, som efter armadaens flugt tilføjede den dødsstødet. Oppe under Skotland udslættede uvejret halvdelen af de overlevende spanske skibe. På nogle mønter, som Dronning Elizabeth lod slå i anledning af sejren, var præget denne sætning: „Gud slog dem med storm, og de spredtes til alle sider!“

Skibe sejler på broer

I 1771 byggede en engelsk hertug en mærkelig kanal, der skulle forbinde hans kulgruber med udskibningshavnen Manchester. Ideen var så god, at dens udførelse bevirkede en nedgang i kulpriserne til det halve, fordi transporten nu blev meget billig. Resultatet var, at en lang række kanaler, hvoraf flere endnu består, byggedes i de følgende år. Men det mest usædvanlige ved hertugens kanal var, at den ved hjælp af en særlig bro blev ført over en flod. I grænstig vind blev skibene på kanalerne drevet frem ved sejlenes hjælp, men i modvind eller stille blev de trukket af heste eller mennesker inde på bredden.

Isbrydere med kanoner

I Sverige, Finland, USA og Sovjetunionen er alle større isbrydere armeret.

Delfinerne er sørovere!

Ifølge den græske lære om guderne nedstammer nogle af havets mange delfiner fra tyrrenske sørovere. Her er historien: En dag så søroverne en ung, smuk mand stå inde på strandbredden. De troede, at de havde truffet på en kongesøn, og i håb om en klækkelig sum: løsepenge sjanghajede de ham. Men det skulle de aldrig have gjort, for det var Dionysos, de havde taget til fange i forklædt skikkelse. Snart raslede gudernes vrede ned over dem. Dionysos var vinens gud, og det fik søroverne at føle. Vinranker begyndte at sno sig om skibets master, og vinen vældede ud over dækket. Samtidig forvandlede Dionysos sig til en løve og sønderrev skipperen, mens resten af besætningen rædselsslagen styrtede sig i søen, hvor den blev til delfiner!

Hellere ramme ved siden af end...!

Men vi kom bort fra de mærkelige skibsskæbner i orlogsslåderne, og vi lægger derfor roret om: I 1934 ophuggedes ude hos Petersen og Albeck på „Djævlevæen“ i København en britisk fregat eller sloop ved navn „Shah“. Dette skib var det første i verden, der affyrede en krigsarmeret torpedo mod et andet skib. Dette skete i 1877. På det tidspunkt var der revolution i Peru, og blandt de skibe, der havde sluttet sig til oprørerne, var panserskibet „Huascar“. Oprørsflåden generede imidlertid søfarten lidt mere, end engænderne syntes om, og derfor sendtes en britisk eskadre ud for at sætte sig i respekt. Og så skete det altså, at „Shah“ affyrede en torpedo mod „Huascar“, — men uden at ramme. „Huascar“ blev også hårdt nok medtaget endda og måtte notere 66 fjendtlige træffere. Alligevel overlevede det og overførtes senere til Chiles flåde, hvor det stadig eksisterede i alle tilfælde så sent som for to år siden.

Passagerskib som orlogsmænd

Det sker ofte, at udrangerede krigsskibe finder anvendelse til civile formål, men det sker også, at skibe fra handelsflåden kommer permanent under orlogsslæg. I den norske flåde findes et depotskib for motortorpedobåde. Det hedder „Valkyrien“ og er identisk med det tidligere „Polarlys“, som før sejlede med så mange passagerer før Det Bergenske Dampskibsselskab.

Somand med pistol

Samuel Colt, der opfandt den senere så berømte Colt-pistol, var til at begynde med sømand i den amerikanske handelsflåde. Senere blev han velnavende industrimand.

Alistair MacLean:

H. M. S. Ulysses

Gyldendal — Kr. 16,75 hft.

Når man tager „HMS Ulysses“ i hånden, venter man sig en bog med en spændende og interessant beretning om et kapitel af krigens historie, og det er den også, men samtidig er den en dokumentarisk beretning om den gru og ulykke, som overgår en konvoj, der kæmper for livet overfor en så overmægtig fjende, som tyskerne var på det daværende tidspunkt.

„Ulysses“ har fået ordre til omgående at ledsage en stor, ny konvoj til Rusland, og nerverne spændes atter til bristepunktet, så meget mere som det rygtes, at hele konvojen er tænkt som lokkemad for at få det gigantiske tyske slagskib „Tirpitz“ ud af en norsk fjord.

„HMS Ulysses“ er en saglig, men storslået reportage af seks dage og nætter, hvor det hårdt prøvede skib til stadighed hjemsøges af fjendtlige aktioner fra luften og havdybet og af stormen og kulden, Hitlers mægtigste allierede under de arktiske himmelstrøg. Men den er tillige en gribende skildring af jævne mænd, der i katastrofens stund viser sig, helt som de er, mennesker i angst og nød, men også af et mod og en offervilje, som ingen, der mødte dem under fredelige forhold, ville tiltro dem.

Når man hører, at romanen er solgt i 203.000 eksemplarer og yderligere til en række biade og film, så forstår man, at denne bog ikke behøver at have yderligere anbefalinger, men hvis nerverne er tyndslidte, så lad være med at læse den, for den er hård.

Referenten.

Vi har modtaget:

Sten, der ikke flyder

I „Vikingen“s oktober nummer 1955 vises i et billede, „Sten, der flyder“, en kinesisk båd, og De spørger om nogle Kina-kyndige læsere ved, hvor gammel båden er, og om, hvor den ligger.

Jeg opholdt mig i 1926 et stykke tid i Kina ca. midt imellem Peking og Kalgan på en plads kaldet Yen-ching. Der var urolige forhold, da de forskellige kinesiske generaler søgte at bekæmpe hinanden.

I vore ledige timer, og når forholdene var tilsyneladende rolige, sadlede vi vore ponier og tog på udflugt, dels for at se os lidt om og dels for at skaffe noget spiseligt, da det var småt med fødevarer, og jeg mindes at have set dette „skib“ på søen ved det nye sommerpalads, som var bygget, efter at det gamle kejserlige sommerpalads var lagt i ruiner under boxeropstanden i slutningen af halvfemserne.

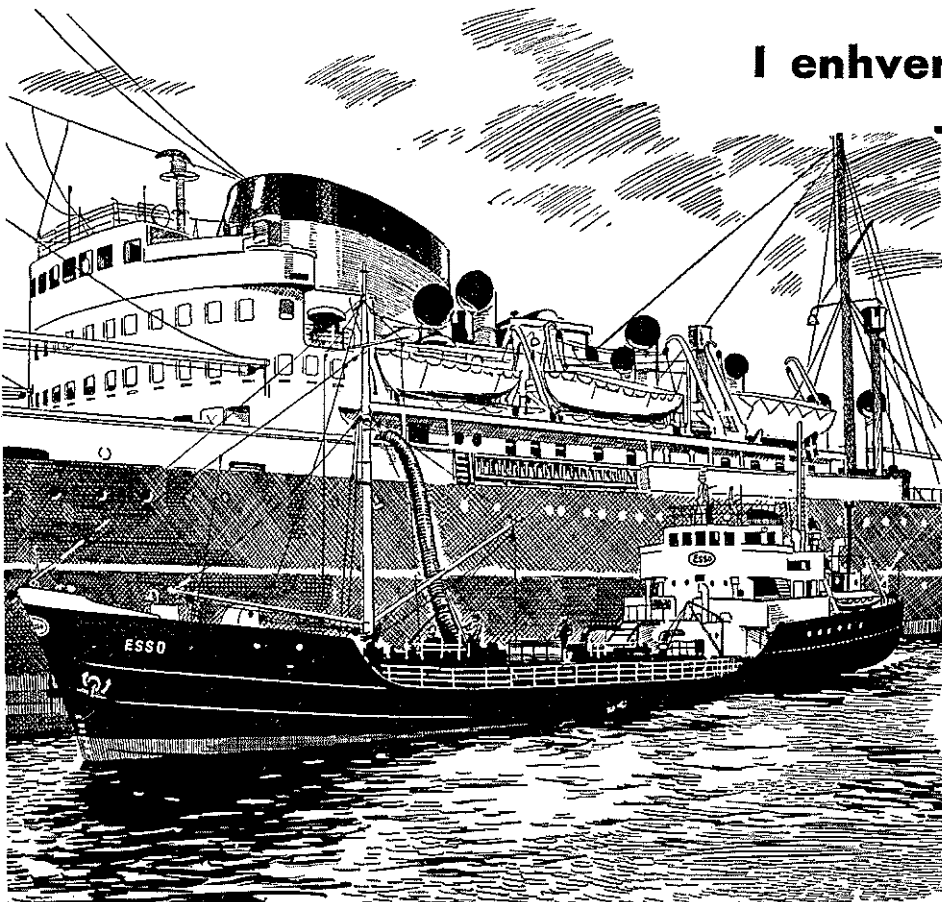
„Skibet“ flyder ikke, men er bygget på en grund i søen.

Så vidt jeg ved, er det nye sommerpalads bygget omkring århundredeskiftet, og „skibet“ skulle da være fra samme tid.

Med tak for det udmærkede læsestof i „Vikingen“, som man altid læser med stor interesse, sendes min bedste hilsen.

K. Lund,

garantimester, p. t. M/S „Rita Mærsk“.
privat adr.: Glommensgade 15, Kbh. S.



I enhver havn
- til enhver tid

I havne kloten rundt
står Esso
i alle døgnets timer
parat til at yde
skibsfarten al
tænkelig service ...



DANSK ESSO A/S

Svensk-dansk

maritimt stævne i Dragør

I weekend'en 18.-19. august afholdtes den årlige konkurrence mellem flotillerne ved Sundet fra henholdsvis Sjövarns kåren og Det maritime Hjemmeværn.

Fra Sverige mødte 2 hold fra Malmö (SVF 9) og SVF 14 fra Ystad, medens Danmark var repræsenteret ved HJF 320 Helsingør, 321 København N, 322 Københavns havn, 323 København S, der i år stod som stævnets arrangør, samt 326 Præstø.

Lørdag kl. 1600 åbnedes stævnet på Dragør havneplads ved en velkomst fra stævnelederen, kaptajn løjtnant Georg Nielsen, Sundets marinekommando, i den sygemeldte flotillechef 323's sted.

Åbningshøjtideligheden overværedes af chefen for kystbefæstningen og Sundets marinekommando, kontreadmiral S. Pontoppidan, chefen for Sjövarns kåren, kommandørkapten Greve Hamilton, flotilleinspektøren, kommandør de Lichtenberg, chefen for Öresunds Sjövarnsflottilj 9, kaptan Hugo Person, chefen for Dragør hjemmeværnskompagni m. fl.

Overdommerhvervet overdroges til den svenske kaptan Aghed, og konkurrencerne i roning blev straks afviklet med Malmö's 1. hold som vinder.

Musikkorpset fra hjemmeværnsdistrikt Amager koncerterede senere på Dragør havneplads, og sluttelig marcherede svenske sjövarnsgaster og marinlotter i formation sammen med danske hjemmeværnsgaster og kvindelige marinere med musikken i spidsen i silende regn til aftensmad og kammeratligt samvær på Dragørfort.

Søndag morgen startedes tidligt med konkurrencerne i skydning og navigationssejlads i 2 serier.

Søndagens præstationer blev overværet af chefen for flådestationen, kommandør Greve, överste Bomann fra Malmö, distriktsleder, kaptajn Orla Pedersen MF,



Fra det svensk-danske stævne i Dragør. Fra højre ses: Chefen for kystbefæstningen, kontreadmiral S. Pontoppidan, chefen for sjövarns kåren i Sverige, kommandørkapten Greve Percy Hamilton, og over skuldren på en svensk sjöofficer ses flotilleinspektøren for Det maritime hjemmeværn, kommandør G. de Lichtenberg.

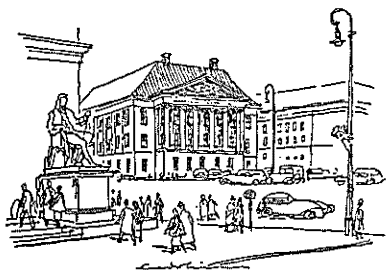
HJVD IV m. fl., ligesom kontreadmiral S. Pontoppidan overværede den afsluttende præmieuddeling.

Konkurrencens resultater var følgende:

HJF 323, København S, blev nr. 1 med 88,5 points og erobrede den af Sjövarnsflottilj 9 i fjor udsatte og vundne vandrepræmie samt den af DMH udsatte guldplaque.

Nr. 2 blev Sjövarnsflottilj 9 Malmö (hold I) med 88,1 points, medens HJF 321, København N, besatte tredjepladsen med 71,3 points.

Trods det sure vejr blev det et fornøjeligt og lærerigt stævne, der i høj grad videreførte udbygningen af kammeratskabet mellem Sjövarns-folk og hjemmeværnsgaster på begge sider af Sundet — de mange deltagere glæder sig allerede til næste års dyst i Sverige.



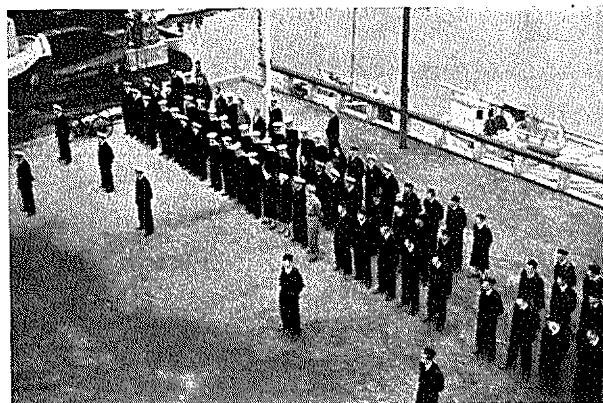
HANDELSBANKEN

HOVEDSÆDE:
HOLMENS KANAL 2
KØBENHAVN K



89 AFDELINGER
OG FILIALER OVER
HELE LANDET

— en moderne bank med de gode traditioner



Parade på Dragør havneplads. Til venstre: Sjövarnskårsfolk fra Malmö og Ystad. Til højre: Danske hjemmeværnsgaster.

SPAREKASSEN

for
Kjøbenhavn og Omegn

Hovedkontor
NIELS HEMMINGSENSGADE 24

Knud Andersen - Svaner i Kulfart

Gyldendal. — Pris kr. 11,75.

Det er nu underligt, hvergang jeg som anmelder tager en af Knud Andersens nye bøger i hånden, tror jeg altid, at denne nye bog ikke kan være lige så god som de foregående, han har skrevet, men han lurer mig, den gamle forfatter, han bliver bedre og bedre, og det vil jo sige noget, når han altid har været en god skribent. „Svaner i kulfart“ handler om en sømands rejse fra Bagindien til Boston, en dramatisk rejse på Atlanterhavskysten med de store yankee-skonerter, som gik i kulfart, og tilsidst hans forlis med et helt nyt skib og hans dramatiske redning. Det er en herlig bog, en god bog, og det er en bog, som sætter sin forfatter på højde med de store forfattere, som sælges verden over.

Referenten.

Generalforsamling

Foreningen Handels- og Søfartsmuseets Venner har holdt generalforsamling på Kronborg slot. Foreningens formand, professor C. W. Prohaska, aflagde beretning og udbad sig generalforsamlingens sanktion af, at generalforsamlingen først afholdtes nu i stedet for som foreskrevet i lovene i juni måned, men grunden var den, at man ønskede årbogen ud til medlemmerne før generalforsamlingen, og udsendelsen var blevet forsinket på grund af strejken i foråret. Hertil havde ingen af de tilstedeværende noget at indvende.

Formanden meddelte endvidere, at medlemstallet nu var på 1219, det største i foreningens historie, men det kunne ønskes, at endnu flere blev medlemmer, hvilket man ville prøve på at få realiseret ved at udsende en lille tryksag, der gav oplysninger om foreningens formål, for derigennem at forsøge at hverve flere medlemmer. Prøvetryk forevist, og det er en nydelig lille folder med en gengivelse af museets plakat tegnet af Sikker Hansen.

Endvidere har foreningen to modeller under arbejde, en af en galease, typisk for de fartøjer, hvormed megen af den danske småskibsfart i slutningen af atten-hundredetallet udførtes, samt en model af et vagerfartøj.

Direktør Knud Klem aflagde beretning om regnskabet, der balancerede med kr. 16.327,37, og det godkendtes.

Der var valg af 3 bestyrelsesmedlemmer og revisorer, og det blev genvalg uden opposition.

Generalforsamlingen sluttede med en tak til bestyrelsen, og efter afslutningen var der en rundgang i museets samlinger.

O. B. N. A.

DAMPSKIBSSELSKABET

TORM

AKTIESELSKAB
Grundlagt 1869

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

SHIP REPAIRS AT ANTWERP ATELIERS L'AVENIR, S. A.

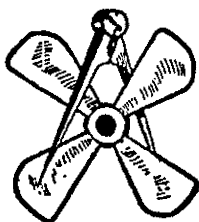
13-21 Hardenvoort
Telegr. "Divoreparl" - Phones 332258 - 339568

GENERAL SHIP REPAIRERS
DRYDOCKING & PAINTING
SPECIALISTS IN REPAIRING OF ALL
TYPES OF DIESEL AND TURBO ENGINES

Represented in Denmark by:
CHR. ANDRESEN

33, AMALIEGADE

COPENHAGEN



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

KORT og GODT

„Peter Wessel“ forlænges i Aalborg

Den populære norske færge „Peter Wessel“, der sejler på ruten Frederikshavn—Larvik, vil blive forlænget med ti meter. Forlængelsen finder sted på Aalborg Værft, hvor skibet blev til i 1937. Ved forlængelsen bliver der plads til 12 biler mere om bord end nu, ligesom der bliver et større antal køjepladser og et par nye saloner. Forlængelsen vil koste ca. 2,9 millioner kroner. „Peter Wessel“ blev under den sidste krig beslaglagt af tyskerne og derefter anvendt som postskib for tropperne. Efter tyskernes kapitulation blev skibet fundet nogenlunde uskadt i Sønderborg havn.

Finland bygger for USA

Siden krigen har finske skibsværfter haft en efter deres målestok fantastisk eksport. Men eksporten har været af en noget ensidig karakter, idet den udelukkende gik til Sovjetunionen. I foråret bestilte et amerikansk rederi imidlertid to fragtskibe på hver 10.800 tons dødvægt hos Wärtsilä-koncernen (Crichton Vulcan, Åbo). Nu er der gået „hul på bylden“, og det samme amerikanske rederi har bestilt endnu to skibe af samme størrelse. Leveringen skal finde sted i 1960.

Isbryderne gøres overflødige

Vi har tidligere her i bladet fortalt om svenske eksperimenter gående ud på at danne isfri sejlrender ved hjælp af plastic-rør på bunden af vandet. I rørene var der boret huller, og ud igennem disse blæstes luft, der blæste det varmere vand ved bunden op i overfladen og derved forhindrede tilfrysning. Nu har svenskerne planer om at overflødig gøre isbryderne over en længere strækning ved brug af den nævnte metode. Man vil udlægge et plastic-rør på bunden af Mälaren fra Västerås til Södertälje og senere endnu længere. Projektet Västerås—Södertälje vil koste ca. 2 millioner svenske kroner, og de årlige udgifter for strækningen vil beløbe sig til ca. 300.000 kroner. Hele projektet vil koste ca. 3,8 millioner.

De eksperimenter, man allerede har foretaget, foregik ved Fullerö i Västerås havneområde. Her havde man nedlagt en 300 meter lang plastic-ledning på 15 meters dybde. På de yderste 50 meter var der huller i ledningen med fem meters mellemrum, og andre steder var afstanden ti meter. Luftkompressorens kapacitet var 450 liter i minuttet. Isen var 60 centimeter tyk, da plastic-røret lagdes ud. Allerede da anlægget havde været i drift i 20 timer, begyndte isen at give op, og efter yderligere et døgn var der dannet en rende med en bredde af 10-13 meter. Senere voksede renden til en bredde af 20 meter.

Et plastic-rør som det nævnte er allerede udlagt på Hårsfjärden over en strækning på 3.000 meter mellem Vitså og Märsgarn og tages i brug til vinter.

Mälaren-planen vil få stor betydning for mange af

de svenske industribyer som f. eks. Västerås, hvor ASEA har store fabriksanlæg. Projektets gennemførelse vil også få betydning for Sveriges eksport af papirmasse. Flere af Mälaren-havnene er om vinteren delvis afskåret fra omverdenen ad søvejen.

Eksperter mener, at projektet også vil få stor betydning for fiskeriet, idet fiskene vil få større muligheder for at formere sig og overleve, når der holdes en bred, isfri rende.

Den isfri rende vil forblive farbar selv under de værste kuldeperioder, fremgår det af de beregninger, der er opstillet, samt af de forsøg, der allerede er gjort.

Endnu en maritim kongres i København

Fra den 1. til den 9. oktober afholder den Internationale Havforskning kongres i København.

Norges største af sin art.

Den 12. september var Norges største indsøfærge på prøvetur på Tinnsøen. Færgen, der er bygget af Glommens Mek. Verksted for Norsk Hydro, kan medføre 850 tons last i jernbanevogne og 400 passagerer.

Aarhus som Atlant-havn

Svenska Amerikaliniens meddeler, at den nye liner „Gripsholm“ formentlig vil være færdig for sin jomfrurejse den 14. maj næste år. Skibet bygges af Ansaldoværftet i Italien. Jomfrurejsen går via København og Halifax til New York. Iøvrigt vil „Stockholm“ få fast base i København, hvorefter skibets danske besætning øges.

For første gang i Atlant-passagertrafikkens historie vil Aarhus på et par ture blive anløbet af en af de store linere for vestgående. Det bliver „Stockholm“, der besøger Aarhus, idet Svenska Amerika Linien er klar over, at en meget stor del af dens danske passagerer kommer fra Jylland.

Den største flydedok af jernbeton

Den amerikanske marine har på Todd Shipyards Corporations afdeling i Seattle fået leveret en flydedok i jernbeton. Dokken er den hidtil største af sin art bygget i USA. Dens „skrog“ er bygget af General Construction Company, mens Todd har sørget for hele udrustningen. Dokken, der er 400 feet lang og 96 feet bred, er helt uafhængig af kraftforsyning fra land og har sit eget el-værk.


Verdens største malmkaj indviet i Narvik

Den 30. august indviedes en ny malmkaj i Narvik. Kajen, der verdens største i sin art, betyder øget tempo i lastningen af malmfartøjerne og mindre ventetid.

Moderniseringen har kostet ca. 70 millioner norske kroner, men til gengæld kan man nu også afskibe mellem 12 og 15 millioner tons malm om året.

På næsten samme tid meddeltes det, at malmhavnen i Luleå vil blive udbygget og moderniseret. Den

nuværende havn skal nedlægges eller flyttes 13 km længere ud, hvilket bl. a. medfører, at jernbanen må forlænges. Det nye havneanlæg ventes at blive færdigt i 1961. Hele historien kommer til at koste ca. 100 millioner svenske kroner, men så bliver det også muligt at øge kapaciteten med adskillige tons, så at den bliver på mindst 5 millioner om året. I den nye havn bliver der en dybde af 15 meter, og der bliver plads til malm-skibe på helt op til 32.000 tons.




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



Den rigtige pasning af Deres
RONSON Hold altid mekanis-
men ren — børst
gnisthjulene ofte med
den lille børste — udskift vat og
væge jævnlige — skift Ronson-fyr-
stenen, før den er slidt helt ned
— påfyld jævnlige med Ronsonol
og træk hver gang vægen lidt op.
Deres skibshandler har det originale
RONSON-udseer.

RONSON
Generalagent: A. MISCHOU & CO.'S EFTF.
P. Skramsgade 8, K. - MI. 3535

World's greatest lighter!



KGL. HOFMØBELFABRIKANT
C. B. HANSENS ETABL.

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


H. Rønne & Co.

SKIBSSERVICE, SKIBS- OG MASKINREPARATIONER

Reparation af: Dampmaskiner, Dieselmotorer Elektriske Anlæg Køleanlæg etc.	Mekanisk og Kemisk Rensning af Kedler, Oliekølere etc. udfører Snedker-, Tømmer- og Malerarbejder
---	--

Agent for:
 LOCKWOOD & CARLISLE: STEMPELRINGE
 MARKEM: KEMISKE RENSEMIDLER OG TILSATTSSTOFFER
 A. EKSTRØMS MASKINAFFØR: STRØMBERGS NIVEAUINDIKATOR
 A/B ELECTROCONTROL: AUTOM, BRANDMELDEANLÆG

Adresse: STRANDGADE 12 - KØBENHAVN K.
TELEFON *AS 1050 - Telegram-Adr.: SHIPRONNE



BØRSTE- & PENSELFABRIK

har lavet pensler i 3 generationer

KGS. NYTORV 8, K. TLF. PALÆ 3589



VANDTÆT BEKLÆDNING

— et Olskind-fabrikat

Større og flottere end nogensinde

Om få dage er „Vikingen“'s julehefte, „Jul på Havet“, færdigtrykt. Det bliver et hefte, der siger sparto til alle tidligere. Det er større og flottere end nogensinde før. Der er hele otte farvebilag mere end normalt. Disse otte billeder er reproduktioner af malerier med kendte danske skibe som motiver. Iøvrigt er der de sædvanlige store, helsides reproduktioner af marine-malerier, der har gjort „Jul på Havet“ kendt verden over. Tekstindholdet er ypperligt skrevet. Danmarks bedste og kendteste marineskribenter har ydet deres bidrag. Trods udvidelserne og det flottere udstyr, er prisen ligesom sidste år kr. 4,75. I næste nummer skal vi bringe en mere indgående omtale af heftets indhold, men De gør klogt i allerede nu at reservere Dem de ønskede antal eksemplarer hos bog- eller bladhandler eller hos „Vikingen“'s redaktion. *Red.*

DE FORENEDE BUGSERSELSKABER
KØBENHAVN

Microbølgefy

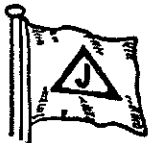
Mrsrs Elliot, repræsenteret af firmaet Aage Hempel, har i Københavns havn demonstreret et system til brug for skibe ved indsejling gennem vanskelige løb.

Det oprindelige system var af det britiske marineministerium udkastet for transportministeriet til brug for små fartøjer, hvor almindelig radar ikke var mulig på grund af vanskeligheder ved installationen og manglende strømtilførsel.

Systemet er i sin nuværende form en bearbejdelse af Loran typen, der bruges ved landing af luftfartøjer. Et senderapparat opstilles ved indsejlingen til havnen og udsender impulser af ca. 1,0 microsekunders varighed og gentaget 1000 gange i sekundet, skiftevis fra to antenner, således at strålerne delvis falder sammen. Sendeapparatet skal være anbragt således, at de to strålers skæringslinje falder sammen med havnens sejrende. Afsenderapparatet bliver skiftevis tilsluttet de to antenner, således at morsebogstavet B bliver udsendt fra den ene og V fra den anden antenne. Det ene tegn bliver afsendt i pauserne mellem det andet, hvilket resulterer i, at et uafbrudt signal modtages langs med skæringslinjen, hvor styrken af signalerne fra de to stråler er lige stor.

Modtagelsen foregår ved hjælp af et simpelt krystalapparat, som ikke desto mindre er stærkt og pålideligt at betjene. Elektricitetstilførslen sker fra et standard 4,5 lommelygtbatteri, og strømforbruget er ca. 5 milliampere. Modtagelsen kan i et mindre skib ske ved hjælp af en hovedtelefon, medens den i skibe med tilstrækkelig elektrisk kraft kan ske gennem en højtaler.

Ved demonstrationerne i København var senderen anbragt ude ved Langeliniefyret, og hele systemet virkede perfekt og vakte stor interesse hos alle de tilstedeværende repræsentanter for søfartskredse.



Dampskibsselskabet

JUTLANDIA

JENS TOFT

Toldbodgade 29

TELF. *8192

A/S Dampskibsselskabet VENDILA

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

AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE-DAMPKIBSSELSKAB
FREDERIKSGADE 17
KØBENHAVN K

DET DANSKE KULKOMPAGNI

C. 9214



Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Dania“

AMALIEGADE 33

Telef. 11598 - 11568

Nautisk Almanak 1957

Udgivet af Iver C. Weilbach & Co.

Pris kr. 10.—

Det er 35. årgang af almanakken, der i 1922 udkom som et lille hæfte indeholdende de nødtørftigste astronomiske elementer til navigationsbrug. I de forløbne år er almanakken fulgt med i udviklingen og er stadig på højde med det bedste og mest moderne i sin art også med hensyn til brug i forbindelse med de nu så stærkt anvendte moderne tabelsamlinger til observationsbrug.

Brugen af almanakken er ved den nye ordning, som allerede blev indført i 1950-udgaven som det første land i Europa, blevet betydelig lettere, idet udtagningen af de fornødne astronomiske elementer kan foregå hurtigere og nemmere end tidligere, navnlig ved at månens, solens og planeternes timevinkler i grader samt deklinationer nu opgives for hver time året rundt. Ligeledes kan man nu også udtage ariespunktets timevinkel for hver time, og man vil forstå, at disse reformer i høj grad letter udtagningen af disse værdier.

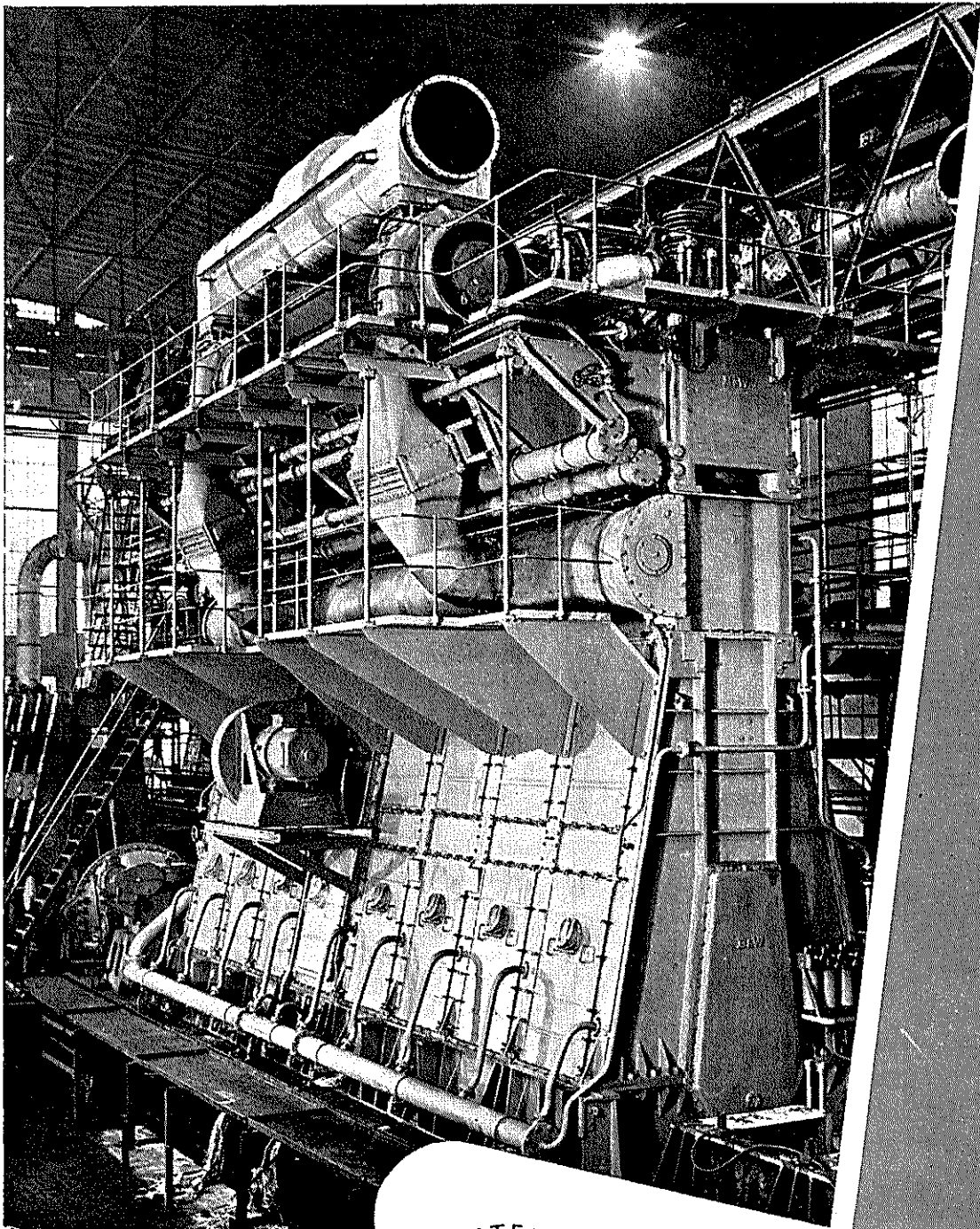
For at lette navigatøren indeholder almanakken tillige tabeller med højderrettelse for solen, månen og stjerner samt breddeberegning ved polaris, ligesom der findes højvandskløkkeslet for London og Dover.

Vi håber, at det store arbejde nedlagt i denne nye udgave vil blive til gavn for søfarten.

VIRGINIA ROSE



i den fikse pose
-en herlig shagtabak



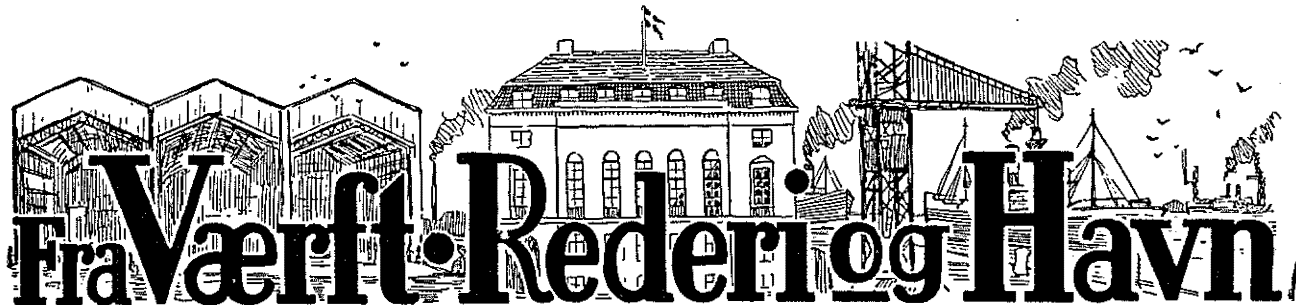
BURMEISTER &



SKIBSBYGNING
REPARATIONER
DIESEL MOTORER

med og uden **TURBO-LADNING**

WAIN



Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. oktober 1956



Medlemmer

Aabenraa Rederi A/S
 D/S „Activ“ A/S
 D/S af 1912 A/S
 R/A „Atalanta“
 D/S „Baltic“ A/S
 Chr. Borg
 D/S „Bothnia“ A/S
 A/S D/S på Bornholm af 1866, Rønne
 C. Clausen A/S
 D/S „Dania“ A/S
 Danish American Gulf Oil Transport
 Oil Co. A/S
 A/S D/S „Dannebrog“
 A/S Dansk Cement Central
 Dansk Esso A/S
 A/S Det Danske Kulkompagni
 Rederi A/S „Dantank“
 D/S „Draco“ A/S
 A/S De Danske Sukkerfabrikker
 A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab
 A/S Det Dansk-Norske Dampskibsselskab
 I/S D.F.B. & A/S Em. Z. Svitzers
 Bjergnings-Entreprise
 D/S „D. F. K.“ A/S
 Det Forenede Bugserelskab A/S
 Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S
 D/S „Hafnia“ A/S
 A/S D/S „Heimdal“
 Helleesen & Vollmond
 D/S „Hetland“ A/S
 Rhederi M. Jepsen A/S
 Albert Jensen A/S
 D/S „Jutlandia“ A/S
 J. Lauritzen
 A/S „Mototramp“
 D/S A/S „Myren“
 A. P. Møller, Tank- & Liniebaad
 D/S A/S „Nautic“
 D/S „Norden“ A/S
 D/S „Orient“ A/S
 A/S D/S „Orion“
 D/S „Pacific“ A/S
 D/S A/S „Progress“
 D/S „Solnæs“ A/S
 A/S Det Store Nordiske Telegraf-Selskab
 D/S Svendborg A/S
 Rederi A/S af 1955 — Per Svendsen
 Hans Svenningsen
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise
 A/S Tankskibsrederiet
 D/S „Torm“ A/S
 A/S D/S „Vendila“
 Vestjysk Dampskibsselskab A/S
 A/S Det Østasiatiske Kompagni

Motortankeren ESSO ÅRHUS præsenteredes ved Langelinie før jomfrurejsen til Den persiske Havbugt

Dansk Esso's nye flagskib, 26.000-tonneren M/T „Esso Århus“ er nu på sin jomfrurejse til oliehavnen Ras Tanura i Den persiske Havbugt. Det er meningen, at skibet med dansk besætning i fremtiden skal sejle råolie mellem oliehavne i Mellemøsten og Esso-raffinaderiet i Fawley ved Southampton. Ved selv at gå ind i den internationale råolietransport med et skib af supertankerlassen vil Esso-rederiet spare landet for betydelige beløb i fremmed valuta.

M/T „Esso Århus“ tilhører den største klasse, der nogen sinde er bygget på dansk værft til et dansk rederi. Skibet er i store træk et søsterskib til A. P. Møllers „Regina Mærsk“ og „Francine Mærsk“, der ligesom „Esso Århus“ er bygget i Odense. Dimensionerne, som vi allerede har omtalt i Vikingen nr. 7 1956, er imponerende: Længden er 189,3 meter, bredden 23,5 meter og sidehøjden midtskibs 13,6 meter. — Det svarer til et rumfang på 48.000 kubikmeter — eller et boligkompleks på 200 pæne lejligheder på to værelser og to kamre, køkken og bad!

Dødvægtstonnagen er 26.350 tons og bruttotonnagen 17.000 tons. Omsat til lasteevne for olieprodukter betyder det, at dets 24 lasttanke kan rumme 34,5 millioner liter olie. — I brændselolie tilstrækkeligt til at opvarme en by af Odenses størrelse i et år, i benzin nok til at holde hele Danmarks vognpark kørende i 17 dage. — De tre lossepumper har en kapacitet på over 2½ million liter i timen. Under gunstige forhold vil

det således være muligt at losse skibet på 12 timer. Pumperne drives af et kedelanlæg med en kapacitet på 30 tons damp i timen — det største anlæg af sin art, leveret af Aalborg Værft.

Siden 1943 har Aalborg Værft A/S bygget vandrørskedler med indirekte fordampning og har således yderligere udviklet dette tidligere velkendte princip.

Denne særlige kedeltype kan bruges både som varmekedel i tankskibe og hovedkedel i dampskibe.

Aalborg Værft har, på basis af de erfaringer, man har vundet ved fremstillingen af en række kedelanlæg, modtaget ordrer på et betydeligt antal anlæg med en kapacitet af 10-15 tons damp pr. time, til anvendelse i diesel-tankskibe som varmekedler, da denne type ganske specielt opfylder de krav, der stilles til sikkerhed mod risiko for overhedning og dermed ødelæggelse af varmeoverførere flader som følge af olie eller andre urenheder i fødevandet.

M/T „Esso Århus“ drives af en 9-cylindret to-takts turboladet krydshovedmotor af nyeste type fra Burmeister & Wain. Fuldt udnyttet kan den præstere 12.500 hestekræfter. En mere økonomisk topydelse på 11.900 hk giver skibet en topfart på 15½ knob, godt 30 kilometer i timen. Det gør det muligt med fuld last at foretage rundreisen mellem Abadan i bunden af Den persiske Havbugt og Southampton på 42 døgn, 36½ døgn i søen og 5½ døgn i havn og i

SKIBET ER MALET MED....



Hempels Skibsfarver

KEDLER & OLIEFYR

leveret til

M/T „ESSE ÅRHUS“

- 2 stk. oliefyrede vandrørskedler med indirekte fordampning à 15 t/h damp til opvarmning af olielast og drift af cargopumper.
- 1 stk. 200 m² vandrørskedel for udstødsgas,
- 1 stk. 75 m² oliefyret vertikal vandrørs donkeykedel.
- 2 stk. oliefyringsanlæg for 3500 kg/h tyk olie.
- 1 stk. oliefyringsanlæg for 300 kg/h tyk olie.



AALBORG VÆRFT A/S

TELEFON 4101 • AALBORG: • TELEX 4295 • TELEGRAMADR.: »YARD«

REPRÆSENTATION I KØBENHAVN BREDGADE 14-16 TLF. BYEN 2701



M/T „Esso Århus“.

Suezkanalen; — og mellem Sidon, Syrien, og Southampton på 22 døgn, 18 døgn i søen og 4 døgn i havn. Danmarks dybeste havnebassin, bassinet ved Esso-importlageret på Prøvestenen, er uddybet til 10,5 meter for at kunne modtage supertankere af „Esso Århus“'s størrelse; men sejlforholdene i Øresund er stadig af en sådan karakter, at de vanskeliggør besejling af så store skibe med fuld last.

Motoren i M/T „Esso Århus“ er en triumf for dansk maskinbygning, og skibet vil blive fulgt med interesse i tankskibskredse verden over. Andre lande bygger stadig damp-turbinedrevne tankskibe, skønt de er dyrere at bygge, og deres brændselsforbrug er en trediedel større end forbruget i motorskibe. Når Danmark (og det øvrige Skandinavien) er gået i spidsen på dette område, skyldes det både, at vi stadig holder førerstillingen på maskinbygningens område, og at vi råder over en stab af maskinmestre, der er vokset op med dieselmotorer og helt kan opfylde de krav, der stilles til deres pasning. — Det er også forklaringen på, at „Esso Århus“ er det største motortankskib i nogen Esso-flåde i verden, skønt Esso-selskaber i forskellige lande i de kommende fem år bygger mere end 50 nye tankere på 35.000 tons eller derover. Motoren i „Esso Århus“ er bygget til drift med heavy fuel kun tilsat 10-15 procent dieselolie. Herved opnåes den største brændselsøkonomi, skønt forbruget er 39 tons i døgnet.

M/T „Esso Århus“ er udstyret med alle de nyeste navigationshjælpe midler: Decca, radar, ekkolod, selvstyringsanlæg og det mest moderne radioanlæg.

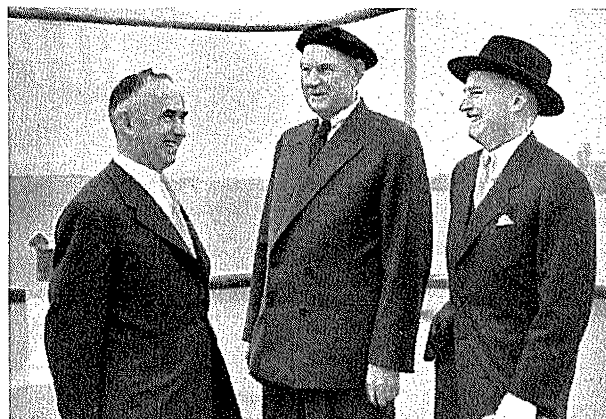
M/T „Esso Århus“ er udstyret med HI-PRESS luftkonditioneringsanlæg for samtlige kamre, messer, saloner samt cafeteria. Anlægget er opdelt i 3 ens sy-

stemmer, 1 system midtskibs og 2 agter, og hvert system er forsynet med 1 komplet køleanlæg og vandvarmer for kabinetter, således at behagelige temperaturer og fugtigheds-konditioner opnås under alle klimastrøg.

Endvidere er skibet udstyret med et HI-PRESS udsugningsanlæg for messer, saloner, cafeteria, bad og toiletter.

Besætningens 48 mand får også de bedst mulige forhold om bord. Alle har enekamre med håndvask, airconditioning og antennestik til radio (kun skibsdrengene har tømandskamre). Messerne er indrettet efter svensk cafeteria-mønster med delvis selvbetjening. Kamre, messer og rygesaloner er monteret med paneler af mahogni og røget eg og lyse plasticpæper. Besætningen har selv været med til at bestemme ophængningen af kunstreproduktioner om bord. På de varmere himmelstrøg kan mandskabet svale sig i svømmebassinet på bådedækket; de fingernemme kan få udløsning i skibets høbyværksted, og fotoamatørerne har deres eget mørkekammer.

M/T „Esso Århus“ bærer dansk industris produkter fra køl til mastetop: Stål: Det Danske Staalvalseværk, Frederiksværk. - Hoved- og hjælpemotorer: Burmeister & Wain. - Kedelanlæg: Aalborg Værft A/S. - El-anlæg: D.E.C. Odense. - Pumper i maskinrum: Myhrwold & Rasmussen, Iron m. fl. - Ferskvandselevator: Atlas. - Dynamoer, maskin-telegraf: Thrige, Odense. - Centrífuger: Titan. - Luftkonditionering: Nordisk Ventilator C., Næstved. - Maskinrumsventila-



Der rådede almindel'g feststemning, da motortankeren „Esso Århus“ blev præsenteret for pressen, og Vikingen formåede 3 af d' herrer, som var særlig glade for det smukke skib, til at blive fotograferede: Skibsinspektør, kaptajn Groth, kaptajn Sigvald Madsen og direktør Steen Carstensen. — Desværre havde maskinchef Kaj West-Kofoed så meget om ørene, at der ikke blev tid til fotografering.

Sikkerhed til søs

DECCA NAVIGATOR

ESSO ÅRHUS

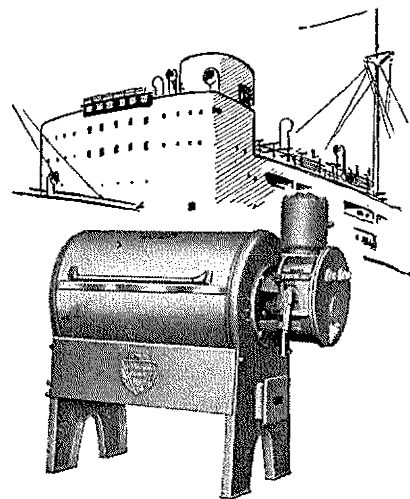
DECCA NAVIGATOR AKTIESELSKAB

KALVEBOD BRYGGE 20 - KØBENHAVN V.
TELEFON BYEN 8310

tion: D. F. J., Næstved. - Køleanlæg: Sabroe, Århus. - Spil: Hilbert og D. F. M., Nakskov. - Redningsbåde, faldereb, landgang m. m.: Nauta-boat Co., Næstved. - Nødaggregater, redningsbådmotorer: Bukh, Kalundborg. - Redningsflåder: Dansk Aluminium Industri A/S. - Skumslukningsanlæg: Ellehammer. - Køleskabe: Evercold. - Maling: I. C. Hempel. - Apteringskodder: Novopan. - Køjer og vinduer: H. Ellegaard, Svendborg. - Kabyskomfur og bageovn: Ves-a. - Vaskerimaskiner: Nyborg Jernstøberi. - Telefonanlæg: Automatic. - Radioanlæg: Dansk Radio A/S. - Højtaleranlæg: Amplidan. - Nautiske instrumenter: L. C. Weilbach. - Deccaanlæg: Decca Navigator. - Tovværk: Esbjerg Tovværksfabrik og Jacob Holm & Sønner.

Blandt de udenlandske leverandører er Drysdale (lossepumper). Dawson & Downie, Weir, Worthington-Simpson (pumper). Blakeborough (lasttankventiler). S. Taylor (ankre og ankerkæder). J. Hastie (styremaskine). Raytheon (radar). Sperry (gyro og selvstyrer). F. A. Hughes (katodisk beskyttelse af lasttanke). Lips (skrue). Welin (davidere), og Celer cafeteria).

M/T „Esso Århus“ er den første af de tre nybygninger, som Dansk Esso har bestilt hos Odense Staal-skibsværft, og som i de kommende år vil forøge selskabets tankskibsflåde med 90.000 tons. De to andre skibe, der vil blive leveret i 1959 og 1960, bliver en klasse større. De kommer på hver 32.000 tons.



Nyborg
VASKERIMASKINER

blev også foretrukket til
M/T „ESSE ÅRHUS“

HANS L. LARSEN
NYBORG JERNSTØBERI

VESTERVOLDGADE 2, KBHVN. V. CENTR. 3871

— også »**ESSO-ÅRHUS**«

er udstyret med

HI-PRESS
AIRCONDITIONING
SYSTEMS



NORDISK VENTILATOR CO
AKTIESELSKAB NÆSTVED DANMARK

Afdelinger, agenter og licenshavere i: København, Aarhus, Rotterdam, Hamburg, London, Greenock, Oslo, Stockholm, Gøteborg, Helsingfors, Paris, Lissabon, Barcelona og Otaka.

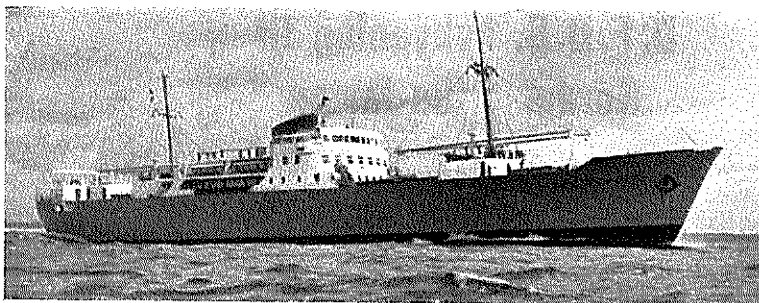
Nyt køleskib fra Helsingør Skibsværft til svensk rederi

Fra Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri afleveredes onsdag den 22. august et nyt skib, M/S „Coolgardie“, byggenummer 328, til det svenske rederi „Transocean“. Skibet er en moderne lastkølebåd, der hovedsagelig skal anvendes til transport af bananer og anden frugt, men kan dog også medføre frosset kød, idet de isolerede lastrum kan nedkøles til ca. —20°C.

Skibets hoveddimensioner er følgende:

Længde overalt	ca. 117,00 m
Største bredde på spant	16,35 m
Sidehøjde til A-dæk	11,66 m
Dybgang til sommerlastelinie	6,27 m
Dødvægt	3.350 tons

Skibet er bygget til Lloyd's Register of Shippings højeste klasse og er en åben shelterdækker med lang bak, der strækker sig praktisk talt over hele skibets længde. Endvidere er der et langt midtskibs hus og dækshus agter til besætningens aptering, „soft nose“, pladestævn og krydserhæk. Fartøjet har foruden bakdækket 2 gennemgående dæk samt et frugtdæk i underlasterne. Samtlige lastrum er isoleret og vil give en



M/S „Coolgardie“.

kapacitet på ca. 5.240 m³ kølelast. Der er 5 lasteluger, 2 master, 2 elektriske dækskraner og otte 5-tons lossebomme.

I midtskibshuset er der en 1. classes passagerapting til 8 passagerer, hvert kammer med separat bad og toilet. Passagererne har egen spisesalon, rygesalon og veranda.

Skibets officerer bor ligeledes midtskibs, medens den menige besætning er fordelt midtskibs og agter i smukke kamre.

Skibets hovedmotor er en direkte omstyrbar, enkeltvirkende, syvcylindret, totakts dieselmotor med turboladning, type B & W 762 VTBF-115 bygget af Helsingør Skibsværft og indrettet til at forbrænde både dieselolie og tung olie. Turboladerne er af værftets egen konstruktion. Maskinen er i stand til at udvikle 6300 ihk, der giver skibet en fart af 17,5 knob.

M/S Iberia

Onsdag den 29. august 1956 søsattes fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's skibsværft på Refshaleøen fragtmotorskibet „Iberia“, nybygning nr. 742, kontraheret af Rederiaktiebolaget Svenska Lloyd, Göteborg.

Skibet bygges til Lloyd's Register of Shippings nyeste regler, klasse 100. A 1. + R. M. C. „strengthened for navigation in ice“ som åben shelterdækker.



M/S „Iberia“.

Hoveddata for M/S „Iberia“ er:

Længde mellem perpendicularer	97,534 m
Største bredde på spant	14,478 m
Dybde til 2. dæk	5,945 m
Dybde til øverste dæk	8,382 m
Dybgang, ca.	5,791 m
Dødvægt, ca.	3.450 tons
Fart på lastet prøvetur	15 knob

Skibet bliver rigget med 2 bipod-master, deraf den forreste med topmast, og en letmast.

Maskineriet er anbragt i agterste halvdel, og der er 3 hovedlastrum og 3 mellemdæksrum. Agterste lastrum er indrettet som lastkølerum med et samlet rumfang på ca. 765 m³.

Der indrettes aptering for 6 passagerer samt saloner for disse; endvidere aptering for officerer, underofficerer og kabyspersonale i opbygninger. I hytte- og dækshus agter indrettes aptering for mandskabet.

M/S „Iberia“ er forsynet med moderne navigationsmidler som radar, ekkolod, elektrisk log etc.

Hovedmotoren er en sekscylindret B & W enkeltvirkende totakts krydshoved-dieselmotor, 650-VTBF-110 med trykforsvævning og tryksmøring.

Motoren udvikler normalt 3620 ihk ved 160 omdr./min. og er af B & W's nyeste type med turboladning.

Hjælpemaskineriet består normalt af tre trecylindrede, firetakts, enkeltvirkende trunkmotorer, type 325-MTH-40 direkte koblet til hver sin jævnstrømsdynamo. Normal ydelse pr. maskine 120 kW ved 220 volt og 500 omcr./min.

M/S Aase Thorden

Den 25. maj søsattes fra Uddevallavarvet det andet af de tre søsterskibe, som er bestilt af skibsreder G. B. Thordén.

Skibet fik af fru Aase Falck navnet „Aase Thordén“.

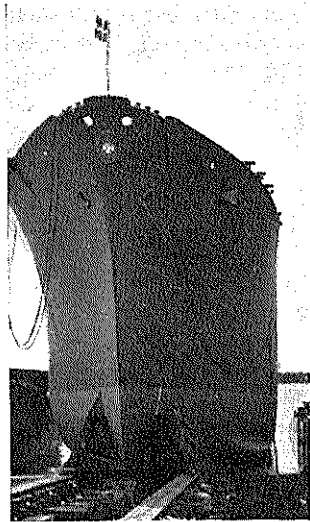
D. F. D. S. nybygning til Nordamerika-farten

Fredag den 31. august løb et nyt motorskib af stablen på Helsingør Skibsværft til DFDS.

Skibet blev døbt af fru direktør G. Andersen, DFDS, og fik navnet „Ohio“.

Dimensionerne er:

Længde overalt	108,30 m
Længde mellem perpendicularererne ..	99,00 m
Største bredde på spant	15,10 m
Dybde	9,15 m
Dybgang	6,86 m
Lastevne	4.785 tons
BRT	ca. 3.600 tons
Bales 6.400 m ³ incl 1.500 m ³ kølerum.	



M/S „Ohio“.

Maskinen består af en 650-VTBF-110 dieselmotor, der kan udvikle 3200 bhp, som vil give skibet en fart af 14 kn.

Den smukke, strømlinede nybygning bliver forsynet med en del nye indretninger, hvoraf skal nævnes:

Losse- og lastearrangementer bliver mere effektive. Det der anbringes sværvægtbomme såvel for som agter.

Til lastventilationen vil blive anvendt en ny og forbedret type, der kombinerer en recirkulation med spædning,

således at man til enhver tid kan holde lastens fugtighed på det ønskede niveau.

Der bliver indrettet fryselast for og agter, hvor temperaturen vil kunne bringes ned på -20 graders Celsius. Skibet vil endvidere i frugtsæsonen kunne indstattes på middelhavsrufterne.

„Ohio“ vil ligesom dets søsterskib „Oklahoma“ blive forsynet med vekselstrøm.

Apteringen til de 12 passagerer bliver elegant udstyret og kommer til at bestå af 2 dobbeltkamre og 8 enkamre. Kamre og saloner bliver forsynet med tostrengt mediumtryk ventilation, og efter behag vil luften kunne fornyes enten med varm eller kølet luft eller med luften udenfor.

Skibet vil kunne være i fart inden udgangen af 1956, og hvis påkrævet vil det kunne nå at gøre fyldest ved frugttransporterne fra Middelhavet i den kommende sæson.



M/S „Northern Clipper“.

Skibsreder Einar Hansen, skibets gudmor, generalkonsulinde Dieden, og direktør Lundeqvist.

M/S Northern Clipper

Kockums Mek. Verstad i Malmö søsatte den 11. september et motorskib til Rederi AB Clipper, Malmö. Skibet, som beregnes at være klar til levering i begyndelsen af december, bliver med sin lastevne på 13.500 tons det største lastelinieskibe i den svenske handelsflåde.

Generalkonsulinde Thorborg Dieden gav skibet navnet „Northern Clipper“.

Skibet tilhører Kockums største skibstype for tør last af forskellig art. Typen er konvertibel og har en lastevne på 11.750 tons som åben shelterdækker og som lukket på ca. 13.500 tons. Skibet skal leveres som „lukket“, altså med den største lastevne.

Kockums har tidligere leveret et lignende skib og har foruden „Northern Clipper“ yderligere to i ordre for norske rederier.

Skibet bygges med to gennemgående dæk, isforstærkning og visse malmforstærkninger til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping. Skroget er helsvejst, delvis langskibs spantet og forsynet med forlænget bak. Overgangen mellem dæk og sider er afrundet. Her, ligesom i overgangen mellem bund og sider samt i andre vigtige forbindelser, er stålet af en ekstra sejt kvalitet.

Hoveddimensionerne er:

Længde overalt	151,3 m
Længde mellem perpendicularererne ...	140,2 m
Største bredde på spant	19,2 m
Sidehøjde til hoveddæk	9,6 m
Sidehøjde til shelterdæk	12,6 m
Dybgang	9,3 m

Lastrumfanget er ca. 21.185 m³ grain (19.465 m³ bales). Bunkerkapaciteten 1247 tons. Aktionsradien er 18.700 sømil ved 13,5 kn. Bruttotonnagen er 9.200 register tons, nettotonnagen 5.400.

Maskineriet anbringes agter. Lastrumfanget forde-

les på seks lastrum. Lugerne i vejrdækket er af Mac Gregor-Comarains type. Riggeren består af to selvstændige master og fire bomstøtter med tilsammen atten 5-tonns bomme og spil. Ved luge nr. 2 anbringes en sværbom for 30 tons løft.

Der afses aptering for 52 mand, incl. fire officers-elever. Officererne og officerseleverne bor midtskibs og mandskabet agter. Alle får enmandskamre. Udspisningen sker i messer midtskibs, hvorved barsservering bruges i mandskabsmessen. I huset midtskibs findes også en redersuite og to tomandskamre for passagerer Rummelige og smukt indrettede opholdsrum og saloner bliver der også ligesom maskinvaskeri, tørrerum, hobbyrum m. m. Hele apteringen bliver luftkonditioneret efter Indivent-systemet.

Den kontraherede fart på 14,75 kn på fuld last under prøvetursforhold skal opnås med en totakts, enkeltvirkende Kockum-MAN dieselmotor på 6.300 ehk ved 115 omdrejninger pr. minut. Hjælpemaskineriet skal bestå af tre sekscylindrede dieselaggregater med vekselstrømsgeneratorer på 290 kva, trefaset, 440 v, 60 p/s samt en havnegenerator på 70 kva. Hovedmotoren kan også drives med tyk olie.

Den navigatoriske udrustning bliver komplet med radar, gyrokompas med selvstyrer o. s. v. For brandbeskyttelse bliver der sørget ved en passende skodfordeling, fuldstændig automatisk brandalarm, røgdetektor på broen og kulsyre-slukning i laster og maskinrum.

Endnu en coaster afleveret til rederiet J. Lauritzen

Som tidligere meddelt har rederiet sidste år påbegyndt bygningen af 3 coasters på 900 tons d. w., hvoraf den første sejlede ud i juni måned. Rederiet har ikke tidligere haft så små skibe, men man har brug for denne skibstype til at løse særlige opgaver, hvor andre typer er mindre egnede eller vil være for kostbare.

Den 7. september har Svendborg Skibsværft efter endt prøvetur afleveret coaster nr. 2 til rederiet J. Lauritzen. Skibet bærer navnet „Karna Dan“.

Skibet er trods sin ringe størrelse udstyret med alle moderne navigationsmidler som gyrokompas, selvstyrer, decca, radar, radiotelefon og radiopejler.

Da skibet bl. a. skal kunne anvendes til sejlads i isfyldt farvand, bliver roret beskyttet af en iskniv på agterstævnen. Skruen beskyttes af isfinner, og endelig males skroget udenbords rødt for at kunne ses bedst muligt på lang afstand i isen, således som alle rederiets skibe, der skal anvendes til issejlads.

Skibets dimensioner er:

Længde	59,5 m
Dybgang	ca. 3,7 m
Tilsvarende dødvægt	ca. 900 ts. engl.
Fart fuldt lastet	ca. 11,5 knob

Hovedmaskinen bliver en B & W Alpha dieselmotor i forbindelse med omstyrbar propeller.

M/s Havjo

Fra Öresundsvarvet Aktiebolag i Landskrona søsattes den 30. august et lastmotorskit, som af fru Gunilla Meyer, gift med rederiet P. Meyers tekniske chef, fik navnet „Havjo“.

Skibet er et i mange henseender interessant fartøj, en hypermoderne „cargoliner“, bestemt til rederiets linie mellem kontinentale nordsøhavne og nordamerikanske atlanthavne. Det bygges som åben shelterdækker til højeste klasse i Det norske Veritas med betegnelser +I. A. I. med følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	143,0 m
Længde mellem perpendicularerne ...	131,1 m
Største bredde på spant	19,5 m
Sidehøjde til hoveddæk	9,0 m
Sidehøjde til shelterdæk	12,4 m
Dybgang til scummerfribord	8,1 m
Tilsvarende dødvægtstonnage	ca. 9.500 ts

Skibet er bygget med to gennemgående dæk, lang bak og forlænget hytte. Skroget er bygget helsevejst med langskibs spanter i hoved- og shelterdæk samt i inderbunden og med tværskibs sidespanter. For bedre at kunne modstå slag i søen i dårligt vejr er forskibet under vandet forstærket betydeligt ud over klassens fordringer. Ror og rorstamme og andre detaljer er også dimensioneret ud over fordringerne.

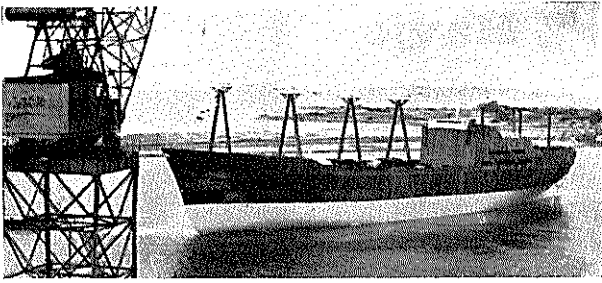
Efter de senere års udvikling er maskineriet anbragt længere agterud end tidligere almindeligt, så der findes fire lastrum foran for maskinrummet og et agten for. Alle dækshuse er koncentreret over maskinrummet i en overbygning, med hvilken den forlængede hytte er sammenbygget. Dette giver sammen med en meget rigelig rigningsudrustning og svajende linier et både karakteristisk og effektivt udseende.

Lastrumskapaciteten er 19.425 m³ grain. Lastrum nr. 3 er udført som to store højtanke mellem inderbunden og hoveddækket med et samlet rumindhold på 1.200 m³. De er indrettet for føring af tør last, vandballast eller vegetabilisk olie og er af den sidste grund forsynet med varmespiraler. Vegetabiliske olier kan også føres i vingetankene på begge sider af akseltunnelen i lastrum nr. 5. Disse tanke er også forsynet med varmespiraler.

Skibets inderbund har 8 tanke til vandballast, hvoraf 5 også kan bruges til brændolie og er forsynet med varmespiraler, da fremdrivningsmaskineriet skal køre med tyk olie. Alle lænse- og ballastrør til tanke og lastrum i forskibet ligesom dampør til varmespiralerne er anbragt i en rørtunnel, som går fra forkant af maskinrummet til agterkant af last nr. 1.



M/S „Havjo“s gudmor, fru G. Meyer.



M/S „Havjo“.

Tanke til smøreolie findes i inderenden i maskinrummet, og fire store højtanke til ferskvand er indbygget i tunneltoppen til hoveddækket mellem last nr. 5 og agterpeaktanken.

Mellemdækslastrummet er med tværskibs skodder, der opfylder New York Board of Underwriters fordringer for føring af bomuldslast, delt i fem afdelinger, hvoraf den agterste, der ligger over ferskvandstankene, er bygget som „strong-room“ til specialaster. Hele hytten er bygget som kølelast og delt i fem afdelinger. Desuden er i last nr. 2 og nr. 4 bygget et underste mellemdæk, så skibet ialt har 21 afdelinger og rum for føring af de mest forskellige laster. Skibet er derved godt egnet til stykgodslaster i regulær liniefart.

I hoved- og shelterdæk findes fem store lastluger, i underste mellemdæk to og i baks- og hyttedækket en stor lastluge. I hyttedækket er der yderligere en mindre luge, af hvilken den ene halvdel fører til det agterste kølerum, og den anden har trunk ned til det agterste „strong-room“.

Lastlugerne betjenes af 22 lastbomme, hvoraf 12 for 5 tons løft i enkelt part, 6 for 5 tons løft i enkelt part og 10 tons i dobbelt part og 2 for 5 tons løft i enkelt part og 15 tons i dobbelt part samt 2 for 3 tons i enkelt part. Til hver bom findes et 5 tons elektrisk spil med automatisk hastighedsregulering og indbygget topnings-spil. De sidstnævnte er udført således, at ved løftning eller sænkning af bommen flytter lasten i krogen sig vandret. På det agterste par spil på hyttedækket og det forreste par på baksdækket kan varpenokkerne frikobles til forhaling. Alle kontrollerner til spillene er opstillet parvis, så en mand kan betjene to spil. Over kontrollernerne skal anbringes solsejl til beskyttelse for spilmanden.

Bommene rigges på fire selvstagede tobensmaster foran for dækshuset, et par bomstøtter indbygget i brofronten og to par selvstagede bomstøtter på hyttedækket. På taget af styrehuset anbringes en kombineret signal- og radarmast af letmetal.

Alle lastrummene skal forsynes med rigelig belysning med lysstofrør, som sammen med en omfattende mastebelysning vil muliggøre uhindret lastning og losning på alle døgnets tider. Lasterne bliver desuden godt ventilerede med propellerventilatorer og fordelingskanaler. Kapaciteten bliver så stor, at der bliver ca. 5 luftfornyelser i timen i alle lastrum og ca 10 i mellemdækket og under bakken. Anlægget er usædvanligt på den måde, at der ikke findes de almindelige ventilatorer, men bomstøtter og masteben er taget i

brug i deres sted, og desuden findes ventilationsriste i dækshussider og mastehussider.

Mellemdækket i hytten bliver isoleret for føring af køle- og fryselaster ned til -20° . Det deles i fem forskellige afdelinger, i hvilke der kan holdes forskellige temperaturer, og de har et samlet rumfang på 625 m^3 . Til fire af rummene bliver der adgang fra latsluge nr. 5, medens det femte har en direkte luge i hyttedækket. Rummene bliver isolerede med glasuld undtagen dørken, der bliver korkisoleret og klædt med aluminiumsplade. Kølingen sker fra kølebatterierne med kold luft, der cirkuleres vertikalt gennem lasten af tre vifter i hvert rum. De sker ca. 60 luftfornyelser i timen.

Kølemaskineriet bliver opstillet i et særligt rum i bagbords side ved maskinkappen i mellemdækket og omfatter tre firecylindrede kompressorer, der arbejder med freon 12 som kølemiddel. Maskineriets samlede kapacitet bliver $75.000 \text{ kgcal/timen}$ med en fordampningstemperatur på -25° og med $+35^{\circ}$ kølevand.

Kølerummene forsynes med fjerntermometeranlæg med aflæsning i styrehuset og i maskinrummet, samt med fugtighedsmålere og kulsyremålere. Hele anlægget udføres efter Det norske Veritas' fordringer for klassebetegnelsen +KMC.

Der skal installeres et elektrohydraulisk styremaskineri med fire rammer og to elektrisk drevne pumper, hvoraf en normalt er i reserve. Det bliver med tre adskilte kontrollere, fra styresøjlen i styrehuset, dels gennem en telemotorledning, dels direkte elektrisk og dels fra selvstyrer fra gyrokompasset.

Den nautiske udrustning bliver den mest moderne og er meget omfattende, bl. a. radar, gyrokompas med selvstyrer, ekkolod, radiopejler og SAL-log. Gyrokompassanlægget indbefatter to datter-pejlkompasser, et på hver brovinge og med tilslutning til selvstyrer og radiopejlanlæg samt radar.

To motorredningsbåde af letmetal, hver til 64 personer, anbringes under daverider med katapultudløsning. To redningsflåder, hver for 22 personer, hører også til redningsmateriellet.

Mandskabsaptingen, som er tilrettelagt i nært samarbejde med rederiet, bliver af allerhøjeste klasse med store rum for alle kategorier. Foruden aptering for officerer og mandskab bliver der passagerapting for 12 passagerer. Den skal bestå af en luksussuite for to, fem dobbeltkamre og en redersuite for to, alle med eget bad. Salonerne bliver meget fornemme og repræsentative med spisesalon, rygesalon og en bar liggende ved siden af hinanden i skibets fulde bredde på forkant af brodækket med spisesalonen i midten. De får alle teaktræspaneler i hel højde. Indgangen til salonerne bliver fra en meget elegant og rummelig vestibule med paneler i lys mahogni.

Mandskabets opholdsrum har fået en udmærket placering i forkant af dækshuset på shelterdækket ligesom officerernes opholdsrum, der ligger frit og lyst på agterkant af brodækket. Alle messer og opholdsrum får paneler i hel højde af Perstorp-plader.

På mellemdækket i styrbords side ved maskinkappen skal indrettes et rummeligt proviantrum med store køle- og fryserum. Det får direkte forbindelse med kabysen på hyttedækket ved en kombineret person- og vareelevator. Til opbevaring af mindre partier madvarer installeres køleskabe i kabysen og alle stirridser. I salonen bliver installeret et mindre, gennemgående køleskab, som også bliver tilgængeligt fra baren.

På bagbords side af maskinkappen indrettes et rummeligt vaskeri med strygerum og tørrerum. Det forsynes med en omfattende udrustning for maskinel vask af klæder.

For brandbeskyttelse er nogle tværskibs skodder i apteringen både på shelter-, hytte- og brodækket udført i brandhæmmende materiale, på shelterdækket af stål og de øvrige af Novopan. Desuden er alle trappe-skodderne mellem de nævnte dæk udført af Novopan. Der installeres også et automatisk brandalarmanlæg, som ved en eventuel brand automatisk stopper alle ventilatorer i apteringen.

Alle lastrum forsynes med kulsyreslukning, der opfylder New York Board of Underwriters „Rules and Recommendations“, og med røgdetektor i styrehuset. I maskinrummet installeres et tågeslukningsanlæg med ialt 22 tågemundstykker. Det bliver tilkoblet nødbrandpumpen og hydroforsystemet, så anlægget ved åbning af nogle ventiler udenfor maskinrummet straks træder i funktion.

Fremdrivningsmaskineriet skal bestå af en otte-cylindret, omstyrbar, totakts, enkeltvirkende krydshoveddieselmotor af Götaverkens fabrikat, type DM 760/1500-VGS-8, direkte koblet til skrueakslen og konstrueret til drift med tyk olie. Cylinderdiametere er 760 mm og slaglængden 1500 mm, og ved 112 omdrejninger pr. minut yder den 7.500 bhk. Den er udført i svejst konstruktion med stativerne arrangerede i særlige enheder for hver cylinder. Bundrammen er også svejst.

For at levere strøm til hjælpemaskineri, dæksmaskineri og belysning installeres tre sekscylindrede, fire-takts, enkeltvirkende dieselmotorer af Götaverkens fabrikat, type DM 300/450-G6, som ved 350 omdrejninger pr. minut hver yder 360 bhk, og hver er koblet til en 240 kw generator for 220 volt jævnstrøm. Desuden installeres en 50 kw havnegenerator til belysning, når hjælpemotorerne ikke er i gang.

Både hoved- og hjælpemotorerne er ferskvandskølede. Til hovedmotoren installeres to sæt kølevandspumper, hver bestående af en 325 m³/timen centrifugalpumpe for saltvand og en 285 m³/timen centrifugalpumpe for ferskvand, drevne fra en fælles elektromotor. Til køling af hjælpemotorerne installeres et fælles aggregat bestående af to 45 ts/timen centrifugalpumper, en for salt- og en for ferskvand og drevet fra en elektromotor.

Smøreoliepumperne bliver tre elektrisk drevne pumper af Imo-typen, hver med en kapacitet på 140 m³/timen for hovedmotoren, medens hjælpemotorerne får direkte drevne tandhjulspumper.

Der installeres to elektrisk drevne, enkeltvirkende, tottrins manøvrer-kompressorer, hver med en kapacitet på 4,4 m³/min. De trykker til to startluftbeholdere med et rumfang på 14 m³ hver.

Til opvarmning af tyk olie og vegetabilsk olie installeres to oliefyrede hjælpekøledere, hver med en hedeplade på 40 m² samt en udstøds-gasfyret kedel med en hedeplade på 130 m². Kedlernes arbejdstryk bliver 10 kg/cm².

Ballastpumpen bliver en elektrisk drevne, duplex, vertikal stempelpumpe med en kapacitet på 150 ts/tim. Som lænsepumpe installeres en pumpe af samme type med en ydeevne på 95 ts/tim. En automatisk separator for lærsevand med en kapacitet på 60 ts/tim. installeres også. To centrifugalpumper tjener som brand- og spulepumper. De yder hver 63 ts/tim. og drives af en fælles elektromotor.

Som nødbrandpumpe installeres en hydraulisk drevne, selvansugende centrifugalpumpe med en kapacitet på 50 ts/tim. anbragt i akseltunnelen. Den drives fra havnegeneratoren, som står i kølerummet udenfor maskinkappen på mellemdækket.

Massilia

Hälsingborgs Varvs Aktiebolag søsatte den 16. august et lastmotorskib til Rederiaktiebolaget Svenska Lloyd, Göteborg. Skibet fik af fru Rannveig Colbjørnsen navnet „Massilia“.

„Massilia“ er et moderne shelterdækskib med maskinen agten for midtskibs, med fire lastluger foran for og en agten for dækshuset. Skibet har fremfaldende forstævn og krydserhæk. Det bygges til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping med isforstærkning og udrustes efter Svenska Fartygsinspektionens fordringer for oceanfart.

Hoveddimensionerne er:

Længde overalt	105,2 m
Længde mellem perpendicularerne ...	97,5 m
Største bredde på spant	14,5 m
Sidehøjde til hoveddæk	6,1 m
Sidehøjde til shelterdæk	8,6 m

Skibet skal bygges til at kunne gå med frugtlast og forsynes derfor med god lastrumsventilation. Det agterste rum isoleres helt for transport af varer ned til -20°.

Lasteevnen på internationalt fribord af 6,0 m regnes til 3.500 tons.

Aptering og udrustning bliver moderne og praktisk. I dækshuset på badedækket bliver aptering for kaptajen og et enkelt- og et dobbeltkammer for passagerer. I dækshuse på hytte- og shelterdækket aptering for tre passagerer samt officers- og mandskabsmesse.

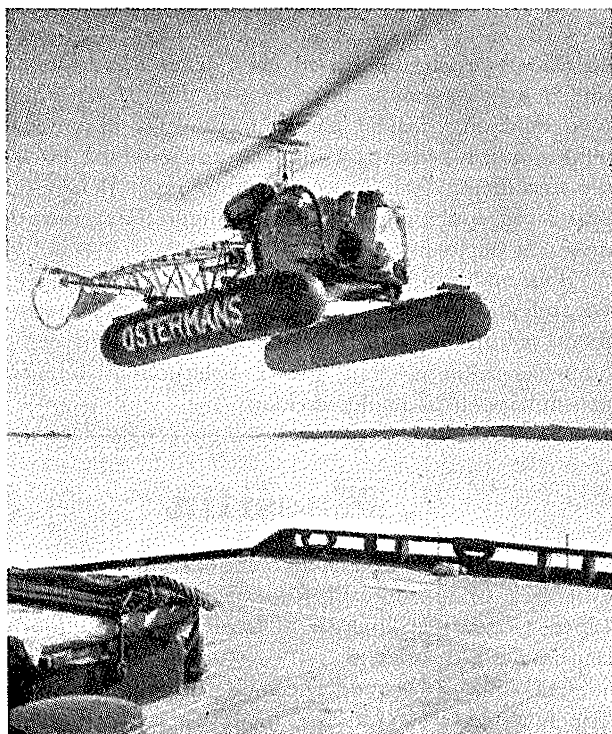
Mandskabet får en- og tomandskamre agter.

Hele apteringen skal opvarmes med varmt vand og forsynes med mekanisk ventilation.

Den nautiske udrustning bliver meget moderne

med ekkolod, SAL-log, radiopejler, gyrokompas med selvstyrer samt radar.

Maskineriet bliver en totakts, enkeltvirkende, seks-cylindret, turboladet dieselmotor af Burmeister & Wains fabrikat. Den yder 3.300 ehk ved 163 omdrejninger pr. minut, hvilket beregnes at give skibet en fart på 15 kn på last.



Helikopteren i isbrydningens tjeneste er en værdifuld komplettering til isobservation, forsynings- og forbindelses-tjeneste. Derved vil isbrydningstjenesten få øgede muligheder for planlægning af sin virksomhed.

Den nye svenske statsisbryder skal bygges i Finland

Isvanskelighederne i de senere år har for Sverige tydelig bevist, at yderligere en isbryder er nødvendig, især da „Atle“ snart er tjenlig til udrangering. Den nye isbryder „Oden“ bliver derfor en velkommen forøgelse af isbryderflåden.

Det er nu bestemt, at „Oden“ skal bygges ved det finske værft Sandvikens Skeppsdocka i Helsingfors. Dette værft, som tilhører den store Wärtsila-koncern, er i høj grad egnet til at gennemføre en sådan nybygning. Foruden den til den finske stat byggede isbryder



Den nye svenske statsisbryder efter en tegning af Magnus Gerne.

„Woima“ har værftet i 1954 afleveret en lignende isbryder til Sovjetunionen, „Kapitan Belousov“. Desuden er to yderligere under bygning for samme regning. „Oden“ skal i det store og hele bygges efter samme tegninger som disse fire med visse mindre forandringer, betingede af svenske forhold. Der er således tale om et værft med en stor erfaring i bygning af isbrydere, som sammen med de svenske eksperter i isbrydning skal konstruere og bygge det nyeste tilskud til den svenske isbryderflåde.

I størrelse bliver „Oden“ noget større end den i 1932 byggede „Ymer“, hvilket fremgår af nedenstående tabel:

	„Ymer“	„Oden“
Længde i vandlinien	75,0 m	77,5 m
Bredde i vandlinien	18,6 m	18,7 m
Dybgang	6,4 m	7,0 m
Maskinkraft	9.000 ehk	10.500 ehk
Displacement	44.330 t	5.300 t

„Oden“ beregnes ved sin størrelse at kunne assistere skibe op til 10.000 tons dw og tankskibe op til 16.000 tons dw og vil repræsentere det allernyeste på isbryderkonstruktionens område. Skibet bliver således forsynet med to forpropellere og to agterpropellere til forskel mod de nuværende svenske isbrydere, som foruden de to agterpropellere kun har en forpropeller. Forpropellerne bidrager ved deres sugningsvirkning væsentlig til forstævnens sønderbrydning af isen og til at føre den itubrudte is og issjap bort, hvorved skibets fart gennem isen lettes. Desuden frembringes en effektiv vandstrøm ud fra boven og skibssiderne, hvorved ismassens tryk mod skibet formindskes. Isens friktion mod skroget formindskes, og isbrydningen lettes. Desuden vil det nye propellerarrangement forøge skibets manøvreevne, hvilket er af den største værdi for en isbryder.

Også i det ydre kommer „Oden“ til at adskille sig fra sine forgængere. Skibet bygges med to gennemgående dæk samt lang bak og et større dækshus midtskibs, hvilket vil give skibet et udtryk af kraft og styrke. Under hoveddækket inddeles skibet ved tværskibs skodder i ti vandtætte afdelinger. Ved to gennemgående langskibs skodder afdeles fire maskinrum og to lastrum samt otte sidetanke i borde.

Inderbunden strækker sig fra for til agter og danner sammen med sidetankene tanke for 850 tons brændselolie, 117 tons smøreolie, 195 tons ferskvand og 600 tons ballastvand, hvortil kommer peaktankene med 150 tons hver. Disse forråd beregnes at give isbryderen en aktionsradius svarende til en måneds vintertekampagne.

Mellem hoveddækket og det øverste dæk findes midtskibs to krængningstanke. Med en kraftig pumpe kan ca. 200 tons vand pumpes mellem de to tanke på 90 sekunder. Skibet kan på denne måde krænges ca. 7° fra den ene side til den anden. Denne krængningsbevægelse vil løse skibet, hvis det skulle ske, at det trods alt har sat sig fast i isen.

Besætningen kommer til at bestå af 109 mand. Of-

ficererne og de ældre underofficerer får enekamre, den øvrige besætning rummelige dobbeltkamre. For samtlige besætningskategorier bliver der hyggelige messer og opholdsrum. Apteringsen bliver af høj standard og kompletteres af vaskerum, toiletter, badstue og en rummelig sygeafdeling med apotek, separat isolerings-kammer, baderum etc.

Kabyssen anbringes i overbygningen og skal udru- stes med moderne elektrisk udstyr af høj klasse. I til- slutning til kabyssen lægges de forskellige messers stir- rids. Kølerum, fryserum, proviantrum og bageri med elektrisk bageovn fuldstændiggør økonomiapteringen.

Det helsvejste skrogs form udarbejdes med tanke på den største effektivitet ved isbrydning. Stævnen hælder 22° i vandlinien. Midtskibs kommer skrogets sider til at danne en 20° vinkel med lodlinien i vl. Denne form forhindrer, at skibet presses frem i skruéis. Omfattende isforstærkninger indbygges i hele skroget, og klædningens tykkelse i vandlinien varierer mellem 27 og 30 mm. Mere udsatte detaljer som skibets stævne, akselbærere og ror udføres af stålstøbegods. Agterstævnen er over vandlinien udformet til et bug- serhak, som anvendes ved bugsering af svagere skibe under svære isforhold.

Skibets propellere udføres af stålstøbegods i fire- bladets udførelse. Forpropellerne får en diameter på 3,5 m og agterpropellerne på 4,2 m. De sidstnævnte vejer omtrent 10 tons hver. Propellerakslernes diame- ter bliver 400 mm. Styremaskineriet bliver elektrisk-

hydraulisk og skal kunne manøvreres både fra styre- huset og fra en manøvreplads agter. Det elektriske ankerspil bliver anbragt under baksdækket, hvorved man undgår nedisning. Et helautomatisk bugserpil med en trækkekraft på 60 tons opstilles på kraftige fundamenter på agterdækket. Dæksmaskineriet kom- pletteres med mindre varpespil, to lade- og lossespil for de to 10 tons bomme m. m. Manøvrepladsen agter benyttes, når skibet må gå bak, eller når et skib skal bugseres eller indtages i bugserhakket. Maskintelegra- fens overføring bliver mekanisk til det elektriske ma- nøvrerum, og hver manøvreplads forsynes med en fuldstændig instrumentering til kontrol med maskine- riets drift. Den vagthavende officer kan således direkte fra manøvrepladsen manøvrere skibets maskineri. De nødvendige reserveanlæg i form af elektriske maskin- telegrafer o. lign. installeres også.

„Oden“ skal forsynes med en moderne radarud- rustning til isnavigering, for stedbestemmelse og over- vågning af iskonvojer. Desuden installeres moderne gyrokompasser, radiopejleanlæg, ekkolod m. m. samt et par kraftige projektører, hvilket har vist sig at være af stor værdi ved isbrydning og konvojering i den mørke del af døgnet. Radioudrustningen skal bestå af fire sendere og tre modtagere. Desuden installeres et ordrehøjttaleranlæg i hele skibet.

Statsisbryderen „Oden“ beregnes at kunne træde i tjeneste for at deltage i iskampagnen vinteren 1957-58.

Lægtere i konkurrence med de store sejlskibe

Det var dyrt at få bugseret de store skonnerter, og da der både på Delaware bugten og på Chesapeake bugten tit skulle slæbes op til 100 sømil, gik det hårdt ud over indtjeningsmulighederne. Derfor fandt en mr. Morse i Bathurst, Maine, ud af, at der, når der endelig skulle bugseres, kunne det ligeså godt betale sig at bug- sere hele vejen. Hans rederi købte derpå en hel del af de store, gamle „down east“-fuldriggere og -barker, som ikke mere var egnede til at tåle strabadserne rundt Kap Horn.

De tidligere så stolte sejlskibe blev kun skygger af sig selv. Rederiet lod hele rigningen tage ud af skibene, så kun undermasterne var tilbage. Derefter brugte man skibene som søgående lægtere. På den måde fortsatte man i nogle år. Selv om forlisene somme tider var mange på de meget lange og anstrengende slæbture med kul i lægterne, var eksperimentet en succes. Morse høstede i alle tilfælde så store erfaringer i denne fart, at han blev den første, som lod bygge søgående lægtere, der var specielt beregnet til den trafik. De lægtere, der blev resultatet, havde kun et par stumper sejl, der skulle støtte for slingerage.

Den helt store fordel ved lægterne var, at de kun behøvede en trediedel af den besætning, som var på- krævet i et sejlskib. Som regel bestod besætningen kun

af skipper, to styrmænd, to matroser og en mand, der både gjorde tjeneste på dækket og i kabyssen.

I 1889 byggede Morse den første store oceangående lægter. Den var på 2254 brutto-tons og fik navnet „In- dependent“. Den og dens „søskende“ blev hårde konkurrenter for sejlskibene.

„Independent“ blev bygget af værftet Kelly & Spear i Bathurst, Maine. Dette værft, der senere blev til New England Shipbuilding Company, havde et godt ry for sit arbejde, navnlig for bygningen af fine skonnerter. Den største af de skonnerter, der blev til på værftet, var 4-masteren „Frontenac“. Dette skib byggedes i 1904 til Boston-rederiet J. S. Emery. Det var på 1707 brt. I alt beskæftigede værftet 300 mand, og da det ophørte i 1932, havde det søsat over 400.000 brutto-tons for- skellige skibstyper.

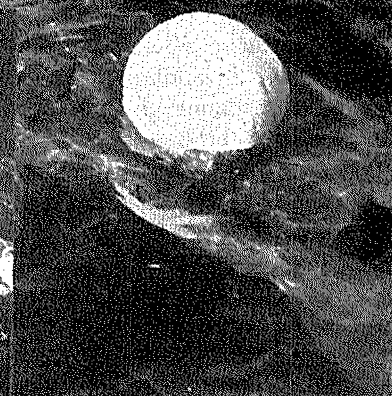
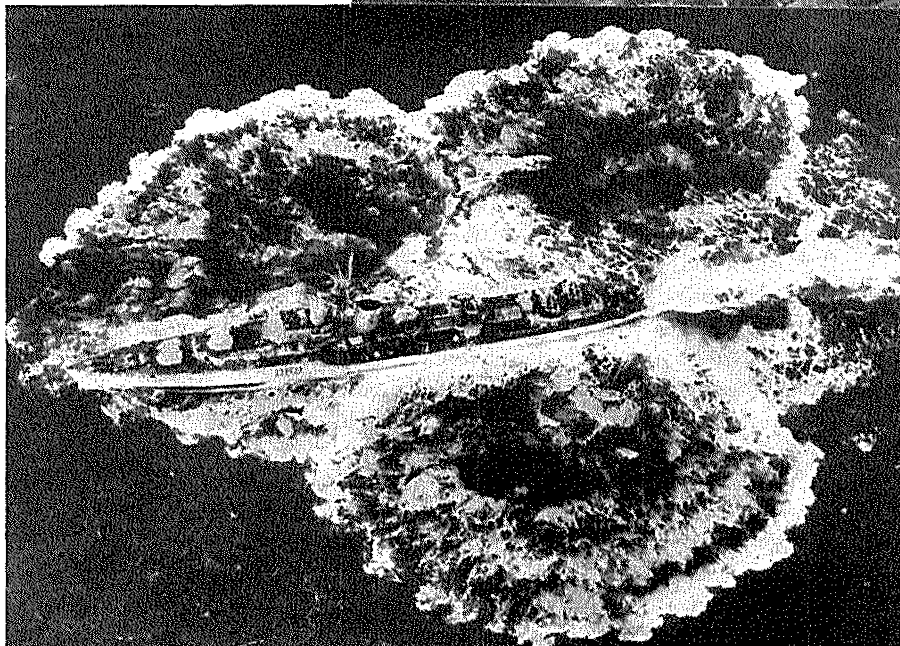
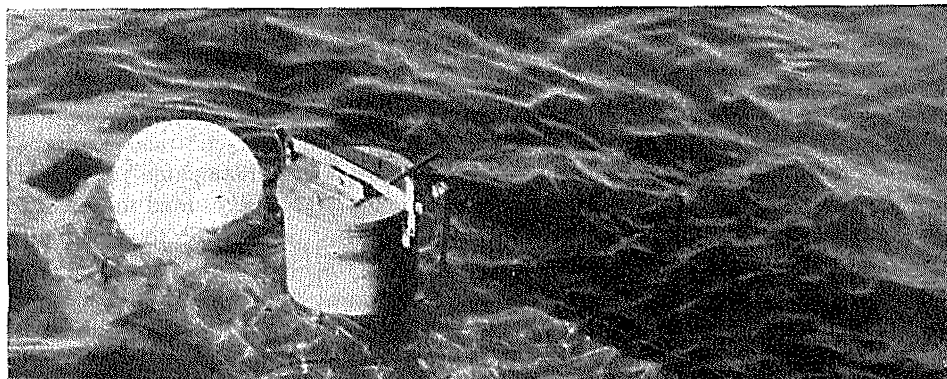
En af de interessanteste skibstyper, der udgik fra værftet, var lægterne. Fra 1895 til 1899 byggede det ikke mindre end otte store, søgående lægtere, hvis driftsomkostninger var uhyre små — endog i sammen- ligning med de økonomiske skonnerter.

En ting, der betød meget, var, at disse lægtere, der blev slæbt fra havn til havn, ligefrem kunne sejle efter en bestemt fartplan. Slæbebådene afleverede nemlig lægterne direkte ved lossepladsen, og så snart slæbet var gjort fast ved kajen, stak bugserbådene af med andre lægtere, der skulle den anden vej.

Men også lægterne måtte vige for udviklingen.

Efter pensioneret lods Gruelunds optegnelser.

U-bådes død og frelse



Man kunne såmænd godt tro, at skibet på det underste billede befandt sig midt over et undersøisk jordskælv. Men i virkeligheden er det heller ikke langt fra. De kræfter, der udløses ved moderne anti-ubådsvåbens eksplosioner, er fantastiske. Billedet er taget, kort efter at den britiske destroyer har kastet sine dybdebomber, de såkaldte „squids“. Dette virksomme og frygtelige våben mod u-både er en videreudvikling af den sidste krigs dybdebomber, der kastedes ud og eksploderede agten for skibene. „Squids“ kastes ud foran skibene, der medfører dem, og destroyeren „Barossa“ er på billedet netop nået hen til stedet, hvor bomberne eksploderede. En forbedret „squad“ er blevet konstrueret for de engelske anti-ubåds-destroyere. De lokalisere automatisk deres mål, samtidig med at de selv indstiller sig til eksplosion i den rigtige dybde. På disse skibe affyres dybdebomberne uden menneskelig hjælp. — Billedet er taget fra et fly under flådeøvelser i Middelhavet.

Det andet billede viser en opfindelse, der går ud på at frelse u-bådene fra at synke til bunds. Fornylig afholdtes i den tidligere tyske flådehavn nogle forsøg med en fem meter lang model af en u-båd. Modellen blev bragt til at synke, men dukkede straks efter op til overfladen igen, idet to nylon-balloner bragte den op. Ballonerne, der er opfundet af Karl Krammkau, som ejer et bjergningsselskab, var gemt under dæksler i u-bådens dæk. Dækslerne, som tænkte anbragt sammen med ballonerne i alle u-både, åbnes automatisk, hvis en u-båd med sådanne indretninger kommer i vanskeligheder. Forsøgene blev overværet af mange eksperter, navnlig tidligere tyske u-bådsfolk, der stillede sig lidt skeptiske til opfindelsen. De fandt ideen udmærket, men mente, at den burde udformes endnu bedre for at give absolut sikkerhed mod nye u-båds-katastrofer.



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:

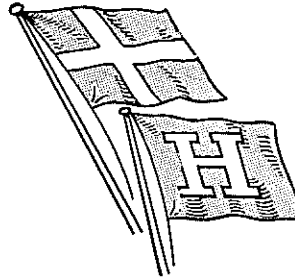
DANNEBROG



C. K. HANSEN

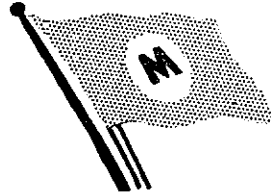
AMALIEGADE 35 · KØBENHAVN K

Telefon: Central 72 (18 linier) · Rigs 13 (2 linier)
Tlgr.-adr.: „HANSEN“ · Telex: Nr. 2501 & 2502



MARTIN CARL
AKTIESELSKABET
DAMPSKIBSELSKABET „HEIMDAL“

Telegr.: MARTINO
KØBENHAVN Ø. DANMARK



MOORE & McCORMACK 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

Dampskibsselskabet Progress

Christians Brygge 28

København

★

Telegr.-Adr. „Mariuship“ Telefon Central 12057



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

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

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB



Det Forenede Dampskibs-Selskab



VIKINGEN

Kr. 1,85
1. november

Gammel Bark i storm

Maleri af FR. LANDT

1956 - nr. 11

33. årgang



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

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

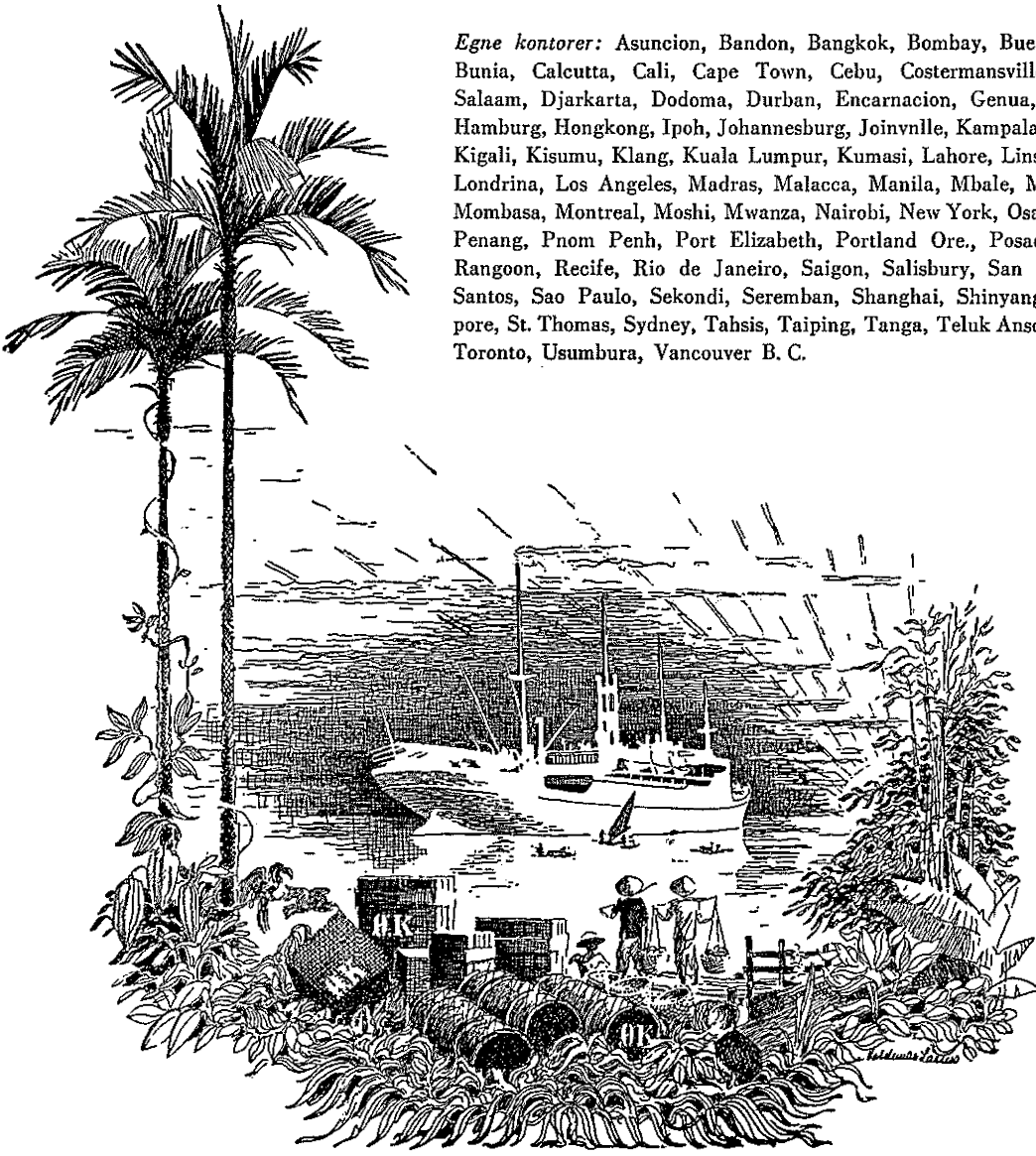
HAMBURG HAVANA HONGKONG IPOH JOHANNESBURG KARACHI KLANG KUALA LUMPUR LONDON MADRAS MALACCA MANILA MONTREAL NEW YORK

AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI KØBENHAVN

IMPORT til Europa af oversøiske produkter
EXPORT oversøisk af europæiske varer

Plantage-, savnølle- 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, Taxis, 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



A. P. Møller

dansk erhvervslivs førende skikkelse
fyldte 80

Der var engang —

Sådan begynder næsten alle eventyr, og sådan burde også denne artikel om skibsreder A. P. Møller begynde, for hans livshistorie er intet mindre end et eventyr. Historien er blevet fortalt mange gange gennem årene, når A. P. Møller har rundet et betydeligt mærke. Hver gang har man kunnet hægte endnu nogle tusind tons til de tonnage-tal, der skulle beskrive hans indsats.

Men A. P. Møllers indsats kan slet ikke beskrives med tal, ja, vel ikke engang med ord. Den er så enestående, at den placerer ham mellem de betydeligste mænd, der nogensinde er blevet fostret i Danmarks historie. Det, der gør den til et eventyr er den kendsgerning, at han begyndte på næsten helt bar bund og med de bare næver.

Arnold Peter Møller blev født den 2. oktober 1876 ude på det flade Amager i den lille hyggelige landsby Store Magleby, — derude hvor der navnlig dengang næsten udelukkende blev talt om grøntsager og jord. Faderen, Peter Mærsk Møller, var ikke med til at høste af jordens fede udbytte. Han var skibsfører, og det samme var A. P. Møllers bedstefar på mødrene side. Sejladsen tillod ikke Mærsk Møller og hans familie den store luksus. Hjemmet var præget af streng sparsommelighed. Alligevel bjergtog faderens beretninger om skibene og havet helt og holdent A. P. Møller. Amager-bøndernes og gartnerens snak om roer og gulerødder interesserede ham ikke, og skolen havde heller ikke hans store kærlighed.

Så flyttede familien imidlertid til Svendborg, og

her var noget at se på for en rask dreng. Allerede tidligt begyndte A. P. Møller at drømme om skibe.

A. P. Møllers karriere gik dog ikke via havet. Han blev sendt til det jordbundne Sorø, hvor han kom i købmandslære. Der viste sig imidlertid hurtigt, at han havde forretnings-talent, og efter endt handelslære kom han alligevel skibene på nært hold igen. Han gik ind i shipping-faget, og selv om han ikke kom ud at rejse som sømand, bragte faget ham vidt omkring. På den tid var det almindeligt, at unge shipping-folk kom til udlandet for at lære mere, og A. P. Møller var både i England, Rusland og Tyskland. Alle steder sugede han lærdom til sig, og da han kom hjem i 1904, blev han ansat hos C. K. Hansen, hvor han blev leder af rederiernes befragtningsafdeling.

A. P. Møller ville imidlertid være sin egen mand, og så dygtig var han, at han ved sin ansættelse hos C. K. Hansen kunne betinge sig tilladelse til — sammen med sin far — at drive et mindre partrederi for egen regning.

Men det kostede også dengang mange penge at starte et rederi, og far og søn måtte derfor bruge alle deres talegaver for at få overtalt skippere og købmænd i Svendborg til at indskyde kapital i det rederi, der skulle startes. Langt om længe havde de to mænd de nødvendige 150.000 kroner, og de mennesker, der skød penge ind i foretagendet, kom aldrig til at fortryde det. Ikke alene fik de deres penge rigeligt hjem igen, men selv da A. P. Møller var blevet en „stor“ mand, der ikke behøvede at bede andre om hjælp, glemte han aldrig de mennesker, der havde vist ham deres tillid.

I 1904 blev Rederiet „Svendborg“ dannet. Dets første skib var damperen „Svendborg“, af hvilken en model stadig kan ses i A. P. Møllers kontorbygning på Kgs. Nytorv. „Svendborg“ fik snart følge af flere skibe, og i 1912 besluttede den unge Møller helt og holdent at blive sin egen mand. Han sagde da til sin chef, gene-

ralkonsul Johan Hansen, at han enten måtte optage ham i rederiet eller også miste hans arbejdskraft. Johan Hansen valgte det sidste, og selv om A. P. Møller utvivlsomt også kunne have gjort et fremragende stykke arbejde for C. K. Hansens rederier, må Danmark sikkert være Johan Hansens tak skyldig, at han lod A. P. Møller sejle sin egen sø.

Nu stiftede A. P. Møller rederiet, der stadig er kendt som „Dampskibsselskabet af 1912“. Dette rederi gav efter det første års virke et stort overskud. Men det var allerede dengang kendetegnende for skibsreder A. P. Møller, at tjente penge hovedsagelig skulle bruges til at bygge op for. Selv brugte han ikke mange penge, og hans egen spartanske levemåde — vel nok en arv fra hjemmet i Store Magleby — er endnu i dag en legende.

A. P. Møller-flåden voksede støt, og før den første verdenskrig rådede hans to rederier over 11 skibe på tilsammen 31.000 d. w. t. Krigen gjorde imidlertid sit indhug i denne flåde, samtidig med at den betød øgede indtjeningsmuligheder. De fleste af pengene blev imidlertid brugt til bygningen af nye skibe, der blev sendt til nye — og for Danmarks skibsfart ret ukendte — jagtmarker. Ovre vestpå gjorde A. P. Møller dansk skibsfart til en faktor, man måtte regne med, og flåden voksede hastigt igen.

Skibsreder A. P. Møller har æren af at have været først på mange områder. Han var også den første, der dannede et dansk tankrederi, og han oprettede linie-rederiet „Maersk Line“. Mens mange andre rederier verden over sygnede hen i mellemkrigsårenes kriseperioder, trivedes A. P. Møllers rederier.

Den sidste krig levnedde kun 22 af A. P. Møllers skibe, men de penge, der var blevet tjent ind til rederierne i farten uden for spærringen, blev straks sat ind på at genopbygge flåden. Genopbygningen skete med en hastighed, der næsten tog vejret fra danskerne. I dag styrer A. P. Møller Nordens største rederi-koncern, der råder over 63 skibe på tilsammen henved 800.000 tons dødvægt. Og alle disse skibe kører til de mest moderne og konkurrencedygtige i verden.

Men A. P. Møllers indsats er ikke bare begrænset til rederivirksomhed. I 1918 stiftede han Odense Stålskibsværft, der nu hører til landets største og — ligesom A. P. Møllers rederier — har tilført Danmark store summer i udenlandsk valuta. Utallige er de øvrige områder, på hvilke A. P. Møller har gjort sig gældende til gavn for landet. Hans sidste store indsats, Pyrolyseværket på Amager, som har haft visse vanskeligheder i starten, vil først i den kommende tid vise sin værdi.

Dristige er mange af de planer, skibsreder A. P. Møller har ført ud i livet. Danmark burde være glad for at have en sådan søn og for, at han ikke fandt forholdene herhjemme for trange og derfor flyttede hele sin virksomhed til udlandet. Den 80-årige kæmpe har imidlertid et hjerte, der banker for fædrelandet, selv om han tit advarer imod, at rationalstoltheden overdrives.

Desværre får vi næppe nogensinde mere en mand af A. P. Møllers format herhjemme. Dertil er det frie initiativ blevet knægtet for hårdt. Men forhåbentlig går statens kontrol med alt og alle ikke så meget over gevind, at der ikke kan bygges videre på det kæmpeværk, denne stoute mand skabte. *Redaktionen.*



Chr. Borgland hædret af Kongen

Tidligere formand for Sømændenes forbund
Chr. Borgland er udnævnt til Ridder af Dannebrog

Tidligere formand for Sømændenes Forbund, Chr. Borgland, er udnævnt til Ridder af Dannebrog.

Ved en højtidelighed ved Borglands sygeleje (han ligger for tiden på Nørre Hospital) overrakte en repræsentant for Sømændenes Forbund ridderkorset til foreningens tidligere formand.

Denne anerkendelse, som er ret enestående indenfor sømændenes kreds, er særdeles velfortjent. Chr. Borglands store arbejde i mere end 50 år for sømændene er velkendt, og det har da også fra alle sider vundet anerkendelse, at HM Kongen har hædret Borgland, der hele sit liv har virket på sin noble måde for at forbedre den danske sømandsstands kår. Alle Borglands venner vil glæde sig over den hæder, der er blevet ham tildelt.

A. B.

VIRGINIA ROSE



i den fikse pose

- en herlig shagtabak

Tyrkisk middag for sømandsmissionæren

*Gunner Christensen fortæller om sine oplevelser
i arbejdet for alverdens søfolk*



Gunner Christensen var nærmest grædefærdig efter sine første timer i sømandsmissionens tjeneste, siger han selv.

„Men alligevel kom den første aften til at danne indledningen til den rigeste epoke i mit liv,“ tilføjer han.

Christensen er 34 år og søn af en landmand på den jyske vestkyst. Han er diakonuddannet efter den kristeligt-socialt, filantropiske linie.

„Efter den første tid på diakonhøjskolen i Aarhus blev jeg sendt ud til praktisk uddannelse i tre år, hvorefter det første gik i sygeplejen. Derefter blev jeg flyttet til sømandshjemmet i Aarhus. Efter sædvane var det skolen, der bestemte, hvor jeg skulle gøre tjeneste, og man kan derfor godt sige, at jeg faktisk blev „tvunget“ ind i sømandsmissionen,“ fortæller han.

„Jeg kom til sømandshjemmet lige efter den strenge isvinter i 1947 og skulle arbejde som assistent. På det tidspunkt var mange søfolk en smule deprimerede efter den lange tids lediggang og var kommet ud af de vant folder. Straks efter ankomsten blev jeg sat i sving. Bestyreren gav mig besked om forskellige ting og overlod mig derefter nøglerne til hjemmet. Jeg var nu alene om vagten til kl. 2 om natten. Og det var en meget livlig aften, skal jeg love for. Der kom et par søfolk, som havde fået lidt over tørsten, og de lavede et værre postyr. Dengang kendte jeg ikke meget til søens folk, men det lykkedes mig alligevel at få gemytterne beroliget. Jeg var dog dødtæt og næsten grædefærdig, da jeg endelig gik til køjs.“

„Efterhånden kom De vel ind i arbejdet og lærte søfolkene bedre at kende?“ spørger vi.

„Ja, det gik meget hurtigt. Allerede efter en måneds forløb syntes jeg, at jeg havde færdedes blandt søfolk hele mit liv. Jeg kunne lide disse mennesker for deres ægthed. Søens folk bryder sig ikke om det forlorne. De siger deres mening rent ud — uden omsvøb. Hvis de ikke bryder sig om religion, siger de det.“

„Kapitulerer De, når det sker?“

„Nej, selvfølgelig ikke. Når en mand åbent og ærligt siger, at han ikke forstår sig på religiøse spørgsmål og ikke interesserer sig for dem, er der grobund for en samtale. Som regel vil søfolk gerne tale om problemerne, og det kan tit komme til lange diskussioner. I min tid som sømandsmissionær er jeg aldrig blevet

vist fra borde. Engang traf jeg på en fyrbøder, som ikke vidste alt det ufordelagtige, han ville sige om kirken. Men vi kom på talefod, og det endte med, at han sagde: Ja, du er god nok, men alle de andre fra kirken er hyklere! — Jeg kom igen en anden gang og har siden truffet ham mange gange, og jeg tror ikke, han mere betragter alle kirkens og sømandsmissionens folk som hyklere,“ siger Gunner Christensen.

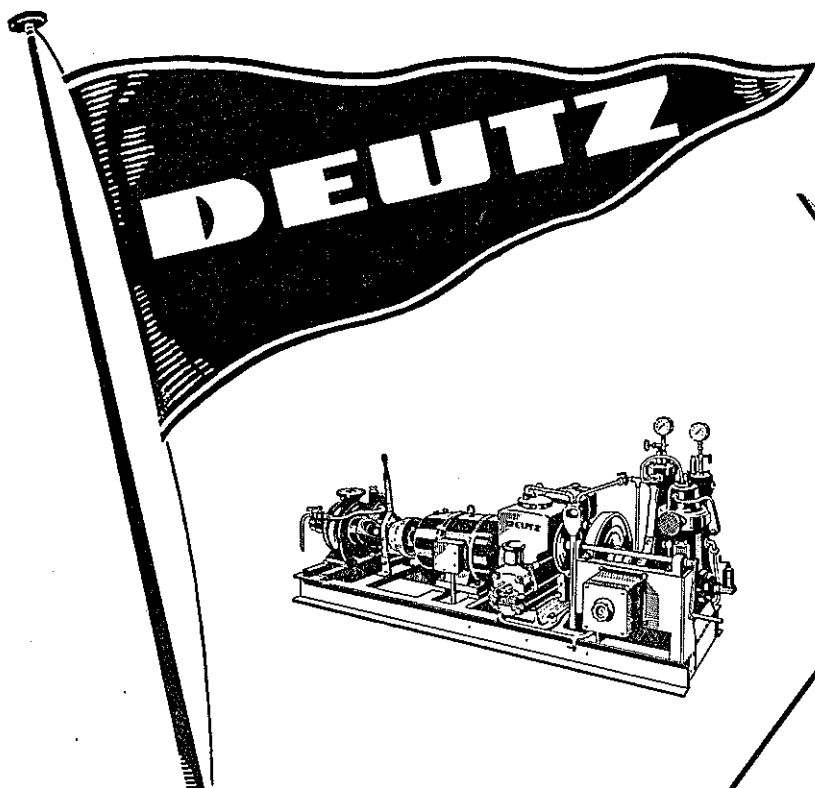
„Søfolk er selv ægte i deres tale og fordrer også af andre, at de er det. De lader sig ikke bluffe og foretrækker et frit sprog. — Joh, det var to dejlige år som assistent ved sømandshjemmet i Aarhus. Derovre mødte jeg også min tilkommende, der nu er min kone, og vi blev enige om, at vi begge havde vor plads i sømandsmissionen. Men først måtte jeg endnu et år på skolen for at få min eksamen. Da vi var blevet gift, bestyrede vi midlertidigt et missionshus, men i juni 1952 kom jeg som bestyrer til sømandshjemmet i Nykøbing på Falster.“

„Syntes De dernede ligeså godt om arbejdet som i Aarhus?“

„Sømandshjemmet som sådant er temmelig stort i Nykøbing, måske nok lidt større end egentlig nødvendigt. Efter at Storstrømsbroen er blevet bygget, er antallet af anløbende skibe ikke så stort som tidligere. Der kommer ca. 900 skibe til havnen om året. Men arbejdet dernede var alligevel interessant, og jeg synes selv, at vi gjorde meget for søfolkene. Navnlig kom der mange tyske og hollandske skibe. Joh, min kone og jeg følte begge, at vi var kommet på den rette hylde.“

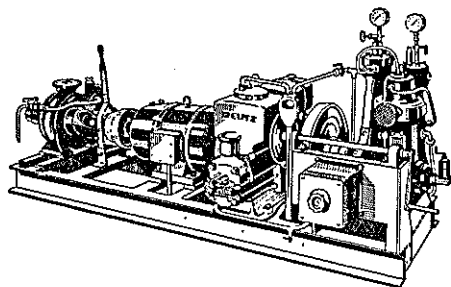
„Havde De nogen morsomme oplevelser som bestyrer for sømandshjemmet i Nykøbing?“

„Ja, det havde jeg, og min kone og søn blev oven i købet delagtiggjort i en af de morsomste: En dag kom der et tyrkisk skib i havn dernede, og jeg syntes, jeg ville se, om jeg kunne gøre et eller andet for besætningen. Jeg traf skibets maskinmester, der talte engelsk, og vi kom i snak. Jeg spurgte ham så, om besætningen mon havde lyst til at komme op på sømandshjemmet. Det mente han, men bad mig tale med kaptajnen. Og så tog jeg min kone med om bord, for at hun kunne få lejlighed til at se et tyrkisk skib. Kaptajnen var vældig flink og gæstfri og serverede en meget stærk kaffe for os. Jeg spurgte ham, om besætningen mon ville besøge os om aftenen. Jo, sagde kaptajnen. De skulle nok



INGENIØRFIRMAET
VIGGO BENDZ

ØSTERGADE 11 - MI 1860
VÆRKSTED - AS 1074



På den ene side -

stiller

på den anden

står

KLÖCKNER - HUMBOLDT - DEUTZ - AG

SKIBSHJÆLPEAGGREGATER

til redernes rådighed

KOMPRESSORAGGREGATER

ELEKTROAGGREGATER

PUMPEAGGREGATER

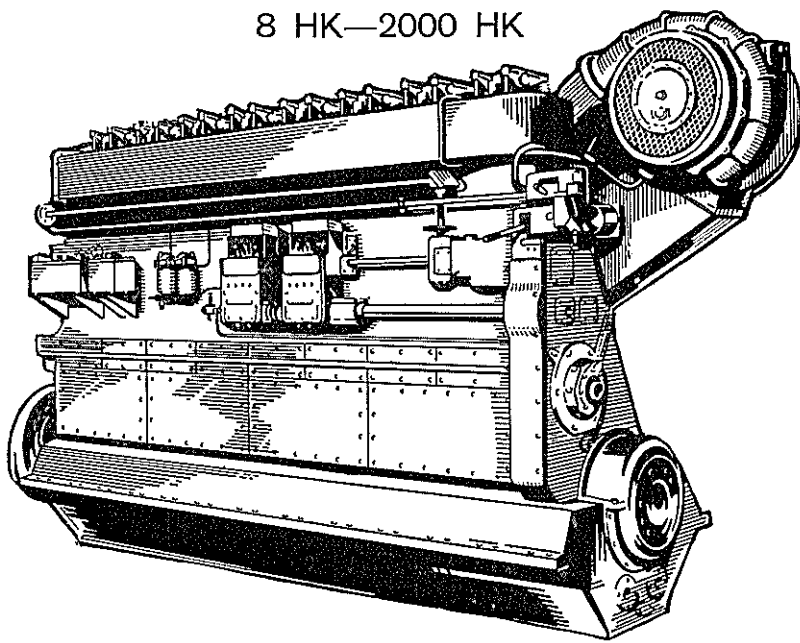
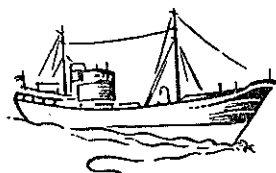
samt

**ALLE TYPER
KOMBINERED
AGGREGATER**

HOVEDMOTORER

2- og 4-takt

8 HK—2000 HK



komme. Da jeg spurgte ham, hvor mange der sådan omtrent kom, svarede han med bestemthed, at der kom 22, hvilket var hele besætningen på to mand nær, der skulle have vagt om bord. Skipperen svarede altså på hele besætningens vegne.“

„Den kvindelige nysgerrighed fornægter sig aldrig, og min kone spurgte ham — af sådan rent faglige grunde — hvad de spiste om bord. Skipperen smilte, men svarede ikke på spørgsmålet. I stedet inviterede han hele familien, nemlig min kone og mig samt vores lille dreng på middag kl. 6 om aftenen, inden festen begyndte på sømandshjemmet. Da vi kom ned til skibet om aftenen, stod en mand parat til at modtage os ved landgangen og viste os derefter op i salonen. Det var en helt usædvanlig høflighed, vi oplevede dér om bord. Jeg kom først ind, men blev vist overhovedet ikke bemærket. Det var i første omgang kun min kone og vores søn, der eksisterede. Den flinke og stilige kaptajn tog drengen op på armen og gav ham et velkomstkys på kinden, hvorefter samtlige andre officerer gjorde det samme. Og så fik vi serveret alle tiders middag bestående af seks retter. Da jeg var kommet igennem den tredie ret, begyndte jeg at protestere mod, at opvarteren bag mig stadig serverede. Men jeg opdagede hurtigt, at dette er noget af det mest uhøflige, man kan gøre om bord i et tyrkisk skib. Så må man hellere levne. Det var en dejlig middag!“

„Kattesteg?“

„Ja, vi har tit tænkt på det samme! Vi fik noget mærkeligt kød, vi ikke havde smagt før, men ligemeget hvad det var, så var det lækkert. Men vi fik såmænd dansk guldbajer til, også vores lille søn. Det nyttede ikke, at vi protesterede imod det, men heldigvis kunne han ikke lide den drik!“

„Blev det så til noget med festen i sømandshjemmet?“

„Jo, bagefter gik vi samlet i land. Og alle 22 mand kom. Vi havde tilrettelagt en speciel underholdning, der af hensyn til sprogsvækelighederne ikke var så meget baseret på tale. Først viste vi en film om Danmark, og bagefter legede vi nogle lege, der altid plejer at tage keglere blandt søfolk. Men hvor andre udenlandske søfolk plejede at le af hjertens lyst, sad tyrkerne gravalvorlige. Da vi havde drukket kaffe, skulle vi synge, og nu lavede tyrkerne op. En af byens organister spillede på klaver, og straks greb kaptajnen en violin og spillede til. Han gjorde det fint. Bagefter dirigerede han flerstemmig sang, og i virkeligheden var det os, der blev underholdt. Men tyrkerne havde haft en dejlig aften, sagde de. Da samtlige 22 mand tog afsked med os, tog officererne påny drengen op og kysede ham på kinden. Jo, de tyrker var en interessant oplevelse.“

„Var der mulighed for sportsarrangementer i Nykøbing?“

„Ja, vi arrangerede flere fodboldkampe mellem søfolkene. På hjemmet boede og spiste til stadighed en del orlogsgaster, og navnlig disse værnepligtige havde virkelig fornøjelse af fodbolden. Jeg meldte dem ind

i byens firmaturnering, og til alles overraskelse vandt de turneringen det første år og rykkede derefter op i A-turneringen, hvor de imidlertid ikke klarede sig helt så strålende. Men fornøjelsen ved at konkurrere havde de dog. — Jeg ved, at orlogsgasterne var glade for tiden på sømandshjemmet, og det sker stadig, at nogle af dem skriver til os. Så sent som i går fik vi pludselig besøg af en af dem.“

„Og hvordan gik det så til, at De landede her i København?“

„Min kone og jeg var egentlig blevet enige om, at vi i alle tilfælde ikke brød os om at komme til storbyen med alt dens jag, men en dag blev vi tilbudt stillingen i København, og vi følte, at vi skulle sige ja. Vi stod først lidt fremmede herinde. De store forhold var jo noget helt andet, end det vi var vant til i Nykøbing. Jeg skal indrømme, at jeg ikke lige straks var i besiddelse af mit sædvanlige gåpå-mod, da jeg stod i havnen. Men efter 14 dages forløb var jeg faldet til. Jeg har som distrikt Sydhavnen fra Knippelsbro med hele Amager-siden og Prøvestenshavnen.“

„Hvordan går dagen for en sømandsmissionær?“

„Den ene dag er sjældent som den anden. Men jeg starter som regel kl. 9. Ikke fordi jeg gerne vil sove længe, men fordi man ikke godt kan komme om bord i skibene før. Jeg besøger ca. syv skibe om dagen. Heldigvis er jeg „notoriseret“ og kører fra skib til skib på knallert. Inden jeg tager hjemmefra, kigger jeg positionslisterne i bladene igennem og lægger min slagplan.“

„En kontaktnmand er jo altid bevæbnet med mappe. Hvad har De i Deres?“

„En del forskellige tryksager af samme slags som dem, Bent Ohrt og „Mike“ har, f. eks. Velfærdsrådets brochurer. Selvfølgelig har jeg også missionens eget blad, „Redningsbåden“, med. Det kan også ske, at jeg har mappen fuld af ugeblade.“

„De kolporterer med andre ord kulørt lektur?“

„Ja, vi opfordrer folk til at give os deres ugeblade. Søfolkene er glade for den slags. Mange af dem har jo ikke haft lejlighed til at læse danske ugeblade i flere måneder. Forleden ringede en mand os op og bad os hente nogle „Billedblade“. Men der er mange, sagde manden. Det viste sig, at vi kunne hente samtlige årgange af bladet indtil 1956, og de var alle vældigt pænt bevarede.“

„Hvad laver De ellers?“

„Nogle skal have sendt pakker eller breve. Nogle beder mig betale deres forskellige regninger og giver mig penge til det. Andre beder mig købe billetter til sports- eller underholdningsarrangementer. I det hele taget har jeg mange morsomme opgaver på linie med havnens andre se-vice-mænd.“

„Og det sker ikke, at De konkurrerer med folkene fra Velfærdsrådet og Søfartsklubben?“

„Vi har hver vore opgaver, og vi anbefaler i virkeligheder hinanden over for søfolk, der har brug for assistance. Det kan ske, at den ene påtager sig en opgave, som egentlig burde løses af den anden, men det sker

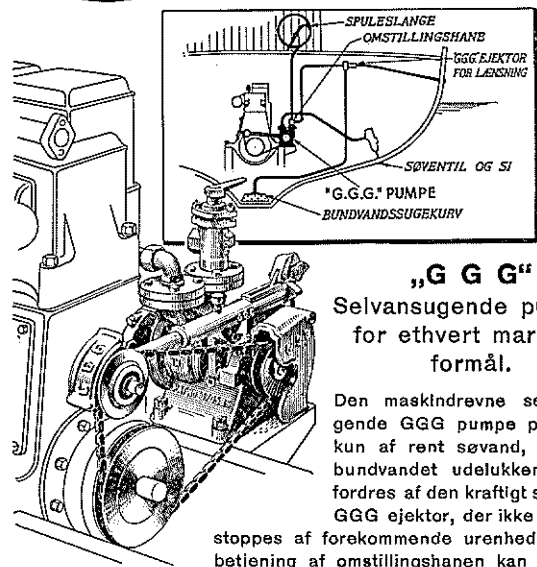
i fuld forståelse med hinanden. Jeg er meget glad for det samarbejde, der er etableret. I en så stor havn som Københavns er der plads til og brug for os allesammen. Forresten har vi service- og kontaktmænd dannet vor egen lille „organisation“, idet vi mødes et par gange om året for at udveksle erfaringer. Hvis De ser de små programmer, hver af os medfører med adresser o. l. for Søfartsklub, Sømandshjem, Sømandshoteller, Velfærdsråd o. s. v., vil De se, at vore forskellige arrangementer er lagt sådan, at de ikke kolliderer med hinanden.“

„Apropos Sømandshjemmet: Der har De jo også opgaver at løse?“

„Ja, jeg har i nogen tid ledet en maleskole, og nu har vi også udvidet den til at omfatte bensløjde. Det er nemlig min lille hobby at male, og mange søfolk har det ligesådan. Men selvfølgelig er denne maleskole ikke det store sus. Der møder højst 9-10 mand hver gang. Det er jo mest hyresøgende, der kommer til disse aftener. Det er jo også en opgave for os at beskæftige søfolkene, der ikke har hyre. Jeg er også på Sømandshjemmet hver onsdag. Den ene onsdag har vi rundbordssamtale og den næste bibelmøde. Disse aftener anser jeg for meget værdifulde. Til rundbordssamtalerne møder tit 40 mand og til bibelmøderne 15-20. Tro ikke, at det kun er overbeviste, trøende søfolk, der kommer til bibelmøderne. Nogle kommer kun for at stille spidsfindige spørgsmål, og det ser de en sport i. Men den slags mennesker er meget få. De fleste, ja, langt de fleste spørger af interesse. Det kan ske, at der stilles spørgsmål, som jeg ikke kan svare på. Men så indrømmer jeg det, og det skal man aldrig være bange for.“

„Når først man har vundet en sømand,“ fortsætter Gunner Christensen, „har man en god ven gennem årene. Søfolk holder i almindelighed ikke af at skrive. Men alligevel får jeg da breve fra alle dele af kloden. Forleden fik jeg et fra en dansk sømand på en hvalfangerstation i det sydlige Ishav.“

GILKES PUMPS GILJECTOR lænsepumpe, afvaskningspumpe og maskin-kølevandpumpe



„G G G“

Selvansugende pumper for ethvert maritimt formål.

Den maskindrevne selvansugende GGG pumpe passeres kun af rent søvand, medens bundvandet udelukkende befordres af den kraftigt sugende GGG ejektor, der ikke kan forstoppes af forekommende urenheder. Ved betjening af omstillingshane kan pumpen samtidig virke som spulepumpe.

Kan påmonteres alle eksisterende motorer.

GILBERT GILKES & GORDON LTD
PUMPE- OG VANDTURBINE-FABRIKANTER

KENDAL OG LONDON, ENGLAND

Danish Agents: HANS BUCK & CO. A/S, COPENHAGEN V.

„De er dus med besætningerne?“

„Jeg er altid dus med mandskabet. Den menige sømand kan bedst lide det sådan, og jeg opholder mig det meste af tiden om bord i skibene hos mandskabet.“

„Har De — skal vi sige „omvendt“ nogle søfolk?“

„Nej, det er ikke noget, det ene menneske kan gøre ved det andet, men jeg har set, hvordan søfolk ved at møde ordet fra Gud er blevet „omvendt“. Og sømandsmissionens hovedopgave er jo at række vore søfolk ordet fra Gud. Når man selv har oplevet noget godt ved at møde det ord, vil man gerne delagtiggøre andre i det, og det er det, jeg forsøger på. Bl. a. har de mange samtaler og de breve, søfolk skriver til mig, vist, at sømandsmissionen virkelig har en opgave og sin betydning. Vi har det som havnens andre organisationer, at vi gerne vil være til tjeneste for søfolkene og gøre det så godt som muligt. Vi, der arbejder for søfolkene, står absolut ikke hinanden i vejen. Ja, jeg vil gå så vidt som til at sige, at vi på visse områder ligefrem behøver hinanden.“

„Men,“ slutter Gunner Christensen. „Det vigtigste for os er, at søens folk gennem os møder ordet fra Gud. Mange søfolk har på den måde fået et helt andet og rigere syn på tilværelsen.“

Otto Ludwig.

Moderne UNIFORMSHUER

Guld- og sølvgaloner
Guld- og sølvbroderede Krønse
Emailléflag · Emailléemblemer
Uniformsknapper



CLASEIFERT

KGL. HOF-GULDTRÆKKER

ST. REGNEGADE 12-16 · TEL. C. 297

Danmarks ældste Guldtrækkeri

AKTIESELSKABET

DET DANSK-FRANSKE-DAMPKIBSSELSKAB

FREDERIKSGADE 17

KØBENHAVN K

TAPRE FINLAND

på havet

Hvis noget folk fortjener at blive beundret, må det være det finske. Under og efter krigen har det måttet bære så tunge byrder, så man troede, det ville segne under dem. Men det finske folk har holdt ryggen rank. Finnerne er i besiddelse af en uvurderlig evne til at bide tænderne sammen, når det kniber. Selv kalder de denne evne for „sisu“.

Finsk „sisu“ har ikke mindst gjort sig gældende inden for skibsfarten. Da Finland blev selvstændigt, havde det kun en ganske lille handelsflåde, men det havde mange dygtige søfolk, som anerkendtes overalt i verden. Finnerne begyndte derfor en hastig opbygning af sin koffardiflåde. I begyndelsen af trediverne begyndte denne opbygning at tage rigtig fart, men desværre var Finland et fattigt land. Finnerne manglede den nødvendige kapital til at købe nye skibe for og måtte derfor hovedsagelig lade sig nøje med ældre skibe, som var blevet for urentable for andre søfartsnationer, og som derfor var til at købe for nogenlunde overkommelige summer.

Russerne fik de bedste skibe

Da den sidste krig begyndte, havde Finland opbygget en handelsflåde på ca. 669.000 brutto tons. Men krigen decimerede den finske handelsflåde, og hvad krigshandlingerne levnede, det måtte finnerne for en stor del aflevere til russerne ifølge de meget hårde våbenstilstands-betingelser. Russerne krævede bl. a. 105 af landets nyeste og bedste skibe udleveret som krigsskades-erstatning, og der var nu kun 46 procent af Finlands handelsflåde tilbage — for det meste gamle og næsten udslidte fartøjer, som Sovjetunionen ikke fandt det værd at beskæftige sig med.

Sin egen, ret udviklede skibsbygningsindustri kunne Finland ikke stille alt for store forhåbninger til, for den var ifølge de strenge fredsbetingelser tvunget til at arbejde for den tidligere modstander flere år frem i tiden. Foruden de mange andre ting, som russerne krævede ved våbenstilstanden, var 508 nye skibe.

Men skibe måtte Finland have for overhovedet at kunne eksistere, og endnu en gang blev landet tvunget til at lede på alverdens skibskirkegårde for at sikre sig nogle af de næsten udslidte skibe, krigen havde forskånet for forlis. Men denne gang måtte finnerne købe dyrt. Tonnage var i de første efterkrigsår meget efterspurgt, og priserne var derefter. Tilmed manglede Finland udenlandsk valuta, og landets egne penge var ikke meget efterspurgt i udlandet.

Samtidig begyndte man at se sig om efter finske skibe, som under krigen var „strandet“ i fremmede havne. I efteråret 1944 var en del finske fartøjer blevet opbragt i tyske havne, og af dem lykkedes det i løbet af efteråret 1946 at få 8 på ialt 19.600 brutto-tons hjem.

Disse skibe var imidlertid i en sørgelig forfatning, og det samme var tilfældet med flere af de skibe, finnerne senere hentede hjem fra USA.

I Amerika blev under krigen 17 finske skibe beslaglagt. Da krigen sluttede, var kun seks tilbage, og der måtte lange og drøje forhandlinger til, før den amerikanske Maritime Commission gav skibene fri. Det drejede sig om dampere på mellem 3.000 og 5.000 tons dødvægt hver.

Man manglede valuta

På grund af den voldsomme mangel på tonnage lod den finske regering nedsætte en fartøjs-valutakommision, der fik til opgave at behandle spørgsmål vedrørende indkøb af skibe i udlandet og reparation af finske skibe ved udenlandske værfter, for ikke engang reparationer havde de finske skibsværfter tid til at tage sig af i de første strenge år efter krigen.

I løbet af 1946 tilførtes den finske handelsflåde kun to nybygninger. Et af disse skibe var af den såkaldte „Hansa“-type og var under krigen sat i arbejde af tyskerne på Crichton Vulcan i Åbo.

„Finska Ångfartygs Aktiebolaget“ var et af de første finske rederier, der fik bevilget valuta til bygning af skibe i udlandet. Rederiet bestilte til meget favorable priser og på gode vilkår tre isforstærkede skibe på hver 1.600 tons hos hollandske værfter.

Ved landets egne værfter kunne kun et par nybygninger ordres til landets eget brug hvert år. For de finske værfter gjorde foruden den store travlhed med at opfylde krigsskadeserstatnings-betingelserne også manglen på materiel sig meget stærkt gældende. I særlig grad herskede der en meget stor knaphed på stål.

Trods alt voksede den finske handelsflåde støt. I 1949, da der begyndte at komme rigtig gang i genopbygningen, var nettotilgangen 14.000 brutto register tons, og året efter nåede den helt op på 33.000 tons. Således at den finske handelsflåde ved udgangen af 1950 talte 652 skibe på tilsammen 568.000 brt. Heraf var langt de fleste, nemlig 376 skibe på tilsammen 458.000 brt, dampskibe. Af landets tidligere så store og verdenskendte sejlskibsflåde var kun en ynkelig flok på seks tilbage. Før krigen talte denne del af den finske handelsflåde ikke mindre en 84 skibe på ialt 37.000 tons.

Fine præstationer med gammelt ragelse

Men handelsflådens kvalitet fulgte ikke trit med den voksende kvantitet. Ved udgangen af 1950 havde Finlands handelsskibe en gennemsnitsalder af 34 år. Kun 5 mindre skibe, som samme år tilgik flåden, var nybygninger, og 16 af de øvrige skibe, der kom til, havde ved leveringen en alder af mellem 9 og 29 år!

Ved udgangen af 1952 var Finlands handelsflåde nået op på 625 skibe på tilsammen 631.000 tons. Man havde altså fået afhændet en del mindre skibe — der i de fleste tilfælde sejlede direkte til ophugning — og forøgede derved flådens gennemsnitsstørrelse. Af den samlede tonnage var 472.000 tons nu dampskibe, og sejlskibsflåden var endnu en gang blevet halveret. Kun tre deciderede sejlskibe var tilbage. Nettetilvæksten udgjorde det år mere end 40.000 tons, hvoraf kun lidt over 14.000 tons var nybygninger. Dampskibene repræsenterede 81 procent af landets samlede tonnage, og gennemsnitsalderen for skibene var stadig 34 år. Motorskibene, der udgjorde 16 procent af tonnagen, havde en gennemsnitsalder af ca. 20 år.

Finnerne forstod imidlertid med deres berømte „sisu“ at få noget ud af den handelsflåde, som man i mange andre søfartslande ville have fortvivlet over at skulle sejle med. I 1951 havde Finlands handelsflåde en godsomsætning på 13 millioner tons, af hvilke 7,5 millioner tons var eksport. Jo, finnerne sled skam i det, både i land og til søs! Ca. 62 procent af landets import og ca. 35 procent af dets eksport transporteredes iøvrigt det år med finske skibe.

Et af de finske rederier, der havde mest fart på for at nå frem til førkrigstidens høje stadi, var Finska Ångfartygs AB, hvis direktør, Krogius, forresten er „The Baltic and International Conference“s designerede præsident, og som altså skal afløse den danske skibsreder Eigil Hahn-Petersen, når han til sin tid fratræder posten.

Alene denne udnævnelse, som fandt sted i København ved „Conferencen“s 50 års jubilæum, viser, at den øvrige søfarende verden respekterer finsk skibsfart.

„Alt for handelsaftalen“

FÅA skulle i 1952 have modtaget et motorskib fra Chrichton-Vulcan-værftet i Åbo. Skibet, der var på 7.800 tons dødvægt og havde en fart af 16 knob, ville blive et velkomment tilskud til den finske handelsflåde. Skibet var det største, som endnu var bygget på finsk værft, og i rederiet glædede man sig til at se det sejle under det hvid-blå flag. I stedet kom det til at sejle under Sovjet-flaget, for netop på det tidspunkt kneb det meget stærkt med at opfylde Finlands aftale med Sovjetunionen om levering af visse varer, deriblandt skibe. Finnerne satte imidlertid en meget stor ære i at opfylde handelsaftalen med Sovjet til punkt og prikke. Derfor forhandlede de finske myndigheder med rederiet om at sælge nybygningen til Rusland, så handelsaftalen kunne opfyldes. Dette gik FÅA med blødende hjerte med til.

Heldigvis modtog Finska Ångfartygs AB mange andre fine skibe fra udenlandske værfter, og fra Danmark leveredes således for nogle år siden den såkaldte „olympiadebåd“ „Aallotar“. Dette dejlige skib leveredes fra Helsingør Skibsværft, og vist aldrig før havde værftet været så glad for at kunne aflevere et skib som ved denne lejlighed!

I 1953 lykkedes det trods alt — ved næsten overmenneskelige anstrengelser — at nå over Finlands før-



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 - RIGSTELEFON 33 - TELEGR.-ADR.: MERSK

krigs-tonnage, idet landets handelsflåde ved udgangen af det år bestod af 613 skibe på tilsammen 675.500 brutto-tons. Det var virkelig noget at fejre, men finnerne havde ikke tid til det. Og forresten var der stadig det med skibenes gennemsnitsalder: Den var nu bragt ned til 28,6 år, men var stadig alt for høj. 338 af skibene var dampdrevne. Der var endvidere 147 motorskibe, 126 motorsejlere og nu kun 2 egentlige sejlskibe.

Det sidste erstatnings-skib!

Når det lykkedes finnerne at nå over førkrigs-tonnagen i 1953, skyldes det først og fremmest leverancerne fra hollandske værfter og dernæst det faktum, at de finske skibsværfter i 1952 færdigbyggede det sidste af de erstatnings-skibe, Sovjet havde krav på. Dette skib afleveredes den 19. september fra værftet OY Lavateollisuus i Åbo. Det var en såkaldt „special-skonnert“ til brug for russernes søopmåling. Skibet fik en så fin og moderne udrustning, at det af det finske folkevid blev døbt „Guldskonneren“.

Det største af de finske skibsværfter er Chrichton-Vulcan, der på grund af en omfattende ombygning efter krigen nu er i stand til at bygge skibe på op til 16.000 tons dødvægt. I 1953 byggede de finske værfter 13 skibe på tilsammen 12.600 tons brutto. Alle var motorskibe, og størstedelen af dem var beregnet for Rusland som et led i handelsaftalen med dette land. Ved årsskiftet 1953—54 havde værfterne 25 skibe på tilsammen 36.950 brt under bygning. Heraf var seks på tilsammen ca. 9000 tons motortankere. Ikke eet eneste af de under bygning værende 25 skibe var til finske redere. Alle uden undtagelse var ordret af Rusland, og Finland var derfor det skibsbygningsland, der havde den største eksport af nybygninger i forhold til afleveringernes antal, en rekord finnerne vist nok gerne ville have undværet!

Men finnerne var ikke tilfredse med lige at have overskredet 1939-tonnagen. De ville og vil længere endnu, og ved udgangen af 1954 talte handelsflåden 602 skibe, hvilket altså var en nedgang på elleve skibe i forhold til året før, men samtidig var tonnagen steget betydelig og havde nået 722.550 brt. Nogle af de ældste og mest urentable skibe var sendt på deres sidste rejse — til ophugning. På den måde var skibenes gennemsnitsalder faldet fra 28,6 til 26,1 år. Alligevel er den stadig alt for høj.

Den finske handelsflådes alderssammensætning ser således ud: Kun 19 procent af tonnagen er under 5 år gammel, og ikke mindre end 58 procent er 25 år eller mere!

Finske værfter eksporterer stadig

Dampskibene er stadig i stort overtal, men motorskibene er i fremgang, mens der kan spores en lille nedgang i antallet af dampere. Ved sidste årsskifte var der 327 dampskibe på tilsammen over 425.000 tons og

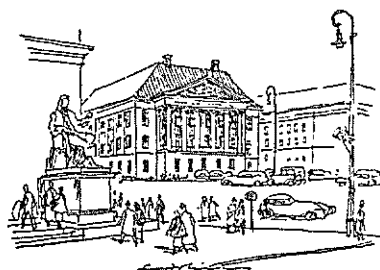
150 motorskibe på tilsammen ca. 285.300 tons. Desuden var der 125 sejlskibe med hjælpemotor. Disse skibe talte tilsammen 12.096 brt. Af sejlskibe uden hjælpemotor var der vist slet ingen tilbage.

Finlands tankskibsflåde talte ved årsskiftet 17 skibe på tilsammen lidt over 119.000 tons.

For den del af finsk skibsfart, som delvis er beskæftiget i sejlads på finske havne — og det er en ikke ubetydelig del — gør særlige forhold sig gældende. De skibe må nemlig hvert år vinteren igennem kæmpe mod isen i Østersøen. Før krigen havde Finland en stor og meget moderne flåde af isbrydere til hjælp for skibsfarten i finske farvande. Efter krigen skrumpede imidlertid også den finske isbryderflåde stærkt ind. Russerne fik de største og mest tidssvarende som en del af de krigsskadeserstatninger, det tapre Finland måtte af med. Derfor bygges næsten alle finske skibe med isforstærkninger og er i det hele taget specielt byggede til sejlads i is. Men når handelsflåden er nogenlunde opbygget — rent kvalitativt — tager finnerne sikkert fat på en genopbygning af isbryderflåden. — Forøvrigt er finske værfter for øjeblikket i gang med bygningen af nogle af de største isbrydere i verden — også til Rusland!

Foreløbig har man rigeligt at gøre med at opbygge den deciderede handelsflåde. Det bliver sværere og sværere at klare sig i konkurrencen med gamle og urentable skibe. Dette fik finnerne at føle, da ikke mindre end 50 finske handelsskibe på tilsammen 80.000 brt var oplagt på et vist tidspunkt i 1954, da et dårligt fragtmarked gjorde sig gældende. Det gælder derfor om at få flåden suppleret med nye og moderne skibe, og ved indgangen til 1955 havde de finske redere derfor ikke mindre end 14 skibe på tilsammen 51.000 tons i ordre. Men de fleste af disse skibe skulle bygges i udlandet, for de finske værfter havde stadigvæk „æren“ af at være verdens største eksportør af skibe i forhold til produktions størrelse!

Otto Ludwig.



HANDELSBANKEN

HOVEDSÆDE:
HOLMENS KANAL 2
KØBENHAVN K



93 AFDELINGER
OG FILIALER OVER
HELE LANDET

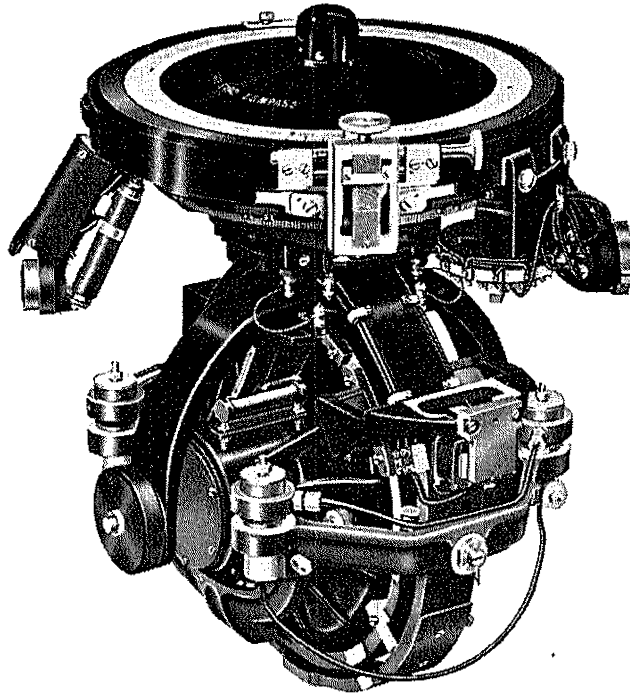
— den moderne bank med de gode traditioner

Altid på ret kurs med

SPERRY

GYRO-KOMPAS

Sperry Gyroanlæg er foruden i danske marineskibe installeret bl. a. i følgende danske handels- og passagerskibe:



M/S African Reefer
M/S Agnete Mærsk
M/T Anglo Mærsk
M/S Anna Mærsk
M/S Argentina
M/S Argentinean Reefer
M/S Arkansas
M/S Arnold Mærsk
M/T Aslaug Torm

M/S Bella Dan
M/T Berta Dan
M/T Betty Mærsk
M/S Birgitte Torm
M/S Bogota
M/S Bolivia
S/S Botnia
M/S Brazilian Reefer
M/T Brigit Mærsk

M/T Charlotte Mærsk
M/S Chastine Mærsk
M/T Christiansborg
M/S Colombia
M/S Cornelius Mærsk

M/T Dansborg
M/T Dorthe Mærsk
M/F Dronning Ingrid

M/T Ebba Mærsk
M/S Effie Mærsk
M/T Eleonora Mærsk
M/T Elisabeth Mærsk
M/S Ellen Mærsk
M/S Elsa Tholstrup
M/S Else Mærsk
M/S Emilie Mærsk
M/S Erria
M/T Esso Arhus
M/T Esso København
M/S Estrid Torm

M/S Falstria
M/S Florida
M/T Francine Mærsk
M/S Freya Torm

M/T Gerd Mærsk
M/S Gerda Dan
M/S Greta Dan
M/T Grønland

S/S Hans P. Carl
M/T Helene Mærsk
M/S Helvig Torm
M/S Herta Mærsk
M/S Hulda Mærsk

M/S India
M/S Indian Reefer
M/S Inger Tholstrup
M/T Irland

M/T Jakob Mærsk
M/T Jane Mærsk
M/S Java
S/S Jelva Dan
M/S Jeppesen Mærsk

M/S Jessie Mærsk
M/S Jchannes Mærsk
M/S Jcnna Dan
M/S Jutlandia
S/S Jutta Dan

S/S Kamma Dan
M/T Karen Mærsk
M/T Kate Mærsk
M/T Katrine Mærsk
M/S Kina
M/S Kirsten Mærsk
M/F Kong Frederik IX
M/S Korea
M/S Kronprins Olav
M/S Kronprinsesse Ingrid

M/S Lalandia
M/S Lars Mærsk
S/S Laura Dan

M/S Laura Mærsk
S/S Leena Dan
M/S Leise Mærsk
S/S L. H. Carl
M/S Lica Mærsk

M/S Magdala
M/S Maine
M/S Malacca
M/S Malaya
M/S Manchuria
M/S Maren Mærsk
S/S Maria Dan
M/T Marie Mærsk
M/S Marit Mærsk
M/S Marna Dan
M/S Mathilde Mærsk
M/T Mc-Kinney Mærsk
M/S Melos
M/T Mette Mærsk

M/S Mexican
M/S Missigsöt
M/S Mombasa
M/S Mongolia
M/S Morelia

M/T Nelly Mærsk
M/T Nerma Dan
S/S Nevada
M/S Nicoline Mærsk
M/S Nordhval
M/S Nordpol
M/S Nordvest

M/S Olga Mærsk
M/T Olivia Mærsk
M/S Oluf Mærsk
S/S Oregon

M/S Panama
M/S Paraguay
M/S Pasadena
M/S Patagonia
M/S Paula Dan
M/T Pernille Mærsk
M/S Peruvian Reefer
M/S Peter Mærsk
M/T Petra Dan
M/S Poona
S/S Poul Carl
M/S Pretoria
M/T Prima Mærsk

M/S Rasmus Tholstrup
M/T Regina Mærsk
M/S Rifa Mærsk
M/T Rosa Mærsk
M/S Rutha Dan

M/S Sally Mærsk
M/S Samoa
M/S Sargodha
M/S Selandia
M/T Shefland
M/T Siam
M/S Sibonga
M/S Siena
S/S Silja Dan
M/S Simba
M/S Sinaloa
M/T Sofie Mærsk
M/S Songhkla
S/S Stina Dan
M/S Sumbawa
M/S Susan Mærsk
S/S Sylvia Carl

S/S Tessa Dan
M/S Tikerak
M/S Tilda Dan
M/T Tove Mærsk
M/S Trein Mærsk
M/S Tunis

M/S Uruguay

M/T Valkyrien Mærsk
M/S Venezuela
M/S Vibeke Mærsk
S/S Vilma Dan



SOPHUS BERENDSEN A/S

„ØRSTEDHUS“ - KØBENHAVN V - TLF. C. 8500 - Tlgr. BERENDSEN

Navigationdirektør Guldhammer

profesterede, da man ville knytte ham til navigationsvæsnet

Man hygger sig så ganske afgjort i selskab med navigationdirektør H. A. Guldhammer!

Mange navigatører, som for år tilbage er blevet eksamineret af ham, vil nok tage et vist forbehold, for man hygger sig simpelt hen ikke ved et eksamensbord! Men vi er heller ikke til eksamen. Vi er kommet for at høre, hvad navigationdirektøren har at sige på falderebet. Den 1. december går han af.

„Ja, nu siger loven, at jeg ikke må mere,“ sukker Guldhammer. „Det er selvfølgelig med en lidt vemodig følelse, jeg forlader det arbejde, som jeg har viet en stor del af mit liv, og som blev min hovedinteresse.“

„Hvordan begyndte det hele?“

„De havde vel ikke tænkt Dem, at vi skal begynde lige fra mit første skib?“ spørger Guldhammer forskrækket.

Søen skabte mandfolk.

„Joh, og helst lidt før. Det med søen, var det den gamle historie med familietraditioner?“

„Ja, far var skibsfører, og jeg var faktisk født til at blive sømand. Jeg kunne ikke for alt i verden tænke mig noget andet job, og så endte det med, at jeg kom ud allerede som 14-årig i april 1901. Det var som dæksdreng. Det var hårdt at være dreng om bord i de små danske skonnerter dengang. Forholdene stillede store krav til besætningerne, og særlig hårdt var det om vinteren og i dårligt vejr. Vi havde selvfølgelig kakkellovn om bord, men når det stormede, og når der stod en sø af den anden verden, kunne vi ikke bruge den.“

Guldhammer blæser en blå, vellugtende tobakssky ud i rummet og bakker videre på pipen, idet han fortsætter:

„Værst i de små skibe var opholdet i havn. Der krævedes hårdt arbejde af besætningerne ved losning og lastning — mest ved losning. Egentlig var det groft misbrug af drengene. Vi arbejdede fra seks morgen til seks aften. Æm i kroppen var man selvfølgelig, men man følte ikke arbejdet hårdt. Sådan var det nu dengang at være sømand, og søen skabte mandfolk. I dag er konkurrence i det daglige arbejde ildeset, men i gamle dage — og navnlig i sejskibene — var det en æressag for en sømand at blive først færdig med et stykke arbejde.“

„Hvor længe var De ude med sejskibene?“

„Efter tre års forløb blev jeg ked af dem og ville se noget mere. Derfor rejste jeg, som det var skik, til Hamburg, hvor jeg mønstrede ud som matros i en alder af 17 år. Først kom jeg ud med et svensk sejskib,



H. A. Guldhammer

som hed „Luther“, og med det var jeg til Sydamerika. Senere kom jeg ud med en stor norsk fire-mastet bark. Næst efter skoleskibet „København“ var dette skib det største skandinaviske sejskib, der nogensinde har eksisteret. Det hed „Prince Robert“, og med det sejlede vi på Stillehavet. Jeg oplevede at komme til San Francisco i foråret 1906, kun en halv snes dage efter det store jordskælv og den efterfølgende store brand. Det brændte endnu mange steder i byen, da vi stod havnen ind.“

„Fortæl lidt om rejserne?“

„Livet om bord i de store sejskibe på de lange rejser var helt anderledes end om bord i småskibene. Om bord i de store skibe havde man det mere behageligt. Det var dejligt. Vi var 5½ måned om at sejle fra England til San Francisco, og tilbagerejsen tog ligeså lang tid. En sådan rejse var en oplevelse med et sejskib. Man passerede alle

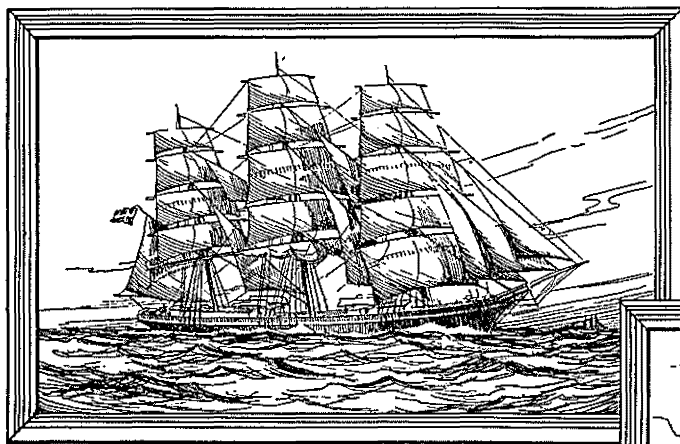
vejrzonerne. Man oplevede det skønneste vejr i passaterne, hvor der var tid og lejlighed til at udføre skibsmandsarbejder, der krævede virkelig faglig dygtighed. Og så skulle man siden rundt Kap Horn, noget af det hårdeste, man kunne komme ud for i et sejskib. I et stormende vejr og den højeste sø, som overhovedet findes på kloden, krydsede man tit i flere uger for at komme rundt „Hornet“. Det var bestemt en dejlig tid.“

Lærer! — Ikke på vilkår!

„Nå, da jeg kom hjem i 1908, kom jeg på navigationsskolen i København. I juni samme år tog jeg styrmandseksamens første del og i november anden del. Det gik stærkt dengang! Derefter kom jeg ind i DFDS. Men allerede i maj 1909 blev jeg anmodet om at komme tilbage til skolen for at fungere som lærer, hvilket jeg pure afslog med den motivering, at nu var jeg blevet styrmand og skulle ud at sejle. Efter en fornyet anmodning og efter at have fået tilsagn fra rederiet om, at jeg kunne betragte mig som „udlånt“ til skolen, indvilgede jeg dog i et halvt års tjeneste for på den måde at hjælpe min gamle skole, indtil Struberg vendte tilbage fra marinen. Men mere end et halvt år ville jeg ikke strække mig til. Ikke på vilkår!“

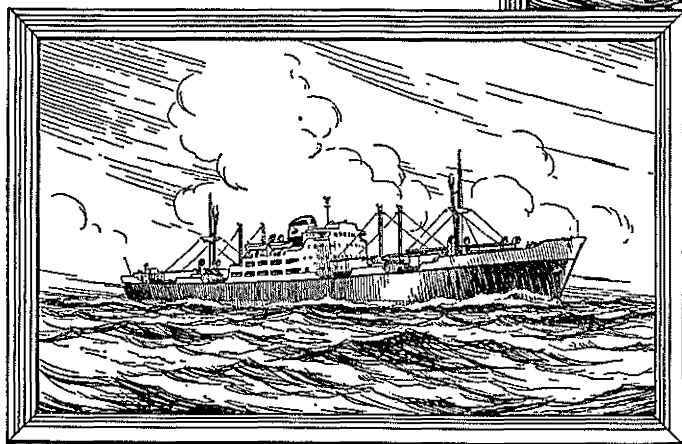
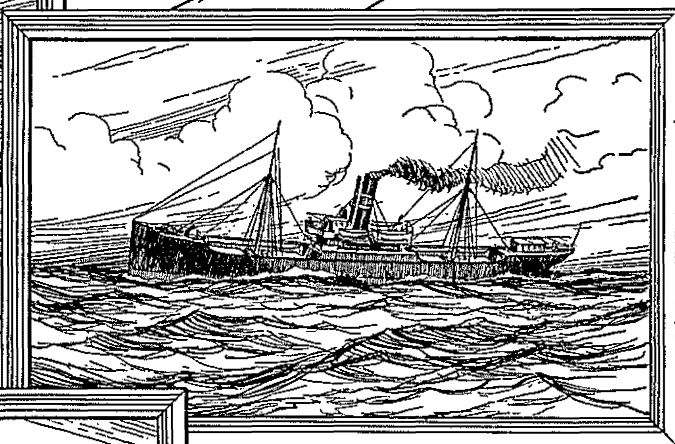
„Men De fik ikke Deres vilje?“

„Joh, for jeg skiftede mening. Der skete det, at inden det halve år var gået, fik jeg virkelig lyst til lærergerningen — vel nok fordi jeg følte, den lå for mig. Ved afskeden med skolen blev det bestemt, at jeg skulle komme tilbage, når jeg var færdig med min tjeneste i marinen. Efter at være blevet reserveløj-



H. SCH - P.

GENNEM



GENERATIONER

HAR DE
OVERALT PAA HAVET
FAAET

fra JESPER CHRISTENSEN & Co
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER



nant kom jeg igen til navigationsskolen — og blev. Men jeg havde stadig en god portion saltvand i årener, og det var svært at blive på landjorden. Jeg har dog været så heldigt stillet, at jeg fra tid til anden — i kortere eller længere perioder — har kunnet sejle som navigatør siden, bl. a. med isbrydere. Desuden har sejlsporten tildels tilfredsstillet min trang til søen. Ja, og „så lakkede og led det“, som Ibsen siger.“

„I 1927 skulle der oprettes en navigationsskole i Thorshavn på Færøerne, og jeg blev sendt derop for at løse den opgave. I løbet af to år fik jeg indrettet skolen, sat den i gang og ledede den, indtil det første hold havde bestået styrmandseksamen. Samtidig oplærte jeg den mand, som fremtidig skulle lede skolen.“

Sommertogt med isbryder.

„Da jeg kom tilbage, blev jeg sendt til Bogø som nedlægnings-bestyrer. Det var lidt sørgeligt at skulle nedlægge denne gamle skole, men man kan ikke få lutter gode opgaver. Forøvrigt gjorde jeg også tjeneste i navigationsdirektoratet, hvor jeg forblev til sommeren 1939 som medlem af eksamenskommissionen. I den periode skete der noget betydningsfuldt for navigatøruddannelsen, idet den gamle isbryder „Stærkodder“ hver sommer blev sendt ud på øvelsestogter med elevhold fra de forskellige navigationsskoler. Jeg nød den zere, at handelsministeriet viste mig den tillid at lægge denne opgave i min hænder. Som fører af skibet og som leder af øvelserne stilledes jeg helt frit i dette eksperiment, som blev iværksat i 1933. Forsøget faldt så heldigt ud, at det blev gentaget i de følgende år til og med 1939, da krigen satte en stopper for de udmærkede øvelsessejladser.“

„Så afgik navigationsskolebestyrer Funder på grund af alder i sommeren 1939, og derpå blev jeg fra 1. juli samme år bestyrer på Københavns Navigationsskole. Men den stilling beklædte jeg kun i 1½ år. Så døde nemlig navigationsdirektør Lorck, og jeg blev direktør fra februar 1941. Men nu skal det desværre være slut.“

„De må kunne fratræde som en tilfreds mand?“

„Jeg skal ikke lægge skjul på, at mine bestræbelser er gået ud på at forbedre navigatøruddannelsen og de kår, hvorunder den finder sted. Derfor er det en meget stor tilfredsstillelse for mig, at jeg nu kan aflevere navigationsskolerne i tip-top stand. Skolerne i København og Svendborg er helt nye. De er hypermoderne og helt igennem dejlige skoler. De to andre skoler, Fanø og Marstal, er blevet bygget om, udvidet og moderniseret i løbet af de sidste to år. Og alle fire skoler er udstyret med de mest moderne navigationsinstrumenter.“

„Det er vel nødvendigt?“

„Ja, alt dette er lykkedes og de fornødne bevillinger er blevet opnået ud fra den betragtning, at skal Danmark have en konkurrencedygtig skibsfart, behøver vi ikke alene gode og moderne skibe, men også besætninger med den bedste mulige uddannelse. Danmark behøver den hårde valuta, skibsfarten indsejler.“

Menneskeskæbner en gros.

Telefonen ringer, og navigationsdirektøren beder undskyldte et øjeblik. Vi kan ikke helt undsige os fra at lytte. Da samtalen er forbi, siger vi:

„Det var vist en lille menneskeskæbne, der blev afgjort?“

„De afgørelser, vi ofte må træffe her i direktoratet, kan være meget vanskelige. Det drejer sig tit om menneskeskæbner. Man må derfor fremfor alt handle retfærdigt. Jeg har aldrig favoriseret nogen på grund af bekendtskab. Hvis man ikke handler helt i overensstemmelse med retfærdigheden, føler man ikke, man har gjort sin pligt. — Men det var et lille sidespring. Som medlem af søfartskommissionen af 1947 har jeg været med til at udarbejde betænkninger med tilhørende lovforslag til revision af en række søfartslove. Der er to af disse love, som særlig berører mit embeds-område. Den ene er loven af marts 1949. I henhold til den lov blev statens sømandsskoler oprettet samme år i Esbjerg, Frederikshavn og Sønderborg, og oprettelsen og driften blev henlagt under mit embede.“

„Det siges, at søfartsskolerne er Deres kælebørn!“

„Det har været en meget interessant opgave, men også et meget stort arbejde at gennemføre organisationen af arbejdet i skolerne. Arbejdet har givet mig den tilfredsstillelse, at de nu er i virkelig god drift. Indtil nu har de uddannet ca. 4.000 drenge. Hensigten med skolerne er at give unge mænd, der agter at gå til søs, både en almindelig og elementær praktisk og teoretisk uddannelse.“

Øvelsestogter igen.

„Den anden lov vedrører nautiske eksaminer, og man er nu nået så vidt som til lovforslagets fremsættelse i folketinget. Loven kan således ikke gennemføres før engang i 1957, hvilket betyder, at det ikke bliver mig, der kommer til at gennemføre undervisningen efter den.“

„Hvad er det vigtigste i lov nummer to?“

„Det nye lovforslag — sådan som søfartskommissionen har udarbejdet det — forudsætter dels en bestemmelse om obligatorisk sejladse med et skoleskib af 4½ måneders varighed og altså før navigationsskolen. Dels forudsætter den et øvelsestogt af indtil en månedens varighed under elevtiden på navigationsskolen. Til dette brug er foreløbig tænkt anvendt den nye isbryder „Elbjørn“. Det er forholdsvis dyrt at sejle med en isbryder, og det ville unægtelig være både bedre og billigere med et specielt bygget instrumentfartøj. På de påtænkte øvelsestogter skal navigationsskolernes elever indøves i den praktiske brug af alle de gængse og de moderne navigationsinstrumenter.“

„Hvad skal De nu til at lave?“

„Jeg skal nok finde noget at bestille. Jeg har mange interesser, og sejlsporten er en af dem. Men faktisk har jeg ikke rigtig nogle planer for fremtiden. Jeg har haft alt for travlt til at lægge private planer. Men jeg har været glad og lykkelig for de opgaver, jeg i tidens løb har fået lov at løse.“

—wig.

NYT I NOTER

Livlig tysk aktivitet for dansk regning

Dansk-Fransk har fra Deutsche Werft i Hamburg-Finkenwerder fået afleveret fragtmotorskibet „Himmerland“. Det var det tredje skib, værftet leverede til det danske rederi. „Himmerland“ laster 10.500 tons d. w. som shelterdækker og 12.900 som fulddækker. Hoveddimensioner: Længde pp. 134, bredde 18,7, dybgående 9,1 meter. Der er 16 3-5 tons bomme og en 30 tons sværgodsbom. Hovedmotoren er en B & W diesel på 5.340 HK. Fart 15 knob.

A. P. Møller har fra AG Weser fået leveret fragtmotorskibet „Lica Mærsk“. Lasteevne som fulddækker er 12.350 tons. Længden er 138,6, bredden 19,4 og dybgående 9,6 meter. En B & W diesel på 9.400 HK giver skibet en fart på 17,5 knob. To søsterskibe til „Lica“ er i ordre hos værftet.

J. Lauritzen har haft stabelafløbning på „Frida Dan“ på Nobiskrug-værftet i Rendsborg. „Frida Dan“ er konstrueret til sejlads i is. Hoveddimensioner: Længde o. a. 91, længde p. p. 82,3 og højeste dybgående 6,4 meter. Lasteevnen bliver på 2440 tons. Hovedmaskineriet, som skal bestå af en B & W diesel på 2.830 HK, vil give skibet en fart af 14 knob. Et søsterskib er under bygning på samme værft.

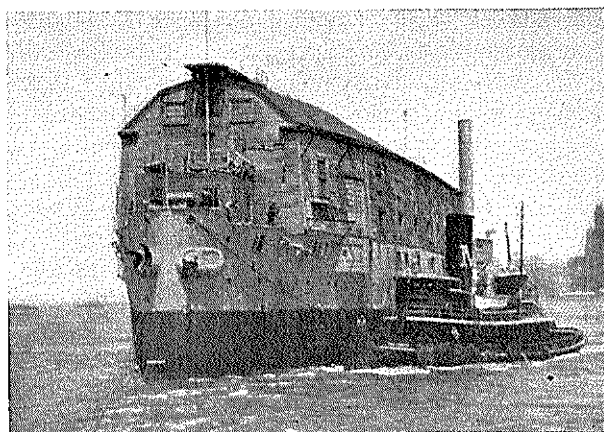
Køb og salg

Hamburg-firmaet Kurt v. d. Heide har købt bjærgningsfartøjet „Liska“ (750 tons) fra Danmark. „Liska“, der er oliefyret, er udstyret med en drejekran med en kapacitet af 25 tons. — Dampskibsselskabet „Heimdal“ har solgt damperen „L. H. Carl“ til Hamburg-rederiet Johann M. K. Blumenthal. Skibet, der blev bygget 1948 i Sunderland, har en lastevne af ca. 3.500 tons og en farteve af 12 knob. Skibet overtoges på et værft i Rotterdam efter klassificering. Dets nye navn er „Tilly Böge“. Under vesttysk flag vil det blive indsat i international trampfart. — Rederiet C. W. Følting i København har købt fragtskibet „Carl Rehder“ af rederiet Carsten Rehder i Hamburg. Skibet, en damper, er på 581 tons brutto. Dødvægten er på 835 tons. Det blev bygget i 1920. C. W. Følting har endvidere købt to skibe af samme alder i England og Norge. Alle tre skibe skal nu gennemgå en omfattende restaurering og have installeret nye maskin-anlæg.

„Dania“ bestiller nyt skib.

Dampskibsselskabet „Dania“ har hos Ottensener Eisenwerke AG bestilt et fragtmotorskib på 8.000 tons dødvægt. Værftet, der tidligere kun har bygget småskibe, bygger nu fragtskibe på helt op til 15.000 tons dødvægt.

Nauticus.



Noahs Ark?

Nej, det er ikke en kopi af Noahs Ark, men et af den amerikanske marines udtjente slagskibe, USS „Illinois“. Vi er altså ikke de eneste, der gør vore gamle krigsskibe grimme ved at give dem tag på. „Illinois“ har igennem flere år set endnu værre ud end fregatten „Fyen“. Skibet blev bygget i 1901 og sejlede fra 1907 til 1909 jorden rundt. Og, hvad der er usædvanligt for amerikanske slagskibe i nyere tid, — det har ikke affyret eet eneste skud under krigshandlinger. På sine gamle dage bar skibet navnet „Prairie State“. I de sidste år fungerede det som en slags skoleskib for marinens reservepersonel ved New York. I sommer kom det ud på sin sidste rejse og ses her på vej til ophugning. Sin skæbne mødte det hos Patapsco Scrap Corp. i Baltimore, der vurderede det til 278.250 dollars i gammelt jern og pindebrænde. Det tog bugserbåden „M. Moran“ to dage at bugsere det engang så stolte krigsskib til kirkegården. Billet har vi hentet fra det store amerikanske Moran Towing & Transportation Co.'s smukke blad „Tow Line“.

SHIP REPAIRS AT ANTWERP

ATELIERS L'AVENIR, S. A.

13-21 Hardenvoort

Telegr. "Divorepalr" - Phones 332258 - 339568

GENERAL SHIP REPAIRERS

DRYDOCKING & PAINTING

SPECIALISTS IN REPAIRING OF ALL
TYPES OF DIESEL AND TURBO ENGINES

Represented in Denmark by:

CHR. ANDRESEN

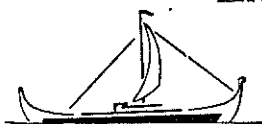
33, AMALIEGADE

COPENHAGEN

KNUD E. HANSEN

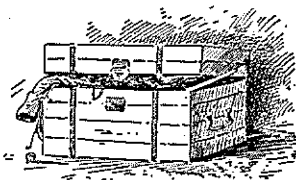
Consulting Naval Architects
Marine Engineers

Bredgade 75 - Copenhagen
Telegr.: DESIGN - Tel.: Minerva 718



...fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



Engang var det natklub!

For første gang i 30 år er der sket en tilvækst til passagerflåden på de store amerikanske indsøer. Skibet, der hedder „Aquarama“, er et tidligere troppetransport-fartøj af C-4 typen, som har måttet gennemgå en ombygning. „Aquarama“ skulle have været indsat i passagerfarten mellem Detroit og Cleveland allerede sidste sommer, men først i år blev anlægskajen i Cleveland færdig til at modtage skibet. For at få tiden til at gå måtte skibet sidste sommer finde sig i at blive lagt op i Chicago, hvor det blev brugt som flydende natklub!

Den første kvinde?

En af „Vikingen“s læsere, herr Steen Kokborg, som er ansat ved „Electric Boat“ i Connecticut, har sendt mig nogle morsomme oplysninger om u-både. En af dem siger, at Clara Burton var en af de første kvinder, der nogensinde dykkede ned med en u-båd. Clara Burton var grundlæggeren af Amerikas Røde Kors.

U-båds bibliotek

Electric Boat, der er en afdeling af General Dynamics, som bl. a. byggede verdens første atom-drevne u-båd, har et bibliotek, hvis samlinger af bøger og tidsskrifter udelukkende omhandler u-både. Biblioteket er beliggende i Thames Street i Groton, Connecticut, og har hver dag undtagen søn- og helligdage åbent i seks timer.

Periskop og heste

Af u-båds bibliotekets bøger fremgår det bl. a., at det første periskop i den amerikanske flåde ikke blev fremstillet til brug for en u-båd, men anvendtes af monitoren „Osage“ til udspejning af de konfødereredes kvalleri langs bredderne af Red River i Arkansas!

Det hjalp vel nok!

Pladsforholdene i de første u-både var mere knebne, og derfor bestemtes det i den amerikanske u-båds-flådes tidligste barndom, at hver mand om bord skulle have ekstra 10 dollars om måneden som erstatning for større slid på tøjet. Denne beslutning blev taget, efter at præsident Theodore Roosevelt selv havde været en tur ude med en undervandsbåd!

U-bådens fødselsdag

Hvert år den 11. april fejrer man i den amerikanske flåde u-bådens „fødselsdag“. På denne dato for nøjagtigt 56 år siden fik US Navy sin første u-båd. Den var konstrueret af John P. Holland og fik hans navn. U-båden byggedes udelukkende på spekulation af Electric Boat, og omkostningerne løb op på 260.000 dollars. Men marinen købte den for 150.000 dollars, således at „Holland“ gav tab i første omgang. En moderne u-båd af de typer, amerikanerne anvender, koster ca. 10 millioner dollars!

Flere jern i ilden

Christian V befalede i 1688, at alle, der ville lave kompasser, måtte lade sig underkaste en eksamination med Ole Rømer som eksaminator. Desuden bestemte han, at ingen måtte sy flag uden samtidig at være kompassemager. Lovrigt var flag- og kompassemagerne også sejlmagere. Som mesterstykker skulle et medlem af faget lave omtrent 25 forskellige ting lige fra jagt- og mærssejl til et kongeflag, en gøs, forskellige kompasser og en række timeglas!

Det er 100 år siden

Det første dampskib blev indsat på ruten mellem England og Newfoundland for præcis 100 år siden.

Glæden noget blandet!

Vi har tidligere talt om, hvor galt det kan gå, når man inden for skibsfarten turer letsindigt frem med orientalske skrifttegn. Cand. jur. L. Møller Sørensen har foræret mig et nyt eksempel: En officer fra den hedengangne Kriegsmarine har i det britiske ugeblad „Illustrated“ berettet om det tyske kaperskib „Atlantis“ bedrifter under den anden verdenskrig. På et tidspunkt var kaperen camoufleret som japansk handelsskib, og der var virkelig gjort noget ud af det for at bluffe fjenden. Nogle japanske skrifttegn på boven skulle gøre det ud for skibets navn. Skrifttegnene var hentet fra et japansk tidsskrift, og ingen om bord vidste rigtigt, hvad de betød. Først senere fik de dem tydet — og blev meget forbavsede. Der stod nemlig: „Kom ind og glæd dig i de røde lygters distrikt“!

Radar vinder frem

Ca. fem tusind europæiske skibe er udrustet med radar. Heraf er der ca. 250 danske!

Guano

Guano-transporterne fra Chiles og Perus kyster gav i sejlskibenes dage søfarten fin beskæftigelse. Guano er som bekendt simpelthen fuglemøg og de laster, der hentes fra de nævnte kyster, stammede fra millioner af pelikaner. På grund af dette affald stiger landet visse steder op til fire centimeter om året, og inden man for alvor begyndte at hente guano til Europa, lå affaldet visse steder i lag på op til 35 meters tykkelse. Fra gammel tid har man været klar over guanoens værdi som gødning, og derfor var det en overgang — mod dødsstraf — forbudt at gå i land på de steder, hvor pelikanerne levede i stort antal. — Sejlskibene kunne ofte få lov at ligge i seks måneder eller mere, før de havde laster fuld af guano. Lasteforholdene var nemlig meget primitive. I Callao var bygget en mole ud i vandet med tipvognsspor, men andre steder måtte sejlskibene modtage lasten fra særlige ropramme, hvori gødningen væltedes ned fra klipperne ved hjælp af sejldugsreuder. Sommetider lå en hel armada og ventede på at komme til ved molen i Callao.

Danske skibe betalte krigsskat

Fra 1848 til 1850 måtte alle danske skibe hvert år betale en særlig krigsskat i to terminer. De mindste skibe betalte en daler og 20 skilling om året, men et middelstort skib på mellem 90 og 100 kommercelæster betalte 48 rigsdaler. Ene af alle betalte Bornholms skibe var den halve krigsskat, fordi øen havde sin egen milit. Til gengæld svarede bornholmerne efter frivillig indsamling en ekstraskat.

Nasser-planer

Den ægyptiske regering har planer om at gøre Port Said til en frihavn for derved at øge indtægterne ved Suez-kanalen. Til dette brug vil man anlægge nye veje, der skal forbinde havnen med landbrugsarealerne i det nordlige delta. Desuden vil ægypterne bygge flere nye fabrikker ved Suez-kanalen.

Tang og biler

Under besættelser blev fremsat en plan om at udvinde gas af tang og at bruge gassen som erstatning for benzol til bilerne! Men projektet viste sig ikke rentabelt.

Spis tang og hold Dem slank!

En af de danske agar-fabrikker fremstiller af een og samme tangart ingredienser til svinefoder, buddingpulver og et bestemt slankemiddel!

KORT og GODT

Plads for giganterne!

Supertankerne har vist, at de ikke bare er døgn-fluer, og efterhånden gør flere og flere havne verden over klar til at tage imod dem. Hamourgs havn er som sædvanlig med på noderne. Både selve havnen og indsejlingen til den skal gøres dybere, og visse dele skal udvides. Ifølge planerne skal laste- og lossekapaciteten for olie fordobles i løbet af ti år.

Den nærmeste del af floden Elben skal uddybes til 13 meter ved almindeligt lavvande. I den sydlige del af havnen skal bygges flere nye bassiner, hvoraf ti skal kunne tage imod tankskibe på over 28.000 tons dødvægt. Endvidere skal der bygges 17 bassiner, der hver skal kunne tage tankere på op til 16.000 tons. I 1965 venter man at kunne losse 12 millioner tons olie.

Trængsel ved Sydpolen

Heldigvis er der stadig områder, på hvilke øst og vest kan samarbejde. Et af dem er det videnskabelige arbejde i anledning af det geofysiske år.

Den 9. november afsejler den amerikanske isbryder „Staten Island“ fra Seattle, og samme dag afsejler fragtskibet „Wyandot“ fra Davisville, Rhode Island. Begge skal til Antarktis, nærmere betegnet til Wedell Havet ved ti grader vestlig længde.

Både Storbritannien, Argentina og Chile gør krav på besiddelser i Antarktis, men de ekspeditioner, der sendes til dette øde område til næste år, har intet med politik at gøre. De skal udelukkende arbejde for videnskaben på international basis.

Amerikanerne regner med at nå frem til fastisen omkring den 15. december i år, og det bliver det tidligste tidspunkt, hvorpå nogen ekspedition indtil nu har forsøgt at forcere Wedell Havet. Amerikanerne har i sinde at oprette en geofysisk station på Bowmanhalvøen.

Andre amerikanske skibe afsejler til andre områder i Antarktis, og bl. a. vil der blive oprettet en international vejrstation i Little America, der ligger på omtrent den modsatte side af „Iskalotten“ på ca. 140 grader vestlig længde. Eventuelt vil der blive oprettet en fly-forbindelse tværs over Antarktis.

Ca. 100 videnskabsmænd fra USA vil blive sendt til Antarktis i det internationale geofysiske år. Desuden vil der blive sendt ca. 250 assistenter. Der er ingen kvinder imellem. Nogle af videnskabsmændene vil blive afløst efter et års forløb.

Den amerikanske marine har bundet ca. 3.000 mand i arbejdet vedrørende det geofysiske år.

Der følger en enkelt dreng med den amerikanske

ekspedition til isørkenen. Det er spejderen Richard Chapekk. Han vil blive misundt af alle andre drenge verden over. Richard er blevet udvalgt imellem en mængde ansøgere, fordi han havde et yderst godt kendskab til sydpolarområdet gennem boglige studier. I dette efterår skulle han have begyndt studierne ved Princeton Universitetet, men har udskudt dem i to år.

En af lederne af den amerikanske ekspedition, Paul Siple, startede sin antarktiske karriere på samme måde som Richard. I 1929 var han som drengespejder med på admiral Byrds Sydpol-ekspedition.

I det internationale geofysiske år, der begynder den 1. juli 1957 og slutter med udgangen af 1958, deltager en mængde lande fra hele kloden, bl. a. også Sovjetunionen.

Verdens første

Liberty-skibet „John Sergent“, der er på 13.000 tons, blev verdens første helt igennem gasturbine-drevne handelsskib. Skibet, der er bygget om, har været på prøvetur og gik straks efter ud på sin jomfrurejse fra New York til Southampton.

Onassis og Niarchos i kompagni

De to græske konkurrenter om handels-herredømmet på verdenshavene, Onassis og Niarchos, har truffet hinanden på Cap d'Antibes i Frankrig og fået bemærkelsesværdige resultater ud af mødet. De to herrer er blevet enige om en samsejlings-aftale, bl. a. om olie-transport rundt om Kap det gode Håb.

Hvilken æggekage!

Man må ikke håbe, at det argentinske køleskib „Rio Queen“ har haft en alt for stormfuld rejse over Atlanten. Forleden ankom det nemlig til en vesttysk havn fra Buenos Aires med 18 millioner hønseæg i lasten. Nå, æggene var godt emballeret i 50.000 æsker, og forhåbentlig blev de ikke til æggekage allerede inden losningen. — Iøvrigt menes det at være den største æglast, der nogensinde er blevet fragtet med eet enkelt skib.

—wig.

A/S MONTANA

Telefon 9246

• Kul, Koks, Cinders

DE FORENEDE BUGSERSELSKABER
KØBENHAVN

Jorden rundt med „Jul på Havet“

Jorden rundt for mindre end en femmer, — det er vel nok en drøm! Men dette års „Jul på Havet“ gør drømmen til virkelighed, og de bedste maritime rejseførere beskriver i ord og farver alt det, vi ser.

Inden De løser billet til verdensomrejsen, skal vi kort fortælle Dem, hvad De har i vente:

Vi starter en vinterdag i en lille dansk havn med *Oscar Knudsens* hyggelige forsidebillede af en snemand med kaptajnskasket på hovedet. Snemanden står med en stor søkikkert for øjet og ser helt misundelig ud over, at han ikke skal med mod vore fjerne mål.

Op så befinder vi os pludselig i Øresund sammen med en „Skonnertbrig i stille vejr“, et solskinsfyldt maleri af de gamle sejskibes maler *Fr. Landt*. Vi går ned i den gamle skonnertbrigs kahyt, hvor *Allan Larsen* med et dejlig digt tolker den hygge, der findes et sådant sted.

Nu skifter vi skib og tager med *Otto Ludwig* et smut rundt i danske farvande med den historiske fortælling „På togt med Bornholms Tordenskjold“. Det er en spændende historie om en af Danmarks mest forvovne kaperskipperere.

Pensacola er vort næste mål, og hertil føres vi af kaptajn *Rud. Christiansen*, der fortæller en rørende historie om den mærkelige sømand „Finnen Bill“. Han gør det så godt, at man bagefter tror at have kendt Bill personligt.

Den finsk-danske maler *O. W. Dahlstrøm* bringer os tilbage til mere hjemlige farvande med et pragtfuldt maleri af „En provinspaketi i høj sø“, så man ligefrem gør „søben“ for at holde balancen. Derefter kommer vi til Københavns havn, som den så ud for 30 år siden. Dampskibs-maleren *V. Quistorff* er repræsenteret ved motivet „Parti fra Københavns havn“.

Hurtigt føres vi til Banana Island, hvor vi får os en grinagtig oplevelse i selskab med forfatteren *Hans Andreassen* og tegneren *Kjeld Simonsen* samt en hel hær af voldsomme og elskovssyge sørøvere. „Idyl på Banana Island“ hedder historien.

Vi slipper helskindet fra piraterne og når op under Grønland sammen med *Adrian Johansen*, hvis fiskerhistorie, „Når man er blevet voksen“, er en lille perle.

Men sceneriet skifter hurtigt. Pludselig er vi sammen med maleren *Søren Brunoe* ude i Lillebælt. Hans billede, „Fregatten Holger Danske udfør Strib færgeleje“, kan varme i vinterkulden med sine dejlige farver.

Under *Paul Sindings* kyndige ledelse når vi helt til det fjerne Østen. Som den store kolorist, *Sinding* er, får han os til at føle os i selskab med kongen af Bantam under dennes besøg om bord i skibet „Oldenborg“.

Igen skifter vi skib og er sammen med *S. Kielland-Brandt* om bord i „Lille havkrydser“. *Kielland-Brandt*,

den store kunstner holder af de små fartøjer og de vilde bølger og får med sine billeder os andre til at gøre det samme.

Ud for Holmens Mastekran træffer vi *Johan Behrens*, der med sit dejlige maleri af „Peder Skrams sidste rejse“ vil vække minder hos mange orlogsgaster.

Så tager vi med rutebåden til Rønne, og om bord på denne fortæller *Aage J. Chr. Pedersen* mesterligt om „Rudolf og det mærkelige fyrtoj“.

Jack Tar og *Paul Sinding* inviterer os ind i en marinestue med „Skibssnak i bakken“. Vi hører mange ender blive spundet, og med hele otte marinemalerier kommer vi med *Sinding* og en række kendte danske skibe bl. a. til Christiansø, Middelhavet, Dover og Sjællands Odde. Der er farvestrålende billeder både af „Georg Stage“ kongeskibet „Dannebrog“, lineskibet af samme navn, fregatten „Rota“, fregatten „Jylland“, skoleskibet „Danmark“ og lineskibet „Prins Christian Frederik“!

Derefter kommer vi med *Otto Ludwig* til det sydlige Ishav, hvor vi oplever „Hvalrossens sidste rejse“, der også fører os ca. 100 år frem i tiden. Den historie, der er en parodi på menneskenes genialitet, vil få Dem til at le.

Og nu skal vi opleve „Brænding på Hammeren, Bornholm“ ved et skønt maleri af *O. W. Dahlstrøm*, og straks efter fører *S. Kielland-Brandt* os ud med „Fiskekutter i høj sø“, så vi næsten er ved at blive søsyge. Så godt er det gjort!

Vi drager videre til den lille canadiske ø Grindstone Island, hvor vi sammen med *Henning Nielsen* hilser på „Den levende snemand“. Den historie er en rigtig gyser, — og så er den sand! — Ude i Atlanten ryster vi uhyggen af os, og her præsenterer *Hugo Hammer* os for Stavangerjens. „Da Stavangerjens bad sit Fadervor“ er en vældigt godt skrevet historie om en af mange gamle sejskibs-søfolk.

Fr. Landt inviterer os så til Grønland med det dejlige maleri „Grønlandsfarer udfør Diskøen“, og vor rejse fører os endelig til en eller anden sydhavsvø med palmer og rødgyldne solnedgang. Det er *Oscar Knudsen*, der slutter af med et dejligt billede på juleheftets bagside.

„Jul på Havet“ er større og endnu mere overdådigt udstyret end noget år tidligere. Både bogtrykkeren, *A/S L. Idrich*, og *Brdr. Barentzens Clicheanstalt* har haft ekstra meget at gøre med heftet i år. *Axel Barentzen* har som sædvanlig stået for redaktionen.

Heftets pris er ligesom sidste år kr. 4,75. Lad denne smukke tryksag selv komme ud på rejse. Send den til familie og venner på havet eller i udlandet. De kan nå det inden jul!

Redaktionen.

HONG KONG

WORLD WIDE BUNKERING SERVICE

**A. H. Rasmussen:
SOLSKINDAGE PÅ EN KRUDTTØNDE**

Haases Forlag. — Kr. 14,75.

„Solskinsdage på en krudttønne“ er en særdeles spændende fortælling fra den engelske marines glørværdige indsats under sidste verdenskrig. Den er oversat af Knud Andersen og særdeles spændende og underholdende. Hvad mener De om følgende sætning: Vor flotille spredte sig vifteformigt og indtog positioner forude, agterude og på konvojens flanker. Så stævnede vi ud i stormen mod u-bådsalleen.

Dette er kun nogle få linier, men heri ser De, hvilken spænding bogen rummer, og forfatteren har forstået på en glimrende måde at skildre de dramatiske episoder, som krigen var så rig på.

En bog, vi kan anbefale på det bedste.

Adrian Johansen: HAVETS SØNNER

J. Frimodts Forlag. — Kr. 11,50.

„Vikingen“s gode ven, Adrian Johansen, har udsendt en roman fra Færøerne, som giver hele livet om bord på de fiskebåde, der kæmper i al slags vejr for det daglige brød. Med en inderlighed fortæller han om helten Pouls kamp med sig selv for at være i overensstemmelse med sin tro. Man kan på hver side mærke, hvordan forfatteren selv har kæmpet den kamp.

En meget personlig og dybtfølt bog, som vil bringe sin læser i religiøs forståelse med forfatteren.

Eduard Nikolaj Jensen: LIVET I NYBODER

Strubes Forlag. — Kr. 15,75.

Hvor er det en fornøjelse for enhver marineinteresseret at læse Eduard Nikolaj Jensens erindringer fra Nyboder.

Her er virkelig let tilgængelig litteratur fra en tid af marinens historie, som menigmand ikke tidligere har haft adgang til.

Man må beundre forfatteren, der i sit 74. år har kunnet skrive så detaljeret om sin ungdom, og man må være Hennig Kjær taknemmelig for at have draget dette stof frem. En virkelig god bog med mange interessante erindringer fra den gamle marine.

Rustfri kogekear i højeste kvaliteter

CONTACTO
fra Olufstrøm



Katalog sendes på forlangende

OLUF BRØNNUM & CO.
KONGELIG HOFLEVERANDØR

HOLBERGSGADE 8-10



TLF. CENTRAL 8750

-lige bag

KØBENHAVN K

Størrekassen!



KGL. HOFMØBELFABRIKANT

C. B. HANSENS ETABL.

BREDGADE 32

København K.

Central 386 — 11,386 — 11,585

Københavns Maskinskole har uddannet 21.000 elever

Den 1. januar i år var det 50 år siden, Københavns Maskinskole blev oprettet. I den anledning har maskinskolen nu udsendt en lille bog, der beretter om skolens virke gennem de forløbne år.

Københavns Maskinskole havde nu nok fortjent et lidt større festskrift, men det er karakteristisk for skolen, at den i almindelighed lader resultaterne tale for sig selv. Og derfor er jubilæumsbogen blevet så beskeden. Den er imidlertid indholdsrig og siger det, der skal siges.

Forordet er skrevet af handelsminister Lis Groes, der bl. a. siger:

„Takken for de mange nyttige resultater må i første række rettes herhen (til ledelse og lærere), men det er samtidig naturligt at erindre om den ungdom, der i mange tilfælde ved personlige økonomiske ofre har gennemført uddannelsen — i første række naturligvis i personlig interesse, men på langt sigt i allerhøjeste grad også i samfundets interesse.“

„Med det kendskab, jeg har til Københavns Maskinskoles ledelse og lærerstab, vil jeg tro, at skolen er vel rustet til at gå i gang med at løse den opgave, vi kalder „de store årgange“. Det bliver her for en gangs skyld skolen, der skal aflægge svendep prøve. — Jeg tror, skolen vil bestå den prøve,“ slutter handelsministeren.

Ja, herom kan der næppe herske tvivl. Københavns Maskinskole har gennem årene været af den største betydning for dansk søfart og industri og dermed for hele landet. Skolen byder eleverne de bedste betingelser for at dygtiggøre sig. Personalet er det bedst mulige. Det samme gælder selve skolen og de forhold, der bydes eleverne i almindelighed.

I de 50 år, skolen har bestået, har den indstillet 20.626 elever. Elevantallet har i årenes løb svinget stærkt, men har dog stort set været i stadig stigning. I 1948 havde maskinskolen sit hidtil største elevantal. Skolen måtte om efteråret tage samtlige lokaler i brug både på dag- og aftenskole.

For øjeblikket er elevantallet i nedgang, men når „de store årgange“ er blevet udlært, får skolen sikkert et vældigt rykind af unge mennesker, der vil være maskinister. Dansk skibsfart har hårdt brug for dem.

Under krigen oplevede skolen den tort at blive beslaglagt til tysk militærlazaret. Kun nogle få lokaler kunne fortsat anvendes til undervisning — og blev det under yderst elendige arbejdsforhold både for elever og lærere.

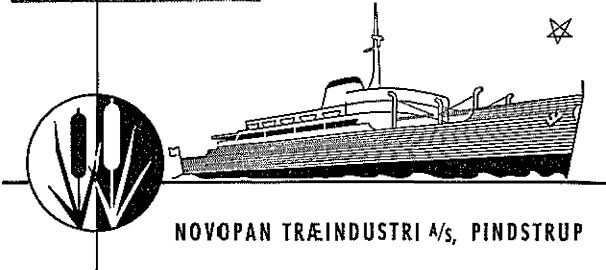
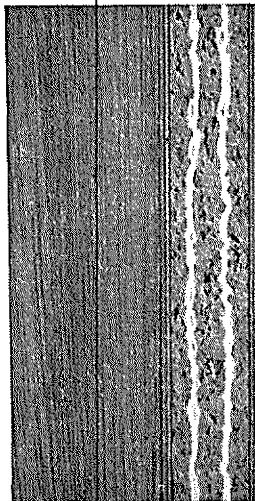
Den sorteste dag i skolens historie var den 17. februar 1945, da forstander Heinrich Gille blev myrdet af tyskerne og deres håndlangere. Gille begravdes på skolens bekostning, og en mindesten er opsat på hans grav på Bispebjerg Kirkegård. Gille var en meget afholdt og elsket forstander, og arven var svær at løfte for hans efterfølger, forstander E. Mathiesen, der imidlertid i de forløbne elleve år har udført et stort og påskønnelsesværdigt arbejde, som sikkert vil bære frugt langt ind i fremtiden.

O. L.

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



ATLAS-WERKE AG
BREMEN

Dæksmaskiner til alle Formaal

Vand-ætte Døre

Stempelpumper

Centrifugalpumper

Damp-Hjælpemaskiner

Evaporatoranlæg

Ventilationsanlæg

Fødevandsanlæg

Skibskøleanlæg

GENERALREPRÆSENTATION:

ALBERT JENSEN

AKTIESELSKAB

AMALIEGADE 32

CENTR. 12 612 TELEX: 2541

Til strømmen bar dem op

Den kendte journalist A. Nielsen har her i en række artikler med stof fra de gamle arkiver fortalt om de gamle grave for druknede sømænd.

De lagdes for solbrand og vindes vift,
og derfor blev græsset så strid: og stift,
men med vilde blomster iblandt.

(Frit efter Bjørnsor.)

I århundredernes løb er mangen død sømand af storm og strøm drevet i land på vorø kyster. Danmark har i forhold til sin størrelse en vældig kyststrækning på grund af de mange øer. Hertil kommer, at Sundet og bæltene hører til havets mest befærdede alfarveje for skibsfarten.

Ukendte drev ligene i land, ukendte blev de begravede; gemt er snart glemt, og kun de steder, hvor der er tilknytning til særlige omstændigheder, lever mindet endnu. I mange tilfælde er de begravet i selve havstokken, stedet overskyttet ved højvande eller dækket af sand. Men i langt de fleste tilfælde har findernes pietet bevirket, at ligene er gravet ned så langt fra kystlinien, at de fik lov til at hvile i fred. I jorden kom de, men ikke i kirkegårdens indviende jord, og uden præstens tilstedeværelse. Man anede jo intet om vedkommende, hvad landsmand han var, eller om hans religion. Han kunne være hedning, jøde, muhammedaner eller hvad der efter reformationen var det værste, katolik. Det var besmittelse af hellig jord at begrave en vantro et sådant sted. Jeg har selv som dreng hørt en gammel kone i Snekkersten give et svar på en forespørgsel om, hvorfor de druknede havde et særligt gravsted: „De' ka'tte gå an, de ka' jo ha' en hel a'en reliejon, de ku' jo være kataalske.“

Masser af grave er forsvundne, men minderne lever endnu i tradition og folkesagn.

Lad os tænke tilbage i tiden: En fisker går til sin morgengerning. Det er mellem „dagning og gry“, som Kipling udtrykker sig. Der skulper et lig i strandkanten. Det giver et gisp i finderens, og han gribes af alvorsfulde tanker: Hvem er han, hvorfra kommer han? Finderen, der selv under sin farefulde gerning har set døden i øjnene, tænker uvilkårligt: Således kunne du selv ligge, fremmed på fremmed strand, uden at slægt og venner anede noget derom, men som år efter år sad derhjemme med et mere og mere svindende håb om nogen sinde at gense dig.

Fiskeren tilkalder hjælp. Strandvaskeren bjerges i land, der graves en grav, og måske sættes der en sten eller et tarveligt trækors for at markere stedet.

Undertiden blev der sat indskrift på korset. Den simpleste, jeg har hørt tale om, lyder kort og godt: „Her hviler en Strandvasker“. Russergraven i Snekkersten forkyndte på sit sorte trækors: „Her fandt saa mangen Sømand hvile.“ På det smukke kors i Humlebæk lyder det mere poetisk: „Under dette Minde to

Sømænd Hvile finde.“ På en grav nord for Helsingør fandtes en sjældenhed, afdødes navn var hugget i gravstenen. Han har altså haft papirer hos sig, der kunne identificere ham.

Som regel begravedes strandvaskerne i de pjalter, søen og det lange ophold i vandet havde levnet dem, måske blev de svøbt i resterne af et kasseret sejl. De, der hurtigt var gået til bunds, blev der i ugevis, til opløsningen var så fremskreden, at ligets vægtfylde blev mindre end vandets og som følge deraf søgte op til overfladen, men de var altid rene af det lange ophold i vandet.

Kun få steder blev gravene passet. I Snekkersten og i Humlebæk pyntede de unge piger graven hver St. Hans aften. En af gravene nord for Helsingør var omgivet af en stensætning, som hyrdedrengene vedligeholdte. I Thy lærte forældrene børnene at lægge småsten på gravene. Et andet sted ved vestkysten samlede beboerne sammen til et jernkors. Under Frederik d. 4. kom der en forordning om, at strandvaskere skulle begraves i en simpel kiste af uhøvlede fyrretræsbrædder. Dette er næppe overholdt alle vegne, først langt senere kom der en bestemmelse om, hvem der skulle afholde udgifterne (1800). Det blev på landet amtsfattiggassen. Der kom 1875 også forordning om, at inddrevne lig skulle anmeldes og synes af læger og politi. Her har det sikkert knebet hårdt. Jurisdiktionskontorerne lå som regel langt fra kysten. Fra lejerne omkring Helsingør var der 15—16 kilometer til politikontorerne. Mange lig er sikkert begravet i dybeste stilhed. At gå til fods var aldrig fiskernes sag.

Værdisager hos de ilanddrevne har der sjældent været at finde. En sømand behøver ikke at tage penge med for at gå op i rigningen. Under mit arbejde i arkiver og biblioteker har jeg kun stødt på to tilfælde. Det ene, der senere omtales under sagn og overtro, drejer sig om en kone, der fandt en strandvasker iført et pengebælte, og det andet om en strandvaskergrav i Nordsjælland. Her fandt man i graven 4 sølvmonter. (Se under Grave nord for Helsingør).

I 1810 sejrede humanismen over bigotteri og overtro, da en forordning gav tilladelse til, at man måtte begrave strandvaskere på kirkegård. Dog blev de ikke ført ind ad kirkegårdsporten, men ligesom selvmorderne løftet over muren. De måtte ikke kunne finde ud om natten, hvis de fik i sinde at „gå igen“. Så stærk var overtroen endnu. Overtroen udstyrede desuden kirkegården med en særlig vogter, et spøgelse, der kaldtes „kirkegårdsgrimen“ og som efter sagnene at dømme har været ualmindelig skrap.

Selv om tilladelsen til at benytte kirkegården var givet, har der dog mange steder fundet begravelse i de gamle strandløbergrave. Ved de store skibsforslis i Vesterhavet var antallet af lig tit så stort, at man så sig nødsaget til at flytte ud i klitterne. Et sted

på vestkysten havde man begravet så mange i en strandvaskergrav, at jorden til overfladen var opfyldt af menneskeknogler og kalk. Kalken var blandet i ved begravelsen for at borttage ligstank.

Den sidste officielle begravelse i Snekkersten fandt sted 1825, og den sidste i Humlebæk 1845. Begge steder var der dengang ingen kirkegård, og et par mil til den kirkegård ved sognekirkerne, hvor de rettelig skulle være jordede. Det er vel vanskelighederne med kørselsomkostningerne, der har spillet en rolle. I Snekkersten var kapellanen til stede ved begravelsen.

På Hellebækegnen vedtoges det, at 6 fiskere skulle følge båden til graven. Det var i slutningen af forrige århundrede, længe efter at der var givet tilladelse til at begrave ilanddrevne lig på kirkegården.

Men mange ilanddrevne lig er sikkert gravet ned i nattens stilhed uden øvrighedens vidende. Der var en indgroet skræk for øvrigheden. Det var en alvorlig sag at møde i retten og særlig en indgroet frygt for at komme til at aflægge ed. Nu til dags kan en anmeldelse om et ilanddrevet lig ordnes pr. telefon på et par minutter. Dengang skulle man gå til fods. Frem og tilbage, ialt ca. 30 kilometer fra Snekkersten og Humlebæk til Fredensborg med udsigt til at blive tilsagt til forhør og igen spille en arbejdsdag. Er det underligt, at man prøvede at slippe udenom disse besværligheder? At man i min barndom og ungdom tit pløjede menneskeknogler op over graven ved Snekkersten kunne tyde på sådanne overfladiske begravelser.

(Fortsættes)

Refleksglas

kan redde menneskeliv til søs

Reflekspedalerne har fået stor succes på landevejene, og nu ser det ud til, at lignende anordninger vil blive indført til søs. I Sverige har man i efteråret afholdt nogle storslåede forsøg, der viste, at refleksbånd kan redde menneskeliv på havet.

Forsøgene fandt sted i Stockholms skærgård. Både marinen, luftvåbnet, Sjöfartsstyrelse og redningsvæsenet deltog på samme tid, — om natten.

Redningskranse, redningsveste, små redningsflåder, større flåder, sømærker og fiskerbåde placeredes på vandet og tæt under land, hvorefter man satte en Catalina-maskine, en helikopter og en hel lille armada i gang med at søge efter dem. Halvdelen af de udlagte genstande var mærket med refleksglas, mens den anden halvdel ikke var mærket.

Catalina-flyet fandt en mængde genstande med refleksanordninger, men ingen uden. Helikopteren fandt både mærkede og uafmærkede genstande, og det samme gjaldt for bådene, men genstande forsynet med refleksstrimler var langt i overtal.

En repræsentant for Sjöfartsstyrelsen udtalte bag efter, at forsøget havde vist, at reflekterende anordninger kan betyde øget sikkerhed til søs. Bl. a. mente han, at refleksglassene ville have stor betydning for afmærkningen i trange farvande (hvad det danske fyr- og vagervæsen for længe siden har opdaget) og for nat-

sejlads i havn. Han mente, at man med fordel kunne anbringe refleksglas på brohoveder og moler.

Selvfølgelig vil refleksglassene også få betydning for redningstjenesten i de tilfælde, hvor man benytter projektører under afsøgning af et område.

I tilfælde af større katastrofer til søs som f. eks. sammenstødet mellem „Stockholm“ og „Andrea Doria“ kan refleksanordninger på redningsbåde, redningsflåder, livbælter og redningsveste redde mange menneskeliv.

O. L.

De gamle roredningsbåde kan stadig!

Den 10. marts i år blev redningsmandskabet ved redningsstationen „Svaneke“ alarmeret. Et fartøj var strandet ved Malkværn ca. 7 km syd for stationen.

Raketmateriel blev læsset på en lastbil, som kl. 20.30 kørte til strandingsstedet. Fartøjet stod 50 meter fra land. Vinden blæste med styrke 4, og søen var ret høj. Lastbilen kunne ikke komme stedet nærmere end 600 meter, og det blev nødvendigt at bære raketmateriellet over de isbelagte klipper, hvilket var meget besværligt.

Det lykkedes besætningen om bord i strandingen, der viste sig at være fiskekutteren „Vendula“ af Skärhamn, at få fat i den tredje raketline, hvorved forbindelse var etableret.

„Vendula“ havde meget stærk slagside, og da klipperne var belagt med is, var redningsforetagendet meget vanskeligt. Men det lykkedes at bjærge fartøjets seks mands besætning gennem den høje sø i redningsstolen. To af de reddede måtte på grund af forfrysninger under lægebehandling.

Ovenstående korte beretning er kun eet af mange eksempler på, at Redningsvæsenet stadig er uundværligt trods teknikens og navigationskunstens store fremskridt.

Ifølge redningsvæsenets sidste beretning reddedes der i sidste regnskabsår 33 mennesker ved hjælp af redningsapparaterne, d. v. s. raketapparater, motorredningsbåde og roredningsbåde. De gode gamle rofartøjer reddede to menneskeliv. Der var ialt 11 redningsforetagender. Svaneke redningsstation skrev sig for det største antal reddede, nemlig otte mennesker ialt, fordelt over to redningsaktioner. I begge tilfældene blev redningsraketter taget i brug.

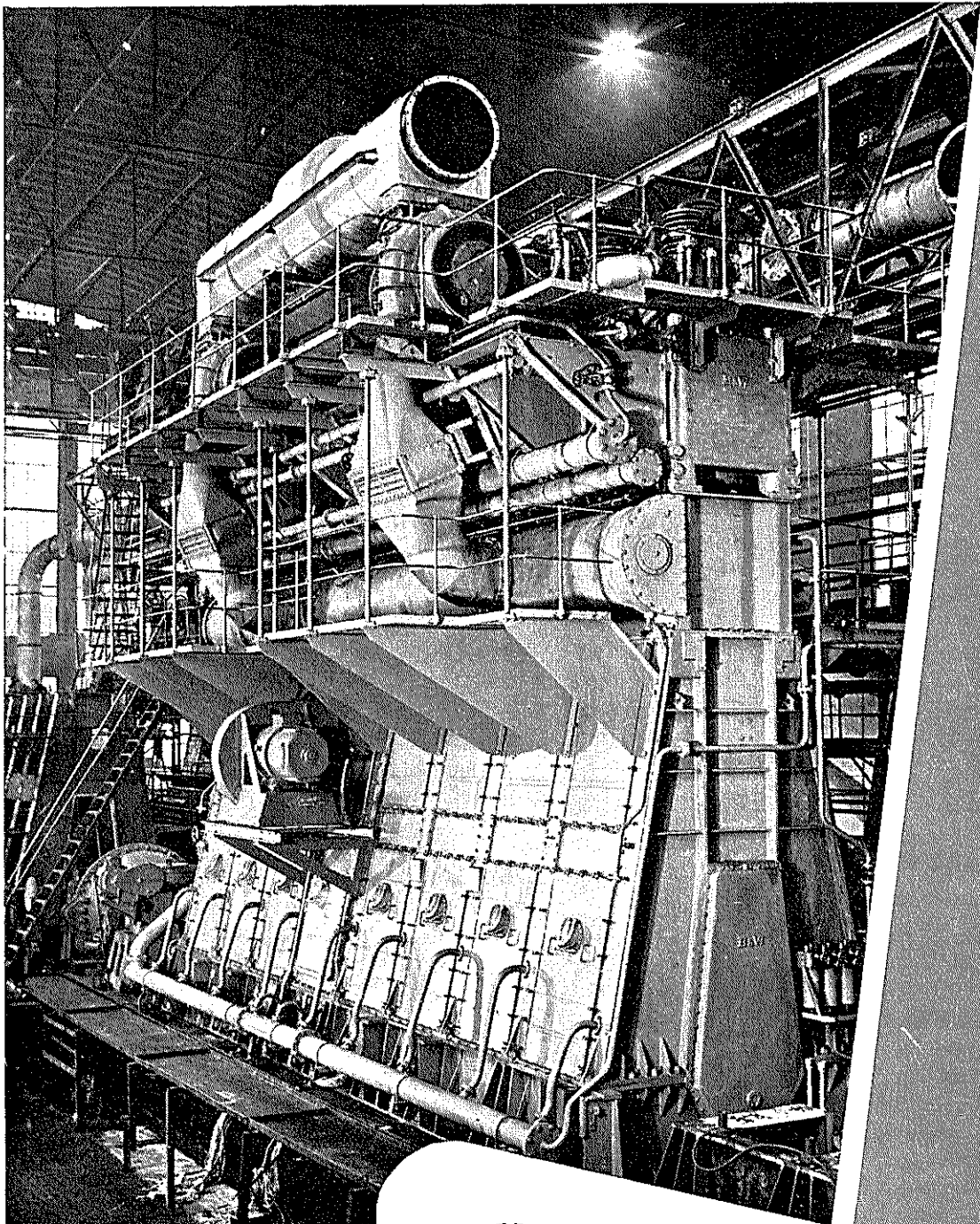
O. L.

Jul på Havet og sætternissen

„Jul på Havet“, der i år har haft større succes end nogensinde, har desværre været udsat for et råt angreb fra sætternissen. I Aage J. Chr. Pedersens fortælling „Rud. Diesel og det mærkelige fyrtøj“ har sætternissen fået „fyrtøj“ til „fartøj“. Da fortællingen i hele sit anlæg kun handler om selve Diesels opfindelse, kan denne sætternissefejl virke meget distraherende..

På sætternissens vegne beklager vi, men vi har også lovet ham, at han ikke kommer med til juletræ i år.

red.



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. november 1956



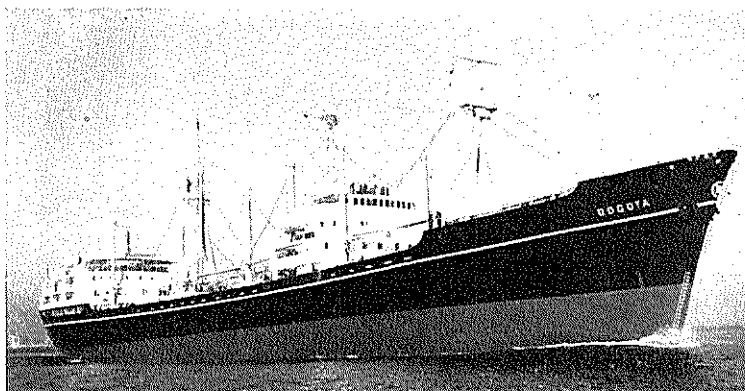
Medlemmer

Aabenraa Rederi A/S
 D/S „Activ“ A/S
 D/S af 1912 A/S
 R/A „Atalanta“
 D/S „Baltic“ A/S
 Chr. Borg
 D/S „Bothnia“ A/S
 A/S D/S på Bornholm af 1866, Ronne
 C. Clausen A/S
 D/S „Dania“ A/S
 Danish American Gulf Oil Transport
 Oil Co. A/S
 A/S D/S „Dannebrog“
 A/S Dansk Cement Central
 Dansk Esso A/S
 A/S Det Danske Kulkompagni
 Rederi A/S „Dantank“
 D/S „Draco“ A/S
 A/S De Danske Sukkerfabrikker
 A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab
 A/S Det Dansk-Norske Dampskibsselskab
 I/S D.F.B. & A/S Em. Z. Svitzers
 Bjergnings-Entreprise
 D/S „D. F. K.“ A/S
 Det Forenede Bugserselskab A/S
 Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S
 D/S „Halnia“ A/S
 A/S D/S „Heimdals“
 Hellesen & Vollmond
 D/S „Hetland“ A/S
 Rhederi M. Jepsen A/S
 Albert Jensen A/S
 D/S „Jutlandia“ A/S
 J. Lauritzen
 A/S „Motortramp“
 D/S A/S „Myren“
 A. P. Møller, Tank- & Liniebaade
 D/S A/S „Nautic“
 D/S „Norden“ A/S
 D/S „Orient“ A/S
 A/S D/S „Orion“
 D/S „Pacific“ A/S
 D/S A/S „Progress“
 D/S „Solnes“ A/S
 A/S Det Store Nordiske Telegraf-Selskab
 D/S Svendborg A/S
 Rederi A/S af 1955 — Per Svendsen
 Hans Svenningsen
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise
 A/S Tankskibsrederiet
 D/S „Torm“ A/S
 A/S D/S „Vendila“
 Vestjysk Dampskibsselskab A/S
 A/S Det Østasiatiske Kompagni

M/s Bogota

Fredag den 14. september 1956 afleveredes fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's skibsværft på Refshaleøen fragtmotorskibet „Bogota“, nybygning nr. 743, kontraheret af Aktieselskabet Det Østasiatiske Kom-

pagni. — Skibet er bygget til Lloyd's Register of Shippings højeste klasse +100 A. 1. med dimensioner svarende til en middeldybgang af 8,382 m + R.M.C.



M/S „Bogota“.

Hoveddata for M/S „Bogota“ er:

Længde mellem perpendicularer	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.	8,38 m
Dødvægt ca.	10.200 eng. tons
Fart på lastet prøvetur	17,5 knob

Skibet er det første af den nye serie fragthåde, som rederiet har i ordre, hvor maskinen er anbragt agter.

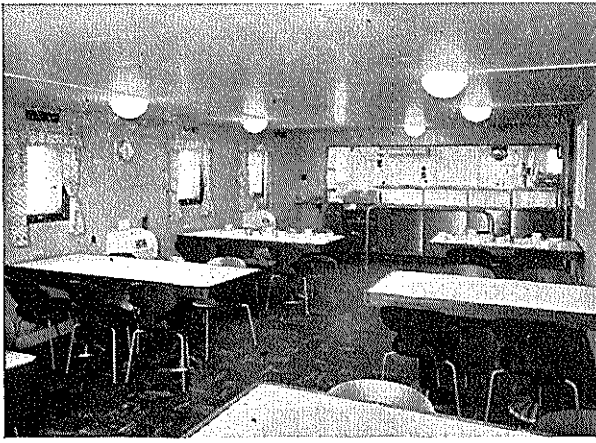
Foran motorrummet findes ialt 5 lastrum. Den agterste del af last 2 samt forreste del af last 3 udgøres af højtanke til transport af vegetabilsk olie. I last 5 på øverste mellemdæk er indrettet 2 lastkølerum med et samlet rumfang på 232 m³.

Skibet er rigget med 2 bipodmaster samt 11 lademaster. Til betje-

ning af de 5 luger er ti 3-tons bomme, ti 5-tons bomme samt en 20-tons sværbom på fokkemast og en 60-tons sværbom på stormast.

Dæksmaskineriet består af elektrisk ankerspil, elektrisk styremaskine, to 10-tons elektriske varpespil samt seks 7-tons, fjorten 3-tons og et 15-tons lossespil.

Laster, inkl. strongrooms og bakkorum, lastkølerum, bagagerum, proviantrum og storesrum for, højtanke for tørlast og styremaskinrum er ud-



Mandskabs-cafeteria.

styret med kulsyre brandslukningsanlæg med røgdetektor i styrehus.

Ventilationen i laster, proviantrum, storesrum etc. er en kombination af mekanisk og naturlig ventilation,



Officersmesse med cafeteria.

medens aptering midtskibs og agter er forsynet med et Hi-Press ventilationsanlæg, der arbejder efter højtryksprincippet.

M/S „Bogota“ er forsynet med fire aluminiums-

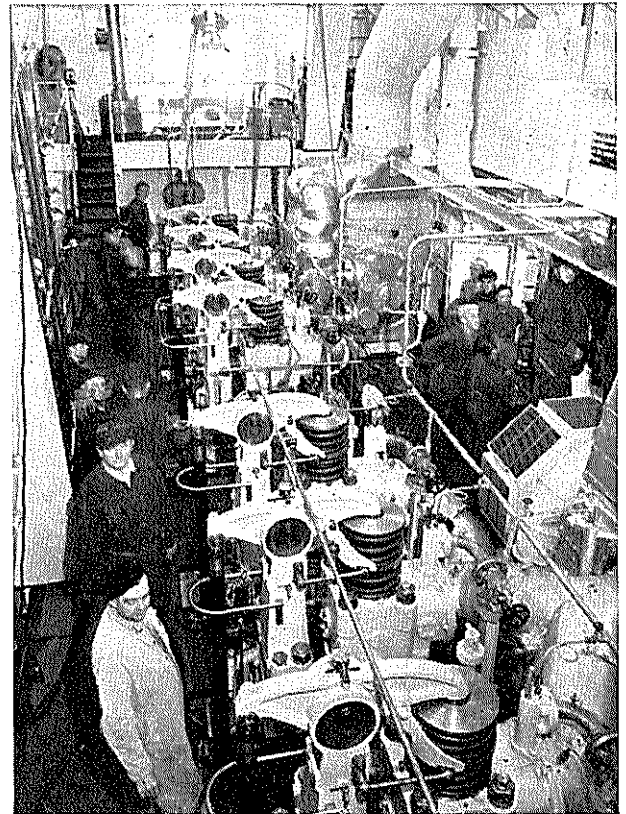


Broen.

både, hvoraf de tre er 7,3 m lange og een, der er forsynet med motor, 7,6 m lang. To af bådene er placeret agter sammen med en glasfiberarmeret plasticjolle, 4,9 m lang.

Opbygninger midtskibs indeholder rum for dæks-officerer, hovmester, hospital, kontorer, gyro-, medicin- og toldrum i hus på øverste dæk. Rum for stewardesser, rygesalon, spisesalon og pantry i hus på salondæk. Rum for telegrafist, radiatorum, sygerum for kvindeligt personale samt to rederkamre i hus på midtskibs bådedæk. Kaptajnsrum, bestikrum og styrehus i hus på kommandobro.

Agterste opbygninger indeholder rum for mandskab og proviant etc. på øverste dæk, rum for assisten-



Maskinrum: Top af dieselmotor.

ter og underofficerer, kabys, officers- og mandskabs-cafeteria og mandskabsopholdsrum i hus på poopdæk. Rum for maskinofficerer, aspiranter og officersrygesalon i dækshus på officersdæk.

Rederaptering består af to kamre, hvert med bad og WC. Skodderne er beklædt med plasticlaminat og møblerne udført i poleret mahogni. I spisesalonen er møblerne udført af behandlet teak og skodder beklædt med plasticlaminat. I rygesalonen er skodderne ligeledes beklædt med plasticlaminat, medens møblerne her er udført af poleret nød.

Skodder i officerskamre, heri indbefattet kaptajns og maskinchefs aptering, tonmales, medens møblerne er udført i poleret mahogni.

Underofficers- og mandskabskamre, der alle er enkeltmandskamre med undtagelse af tre kamre i mand-

skabsapteringen, har malede skodder og møbler i behandlet mørk eg.

Cafeteriaer er indrettet efter selvbetjeningssystemet. Officers-cafeteria er udstyret med møbler i poleret mahogni, og skodderne er beklædt med plasticlaminat. I mandskabs-cafeteria er skodderne beklædt med plasticlaminat, og møblerne er udført i behandlet mørk eg.

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

Hovedmotoren er en ottecylindret totakts enkeltvirkende, tryksmurt, direkte omstyrbar krydshoveddieselmotor med trykforstøvning og udstødsturboladning, type 874-VTBF-160 i svejst udførelse. Cylinderdiameter 740 mm, slaglængde 1600 mm.

Motoren udvikler max 11.100 IHK, svarende til 10.000 EHK ved 115 omdr./min.

Hjælpmotorerne er to trecylindrede og to femcylindrede firetakts, tryksmurte, ikke omstyrebare trunkdieselmotorer, cylinderdiameter 245 mm og slaglængde 400 mm.

Motorenes ydelse er henholdsvis 180 EHK og 300 EHK ved 500 omdr./min., og de er koblet til en 120 kW og en 200 kW jævnstrømdynamo.

To 310 m³/time vertikale, elektrisk drevne saltvandskølepumper og en 310 m³/time for ferskvand.

To 280 m³/time vertikale IMO-skruepumper som smøreoliepumper.

To manøvreluftkompressorer, hver med en kapacitet af 280 m³/time indsuget luft, der komprimeres op til 25 atm. starteluftryk.

To startebholdere hver på 11,5 m³.

Anlægget er udført for drift med kedelolie.

Oliefyret kedel, der kan udvikle 1300 kg damp/time, arbejdsstryk 7 atm., samt udstødskedel, beregnet for samme dampmængde og arbejdsstryk.

Nyt polarskib til rederiet J. Lauritzen

Sejladserne på Grønland er i stor udvikling, og der er stigende behov for skibe. Rederiet søger derfor stadig at udvide antallet af sine polarskibe, og den 18. septbr. søsattes et nyt skib, der vil indgå i rederiets polarflåde. Skibet blev navngivet af fru direktør A. Christiansen og fik navnet „Frida Dan“. Skibet er blevet bygget på Nobiskrug værftet i Rendsburg. Skibet er et søsterskib til det i maj måned søsatte „Anita Dan“. Disse to skibe er beregnet til tjeneste i Grønlands-farten og er konstrueret på basis af rederiets erfaringer indenfor issejladserne.

„Frida Dan“, der er på ca. 3.000 tons d. w. har følgende hoveddimensioner:

Længde mellem perpendikulærerne 82,3 m
Største bredde på spant 14,0 m
Dybgang svarende til 3.000 tons d. w. .. 6,5 m
Fart (fuldt lastet) ca. 14 knob
Lastrummene, ialt ca. 4.460 m³ grain

„Frida Dan“ får 4 luger med 8 kraftige lossebomme og en sværgødsbom. Hovedmaskinen bliver en B & W motor med turboladning, type 550 VTBF 110, der udvikler 3.250 IHK.

Som de øvrige polarmotorskibe, rederiet har under bygning, forsynes „Frida Dan“ med isbryderstævn, isfiner og iskniv, og i formasten indrettes en udsigtstønde med navigationsinstrumenter.

Højtideligheden fejredes med en fest, hvori deltog værftets ledelse, skibsreder J. D. Lauritzen og frue samt fra rederiet: skibsreder Iver Lauritzen, direktør A. Christiansen og frue m. fl.

Ny coaster til rederiet J. Lauritzen søsat

Som tidligere meddelt har rederiet J. Lauritzen sluttet kontrakt med Svendborg Skibsværft A/S om leveringen af 3 coasters på ca. 900 tons hver. Den første af disse både blev leveret i juni måned, den anden i begyndelsen af september måned, og den 22. september løb den tredje af stablen på Svendborg Skibsværft A/S.

Skibet blev navngivet af frk. Hanne Lauritzen, skibsreder Knud Lauritzens datter, og fik navnet „Hanna Dan“.

Skibet er trods sin ringe størrelse udstyret med alle moderne navigationsmidler som gyrokompass, selvstyrer, decca, radar, radiotelefon og radiopejler.

Da skibet bl. a. skal anvendes til sejladser i isfyldt farvand, bliver roret beskyttet af en iskniv på agterstævnen. Skræen beskyttes af isfiner, og endelig males skroget rødt for at kunne ses bedst muligt på lang afstand i isen, således som alle rederiets skibe, der skal anvendes til issejladser.

Skibets dimensioner er:

Længde mellem perpendikulærerne 59,5 m
Dybgang ca. 3,7 m
Tilsv. dødvægt ca. 900 tons engl.
Fart fuldt lastet ca. 11,5 knob

Hovedmaskinen bliver en B & W Alpha dieselmotor i forbindelse med omstyrbar propeller.

BØRSTE- & PENSELFABRIK

har lavet pensler i 3 generationer

KGS. NYTORV 8, K.

TLF. PALÆ 3589

M/s Frans Gorthon afleveret

Fra Öresundsvarvet Aktiebolag i Landskrona er afleveret lastmotorskibet „Frans Gorthon“ til Rederiaktiebolaget Gylfe i Hälsingborg.

„Frans Gorthon“ er det fjerde skib i en serie for det samme rederi, som er specielt udrustet til at føre papirmasse fra svenske Nordlands-havne og fra kanadiske Atlanterhavs-havne til Ridhar. Dock i Themsens mundung.

Skibet er bygget til højeste klasse i Det norske Veritas som åben shelterdækker.

En mere udførlig omtale er bragt i Vikingen nr. 6.

M/s Biskopsö afleveret

Kockums Mek. Verkstad afleverede den 14. september det 19.300 tons store masselastmotorskib „Biskopsö“ til Rederi AB Rex, Stockholm. Skibet er det andet af den samme type og praktisk taget det samme som „Cassiopeia“, hvoraf Vikingen nr. 4 for april måned bragte en meget udførlig omtale med tegninger, hvortil vi henviser vore læsere.

„Biskopsö“ indsættes i omtrent den samme fart, malmfart mellem Labrador og USA's østkysthavne samt kulfart mellem USA og Europa.

Den kontraherede fart, 15 kn. med 15.000 tons last og 14 kn. med 19.000 tons last, opnåedes med god margen under prøveturens noget lettere lasteforhold. Gennemsnitsfarten blev 15,46 kn.

M/s Aase Thorden afleveret

Den 3. september afleveredes fra Uddevallavarvet det andet af tre motorkøleskibe, som inden årets udgang skal leveres til skibsreder G. B. Thorden. Skibet er i første række beregnet til frugttransporter og har en kølelast med et rumfang på 6.230 m³ bales.

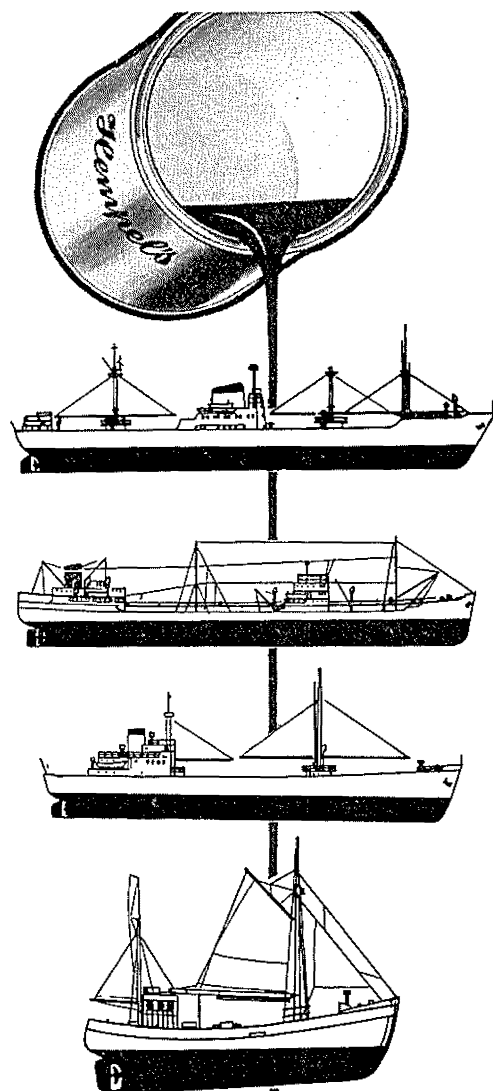
Skibet er bygget til højeste klasse i Det norske Veritas som åben shelterdækker.

De fire kølelastere er hver delt i to afdelinger. Dæk, sider og skodder er isoleret med glasuld, medens tanktoppen har korkisolering.

De tre nicylindrede kompressorer er konstrueret for Freon 12 som kølemiddel. Køleanlægget er først og fremmest beregnet til at give en meget hurtig nedkøling til 11-15° og med en jævn temperaturfordeling under nedkølingsperioden, men køleeffekten skal også være tilstrækkelig for en frosset last ved -18°.

Skibet er udrustet med en nicylindret, enkeltvirkende, totakts hovedmotor af værftets fremstilling og Götaverkens type. Den er konstrueret for drift med tyk olie og udvikler 6.250 AHK ved 125 o/m.

Prøvetursfarten var 18,75 kn.



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



Nyt polarekspeditionsskib til rederiet J. Lauritzen

Nybygning nr. 99 fra Aalborg Værft A/S, M/S „Magga Dan“, er bygget for rederiet J. Lauritzen, København. Skibet er bygget som et fuldt moderne passager- og kølemotorskib beregnet for fart på alle have samt specielt bygget med henblik på sejlads og isbrydning i nord- og sydpolsområderne.

Skibets hoveddimensioner er følgende:

Længde overalt	75,135 m
Bredde på spant	13,720 m
Dybde til øverste dæk	7,320 m

Når der sejles med last og indtil 12 passagerer, er skibets dødvægt 1850 tons ved en dybgang på 6,27 m. Passagerapteringen er indrettet til at kunne føre 36 passagerer, men i så tilfælde nedlastes til 6,00 m dybgang, og korresponderende dødvægt er 1650 tons.

Skibet er bygget til Lloyd's Register of Shippings højeste klasse med forstærkninger for sejlads i is. Herudover er isforstærkningen udført, så den opfylder kravene for den finske isafgiftsklasse A I, der bl. a. i hele skibets længde fordrer meget tykke klædningsplader og forstærkning af spantesystemet ved indsætning af mellemspanter. Desuden er skibet yderligere forstærket med henblik på at kunne klare sejladsen og modstå trykket fra isskruninger, når det anvendes i havene omkring nord- og sydpolsområderne.

Til beskyttelse af ror og rorstamme er der på agterstævnen anbragt en særlig iskniv, og skruen beskyttes mod is af 6 specielle finner. Iøvrigt er skibet bygget i overensstemmelse med nyeste danske lov om tilsyn med skibe samt international sikkerhedskonvention af 1948 for passagerskibe.

På mellemdek agter er der aptering for matroser,

motormænd, elever m.fl. samt mandskabsmesse. I dækshuset ovenover er indrettet kamre for maskin- og dæksofficerer samt officersmesse og salon.

Hele apteringen på promenadedækket er indrettet for passagerer.

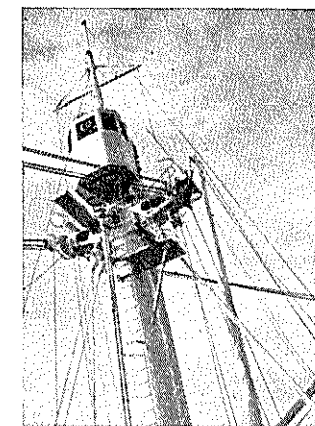
Kaptajn og maskinchef m. fl. officerer har kamre på bådedækket.

Skibets 3 lastrum med en kapacitet på ca. 1800 m³ er isoleret og kan nedkøles til -28°C. Indvendig i lastrummene er isolationen beklædt med aluminiumsplader.

Skibet er udstyret med fire 3 tons og to 5 tons elektriske lossespil. Fokkemasten er forsynet med en sværgodsbom beregnet for 25 tons.

Endvidere er installeret de mest moderne tekniske hjælpemidler såsom radio, ekkolod, radar, gyrokompas og selvstyreanlæg.

For navigering i isfyldte farvande er der på fokkemasten anbragt en styretønde, hvortil der er adgang indvendig i masten. Herfra, ca. 20 m over havets overflade, vil skib og maskine kunne manøvreres uden at benytte personale i styrehuset som mellemled, idet der her er anbragt følgende: Styretrat til betjening af styremaskine, manøvreresøjle for indstilling af propellerblade, omdrejningsviser for hovedmotor, stigningsviser for propellerblade, rorviser, maskintelegraf og gyrorepeater, telefon, belastningsindikator for hovedmotor etc. Tilsvarende manøvreinstrumenter anbringes også i det normale styrehus.



Udkigtønde.



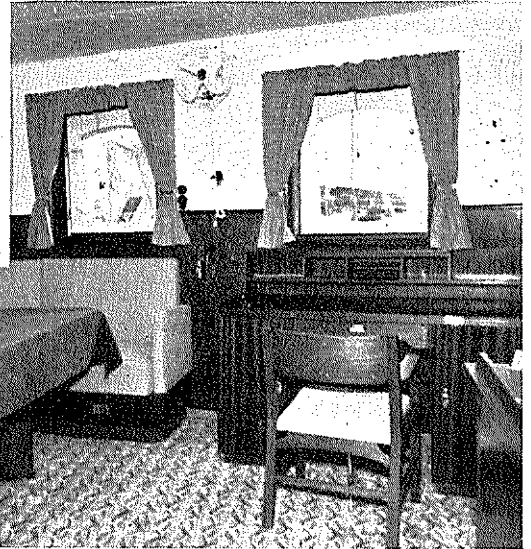
Hovedmaskineriet består af en enkeltvirkende, syvcylindret, direkte omstyrbar totakts dieselmotor med trykforstøvning og tryksmøring, B & W type 735-VBF-620, med udstødsturboladning, der normalt udvikler 2020 IHK svarende til ca. 1800 EHK ved 200 omdr. pr. min.

Hjælpemaskineriet består af fire trecylindrede hjælpedieseldynamoaggregater, B & W type 325-MTBH-40 med udstødsturboladning, der hver ud-

M/S „Magga Dan“.



Passagerernes rygesalon.



Salon for ekspeditionschef.

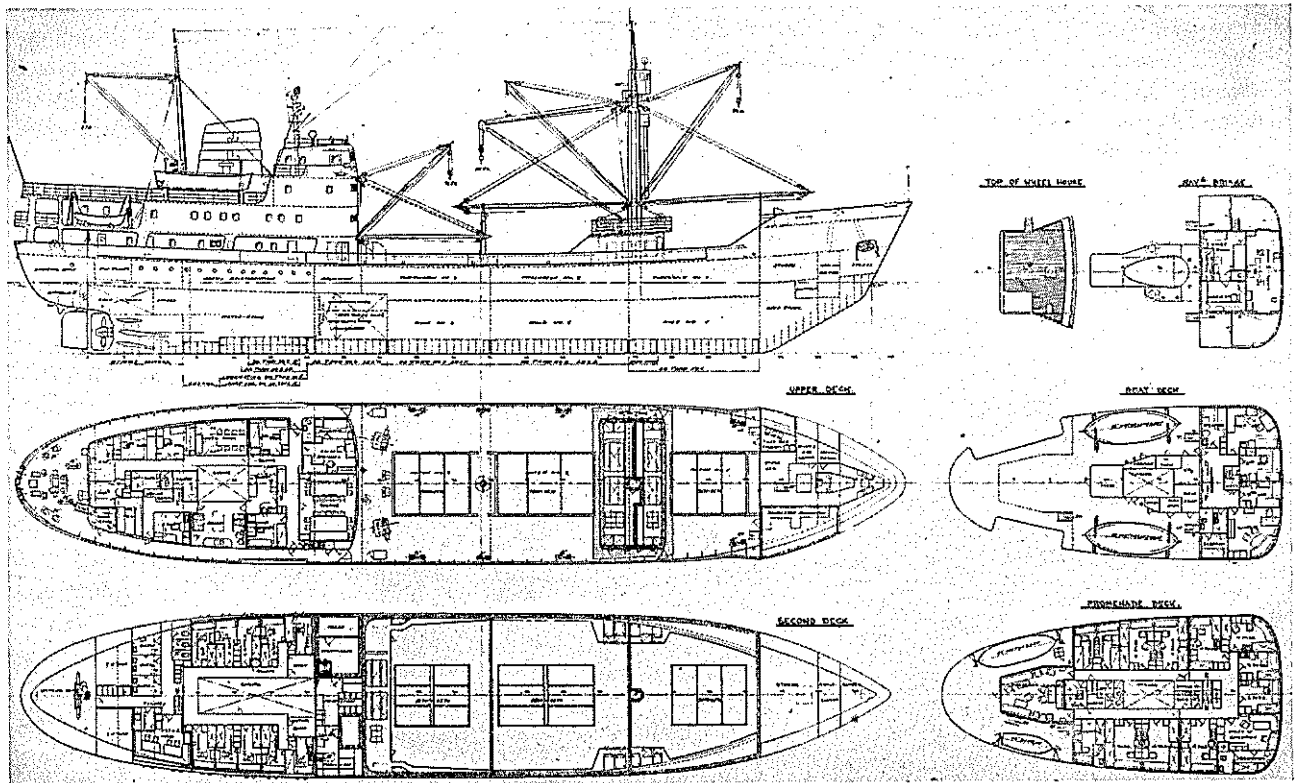
vikler 225 EHK ved 500 omdr. pr. min. og 170 kW samt øvrigt nødvendigt hjælpemaskineri, udført efter de nyeste principper og med elektrisk automatik og alarm. Endvidere kan nævnes, at skibet er udstyret med ferskvandsgenerator, der ved hjælp af hovedmotørens kølevand fremstiller de nødvendige mængder sanitær ferskvand.

Kølemaskineriet, der leveres af A/S Atlas, består af tre trecylindrede, enkeltvirkende ettrins ammoniakkompressor, der ved normal drift kan nedkøle lastrum og last til -28°C under tropet forhold.

For ventilation af hoved- og hjælpemaskinrum er

anbragt to kraftige elektriske ventilatorer. Maskinrummene holdes frostfrie ved hjælp af tre 10 kW elektriske kaloriferer med blæser.

I maskinrummet er indrettet værksted med dreje-



bænk, boremaskine og slibemaskine, alle elektrisk drevne, samt et praktisk indrettet storesrum for opbevaring af værktøj, inventar etc.

Propellen er udført med vendbare blade i forbindelse med hydraulisk vendegeare af Aalborg Værfts patenterede udførelse. Indstillingen af propellerstigningen kan ske enten fra styretønden på fokkemasten, fra styrehuset eller direkte ved gearboxen i tunnellen.

Foruden ekspeditionerne til Grønland yder Danmark også på anden vis sit bidrag til det geofysiske år, idet to danske skibe skal deltage i ekspeditionerne til Antarktis. Det er den bekendte „Kista Dan“, der for 4. gang skal på forskningstogt i disse farvande, samt „Magga Dan“, der den 27. september blev afleveret af Aalborg Værft til rederiet J. Lauritzen efter endt prøvetur.

Medens „Kista Dan“ skal sejle for et rent australsk ekspeditionskorps, er „Magga Dan“ chartret til British Commonwealth Transantarctic Expedition, der tæller medlemmer fra Australien, New Zealand, Canada og selve England. Skibet vil blive overdraget lederen af dette selskab, dr. V. E. Fuchs, i London omkring 1. november.

På agterdækket findes der plads til en helikopter eller et lille flyveplan, således at der fra skibet kan

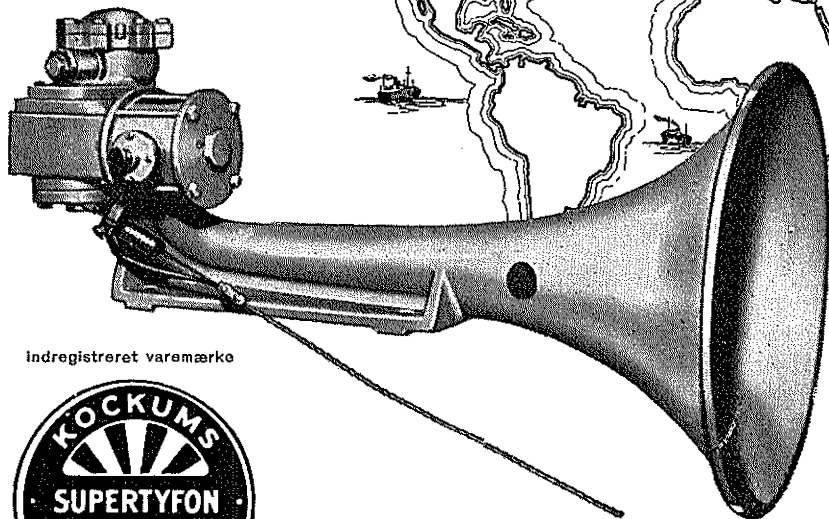
foretages yderligere togter ind over isen. Hele skibet bliver ligesom rederiets øvrige polarskibe malet luende rødt, en farve, der danner en stærk kontrast til isen og derfor er af betydning i tilfælde af undsætningsaktioner.

Ekspeditionsdelegerne vil være fra det britiske verdensrige, men mandskabet vil være dansk under ledelse af officerer, der har fået speciel træning i sejlads under arktiske forhold om bord på rederiets polarskibe. „Magga Dan“s fører er kaptajn H. Chr. Petersen, der som tidligere fører af „Kista Dan“ har rige erfaringer med hensyn til sejlads både ved Grønland og ved Sydpolen. Maskinchef er Sv. Chr. Pedersen.

Skibet drager ud på sin lange færd til Antarktis fra London, og det forventes, at Dronning Elizabeth vil besøge skibet under opholdet der.

I prøveturen oeltog sekretæren for Britisk Trans-Antarktisk Ekspedition, viceadmiral C. R. L. Perry, inspektør L. Couler-Svendsen, befragter P. Egge, kaptajn Ejnar Mikkelsen, civilingeniør V. Brich, Nordisk Mineselskab, og skibsreder Jørgen Ditlev Lauritzen. Fra rederiet deltog bl. a. skibsrederne Ivar og Knud Lauritzen, direktørerne A. Christiansen og Henry Jensen og befragter Poul Bresling.

KOCKUMS SUPERTYFON



Indregistreret varemærke



Grundlagt 1840

Hvis damp skal anvendes forlang vort TYFON-prospekt nr. 681

KOCKUMS

MEKANISKA VERKSTADS AB • MALMÖ

Repræsentant i Danmark:

SCAND. STEEL & SHIPPING AGENCY — AMALIEGADE 16, KØBENHAVN

SUPERTYFON

er installeret på 1000 vls af passagerbåde, tank- og lastbåde over hele verden.

De vigtigste fordele ved SUPERTYFON er:

- 1** Minimalet luftforbrug — kun $\frac{1}{8}$ i sammenligning med tidligere konstruktioner — men samme lydstyrke.
- 2** Kan i standardudstyr leveres indbygget og med elektrisk opvarmning, hvis forholdene kræver det.
- 3** Håndmanøvreret, elektrisk eller automatisk.

Forlang prospekt nr. 677 A!

Prøvetur fra Nakskov Skibsværft m. ^{M/S} Arngrim

Dampskibsselskabet „Myren“s (Holm & Wonsild) nye enkeltskruede motorskib „Arngrim“, der er bygget ved Nakskov Skibsværft, var den 21. september på prøvetur i Langelandsbæltet.

Skibet har følgende dimensioner:

Længde overalt	133,4 m
Længde mellem perpendikulærer.	123,4 m
Største bredde på spant	17,5 m
Dybde til 2. dæk	8,8 m
Lastevne	8.870 tons d. w.

Det er bygget til Lloyd's Register og Shippings højeste klasse med åbent shelterdæk med bak og med huse midtskibs og agter. Skibets dobbeltbund, der strækker sig over hele dets længde, er indrettet til brændselolie.

Skibet er forsynet med to master og to bomstøtter, elleve ladebomme, hvoraf en med 20 tons og ti med 5 tons løfteevne, der betjenes af ti 5 tons elektriske lossespil fra Thomas B. Thrige, Odense. Endvidere findes der, ligeledes af Thomas B. Thriges fabrikat, elektrisk drevne ankerspil, forhalingspil og elektrisk styremaskine.

I salonhuset er der foruden en smuk spisesalon indrettet lyse og komfortable kamre for 1., 2. og 3. styrmand samt maskinchefen, med tilhørende toilet og baderum; desuden hospital med 3 senge.

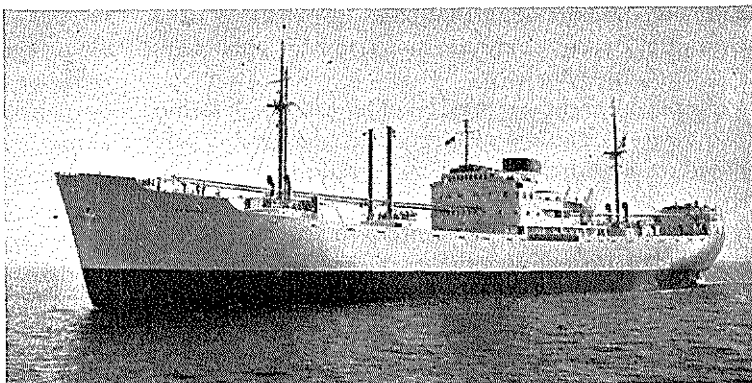
Kaptajnshuset, der findes på underbroen, og hvori er indrettet kaptajnens opholdsrum og sovelukaf med tilhørende toiletrum, indeholder endvidere kamre for 4. styrmand og aspirant samt supercargo. På kommandobroen findes bestikhus og radiostation med radiopjeleapparat samt kammer for telegrafist og ekstra sovekammer for kaptajnen til brug i dårligt vejr. Skibet er forsynet med gyroskopkompas og selvstyrer, projektor-kompas, radar og kommandoanlæg.

I maskinhuset findes kamre for mestre, assistenter, restaurationspersonale og lærlinge, og her findes endvidere officerernes messer og kabys med elektrisk komfur og bageovn. I et hus på båddekke er rygesalon for officerer.

Mandskabskamre, der er indrettet som enkeltkamre, samt messer og en fælles rygesalon findes i dækshuse agter. Alle opholdsrum for officerer og besætning er lyse, rummelige og hyggeligt udstyrede og har stik til centralantenneanlæg. Skibet er udstyret med et Hi-Press anlæg fra Nordisk Ventilator.

Til opbevaring af skibets proviant findes et stort kølerum med dertil hørende kølemaskineri, leveret af Thomas Ths. Sabroe & Co., Århus. I toiletrum og badeværelser findes varmt og koldt vand.

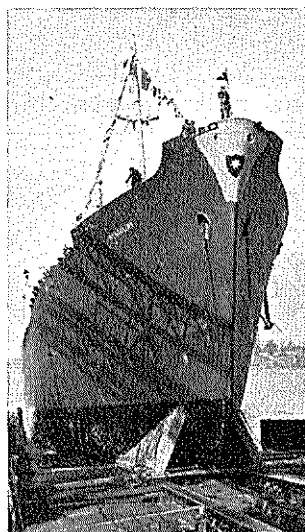
Skibets maskineri består af en slycylindret Burmeister & Wain totakts enkeltvirkende dieselmotor med turboladning, type 762-VTBF-115, på 4400 EHK, der



M/S „Arngrim“.

giver skibet en fart af ca. 14¼ knob. Til opvarmning af skibet findes en spildegaskedel til brug i søen og en oliefyret kedel til brug i havn.

Alle skibets lastrum er forsynet med kuldsyre-ildslukningsapparater.



M/S „Nordglimt“.

^{M/S} Nordglimt

Onsdag den 26. september 1956 søsattes fra Nakskov Skibsværft nybygning nr. 144, et ca. 8.600 tons d. w. lastmotorskib til Dampskibsselskabet „Norden“, København.

Skibet blev navngivet af fru skibsinspektør Lockenwitz og fik navnet „Nordglimt“.

Hoveddimensionerne er:
Længde mellem perpendikulærer 128,0 m
Største bredde på spant

17,7 m

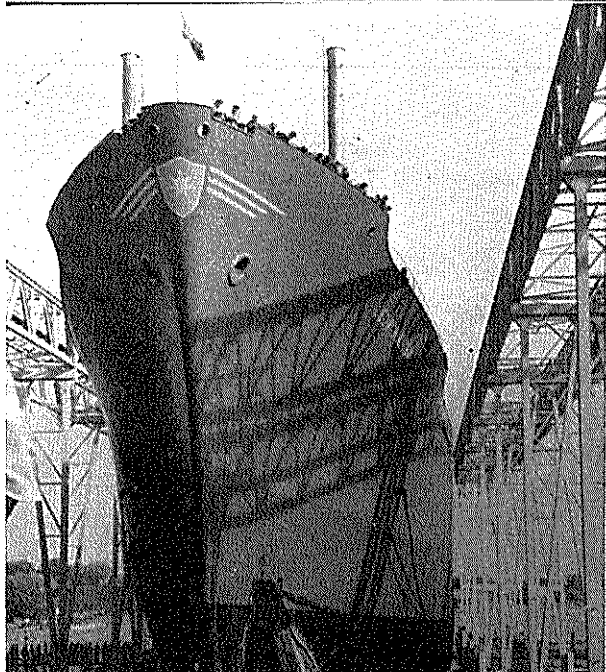
Sidehøjde til øverste dæk

11,3 m
Skibet, der er bygget til Lloyd's Register of Shippings højeste klasse, har to gennemgående dæk og er forsynet med bak og halvhøj hytte samt dækshuse midtskibs og agter. Lastrummenes kapacitet er 15.150 m³ grain.

Maskineriet består af en B & W sekscylindret enkeltvirkende totakts dieselmotor med turboladning, type 674-VTBF-140, der ved 122 o/m udvikler 6450 BHK og giver skibet en fart af ca. 16,2 knob, fuldt lastet.

Afløbningen overværedes af rederiets inspektører, værftets bestyrelse og direktion samt en del indbudte gæster, alle med fruer.

Har Læst „Sejl og Motor“



Øverst: Skibets gudmoder, mrs. H. W. L. Frowein.
Nederst: M/S „Leda Mærsk“.

Søsætning af M/S **Leda Mærsk**

Lørdag den 13. oktober 1956 søsattes fra Odense Stålskibsværft A/S fragtmotorskibet „Leda Mærsk“, værftets nybygning nr. 138, kontraheret af A/S Dampskibsselskabet Svendborg og Dampskibsselskabet af 1912 A/S.

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

Hoveddata for M/S „Leda Mærsk“ er:

Længde mellem perpendikulærer	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. 9.700 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 fire sæt gravity-davider af Welin-MacLachlans fabrikat.

M/S „Leda Mærsk“ bliver udstyret med fuldt moderne navigationsmidler. Skibet indrettes med 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 eenmandskamre.

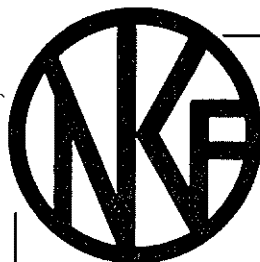
Både officerer og besætning har foruden messe særlige opholdssaloner.

Apteringen får et kombineret opvarmnings- og mekanisk ventilationssystem.

Skibet forsyres med en hovedmotor af B & W's nyeste type, enkeltvirkende, totakts ottecylindret med turboladning. Cylinderdiameter 740 mm. Slaglængde 1600 mm. Motoren er i stand til normalt at udvikle ca. 11.100 IHK.

Som hjælpemotorer installeres tre femcylindrede B & W firetakts trunkmotorer med trykforstøvning og turboladning, her direkte koblet til en generator.

Skibet blev nævngivet af mrs. H. W. L. Frowein, hvis mand, mr. H. W. L. Frowein, direktør i N.V. Vereenigde Deli Maatschappijen, også overværede afløbningen. Desuden deltog repræsentanter for værft og rederi.



Kulsyre
til brandslukning

Tør-is
til konservering
af fødevarer



Nordisk Kulsyrefabrik A/S
Gl. Køgevej 7. København Valby. Tlf. 30 05 55
JYDSK KULSYRE- OG TØR-IS FABRIK A/S
HORSENS - TLF. 2704

SPAREKASSEN

for
Kjøbenhavn og Omegn

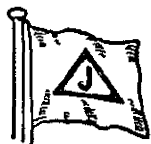
Hovedkontor
NIELS HEMMINGSENSGADE 24

BASSE & CO.

Amaliegade 33, København
Telf. Minerva *3232
Telegramadresse: Dampthetland, Steam Pacific
Fjernskriver: no. 2250

*

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



Dampskibsselskabet

JUTLANDIA

JENS TOFT

Toldbodgade 29

TELF. *8192

DE FORENEDE KULIMPORTØRER

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211
KØBENHAVN K.

Rederiet J. Lauritzen

bygger polarskibe i hurtigt tempo

Den 12. oktober søsattes på Stülcken Werft i Hamburg et nyt polarskib til rederiet J. Lauritzen. Det fik af fru civilingeniør Per Kampmann navnet „Thora Dan“.

Det nye skib, der ligesom rederiets øvrige får det karakteristiske røde skrog, bliver det største i polarflåden, nemlig 4.600 tons d. w. Det vil få en fart af 14,5 knob, og skroget får alle de særlige installationer, som kendetegner hele denne flåde.

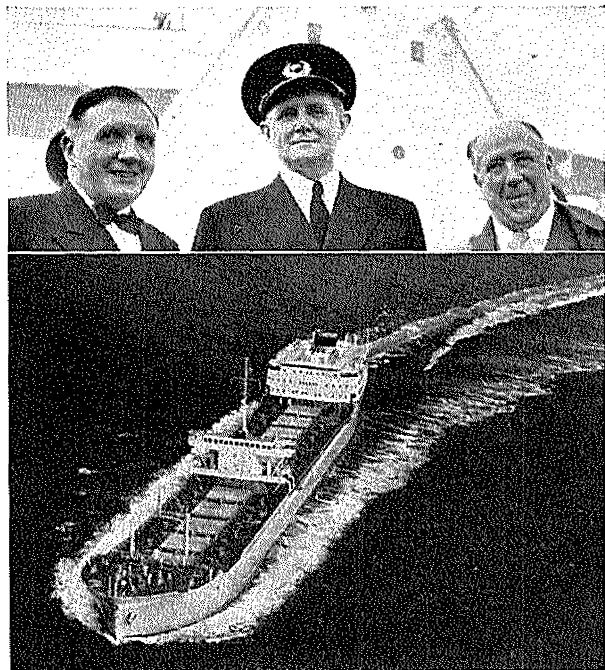
Hoveddimensionerne er:

Længde mellem perpendikulærene 98,4 m
Største bredde på spant 15,8 m
Dybgang 7,3 m

Hovedmaskineriet bliver en Burmeister & Wain motor, type VTBF-110, der udvikler 4.500 IHK.

Der bliver plads til 8 passagerer.

Dagen efter, den 13. oktober, overtog rederiet fra Kröger Werft i Rendsburg, nybygningen „Anita Dan“, som vi i „Vikingen“ nr. 7 har givet en beskrivelse af.



Øverst fra venstre: Skibsreder Olof Wallenius, kaptajn Stig Olsson og dir. Jacobsson. — Nederst M/S „Soya-Pacifik“.

M/S Soya-Pacifik afleveret

Fra Götaverken afleveredes den 27. september M/S „Soya-Pacifik“, et kombineret malm- og tankmotor-skib på 21.500 tons d. w., som er bestilt af Rederi AB Soya, Stockholm.

Skibet er bygget med isforstærkninger til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping og er udførligt omtalt i „Vikingen“ nr. 7 i anledning af stabelafleveringen.

A/S Dampskibsselskabet VENDILA

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

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.



Skibsreder og skibsmægler

Agent for regelmæssige linier
Befragtning · Klarering · Spedition
Haveri-, assurance- og l. A. T. A. agent

★

14 tramp-, cargoliner- og tankskibe
135.000 ts. d. w.

★

Korresponderende reder for:

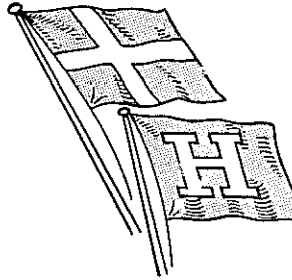
DANNEBROG



C. K. HANSEN

AMALIEGADE 35 · KØBENHAVN K

Telefon: Central 72 (18 linier) · Rigs 13 (2 linier)
Tlgr.-adr.: „HANSEN“ · Telex: Nr. 2501 & 2502



MARTIN CARL
AKTIESELSKABET
DAMPSKIBSELSKABET „HEIMDAL“

Telegr.: MARTINO
KØBENHAVN Ø. DANMARK

Sikkerhed til søs

DECCA NAVIGATOR

ESSO ÅRHUS

DECCA NAVIGATOR AKTIESELSKAB

KALVEBØD BRYGGE 20 - KØBENHAVN V.
TELEFON BYEN 8310



A/s Em. Z. Svitzers Bjergnings Entreprise

Grundlagt 1833
KØBENHAVN

C. CLAUSEN



DAMPSKIBSREDERI A/s
HAMMERENSGADE 4 - KØBENHAVN

Dampskibsselskabet Progress

Christians Brygge 28

København

★

Telegr.-Adr. „Mariuship“ Telefon Central 12057



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

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

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB



Illustration af 1905



VIKINGEN

Kr. 1,85
1. december

Franske hummerfiskere udfor St. Ives Harbour, Cronwall, England
Skitse af GERHARD ALBE

1956 - nr. 12
33. 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.

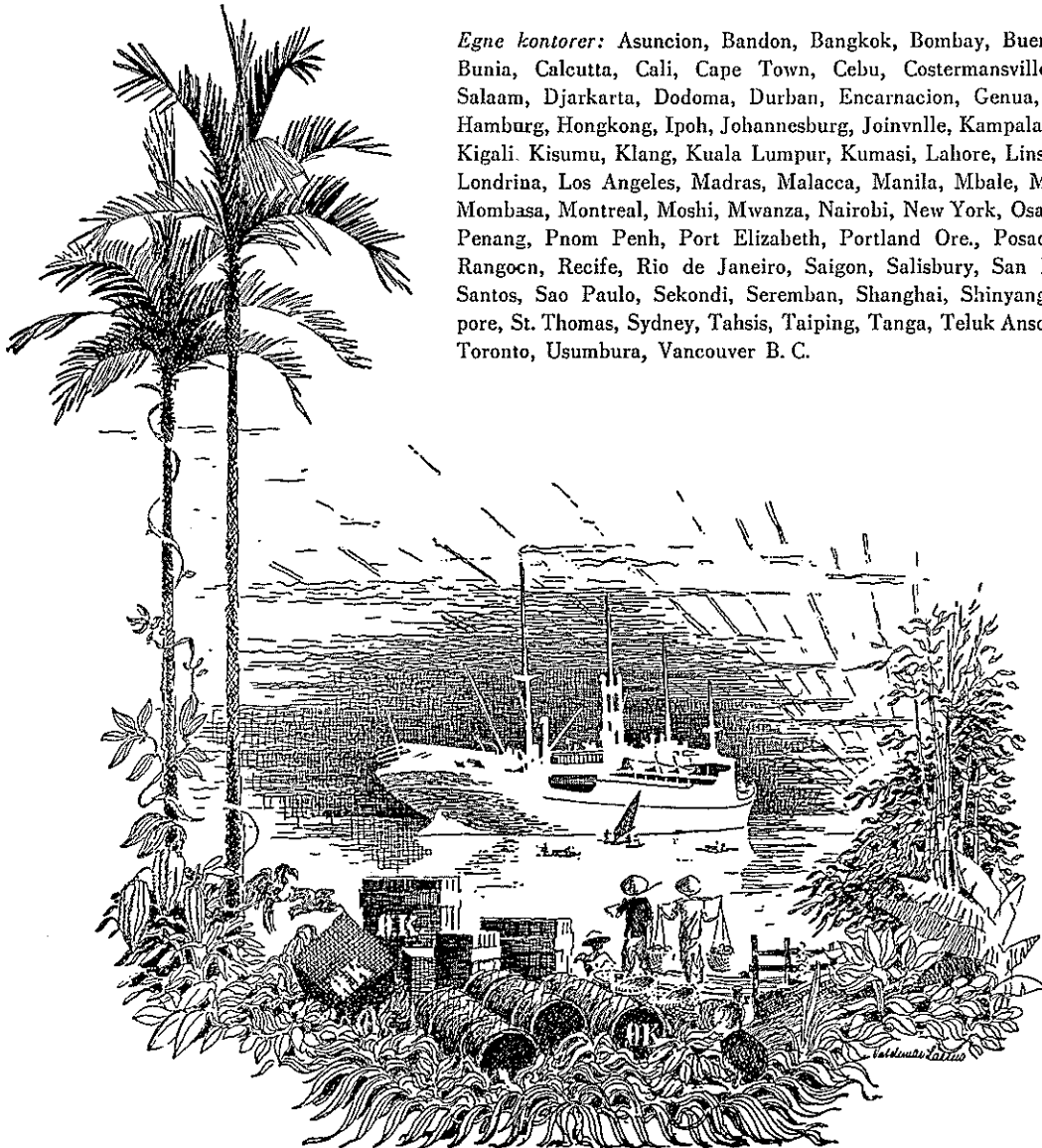
HAMBURG HAVANA HONGKONG IPOH JOHANNESBURG KARACHI KLANG KUALA LUMPUR LONDON MADRAS MALACCA MANILA MONTREAL NEW YORK

AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI KØBENHAVN

IMPORT til Europa af oversøiske produkter
EXPORT oversøisk af europæiske varer

Plantage-, savnølle- 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, Rangocn, 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

Forspilder Danmark sin chance

på verdensmarkedet?

Ved en fornylig udsend: radiodiskussion repræsenterede skibsreder E. Hahn-Petersen skibsfarten, og hans indlæg var af en så vægtig art, at det bør kendes i alle kredse. Hans appel til regeringen om at vise hensyn overfor de søfarende bør blive hørt, således at det andragende, som de søfarendes organisationer har fremført, må blive opfyldt.

Rød.

Skibsfarten, som jeg har den ære at repræsentere i aften, er vel ikke et eksporterhverv i ordets egentlige betydning, men er dog udpræget „eksportør“, ikke af varer, men af tjenesteydelse. Kun en beskednen brøkdel af erhvervets indtægter hidrører fra sejlads på Danmark, medens ca. 85 % af handelsflådens fragtindsejling hidrører fra sejlads mellem fremmede havne.

I udenrigsfart er der i løbet af de sidste 5 år indsejlet fragter til et beløb af ca. 5,8 milliarder kroner, og på dette grundlag vil jeg skønne, at der i denne periode ved skibsfartens indsats er tilgået Danmark fremmed valuta til et beløb af over 3 milliarder kroner, efter at skibenes udgifter i udlandet er afholdt.

Når man har givet dette møde titlen: „Forspilder Danmark sin chance på verdensmarkedet?“, synes jeg, det er naturligt, at man nævner dette tal og derefter kort søger at belyse: hvordan er handelsflådens sammensætning og kvalitet, og hvordan er vor stilling i relation til andre søfartsnationer?

Før krigsudbruddet havde vi en tonnage på 1,1 mill. bruttotons, men heraf gik under krigen 50 % tabt, så der forestod et alvorligt genopbygningsarbejde, da først krigshandlingerne var slut, og i dag er vi nået op på en 50 % større flåde end før krigen, nemlig 1,7 mill. bruttotons, samtidig med at der i denne periode har været en betydelig afgang af skibe, der er urentable at drive i et land med et relativt højt lønningsniveau. Tendensen er også at bygge større fartøjer og i stort omfang specialskibe, først og fremmest tankskibe, så selvom antallet af skibe kun er steget ubetydeligt fra førkrigstidens 560, er kapaciteten forøget, ikke alene udtrykt i det nævnte bruttotonstal, men også ved betydeligt større fart og mere moderne grejer for lastning og løsning.

I relation til andre søfartsnationer, og i første række

vore broderlande Norge og Sverige, er resultatet knapt så tilfredsstillende, idet disse, sammenlignet med 1939, i dag har større andel i verdenshandelsflåden end Danmark. Denne tilbagegang må beklages, men det må samtidig understreges, at i den allerførste periode efter krigsafslutningen kunne Sverige som neutralt land sende mange nye skibe i fart, der var bygget hjemme under krigen, og Norge havde som allieret nation med sin regering i London kunnet få andel, ikke alene i nybygninger fra Sverige, men fra mange andre steder i verden.

I dag er danske rederiers nybygningsprogram af store dimensioner, og skønmæssigt kan anslås, at dette vil kræve en kapitalinvestering i de nærmest følgende 4 år på over 1½ milliard kroner på grundlag af de nuværende priser, men da næsten alle nybygningskontrakter reguleres efter svingninger i arbejds løn og materialepriser, må man med den prisstigningsbølge, man er inde i, forudse, at større kapitaler vil medgå.

Dette program kan synes stort, men i bedste fald tror jeg, at vi ved dette kan gøre os håb om at bevare status quo som søfartsnation.

Som jeg nævnte til indledning, har indtægterne i visse perioder af efterkrigsårene været ret betydelige, og langt den væsentligste del af disse er brugt til at finansiere genopbygningen, men for mange rederier må man forudse, at tilførsel af ny kapital vil være nødvendig, for den stærke tekniske udvikling og den stadig mere udprægede anvendelse af specialtonnage vil gøre yderligere investeringer påkrævede.

For et kapitalfattigt land som Danmark kan det blive en krævende opgave at skulle holde trit med den udvikling, der gør sig gældende indenfor international skibsfart, og for et risikopræget erhverv som skibsfarten er

det vanskeligt at fremskaffe den fornødne kapital. Den altfor høje, stærkt progressive personbeskatning svækker opsparingsviljen og initiativet, og hertil kommer, at statsmagten i stigende grad lægger beslag på landets kapitalreserver til investeringer, som ikke er produktive.

Derfor må der i første række skabes sikkerhed for, at der fremover ved rimelige afskrivningsregler gives rednerne mulighed for at anvende fortjenesten i de gode år til fornyelse og modernisering af deres flåder, og uden den forståelse, som erhvervet i efterkrigstiden stort set har mødt hos de skiftende regeringer, havde det været umuligt at skabe tilnærmelsesvis den flåde, vi har i dag.

Rederierhvervet har aldrig, selv ikke i de dårligste tider, hvor store dele af handelsflåden var oplagt, søgt statsstøtte. Det er et selvhjulpet erhverv, og også derfor mener vi at have krav på forståelse fra samfundet, når det gælder skattepolitikken.

Dette gælder ikke alene erhvervsvirksomhederne, men det gælder også de mange mænd, der skal bemandede vore skibe ude i verden. Der hersker i dag en betydelig mangel på kvalificerede skibsofficerer til trods for de gode indtægter, der kan opnås, men altfor mange, og særligt de unge, foretrækker at tage arbejde i land, selvom de derved får væsentligt lavere indtægter. Argumentet er det enkle, at trods afsavn og trods det, at man ikke kan deltage i de goder, som er andre medlemmer af samfundet beskåret, må man betale skat, ikke alene af direkte lønindtægt, men også af godtgørelser for mistet

fritid og værdien af ophold ombord, selvom man samtidig må opretholde hjem for kone og børn. Dertil kommer, at sømanden ofte har udgifter, for at hans hustru kan besøge ham i fremmede havne, og indenfor en sømandsfamilie er udgiften til porto og telegrammer vel også større end hos andre.

Alt dette tages der ikke hensyn til, og imedens lider erhvervet under en katastrofal mangel på kvalificeret arbejdskraft, og hvad hjælper det, at vi investerer hundreder af millioner kroner i nye skibe, hvis vi ikke samtidig har de rigtige folk til at tage vare på disse store værdier og deltage i den indsats, erhvervet yder for at forbedre vort lands valutastilling.

Jeg vil derfor benytte denne lejlighed til stærkt at støtte det andragende, som de søfarende organisationer nu har indsendt til regering og folketing. Gør det først og fremmest af rent menneskelige grunde, men hvis det er vore lovgivere for fremmed at anlægge sentimentale synspunkter, så bør man huske, at man ved at imødekomme de søfarendes ansøgning kan være medvirkende til at forøge vor skibsfarts indsats for at forbedre landets økonomi.

A/S Dampskibsselskabet VENDILA

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



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 - RIGSTELEFON 33 - TELEGR.-ADR.: MERSK

Den gamle tramp!

Af HARALD JENSEN

Når jeg i enrum aflytter radioens skibspositioner, vælger minderne frem. Nænsomt og vemodsblandet vender fortiden tilbage, og i glimt dukker gemte stemninger frem fra en verden, som var smukkere end den nuværende, thi den lyses op i skæret fra mindernes kritikløse forskønnende glans. New York med Frihedsgudinden i sommermattet varmedis, hilsende den fremmede velkommen til den impulsive og livsbekræftende stad med alverdens folkeslag. Tenerifa — Key West — Happy Corner — Kingston — Havana — Colon — New Orleans og de øvrige sydstatsbyer med de lune sommeraftener og den sensitive atmosfære, der skabte forventning i sindet, der viljeløst påvirkedes af negro spirituals, der fjernt og dæmpet som fryd eller klage affødte stemninger, sælsomme og tankevækkende.

Man kan ikke kalde tiden tilbage, kun minderne. Kammeraterne fra dengang kan heller ikke kaldes tilbage.

Krigen bestemte deres ensomme vandring ud i evigheden. Hvor de bukkede under, slettede havet sporene, der er intet, kun dødens tomhed.

I uvejrlig stormens sus og de skumtoppede brådsøers enstonende sang, som en ensomhedens sørgekoral over den våde grav.

Hvis glemselens slør formår at lægge sig over det ubehagelige ved en erindring, bliver den til et minde; fra årene i den gamle tramp har jeg kun minder.

Modsat passagerskibe, jeg senere sejlede med, havde den ingen fornemme saloner eller hvidskurede promenadedæk, kun hyggelige kamre, men til gengæld ejede den en sjæl, en atmosfære, skabt gennem årene ved dens færden verden rundt, dens evne til at overleve enhver alvorlig situation. Den var en traveller, der færdedes lige så sikkert på Hudsonfloden, Mississippi og Orinocofloden som i Øresund. Den havde en romantik, der ikke var betinget af luksus, men skabt af tropernes sollyse dage, uvejrets lyde, stormenes summen i vantet, og maskinens, stempelslagenes inciterende rytme. En vinternat på Nordatlanten stampede vi dødløst frem mod stormen, tungt gik det. Hver gang den gamle tramp havde taget nogle hårde søer ind, var den ringe fart helt standset, så lå den, som om den vandede sig. Når den havde sundet sig lidt med skruen i vandet, øgedes farten, atter stampedes mod uvejret, skruen var igen med mellemrum oven vande, så hele skuden rystede, for i næste øjeblik dirrende at stivne i en brådsø i sin utrættelige kamp fremad.

Et andet skib halede ind på os, langsomt, sikkert. Da det var tværs for os, så vi dets konturer med den uvejrsgrå Atlant som en dyster baggrund. Det var en

anden gammel tramp, som os selv stampende frem. Anden styrmand startede morselampen: „What ship.“ Et øjeblik, så svarede: „Maine of Copenhagen,“ altså et DFDS skib, altså et stykke Danmark fjernt fra moderlandet.

Stormen, det oprørte hav, de to danske skibes utrættelige kamp fremad, hele den stærke situation, bevirkede, at jeg mere følte end tænkte: „Du danskes vej til ros og magt, sortladne hav,“ og med ungdommens umiddelbarhed følte jeg en dyb ydmyg glæde over at være dansker, at tilhøre den lille nation i Norden, lille og dog selvstændig gennem årtusinder, netop fordi den havde fostret mænd, der beherskede det sortladne hav, og ved landets ror sønner, der havde haft fysisk styrke til kamp, hvis det krævedes, og personligt mod til at tabe ansigt, om fornødent, til fædrelandets vel. Siden har jeg aldrig lidt af nationale mindre-værdskomplekser.

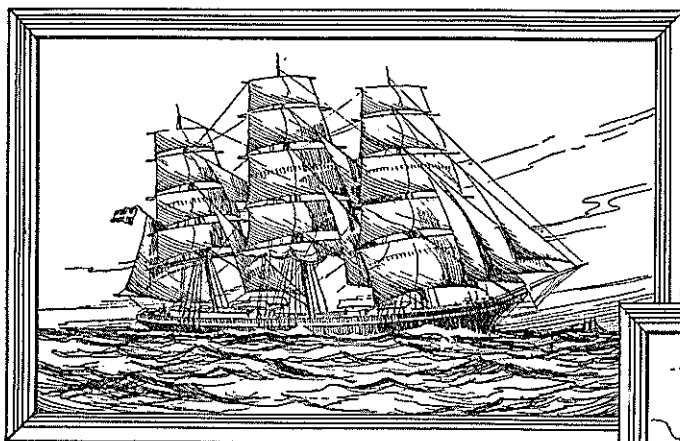
Imidlertid landede vi i Amerika, og efter et trip til Cuba stod jeg en aften til rors opad Hudsonfloden, en vidunderlig sommeraften, det var dejligt. Få steder føles luften så sommermattet uden at virke tropisk, som netop omkring New York.

Med mellemrum gled vi forbi festligt oplyste forlystelsessteder ved flodbredden. Et sted tonede musikken med „Night and day“ udover vandet, det var som at høre det store Amerikas stemme. Længere fremme lå en del bygninger belyst af projektører. „Det er Sing Sing,“ sagde anden styrmand. Det føltes som et koldt pust, nuvel, Sing Sing, det var jo også en del af det store Amerikas stemme.

Sommeraftenens idyl var brudt, en halv kilometer borte sad mennesker og ventede på en voldsom død, der er altid noget negativt, man får aldrig blomster, højest en urtepotte i hovedet.

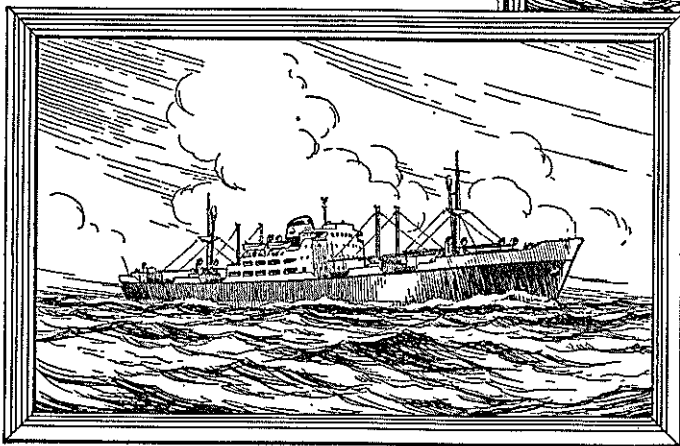
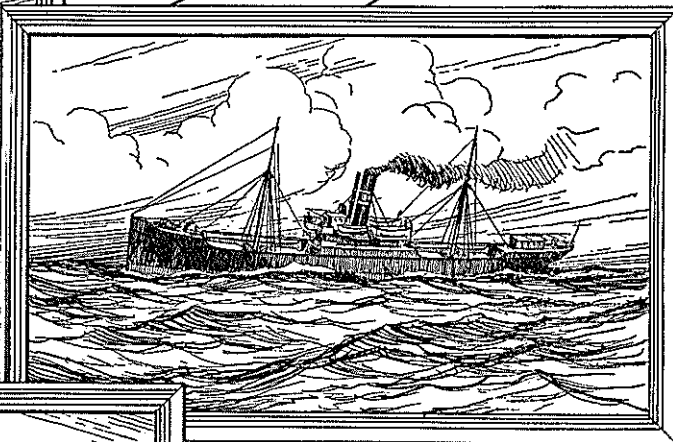
Møller kom ombord en søndag formiddag et steds på Orinocofloden. Han var en ung, høj, frisk dansker, velklædt og velsoigneret, han faldt øjeblikkelig til ombord. Ingen vidste, hvorfra han kom, han kom bare, og påmønstredes som letmatros.

I sin bagage havde han blandt andet en grammofoonplade: „Når bryllupsklokkerne ringer,“ sunget af Svend Olaf Sandberg. Det var mærkeligt forstemmende at høre „Tyst som Skogan er uti en Sommernat,“ mens man sad og blev stegt, der var hedere end i Helvedet, og man samtidigt skuede ind over den brunsværtede tropevegetation, ja, så kunne man give år af sit liv for en time mellem unge lysegrønne blade. Samme søndag om eftermiddagen kom nogle indfødte roende ud i primitivt udhulede træstammer. Ved tegn



H. SCH - P.

GENNEM



GENERATIONER

HAR DE
OVERALT PAA HAVET
FAAET



fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER

og gebærder gjorde de forståeligt, at de havde spiritus hjemme og ønskede os med til fandango. Den nye mand, Møller, mente, at de havde noget stærkt hjemmebryg at byde på. Gamle fyrbøder Andersen, høj, mager, markeret, besluttede at tage med dem. Han mindede om en opdagelsesrejsende, da han med tropehjelm i nakken, siddende i træstammen, stævnedes en uvis fremtid i møde. „Forsker,“ mumlede den gamle matros Hansen, han mumlede altid i et bedrøvet overskæg.

Han havde een gang sunget for os, i Taraffa på Cuba, men da han for anden gang skulle synge omkvædet af „Her er liv og glade dage, her går solen aldrig ned,“ kom han kun midt i dage, han havde gabt kæben af led. Det tog tømmermanden en rum tid at få lirket den på plads igen. Efter den tid mumlede gamle Hansen. Om natten, samme søndag, mellem klokken to og tre, da jeg gik som vagtmand på dækket, hørte jeg larm og skrål nærme sig skibet. Da de støjende kom indenfor synsvidde, så jeg, det var de indfødte i løftet stemning, en af dem havde pyntet sig med gamle Andersens tropehjelm. To træstammer var bundet sammen, og tværs over lå Andersen, hjemmebrygget havde været godt. Med besvær fik vi ham op på dækket. Da han lå der, talte han mærkeligt. Kaptajnen, der var kommet ud hidkaldt af spektaklet, fastslog med sin vanlige ironi, at det var polynesiske, men det er slet ikke sikkert, det var et sprog. De følgende dage var gamle Andersen mærkelig, han gik rundt med et utvirkeligt, forskende udtryk.

Imidlertid ankom vi Cuba, og så snart landgangen var hevet ud over siden, gik gamle Andersen i land, stadig med det forskende, og dertil et beslutsomt udtryk i det markerede ansigt. Lidt efter var han atter ombord, medbringende fem liter rom. Dagen efter var gamle Andersen sig selv, de sjælelige lidelser og symptomerne efter rommen, dem kendte han, her var han på hjemlig grund, han var beroliget, han besøgte ikke oftere de indfødte ved floden.

På Kentucky Bar i Havana stod hun pludseligt ved vort bord, Havanas Ramona i rød silkekimono. Sine mørke øjne havde hun fæstet på Møller, der frisk og ulastelig som altid besvarede hendes blik, sagligt, vurderende. „Du bliver den næste kvinde i mit liv.“ „No understand.“ „Betyder intet,“ svarede Møller, tog hende om skulderen og førte hende ud, samme vej hun var kommet ind. Døren stod lidt, stille afventende, så lukkede den sig, sagte, medvidende.

Nuvel, tiden gik, og en dag vi ankom til New York, forelå ordre om at laste til Europa, hjem at holde jul, det lød så forjættende.

Så skulle den gamle tramp altså endnu engang over Atlanten. En morgen, en måneds tid før, i nogle forfærdelige øjeblikke, troede jeg, den havde gjort sin sidste rejse.

Vi lå da et steds udfor Cubas kyst med stoppet maskine og ventede for at sejle ind ved daggrå.

Det blæste kun let mod land, men søen var urolig, en cyklon havde raset døgnet før. Anden styrmand

sad nede i bestiklukafet og ordnede noget regnskab, efter at have beordret mig til at blive på broen og varsko ham, hvis vi kom foruroligende nær brændingen, der brækkede i det fjerne ved koralrevet i en lang, hvid bræmme. Pludselig så jeg i den urolige sø, at det brækkede vel ca. to hundrede meter fra skibet, langt før koralrevet. Jeg stirrede en gang til ud i det mørke hav, hvor skumtoppene lyste hvidt på må og få, men eet bestemt sted dannede et uhyggevarslende mønster, Så skreg jeg desperat på anden styrmand. Han fløj op. „Det brækker.“ „Hvor?“ „Der.“ Øjeblikkelig slog han maskintelegrafens på „Fuld kraft fremad“. Der svarede ikke omgående, hvorfor han slog den frem og tilbage et par gange, hver gang med en lille pause ved „Fuld kraft frem“. Omsider svarede, og omtrent samtidigt begyndte skibet at ryste, skruen gik, og jeg tog roret. Vi var nu faretruende nær brændingen, og stadigvæk hengik enerverende sekunder, så begyndte trampen at lystre roret, stævnen gik op mod søgangen, skæret sakkede agterud, den gamle tramp havde endnu en gang overlevet en alvorlig situation. Kaptajnen var i mellemtiden kommet på broen, de første minutter var han mere ironisk, end han plejede at være.

Afsejlingen fra Savannah, der var vor sidste havn inden overfarten, prægedes af en underlig oplevelse.

På den sydlige bred af floden, der førte os ud til Atlanterhavet, boede en dame, der i sin ungdom var blevet rystet ved et forlis, hvor både hendes kæreste, hendes brødre og hendes far omkom. Tragedien havde påvirket hende til, uanset om det var dag eller nat, at ledsage ethvert udgående skib med sine ønsker om god rejse, og således også hin aften. Jeg stod til rors, og umiddelbart før vi skulle passere stedet, hvorfra stemmen ville lyde ud til os, varslende lodsens vor ankomst ved at bruge skibets sirene. Straks efter bevægede en tændt lygte sig et stykke udover vandet, og man formodede efter dens bevægelser, at den blev båret af en, som gik på en bådebro. Idet vi passerede, svingedes lygten og en klar kvindestemme lød ud fra mørket: „good voyage.“ Det følte så indtrængende og advarende, denne hilsen fra en ukendt, udover vandet i den stille aften. Kaptajnen takkede med en supplerende bemærkning, som besvarede, og sluttelig igen: „Good voyage.“ Ingen sagde noget, da de hendøende lyde fra hendes hilsen oplugtes i stilheden, der kun svagt berørtes af maskinens monotone rytme. Hver tænkte sit, vi skulle nu tværs over Atlanten, gennem-pisket af efterårets storme, måske fik vi brug for alle gode ønsker?

Det gjorde vi en uges tid senere, en nat, mens jeg atter havde rortørn. Vi stampede frem mod en typisk, orkanagtig efterårsstorm, da jeg pludselig mærkede, at der var sket noget med roret. Styremaskinen er overbelastet i sådant vejr, og rattet er som følge deraf næsten ikke til at slæbe rundt, og med eet kunne jeg dreje det med en finger.

Urolig til mode forklarede jeg anden styrmand. Han prøvede: „Ja, den er gal; spring ned og varsko kaptajnen.“ Jeg fløj ned. Kaptajnen lå fuldt påklædt

på en bænk i sin kahyt. Jeg forklarede stakåndet situationen. „Godt, kald første styrmand, frivagten og tømmermanden, de skal tage en firskåren talje med hen agter, jeg går selv derhen.“ Da jeg løb op på broen igen, efter at have udført ordren, stod kaptajnen allerede i søtøj. „Skal vi stoppe maskinen?“ spurgte anden styrmand. „Nej, fuld kraft fremad,“ svarede kaptajnen.

„I dette hav, uden styring?“

„Ja, skruevandet vil delvis holde roret, brækker det, er det sket.“ Kaptajnen var aldrig i tvivl. Jeg blev beordret med hen agter. Den gamle tramp boltrede sig nu på egen hånd, vendte stævnen den anden vej, fik fart på, med storm og sø agter og satte så op mod vejret igen. Da lavede den en hel luftrejse. Forskibet borede den ind i en kæmpesø, agterskibet svævede omtrent frit. Tankerne stod stille, da vi yderst i agterskibet, med dette, suste ned i en dal mellem brådsøerne, men udover at vi pludselig stod i vand til livet, skete intet.

Trampen havde nu rendt farten af sig, og vi havde imidlertid fået tøjret roret efter kaptajnens anvisninger, og tømmermanden fik hurtigt udskiftet det brudte led i kæden. Til alt held var bruddet sket et sted, hvor det kunne udbedres. Agterdækket var stuvet med svære tønder fyldt med harpiks, var skaden sket under disse, have vi intet kunnet udrette.

Jeg løb op til rors igen, lidt efter kom kaptajnen op på broen, han udtalte straks: „Mit blækhus er fløjet op af sin plads i bordet, det er aldrig sket før, jeg ventede, at skuden ville brække over, da vi stod henne agter.“ Det var betegnende, at han intet havde udtalt, medens det stod på, men hans ord var udtryk for, at situationen havde været akut. Trampen havde været i søgelyset, men havde endnu engang klaret frisag for sig selv og de seks tusinde tons i dens indre.

Uden yderligere hændelser nåede vi England, og derfra gik turen mod Rotterdam, hvor vi skulle afmønstre. Ved tre tiden om eftermiddagen kom kaptajnen op på broen, det var diset med noget nedsat sigtbarhed. „Kan De ikke høre fyrskibets sirene,“ spurgte han anden styrmand. „Nej.“ „Mærkeligt, vi skulle være der nu.“

Kort efter kunne vi svagt høre sirenen. Gennem årene havde jeg erfaret, at hans beregninger holdt stik, det samme gjaldt den sidste dag, jeg var der. Umiddelbart efter fik vi lods, og et par timer senere lå vi fortøjet i Rotterdam — en uendelig lang rejse var endt.

Vi fik afregning, og efter at have taget afsked med styrmændene fik vi pakket i en fart, og vi sad og ventede på en motorbåd, vi havde bestilt hos mægleren til at sejle os og bagagen ind til byen.

Jeg tog nu min rejsegrammofon frem, fra låget lagde jeg min yndlingsplade på: „Let the rest of the world go by.“ For sidste gang tonede den stærke melodi i lukafet, umærkeligt forplantede dens vemodige stening sig til os. Glæden over endelig at skulle hjem trådte uvilkårligt i baggrunden, nu da vi skulle

forlade den gamle tramp. Af dæksmandskab var vi, bortset fra skiftende udlændinge, fire mand, der havde holdt sammen gennem to år, i et fællesskab, der havde udartet sig til venskab. Den eneste autoritet, der havde været og regnedes, var kammeratskabets uskrevne lov, og den var aldrig blevet overtrådt. Måske det var dette gode forhold, der bevirkede, at den gamle tramp ligesom var blevet en del af os selv.

I to år havde den været vort hjem, vort faste holddepunkt. I hvilken havn vi end lå, fjernt fra Danmark, så følte vi, når vi igen betrådte det slidte dæk, at nu var vi på dansk grund. Den gamle tramp indgød en følelse af sikkerhed og tryghed, den klarede sig gennem alt. Ispakninger i Bottenhavet, storme på Nordatlanten, tågefyldte nætter mellem isbjerge og orkan og skypumper i det caribiske hav, den syntes bestandig.

Pladen var til ende, tavse sad eller stod vi lidt, der forekommer stunder, hvor man intet siger, men lader tiden og tankerne passere i tavshed. Jeg tog pladen af grammofonen, lukkede den. Tømmermanden mente, at nu kunne han høre motorbåden, hurtigt fik vi bagagen og os selv ned i den, og den startede.

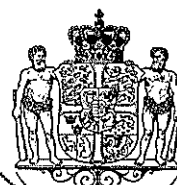
Da vi sejlede bort fra den gamle tramp, søgte vore øjne tilbage til afsked. Jeg ser den endnu for mig, som den lå der ved bolværket, svagt lys fra nogle enlige køjer forenede sig i skumringen med den tunge november dis.

Det var sidste gang, jeg så den gamle tramp; som den lå der, syntes den altfavnende, trofast, og indgydende en følelse af sikkerhed og tryghed, som jeg fjernede mig fra, med en forstemmende følelse af, at et godt afsnit af livet var forbi, en uforglemmelig tid, der aldrig ville gentage sig, det smertede.

Den gamle tramp, s/s „Brosund“, er nu gået hinsidan, den torpederedes på Nordatlanten 1941 og blev et offer for tåbelighed hos menneskene, som den havde tjent så trofast.

Moderne UNIFORMSHUER

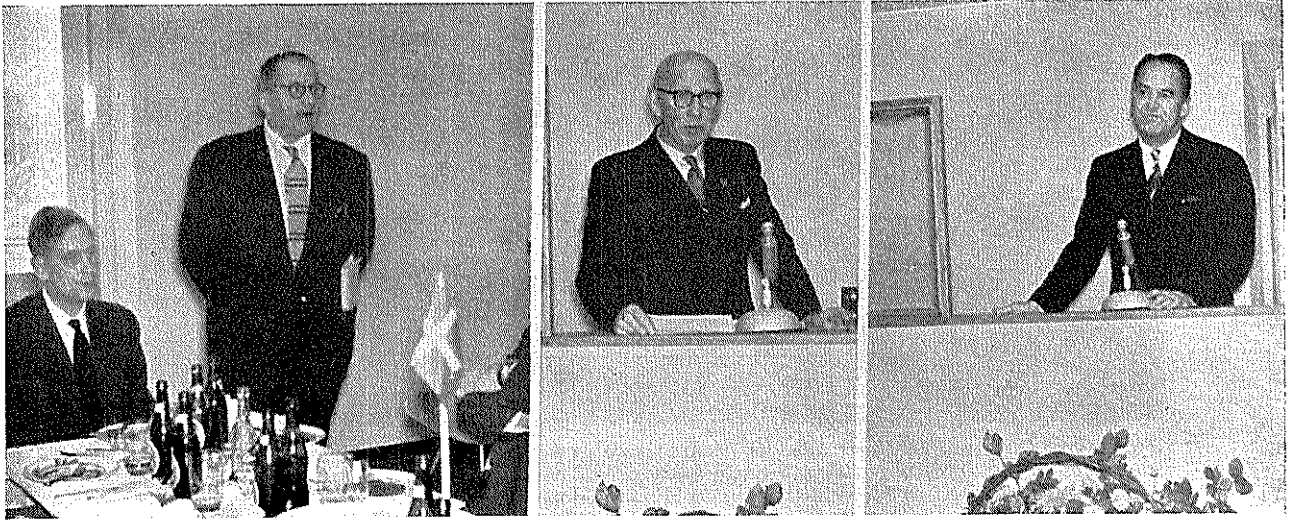
*Guld- og Sølvgaloner
Guld- og Sølvbroderede Kranser
Emaillflag · Emaillemblemer
Uniformsmapper*



C.L. SEIFERT

KGL. HOF-GULDTREKKER
ST. REGNEGADE 12-16 · TELEF. C. 297

Danmarks ældste Guldtrækkeri



Til venstre: Formanden for havnearbejdernes fællesforbund, Chr. Christensen, lover på havnearbejdernes vegne at værne om bygningen og takker for den samarbejdsinteresse, der er vist fra direktionens side. Direktør Fugl-Meyer lytter andægtigt. — I midten: Trafikinspektør Jønsson taler om forholdene i gamle dage og nu, en tale, der blev påhørt med stor interesse. — Til højre: Direktør A. Bronø holder åbningstalen og gennemgår i korte træk den nye udmønstringsbygningens tilblivelse.

Indvielsen af ny udmønstringsbygning i Frihavnen

Der udstrålede velvilje og glæde fra de to herrer frihavnsdirektører A. Bronø og H. Fugl-Meyer, da de modtog de mange gæster, ca. 100, som var inviteret til indvielse af Frihavnsens nye udmønstringsbygning, inden den toges i brug den 19. november.

Der var også enstemmig glæde og beundring for, hvad man havde fået ud af „United Machinery“ Co.'s gamle bygning. 1400m² gulvflade, hvoraf udmønstringshallen udgør 320 m², vaske- og baderum i rigelig mængde og skabsrum til hver af de ca. 800, der er beskæftiget i Frihavnen, når der er topbelastning, barbersalon, kontorlokaler m. m., samt direkte overdækket forbindelse med marketenderiet „Birkely“, en kolossal forbedring fra den gamle vagtbygning og nummermændenes tid.

Også den gamle restauration „Atlanten“ med den kendte figur af Atlas, der bærer jordkuglen på sine skuldre, er fuldstændig restaureret og påtænkes anvendt som udstillingsbygning for udenlandske firmaer til demonstrationer o. l., således at disse undgår toldbesvær-

ligheder; en god idé, som sikkert vil slå an, når den bliver kendt i videre kredse.

I det hele taget må man sige, at det er som en ny ånd har fået muligheder for at udvikle sig, siden Frihavnen har fået direktør Bronø som administrerende direktør. Samarbejdet mellem ham, manden med de 1000 idéer, og Frihavnsens tekniske direktør H. Fugl-Meyer, er vistnok noget af det mest ideelle og formløse. Man ser på opgaverne, og så bliver de vedtaget eller forkastet, men meget bliver vedtaget.

Det er ikke alene de udmærkede vejvisere, der på en klar og tydelig måde viser kunderne rundt i Frihavnen, men det er snart sagt på alle områder, man har moderniseret og simplificeret Frihavnsens arbejdsprogram, og fra den tid, hvor man fra havnearbejdernes side truede med arbejdsnedlæggelse, fordi der var forsvundet 9 bajere, og til i dag, hvor havnearbejdernes

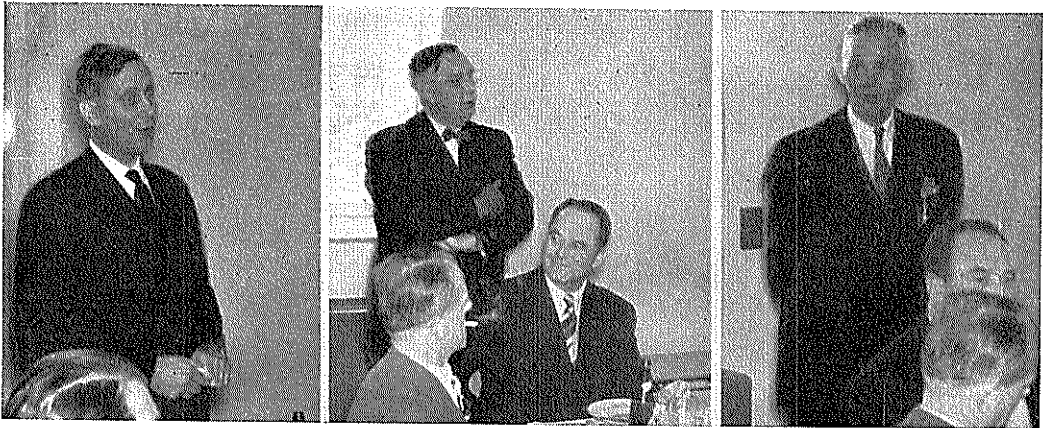


Barbersalon.

Kontorchef Skram-Jensen kontrollerer den første gæst, der sidder i barberstolen. Det ser ud, som han siger: Sidder De godt?



Gæsterne foretager en gennemgang af de nye vaskerum.



Til venstre: Direktør Fugl-Meyer taler for håndværkerne og havnearbejdernes tillidsmænd, der har været med til at arbejde på og tilrettelægge den nye bygning. — I midten: Direktør Schroder taler om arbejdet med den nye bygning i en humoristisk form, og direktør Bronø giver smilende sit bifald, mens havnedirektør Hendrup ser alvorligt til. Han er den eneste aktionær i Frihavnen og har ikke fået overskud i 4 år, hvad der jo ikke er morsomt, når man gerne vil møde med et fint regnskab; men heldigvis bruges det indtjente til Frihavns vedligeholdelse og modernisering til glæde for kunderne. — Til højre: Formanden for havnearbejdernes frihavnklub, J. Wichmann, takker for den nye bygning og lover på sine kammeraters vegne at holde hævd over de fine lokaler.

formand takker og lover at værne om det nye, der er betroet dem, er sket en højnelse af havnearbejderstanden og en forståelse eller rettere en indføling fra direk-

tionens side overfor samarbejdet, som man ikke tidligere i så høj grad har fundet i den stat, som hedder Københavns Frihavn. *Referenten.*

*Giv skibets gudmo'r
et varigt minde
om dagen, da hun
var skæbnegudinde.*


A. DRAGSTED
AKTIESELSKAB
KGL. HOF-JUVELERER OG HOF-GULDSMED
established 1854
Bredgade 17 . Copenhagen K. C. 5576

Altid et righoldigt lager af jubilæumsgaver



ATLAS-WERKE AG
BREMEN

Dæksmaskiner til alle Formaal
Vandtætte Døre
Stempelpumper
Centrifugalpumper
Damp-Hjælpemaskiner
Evaporatoranlæg
Ventilationsanlæg
Fødevandsanlæg
Skibskøleanlæg

GENERALREPRÆSENTATION:

ALBERT JENSEN
AKTIESELSKAB
AMALIEGADE 32
CENTR. 12 612 TELEX: 2541

DE FORENEDE BUGSERSELSKABER
KØBENHAVN

Sagn og Overtro

Den kendte journalist A. Nielsen har i en række artikler med stof fra de gamle arkiver fortalt om de gamle grave for druknede sømænd. — Her bringer vi den anden i rækken:

Den mundtlige overlevering fra slægt til slægt har en særlig evne til at blande sandhed og mystik sammen. Det sker da, som H. C. Andersen skriver: „En lille fjer kan blive til fem høns“. Der lægges til fortællingens egentlige kerne, og hvad der ikke passer fortælleren, trækkes fra. Når alt overflødig er taget bort, står der kun det ene tilbage: På dette sted er der en gang for længe siden drevet en strandvasker i land; dette er tilfældet i de to sagn, som genfortælles her.

Vi må erindre, at tiden omkring Christian den Fjerde var hekseforfølgelsernes tid. Overtroen var meget stærk. Hver by har sin heks og hvert sogn sine trolde. Heksebålene lyste over hele Europa — Danmark ikke at forglemme. Christian den Fjerde var selv ivrig heksefjende.

Kongens søster, Prinsesse Anna, skulle 1589 giftes med Kong Jakob af Skotland. Hun sejlede med orlogsskibet „Gefion“ ført af rigsadmiral Peder Munk, ledsaget af 13 orlogsskibe. Rejsen var uheldig fra først til sidst. Der skete ulykker straks med dødsfald til følge. Det tog 3 dage at nå Helsingør, tåge og storm sinkede farten. I Norge måtte man vente i 13 dage. Hver gang man prøvede rejsen til Skotland, måtte man vende om. Skibene lakkede. Resultatet blev, at prinsessen måtte blive i Norge hele vinteren. Hvis dette ikke skyldtes hekseri, hvad så? I Helsingør anholdtes tretten kvinder som hekse. De tilstod under umenneskelig tortur og dømtes til bålet. Kong Jakob kom selv til Danmark og hentede sin brud i foråret 1590. Også i Skotland brændtes flere kvinder, som tilstod at have forhindret prinsessens rejse ved at øve trolddom. Så vankundige var tiderne.

Man gik i en evig frygt. Man turde bl. a. om natten ikke komme strandvaskergravene nær. Det synes, at der har været livligt spøgeri, vist sig skygger om natten, til tider hele ligtog.

På Jyllands vestkyst spillede troen på „havmænd“ en stor rolle. Hvis man begravde en inddrevet død havmand, nedkaldte man store ulykker over egnen. Først var der om natten stort spektakel ved graven, så fulgte der storm og sandflugt, som kun kunne standses ved overnaturlige midler. Der findes ikke mindre end fem beretninger om døde havmænd, som har forårsaget sandflugt. Om dagen holdt de sig roligt i deres grave og tilbragte tiden med at sutte på den store tå eller tommelfingeren. Om et sted på vestkysten, hvor man havde begravet en havmand, fortælles, at der opstod en voldsom sandflugt, så der var fare for fuld-

stændig ødelæggelse af de dyrkede marker. Præsten kunne ikke kaldes til hjælp, men sognets „kloge mand“ vidste råd. Havmanden skulle graves op og køres så langt ud i havet som muligt og så kastes i vandet igen. Det afgørende er her vognens forspand. Mystikken bestod i, at vognen var forspændt med 4 kvier, ikke køer. Det var troen på helligheden hos det jomfruelige uberørte, der gjorde sig gældende. I hvert fald kom „havmanden“ aldrig igen, og sandflugten ophørte.

Fra Sjælland fortælles der sagn om strandvaskere, der optrådte som spøgelses (varsler).

En kone fra Niverød fandt ved Nivå strand en ilanddrevet strandvasker. Han havde et fyldt pengebælte om livet. Fristelsen blev hende for stærk, hun var fattig og havde mange børn, hun tog pengebæltet og lod liget ligge. Om natten kom den døde sømand og vækkede hende ved at lave et voldsomt postyr i haven. Han forlangte, at hun skulle stå op, klæde sig på og følge med ham. Grædende tog hun afsked med sine børn og fulgte spøgelseset med angst og bæven. De kom til Karlebo kirke. Her beodrede han hende til at gå ind i et hus, der lå tæt ved kirkegården og bede beboerne blive oppe, til hun kom igen. „Det gælder dit liv,“ sagde spøgelseset, „så snart du har hjulpet mig over muren, må du hurtigst muligt tilbage til huset.“ Næppe var spøgelseset oppe, før „kirkegårdsgrimen“ søgte at fange den vildt flygtende kone. Han nåede endog at gribe fat i hendes kjole, men tøjet var gammelt og slidt og gik i stykker, og hun nåede ind i det frelsende hus. Da det blev lyst, vendte hun hjem. Hun så aldrig siden noget til spøgelseset. Der blev heller aldrig talt om pengene, som satte hende i stand til at klare fremtiden for sig og børnene.

En anden gengangerhistorie er fra Tårbæk-Vedbæk-egnen. Den beretter om et strandvarsel, som sprang op på ryggen af en bonde, det mødte om natten. Han blev tvunget til at bære spøgelseset til Søllerød kirkegård. Her blev de modtaget af den stedlige kirkegårdsgrime, der kæmpede hårdt for at forhindre spøgelseset i at komme ind på kirkegården. Det blev en hård kamp i tre omgange, før strandvarslet sejrede.

Da de kæmpende efter første omgang pustede ud, spurgte spøgelseset bonden: „Stod jeg mig?“ „Nej!“ svarede bonden, og så begyndte kampens anden omgang, der som den første endte med det resultat, at parterne stod lige. Spøgelseset gentog sit spørgsmål, og den ufri-villige kampdommer måtte atter give svaret „Nej“. Så tog de to spøgelseser fat på den afgørende omgang. Den endte med kirkegårdsgrimens nederlag.

For tredje gang måtte bonden svare på spørgsmålet: „Stod jeg mig?“ Denne gang lød kendelsen på et klart „Ja“. „Havde du også denne gang sagt nej,“ sagde spøgelseset, „så havde du nu været død, men nu kan du

roligt gå hjem.“ Bonden var ikke sen med at forlade stedet for den uhyggelige strid, han var blevet tvunget til at overvære.

„Strandløberne“

Selv ganske almindelige naturforeteelser gav anledning til rygter om spøgeri. Let aften- og morgentåge samt „lygtemænd“ er eksempler herpå. Når tågen danser sig, kan den til at begynde med optræde pletvis og danne søjleformede småskyer, der føres frem langs stranden af selv det svageste vindpust. Man troede, det var gengangere af strandvaskere, der søgte efter vej til deres hjemland. Inde i landet blev det til elverpigens dans på de fugtige enge; og når tågen lå tæt over mosestrækninger, var det „mosekonen“, som bryggede.

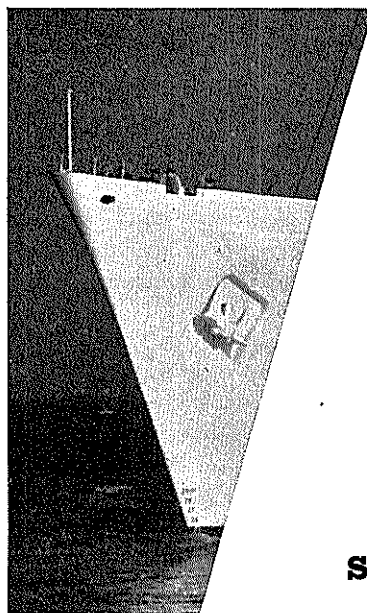
Nu ved vi, at en „lygtemand“ er en boble af sumpgas, der ved berøring med luften kommer i langsom glød og føres frem af vinden. Man var overbevist om, at det var gengangere, der var på færde for at søge efter et eller andet ved lygtelys. Eller også lå der måske i nærheden en nedgravet skat. Ingen vovede at undersøge sagen nærmere, og hvis en nattevandrer syntes, han kom for nær, tog han rædselsslagen flugten.

Vi holder os til



ESBJERG TOV

Imak VANDTÆT BEKLÆDNING
— et Olskind-fabrikat



Verdens mest berømte skibsstævn

Den mest omtalte skibsstævn i verden er hel igen.

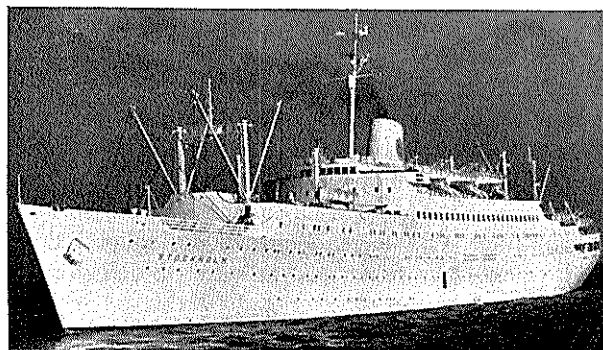
Ti dage før planlagt kunne den svenske Amerika-liner „Stockholm“ den 5. november stå ud på ny prøvetur. Den omfattende reparation, der blev følgen af det tragiske sammenstød med den italienske liner „Andrea Doria“, i sommer, var tilendebragt.

Reparationen, der påbegyndtes den 8. august, foretoges af Bethlehem Steel Company's afdeling i New York. Skibet måtte forsynes med 23 meter ny stævn, mange installationer måtte lægges helt om og en helt ny „make-up“ måtte lægges.

Kaptajn Sjunne Olsson, som tidligere i perioder har ført „Stockholm“, og som nu igen er kaptajn om bord, udtalte sin fulde tilfredshed med skibet efter den vellykkede „operation“. Manøvreevnen var fin, sagde han. På prøveturen nåede man op på mere end 18 knops fart.

Skibets nye ankerspil, der iøvrigt også blev prøvet, er leveret af ASEA i Sverige.

Den 8. december starter skibet på sin første rejse til Europa efter reparationen, der har gjort det til en helt ny liner. Første anløbshavn bliver København.



„Stockholm“ efter den vellykkede reparation.

En ny havn i Stillehavet

OKINAWA - U. S. A.s nyeste og vigtigste base i det nordlige Stillehav

Den 1. april 1945 invaderede amerikanerne Okinawa, Riukiøgruppens hovedø med en landgang, der blev den største amfibieoperation i Stillehavet, et overvældende vidnesbyrd om, hvilken styrke den amerikanske krigsmagt havde nået: 1400 skibe transporterede ca. 100.000 mand og deres udrustning til øen. De ledsagedes af en flåde på 10 amerikanske slagskibe og 100 krydsere.

Efter overordentlig hårde kampe var Okinawa erobret den 21. juni, og de allierede havde dermed skabt sig den bedst mulige udfaldsport mod Japan. Okinawa blev hovedbase for luftangrebene mod Japan, der sluttede med kastningen af atombomberne mod Hiroshima og Nagasaki i begyndelsen af august 1945 og den hurtigt derpå følgende japanske kapitulation.

Efter krigen blev øen en vældig krigskirkegård af gammelt jern, ødelagte kanoner, vogne og meget andet. Japan havde nok i sit eget, og USA var krigstræt og demobiliserede med stor hast, så de fåtallige amerikanske styrker, der blev efterladt på øen, kunne intet udrette i retning af at reparere eller vedligeholde de mægtige mængder af materiel, der lå blottede for vejr og vind.

Med skærpelsen af den kolde krig mellem øst og vest begyndte amerikanerne også igen at interessere sig for Okinawa. Øen ligger mindre end 800 km fra det kommunistiske Shanghai. Fra Okinawa kan man beherske Japan, forhindre al søtrafik over vandet langs Kinas kyst og ødelægge alle kinesiske havnebyer. Fra Okinawa kan de store bombemaskiner dække et område, der omfatter det østlige Sibirien, Manchuriet, hele Kina og det østlige Asien så langt som til Indien.

Okinawa er således langt vigtigere som sø- og luftstrategisk base for amerikanerne end Japan. Fra de nordlige amerikanske øer vil det være muligt at dække det nordøstlige Asien, og fra Philippinerne kan flyvere nå Sydøstasien, men baseret på Okinawa kan bombemaskiner operere over begge disse vigtige områder. De japanske øer ligger desuden inden for skudhold for raketprojektiler, affyret fra russisk og kinesisk område på det asiatiske fastland, og de japanske øer kan forholdsvis let blokeres af den russiske ubådsflåde, som skal være forholdsvis stærk i dette område.

Så tidligt som i 1949 begyndte amerikanerne at udbygge Okinawa som en kæmpebase. De ofrede 24 millioner dollars på udbygningen af øen som et militært støttepunkt, udbyggede startbanerne og udstationerede deres nyeste jet-jagere på øen.

Siden har amerikanerne ofret nye millioner på de militære anlæg på øen og på at gøre forholdene så komfortable som muligt for de amerikanere, der skal opholde sig her. Det er nemlig ikke noget ubetinget behageligt sted at opholde sig. Øen er fuldstændig flad med

meget lidt bevoksning, oversået med høje af størknet lava, og den hjemses af hyppige og voldsomme storme. I 1949 blæste således en voldsom tyfon 92 af dens 493 huse om og beskadigede resten med undtagelse af 12. Men siden har amerikanerne rejst nye, tyfonsikre huse.

Der er anlagt 9 flyvepladser på øen. Naha er den eneste, der er åben for civil trafik. Her er jagermaskinerne baserede. Over 100 reaktionsmaskiner af typen Shooting Star og lige så mange natjagere F 82 Twi Mustang. Naha er base for 13. amerikanske flyverkorps og 51. jagerflotille. Flyvepladsen ved Kadena vil blive det amerikanske luftvåbens stærkeste forpost i det fjerne Østen, når de udvidelser, der blev påbegyndt i 1951, er tilendebragt. Her er de største bombemaskiner baserede. Men i det nu igangværende militære byggeprogram indgår desuden vedligeholdelsen og udvidelsen af tre andre militære flyvepladser, der skal holdes i reserve.

Det er et omfattende byggeprogram, amerikanerne har indledt. Mere end 100 millioner dollars — eller henvend 800 millioner kroner — skal forvandle denne ugæstfrie og gølge Stillehavssø til en kæmpemæssigt hangarskib, hvorfra Amerikas største bombemaskiner kan nå Sibirien og hele Kina.

Okinawa bliver dermed rimeligvis eet af de stærkeste led i den amerikanske forsvarslinie i Stillehavet, der går fra Aleuterne uden for Alaska over Boninøerne syd om Japan og Okinawa, der ligger halvvejs mellem Japan og Philippinerne og til Philippinerne.

Fuldt moderne radaranlæg og stadig patruljerende flyvemaskiner sørger for, at Okinawa ikke bliver et nyt Pearl Harbor.

De amerikanske styrker i luften og på havet er kommet til Stillehavet for at blive der.

USAs stillehavsmagt bygges omhyggeligt op af første classes militære magtmidler: krigsskibe, flyvemaskiner og stærke baser.

V. K. Sørensen.



Svanesang

»DE SIDSTE STORSEJLERES SAGA«

Af KAJ LUND og F. HOLM-PETERSEN

Så foreligger det meget omtalte værk om „de sidste storsejleres saga“ til glæde for alle, der har interesse for sejskibshistorie.

Forfatterne har udført et påskønnelsesværdigt arbejde med at samle og redigere det overvældende stof, der foreligger om storsejlere, og på dansk give en fremstilling af disse fartøjers ejere, farter etc., uden at det bliver en oprensning af navne, der ville virke tørt og kedeligt, da de har indflettet en del beretninger om sejlads i teksten, der både er spændende og ikke uden dramatik.

Værket er opdelt i afsnit, der behandler de farter, sejskibene fortrinsvis gik på, som salperterfarten på Chile, hvedefarten på Australien o. s. v. for at slutte den beskrivende tekst med at omtale skoleskibene hos de forskellige nationer, en afslutning, der er udmærket. Dog er der et par enkelte fejl.

Forfatterne skriver, at den amerikanske clipper „Great Republic“ vistnok blev bygget som fuldskib. I Arthur Clarks bog „The Clipper Ship Era“ vil man kunne se, at den blev bygget som firmastet bark af Donald McKay i Boston 18?? og forsynet med dobbelte mærsejl af captain Forbes' patent udtaget 1841. Den var et eksperiment fra bygmesterens side, men kom aldrig til at vise, hvad den kunne præstere som oprindelig bygget og rigget, da den brændte, færdiglastet til at afgå til Liverpool, ved pieren i New York.

Angående forfatternes bemærkning om, at den amerikanske captain F. Howes var opfinder af det dobbelte mærsejl, er det rigtigt med modifikation, for de første dobbelte mærsejl er opfundet og anvendt af amerikaneren captain Forbes i 1841, men forbedret af captain F. Howes i 1853, hvor han fik dem patenteret.

I omtalen af de store amerikanske skonnerter, der var forsynet med „sænkekøl“ eller „sværd“, bruger de betegnelsen „kofferdam“ for „sænkekølskisten“. De har sandsynligvis fået galt fat på ordet, for på engelsk kaldes det af mange teknikere „trunk“, af amerikanerne altid „centerboard case“, hvilket sidste ord giver sig selv, nemlig „sværdkiste“, det engelske ord er nærmest at oversætte ved en „løbegang i lasten“, idet en „kofferdam“ jo er en „fangedæmning“ eller „sænkekiste“, hvilket sidste ord vel har forvirret dem i beskrivelsen af en „sværdkiste“, og at den, som de skriver, er åben foroven, tvivles der stærkt på, for på ingen af de tegninger eller beskrivelser af disse skonnerter, som den, der skriver dette, har set under ophold i Amerika, var dette nævnt eller vist. Det ville jo også være upraktisk, da vandet under fartøjets bevægelser i sø ville slå op igennem og ind i lasten.

De omtaler ligeledes en af de store amerikanske

skonnerter „Columbia River“ og nævner, at den havde en rå på de fire første master med „trekanter“ eller „spidser“ sat over disse, og man må jo sige, at man bliver noget forbløffet over at finde et sådant ord anvendt, for man må vel antage, at de ved, at det omtalte sejl på engelsk/amerikansk hedder „raffeltopsail“, hvortil vi på dansk ikke har noget ord, der dækker det fuldstændigt, men i dette tilfælde kan man vel nok tillade sig at kalde det „trekantet mærsejl“. Dette sejl blev på nævnte fartøj ført på stormast, mesan og jiggermast, idet det ikke kunne sættes på fokkemasten på grund af forriggen til sprydet og stævnen, da disse stag var i vejen for at sætte det.

Forfatterne har givet en udmærket beskrivelse af de forskellige landes deltagere i de sidste dages storskibsejladser, dog forbavses man over i omtalen af Danmarks sejskibsrederier kun at finde nævnt Puggaard, Moses & Søn, G. Melchior og andre fra København og provinsen, men fuldstændig har glemt et rederi som Isaak Sidenius Pontoppidan i Helsingør, der var det største sejskibsrederi i Danmark i perioden mellem 1860 til 73, hvor hans rederi rådede over en flåde med en samlet tonnage på 6327½ tons mod Puggaards 5263 tons og Melchiors på 2528 tons. Det beror vel på en forglemmelse, at dette rederi ikke er nævnt, for navnet Pontoppidan og rederiflaget, et hvidt „P“ på rød bund, var på den tid kendt over hele kloden.

Værkets sidste halvdel er en billedbog, der må glæde alle sejskibsentusiaster, for her har man en samling billeder, der bedre end det skrevne ord kan give folk et begreb om, hvad storsejlerne var, og hvilken skønhedsåbenbaring et sådant fartøj var under sejl.

„Svanesang“ er rigtig valgt som titel, det er sejskibenes sidste kamp, der er beskrevet og godt skrevet, så den kan gå over til den kommende generation af søfolk, der i den vil finde et væld af oplysninger om skibe, der ikke mere vil blive bygget og sejlet med.

Værket være hermed anbefalet til alle, der har interesse af sejskibshistorie.

O. B. N. A.

A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders

Skoleskibssejlad i forbindelse med navigatøruddannelse

I relation til de betænkninger vedrørende skoleskibsuddannelsen, der nu skal for i Folketinget, har vi bedt Baron Juul-Brockdorff, der er en af de mest kyndige på skoleskibsområdet om en udtalelse angående betænkningen.

Juul-Br.: Ja, jeg er ærlig talt meget bekymret for, at søfartskommissionens betænkning vedrørende skoleskibsuddannelsen skal blive ophøjet til lov ved forhandlingerne i Folketinget, da jeg anser forslaget om „Danmark“'s fremtidige virksomhed for meget uheldigt. — Jeg har jo, som De ved, i en mindretalsudtalelse i kommissionen udtalt, at jeg anser et togt på 4½ md. for at være utilstrækkeligt, når der skal gives den unge sømand den rette karaktermæssige påvirkning. — Jeg skal ikke trætte med her at gentage mine betragtninger, som vist er de fleste interesserede bekendt, men jeg vil gerne benytte denne lejlighed til atter at forsøge at få politikerne, der jo får den endelige afgørelse, til at forlange detaljerede oplysninger om bl. a. de økonomiske følger af forslaget gennemførelse og ophøjelse til lov. — Det hedder jo som bekendt i kommissionsbetænkningen, at det skønnes, at omkostningerne ved en ombygning og ændring af skibets aptering ikke bliver væsentlige, men efter min opfattelse vil det komme til at koste endog betydelige summer, men er et sådant skøn virkelig tilstrækkeligt for politikerne, der skal sige ja eller nej til et lovforslags gennemførelse? — Der foreligger jo i virkeligheden intet som helst positivt om den reelle bekostning, ligesom der er adskilligt — måske detaljer — der ikke er oplyst noget om i betænkningen, såsom elevafgiften, der i dag er 300 kr., — uniformering eller ikke og dennes bekostning for eleverne, der i dag andrager 500 kr. — legatmidlernes anvendelse og tilstrækkelighed. —

I betænkningen regnes der med en årlig elevkapacitet på 2 × 116 eller 232 ombord i „Danmark“, men efter de sidste oplysninger erfarer jeg, at der kun regnes med 2 × 80 eller 160. — Der uddannes i dag 116 elever årligt, og anses det så virkelig for forsvarligt at bekoste store summer på en så ringe elevforøgelse som 44?

Som jeg tidligere har udtalt, har et flertal indenfor „Danmark“'s bestyrelsesråd erklæret sig imod at dele det ene togt på 9 mdr. i to togter hver på 4½ md., og skibets fører har givet sin saglige begrundelse for også at måtte fraråde en sådan deling.

Dansk Dampskibsrederiforening nedsatte i sin tid et udvalg til bl. a. at behandle et af mig indsendt memorandum vedrørende hele rekrutteringsspørgsmålet til handelsflådens navigatører, og dette udvalg udtalte, efter have gjort sig bekendt med bestyrelsesrådets erklæring mod at ændre skibets nugældende virksomhed samt med kaptajn Hansens udtalelser gående i samme retning, „at man ikke burde sidde disse udtalelser overhørig.“ — Men dette har man altså i betænkningen alligevel gjort, og jeg mener det vigtigt, at politikerne bliver gjort bekendt med disse udtalelser til bedømmelse af sagen.

Efter den foreslåede plan er det hensigten, at „Danmark“'s årlige togter skal tilrettelægges således, at 1. togt varer fra 15. januar til ultimo maj og 2. togt fra den 1. august indtil medio december. Det siger sig selv, at det ingenlunde er det samme at begynde togtet med uøvet besætning midt i januar eller som nu medio juni. — Skibet er et sejlskib og må således forlade sig på sine sejl, idet dets maskinkraft overhovedet ikke har nogen magt over skibet udover i stille eller let brise. Sålænge der findes miner i vore farvande, og de minestrøgne ruter derfor må følges, bliver der efter betænkningens forslag brug for yderligere anvendelse af maskineriet, og det må dertil erindres, at hovedmaskinen efterhånden er ret udslidt og i høj grad tiltrænger fornyelse og helst med en dobbelt så stærk motor, der nu kun er på 250 HK. — Men dette er der jo heller ikke nævnt noget

om i betænkningen. Dette er ganske vist et spørgsmål, der i nogen grad er uafhængigt af togtets eventuelle omlægning, men det bør dog indgå i billedet, da indbygningen af en ny motor bedst bør foregå, medens skibet undergår sin ombygning og gennemgangen af sine 24 års klassearbejder. — Så alt ialt vil jeg mene, at politikerne ikke gennem betænkningens indhold kan være tilstrækkeligt orienterede om, hvad de skal tage stilling til ved dette lovforslag, og det er jo dog et spørgsmål af betydelig økonomisk rækkevidde for statens midler. — Det må være på sin plads at påpege dette her. — Hele spørgsmålet om skoleskibets fremtidige anvendelse rummer så mange og forskelligartede detaljer, som man forgæves leder efter i betænkningens ordlyd. —

Redakt.: Bliver disse to togter ikke ret uensartede bl. a. i klimatisk henseende?

Juul-Br.: Jo, det er sandt. — Som erfaringerne viser fra skoleskibet „Georg Stage“, hvis elever møder i april måned, indtræffer der i togtets begyndelse adskillige forkølelssygdomme, der hemmer skolens gang, og det kommer nok til at gøre sig gældende i forstærket grad for vintertogtets vedkommende. Ligeledes er der jo stor forskel på at have de mange dagtimer til rådighed fremfor de mørke måneders få timer, så skolens resultater bliver ikke det helt ensartede. —

Redakt.: Var De den eneste, der i kommissionen holdt på de rugældende 9 mdr. skoleskibssejlad?

Juul-Br.: Jeg gik ind for et togt på 6 mdr. som minimum, og de to repræsentanter for de nautiske foreninger har også talt herfor, men de gik altså beklageligvis med til kompromisset om 4½ md., og af frygt for at få noget værre. — Skibsrederne har, såvidt jeg har forstået, ønsket, at der overhovedet ikke skulle uddannes i sejlskib, men er altså nu gået ind for, at den vorcende navigatør skal deltage i et togt med skoleskib. Og efter betænkningen behøver det ikke at være med et sejlførende skoleskib, men kan godt være et damp- eller motorskib. — Men jeg mener stadig, at et togt på 4½ md. er for kort. —

Redakt.: Ønsker Sømandenes Forbund ikke kravet om skoleskibssejlad slettet.

Juul-Br.: Jo, det gør de vist. — Selv om forbundets repræsentant i kommissionen jo har givet sin tilslutning til flertalsindstillingen. —

Redakt.: Ønsker forbundet så noget sat i stedet for denne sejlad?

Juul-Br.: Ikke mig bekendt. — Det ville jo være ganske naturligt i denne forbindelse at genopfriske forhandlingerne på den internationale søfartskonference i Seattle 1946, hvor der bl. a. diskuteredes ønskeligheden af at indføre en eksamen, der skulle bestå, for at en sømand kunne få certifikat som matros. Med 73 stemmer mod 10 vedtoges på konferencen den endelige tekst til det foreliggende udkast. — Efter 1951 har en del søfartsnationer herunder England, Frankrig, Tyskland, Holland, Belgien, USA, Polen og Portugal indført sådanne matros-certifikater, der kun kan erhverves efter gennemgangen af en dertil bestemt skole, der for Englands vedkommende er af tre mdr. varighed. —

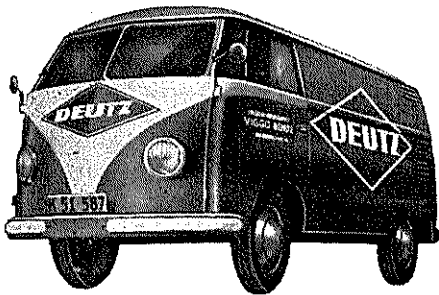
Jeg kan ikke se begrundelsen for forbundets eventuelle ønske om at få slettet det foreslåede skoleskibstogt for de vordende navigatører, idet det dog vel må være i alle de ombordværendes interesse, at skibets navigatører er så godt og betryggende uddannet som vel muligt.

Redakt.: De har også i betænkningen taget til orde for en kortere samlet sejltid end foreslået af kommissionen forinden indtrædelse på en navigations-skole?

Juul-Br.: Ja, jeg vil mene, at man ligesom i Norge og Sverige kan nøjes med 42 mdr. i stedet for de her foreslåede 46½ md. Enhver sømand bør i denne tid kunne lære de nødvendige færdigheder.

DEUTZ

VERDENSMOTORISERINGENS ARNESTED



AUTORISERET SERVICE

Artillerivej 124 - København S
Telefon ASta 1074

ORIGINALE RESERVEDELE

Østergade 11 - København K
Telefon *MInerva 1860



INGENIØRFIRMAET

VIGGO BENDZ

PETER FREUCHEN:

Fangstmænd i Melvillebugten

Gyldendal — kr. 18,75.

„New York Herald Tribune“ skriver: „Lyt til Peter Freuchen, og De vil genkende den fødte historiefortæller af den gammeldags slags, som har millioner af vidunderlige historier at fortælle, og som fortæller dem enkelt og uden omsvøb. Hans bøger tryllebinder én med det talte ords ligefremhed.“ Disse ord kan vi gøre til vore. Vi, der kender Peter, må bøje os i ærbødighed. Hans tale i denne bog er så fængslende, uden opskuethed, uden pral. Det er en anden Peter end ham, der vandt de 64.000 dollars. Han er en stor fortæller.

Red.

WALTER LORD:

En nat man husker

Thorkild Becks forlag — kr. 18,50.

„En nat, man husker“ er en meget detaljeret beretning om Titanics forlis, og den genskaber timer og minutter, detaille efter detaille, for dette skibs undergang. Efter denne bog kan der faktisk ikke skrives mere nyt om Titanics forlis, og man har her et historisk dokument over en tid, som aldrig kommer tilbage. En ovenud luksus i skibsbygningskunst, en sagtmødighed hos passagererne, men også en heroisk indsats fra disses side. Bogen er interessant og vil sikkert af mange blive læst med interesse.

Red.

RHUM NEGRITA

LIQUEURS BARDINET

BORDEAUX



FRONDS N° 166

Repræsentant for Danmark:

ALBERT B. COHN'S EFTF. ved E. Pinner
KØBENHAVN K.

Dieselmotoren som fiskerimotor

Valget af den rette fremdrivningsmotor til et fiskefartøj er af største betydning for at opnå et tilfredsstillende driftsresultat, og der findes mange forskellige systemer at vælge imellem: Råoliemotorer, firetakts og totakts dieselmotorer med eller uden trykladning, langsomtgående eller hurtiggående, reverseringsanordninger eller direkte omstyrebare, faste eller omstyrebare skruer.

For de mindre fiskefartøjer har råoliemotoren gennem mange år været den foretrukne type på grund af dens prisbillighed og simple konstruktion, men de store hestekræfter, der efterhånden kræves, og råoliemotorens store brændsels- og smørelieferbrug, har medført, at dieselmotoren mere og mere vinder indpas ved de lavere hestekræfter og er eneherkende ved alle større maskinanlæg.

Et fiskefartøj skal kunne holdes i kontinuerlig drift, kun med afbrydelser i den korte tid, der medgår til at losse lasten og indtage brændstof og stores, og må kunne arbejde under alle forhold, såvel i rolig sø som under de voldsomste storme, og erhvervet stiller derfor de allerstørste krav til maskineriets pålidelighed.

De hovedkrav, der derfor må stilles til et sådant maskinanlæg, kan sammenfattes i følgende 5 hovedpunkter:

1. *Driftssikkerhed.* Dette er et hovedkrav, der må være opfyldt.
2. *Enkelhed i konstruktionen.* Da det personale, der i disse fartøjer skal betjene maskineriet, ikke kan påregnes at være højt uddannede maskinister, må motoren i sin konstruktion være så enkel som mulig, således at der kun kræves et minimum af teknisk viden for at kunne betjene den.
3. *Simpel i vedligeholdelse.* Motoren må være i stand til at kunne arbejde i længere perioder uden eftersyn og må være bygget således, at stempler og cylindrhovedet let kan adskilles, og der overalt er let adgang for inspektion.
4. *Minimum størrelse.* Den plads, motoren optager, skal være så lille som mulig, således at lastrumskapaciteten bliver den størst mulige.
5. *Økonomisk.* Såvel brændselsolie- som smørelieferbruget må være så lavt som muligt.

Den moderne, højt udviklede dieselmotor opfylder alle disse krav og er derfor den ideelle motor for et fiskefartøj.

Den moderne totaktsmotor og den moderne firetaktsmotor er begge typiske repræsentanter for denne specielle fremdrivningsmaskine.

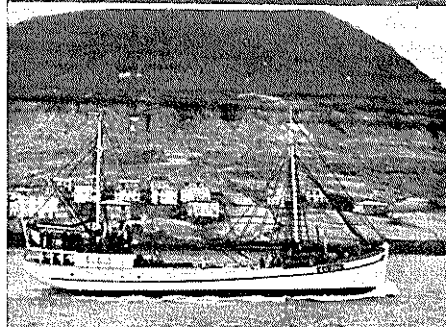
Plads- og vægtmæssigt svarer de to typer nær til hinanden, men firetakts motoren er mere økonomisk såvel i brændselsolie- som smørelieferbrug og har den fordel ved anvendelse af trykladning at kunne redu-

ceres såvel i størrelse som vægt og derigennem fremstilles billigere og gøres mere økonomisk, hvorfor den trykladede firetakts motor uden tvivl vil blive fremtidens motor. Det må her erindres, at motorens hestekraft kan forøges 50 % uden forøgelse af maskinens størrelse, og derved opnås maksimum størrelse af lastrummet, ligesom det må erindres, at turboladningen ikke medfører et øget kraftforbrug fra motorens side og derfor ikke noget forøget olieforbrug.

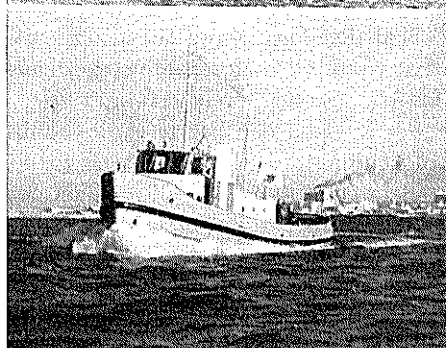
Lodsbåden
„Poseidon“,
Københavns
lodseri,
er forsynet med
„Velund“ diesel
type DM 230
med vendbare
skrueblade.



Fiskekutter
n. s. „Lilie“,
Færøerne,
tilhørende
direktør
J. F. Kjølbro,
Klaksvig,
er forsynet med
„Velund“ diesel
type DM 430
med vendbare
skrueblade.



Bugserbåd
„Ain Diab“,
Casablanca,
Marokko,
er forsynet med
„Velund“ diesel
type DR 330
med reversgear
og fast skrue.



Den norske
trawler
„Velund“
tilhørende
skibsreder
Johan Landsnes,
Skudeneshavn,
er forsynet med
„Velund“ diesel
type DM 630
med vendbare
skrueblade.



S.A. des Anciens Etablissements

GROIGNARD Cap Pirède MARSEILLE

Capital 180.000.000 fr.

REPARATIONER & OMBYGNINGER AF SKIBE

Telf. NATIONAL 39-60 til 39-62 Telgr. Adr.: SADAEG-MARSEILLE

Støberier: Place Oddo - Telf. NA 56-27

Cylinderboringer og alle Reservedele i Støbegods for Dieselmotorer
Skruer i Støbejern og Bronze indtil 15 Tons

Værksteder ved Petroleumshavnøen LAVERA - Telf. Martiques 498

Kontor i PORT de BOUC 21, Cours Landrivon . Telf. Port de Bouc 176

Af betjeningsmæssige grunde finder den direkte omstyrede motor kun ringe anvendelse i fiskefartøjer, og skruens frem- eller bakvirkning foretages ved hjælp af enten et reverseringsgear i forbindelse med en skrue med faste blade eller ved hjælp af en skrue med indstillelige blade.

Denne sidstnævnte konstruktion er den idelle manøvreordning for fiskefartøjer, idet bladene herved kan indstilles i den mest økonomiske stilling og under alle forhold tillade maskinen at yde sin fulde hestekraft, og er derfor den ideelle skrue for trawling.

Manøvreringen kan såvel ved reverseringsgear som ved stilbare skruer udføres fra styrehuset, således at føreren til enhver tid har den fulde manøvreevne over sit skib.

Betydningen af anvendelse af skruer med stilbare blade gør sig særlig gældende ved trawling, der kræver større hestekraft under trawling ved reduceret fart end ved fri sejlads, og hvor derfor en skrue med faste blade må konstrueres under særlig hensyntagen hertil og kan ikke udnyttes fuldt ud under alle forhold, medens den indstillelige skrue altid kan udnyttes 100 %.

Skal den faste skrue konstrueres til fuld udnyttelse i frit vand, vil motoren blive overbelastet under trawling og udsættes for havari.

For at opnå den bedste skruevirkning bør motorens omdrejningstal heller ikke sættes for højt, men variere mellem ca. 250 og ca. 400, hvilket også muliggør anvendelse af den billige dieselolie som brændstof, ligesom slidet reduceres ved den langsommere gående motor.

En skrue med stilbare blade er billigere at reparere. Såfremt et af skruebladene bliver beskadiget, kan dette udskiftes uafhængig af de 2 andre blade. Bliver en fast skrue beskadiget, må hele skruen udskiftes.

En moderne firetakts, trykladet motor vil kunne køre med et brændselolieforbrug af ca. 155 gr pr. HK pr. time og et smørelieforbrug på ca. 1,5 gr.

Takket være denne gennemførte konstruktion og dens driftssikkerhed har de danske dieselmotorer vundet anerkendelse og anvendelse som fiskerimotorer overalt i verden.

John M.

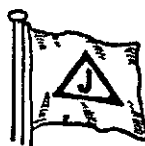
DAMPSKIBSSELSKABET

TORM

AKTIESELSKAB

Grundlagt 1889

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



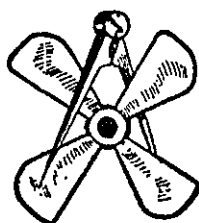
Dampskibsselskabet

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

KORT og GODT

„Fjenderne“ samarbejder!

Det er gang på gang blevet slået fast, at luft- og skibsfart i virkeligheden ikke er fjender, men at der er brug for dem begge, fordi „trafik skaber trafik“. At der er sandhed i disse ord, har Trans World Air-lines og rederiet American Export Lines nu bevist, idet de to selskaber har gjort det muligt at rejse over Atlanten hurtigt og billigt, hvorved der sikkert vil komme endnu flere dollar-turister til Europa end før.

Fra den 15. oktober indledte luftfartsselskabet og rederiet et samarbejde gående ud på at arrangere 12 rejser til Europa af to eller tre ugers varighed. Europarejsen på to uger kan gøres for £ 249 (ca. 5.000 kroner), og den på tre uger for £ 285. Vælger amerikaneren turen til £ 249, får han en uges sørejse, en uge i Europa med ophold på fine hoteller, god kost, forskellige udflugter m. m. samt en nats rejse tilbage til USA med fly.

Adoptioner.

Mens danske skolebørn har „adopteret“ 162 skibe, er deres britiske kammerater helt oppe på ca. 2.300. I Norge er 515 skibe adopteret og i Holland 234. Amerikanerne har også startet en skibsadoption, som først nu er ved at få rigtig vind i sejlene, idet man nu er nået over de 100 adopterede skibe.

Udstationerede redningskibe.

Et fast stationeret redningsfartøj i den østlige del af Nordsøen er meget ønskeligt, udtaltes det på den nordiske konference om redningsvæsen på søen, som har været afholdt i Göteborg. Konferencens deltagere blev enige om, at Norge skal undersøge spørgsmålet nærmere og udarbejde et detaljeret forslag.

Det er meningen, at det fast udstationerede redningskib først og fremmest skal være til assistance for Nordsø-fiskerne samt virke som vejrtjenesteskib ved udsendelse af stadige vejrmeddelinger til gavn for luft- og søfart.

Under konferencen blev opmærksomheden henledt på de danske redningskibe, der går ud fra Jyllands vestkyst, når assistance behøves. Det blev foreslået, at disse fartøjer forsøgsvis skal klare tjenesten i et års tid. Hvis dette ikke er praktisk gennemførligt, vil man rimeligvis fra norsk side stille et passende skib til rådighed.

Det blev anslået, at driften af et sådant kombineret, fast udstationeret rednings- og vejrmeddeskib vil koste mellem 150.000 og 200.000 danske kroner om året.

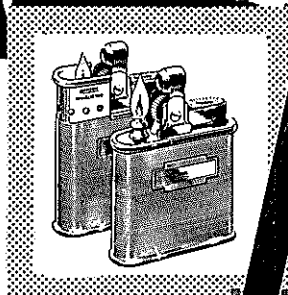
AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE-DAMPKIBSSELSKAB
FREDERIKSGADE 17
KØBENHAVN K

Ingen told, ingen skatter!

Det er ingen hemmelighed, at Ægypten stort set klarede trafikken gennem Suez-kanalen overraskende godt siden nationaliseringen og indtil invasionen trods meget store vanskeligheder, men at økonomien ikke desto mindre var ret dårlig. Spørgsmålet er, om driften af kanalen i det hele taget gav Ægypten nogen for tjeneste.

Præsident Nasser gør alt muligt for at vinde forståelse for sine Suez-synspunkter. Ved de store liners rejser gennem kanalen havde han arrangeret „studiekredse“ om bord, gennem hvilke hans repræsentanter har søgt at vende stemningen blandt passagererne til hans fordel.

Endvidere har Nasser fundet på, at hele Port Said ligesom sin havn skal gøres told- og skattefri, så at passagererne på vej gennem Suez-kanalen kan skaffe sig alle mulige varer til meget lave priser. Han håber på den måde at få trafikken på havnen og turismen i Ægypten til at vokse.



I ET GLIMT
står kvaliteten
klart... Ronson er
den fuldendte gave
mellem dem, der har sans
for det ædle og gedigne.
Lad Ronson være
Deres gave...

RONSON Whirlwind -
med skjult vindskærm.
En rigtig
mandfolkelighter.

RONSON

World's greatest lighter!



KGL. HOFMØBELFABRIKANT
C. B. HANSENS ETABL.

BREDGADE 32

København K.

Central 386 — 11,386 — 11,585

Prøjsisk orlogsskib

I *Vikings*'s august nr. fortalte *Jack Tar* om et „prøjsisk“ orlogsskib, der i 1856 var indsat i postfarten mellem København og Rønne.

Som en yderligere supplerung af meddelelsen om dette skib kan følgende oplyses:

Hjuldampskibet „Løven“ på 42 kommercelæster blev bygget i Kiel i 1835 og sat i postfart mellem København og Kiel, der jo den gang hørte til det danske monarki, i 1836 blev det overtaget af den danske generalpostdirektion.

Forfatteren *Louis E. Grandjean* anfører i sin bog „Skibsfartens hjælpetropper“, København, 1948, pag. 24:

Carl Bagger har i sit digt „Dampskibet Løven“ fra 1837 givet udtryk for datidens betagelse af skibenes dampkraft i disse indledningsstrofer:

„Farvel, Det stærke Dyr skal ud og svømme
Sort stiger Dampen af dets Næsebor,
Og disse Dampe ligner mine Drømme,
Og Farven stemmer med hvad i mig boer.“

H. G. Olrik, der kommenterede *Carl Baggers* Basnæs digte i 1920, har særdeles indgående fortalt om „Løven“, der i hvert fald i 1853 fungerede som slæbebåd, bugserende kanonfartøjer fra Kiel til København, og dens virksomhed gennem årene.

Morsomt at finde i en litteraturhistorisk studie —

Da oprørerne under den første slesvigske krig 1848-50 i 1849 søgte at danne deres egen flådeafdeling, indlemmede de heri ganske roligt det danske postdampskib „Løven“, som de havde beslaglagt, og „Løven“ kom nu til at sejle under de slesvig-holstenske insurgenters blå-rød-hvide flag.

Af søkrigshistorien fremgår det, at det danske orlogsdampskib „Hekla“ med orlogskaptajn *Edouard Suenson* som chef den 16/8 1850 på Kielerfjorden kæmpede med det „slesvig-holstenske“ dampskib „Løve“ og 4 kanonbåde, 1 kanonbåd blev skudt i brand, hvorpå oprørernes skibe tog flugten.

Efter treårskrigen ophør tog det nogen tid, inden alle forhold var bragt tilbage til normale tilstande. I 1852 blev „Løven“ sammen med andre enheder fra den nu nedlagte slesvig-holstenske flådeafdeling modtaget af den danske orlogslåde og fort til København, hvor hjulskibet igen blev indrettet til postvæsenets brug. I juni 1853 var det påny i Kiel for her at afhente flere slesvig-holstenske fartøjer til den danske flåde. I december s. å. blev skibet afhændet til grosserer *Svitzer* for en sum af 77.000 Rdl. Den indgik nu i *Svitzers* bjærgningsflåde, men fik ikke nogen betydning som bjærgnings- eller bugserbåd, hvorfor den allerede i 1858 blev ophugget i Kastруп, hvor *Svitzer* den gang havde hovedstation.

På side 32 i *Grandjeans* førnævnte bog er gengivet et morsomt gammelt træsnit af H/S „Løven“ stammende fra skibets første fartplan.

—del.

EDOUARD PEISSON:

Forlis på Atlanten

C. A. Reitzel — kr. 12,75.

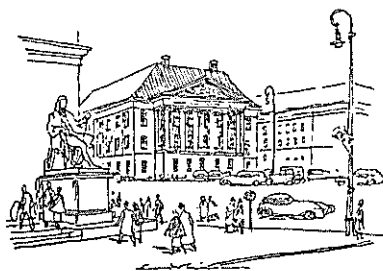
Udvandrigsdamperen „Canope“ lå havareret i orkanagtig vestenorm mellem Azorerne og New York. Hun var *Enterprise de Navigation Intercontinentales* sidste nyerehvervelse og ifølge rederiets annoncer en kæmpemæssig emigrantbåd. Ikke desto mindre var hun et berygtet skib.

Lige før det mørkede, begyndte hendes dødskamp. Under en voldsom krængning til bagbord gik en gigantisk brodsø over skibet, så kun halvdæk, bro og bakragede op over havet som små bitte øer.

Emigrantbåden „Virginia“ af samme rederi og *Black Star*-lineren „Ascania“ holdt gående i nærheden og ydede den hjælp, de kunne. Med fare for deres besætningers liv havde de bjærget så mange af „Canope“'s hundreder af passagerer og mandskab. Nu så det ud, som om havaristen var ved at gå ned med agterenden først. Hvirvlende vandmasser rasede over skibet, fejede al modstand væk, krøllede stålplader, som om de var blik, trykkede luger ned og knuste skodder og døre. Stormasten knækkede, kommandobro og skorstene forsvandt. Et øjeblik rejste boven sig og viste hele forskibet til hen under to-lasten, så sank „Canope“ med en hastigt glidende bevægelse i brøllende skumhvirvler, som hurtigt slettedes ud af orkan-søen.

Sådan begynder denne meget dramatiske bog om et forlis på Atlanten, og resten er en meget indgående beskrivelse af d'herrer chefs ansvar og pligt. En bog, der har mange dramatiske højdepunkter, som holder læseren fangen.

Red.



HANDELSBANKEN

HOVEDSÆDE:
HOLMENS KANAL 2
KØBENHAVN K



93 AFDELINGER
OG FILIALER OVER
HELE LANDET

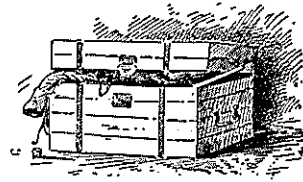
— den moderne bank med de gode traditioner

DET DANSKE KULKOMPAGNI

C. 9214

...fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



Ikke så dum en torsk endda!

Rekorden for det største antal dykninger inden for det amerikanske ubåds-våben har et fartøj ved navn „Torsk“ — ja, sådan hedder det virkelig uden oversættelse! USS „Torsk“ har været nede mere end 8.000 gange!

Lægter som skoleskibe

Det store søfartsland England har mærkeligt nok ingen skoleskibe, der kan måle sig med f. eks. „Danmark“ eller „Georg Stange“. Til gengæld har det et „skoleskib“, som der sikkert ikke findes magen til i hele verden. Det drejer sig om en stor lægter, der opererer på kanalerne i „Black Country“ i nærheden af Birmingham. Lægteren er opkaldt efter en afdød, meget kendt mand i Birmingham og hedder „Norman Chamberlain“. Den ejes af Birmingham Federation of Boys' Clubs og er forsynet med motor. Hver weekend er den på togt, men i sommertiden gør den længere rejser på floderne.

Prins som coaster-ejer

Den verdenskendte og alle steder meget populære dronning Salote fra Tonga-øerne har en søn, der er skibsreder. Prinsen, hvis navn ikke kendes, har fået bygget et lille kystfartøj på ca. 500 tons. Skibet, der er bygget i Delzyl, skal bruges til transport af kopra, men kan desuden medtage 200 passagerer under lidet komfortable forhold på dækket. Dronning Salote har besluttet at gøre rejsen med til nogle af sine øer nu og da. Derfor er der blevet indrettet en særlig kahyt til hende om bord.

Digteren og søkrigen

Under den anden verdenskrig var motortorpedobådene et af Italiens mest aktive våben til søs. De første af dem var egentlig bygget som anti-ubåds-motorfartøjer og havde derfor benævnelsen M.A.S. Men da de blev brugt til alt andet end bekæmpelse af ubåde, påtænkte man at give dem en anden benævnelse. Dette opgav man imidlertid på grund af en italiensk digter, der havde givet bogstaverne M.A.S. en særlig betydning: „Memento Audere Semper“, hvilket kan oversættes „Husk: Altid modig“!

Holmens faste stok manglede penge

Folk, der var knyttet til fortidens danske militær, levede ikke videre fedt. Den 15. december 1738 fik Holmens faste folk således kongens tilladelse til — ligesom orlogsgasterne — at bruge deres faglige kunnen i fritiden for derved at tjene en ekstra skilling. Mange af dem — og naturligvis de professionelle rebslagere — kastede sig over rebslageriet og spandt store mængder af tyndt garn, der oversvømmede markedet og fik de civile rebslagere til at protestere indigneret. I maj 1821 blev der derfor givet ordre til, at Holmens faste stok ikke måtte arbejde med rebslageri i deres fritid, når det skete i fællesskab.

Skibbrud og strikkemonster

Som Englands ensomme vagtpost i Atlanterhavet ligger Fair Isle, der vel nok er Storbritanniens mest isolerede af de beboede øer. På Fair Isle har mange skibe igennem tiden mødt deres skæbne. Flagskibet for den spanske armadas transport-eskadre, „El Gran Grison“, var et af dem. Det strandede en efterårsnat i 1588, og 200 besætningsmedlemmer og soldater førtes i land som fanger. Endnu i dag går beboerne på øen i trøjer, der har et ganske bestemt og berømt mønster, som antages at have spansk oprindelse med tilknytning til det omtalte forlis.

En redningsdåd og et forsamlingshus.

Fair Isle fik sit første rigtige forsamlingshus i 1865, og det har sin særlige historie: En nat i maj måned det nævnte år forliste det store emigrantskib „Lessing“ af Bremen ved øen, men det lykkedes øboerne — ved en meget dristig indsats — at redde 465 mennesker fra døden. Denne dåd belønnede den tyske stat ved at skænke Fair Isle penge til et forsamlingshus.

De mangler piger!

Fair Isle, hvor sejlskibene i sin tid ankrede op i godt vejr for at sjakre, er iøvrigt en slags pendant til den danske Fejø. Befolkningstallet går støt nedad, og der er mangel på kvinder. For hundrede år siden var der langt over 300 indbyggere på øen, nu er der kun ca. 70. Indtil 1950 var det atten år siden, der var født en pige derude.

Det gjorde gavn for sin byggesum!

Det første dampskib, der byggedes specielt til et Aalborg-rederi, hed „Iris“. Det var naturligvis en hjuldamper. Byggestedet var Aberdeen og byggeåret 1842. Rederiet var dannet allerede i 1840, og Aalborg havde god brug for et sådant skib, der da også blev modtaget med begejstring af byens presse og det rejsende publikum. „Iris“, der var på 79 kommerce-læster, blev sat ind på ruten Aalborg—København, hvor det med sin 150 hestes maskine i bugen skovlede mange penge ind til aktionærerne. Et enkelt år, 1848, gav det endog et udbytte på 27½ procent! Men så kom der dårligere tider med konkurrence fra andre rederier, og i 1857 måtte rederiet lukke, hvorefter „Iris“ trods sin unge alder blev ophugget. En model af skibet findes på Kronborg.

Det har ikke noget med ubåde at gøre!

Et depotskib for franske ubåde fik i sin tid navnet „Jules Verne“ til minde om manden, der skrev „En Verdensomsejling under Havet“. Navnet kunne altså siges at passe godt. Men senere blev „Jules Verne“ taget fra bestillingen og er nu gement værkstedsskib!

En mærkelig fisk!

Torpedoen, dette frygtelige våben, som blev opfundet af Robert Whitehead i 1866, opkaldtes efter den elektriske fisk „torpedo electricus“. Det var imidlertid ingen ringere end Robert Fulton, der fandt på navnet. Han byggede to eller tre „ubåde“, der udrustedes med særlige undervandsbomber. Det var disse bomber, han døbte „torpedoe“.

Så gal som en tyrk!

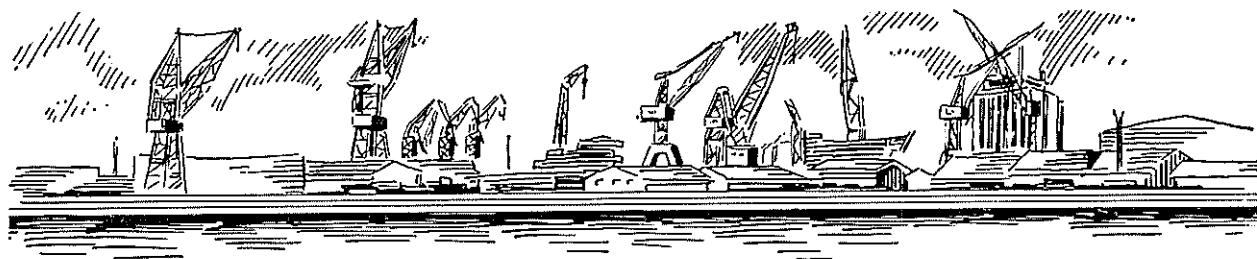
Under den første verdenskrig blev en allieret ubåd angrebet af en gal tyrk i en ubåd!

Hjulpet af fjenden

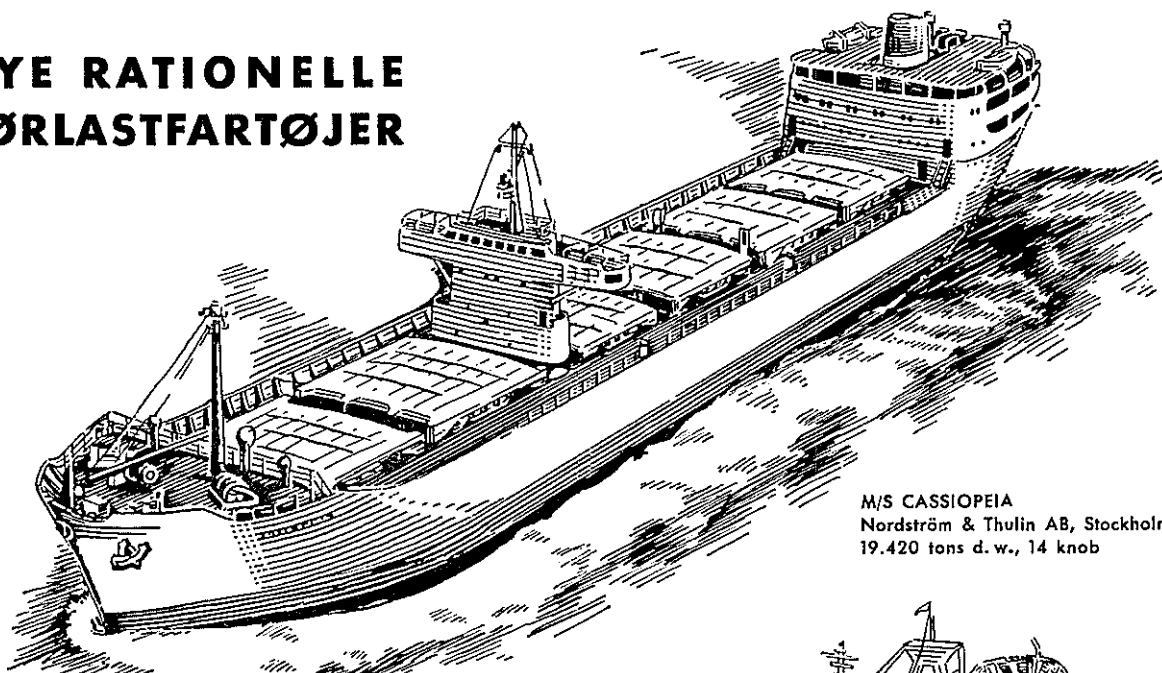
Det amerikanske forsvar er ved at give luftskibet en renaissance og vil bl. a. bruge det til bekæmpelsen af ubåde. For et par år siden havde et af luftskibene havari over åbent hav og mistede styreevnen, hvorfor det måtte slæbes i havn af et skib af den slags, det var bygget for at bekæmpe, — nemlig en ubåd!

Krigsskibsnavne med mening i

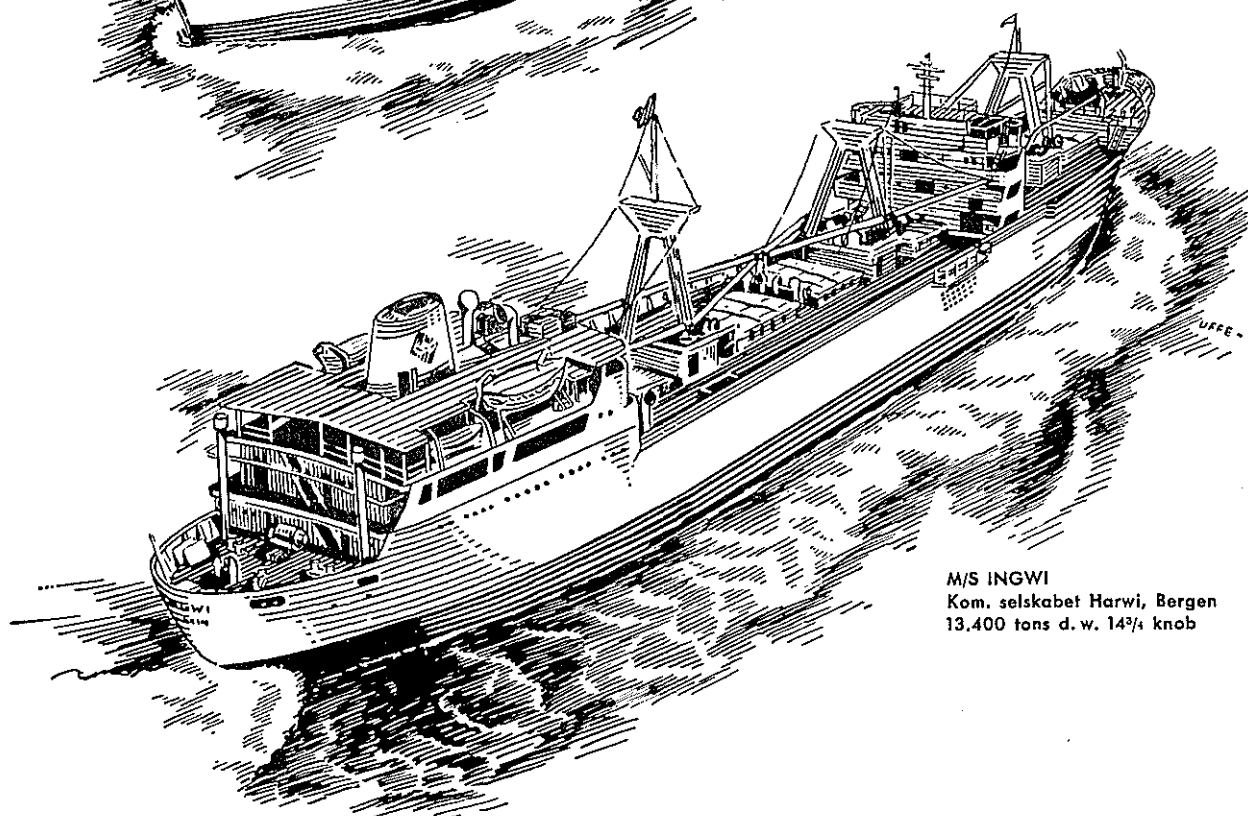
Den britiske marine har ca. 90 specielle skibe til spærring af havneindløb m. m. ved udlægning af net. En halv snes stykker af disse netlæggere har navne endende på ordet „Net“. Eksempler herpå er: „Falconet“, „Planet“, „Magnet“ og „Sonnet“.



NYE RATIONELLE TØRLASTFARTØJER



M/S CASSIOPEIA
Nordström & Thulin AB, Stockholm
19.420 tons d. w., 14 knob



M/S INGWI
Kom. selskabet Harwi, Bergen
13.400 tons d. w. 14³/₄ knob

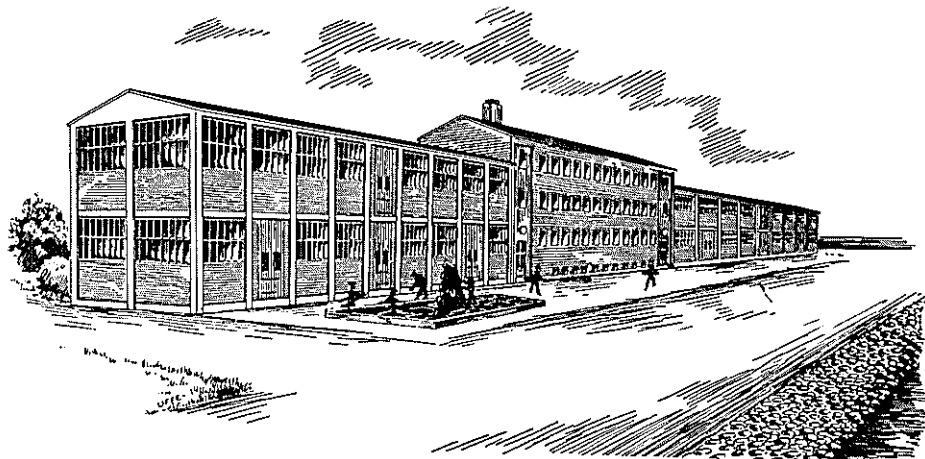


KOCKUMS

MEKANISKA VERKSTADS AB • MALMÖ • SWEDEN

Kockums bygger stor lærlingskole

Sveriges
»store årgange«
får nye muligheder



En dansk sandpumper har i de sidste måneder arbejdet i lyntempo i Kockums værftsbassiner og har dermed medvirket til at gøre det store Malmö-værft endnu større. Det danske fartøj har pumpet vældige mængder af sand i land, og når det er færdigt med arbejdet, vil 200.000 kubikmeter sand være pumpet ud. Svære lastbiler har samtidig haft travlt med at transportere grus og sten. På indersiden af den large mole, som begrænser bassinerne mod vest ud mod Øresund, er efterhånden vokset en 350 meter lang landtunge frem. Denne landtunge har en bredde af 100 meter. Snart er kun finplaneringen tilbage, og derefter går man i gang med bygningen af den meget nødvendige og den meget længe ventede nye værkstedsskole.

Tidligere har uddannelsesvirksomheden, som både omfatter en tre-årig lærlingskole for unge mennesker og talrige lynkursus for ældre personel, været spredt på seks-syv forskellige steder inden for værftets område. Nu skal den koncentreres under eet tag. Skolen bliver stor nok til at fordoble det nuværende elevantal, og den får lokaler af forskellig art, der indrettes og placeres sådan, at teori og praksis lettere end før kan flettes ind i hinanden. Dette er netop fordelene i den moderne værftsuddannelse.

Den nye bygning bliver af imponerende dimensioner. Længden bliver 122 meter og bredden 14 meter. Som materiale anvendes røde facade-sten og beton. Den centrale, „teoretiske“ del af skolen bygges i tre etager, mens de i dobbelt forstand praktiske undervisningslokaler placeres i begge de to fløjbygninger, der hver bliver på to etager. Fløjene indrettes med værkstedslokaler, som alle monteres med maskiner og anden udrustning af den mest moderne art. Der bliver kælder under det halve af bygningen. Den indrettes man bl. a. som „spanteloft“ m. m.

Den mellemste del af bygningen får i stueetagen omklædningsrum og toiletter samt en spisesal med kaffekøkken for ca. 150 „gæster“. Tillavet varm mad vil derimod blive leveret fra andre køkkener inden for værftets område. I anden etage bliver der fælles tegnestue for samtlige elever, materialerum, „rektorkontor“ og lærerværelse samt en teorisal. I tredje etage indrettes seks undervisningslokaler for teoriundervisning. Et af dem indrettes som demonstrationslokale med adgang til el-kraft for fysik, kemi og andre laboratorier.

I den venstre, d. v. s. sydlige, fløj indrettes i underetagen et pladeværksted og et kedelværksted. I den øverste etage får elektrikere, snedkere og tømrere deres undervisnings-værksteder.

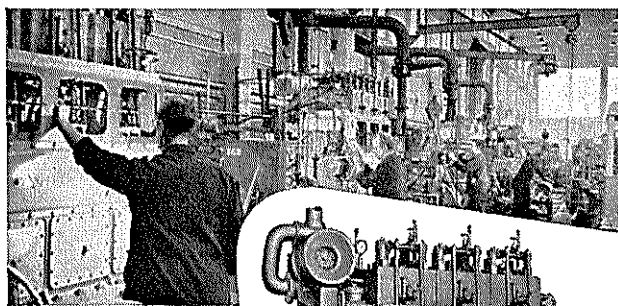
I den højre fløjs underste etage bliver der værksteder for rørlæggere, svejsere og støbere, mens hele den øverste etage er beregnet for de forskellige maskinarbejdere.

Foran bygningen bliver der plads til et svejseplan, og andre udendørs arbejdspladser. Her skal eleverne virke som afslutning på skolen, inden de begynder praktisk arbejde ude på værftet.

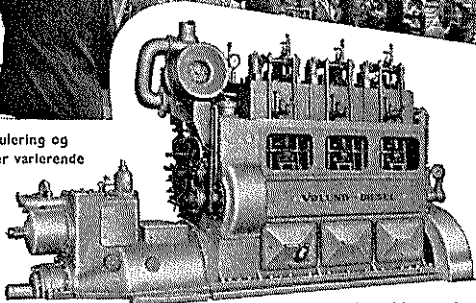
Den nye bygning ventes at blive færdig i juli eller august måned næste år, hvilket bliver netop tids nok til at tage imod værftets nye tre-årige lærlingskole, der begynder i september. Denne skole har virket lige siden 1943 med stadigt voksende elevantal. I alt har 181 lærlinge her lært sig praktisk kunnen. I år antoges 75 nye lærlinge. Der var betydeligt flere ansøgninger, men mange måtte man sige nej til på grund af lokalemanglen. En sådan situation håber Kockums at kunne undgå i fremtiden. Det store værft har brug for hver eneste egnede ung mand, som er villig til at gå i lære.

Værftets ledelse er klar over, at den ikke vil få lov at beholde alle, som på en eller anden måde får gavn af skibsværftets uddannelsesmuligheder. Hvert år uddannes ca. 600. Mange af dem forsvinder uden for værftets område, men plejer dog for en stor dels vedkommende at komme tilbage til Kockums efter at have arbejdet for andre firmaer. Sådanne folk er meget velkomne. Sydsverige har hidtil været svagt rustet, når det gjaldt om at tage imod „de store årgange“ inden for værfts- og værkstedsindustrien. Med „de store årgange“ menes — ligesom herhjemme — de unge mennesker, som i de kommende fem år skal sikres arbejde. Det er derfor i den svenske befolknings almene interesse, at netop Kockums — som Sveriges største værftsforetagende — har sørget for en lærlingskole med stor kapacitet. Denne forpligtelse vil Kockums nu — i egen og i hele Sveriges interesse — opfylde på bedst mulige måde.

De arbejder-kategorier, som nærmest berøres af det nye Kockums-initiativ, er smede, svejsere, maskinarbejdere, elektrikere, rørinstallatører, støbere, tømrere og snedkere.



Omfattende regulering og afprøvning under varierende belastninger



150-1000 hk - med og uden turbo-charge

Når det gælder sikkerheden...

VØLUND DIESEL

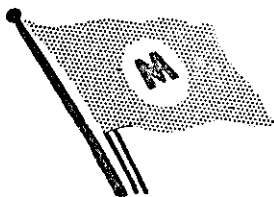
Vølund diesel er en langsomtgående 4-takts enkeltvirkende motor som fremstilles i alle størrelser fra 150-1000 hk med og uden turbo-charge. - Motoren leveres både som hovedmotor og hjælpemotor. Som marinehovedmotor fremstilles den i 3 forskellige typer:

Type DM med regulerbare skrueblade

Type DR med fast skrue og reversgear

Type DO med fast skrue og direkte omstyrbar motor

AKTIESELSKABET "VØLUND"
ØRESUNDSVEJ 147, KØBENHAVN S, TELEFON CENTRAL 3522



MOORE & McCORMACK A/S

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

SPAREKASSEN

for

Kjøbenhavn og Omegn

Hovedkontor

NIELS HEMMINGSENSGADE 24

Fine resultater på

Københavns Navigationskole

For tredje gang har der været afholdt eksaminer i Københavns Navigationskoles nye bygning. De bedre og mere moderne forhold i den nye bygning synes at have sat sit præg på de opnåede resultater.

Til styrmandseksamen indstilledes 46 elever, og heraf bestod 44. Højest opnåelige antal points var 203. Knud E. J. Jensen opnåede 191, og det må betegnes som et usædvanlig fint resultat. Knud E. J. Jensen, der er bosat i Virum, fik da også som præmie for flid, dygtighed og god opførsel et sølvcigaretetui, der var udsat af Sømandsforeningen af 1856. Sømandsforeningen havde — med Knud Jensens gode resultat i mente — således glæde af sin præmie i jubilæumsåret!

Der opnåedes også andre fine resultater. En anden af de nybagte styrmænd, Ronny Jürgensen, København, opnåede 189 points. Jørgen M. Olsen, der også er københavner, fik 182, og Knud H. L. Simonsen, Hvidovre, opnåede 177. Resultater fra 130 points og opefter må betegnes som pæne, og af sådanne var der til styrmandseksamen ialt sytten!

Til skibsførereksamen indstilledes 31 elever, og her var frafaldet noget større, idet 25 bestod. Det bedste resultat opnåede Henrik Forsman, København. Han fik 147 points af 168 mulige. Næstbedste resultat fik Mogens K. J. Jensen, ligeledes fra København. Alf. H. Rønne fra Rønne fik 139 points. Alle tre fik præmier. Henrik Forsman kunne forlade skolen med admiral de Richelieus flidspræmie bestående af en sekstant. Mogens K. Jensen fik Foreningen til Søfartens Fremmes præmie, en prismekikkert. Denne præmie kræver mindst 132 points ved skibsførereksamen. Alf. H. Rønne fik ligeledes en prismekikkert. Den var udsat af I. C. Hempels Legatfond til en elev, „der har bestået skibsførereksamen, og som har udvist god opførsel og godt kammeratskab“.

Til tillægsprøven for radiotelegrafister (certifikat af I klasse) indstilledes fire elever, der alle bestod, endda med fine resultater. Tre mand opnåede karakteren 7, og den fjerde fik 6,5. Højest opnåelige karakter er 8.

Skolens største frafald blandt eksaminanderne noteredes blandt de radiotelegrafister, der ville have certifikat af II klasse. Kun halvdelen af de tyve indstillede bestod. Det bedste resultat opnåede E. S. Andersen fra Roskilde, der fik karakteren 7,2. C. C. B. Winsløw og J. Lauridsen, begge København, fik 6,6.

Normalt plejer de fleste af de nye styrmænd straks at læse videre til skibsførereksamen, men i år var der flere, som først ville en tur ud at sejle, før de gik videre i kampen med bøgerne.

Samtlige eksaminander, der bestod, er sikre på at få hyrer. Der er stadig stor mangel på navigatører inden for den danske handelsflåde.

Skolens tilgang af nye elever er tilfredsstillende.



DE SPØRGER - JURISTEN SVARER

En fisker på Vestkysten, der eventuelt påtænker at udleje en ham tilhørende båd til fortsat fiskeri for lejerens regning, har forespurgt, om han kan risikere, at en eventuel leverandør af proviant m. m. til båden i mangel af betaling som søpanthaver kan søge sig fyldestgjort igennem båden.

Forespørgslen må besvares bekræftende, idet sølovens § 275 indeholder hjemmel for, at bestemmelserne om søpanteret i skib finder tilsvarende anvendelse, når en anden end ejeren benytter et skib i søfart for egen regning, og lejeren af båden eller den, hvem han indsætter som fører for denne, i de fleste tilfælde har stillingsfuldmagt til inden for skibets hjemsted at købe proviant med henblik på fortsættelse af en påbegyndt fisketur, jfr. sølovens § 267, nr. 5.

Det kan tilføjes, at det ved en af Oslo byrett nylig afsagt dom blev fastslået, at ejeren af et skib i et tilfælde som det just nævnte endog hæftede personligt for de af lejeren indgåede forpligtelser. Fartøjet var her lejet ud på de såkaldte bareboat-vilkår.

Ikke mere champagne til skibene?

Den gamle, festlige skik at døbe et skib ved at knuse en flaske ædel vædske mod dets bov, har været genstand for en hidsig diskussion både i den engelske og den britiske presse. Nogle blade har endog påstået, at skikken var ved at dø ud.

London-bladet „Star“ skrev fornylig, at skibsværfterne har så travlt, at „direktørerne ikke mere bekymrer sig om at arrangere de normale afløbningsceremonier. Den gamle skik, der knytter sig til et skibs søsætning, er ved at dø ud. Før i tiden blev stabelafløbningerne forberedt flere uger i forvejen, og direktørernes hustruer fik overdraget den ære at knuse flasken“.

Artiklen i „Star“ fik ikke lov at stå uimodsagt. Kort tid efter skrev det store søfartsblad „The Syren and Shipping“, at det ikke ville ødelægge en god historie ved at fremføre den mulighed, at skibsværftsdirektørernes koner indtager en mere tilbagetrukket stilling ved søsætningerne end før, og at skibsværfterne overlader til rederne at bestemme, hvem der skal være gudmoder.

„Star“ havde endvidere skrevet, at „nogle af direktørerne foretrækker at gemme champagnen — hvis de overhovedet har købt nogen — til bagefter og selv drikke den“.

Den beskyldning nægtede „Syren and Shipping“ at tro på!

Nogle dage senere var det galt i Finland. Motorskibet „Finnkraft“ skulle døbes og søsættes, men den dag, da stabelafløbningen skulle finde sted, blæste det meget kraftigt, og gudmoderen kunne ikke få nogen rigtig kraft i sit kast. Først efter to forgæves forsøg knaldede champagneflasken.

Et finsk blad foreslog nu, at man i fremtiden skulle skære i champagneflasken med en diamant, således at glasset ville sprænges ved den mindste berøring med skibsskroget.

Den ide syntes ikke ret mange om, „Syren and Shipping“, der fik fat i historien, skrev, at diamanten ville tage den sidste spænding ved en søsætning.

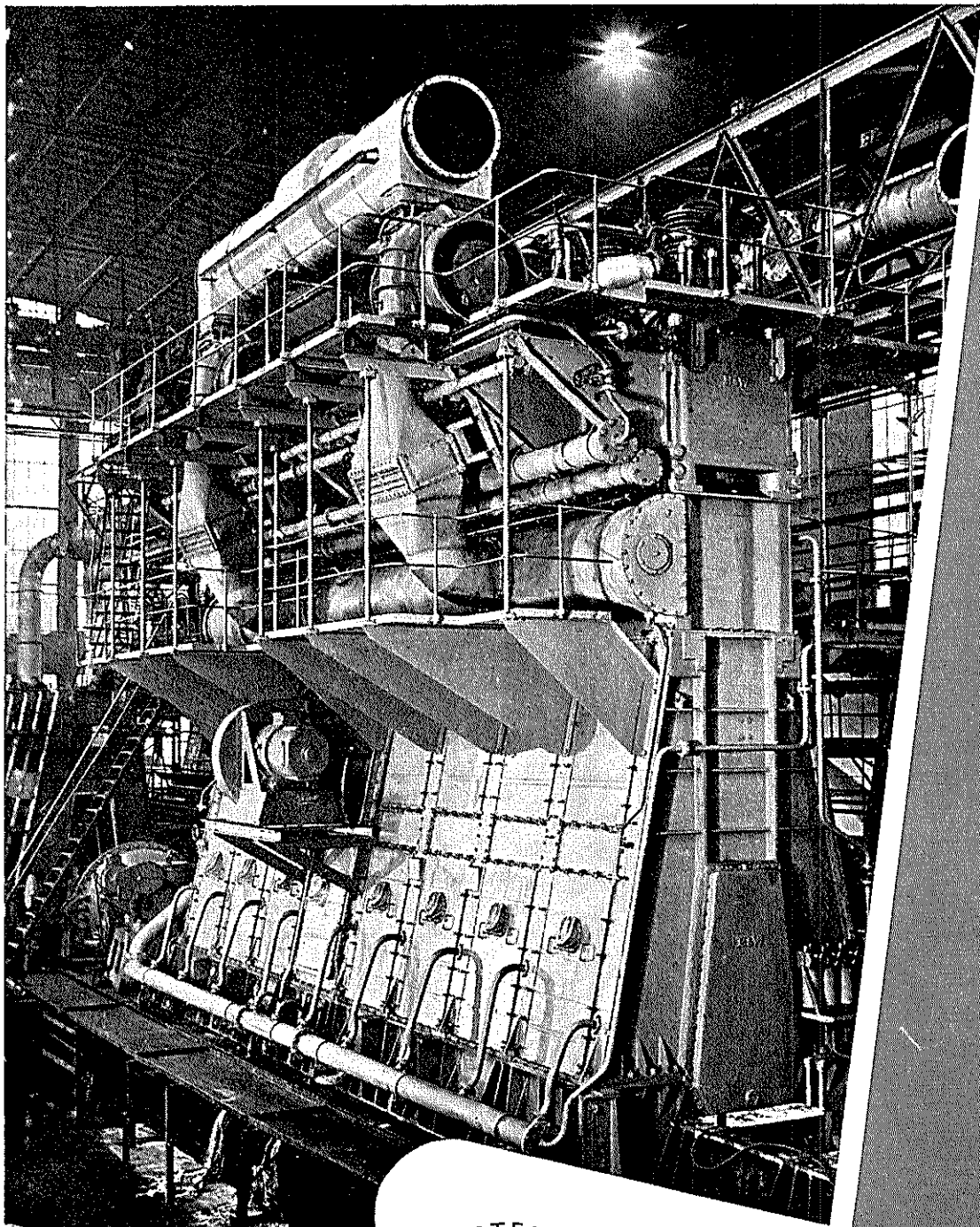
„Forleden“, hed det videre i „Syren“, „var der et blad, der foreslog, at flasken skulle fyldes med almindeligt postevand, og at champagnen skulle hældes ned i trængende menneskehalse i stedet for at blive „spildt“ ved at sprøjtes ned over skibets stævn. Den mere og mere udbredte skik at søsætte et skib ved at lede vand ind i dokken, hvor det er blevet bygget, er et andet forsøg på at aflive den gamle dåbstradition. Måske er den dag ikke så fjern, da skibsrederne beslutter, at deres skib ikke skal navngives før den dag, det afleveres. Fordelen herved er naturligvis, at de mange dåbsgæster vil få lejlighed til at se og inspicere et fuldt færdigt skib og ikke bare et nøgent skrog.“

Ak, ja, traditionerne er på retur. Vi har allerede herhjemme oplevet, at man har døbt skibe i almindeligt postevand, ja, endog i appelsinsaft og med istapper fra Grønland. Men trods alt kan skibene jo alligevel sejle!

— wig



TELEFON FABRIK AUTOMATIC A/S
KØBENHAVN - DANMARK



BURMEISTER &



SKIBSBYGNING

REPARATIONER

DIESEL MOTORER

med og uden **TURBO-LADNING**

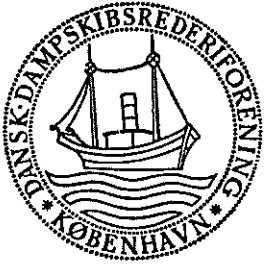
WAIN

Fra Værft · Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. december 1956

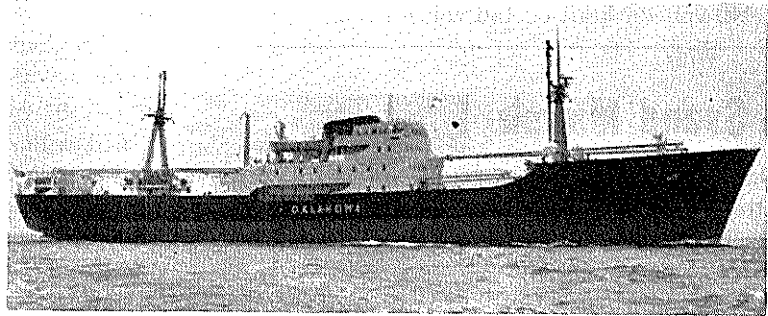


Medlemmer

Aabenraa Rederi A/S
 D/S „Activ“ A/S
 D/S af 1912 A/S
 R/A „Atalanta“
 D/S „Baltic“ A/S
 Chr. Borg
 D/S „Bothnia“ A/S
 A/S D/S på Bornholm af 1866, Rønne
 C. Clausen A/S
 D/S „Dania“ A/S
 Danish American Gulf Oil Transport
 Oil Co. A/S
 A/S D/S „Dannebrog“
 A/S Dansk Cement Central
 Dansk Esso A/S
 A/S Det Danske Kulkompagni
 Rederi A/S „Dantank“
 D/S „Draco“ A/S
 A/S De Danske Sukkerfabrikker
 A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab
 A/S Det Dansk-Norske Dampskibsselskab
 I/S D.F.B. & A/S Em. Z. Svitzers
 Bjergnings-Entreprise
 D/S „D. F. K.“ A/S
 Det Forenede Bugserelskab A/S
 Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S
 D/S „Hafnia“ A/S
 A/S D/S „Heimdal“
 Hellenes & Vollmond
 D/S „Hetland“ A/S
 Rhederi M. Jepsen A/S
 Albert Jensen A/S
 D/S „Jutlandia“ A/S
 J. Lauritzen
 A/S „Motortramp“
 D/S A/S „Myren“
 A. P. Møller, Tank- & Liniebaade
 D/S A/S „Nautic“
 D/S „Norden“ A/S
 D/S „Orient“ A/S
 A/S D/S „Orion“
 D/S „Pacific“ A/S
 D/S A/S „Progress“
 D/S „Solnæs“ A/S
 A/S Det Store Nordiske Telegraf-Selskab
 D/S Svendborg A/S
 Rederi A/S af 1955 — Per Svendsen
 Hans Svenningsen
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise
 A/S Tankskibsrederiet
 D/S „Torm“ A/S
 A/S D/S „Vendila“
 Vestjysk Dampskibsselskab A/S
 A/S Det Østasiatiske Kompagni

M/S Oklahoma

Bygget i Helsingør, byggenummer 329, overtaget af DFDS d. 23. oktober 1956



M/S „Oklahoma“.

Tekniske data:

Største længde	108,3 m
Længde mellem perpendikulærene	99,0 m
Største bredde på spant	15,1 m
Sidehøjde til shelterdæk	9,2 m
Sidehøjde til hoveddæk	6,6 m
Dybgang som lukket shelterdækker	6,9 m
Dybgang som åben shelterdækker	6,3 m
Dødvægt som lukket shelterdækker	4870 ts.
Dødvægt som åben shelterdækker	4150 ts.
Kubik, grain	6900 m ³
Kubik, bales	6460 m ³
Kubik, kølelast, —20°C	590 m ³
Kubik, kølelast, —4°C	930 m ³
BRT	4048 ts.
NRT	2333 ts.
Hovedmaskine	650-VTBF-110
Fart på prøvetur ved 6,3 m dybgang	14,00 knob
IHK	3200
BHK	2850
Omdr./min.	160
Hjælpe­motorer	tre 325-MTBH-40

Skibet har fire luger og lang bak over luge 1.

Lugerne bejenes af seks 3/5 ts. bomme, seks 5 ts. bomme, en 30 ts. og en 15 ts. sværvægtsbom.

Der er seks 5 ts. og seks 3 ts. transductorstyrede spil med vekselstrøms-

omformere. — Der er stålgedæksler på vejrdæk samt på hoveddæk luge 1 og 4 til køleaster.

På promenadedæk er 2 dobbelt- og 8 enkeltkamre, hver med separat bad og toilet. På samme dæk er en rummelig spisesalon, og på både-

dækket over er rygesalon. — Hele mandskabsbeboelsen er midtskibs på hoveddæk med enmandskamre for alle matroser og motormænd.

Ventilation og varme overalt, to-strengt GW luftkonditionering.

Redningsbåde af aluminium anbragt i gravitetsdavidder.

Skibet er udstyret med Anschütz gyrokompas og selvstyreapparat samt radar, decca, ekkolod og retningsfinder.

Hovedmotoren er en direkte omstyrbar, enkeltvirkende totakts dieselmotor af krydshovedtypen med trykforstøvning og turboladning.

Den elektriske energi leveres af tre 230 kva generatorer trukket af tre turboladede, enkeltvirkende firetakts hjælpemotorer. Det er vekselstrøm med 60 perioder, 440 volt for kraft og 110 volt for lys.

M/s Svend Mærsk

Onsdag 31. oktober 1956 søsattes fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's værft på Refshaleøen fragtmotorskibet „Svend Mærsk“, nybygning nr. 741, kontraheret af Dampskibsselskabet af 1912 A/S, København.

Skibet bygges til Lloyd's Register of Shippings højeste klasse +100 A. 1. som åben shelterdækker med materiale dimensioner svarende til „full scantling vessel“.

Skibet er et enkeltskruet motorskib med to gennemgående dæk, fremfaldende stævn og krydserhæk. Maskineriet er anbragt midtskibs. — Hoveddata for M/S „Svend Mærsk“ er:

Længde mellem perpendicularerer	114,3 m
Største bredde på spant	16,5 m
Sidehøjde til shelterdæk	9,8 m
Sidehøjde til hoveddæk	7,2 m
Dybgang til sommerlastelinien (åbent skib)	6,7 m
Tilsvarende dødvægt	5.900 engelske tons
Lastrummenes kapacitet incl. bak og højtanke, total grain	11.000 m ³
Fart på lastet prøvetur	14,75 knob

Skibet har 5 lastrum, 3 foran motorrum og 2 agten for. I agterkant af last nr. 3 er indbygget en dybtank

til transport af vegetabilsk olie, brændselolie, vandballast, latex, molasse eller tørlast.

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

Rigningen består af 2 pælemaster, 1' pælelademast samt 4 almindelige lademaster. Lugerne betjenes af elleve 5 ts. bomme, fem 10 ts. bomme samt en 40 ts. sværbom, anbragt på pælelademast, og en 30 ts. bom på stormast.

Dæksmaskineriet består af seksten 5 ts. relaisspil. Til to af spillene kan kobles 7,5 ts. tromler for 40 ts. bom. Den elektriske, mekaniske styremaskine leveres af Thomas B. Thrige.

Skibet forsynes med to 8 m redningsbåde, deraf én med motor, samt en 5,0 m jolle. Redningsbådene betjenes af to sæt Welin overhead gravity davider, type 26-HG.

M/S „Svend Mærsk“ bliver udstyret med fuldt moderne navigationsmidler såsom radar, radio, radiopejler, gyrokompas og ekkolod.

I dækshuset midtskibs indrettes avertering for fire passagerer i 2 dobbeltkamre. Endvidere findes her avertering for kaptajn, dæksofficerer, maskinchef, maskinofficerer, assistenter og kabyspersonale. Foruden messer til officerer, mestre, assistenter og kabyspersonale er der rygesalon for officerer.

Agter indrettes avertering for sømænd og motormænd samt messer og opholdssalon for mandskabet.

Opvarmning og ventilation af kamre og saloner sker ved Hi-Press anlæg.

Hovedmaskineriet består af en sekscylindret, enkeltvirkende, totakts krydshoved dieselmotor af B & W type 662-VTBF-115 på 4500 IHK ved 130 omdr./min.

Motoren indrettes til drift med tung olie.

Hjælpemaskineriet skal omfatte tre firecylindrede dieselmotorer af B & W's enkeltvirkende, firetakts trunkmotorer, type 425-MTH-40, direkte koblet til hver sin jævnstrømsdynamo. Normal ydelse pr. maskine: 143 kw ved 220 volt og 450 omdr./min.

En oliefyret, vertikal kedel med en hedeplade på ca. 50 m² samt en udstødsgaskedel med en hedeplade på ca. 80 m² skal installeres.

Kedlerne beregnes for at arbejdstryk på 7 atm. og kan arbejde sammen.



M/S „Svend Mærsk“.

Lingvord

BØRSTE- & PENSELFABRIK

har lavet pensler i 3 generationer

KGS. NYTORV 8, K.

TLF. PALÆ 3589

M/S **Helika**

Tirsdag den 25. september afleveredes fra A/S H. C. Christensens Stålskibsværft, Marstal, efter en vellykket prøvetur nybygning nr. 70, M/S „Helika“, til kaptajn Klaus Hansen, Møllevejen, Marstal. Skibets hjemsted bliver Marstal.

M/S „Helika“ er bygget til Bureau Veritas klasse +I 3/3 L. 1. 1. great coasting trade ice og til dansk lovs fordringer. Til bygningen er anvendt fineste dansk Siemens Martin stål fra A/S Det Danske Stålvalseværk, Frederiksværk. Skibet er udrustet til indskrænket fart.

Hoveddimensionerne er følgende:

Længde overallt	32,83 m
Længde mellem perpendicularer	30,48 m
Største bredde på spant	6,48 m
Dybde til hoveddæk	2,95 m
Dybgang lastet	2,69 m
Hestekraft	240/265 HK

Skibets dødvægt er 240 tons all told. Bruttotonnage er 149,59 tons, og nettotonnage er 69,04 tons. Inddelingen af skibet består af fire vandtætte rum med følgende vandtætte skodder: Forpeakskod, forreste lastrumsskod, agterste lastrumsskod og agterpeakskod.

I forskibet findes to ballasttanke med en samlet kapacitet på 20 tons. Over disse er indrettet to 2-mandskamre for mandskabet, og i nedgangskappen hertil er indrettet vaskerum og toilet.

I hytten er der indrettet følgende rum: Salon, sovekabine for kaptajn, styrmandskammer, toilet og baderum samt styremaskinerum. Endvidere er der indrettet kabys udstyret med moderne gaskomfur og køleskab. På forkant er indrettet en komfortabel spisekrog for besætningen.

Skodderne i salon, kaptajnens sovekabine, gang og styrmandskammer er udført i poleret birke træ, og møblerne er mahogni betrukket med uopskåren mekka. Kabys og mandskabskamre er malet i lyse og venlige farver, og møblerne her er betrukket med plastic.

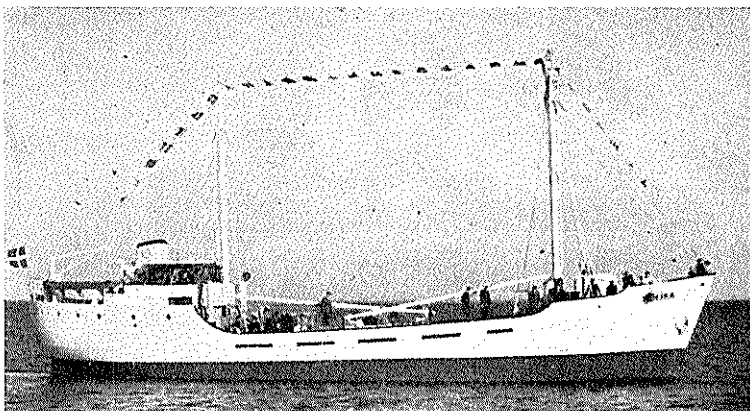
Gulvbelægningen i kamre, gange og styrehus er Semtex med „Holmsund“ vinylfliser. I kabys, proviant- og baderum er lagt skridsikre fliser.

Styrehuset er udført af teaktræ, og i et dækshus bag ved dette er indrettet gasflaskeskab samt nedgange til aptering og maskinrum.

I hyttens frontskod er der gennem vandtætte døre ligeledes adgang til maskinrum og kabys.

Opvarmningen er overallt centralvarme, og kedlen, der er en 1,6 m², er forsynet med oliefyrt og kræver et minimum af pasning. Ferskvandsforsyningen til kabys og baderum sker automatisk gennem hydrofor-anlæg anbragt i maskinrummet.

Skibet er udstyret med radiosender, pejler og mod-



M/S „Helika“ på prøvetur.

tager leveret af fa. Mads Olesen, Esbjerg. Decca og ekkolod vil senere blive installeret.

Styreapparatet er håndhydraulisk af A/S Svendborg Skibsværfts fabrikat, og det er forsynet med rorindikator, som er forbundet direkte til lysnettet.

Hovedmotoren er en firecylindret totakts Alpha dieselmotor, der ved 375 o/m yder 240/265 BHK. Motoren er forsynet med håndreversgear for skrue med faste blade og er indrettet til betjening fra styrehus. Hjælpeaggregatet består af en 11 HK Ruston-Hornsby dieselmotor, der gennem kileremtræk driver en startluftkompressor, en centrifugalpumpe og en 1,0 kw 24 volt selvregulerende „Bosch“ dynamo. En tilsvarende dynamo drives af hovedmotoren.

Lossespillene er dieseldrevne af mærket „Hatlapa“, og ankerspiller, der er hånddrevet, er ligeledes „Hatlapa“. Hangerspil er af værftets eget fabrikat.

På den afholdte prøvetur opnåedes en fart på 9,5 knob.

M/S **Arabritt**

Fra Öresundsværvet søsattes den 18. september et 4.000 tons d. w. lastmotorskib til A. R. Appelqvist, Aktiebolag, Stockholm.

Fru Birgitta Swartling gav skibet navnet „Arabritt“.

„Arabritt“ er det syvende skib til Arabolaget og et søsterskib til „Arabert“, som blev leveret samme rederi i juni 1954.

Hoveddimensionerne er:

Længde overallt	98,8 m
Længde mellem perpendicularer	91,4 m
Største bredde på spant	14,3 m
Sidehøjde til hoveddæk	6,5 m
Sidehøjde til løftet agterdæk	9,1 m
Dybgang på sommerfribord	6,0 m
Lastrumskubikken er 5.520 m ³ grain.	

Skibet bygges til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping som enkelt dækker med løftet agterdæk og med maskinen ligesom al aptering agter, hvorved den bedste del af skroget udnyttes til lastrum.



Overst: Dir. B. Scalander, fru B. Swartling og dir. B. Karlbom.
Nederst: M/S „Arabritt“.

„Arabritt“ er konstrueret til masselaster som malm og kul, idet rederiet i lang tid har drevet den slags farter, og den opfylder de engelske bestemmelser som lettrimmer.

Skibet har to store lastrum med to luger i hoveddækket og tre i det løftede agterdæk. Lastlugerne har ståldæksler af von Tells patent.

Mellem de to lastrum findes højtanke til brændolie eller vandballast med to dækstanke ovenover.

Skibet rigges med to selvstagede tobensmaster og ti lastbomme for 3 tons løft i enkelt part og 5 tons i dobbelt part. De elektriske spil har en trækkekraft på 3 tons og en effekt på 25 HK. Ankerspillet og et femtons varpespil på hytten er også elektriske.

Den elektriske styremaskine er forsynet med to motorer med Leonard-omformere. Gyroskopkompasset er udrustet med selvstyrer.

Aptering for officerer og mandskab bliver af god standard. Officerskammerne får mahogniindretning, og mandskabskammerne bliver så godt som alle enkeltkamre.

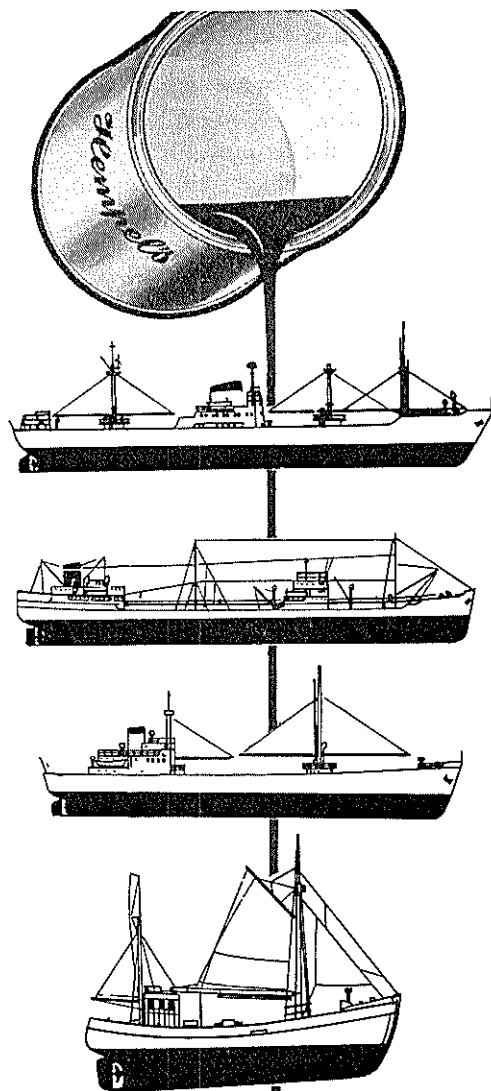
Fremdrivningsmaskineriet bliver en direkte koblet femcylindret dieselmotor af Götaverkens fremstilling. Det er en enkeltvirkende totakts krydshovedmotor, type DM 520/900 VGS 5, som ved 1500 omdrejninger pr. minut yder 1.750 AHK.

De to Götaverken hjælpemotorer er femcylindrede firetakts dieselmotorer, direkte koblede til 140 kw jævnstrømsdynamoer.

A/S DET DANSK-NORSKE
DAMPSKIBSSELSKAB

Amaliegade 33 - København K.

Har Læst „Sejl og Motor“



Hempel's

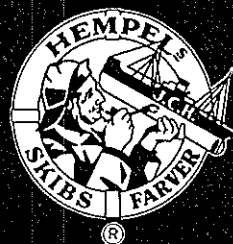
FRA MAST TIL KØL

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



Ny Cargoliner til Rederiet Ove Skou

Fra skibsværftet i Helsingør søsattes fredag den 26. oktober et nyt skib til rederiet Ove Skou. Skibet, der bærer navnet „Marie Skou“, er en moderne cargoliner, der i hovedsagen er søsterskib til den af rederiet udviklede „Benny Skou“ type, bl. a. M/S „Kirsten Skou“ leveret fra Helsingør Skibsværft i 1953 og M/S „Rikke Skou“ leveret fra Helsingør Skibsværft i 1955.

Skibets dimensioner er følgende:

Længde overalt	ca. 127,0 m
Største bredde på spant	17,2 m
Sidehøjde til shelterdæk	10,7 m
Dybgang til sommerfribord	7,3 m
Dødvægt	7000 t

Skibet skal bygges til Lloyd's Register of Shippings højeste klasse.

Skibet bygges som åben shelterdækker med tonnage-luge agter og lang bak over luge nr. 1, midtskibshus, dækshus agter, „soft nose“ pladestævn og krydsershæk. Skibet bygges med højtanke og vingetanke for vegetabilsk olie samt elektrisk ventilation for let fordærlige varer og forsynes med tre bipodmaster og tolv 5 tons lossebomme, to 10 tons samt to 25 tons sværgods lossebomme.

I midtskibshuset er der en passager-aptering til 12 I kl. passagerer fordelt på 8 kamre og en luksussuite,



Direktor H. P. Christensen klar til at give tegn til søsætningen af „Marie Skou“. Ved hans side ses skibsreder Ove Skous moder, der gav skibet sit navn.

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 enmandskamre. Der er baderum, varmt og koldt ferskvand, overalt i apteringen. 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 diesellole og tung olie. Maskinen er i stand til at udvikle 7300 IHK, der giver skibet en fart af 17 knob.

Nybygningen forventes at gå i fart i begyndelsen af det nye år.

Umiddelbart efter stabelafløbningen lagde værftet iøvrigt køl til endnu en nybygning til rederiet Ove Skou, hvilken nybygning bliver et søsterskib til M/S „Marie Skou“.

M/s Kirribilli

Götaverken afleverede den 16. oktober liniemotorskibet „Kirribilli“ på 10.560 tons d. w. til Rederiaktiebolaget Transatlantic, Göteborg.

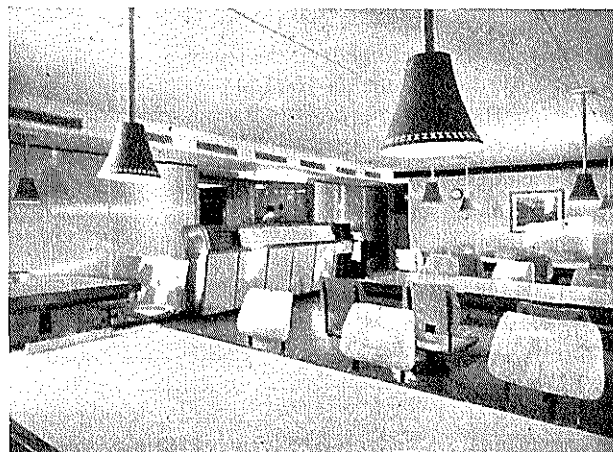
Skibets skrog er bygget ved det belgiske værft Jos. Boel & Sons i Tarise efter Götaverkens tegninger. Maskininstallationen og al anden udrustning er sket ved værftet i Göteborg.

Skibet er bygget til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping med hoveddimensionerne:

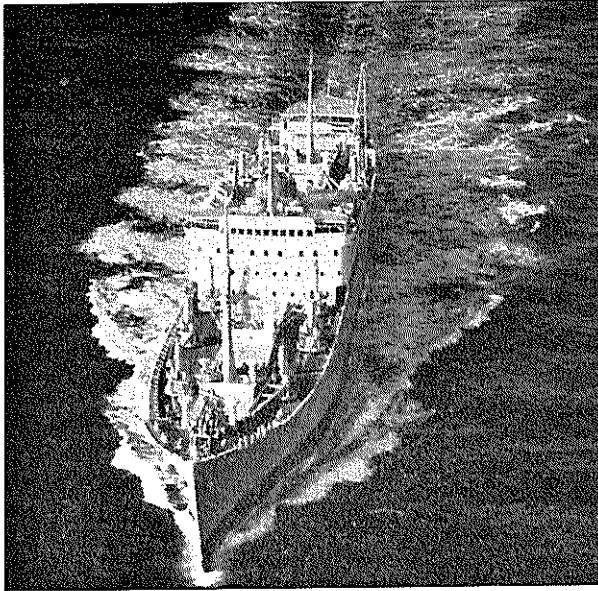
Længde overalt	155,8 m
Længde mellem perpendicularerne	143,3 m
Største bredde på spant	20,7 m
Sidehøjde til shelterdæk	13,4 m
Sidehøjde til hoveddæk	9,6 m
Middeldybgang på sommerfribord	8,7 m

Skibet har 6 lastrum med et totalt rumfang på ca. 19.000 m³ bales. Heraf er ca. 1.400 m³ kølerum, hvor

temperaturen kan holdes på —20°, og 1.100 m³ er udført som tanke for vegetabilsk olie. Disse tanke kan også anvendes som lastrum for tør last. Lastrummene



Mandskabsmessen.



M/S „Kirribilli“.

er mekanisk ventilerede med en luftfornelse på 10-12 gange i timen.

I stedet for de sædvanlige bomme og spil får skibet moderne dækskraner, hvoraf 10 er elektrisk drevne og 2 hydrauliske. Løfteevnen er 3-5 tons. De har en forholdsvis stor rækkevidde ind over kaj og vil lette lastning og losning væsentligt, særlig i havne, der savner eller har utilstrækkelig kranudrustning. En 30 tons sværbom findes på formasten. Når den ikke bruges, kan den sænkes ned i en kasse, så den ikke hindrer udsigten. Lastlugerne på vejrdækket har ställuger af Götaverkens nye type. På hoveddækket prøver man en

anden slags ny luge af værftets konstruktion. I lukket stilling ligger den glat med dækket.

Skibet er rigget med to stømlinieformede master af en ny type og med radar- og signalmast på broen.

I navigationsudrustningen indgår alle moderne hjælpemidler, radar, gyrokompas med selvstyrer, ekkolod, SAL-log, radiopejlanlæg o. s. v. Götaverkens Stalodicator for lastning af tørlastskibe findes også.

I lighed med Transatlantics andre lineskibe har „Kirribilli“ fået en fornem aptering for 12 passagerer, som får kamre i to afdelinger — en opholds- og en sovekahyt — og desuden hører der eget baderum med varmt og koldt fersk- og saltvand til hvert kammer. Salonerne er holdt i zapeli-mahogni og teak. Skodderne såvel i passager- som besætningsapteringen er klædt med afvaskelige plader og plastictapeter. Officerer og mandskab har rummelige og smukt indrettede kamre og messer, hvor bøg er dominerende som møbeltræ. Cafeteriasystemet med servering fra bardisk er indført i messerne. Bardiskene har moderne varme- og køleanlæg.

Såvel hoved- som hjælpemotorerne er bygget i værftets maskinværksted efter Götaverkens egne konstruktioner.

Hovedmotoren er konstrueret for drift med tyk olie og har 10 cylindre med 760 mm diameter og 1.500 mm slaglængde. Ved 110 omdrejninger pr. minut yder den 10.800 IHK.

Af de fire hjælpemotorer har to 6 cylindre og to 4 cylindre. De har 300 mm cylinderdiameter og 450 mm slaglængde, gør 350 omdrejninger pr. minut og er direkte koblede til 240 resp. 165 kw generatorer.

Fører på „Kirribilli“ er kaptajn R. Kutschbach og maskinchef A. Halldin.

M/s Blenda til D.F.D.S.

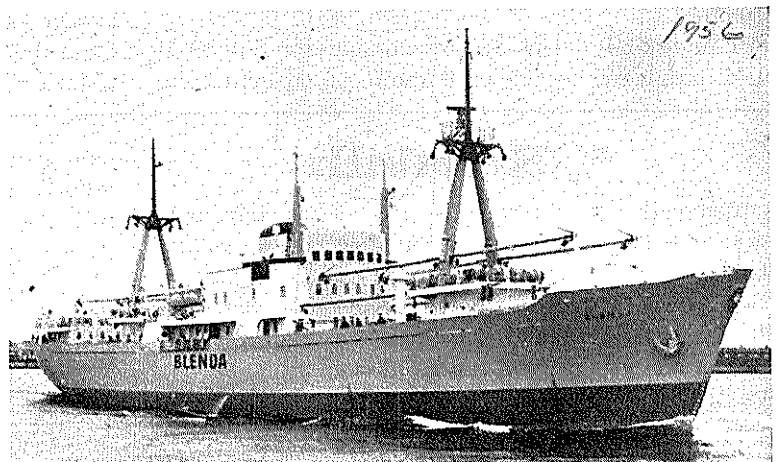
Fredag den 9. november blev DFDS' flåde forøget med et nyt skib, m/s „Blenda“, der er bygget på Frederikshavn Værft og Flydedok (Bygge nr. 223).

Alle lastrum er forsynet med kraftige kølelementer til nedkøling af landbrugsprodukter til $\div 10^{\circ}$ og $\div 20^{\circ}$ C.

Skibet er forsynet med en femcylindret B & W dieselmotor på 1600 bhp — bygget på Helsingør Skibsværft — som giver skibet en fart af 13 knob, og udstyret med Anschütz gyrokompas.

Dimensionerne er følgende:

Længde overalt	89,35 m
Længde mellem perpendicularerne	82,25 m
Største bredde på spant	12,95 m
Dybde	8,25 m
Dybgang	5,70 m
Lasteevne	1990 t dw
Register tons	1500 t brutto
Register tons	725 t netto

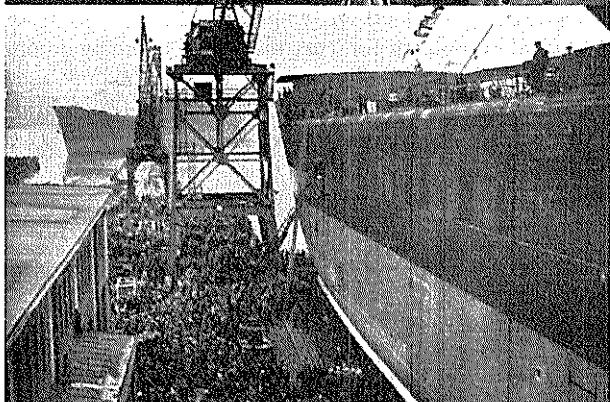


M/S „Blenda“ på prøvetur.

Skibet indsættes på selskabets landbrugs-eksport ruter og afsejlede på sin jomfrurejse til Hull via Odense og Aarhus onsdag den 14. november.

Skibets fører er kaptajn E. C. Knudsen, og maskinchef er Helmuth Larsen.

M/s „Blenda“ er søsterskib til m/s „Bellona“, som blev afleveret til selskabet den 25. april i år.



Øverst: fra venstre direktør K. E. Jacobsen, fru Cysstie Hammer (gudmoder til „Hugo Hammer“) og fru Lise Ramm, „Vinni“s gudmoder, samt direktør Hilding Nielsen. - Nederst: „Vinni“ er lige blevet søsat, og „Hugo Hammer“ er ved at løbe af stabelen.

Dobbeltsøsætning ved Götaverken

Et 13.000 tons lastskib og et 34.000 tons tankskib sættes i vandet med en times mellemrum

Ved Götaverken søsattes den 8. november to store skibe til Detlev-Simonsen-Koncernen, Oslo. Kl. 14 løb lastmotorskibet „Vinni“ på 13.000 tons dw af stabelen, og en time senere, da det var bugseret til kaj, og trafikken på elven en tid var ført frem, søsattes et turkine-tankskib på 34.000 tons, som fik navnet „Hugo Hammer“.

M/S „Vinni“ blev navngivet af fru Lise Ramm, medens „Hugo Hammer“, som er opkaldt efter Götaverkens chef 1910-1938, dr. Hugo Hammer, blev navngivet af fru Cysstie Hammer.

Forbindelsen med Ditlev-Simonsen hører til de ældste, Götaverken har med Norge. Allerede i 1926 fik værftet sin første bestilling, og i årenes løb har værftet leveret ialt 17 skibe til denne rederigruppe, iberegnet de to nybygninger, på ialt 230.000 tons dw.

M/s „Vinni“ er det første af værftets nye serie 13 000 tons lastskibe, som kan anvendes både som åben og lukket shelterdækker og er beregnet til trampfart.

„Vinni“ bygges til højeste klasse i Det norske Veritas med isforstærkning og for særlig tunge laster, hvis rederiet skulle ønske at sætte det ind i malmtransporter.

Hoveddimensionerne er følgende:

Længde overalt	149,0 m
Største bredde på spant	19,5 m

Sidehøjde til shelterdæk	12,5 m
Dybgang på sommerfribord	9,0 m
Dybgang som åben shelterdækker	8,5 m

Skibet har fem lastrum med en total kubik på ca. 18.830 m³ bales. Heri indgår rumfanget af fire højtanke til vegetabilisk olie, vandballast eller tør last med ca. 1075 m³. Højtankene er indbygget i den underste del af rum 3 umiddelbart foran for maskinrummet.

Skibet forsynes med to master og 18 bomme med en løfteevne fra 3 til 30 tons. Spil, ankerspil og styremaskineri er hydraulisk drevne.

Samtlige lastrum ventileres mekanisk. Al aptering findes i dækshuset midtskibs, hvor der også er kamre til 6 passagerer. Selvfølgelig bliver apteringen af god, moderne standard med bl. a. cafeteria for mandskabet.

Den nautiske udrustning omfatter bl. a. gyrokompass med selvstyrer, radar, radio, SAL-log m. m. For at tunge laster som f. eks. malm fordeles rigtigt af trim- og styrkehensyn, skal værftets lastfordelingsapparat Stalodicatorn installeres.

Hovedmaskineriet skal være en dieselmotor af værftets konstruktion og fremstilling, beregnet til drift med tyk olie. Den får 8 cylindre med en diameter på 680 mm og en slaglængde på 1500 mm og yder ved 112 omdrejninger pr. minut ca. 6.000 ahk, hvilket beregnes at give skibet en fart af 15 knob på fuld last.

„Hugo Hammer“ bygges til Det norske Veritas højeste klasse og har hoveddimensionerne:

Længde overalt	209,0 m
Største bredde på spant	26,2 m
Sidehøjde	14,3 m
Middeldybgang på sommerfribord	10,5 m

Skibet er helsvejst. Skroget er bygget i 267 sektioner med en gennemsnitlig vægt på 20 tons. Ialt er der medgæet 3.700 plader.

Skibet er bygget med langskibs spanter. I siderne er de udført af flagede plader og i bund og dæk af fladstål i kombination med kraftige pladespanter. Lang- og tværskibs skodder er udført i korrugeret plade efter Götaverkens system. Overgangen mellem yderklædning og dæk er afrundet, så der ikke opstår noget skarpt hjørne. Dækshuse, skorsten m. m. er strømlinieformede.

Olielasten skal føres i 12 midtskibs og 16 sidetanke, som tilsammen rummer 47.850 m³. Hertil kommer tankene for brændolie, smøreolie og ferskvand, som tilsammen har en kapacitet på 3.350 tons. Pumperummet forsynes med 4 pumper, hver med en kapacitet på 750 tons i timen, hvilket indebærer, at skibet kan løse sin olie-last på 20 timer. Tanklugerne er af Götaverkens patenterede type.

Nybygningen skal have en hypermoderne udrustning af alle slags nautiske apparater. Radiotelefonanlæg og et lokalt telefonnet i skibet samt kommandohøjtaler skal også installeres, ligesom Götaverdens lastfordelingsanlæg for tankskibe Lodicator.

Besætningen får rummelige og smukt indrettede kamre, så godt som udelukkende enmands, og alt bliver

moderne. Både i officers- og mandskabsmesserne bliver der servering efter cafeteria-systemet fra bardiske med termostatregulerede varmeborde.

Hele apteringen bliver luftkonditioneret. På bådedækket agter bliver der et svømmebassin for besætningen, og fra apteringen fører en elevator ned til maskinerummet, 10 m nede.

Nybygningen er Götaverkens turbinedrevne handelskib nr. 2. Turbinedrift er imidlertid ikke noget nyt for værftet, idet det har bygget 15 turbinedrevne orlogsskibe og i mange år har haft et konstruktionskontor for dampmaskineri.

Maskineriet er af de Lavals konstruktion og er i hovedsagen fremstillet på de Lavals værksteder. Visse dele af maskineriet er dog bygget af Götaverken, som har licens på de Lavals turbinmaskinerier.

Maskineriet yder 12.500 ahk ved 10 omdrejninger pr.

minut af skruen. Det består af en højtryksturbin, som løber 4700 omdrejninger pr. minut, og en lavtryksturbine med ca. 3700 omdrejninger pr. minut med en indbygget bakturbine samt kondensator. Turbinerne er over en dobbelt tandhjulsvæksling koblet til skrueakslen.

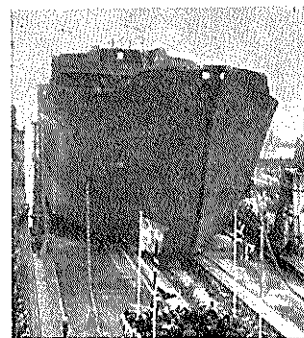
Dampen til maskineriet leveres af to marinekedler af Babcock og Wilcox „integral furnace“ type. Tilsammen kan de fremstille 70 tons damp i timen med et tryk på 40 kg/cm² og en temperatur på 450° C. Kedlerne er oliefyrede og forsynet med overhedere og dampkølere, og den sammenlagte hedeplade er 1600 m².

For lufttilførsel til maskin- og kedelrum findes 8 kraftige ventilatorer, der leverer ikke mindre end 160.000 m³ frisk luft i timen.

Den kontraherede fart er 16 knob på fuld last.



Fra venstre: Direktør Gösta Lundeqvist, gudmor fru Ellen Christensen, fru Randi Waage og skibsreder Hagbart Waage.



M/T „Raila“.

M/T Raila

Fra Kockums Mek. Verkstad søsattes den 7. november tankmotorskibet „Raila“ på ca. 19.500 tons d. w. til rederiet A/S Ruth v/ Hagbart Waage, Oslo. Fru Ellen Christensen, søsterdatter til skibsrederen, navngav skibet.

„Raila“ er det tredje skib, som er bygget af Kockums til dette rederi. Det første var M/T „Sysla“ på 16.250 tons d. w., som blev søsat i 1941, men først blev leveret i 1945 kort før fredsslutningen. Det andet var M/T „Symra“ på 13.225 tons d. w., leveret i 1951.

Navnet „Raila“ har tidligere været givet to svenskbyggede skibe. Det første, som var på 8.370 tons d. w., blev for 30 år siden leveret fra Götaverken. I den sidste verdenskrig gik hele rederiets flåde tabt, men man kunne heldigvis begynde påny i 1945 med „Raila“ nr. 2 på 12.000 tons og „Sysla“, som lå færdige ved Götaverken resp. Kockums. Med „Raila“ nr. 3 kommer rederiets tonnage op på 100.000 tons, fordelt på seks skibe.

Den nye „Raila“ bygges helsvejst til højeste klasse i Det norske Veritas med følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	169,8 m
Længde mellem perpendicularerne	160,2 m
Største bredde på spant	21,9 m
Sidehøjde	12,2 m
Dybgang	9,3 m

Bruttotonnagen er 13.000 r. t. og nettotonnagen ca. 7.500 r. t.

Lasttankene består af 9 midtskibs og 2 × 9 side-tanke, som tilsammen rummer ca. 26.400 m³. De to pumperum får hver to dampdrevne duplex lastolie-pumper, hver med en kapacitet på 500 tons i timen.

Hovedmaskineriet kommer til at bestå af en nicylindret Kockum-MAN dieselmotor på 9.100 EHK ved 115 omdrejninger pr. minut og konstrueret for drift med tyk olie. Hjælpemaskineriet skal bestå af to dieseldrevne vekselstrømsaggregater på 275 kva og en dieseldreven havnegenerator på 115 kva, 440 v, 60 p/s. Damp til cækmaskineri, pumper og opvarmning fremstilles af to skotske kedler, hver med en varmeplade på 400 m² og en udstødsgaskedel på 170 m².



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:

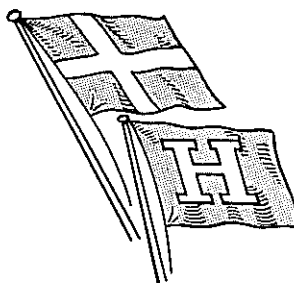
DANNEBROG



C. K. HANSEN

AMALIEGADE 35 · KØBENHAVN K

Telefon: Central 72 (18 linier) · Rigs 13 (2 linier)
Tlgr.-adr.: „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

KALVEBOD BRYGGE 20 - KØBENHAVN V.
TELEFON BYEN 8310



A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings Entreprise

Grundlagt 1833
KØBENHAVN

C. CLAUSEN



DAMPSKIBSREDERI A/S
HAMMERENSGADE 4 - KØBENHAVN

Dampskibsselskabet Progress

Christians Brygge 28

København

★

Telegr.-Adr. „Mariuship“ Telefon Central 12057



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

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

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

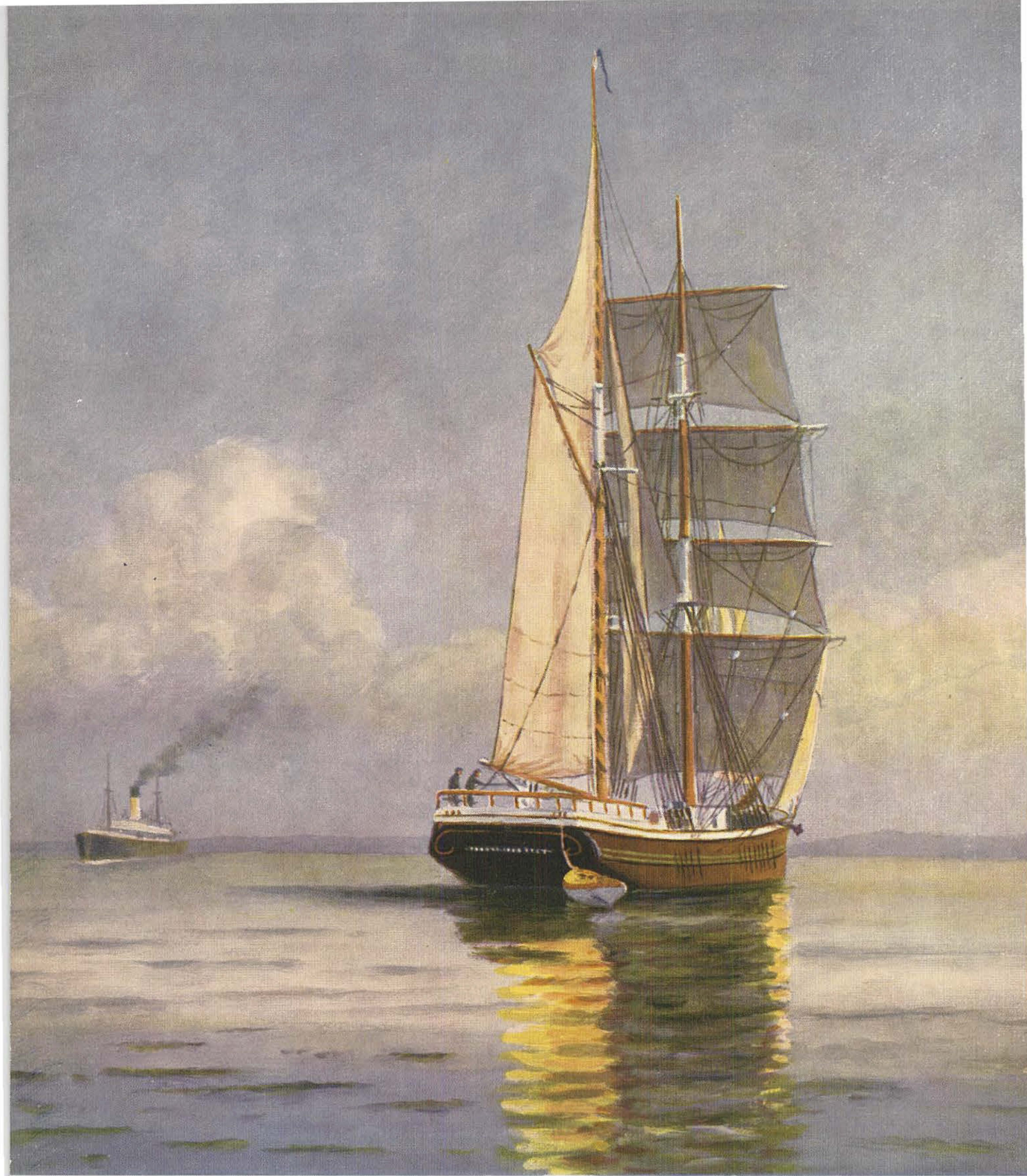


789 40

Til Paa Sovet

1956





Reproduktion: Brdr. Børentzen

Skonnertbrig i stille vejr

Maleri af Fr

VIKINGENS JULENUMMER

Nr. 12 A

JUL PÅ PAVEN 1956

REDAKTION: AXEL BÆRENTZEN

VIKINGENS FORLAG · KØBENHAVN

TRYK: A/S L. IHRICH

I den gamle kahyt

Digt af ALLAN LARSEN

Vi sidder om bordet, kaptajnen og jeg,
mens skuden hun duver en kende,
jeg føler det næsten, som jeg er på vej,
til jordklodens fjerneste ende,
og her er så rart i den gamle kahyt,
når toddyen damper i glasset,
mens Nagelholt lufter sit lune gemyt,
og „Birthe“ går støt for kompasset. —

Vi sidder om bordet, kaptajnen og jeg,
med toddy og stoppede piber,
og det er igen, som jeg er på den vej,
der tegnes af kølvandets striber,
en sang om Passaternes pust mod min kind
og piger og vindstyrke fjorten
har kaldt på en længsel, der bor i mit sind,
og nu bryder frem som en torden.

Jeg sidder i Nagelholts trange lukaf
og hører ham synge og spille
om alt det som ligger så langt hjemmefra,
det er, som selv tiden står stille;
jeg tømmer mit glas i et eneste drag,
en skål for det meget som binder,
for aldrig igen kommer vel denne dag,
hvor jeg mødes med ungdommens minder.

PÅ TOGT MED

„Bornholms Tordenskjold“

Af OTTO LUDWIG

Illustreret af OSCAR KNUDSEN

Det var i marts måned 1808. Stormen hylede afsindigt og piskede Østersøen op, så den frådede i ubændigt raseri. Et lille fiskerfartøj med to mand om bord jog af sted uden rig og med sønderslået ror. Valdemar Dam, en ung, blond kæmpe med et drenget ansigt, sad agter og styrede med en åre. Båden var hans, og han vidste, at den gik sin undergang i møde. Han vidste også godt, at de skulle være meget heldige for bare at redde livet. I rasende fart gik det ind mod Bornholms klippekyst. Men han ville forsøge at nå frelst gennem brændingen og så overlade resten til skæbnen.

Gert Holm, der var ligeså mørk, som Christian var lys, øste på livet løs. Han var slået af panik. Uvejret var kommet så pludseligt, at de ikke havde nået at bjerge sejl. Med et brag var masten gået over bord. Og nu drev de med djævelsk fart døden i møde! Gert var bange. Han ligefrem dirrede af angst. Arbejdet med at øse gik rent mekanisk. Han var sikker på, at Valdemar, hans fremtidige svoger, havde set hans angst. Hvis de overhovedet slap fra dette, ville Valdemar sikkert fortælle sin søster, hvilken kryster hun skulle giftes med!

Joh, Valdemar havde set det. Men han lod som ingenting. Det var en ærlig sag at være bange, og Gert var jo en dygtig og stærk fisker, der ellers nok forstod sit kram.

Valdemar knugede åren fast i næverne og trykkede sig ned i bunden af båden, hvor vandet trods ønsingen stod højt. Gert arbejdede med angsten lysende ud af øjnene.

„Hold fast!“ skreg Valdemar pludselig, og Gert ligefrem borede neglene ned i tømmeret, mens fartøjet rutchede gennem brændingen.

Med et brag tørnede de mod klippen. Valdemar klamrede sig fast til stenene, men Gert var så panikslagen, at han overhovedet intet kunne foretage sig. Kammeraten råbte på ham, men han hørte intet. Længere oppe på klippen stod folk parat til at hive dem op. Men søen trak sig tilbage med Gert i sin kraftige favn. Den næste sø ville føre ham med frygtelig kraft mod klippen, eller han ville drukne derude. Folkene deroppe så det og var klar over, at det var sket med den sorthårede fyr. En line var firet ned til Valdemar, og

de ville have ham til at tage den. Det gjorde han også, men til deres forbavselse sprang han atter i vandet og svømmede med den ud imod Gert. Det lykkedes ham at få tag i Gert og få linen ned under armene på ham.

Så huskede ingen af de to mere.

Men folkene deroppe fortalte, hvad der var sket: Gert fik de halet bevidstløs op, men Valdemar blev slået ind mod klippen, og en mand måtte ned til ham med endnu et reb. Så blev også han og hans redningsmand halet op. Valdemar havde ramt klippen med voldsom kraft, men havde taget stødet af for sin kammerat.

Gert vågnede hurtigt op — bleg af rædsel i sit ellers så mørklødede ansigt, men ellers uskadt. Noget længere varede det med at få liv i Valdemar. Men mærkeligt nok var der næsten intet sket ham.

— — —

Næste dag var Gert væk. Valdemar søgte ham hjemme, men hans forældre fortalte, at han ikke havde været hjemme hele natten.

Inde på hans værelse fandt man et brev fra ham til Valdemar. Tøvende åbnede vennen det og læste det igennem for sig selv, mens de forskræmte forældre så til. Brevet lød:



Stormen hylede afsindigt, medens det lille fiskerfartøj jog af sted uden rig og med sønderslået ror.

Kære Valdemar!

Jeg er en kryster. Jeg var hundeangst derude på søen, og min rædsel kunne let have kostet dig livet. Du skal ikke have en kujon til svoger, og jeg elsker din søster så højt, at jeg ikke vil kunne se hende i øjnene efter den historie. Du må godt fortælle Elsebeth og mine forældre det altsammen. Nu søger jeg ud på dybere vande for at blive angsten kvit, og jeg vender ikke tilbage som en kujon. Sig til Elsebeth, at jeg stadig elsker hende usigeligt højt, men at hun ikke skal vente på mig. Jeg er hende ikke værdig.

Gert.

Valdemar stod tavs med brevet i hånden.

„Hvad stod der?“ spurgte gamle Holm.

Valdemar var lige ved at give ham brevet, men sagde så:

„Nåh, jo, det var noget rent privat. Han skylder mig nogle penge — ikke ret mange. Det haster overhovedet ikke med dem, men han har sat sig for at rejse til København for at skaffe dem.“

Hjemme var Elsebeth meget urolig. Hun troede, at hendes forlovede led af hukommelsestab efter ulykken dagen i forvejen, og Valdemar gjorde ikke noget for at revidere denne opfattelse. Ikke med eet ord antydede han, hvor angst svogeren havde været.

Men det var der andre, der gjorde. Det rygtedes hurtigt, hvordan Valdemar havde måttet springe ud efter den panikslagne Gert, og jo længere historien rullede væk fra strandingsstedet, jo „bedre“ blev den. Den beretning, Elsebeth fik serveret af sine veninder i Rønne, manglede bestemt ingen detaljer. Men Valdemar benægtede, at svogeren havde været mere bange end han selv, og Elsebeth hørte slet ikke efter ryterne.

Det lykkedes Gert at nå til København — at flygte fra sit rygte. Det var ikke så let at få hyre. Mange skibe lå oplagt på grund af krigen. Andre var opbragt af englænderne eller afspærret fra hjemlandet. På en beværtning traf han imidlertid en dag en kammerat derhjemme fra Rønne. Hans hed han.

„Du skulle gå med ind i kaperfarten,“ sagde Hans. „Jeg sejler sammen med Caspar Wolffsen, som jo også er fra Rønne. De kalder ham „Bornholms Torden-skjold“. Han er en vovehals uden lige, og mange gange er vi ved at ryste knapperne ud af bukserne af angst, når han indlader sig på et eller andet. Men spændende er det hver gang. Hvis det ikke var, fordi papirerne siger, at hans farfar var kommandørkaptajn og hans far skipper og købmand, ja, så ville jeg sige, at han var en uægte søn af selveste den skinbarlige Fanden! „Mandal“, altså skuden, har 66 mand om bord, og dens otte store 4-pundige kanoner giver penge nok til os alle.“

„Skidt med pengene,“ sagde Gert ivrigt. „Men mangler han overhovedet en mand.“

„En matros måtte gå i land i går på grund af nogle sår fra den sidste batalje!“ svarede kammeraten.

Samme dag var Gert nede at se på „Mandal“. Det var en smuk skonnert, som tiltalte ham, og et øjeblik

efter stod han nede i Caspar Wolffsens lukaf, hvor han ikke havde større besvær med at få den ledige hyre.

— — —
Efteråret havde været vældig indbringende for Wolffsen og hans folk. I løbet af ni dage havde de erobret hele fem fjendtlige skibe, men nu var der lidt stille.

„Albions løve er krøbet i læ ved kaminen derhjemme,“ sagde Christian Wolffsen, der var Caspars bror og næstkommanderende om bord. Og han havde ret. De britiske skibe kom ikke så ofte på disse kanter om vinteren.

Men så kom maj måned med varme i luften, og med varmen kom de fede bytter. Dybt lastede britiske skibe og neutrale skibe med kontrabande sejlede gennem farvandene, men der kom også britiske orlogsskibe, som ikke var til at spøge med.

En dag, da „Mandal“ var på jagt i Kattegat, dukkede en sky af hvide sejl op i horisonten.

„Fregat ret for!“ skreg udkiggen.

„Det er vel!“ brølede Caspar Wolffsen. „Hvis det altså er en fregat!“

Han satte kikkerten for det ene af sine sorte øjne, mens vinden legede med hans mørke krøller. Så gned han sig i de lange, sorte bakkenbarter og sagde:

„Karen sparke mig! Den fordømte udkig har ret! — Klar til at vende, folkens — nu skal vi til at lege flyvefisk!“

Folkene parerede ordre med samme præcision, som havde de tilhørt Holmens faste stok. „Mandal“ gjorde en elegant stagvending, og uden at miste ret megen fart kom skonnerten på modsat kurs med vinden plat agtenind.

„Mandal“ var et lille, hurtigt skib, men i forhold til fregatten med dens vældige sejlføring var den som en snegl i konkurrence med en gazelle. Fregatten var selvfølgelig engelsk, og Gert mærkede en trykken for maven. Nu var denne følelse af angst ved at komme igen. Men nye kommandoer tordnede hen over dækket og satte alle om bord i sving. Gert glemte hurtigt angstfølelsen og begyndte så småt at synes om spændingen ved den ulige kapsejlad.

Fregatten kom stadig nærmere, men „Mandal“ havde kurs mod land, og hele besætningen var øjensynligt overbevist om, at de nok skulle nå i læ under kanonerne i Aarhus, inden englænderen kom på skudhold.

Caspar Wolffsen tog chancen og lod styre hen over grundt vand for at vinde tid, men pludselig gav det et ryk i skibet. „Mandal“ stod på grund.

„Nå, I dovne hunde!“ råbte Caspar Wolffsen. „Nu har I ligget længe nok i vinterdvale. Se så at få halet hele ballasten af jern i søen, men kvikkere end hurtigt!“

Folkene abejdede, så sveden haglede af dem. Igen mærkede Gert denne mærkelige følelse komme op i sig, men det tunge jern fik ham påny til at glemme den. Han stod nede i bunden af skibet og langede ballasten op sammen med nogle af kammeraterne.

„Er han nær på?“ spurgte Gert.



Medens vinden legede med hans mørke krøller, satte han kikkerten for det ene af sine sorte øjne.

„Det er han først, når du mærker en kugle gå gennem skroget her!“ grinede en af de andre, og Gert tav skamfuld.

Snart efter flød „Mandal“ igen, og kapløbet mod land gik videre. Det var i sidste øjeblik, man kom fri, for fregatten var næsten på skudhold. Men lidt efter var det hele overstået. Man var i læ af kanonerne i Aarhus, og fregatten luskede slukøret rundt.

I den følgende tid tog „Mandal“ flere fede priser, der gav mange gode penge. Men det gik altsammen forholdsvis let, og Gert begyndte så småt at tro, Hans havde overdrevet spændingen ved kaperiet.

Men den 25. juni skete der igen noget. Sammen med en anden kaper havde „Mandal“ erobret et rigt lastet skib nord for Kronborg. Caspar Wolffsen påtog sig at føre prisen til København.

„Det her er jo det rene driverliv,“ sagde Gert, mens man stod Sundet ind.

„Ja, men vent du bare,“ svarede Hans og pegede op på udkiggen, der havde blikket vendt mod Helsingborg. „Jeg tror, her deroppe har en overraskelse til os.“

„Fartøjer om bagbord!“ råbte udkiggen i det samme.

„Det er vel!“ svarede Wolffsen. „Klart skib!“

Folkene sprang til kanonerne og gjorde sig klar til kamp.

Gert og Hans baksede med en af de 4-pundige.

„Der ligger en engelsk orlogsmand ovre ved Helsingborg,“ sagde Hans. „Det må være et par af hans kanonbåde og barkasser, der har vejret bytte. Det kan blive ganske hyggeligt.“

Kaperens kanonér, gamle Adolf Kofoed, der havde været med til lidt af hvert, humpede fornøjet rundt på dækket, så hans træben var ved at splintres. Han gned sig veltilfreds i hænderne ved udsigten til en batalje, for han var efterhånden ved at føle sig lidt til overs om bord.

„Et varselsskud nu og da er alt, hvad vi har kunnet snige os op til i den sidste tid,“ sagde han. „Nu er der vildt under optræk. Kan I så ruppe neglene!“

Gert sneg sig af og til hen ved lønningen for at se,

hvad det var for fartøjer, der nærmede sig. Det viste sig, at der var hele ni!

„Der er mindst een stor kanonbåd imellem, måske to,“ sagde Hans, „resten er barkasser og slet ikke at foragte. Englænderne skyder slet ikke ilde!“

Caspar Wolffsen styrede skibet tæt ind under den danske kyst, mens rofartøjerne hastigt kom nærmere.

„Skam få mit træben!“ snerrede kanonér Kofoed. „Jeg tror minsandten, skipperen stikker halen mellem benene!“

„Luk din ormædte kæft!“ sagde Christian Wolffsen, som i det samme kom forbi. „Hvis jeg ser ret, går brormand ind under Nivå for at få prisen i sikkerhed, mens vi kæmper!“

„Nåh,“ svarede kanonéren. „Jeg blev helt hvid af angst!“

Da de to overordnede var kommet lidt på afstand, hviskede Hans:

„Der ligger en afdeling fra hæren derinde ved Nivå. De bliver helt søsyge, bare de ser et glas vand — men skyde kan de!“

Caspar Wolffsen stillede sig hen midt på dækket.

„Hør efter, folkens!“ råbte han. „Jeg tror, englænderne vil bøde lidt på det kolde sommervejr, og jeg synes selv, vi trænger til lidt varme i kroppen. Men er der nogle, der gerne vil ind til jordbisserne derinde, så skal de have lov. Alle, der ikke vil være med i dansen, træder et skridt frem!“

Brødrene Wolffsen lod blikkene glide ned over folkene. Endnu havde ingen så meget som flyttet en fod. Gert følte endnu en gang angsten klemme for brystet, men han ville ikke ene mand springe fra, når det kneb. Desuden var han jo netop gået om bord for at blive sin angst kvit. Derfor blev han stående.

„Ja, så er I selv ude om det,“ råbte Caspar Wolffsen. „Men se nu at komme i sving igen. Hvad dælen står I og glør på!“

Den danske kommandant ved Nivå så, hvilken fare „Mandal“ var i, og sendte nogle af sine folk til Sletten, hvor de begyndte at fyre mod englænderne, der straks gav svar på tiltale.

„Så er overtyren i gang,“ grinte Kofoed, der ikke var så gode venner med fremmedordene. „Fyr for pokker!“

De første skud bragede fra „Mandal“. Hver gang duvede skibet let, og det knagede i tømmeret. Gert smed skjorten. Han svedte — men ikke angstens sved. Han arbejdede som en besat — og kunne lide det. Alle steder omkring ham bragede og knitrede det. Kaskader af vand slog i vejret omkring kanonbådene og rundt om „Mandal“. Endnu havde ingen af skudene gjort skade, men kuglerne fra rofartøjerne kom nærmere og nærmere.

Kofoed tyggede muntert på sin pibe, mens han skældte ud til styrbord og bagbord og gav ordrer om kanonerens indstilling.

„Hurtigere med at lade! Ikke så forsigtig med tingene! I tager på dem, som var det jeres rige arvetante, der skulle begraves,“ gnækkede han og spyttede en

mundfuld skråsovs ud på dækket. Bådsmændene sendte ham et vredt blik, og Kofoed gned klatten ud med træbenet.

Et par af de engelske kugler fløjtede lige over løningen på „Mandal“ og tog et par fald med i flugten. Hans bandede, spyttede på en af kuglerne og anbragte den i kanonen, hvorefter Gert satte ild til. Det gav et brag, og begge kiggede de over mod den nærmeste barkasse. Skudet havnede lige foran det fjendtlige fartøj, og kaskaderne af vand, der stod i vejret, fyldte næsten båden. Mændene ved dens kanon og årer væltede rundt mellem hinanden, og et par af dem faldt udenbords, men blev hurtigt halet op igen.

Gert kluklo ved synet. Slaget havde snart været en time, uden at noget resultat var nået. Englænderne blev mere og mere nærgående, og skytterne om bord i „Mandal“ kilede på som bare pokker. Flere gange lykkedes det at skabe uro i de fjendtlige fartøjer ved nærgående skud, og Hans spyttede på endnu en kugle. Igen satte Gert ild til, og de ventede spændt på resultatet. De hoppede op i luften af begejstring, da de så, at kuglen knækkede samtlige bagbords årer midt over på en af barkasserne.

„Tror I, at I er til komedie?“ råbte Kofoed. „Se hellere at få gjort klar igen.“

Han nåede næppe at få udtalt det sidste ord, før en fjendtlig geværkugle brækkede hovedet af hans pibe. Han så mismodigt henimod pibehovedet på dækket, spyttede så endnu en gang og gik hen til den kanon, med hvilken Hans og Gert skød. Han gav ordre til at lade, stillede kanonen omhyggeligt ind, lod hånden glide kærtegnende hen over den og råbte så: „Fyr!“

Kofoed præsterede et pletskud, der fik den båd, hvorfra den pibe-fjendtlige kugle var kommet, til at kænre. Alle kapergasterne kastede huerne op i luften af begejstring, men Kofoed selv så stadig lige sørgmodig ud. Så gik han hen og samlede det sønderskudte pibehoved op, kiggede lidt på det og smed det i vandet. Caspar Wolffsen kom forbi, grinede højt og trak sin egen pibe op af lommen for at give den til kanoneren. Kofoed tog den med et smil og sagde så — engleblidt: „Og så var der altså bare det med tobakken!“

Grinet stivnede på Wolffsens ansigt, mens han trent hev sin sidste tobak op af lommen og rakte den gamle det.

I det samme lød der et brag fra oven. Gert kiggede i vejret og så stangen komme væltende ned fra stormasten. I et spring var han henne ved Kofoed og Wolffsen og væltede dem om på dækket under sig. Det var i sidste øjeblik, for med et smæld ramte stangen en af kanonerne og lagde sig tværs over dækket — lige over de tre, der væltede rundt mellem hinanden. Takket være kanonen, der holdt stangen løftet lidt op fra dækket, var ingen af dem kommet noget til.

Kofoed brummede og pegede på dækket, hvor al den tobak, han lige havde fået, lå spredt rundt om.

„Idiot,“ vrissede han og glemte helt den fare, Gert havde reddet ham og skipperen fra. Christian Wolff-

sen kom løbende til. Da han så Kofoeds bedrøvede blik, rakte han ham sin egen tobak. Og nu blottede kanoneren sine sorte tandstumper i noget, der skulle være et smil til Gert.

Kampen bølgede videre. Begge parter led svære materielle skader, og mange blev såret. Endelig — efter tre timers uafbrudt kanonade — blev englænderne drevet på flugt, og „Mandal“ sejlede videre med sin værdifulde prise til København.

— — —

Gert havde overvundet enhver følelse af angst, og han fik lejlighed nok til at bevise det over for sig selv. Ca. en måned senere var „Mandal“ sammen med nogle danske kanonbåde i kamp med en frygtet svensk orlogsgalej, som de danske søfolk havde givet kælenavnet „Gedebukken“. Der blev kæmpet bravt fra begge sider, og det lykkedes at sikre nogle danske krigsfangers flugt fra Sverige.

I nogen tid opererede „Mandal“ i farvandet omkring Bornholm og Christiansø, hvor der blev taget mange fine priser. Et af de erobrede skibe medførte en last af tusind tønder tjære, som marinen sikrede sig på den efterfølgende auktion.

„Mandal“'s vovefulde aktioner var det store samtaleemne på Bornholm, og efterhånden rygtedes det, at Gert var med om bord og havde udmærket sig i flere af kampene.

Elsebeth blev glad, da hun hørte, at Gert stadig var i live. Når hun ikke havde hørt fra ham, mente hun, det skyldtes hans hukommelsestab. Den unge pige havde afslået at lytte til venindernes skadefro bemærkninger, men i den sidste tid havde hun alligevel set bedrøvet og træt ud. Nu begyndte hun atter at interessere sig for sit udseende. Hun tilbragte lang tid med at ordne sit lange, brune hår, og aftenerne gik med at sy udstyr. Hun var sikker på, at når Gert fik hende at se igen, ville hans hukommelse vende tilbage.

De unge mænd på Bornholm havde svært ved at holde øjnene fra den velkøbte og smukke Elsebeth og gjorde ofte kur til hende. Men Elsebeth var standhaftig. Tit stod hun nede ved stranden og så ud over havet. Måske „Mandal“ en skønne dag ville stå havnen ind.

Men i foråret 1809 flyttede Caspar Wolffsen over i et nyt skib, skonnerten „Greve Danneskjold“, og han tog en del af besætningen med sig. Gert var mellem de heldige, der fulgte med. Det lod forresten til, at Caspar Wolffsen havde taget lykken med sig over i det nye skib, for siden hørte man sjældent noget til „Mandal“ mere, mens derimod „Greve Danneskjold“ tog mange kostbare priser.

„Greve Danneskjold“ var helt igennem orlogsmæssigt udhalet. Armeringen bestod af tolv kanoner og besætningen af 72 mand. Med sit nye skib søgte Wolffsen mod nord for at operere i Skagerak og Kattegat, ja, han vovede sig en enkelt gang helt over under Skotland.

Den 17. maj befandt „Greve Danneskjold“ sig i tåget vejr i nærheden af Randers fjord. Vinden var svag, og kaperen listede sig frem. Med næsten hvi-



Igen satte Gert ild til, og de ventede spændt på resultatet.

skende røst varskoede udkiggen „skibe om styrbord og bagbord“. Hele besætningen stod ved lønningerne og søgte at bore deres blikke gennem tågen. Svagt skelnedes konturerne af flere større skibe i nærheden.

„Englændere!“ hviskede Hans.

Caspar Wolffsen hørte det og sagde: „Ti stille! Klar ved kanonerne! Men uden alt for megen støj! Vi må forsøge at krybe bort!“

Kapergasterne næsten listede hen over dækket for ikke at lave spektakel under arbejdet. Nu og da hørte de nogen råbe på de andre skibe. Sproget var engelsk. Der var ikke noget at tage fejl af!

Pludselig dukkede en grå masse op ret for. Caspar Wolffsen, der opholdt sig i nærheden af rorgængerens, sprang selv til roret og lagde det helt styrbord over. I de næste sekunder stod alle om bord helt stille — næsten uden at turde trække vejret. Men manøveren lykkedes. „Greve Danneskjold“ klarede sig fri af det andet skib, som viste sig at være en fregat. Men der var kun et par meter imellem dem.

„What ship,“ lød det pludselig gennem tågen. Det var den engelske udkig, der havde opdaget den danske kaper.

Wolffsen svarede ikke, og fra fregatten gentog man spørgsmålet endnu et par gange, hvorefter der blev vild opstandelse på dens dæk. Så lød der et par geværskud, som fløjtede hen over dækket på „Greve Danneskjold“.

„De venter på svar!“ råbte Wolffsen. „Giv dem et par skud, folkens!“

Næsten i samme nu affyrede geværskytterne en salve, og da bragene fra den døde bort, hørte man ordrer blive smeldet hen over dækket på fregatten. Englænderne optog forfølgelsen, men kaperskonnerten havde fået et betydeligt forspring og vandt hurtigt fremover. Tågen begyndte nu at lette, og danskerne så sig omgivet af fjendtlige skibe på alle sider.

Og så skete der noget uheldigt for kaperen. Vinden døde helt bort!

På fregatten opdagede man straks chancen og sendte otte rofartøjer med svære kanoner imod skonnerten.

„Nu gælder det om at fyre hurtigt og vedvarende!“ sagde Wolffsen. „Er du klar over det, Kofoed?“

Den gamle kanonér nikkede halvt fornærmet. — Det var da også noget at spørge om!

Så faldt de første engelske skud. Rofartøjerne, imellem hvilke var flere kanonbåde og et par lange chalupper, spredte sig ud over farvandet og angreb fra alle sider, mens „Greve Danneskjold“ næsten lå stille.

Tømmermanden, en gammel søulk fra Vestindienfarerne, stod og kradsede på masten, mens han fløjtede hjerteskerende. Han prøvede det gamle middel for at skaffe vind.

„Tøv en kende, du,“ råbte Kofoed. „Lad mig dog få tid til at fyre lidt, inden du skaffer os en halv orkan på halsen!“

I det samme gav han ordre til at fyre, og skudene bragede hurtigt efter hinanden, mens han sprang fra kanon til kanon og gav ordrer om indstillingen. Han syntes at have en af sine gode dage, for ilden havde en frygtelig virkning.

Men englænderne holdt tappert ud. Skønt de danske kugler og skrå ryddede kraftigt ud mellem de ca. 500 mand i bådene, holdt briterne ilden vedlige uden at tøve, og danskerne havde det handicap, at de ikke kunne koncentrere skydningen mod eet sted, hvad englænderne jo kunne.

Sejl flængedes om bord i „Greve Danneskjold“, tømmer knagede, jern- og metalsplinter fløj gennem luften, ild glimtede og røg lagde sig over vandet. Nu og da faldt en mand om på dækket ramt af et projektil eller splinter fra lønningen.

Det lykkedes at holde rofartøjerne på afstand. Det ene efter det andet fik ødelagt årer eller kanon. Nogle af dem kæntrede eller fyldtes med vand. Fra de andre engelske krigsskibe så man, at bådene var i fare, og sendte flere fartøjer til undsætning.

De danske kapergaster arbejdede, så de var næsten ved at tabe vejret. Gert havde fået et strejfsår i armen. Det blødte slem, men han vikled sit halstørklæde om såret og masede videre. Kofoed skottede bekymret til beholdningen af skrå og kugler. Der blev skudt hurtigt og voldsomt, og det begyndte at svinde i beholdningen. Oprigtig talt begyndte han at håbe på, at tømmermandens kradsen på masten ville give resultat!

„Kan du lide det her?“ spurgte Hans, mens han tumlede med en kugle.

„Både ja og nej,“ svarede Gert. „Englænderne falder jo søm korn for leen. Det er mord, det her, og det tiltaler mig ikke rigtigt! Hvorfor giver de ikke op? De kommer igen og igen, selv om deres tab er store!“

„Ja, de slås som løver! De giver aldrig op. Jeg kender ingen så stædige som de briter!“

Så kom vinden imidlertid igen. Kofoed lod skydningen standse efter to timers uafbrudt og blodig kamp, og „Greve Danneskjold“ skød over stævn ind mod land. Men nu kom fregatten igen, og efter den kom hele flotillen med ildtungerne slikkende ud af kanonmundingerne.

„Ja, nu tror de vel, de har os i saksen!“ sagde Wolffsen. „Det kan også godt være, de har det. Men kan vi holde lidt gang i skydningen bare lidt endnu, Kofoed?“

„Hvis vi tager den lidt med ro, går det jo nok. I alle tilfælde er det bedre at gå ned med bjæffende kanoner end at overgive sig som umælende får!“ svarede kanoneren.

„Greve Danne-skjold“s kanoner begyndte atter at tordne, men der var længe-re tid mellem hvert skud nu. Til sidst skød kaperen kun med sine agterste kanoner.

Mørket begyndte nu at sænke sig over farvandet, og samtidig luftede det endnu mere.

„Klar til at vende!“ råbte Wolffsen.

Folkene så uforstående på hinanden. Var skipperen blevet gal?

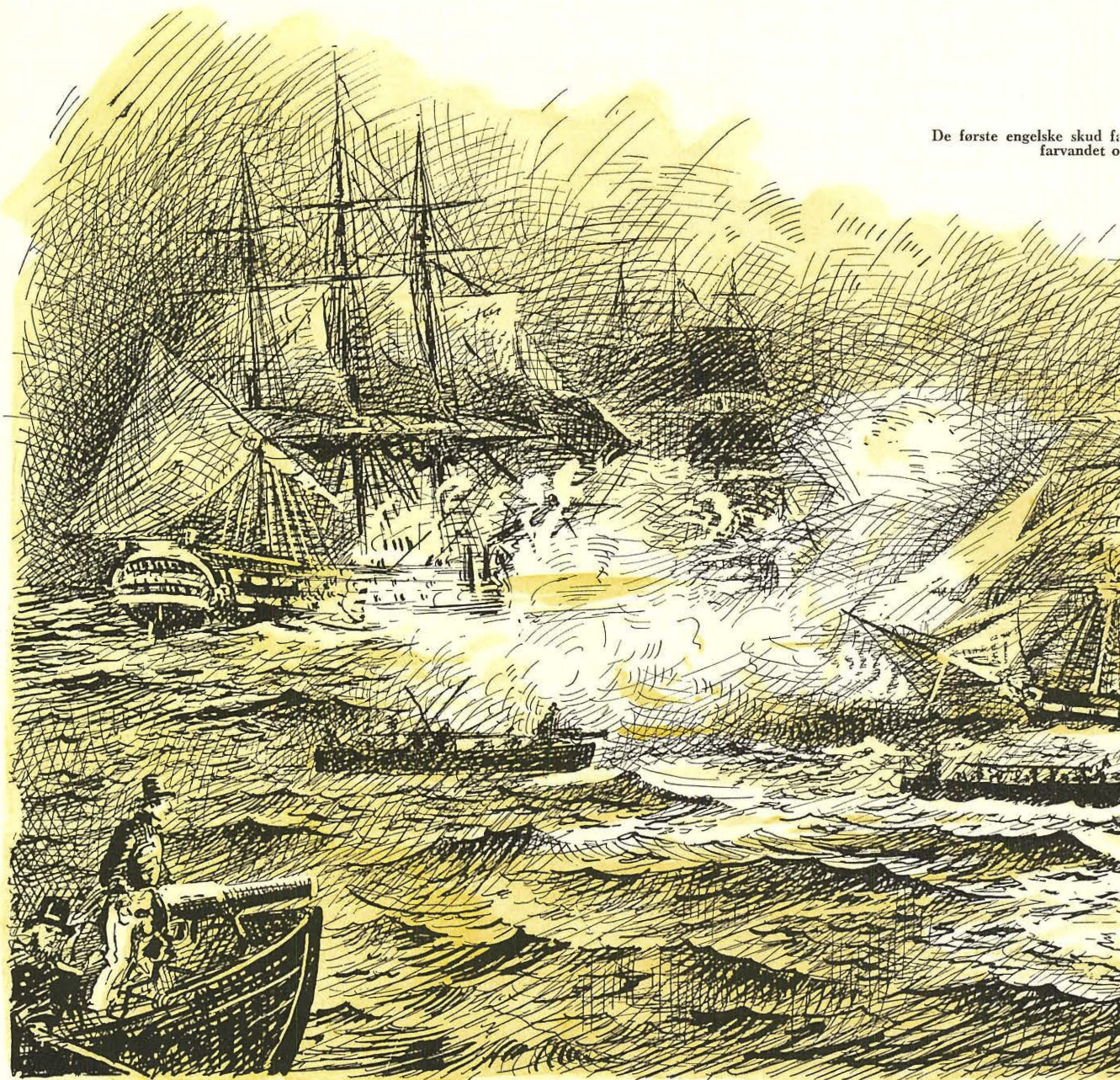
„Er I blevet døde af den smule skydning?“ råbte

Wolffsen. „Nå, se nu at komme i gang. Nu eller aldrig! Vi kører lige ind i hele flotillen, folkens!“

Ordren blev udført. „Greve Danne-skjold“ vendte elegant for sine efterhånden lidt lasede sejl, og kanontordenen blev nu endnu mere voldsom fra begge sider. Kuglerne hamrede mod skroget på kaperskonnerten. Træ knasede, mænd stønnede og bandede, og vandet stod i kaskader om skibene.

Det blev stadig mørkere, men ilden lyste op, og hele flåden af englændere halsede efter kaperen. Endelig — hen under midnat — da den sidste ammunition var opbrugt om bord, slap kaperskonnerten bort og nåede op i Limfjorden næste dag. „Greve Danne-skjold“ trængte voldsomt til en reparation. Flere var sårede om bord, men ingen havde mistet livet.

— — —
Nogen tid senere var kaperskonnerten på jagt efter



De første engelske skud fra
farvandet o

en engelsk orlogskutter i Skagerak. Wolffsen lokkede fjenden til sig ved at omdanne skonnerten til et fredeligt udseende handelsskib. Englænderen kom nærmere, og da han var helt inde på skudhold, afslørede Wolffsen sig som kaper ved at åbne skydningen. Efter et kvarters forløb måtte englænderen stærkt beskadiget halte væk fra kamppladsen kastende kanonerne fra sig.

Wolffsen optog forfølgelsen, men i ly af mørket slap englænderen bort, og i flere dage efter var skipperen ikke til at tale til.

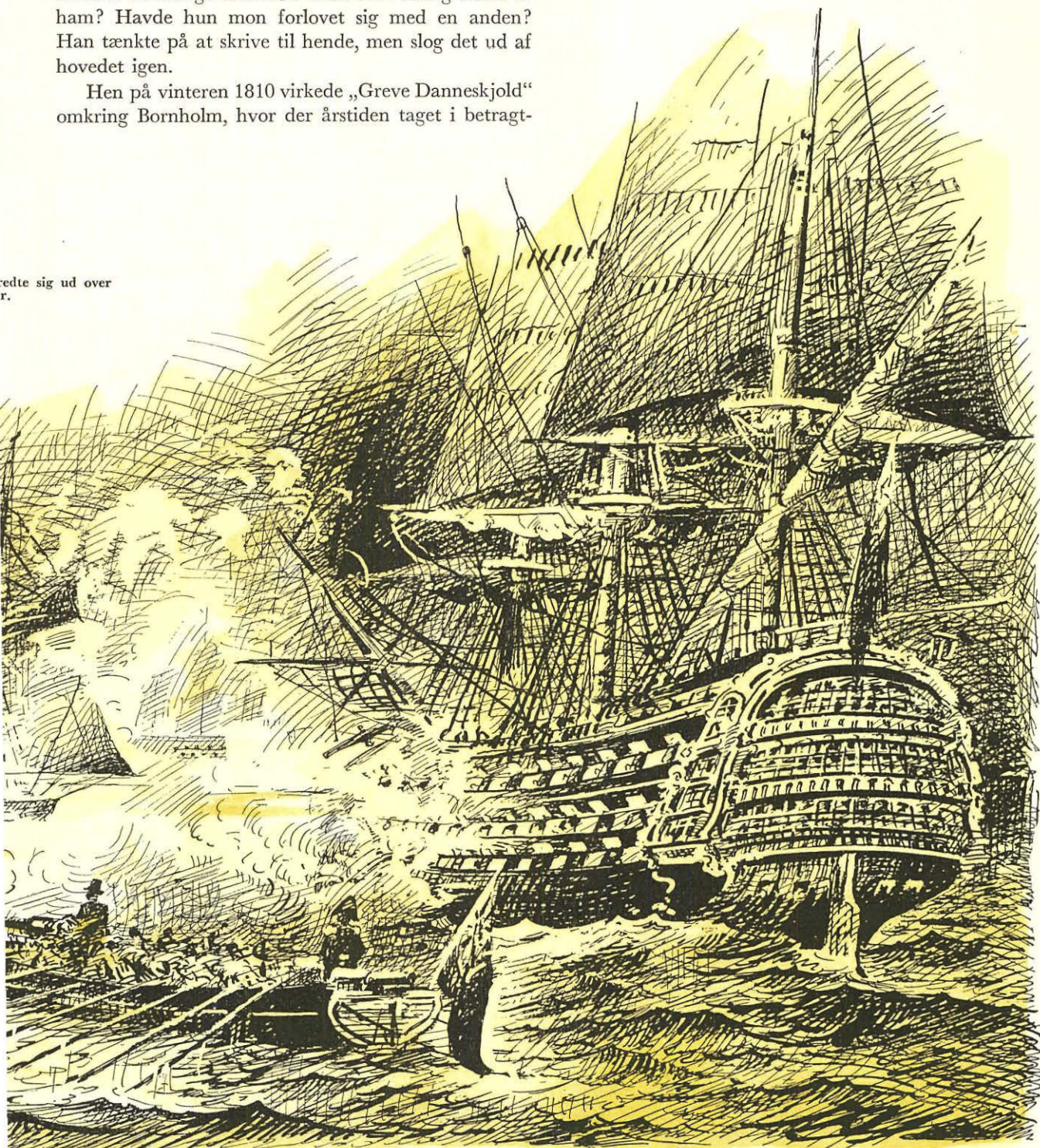
Gert tænkte tit på Elsebeth, når han fik tid til det mellem de mange aktioner. Mon hun stadig holdt af ham? Havde hun mon forlovet sig med en anden? Han tænkte på at skrive til hende, men slog det ud af hovedet igen.

Hen på vinteren 1810 virkede „Greve Danneskjold“ omkring Bornholm, hvor der årstiden taget i betragt-

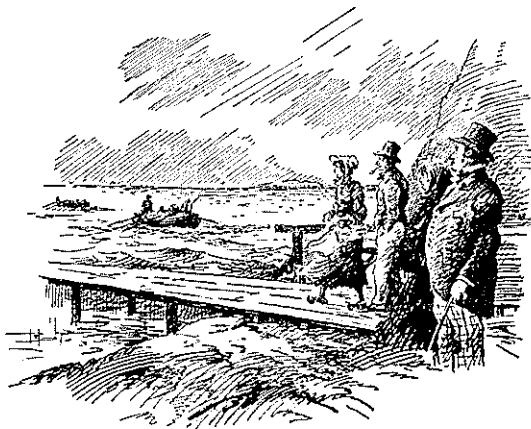
ning var godt bytte at hente. Men natten til den 20. december gik det galt. „Greve Danneskjold“ lå sammen med to priser opankret inden for revene ud for Rønne. Caspar Wolffsen var i land, og det samme var en del af besætningen, som var hjemmehørende i byen.

Gert stod hen under aften på dækket og så ind mod land. Længslen pinte ham, men alligevel havde han ikke bedt om lov til at komme med i land. Han følte, at han ville være tilovers derinde. Det var nok bedst at blive borte.

redte sig ud over
r.



Elsebeth og Valdemar havde stået nede på broen og set fartøjet komme i land fra kaperskibet. Deres øjne søgte efter Gert, men han var ikke med. En tåre løb ned ad kinden på Elsebeth, og Valdemar tog hende om skulderen, hvorefter de begyndte at gå hjem.



Fartøjet kom i land, men Gert var ikke med.

Elsebeth kunne ikke falde i søvn den nat. Hun lå og tænkte på, at Gert befandt sig kun nogle hundrede meter fra byen, uden at hun kunne hilse på ham. Månen kastede sine blege stråler ind gennem vinduet til hendes værelse, og hun fulgte skyernes flugt over himlen. Hun syntes, der var noget uhyggeligt ved denne vilde flugt. Hun havde ganske vist ikke megen forstand på vejret, men instinktivt følte hun, at der var uvejrlig i vente. Pludselig hørte hun et voldsomt vindkast flå i taget, og et øjeblik efter fulgtes det af et nyt. Snart rasede en fuld storm.

Hun blev urolig og tænkte på Gert derude. Tøvende rejste hun sig op i sengen, stak benene ned på det kolde lergulv og tog sine træsko på, hvorefter hun listede ind til broderen.

Valdemar sov fast, da hun vækkede ham, men han var straks klar over, at den pludselige storm kunne betyde en fare for kaperskonnerten og dens priser. I en fart var han i tøjet og på vej ned mod stranden. Her nede stod allerede forsamlet en del mennesker, deriblandt Caspar Wolffsen. De ænsede næppe kulden og den bidende vind, mens de stirrede ud mod skibene, der rev og sled i ankrene. Flere af tilskuerne havde slægtninge om bord.

Stormen, der havde rejst sig fra nordvest, var kommet overrumplende for besætningerne på skibene. Men i løbet af få minutter var alle i tøjet og på dækket. Ville ankrene holde?

Der blev stukket ud på ankertovene. Meget andet kunne de ikke gøre. Men pludselig så man ovre på „Greve Danneskjold“ en af priserne gå i drift. Fartøjet var bristet, og i vild fart gik det ind imod grunden.

„Snart kommer turen også til os,“ sagde Hans. „Vi klarer den ikke meget længere. — Så får vi alligevel lov at holde jul på Bornholm, hvadenten det bliver i en kiste eller bare som strandvaskere.“

Gert nåede ikke at svare, for i det samme gav det et ryk i skibet. Ankertrassen var bristet, og „Greve Danneskjold“ drev sin skæbne i møde. Gert betragtede sine kammerater, som han havde delt så mange spændende oplevelser med. Nu skulle han måske ikke se dem mere. — Pludselig skar et skrig gennem stormen. Der var gået panik i en af de nye folk, som var kommet om bord i København. Manden sprang op på lønningen og stirrede med vidt opspilede øjne ned i det skummende hav. Han slap vantet med hænderne og gjorde sig klar til at lade sig falde over bord. Gert så det og sprang hen imod manden, greb ham om benene og holdt fast. Men den anden kastede sig ned over ham og hamrede vildt næverne mod hans ryg. En desperat kamp begyndte, og Gert måtte bruge alle sine kræfter for at klare sig. Til sidst landede han et slag mod kammeratens kæbe, så at denne mistede bevidstheden, og idet skibet med et brag tørnede grunden, lagde Gert sig med al sin vægt over ham.

Inde på stranden fulgte man det uhyggelige skuespil med skibene, der drev tiltetgørelsen i møde og tørnede grunden, hvor så mange andre skibe i tidens løb var blevet slået til pindebrænde. Trods broderens formaninger var Elsebeth fulgt efter Valdemar og stod nu også på stranden, hvor hun lige nåede at se det tredie skib tørne.



Gert sprang hen imod manden, greb han om benene og holdt fast.

Caspar Wolffsen bed tænderne sammen og begyndte pludselig at give ordrer til de omkringstående. Valdemar var en af de første, der kom sig efter choeket og begyndte at hjælpe kaperskipperen. Wolffsen ønskede at bringe sine folk hjælp med sin lille jolle. Valdemar tilbød at ro med ham ud, men Wolffsen sagde, at der kun var plads til ham selv, når han skulle have folk med tilbage.

Gang på gang roede Wolffsen ud til skibene, som lidt efter lidt sønderrevs af stormen. Han kunne kun tage tre mand med sig tilbage hver gang, og der var 58 mand, som skulle reddes. Valdemar og nogle af hans kammerater dannede kæde ud i brændingen, hvor de greb den ene efter den anden af de reddede.

Elsebeth stod og bed sig i fingrene. Hun så Wolff-

sen kæmpe sig gennem søerne og være lige ved at kæntrre flere gange. Men han klarede sig stadig. Endnu var Gert dog ikke kommet ind. Hvor blev han af? Hun spurgte en af de reddede, der stod og rystede af kulde på stranden.

„Joh, Gert — han er stadig om bord,“ svarede den anden. „Han er helt afsindig. Vil ikke i land endnu, selv om han har haft chancen flere gange. Han er her og der og allevegne for at hjælpe til. Han er mere forovoven end Fanden selv!“

Manden havde ret. Mange gange var Gert i fare for at blive skyllet over bord fra vraget, fordi han ville hjælpe de andre om bord i den lille jolle, samtidig med at han næsten fungerede som fender mellem jollen og skibssiden.

Wolffsen var ved at falde om af træthed, men skønt mange tilbød ham at afløse, holdt han stædigt ud. Til sidst var alle mand reddet på nær tre mand om bord i „Greve Danneskjold“. Mellem dem var Gert.

Wolffsen nåede lige at få de tre om bord, inden kaperskonnertens skrog gik i to dele. I vild fart drev jollen mod land. Et øjeblik mistede skipperen kontrollen over jollen. Den væltede rundt omtrent helt inde ved land, og alle kæmpede de sig hen mod de udstrakte hænder — alle på nær Wolffsen. Hans kræfter var udtømt, og en tilbagerullende sø greb fat i ham.

Valdemar slap kammeraternes hænder og styrtede

sig ud i det brølende helvede, hvor det lykkedes ham at få fat i Wolffsen. Selv blev han med voldsom kraft slået mod en stor sten og besvimele. Inden mændene i kæden nåede at gribe ham, var han på vej ud igen med en sø. Gert så det og sprang atter ud i vandet. Han fik fat i vennen, trak ham med sig ind og blev grebet af ivrige hænder.

— — —

Nogle timer senere vågnede Gert op i en hyggelig stue. Han glippede lidt med øjnene. Hvad var det? Han hørte en kvinde synge! Og så fik han øje på Elsebeth. Han troede, han drømte, men huskede så alt.

Elsebeth vendte sig om, styrtede hen imod ham, faldt på knæ ved sengen og slog armene om hans hals.

„Åh, jeg er så glad,“ sagde hun.

„Er du?“ spurgte Gert dumt. Hendes øjne, store blå og strålende af lykke, fortalte, at hun ikke løj.

I det samme kom Valdemar ind, frisk og smilende over hele hovedet.

„Undskyld,“ sagde han og blev pludselig forlegen.

„Gør ikke noget,“ svarede Gert. „Men er du gode venner med præsten?“

Valdemar var et stort spørgsmålstejn.

„Joh, for ser du, vi skulle gerne se at få et julebryllup i stand,“ sagde Gert med et stort smil. „Hvis altså din søster vil have mig?“

Hun behøvede ikke at svare.



Valdemar styrtede sig ud i det brølende helvede, hvor det lykkedes ham at få fat i Wolffsen.

„Finnen Bill“

AF RUD. CHRISTIANSEN

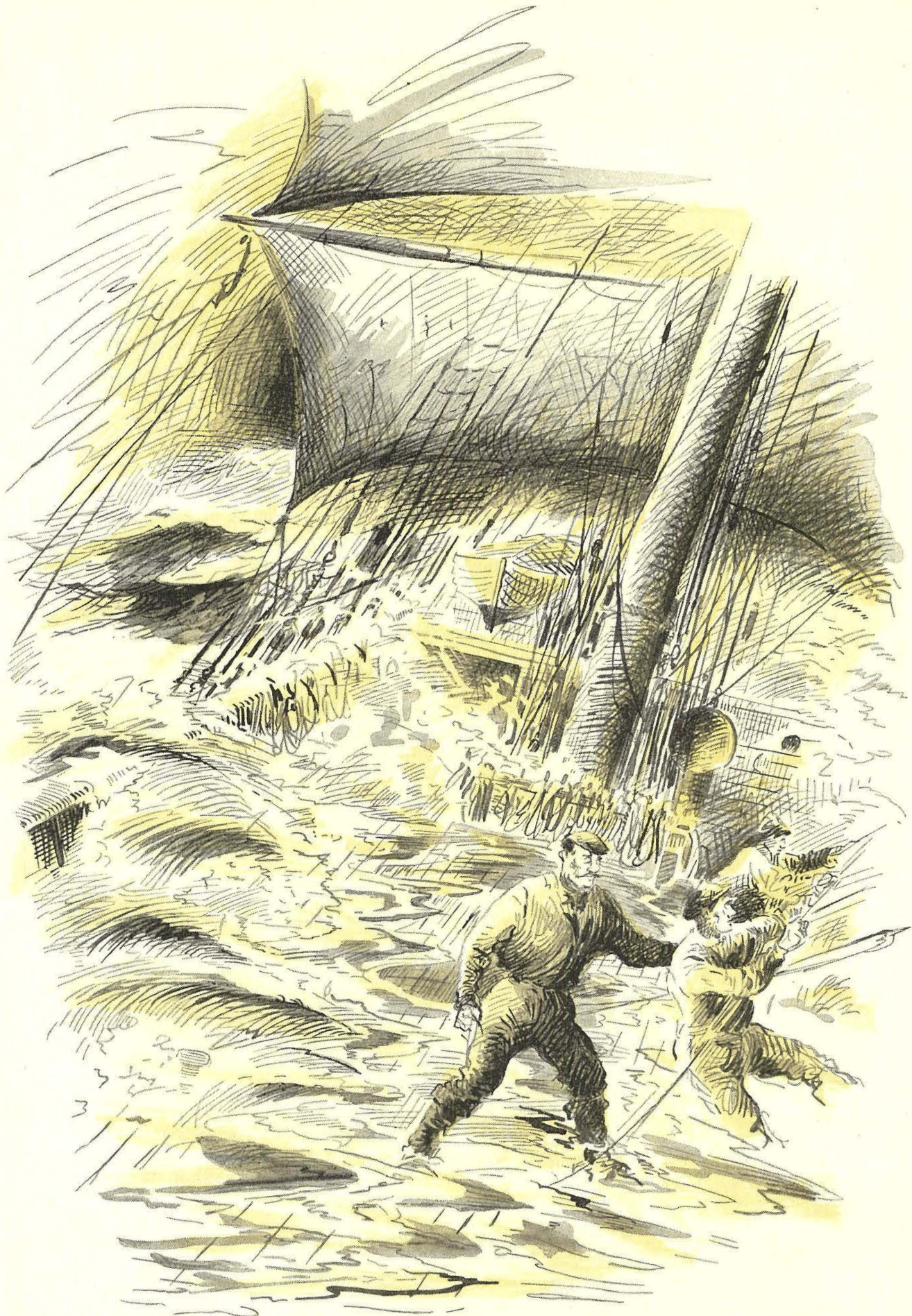
Illustrationer af OSCAR KNUDSEN

Bill var finne. Sandsynligvis havde han et eller andet vanskeligt navn, som alle andre end netop finner har vanskeligt ved at udtale, men ovre i Staterne fik en sømand bare et navn — Jack — Tommy — Bill o. s. v., og det slæbte han så rundt med fra skib til skib, lige meget hvad nation skibet tilhørte. Sådan var det også med Bill. Han begyndte sin sejlads som dreng med de gamle pukkelryggede træskibe fra Finland, som lossede træ i Danmark og nordtyske havne. Kom med en gammel finsk bark til England, et gammelt læk vrag, som var lastet med props, og hvor vindmøllen, der trak pumpen, skulle gå hele tiden for at holde skuden læns. Så var det, at skuden skulle laste koks til Holbæk i Danmark, for kul turde man ikke sejle med den, men alligevel blev Bill bange for at sejle med andet end træ, for det kunne man da flyde på, om det skulle ske, at skibet fik en større lækage, så Bill rømte. Bill og en kammerat stak af fra skibet i en lille skotsk havn, lige før højvandet kom, og dokken blev åbnet for skibet, som var sejlkart. Rømningsmændene vandrede nordpå ad landevejen hele natten, og i to døgn tærede de på den medbragte proviant og drak skotsk kildevand til. Det er bare ikke så let at holde sig skjult i længere tid blandt klipper og grantræer og ikke kunne tale eet ord engelsk, når man bliver sulten og skal søge andre mennesker, så Bill og hans ledsager måtte sultne og forfrosne søge tilbage til havnen. De hutlede sig gennem tilværelsen et par dage ved at gå ombord i damperne og bede om mad. En ret mad er der altid at få i et matroslukaf, og under en redningsbåd eller ved en skorsten er der altid et logi for en nat, så de klarede sig egentlig godt. Så skete der bare det uheldige, at damperen, som de en aften havde sneget sig om bord i, og hvor de sov som sten, kom ud af dokken om natten, og da de åbnede øjnene ved at solen brændte dem i ansigtet, så de, at de var langt til søs.

Det var en hollandsk damper, de var ombord i, men hvor i verden den skulle hen, anede de intet om. De kravlede frem og blev straks opdaget af 2. styrmand og kom i forhør hos kaptajnen. Vaskede

blev de, fik noget god mad, og da skibet et par dage efter løb ind til Antwerpen, sprang de i land, så snart skibet tørnede kajen. Der blev ikke gjort noget for at fange dem. Kaptajnen sparede en hel masse skriverier, politiindblanding o. s. v., og Bill og hans kammerat var som to frie fugle i luften. I Antwerpen, denne mægtige havneby, tog man det ikke så nøje, hvor han her og ham der var fra, og hyrer var der nok af. Store fine sejlskibe og prægtige passagerdampere fra alle verdens kanter lå i dokkerne, og det varede da heller ikke mange dage, før Bill fik hyre som matros på en stor engelsk bark, som lastede for Sydamerika. I mange år sejlede han derude, men kun med sejlskibe. Sømand var han til fingerspidserne, i dette ords egentlige forstand. Han skulle ikke have noget papir, hvorpå der stod ordet dampskib. „Nej tak,“ så dårlig var han da heller ikke, som han sagde til mig. Jeg traf Bill i Pensacola nede i Sydstaterne. Han var gammel (i mine øjne), han var vel 46—47 år. Jeg mønstrede i en norsk fuldrigger fra Porsgrund, der lå og lastede pitchpine til Buenos Aires. Den dag, jeg kom ombord, var han den første, jeg traf på dækket. Lille firskåren med lidt fremstående kindben, som er typisk for mange finner, små grå skarpe øjne, lidt uklær hud, og meget fåmælt. Han ligesom vurderede mig, da jeg stod foran ham, men var ikke den, der talte først. Jeg stak næven frem imod ham og hilste. Hans hånd var ru som sandpapir, men fast og ligesom hjerteligt var hans håndtryk. „Swede?“ spurgte han og så mig spørgende i øjnene. „No,“ svarede jeg, „Danish.“ Hans ansigt trak sig sammen til et stille smil. „Danish,“ svarede han og nikkede ligesom anerkennende, og så var det ligesom om han faldt i tanker et øjeblik. „Copenhagen?“ spurgte han blot, og jeg nikkede bekræftende. Det var ikke de mange ord, der gjorde det, men han tog mig venligt på skulderen og viste mig vej til ruffet. Besætningen var endnu ikke kommet ombord, måske de var oppe at få en mønstringsdrink, så Bill anviste mig en overkøje i styrbords side på forkanten af ruffet.

Jeg var kun 19 år gammel og var matros og



Bill begyndte sin sejlads på et af de gamle pukkelryggede, finske træskibe.

havde ligesom Bill heller aldrig været mønstret i andre skibe end sejlskibe. Arbejdet hårdt og strengt, tit dårlig kost og dårlig behandling, og så alligevel, var man sømand, eller var man det ikke. Besætningen var begyndt at komme ombord. Alle slags folk, italienere, nordmænd (som var rømt fra andre norske skibe, bare for at få dollarhyre), en enkelt svensker, et par stykker fra Letland, guderne må vide, hvordan de var kommet over til Staterne, nogle som kaldte sig fødte amerikanere, og som kun kunne tale sproget med stor vanskelighed, ja, flere af dem var næsten uforståelige.

Vi begyndte at lægge dækslasten og at trække sejlene ud af sejlkøjen. Jeg kan endnu le ved tanken om flere af de stymper, der var mønstret som matroser, men som aldrig havde været oppe på en rå. Jeg kan endnu se deres dinglende bevægelser, når de kom halvt op i riggen, og deres forskrækkede ansigter, når de varsomt kravlede ned igen og skyndsomt forsvandt over lønningen i land, hvor der var bedre fodfæste, for aldrig mere at vove sig ud på noget, der hed sejlskib. Men det var Bill, vi skulle tale om. Bill var donkeymand ombord. Bill var tømmemand, det er alle finner. Øksen ligger let i deres hånd. Jeg tror aldrig, jeg har sejlet sammen med en finne, der ikke kunne lave et eller andet i træ, og Bill var en ting til, han var afholdsmand. Ja, afholdsmand fra en forening var han ikke, men han drak altså ikke spiritus.

Det var, som om den tavse finne havde kastet sin kærlighed på mig. Fra den første dag gav han mig gode råd. „Ser du dansker,“ sagde han flere gange i løbet af dagen, „gør sådan og sådan, så slipper du bedre fra det.“ Han sørgede for, at styrmanden satte mig til at hjælpe ham, han viste mig, hvordan jeg skulle slå en fin tyrkerknob, hvis det var en, jeg ikke kendte, han lærte mig senere at lave de fineste måtter og plattinger o. s. v., jo, Bill var som en far for mig, en far, der holdt af sin søn og kun ville ham det bedste. Jeg havde vel været om bord en 3—4 dage, da jeg en aften op mod byen blev indhentet af Bill. „Hvor skal du hen,“ spurgte han mig, og så helt oprømt ud. „Åh,“ svarede jeg, „jeg skal bare et lille trip op i byen, måske have et glas øl, og så, ja, så ved jeg ikke mere.“ Han gik et stykke tid ved siden af mig uden at mæle et ord, men pludselig slog han mig på skulderen og sagde: „Du dansker, du kan gå med mig hjem og få en drink. The altså,“ lagde han ligesom forsigtigt til, idet han så prøvende på mig. Jeg var meget overrasket. „Ja, men bor du da her i Pensacola,“ spurgte jeg forbausset. „Det er lige, hvad jeg gør,“ svarede han og nikkede opmuntrende til mig. Vi gik et godt stykke vej, før vi kom uden for byen, og der ved

landevejen lå et lille grøntmalet træhus, det var Bills hjem. Bill åbnede døren og råbte „hallo“ af sine lungers fulde kraft, og ud i forstuen kom en mørk kvinde styrtende, fire arme omslyngede to mennesker i et mægtigt knus, det var vel nok en modtagelse, der var ægte følt og ment. Jeg stod som forstenet. Ja, så Bill havde altså en pige boende her i huset, vel sagtens et hus han havde lejet, så længe han var her i havnen. Sikke en filur, tænkte jeg, og han, som er så stille og alvorlig, der kan man se, man kan aldrig skue hunden på hårene. Jeg blev budt ind og præsenteret af Bill. Hun var ikke neger, men meget mørk i hår og hud, lidt tykke læber ganske vist; men så havde hun langt og ganske let kruset hår, og var vel midt i trediveårene. To strålende smukke mørke øjne, hvor godheden lyste ud af, fuldendte hendes person. Vi satte os ned i den simpelt møblerede, men rene stue. „Det er min kone,“ sagde Bill og slog ud med hånden. „Glad to see you,“ hilste hun høfligt og smilede, så hendes dejlige brede hvide tænder kom til syne. Jeg så straks, at hun var ingen gadepige. En løs fugl har ikke dette rolige bevidste væsen over sig, som Gladys havde. Vi fik the og kager, vi havde jo spist ombord, og da der var taget af bordet, kom der endnu en stor overraskelse for mig, Gladys kom ind igen i stuen for at sige farvel iklædt en frelsersoldats uniform og med guitaren hængende over højre skulder. Jeg så vist lidt desorienteret ud, for Gladys så på mig med et stort glad smil og spurgte muntert, om jeg ikke syntes, at det klædte hende at have uniform på, og jeg måtte give hende ret, for det klædte hende virkelig.

Så gik hun muntert syngende ud af stuen til et møde. Bill ville helst blive hjemme, og så sad vi da der alene. Bill med et fredeligt smil om munden, og jeg med overraskelsen lysende i mit ansigt. Hvad var dog alt dette for noget. Bill med eget hus og kone, der var frelserpige, og ham som næsten aldrig sagde et ord. Vi sad nogen tid hver i sine tanker. Det var, som om hun havde taget al lystigheden med sig. Sådan sad vi en stund, så kunne jeg ikke holde mig længere af nysgerrighed. „Sig mig Bill,“ begyndte jeg, „er du gift, eller er du ikke gift med hende Gladys, jeg mener, er det en, du lever sammen med.“ Han så alvorligt hen på mig. „Ser du dansker,“ svarede han, „det raver i og for sig ingen, men du er ung, og måske kan du lære noget af mit liv, og derfor skal jeg fortælle dig om hende og om mig.“

For ca. 10 år siden, da jeg endnu var en stor sut, og kun tænkte på at drikke hver skilling op, som jeg tjente, da traf jeg hende. Det var en juleaften, forstår du, deroppe i Boston. Jeg havde ingen



Iklædt en frelsersoldats uniform og med guitaren hængende over højre skulder kom Gladys igen ind i stuen for at sige farvel.

hyre. Pengene fra mit sidste skib, en stor 5-mastet skonnert, var drukket op i pulimut, noget forbandet gift af en eller anden slags. Jeg vandrede gade op og gade ned og vidste ikke, hvor jeg gik hen, da jeg kom forbi et sted, hvor der var sang. Jeg mandede mig op og gik ind. Se kunne jeg næsten ikke, men jeg fandt da en bænk i lokalet, og slog mig ned der. Jeg husker kun, at sangen blev længere og længere væk, og så sov jeg. Jeg vågnede ved, at en mand og en kvinde talte sammen i nærheden. Mit hoved var som bly, og jeg kunne knapt åbne mine øjne. En mand i uniform kom hen og spurgte, hvordan jeg havde det, og jeg kunne jo kun svare „dårligt, meget dårligt,“ men han fik rejst mig op i siddende stilling, og en pige kom hen med et stort fad fuldt af mælk og med noget andet stof i, og hun bad mig meget om at spise dette. Pigen var Gladys. Jeg var havnet i Frelsens Hærs herberge.“ — Bill gjorde et ophold for ligesom at samle sine tanker, så så han alvorligt op på mig og fortsatte. „Ser du, dansker, det blev min redning. Gladys spurgte mig selvfølgelig ud om alt. Hvordan tror du, din mor har det, har du skrevet til hende for nylig, hvor er du fra, og tusinde andre ting, spurgte hun mig om, ting, som jeg ikke husker mere.

Jeg blev der et par dage og holdt jul hos dem. Der blev møder med taler og sang, og tænk dig, så stod Gladys op og bad for mig, at jeg skulle komme ud af drikkeriet og alle de andre laster, jeg havde at

slæbe rundt med, og, ved du, da forstod jeg for første gang i mit liv, at den var gal med mig. Hun så så bønligt hen på mig, og jeg var færdig, forstår du, færdig med alt drikkeriet. Det var meningen, jeg skulle ind i hæren også, men længslen efter skib og sø var alligevel stærkere, og jeg stak af igen. Gladys fulgte mig en aftenstund ned til skibet, og da følte jeg for første gang længsel efter kone og hjem, du ved, sådan et sted, hvor man hører hjemme, og som er ens eget, og jeg lovede hende at spare mine penge og ikke drikke dem op, og det holdt jeg. Vi gjorde en rejse til Sydamerika, og da vi kom tilbage, mønstrede jeg af og har siden sejlet på kysten her. Jeg skal sige dig, vi blev gift, Gladys og jeg, rigtig gift for Gud og mennesker, og så var jeg færdig med langfarten.“ Han gjorde et langt ophold og så sig om i stuen, så rejste han sig, gik hen til vinduet, fik et fjernt udtryk i ansigtet og fortsatte: „Der ligger et land dér langt østpå, et land hvor jeg hører hjemme,“ og efter endnu en pause, „Finland.“ Det var, som om han fik tårer i øjnene ved at nævne ordet, han nærmest hviskede det ud mellem tænderne, tog et ryk i sig selv og vendte sig imod mig. „Du dansker, hjemlandet, hjemlandet, det ved man, hvad er, alt dette her ovre, phu,“ sagde han med foragt i stemmen. Han gik lidt frem og tilbage i stuen som for at samle sig. „Ja, dansker, dette er min sidste rejse. Gladys skal over på vestkysten i et halvt år, jeg sejler min sidste rejse med et ordentligt skib, og

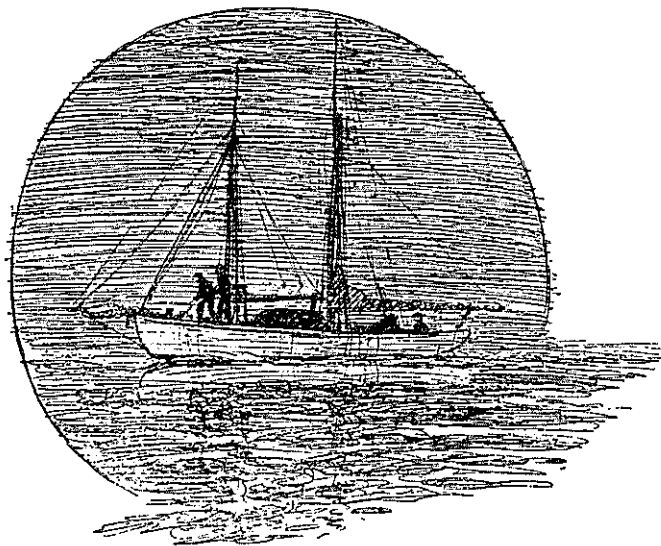
når jeg kommer tilbage her, så sælger vi huset. Møbler, som du ser, har vi ikke mange af, men det er på beregning. Min bankbog er ikke dårlig, og i Finland er den endnu bedre, og Gladys og jeg rejser hjem. Hjem til mit land, det bedste land i verden, Finland.“ Det blev sent, før jeg kom om bord, Gladys kom hjem, glad og lykkelig, smed frejdigt sin hat på sofaen, satte sig på kanten af bordet og sang, sang af fuld hals til sit strengespil, og Bills øjne lyste af begejstring. „Syng med, Bill, syng med,“ råbte hun flere gange, men Bill bare smilede op til hende, smilede som kun den kan smile, som har fundet lykken her på jorden, for Bills vedkommende troen, Gladys og Finland.

Det var aftenen før, vi skulle sejle, at Bill inviterede mig hjem igen, vi skulle have bad, sagde han, og jeg så undrende op og ned ad ham, men han smilede bare med sit stille smil og sagde „come on“, da vi gik i land. Afskeden med hjemmet skulle være lidt højtidelig, og vi skulle spise hjemme hos Bill. Gladys havde rigtigt kræset op for os. Foruden de forskellige kødretter fik vi „stegt østers“, Bills livret. Vi spiste meget, vel vidende, at til søs fik piben en hel anden lyd. Gladys blev ved at presse os til at spise, og hver gang lød det „did you like it,“ og selvfølgelig kunne vi lide det, det var så godt og velsmagende alting.

Vi havde kun siddet og talt sammen et kort stykke tid efter måltidet, da Bill pludselig rejste sig op og fortalte mig, at nu skulle vi i bad. „I bad,“ svarede jeg, „så skal vi vel ned til stranden.“ Han vinkede bare ad mig, og vi gik sammen ind til et lille udhus i haven. Her havde Bill indrettet en finsk badstue. Det var første gang, jeg så og prøvede et finsk bad — gloende sten, hvor man kastede vand

på, så hele rummet stod i røg og damp, man kunne se, hvor Bill nød det. Jeg fik en lang belæring om, hvor sundt og godt det var, og også jeg følte mig som nyskabt efter badet. „Når jeg kommer til Finland, forstår du, så skal jeg have en badstue, meget bedre end denne,“ sagde Bill og nikkede. Nej, amerikaniseret var Bill ikke blevet i de mange år i staterne, han var og blev finne, en af de stærke, sejge finner, en af de nøjsomme flittige finner, og en af dem, der aldrig glemte landet derovre mod øst, det land, som ventede på ham, og det land, som han længtes efter. Fattige kår var han vokset op under. Koldt og råt var klimaet tit — og dog, de tusind søers land var hans. I al Bills tale og adfærd skinnede denne store kærlighed til landet igennem.

Vi fik the, da vi kom fra badet, og i aftenens løb spurgte Gladys mig pludselig, om jeg havde været i Finland. Jo, det havde jeg da, ja, for Bill siger, at der er så herligt, som ingen andre steder på jorden. Forsigtigt måtte jeg fortælle hende, at der var jo lidt sne og is om vinteren, og at der godt kunne blive lidt koldt o. s. v., men ellers var det et dejligt land, jeg ville nødig skuffe Bill og gøre hans kone ked af det, hende som aldrig havde levet andre steder end i troperne. Vi sejlede, og gode var de måneder, jeg var sammen med Bill, og en dag mønstrede vi af i Charleston, på samme dag. For sidste gang trykkede jeg hans skrumpede, men hjertelige næve. For sidste gang så jeg ind i hans små klare øjne, for sidste gang hørte jeg hans hjertelige stemme idet han ønskede mig „god vind“, og væk var han. Måske du sidder deroppe i Finland i dag, Bill, kan hændes du er død og borte, hvem ved, hvordan det er gået dig, men eet ved jeg om dig, Bill — hjertet det var godt.







Reproduktion: Bdr. Berenzen

Parti fra Københavns Havn.

Maleri af V. Qvist

Aquis 7th Dec 1840

Idyllen på Banana Island

Fortælling af HANS ANDREASEN

Tegninger af KJELD SIMONSEN

Det var på de tider, da pirater og andet utøj hærgede langs kysten fra Senegal til Cameron.

Captain James Strongpowder havde sit hovedkvarter på Banana Island, en ø, som ligger bare et velrettet kanonskud fra Sierra Leonehalvøen på Vestafrikakysten. Efter endt togt over havene eller langs kysterne vendte captainen altid tilbage til øen med sit bytte, og for at få nye forsyninger af mad, rom og krudt om bord og udbedret eventuelle skader, en knust ræling, et flænget sejl eller et sabelhug i skallen. På Banana Island hvilede han og hans folk ud. Captain James Strongpowder havde bygget sig et landsted nede ved en af øens laguner og kaldt det „Peacefull Time“. Stedet var på samme gang henrivende, yndefuldt og overdådigt. Det henrivende og yndefulde stammede fra naturen, hibiscusbuskenes brand og de nejende kokospalmer, det overdådige fra captain Strongpowders overdådige fantasi. Den var uhemmet som den tropiske natur selv, men knapt så afstemt og harmonisk, den ejede ikke dens yndefuldhed. Over landstedets portal prangede et uhyre våbenskjold, for captain James Strongpowder havde adlet sig selv; på det sås en kæmpekanonkugle med en nitakket krone over, kanonkuglen var af purt guld, kronen af funklen rubiner, stenene indsat personlig af captainen og dybt savnet af købmandsdøtre. En buet balkon skød sig ud fra førstedelen som en umådelig mave, uformelig, forspist og båret af otte forsirede søjler. Utallige vinduer løb langs husets facader, man fortalte, at glasset var venetiansk og slebet. Indeni, åh, der væltede det med kostbarheder, hele fem cembaloer, som ingen kunne spille på med mere end een finger, stod i salonen, et pragtur med safirer var ranet fra Duca'en af Granada, et pralende, ophængt guldtaffelservice var bævende blevet afleveret af en Grandes skattemester, medens captain Strongpowder kildrede ham på kinden med sin klinge. Der fandtes guldfade, smykkeskrin, suppeterriner og pragtfuldt forsirede våben, alt sammen ting, der var blevet afleveret med rystende knæ, bævende munde og tomme blikke. Malerier, ja, endog af de store italienske mestre, hang tæt op ad hinanden, uden andet mellemrum end rammernes. På nogle af disse kunstværker havde man malet videre, sat en lille mou-

stache over en bleg adelsdames buede læber, eller ekstra store, blomstrende knopper på en blottet barm.

På dette landsted, i denne idyl slappede captain James Strongpowder af og blev fredelig. Hans mænd med, denne ellers umådeligt brovtende flok, store og uovervindelige i deres egen bevidsthed, blev blide. — Captain Strongpowder selv var en middelhøj mand og havde vel engang i sin ungdom været smuk. Hans ansigt bar i hvert fald endnu præg af en vis delikatesse: de sorte, funklen øjne, hvis blikke kunne veksle mellem tæmmende, grumme og drømmende, de kunne også standse disse blikke, brænde og svømme sammen til et rigtigt hjerteknuserblik. Hans næse var krum med en skarp ryg og dens bor gik ud og ind som klappedøre i en kro, de vejrede, snuste og sugede ind, for så pludseligt at nyse med et skrald som fra en antændt krudt-tønde. Munden var følsom, dens overlæbe dækket af en lille, vittig moustache, tænderne glubende og hagen kraftig, fremskudt, dog kom alder eller vellevned til syne på den i form af flere små og hængende hager, omvendte terrasser ned ad halsen. Alt dette kunne jo imponere, hvis ikke disse indtryk falmede lidt ved synet af de utallige hug og kårdesnit, som var indridset og flænget i captainens kinder og pande. Alligevel, dette kryds og tværs, dette hakkede kød, forskønnedes igen af hårets indramning, overdådige lokker, som både steg til vejrs og faldt i næsten søde kruseduller nedover den sabelhugprydede pande og gled udover tin-



Kaptajnen lå i en hængekoje.

dingerne, til de standsede på captainens mandige skuldre og dér foldede sig sammen i nydelige krøller, et par duske som admiralsepauletter. Et par grå stænk krydrede det sorte hår. Dertil var captain James Strongpowder ødselt klædt, i rødt silke med et blåt damaskeskærf omkring livet, kravestøvler med rigelige kniplinger.

Men nu, hvor vor historie begynder, lå captainen i en hængekøje, der var fastspændt mellem kokospalmer, og nød tilværelsen og vuet udover en blånende lagune. Han var skødesløst klædt, stadig ødselt, men hans vams stod åben, så hans bringes stride hår strittede ud, smykket med svedperler. Dagen var vestafrikansk varm, lummer og fugtig. Også captainens tanker var varme. Han lå og drømte med åbne øjne og fabulerede over sine utallige kærlighedseventyr. Kvinder er dejlige, mumlede han, dejlige, man skal bare aldrig lade sig kue af dem. Derefter smæk med tungen. Rundt omkring i parken lå hans mænd, dog i behørig afstand fra deres chef, også de uhm'ede og ah'ede og havde vel de samme søde syner. Lutter idyl altsammen. Krumsablerne var lagt bort, klapperne for øjnene og hugtænderne.

Sådan var situationen på Banana Island, i captain James Strongpowders hvilehjem, fredfyldt, drømmende, da et stort armeret skib duvede ind i lagunen og kastede anker i nærheden af „Delphin“, captain Strongpowders fregat. Fra det nyankomne skib vajede piratflaget. Captain Strongpowder rejste sig brat af sine drømme og hvislede en ordre ud i parken, og lige så brat rejste de ah'ende og mindefyldte mænd sig, nej, de fløj op, og den berømte og frygtede knurren brød over deres læber, hugtænderne sprang frem, og i et nu var de af buske, krat og volde skjulte kanoner bemandede. Captain Strongpowder greb sin kikkert og rettede den ud mod skibet. Så gled et smil over hans mund, og det anspændte i hans ansigt og krop forsvandt. — Ah, det var „La Mer“, ført og sejlet af chevalier René de la Tour, en god bekendt og slagsbroder. Men captain Strongpowder lod alligevel et par mand blive ved kanonerne, man kunne jo aldrig vide; venskab, især mellem pirater, kan være flygtigt. Iøvrigt så „La Mer“ noget medtaget ud, sejlene var forrevne, det meste af skibets ræling borte, en mast splintret. René de la Tour's ærinde syntes kun at være et hvil, en reparation. Han skulle være velkommen på Banana Island, velkommen til at deltage i deres siesta, drømme og orgier. Mod behørig betaling selvfølgelig.

En båd blev sat i vandet fra „La Mer“. Snart nåede den stranden. Captain Strongpowder så René de la Tour skræve udover bådens ræling. Captain Strongpowder stivnede, de la Tour blev stående og nu løftede han, well, han løftede et ungt fruentimmer op i sine arme og satte hende varsomt ned på bredden. Så tog de la Tour sin fjerprydede hat af, fejede den foran damens fødder, samtidigt bukkede han dybt. Well, minsandten om han ikke bøjede sig over damens hænder og trykkede kys på dem. Captain Strongpowder ilede ned mod stranden.

Krudt og gloende hoveder! Damen var skøn, slank, men med svulmende, snehvid barm som hvilte meget fristende i kjolens dybe udskæring. Af en egen rejsning var hun, stolt og kølig, ja, afvisende, det sås i de lynende, klare øjne, af den røde, hovne mund, hagens viljeløft og de askeblonde lokkers kast. Af marmornakken.

Captain Strongpowder hilste kort til René de la Tour, så knækkede han sammen, slog ud med begge arme og drejede håndfladerne bagud. De la Tour fniste ved synet, captainens opførsel var så lidet fransk, den var kluntet. Captain Strongpowder hørte det nok, men han rettede sig op og lod et, det mente han selv, indtagende smil gå over sit arrede ansigt, til arrene næsten blev udviskede. — Madame, sagde han, vær velkommen for Deres smukke øjnes skyld, hvis blik er lokkende som mine styrbords lanterner. Ved denne djærve og velmenende sammenligning brød de la Tour ud i en skraldende og lidet fransk latter, medens damen blot slog med marmornakken og så endnu mere kølig ud. Strongpowder så arrigt på franskmænden, der stadig leende begyndte at tale: Captain James Strongpowder, denne madame er ikke nogen madame, men en højbåren lady fra Deres eget land, skøn er hun, det er vist, men kølig og uindtagelig (hvad et par rifter på franskmændens kind syntes at bekræfte), desuden er hun min fange. De kan spare Deres knæk og komplimenter. Jeg ønsker at fouragere hos Dem og et par dages hvil, og lady'en trænger til at mærke jord under sine små fødder. Alt mod betaling.

Men captain Strongpowder havde aldeles ikke i sinde at spare på sine knæk eller komplimenter. Damen var i sandhed en dame, og han knækkede sammen igen og fortsatte: Mylady, en så skøn og fuldkommen dame skal være velkommen til „Peacefull Time“, og min paradisiske ø skal stå til behagelig disposition for Deres allerkæreste, trippende fødder. Captainen blev poet på stedet, på stranden, men åbenbart ikke poet nok, for atter skogrede de la Tour med sin latter. Da gik digteren bort fra James Strongpowder, og han trak blank. Franskmænden gjorde det samme, og de to pirater stillede sig op overfor hinanden i drabelig position med krydsede klinger, bøjede ben, dirrende moustacher og lynende øjne. Damen dånedede ikke, hun sagde oh og trådte nogle skridt tilbage, stod afventende, vurderende med flettede arme over marmorbarmen.



Der stod den navnkundige René de la Tour.

Det blev en drabelig kamp. Begge var de gode fægttere og trænet i mange batailler. Mest skolet og i fineste stil var nok franskmændene, en balletdanser med kårde, han gik op på tå, strakte vristene og så hånlige ud. James Strongpowder derimod, var impulsiv, uregelmønstret, vild og olm, og han sprang omkring balletmesteren i dumpe spring, som fik sandet til at hvirvle og krabberne til at søge vandet. Han brølte som en bøffel, skummede om munden og råbte meget uhøviske ting fra den, han havde åbenbart glemt damens nærværelse. Disse uhøviskheder aftørrede de la Tour billedligt, idet han afgned sit ansigt med den frie hånds kniplingsmanchetter. Dette tirrede engelskmændene endnu mere, han udstødte endnu flere ord, der var dyppede i skidt og mudder. Franskmændene bare vedblev med sin ballet, sin ro og sit hovmod. Men hoho, chevalier, hovmod står for fald, det er en gammel sandhed, og den gik i opfyldelse her. Strongpowder gjorde i eet nu et af sine uberegnelige udfald, gennembrød al fægtkunstens beregning, parterede de la Tours skærf, som holdt hans damaskesbukser oppe, flængede hans knærosetter, der holdt hans strømper oppe. Der stod så den navnkundige René de la Tour med hvid bag, hårde lår og en anelse kalveknæ, med strømper og benklæder i en ynkelig bunke nede om anklerne. Strongpowder benyttede sig af franskmændens befipelse og himmelvendte blik og slog kården ud af de la Tours hånd. Franskmændene stod forstenet, mærkede det vel knapt. Damen løste de flettede arme fra sin barm, hun gav bedre plads for den latter, som steg op bag det marmorhvide, for at briste som en kaskade fra hendes røde, hovne mund. Nej, hun tog ikke sine øjne væk fra de la Tour, mere lady var hun ikke. En lidet ærefuld kamp for chevalieren, men en dyst, som ville rygtes fra Guineabugten til Det caribiske hav. Strongpowder hviskede en ordre til en af sine grinende mænd, som så satte af op mod huset og stakåndet kom tilbage med et skørt, som han raskt slyngede omkring franskmændens liv og endda fik nået at knappe i ryggen. Nu først vågnede de la Tour, han så sig fortvivlet omkring, så henimod ladyen, mod sine mænd, ak, også de lo og trillede sig på fransk i sandet. Så hoppede han ned mod båden og op i den akkurat som en kænguru, skreg til sine mænd, at de skulle sætte fra. Sådan forlod René de la Tour Banana Island på en lidet heroisk måde, med flagrende nederdel og efterladende sine rosetter, strømper og damaskesbenklæder på stranden. Båden gyngede ud mod „La Mer“, man sagde, at det var af latter, den gyngede. Hastigt stod „La Mer“ ud af lagunen.

Ladyen blev tilbage på stranden. Sejrherreren captain James Strongpowder bøjede sig for hende, slog ud med armene, og nu præsenterede han sig først. Førte så hendes hånd til sine læber. Han blev næsten galant og tog sig ud. — Lady Alice Threefork, sagde hun og slog med nakken. Hun var skammelig blevet frarøvet et engelsk koffardiskib på vej fra Indien. Det var godt, at hun nu var mellem hæderlige landsmænd, og hun ønskede, at man behandlede hende standsmæssigt. Det

hæderlige gjorde et dybt indtryk, og James Strongpowder bedyrede, at han ville opføre sig som en kavalier, en bedre end den elendige franskmænd. Men allerede på vej op mod landstedet glemte han sit løfte og forsøgte at trække ladyen ind i et buskads. Forsøget resulterede i en knaldende lussing, så det virkelig sang i captainens hoved, det var ingen blid sang, snarere som en brænding. Han opgav sine forsøg på kærlighedens stier og fulgte pænt ladyen ad den sti, som førte op til „Peacefull Time“.

Alligevel skulle der blive et par ud af de to. Det blev et mærkeligt forhold. Åh ja, de havde nok intimiteter sammen, lidt amour, men lige fra begyndelsen



— Vask dine fødder, kommanderede hun.

tog Lady Alice tøjlerne i sine aristokratiske hænder. Hun pointerede overfor captainen, at hun var af adel og han kun en simpel pirat, at hun var lovlige og han ulovlig, medens hun samtidigt førte regnskab over hans bytte. For at afbøde en smule på de hårde ord, hun pointerede ofte, tilføjede hun sukkersødt til sidst: lille sørøver. Han på sin side, denne grumme mand, fandt sig i det, helt imponeret over hendes adel, hendes hovmod, hendes barm og andre ynder vel også. Også hendes utilnærmelighed, hendes vilje, den, som bestemte, når han måtte lukkes ind i boudoiret, imponerede ham, han var jo så vant til, at kvinderne gav sig, bare han blinkede med øjnene. Han syntes at nyde denne forandring, hans mænd fandt ham helt utilregnelig. — Tag dine støvler af, lille sørøver, vask dine fødder, kommanderede hun, før du har gjort det, får du ikke lov at komme ind til mig. Det var vel også lutter nødvendigheder, og han gjorde det godvilligt. — Lad mig så se, sagde hun, og han måtte vise sine tæer og hænder frem.

Captain Strongpowders folk knurrede. Captainen var jo splittergal, og idyllen var borte, paradiset løbet over ende. Krudt og gloende hoveder! Også de måtte vaske hænder og fødder nu, ikke bare en gang om måneden som før. Og en aflusning hver uge! Over-



Dynamit-Jack bankede puder.

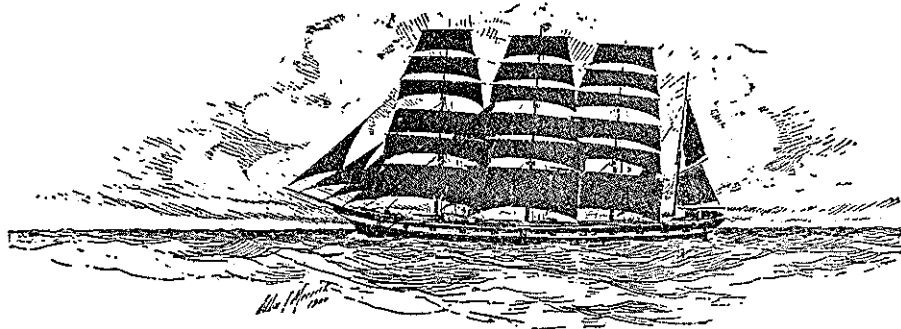
skæggen blev fjernet fra malerierne, de store brystknopper dæmpet ned, til de slet ikke blomstrede mere. Et hold af disse havets ørne gjorde tjeneste i køkkenet, i vaskehusene og som rengøringskoner i salene. Der gik så Blod-Henry og tørrede støv af piedestalerne, medens Dynamit-Jack bankede puder ud af vinduerne på førstesalen. Ingen af dem blev dog yndefuldere af dette feminine arbejde, snarere blev ederne grovere og oftere serveret, forstummede kun når ladyen var i nærheden. Trods alt havde de en sær respekt for hende, de blev stive i blikket og bukkende i kroppen overfor hende. Men „Peacefull Time“ havde mistet sin charme. Der fandtes ingen fred i det hus mere, ingen fred, sådan som de ønskede den, en fred fuld af orgier og pistol-skud rettet mod de digre romtønder.

Lady Alice Threefork nød sin nye tilværelse, nød

sin magt, vel også spændingen ved omgang med sørøvere, hun længtes ikke hjem til godset i Cornwall. Hvem ved også, hvorledes hendes adelige tilværelse havde formet sig og ville have formet sig i fremtiden, og det var måske heller ikke så tillukkende at komme til at ende som hustru for en af Cornwalls buldrende herremænd med roastbeef-ansigt. Endelig boede der et hjemmemenneske i Strongpowder, syntes hun, det kom frem af sit hi, når han, som nu, sad slængt i en af Hertugen af Albas barokstole, røg kridtpibe og lyttede til hende, når hun trakteredede et af de fem cembaloer og sang „Like a red, red rose“ for ham med sprød engelsk stemme. — Så, James Strongpowder, ikke mere rom i aften, vi går til ro nu. Har du vasket hænder og fødder? Han så på sine knortede labber og skyndte sig at sige ja. — Kom så lille sørøver, sagde hun og spidsede sin røde, hovne mund. Da forekom det, som en buttet amarin fløj gennem salonen og satte sig til at gynges i en af de svære portierer. Udenfor vinduernes skodder vuggede kokospalmerne, og stjernerne vandrede over himlen, luften følte tung af varme og fyldt med tropiske dufte.

Så fulgte captain James Strongpowder efter hende op ad den brede trappe. Lidt fedladen var han blevet, lidt stivere i benene. Sirligt og enkelt klædt med kalvekros, kniplingsmanchetter og rosetter ved knæene. Et hjemmemenneske? Åh nej, kunne man have kommet ham rigtig nær og set ham ind i øjnene, så havde man vist opdaget en drøm, en længsel, på bunden af hans pupiller derinde bruste nok salt hav og fløj måger omkring, vilde mænd entrede tungtlastet skib. Men havde man set længe, forsvandt alligevel det drømmende udtryk, og hans blik blegnede. — Nu kommer jeg, Lady Alice, sagde han, og hans stemmes klang var bittelille.

Men tiden går, og ting forandrer sig, sådan skulle den også komme til at gå og forandre sig på „Peacefull Time“. Dog er det en ganske anden historie. Det er historien om, da captain James Strongpowder forlod Banana Island og en månelys nat atter bemandede „Delphin“, stod til søs og vendte sin og skibets agterspejl til „Peacefull Time“ og Lady Alice Threefork.



Når man er blevet voksen

Af ADRIAN JOHANSEN – Illustrationer af OSCAR KNUDSEN

Poul stod og stirrede ind i spejlet, som var det noget værdifuldt, han søgte. Det var det også — for ham. Han stod nemlig og så efter, om ikke de første skægspirer snart begyndte at vise sig. Desværre var der endnu kun noget fint dun at spore, og skuffet lagde han spejlet tilbage.

Det ærgrede ham, når de voksne drillede ham med, at han endnu kun havde dun på hagen. Han længtes så forfærdeligt efter at komme ud at sejle. At fiske oppe ved Island var et job for mandfolk. Han havde forleden bedt en skipper om at komme med ud, men skipperen havde leet ham ud og sagt, at han kunne komme igen, når skægget begyndte at spire, og det var det, han nu gik og ventede på. Han var blevet konfirmeret for et halvt år siden, så han var da voksen.

Det var bittert at stå og se mændene gøre klar til fiskeri, når han ikke selv kunne få lov at komme med. Det var mærkeligt, at der ikke var nogen, som lagde større begejstring for dagen, men det kunne nok ikke være sølivets skyld. Hvad ville han ikke give, hvis han kunne få lov at komme med ud på de vilde vover. Hvor skulle han tumle sig på dækket og i masten, når det stormede, og skibet rullede. Jo mere det stormede, des mere spændende måtte det være. Folk ville nok snart lære at lægge mærke til ham, så de ikke tænkte på, om han havde dun på hagen eller ikke. Jo, han skulle vide at gøre sig gældende, så skipperne ville komme i flokkevis og bede ham om at komme med.

Efterhånden som vintermånederne skred, kom skibsførerne til bygden for at hyre mandskab. Poul stod og så længselsfuldt efter dem, når nogen kom forbi hans hjem. Han havde forsøgt sig hos et par af dem, men de havde blot sagt: „Det haster vel ikke mere, end det jager med dig.“ Så turde han ikke spørge flere.

Det var ikke til at holde ud at tænke på, at der måske skulle gå et helt år, før han kunne komme ud at fiske, et helt år inden han for alvor gled ind i de voksnes rækker. Han forsøgte at efterligne sømændenes gang, når de vuggende kom forbi med begge hænder i lommen. Jo, han vidste nok, hvordan det skulle blive engang, og han var sikker på, at hans jævnaldrende ville blive slemt misundelige, hvis han slap af sted før dem.

De første skibe stævnede ud. Poul så efter dem med tårer i øjnene, når flaget gled til tops, og de stod ud af fjorden. Åh, hvilken herlighed ville det ikke have været, hvis han havde været om bord og kunne være vendt hjem igen efter nogle måneders forløb med fuldskæg, som han havde set de andre raske gutter.

I al hemmelighed havde han gået og gjort klar. Måske der i sidste øjeblik gaves en chance, hvis en skulle blive syg eller forhindret på anden måde. Han havde før set et skib sejle ud uden at have fuld besætning, så han måtte stadig være indstillet på, at der kunne blive brug for ham.

Og det kom virkelig, dette uforklarlige øjeblik, da en skibsfører trådte ind i stuen og spurgte, om han ikke kunne have lyst at komme med til Syd-island. Poul fattede næsten ikke sin ubegribelige lykke. Ganske vist var det den samme skipper, som havde bedt ham vente, til skægget spirede, men den forsædelse tilgav Poul ham glad og gerne nu, ja, han kunne endda været faret ham om halsen.

Takket være sine hemmelige forberedelser kunne Poul hurtigt gøre sig klar, han manglede blot at købe olietroje og gummistøvler. Det blev noteret i hans eget navn. Nu skulle han selv tjene penge og selv betale for sig.

Det var en stolt Poul, der gik rundt og sagde farvel til folk i bygden. Nu var det så alvor med at

komme ud og vise, at han var en voksen mand. — Høje tanker om sit eget værd havde han, da han stod på skibsdækket. Sandelig skulle han nok vise dem, at det ikke var skægveksten, det kom an på; man kunne nok drive det til noget uden den. Han fandt frem til sin køje og fik køjetøjet arrangeret.

Nogle af mændene var taktløse nok til at hentyde til hans unge alder. En lidt ældre, der sikkert havde en søn i Pouls alder, sagde lunt: „Du begynder tidligt, min dreng. Du har jo ikke engang dun på hagen endnu.“

Poul valgte ikke at svare, men den kære mand kunne bare vente og se, måske han, Poul, havde fuldskæg, når han forlod skibet.

Med samme godmodige smil på læberne fortsatte

manden: „Nu bliver det jo spændende at se, hvilke torsk, der bliver de stærkeste, enten dem i vandet eller dem ovenfor.“

Hans ord blev hilst med latter, men Poul fattede ikke rigtigt meningen. Han havde åbenbart meget at lære endnu, men nu var begyndelsen gjort.

Poul fik frivagt, men han syntes ikke, der var nogen grund til at gå til køjs med det samme. Det var jo ikke hverdag for ham endnu at stå på et skibsdæk og se, hvordan skibet boltrede sig i søen, så kunne han sove ved en anden lejlighed.

Da de kom ud i rum sø, begyndte denne mærkværdige kriblen i maven, der varslede søsygens komme. Den havde han i sin begejstring slet ikke tænkt på. Han var rigtig utilpas, og det varede ikke længe,



Det første skib stævnedes ud. Poul så efter dem med tårer i øjnene.

Skete det engang imellem, at der kom to torsk på krogene samtidig, kunne han næsten ikke hale dem indenbords. De vejede også henved 40 pund stykket.

før han måtte læne sig ud over rælingen. Mændene, der gik forbi, trøstede ham: „Det er kun begyndelsen, min ven. Men glæd dig over, at du ikke er den første, der har måtte ofre til havguderne, og du bliver heller ikke den sidste.“

Som Poul lå og følte sig dybt ulykkelig, kom der ikke færre end tre andre og gjorde ham selskab, og det var endda voksne mænd. Flere andre var utilpas. Det rådne kølevand og olielugten kunne nok tage pippet fra nogle den første tid, indtil man vænnede sig til det igen. Sålange frivagten lå i køjen, klarede den sig endda, men da den først skulle op, krævede Neptun yderligere ofringer ofte af de mærkeligste ting, som gebis og andet mærkværdigt.

Det var den samme ældre mand, som havde drillet Poul, der kom og hjalp ham til køjs, og han kunne såmænd ikke have været kærligere, hvis det havde været hans egen søn. Men måske han lå på lignende vis på et andet skib.

Det varede ikke længe, før Poul begyndte at blive træt i ryggen af den ustandselige rullen. Hans uvante krop blev øm, og han følte sig halvvejs radbrækket og begyndte at sende kærlige tanker hjem til sin mor. Bare han dog havde været hjemme hos hende igen, så ville han aldrig mere sætte sine ben på et skibsdæk.

„Nå, min ven, skal du ikke have lidt til føden?“ blev der spurgt. Men tanken om mad fik det igen til at kvalme for Poul, han kunne ikke engang tåle madlugten. Den kunne han dog ikke så godt blive fri for, da maden blev tilberedt i lukafet, hvor han sov.

„Du længes nok hjem til mor, hvad?“ drillede een. Skønt Poul måtte samle al sin energi for at rejse sig op på albuen, fik han sig dog rejst så langt for at protestere.

„Nå,“ sagde den anden leende, „så er det ikke helt galt med dig endnu.“

Men Poul ønskede bare, at han kunne dø, skønt der i hans omtågede hjerne foresvævede ham noget om, at han måtte kæmpe for at redde æren. Det



gjaldt måske hele hans fremtid. Uvilkårlig strøg han sig over hagen, men endnu var skægstubbene ikke begyndt at kradse.

Tiden følte uendelig. Et døgn var som en evighed. For hver gang, Poul kastede op, tabte han endnu en portion livslyst. Kom han levende fra dette, ville han aldrig så meget som tænke på søen. Nej, så var det dog alligevel bedre at være barn et stykke tid endnu end at fortsætte gennem denne skærsild. Han måtte bide sig selv i læben for ikke at kalde på sin mor, når skibet blev ramt af en ordentlig sø, så det rystede sig som en hund, der lige er kommet op af vandet.

For hver gang var Poul mere og mere overbevist om, at denne gang måtte det være forbi. Skibet kunne ikke blive ved at holde sig flydende. Men bare det også snart ville gå under. Poul var villig til at give afkald på sit fuldskæg, hvis blot det snart måtte være forbi.

De voksne stak af og til hovedet ind i køjen for at spørge til hans befindende og opmuntre ham, spørge om han ikke ville have mad. Poul ønskede

blot at komme hjem til sin mor, så ville han blive der hele resten af sit liv. Aldrig ville han forlade hende mere, aldrig i livet.

Men Poul var endnu i live, da vejret bedredes, og skibet havde nået sit bestemmelsessted og var blevet lagt til fiskeri. Nu fik han igen appetit. Da han stod ved snøren var alle sorger glemt, skønt han måtte indrømme, at livet formede sig lidt anderledes, end han havde gået og forestillet sig derhjemme. Det var ikke børneleg, han var kommet til.

Han måtte sande, at det ikke var så let en opgave at være voksen. Benene var for korte, og arme-
ne var for korte, og han blev usigelig træt, når han stod og halede i den 80 favne lange håndline. Skete det engang imellem, at der kom to torsk på krogene samtidig, kunne han næsten ikke hale dem indenbords. De vejede også henved 40 pund stykket.

„Hvad ville du nu sige til at være hjemme hos mor igen?“ spurgte mændene. Men skønt Poul dårligt kunne holde øjnene åbne for træthed, forsikrede han, at det ikke var noget for ham.

Når han kom til køjs, sov han hårdt, og ofte drømte han sig hjem til mor.

Aldrig nogensinde havde han elsket sin mor som nu, men sagde nogen, at han længtes, måtte han protestere. Når ingen så det, kikkede han i spejlet for at se, hvordan det gik med skægstubbene. Det var ham en skuffelse at erfare, at de stadig udeblev. Han måtte indstille sig på, at det nok ikke blev efter denne tur, at han vendte hjem med fuldskæg.

Selv om fiskeriet var hårdt, og han mere end een gang var faldet i søvn under arbejdet, befandt han sig stedse bedre og bedre. Han mærkede overhovedet ikke søsyge mere, og appetitten var der heller intet i vejen med. Jo, han havde alligevel opnået at blive voksen.

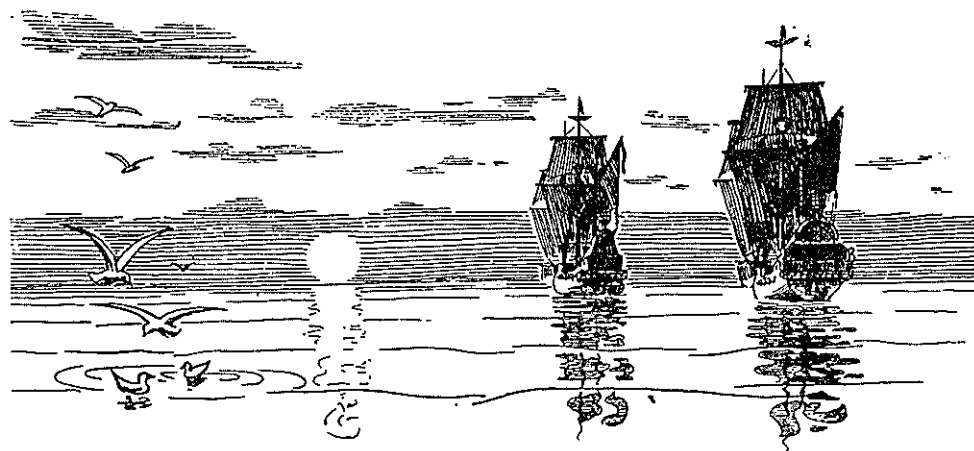
Da kursen blev sat hjemad med fuld last, var han alligevel lykkelig, fordi han snart skulle gense sin mor. I dette øjeblik var alt andet underordnet, både skæg og det hele.

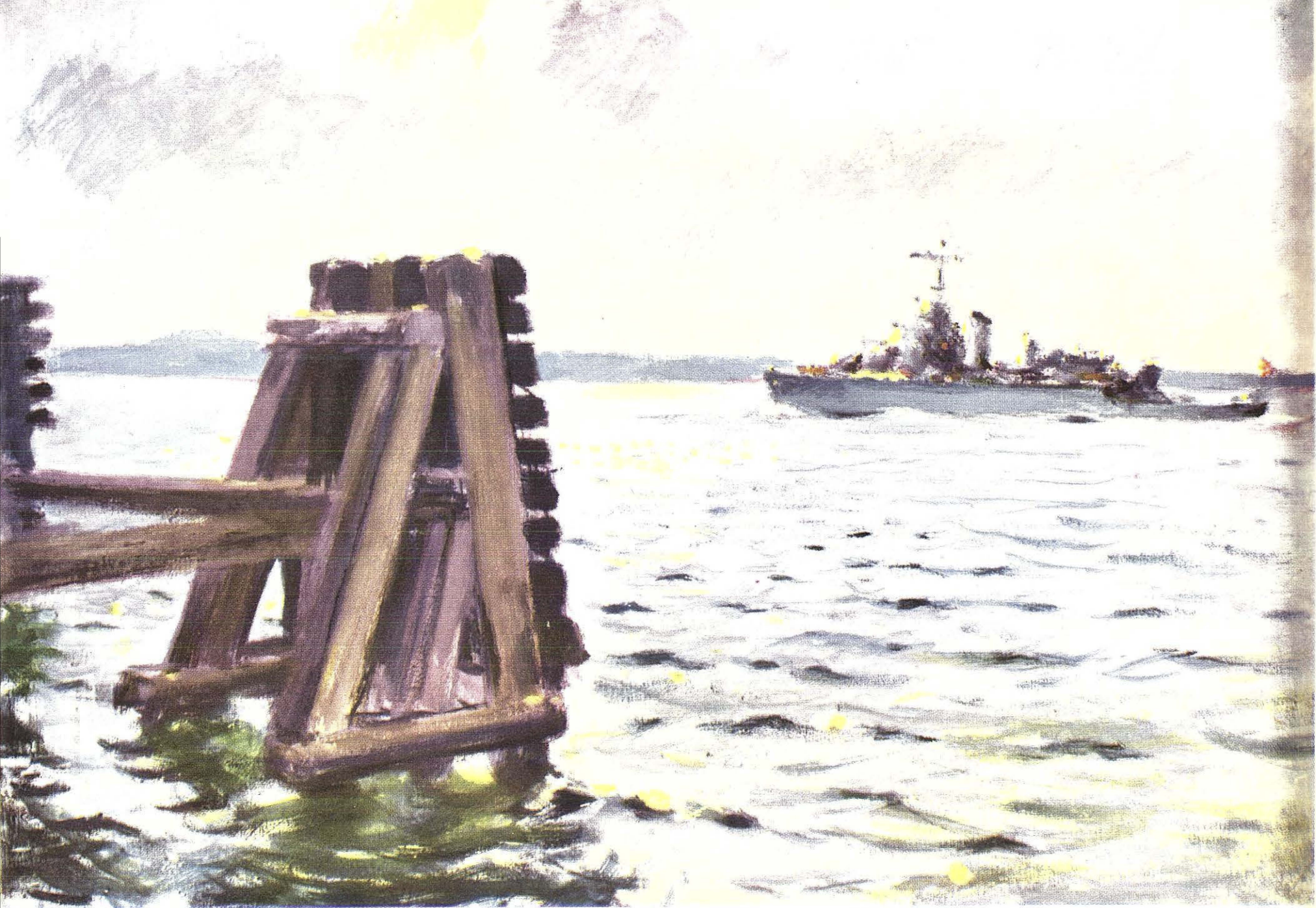
Poul var heller ikke den eneste, der havde uro i kroppen, da Færøerne var i sigte. Den uro forplantede sig til alle på skibet, alle var grebne af den samme uforklarlige dragende længsel, der griber alle sømænd, når de efter lang tid på det åbne hav får land i sigte.

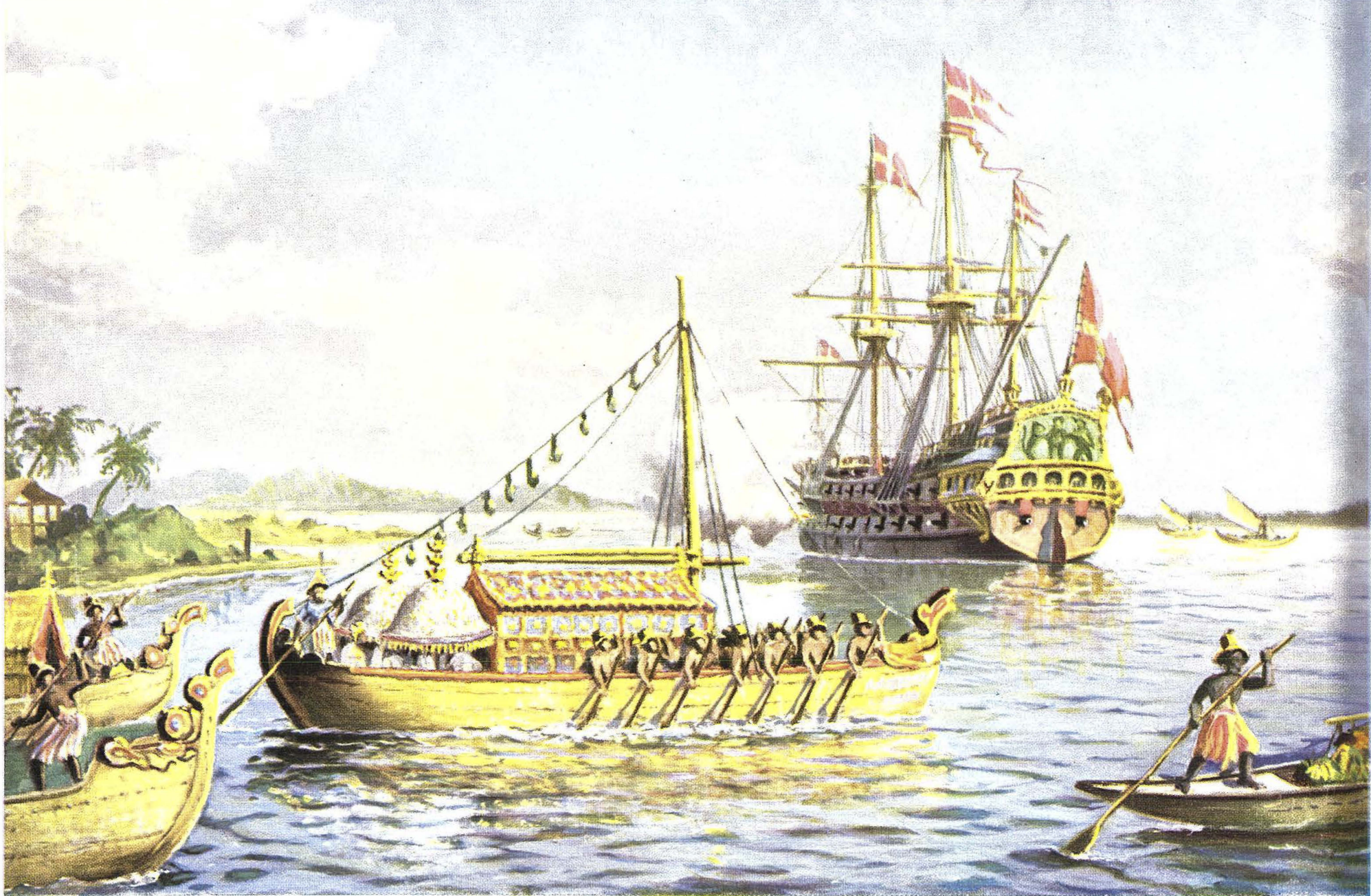
Jo, øerne lå der stadig, som da de tog af sted. Poul gjorde sig klar til at gå i land. Med optrukne gummistøvler og hænderne i lommen vuggede han forbi sine jævnaldrende. Det var under hans værdighed at hilse.

Da han stod i stuen hos sin mor, og af hendes mund hørte, at nu var han rigtignok blevet stor, ja, da følte han at have nået sit mål, selv om skægget altså stadig manglede.

Han glemte heller ikke sit eget værd, da han senere alligevel opsøgte sine gamle kammerater, skønt han ikke i ord mindede dem om at ære den, som æres bør.







Reproduktion: Brdr. Barentzen

Sultanen, kongen af Bantam, aflægger den 26. april 1673 besøg om bord i Det ostindiske Compagnis skib „Oldenburg“, et fra flåden udlånt orlogsskib.

Maleri af Paul Sinding



S. Kielland-Brandt

Reproduktion: Brdr. Barentzen

Lille havkrydser

Maleri af S. Kielland-Brandt



tion: Petr. Barentzen

Peder Skrams sidste rejse

John Sævi

Maleri af Joh

Rudolf

OG DET MÆRKEDELIGE FARTØJ

Dette er et historisk eventyr, der viser, at det, som synes en lille ting, kan forvandles til det helt store - når den rigtige mand møder det.

Rutebåden til Rønne står en mørk, sludfuld decemberaften havnen ud, stuvet med hundreder af glade julerejsende, der, ligesom jeg selv, vil tilbringe nogle dage i ro og fred i en af Østersøperlens små, hyggelige dukkebyer — befriet for storstadens uro og motorstøj, for daglige pligter og hvad deraf følger.

Kort sagt: jeg havde koblet fra, jeg var en fri mand på ferie.

Efter at have vinket af til menneskemylderet inde på kajen besluttede jeg at ryge min pibe færdig og derpå gå til ro i den køje, jeg for næsten to måneder siden havde sikret mig.

Der var jo ikke noget at blive oppe efter.

Pludselig stod en lille, sjov mand, spidsnæset og med store hornbriller og fipskæg foran mig, lettede på sin stive hat og sagde høfligt:

»Undskyld min dristighed, hr., men — hvor hurtigt vil De mene, vi sejler nu?«

Jeg så ud over lønningen og skønnede mig til farten, mens vi gled forbi nogle dunkelt oplyste skibe langs Langeliniekajen.

»Tja — hvor hurtigt sejler vi — en 14—15 knob, vil jeg mene,« svarede jeg og gengældte lidt trægt hans hilsen.

»Se, se —« sagde han, tog sig til fipskægget og nikkede længe og eftertænksomt som en mekanisk dukke i et butiksvindue, uden at jeg tror, at talene sagde ham noget som helst.

»Måske plager jeg Dem,« begyndte han lidt efter og så helt ulykkelig ud over at måtte ulejlig mig så meget — »men så vil De måske også sige mig, hvis De ved det — sådan en dampmaskine, som altså driver det hele frem —«

»Det er en motor,« afbrød jeg ham. »En dieselmotor. »Dampskibsselskabet« har kun *motorskibe*.«

Mandens ansigt udtrykte umådelig optagethed af problemet: »Nej, virkelig — hvor interessant, tænk — dieselmotor. Jeg forstår, at De er sagkyndig — ja, en anden her har jo ikke begreb om de

dele — må jeg ha' lov at præsentere mig: Jansen, Holger Jansen, grosserer i cykelpumper.«

Han svingede den stive hat i en stor bue og bukkede overdrevent ærbødigt for mig. Situationen forekom lidt komisk, men jeg »holdt masken«, sagde mit navn og lettede igen på min flade rejsekasket, idet jeg spekulerede på, hvordan jeg på en pæn måde kunne slippe bort fra dette videbegærlige, men meget høflige fipskæg, som åbenbart rejste på dæk og derfor havde hele natten at tage af. Jeg bankede min pibe ud og belavede mig på at gå.

»En cigar, må jeg ha' lov —?« sagde han og rakte lynhurtigt sit etui frem imod mig. »Sig mig — oprigtig talt, hr. —« begyndte han lidt efter i en mere fortrolig tone — »en dieselmotor, ja, De undskylder forhåbentlig min uvidenhed, men — hvad er det egentlig for noget, som gør den anderledes end andre motorer? En knallertmotor i kæmpeformat måske? Her er koldt — må jeg byde Dem på en drink inde i spisesalonen —?«



Den lille sjove mand med den spidse næse lettede på sin stive hat.

Der var ingen vej udenom, og lidt efter sad vi hyggeligt bænket i den lune salon.

»Jo, en *benzinmotor*, det forstår man så nogenlunde, hr. — no-gen-lunde, men diesel — det vil i måske et helt andet princip —?»

»Netop — et helt andet princip — omtrent som i *Deres* cykelpumper,« lo jeg.

Grosserer Jansen stirrede tvivlende på mig: »Hvad siger De —? Mine pumper — det vil i sandhed interessere mig at høre, hvad De mener med *det*.«

»Jaja — der er så meget historisk sandhed i det, at mødet med noget, der lignede en cykelpumpe, sandsynligvis var den lille ting, hvorfra den store, geniale ide senere udsprang.«

»Det lyder unægtelig spændende —«

»Historien er i hvert fald sand. Gider De høre den?»

»Om jeg gør —? Jeg er virkelig meget taknemmelig, vil jeg sige Dem. Må jeg skænke et glas til — det klarer stemmen —«

— — —

Jeg ofrede en times nattesøvn på hr. Jansen og fortalte ham historien om Rudolf Diesel og det mærkelige pneumatiske fyrtøj. Aldrig har jeg haft en mere taknemmelig og interesseret tilhører end denne lille grosserer i cykelpumper. Da jeg var færdig, rejste han sig, trykkede min hånd tværs over bordet og sagde patetisk: »Jeg har fået noget at vide, jeg aldrig før har vidst — uhyre interessant, må jeg sige. Og det har beriget mig mere end mangen en prædiken. Det skal De skrive ned, hører De — det skal andre end jeg ha' lejlighed til at kende — det er jo et lærerigt eventyr om, hvordan en lille ting kan forvandles til det helt store, når den rigtige mand møder det.«

Jeg har opfyldt cykelpumpe-grossererens ønske. Her er — ord til andet — hvad jeg hin aften fortalte ham.

— — —

Vi er i London, en kold, blæsende aften i begyndelsen af november 1870. På Liverpool Street Station står i den dårligt oplyste ventesal et par hundrede mennesker utålmodigt ventende på, at dørene ud til perronen skal blive åbnet.

Der er ganske vist en times tid endnu, før toget til Harwich skal afgå, men der er mange, som skal med, så det gælder om at være blandt de forreste og få sikret sig siddeplads. I gaslygternes blafrende skær ser vi, at alvor og træthed står præget i de mange ansigter, og den dæmpede samtale står som en mørk summen i luften og afbrydes kun af avis-sælgerens skingrende råb om de sidste nyheder fra den fransk-tyske krig og det nu helt indesluttede Paris.

Men lytter vi godt efter, hører vi, at næsten alle de rejsende taler tysk, og vi bliver hurtigt klar over, at dette er en transport af tyskere, mænd,

kvinder og børn i alle aldre, som i sidste øjeblik er sluppet ud af Frankrig og nu via London over Rotterdam er på vej hjem til deres fædreland.

Midt i dette mylder af mennesker og kasser og kufferter står en lille gruppe, som hører sammen — en mand og hans kone med deres tre børn: den 12 årige Rudolf, hans lidt ældre søster Louise og den noget yngre Emma. Det er tydeligt, at det er Rudolf, som skal rejse. Han er en høj, mager dreng, med noget sammenbidt, bestemt over det blege ansigt. Den sorte, lådne overfrakke og runde, blå hue med guldbånd gør ham let at kende fra de andre drenge — og dette var også meningen.

Forældrene og de to søstre har slået kredsen om ham, og det er næsten hele tiden faderen, som fører ordet.

»Når du nu kommer til Augsburg, må du hilse onkel Barnickel og tante Betty fra os alle og huske at takke dem så hjerteligt, fordi de vil tage sig af dig og derved hjælpe os i en vanskelig stund.

Der bliver stor afstand imellem os, lille Rudolf, men dog ikke større, end at vi ad bønnens vej kan nå hinanden hver dag. Husk det. Det er jo kun for din egen skyld, vi sender dig af sted, for at du under andre og tryggere forhold kan vokse op til at blive en dygtig ung mand. Når krigen nu snart er forbi, rejser vi tilbage til Paris — og så skal vi igen være sammen i vort gamle hjem.

Indtil da må vi lægge alt i Guds hånd og stole på ham. Lykkelig rejse, min dreng.«

Rudolf havde svært ved at beherske sin bevægelse, og store tårer trillede ned ad hans magre kinder. Bare det tog dog snart kørt frem, så denne tunge afsked kunne blive overstået —.

Moderen benytter øjeblikket til nogle mere praktiske formaninger:

»Sørg for at spise maden i den lille æske først, Rudolf — og pas godt på mappen med gaverne til Barnickels — og prøv på at få sovet lidt på rejsen, min dreng. Og husk, at vi elsker dig, hvordan det så siden vil gå.«

Søstrene græder stille — det er så svært at skulle tage afsked med deres broder, som de holder så meget af. Men pludselig slås perrondørene op på vid gab, og der kommer bevægelse i menneskemængden, som klemmer sig forbi kontrollen og ud på perronen, hvor toget til Harwich er kørt frem.

Da Rudolf med sine pakker og kuffert er kommet på plads i toget og står ved det åbne vindue, rækker faderen et brev op til ham:

»Det havde jeg nær glemt. Læs det på rejsen, når du selv får lyst til det — det er en hilsen fra dit hjem — det bedste, vi kan give dig med på vejen.«

Rudolf stikker brevet i lommen, nu vil han være stærk — som en mand.

En klokke ringer, og kupedøre smækkes i — et skærende pift fra lokomotivet — og langsomt rul-

ler toget ud fra stationen. Rudolf vinker og vinker til sine forældre og søstre, til de glider ud i eet med mørket, og med tungt hjerte trækker han vinduet op og sætter sig til rette i den lille, halvmørke kupe.

På bunden af hans gode og ærlige drengesjæl lå en mærkelig forventning, næsten en viden om, at denne rejse var indledningen til hans drengedrømmes virkeliggørelse — drømmen om engang at blive en mand, som øvede stordåd i verden og derved kastede glans over det hjem, han elskede så højt.

Og det blev virkelig sådan. Da Rudolf Diesel en årrække senere — i 1898 — genså London, var han berømt over det meste af verden som opfinderen af den forbrændingsmotor, som fik navn efter ham — dieselmotoren — den som i nat fører vort skib til Bornholm.

— — —

Mens toget med de tyske flygtninge i den mørke november-aften skumplede af sted mod Harwich, sad Rudolf Diesel træt og nedtrykt i sit kupéhjørne og lod tankerne gå deres egne veje — tilbage til

London og Paris og fremad mod en ukendt fremtid i Augsburg.

Hans øjne faldt hurtigt til, uvilkårligt foldede han sine hænder foran sig som altid, før han sov ind, da en ældre herre lige over for gav sig til at udspørge ham på kryds og tværs. Rudolf var egentlig ikke oplagt til at snakke, men med naturlig velopdragenhed svarer han høfligt og korrekt på mandens spørgsmål og finder efterhånden en slags tilfredsstillelse ved at kunne fortælle om sig selv.

»Du rejser alene, min dreng?« spurgte den fremmede på tysk.

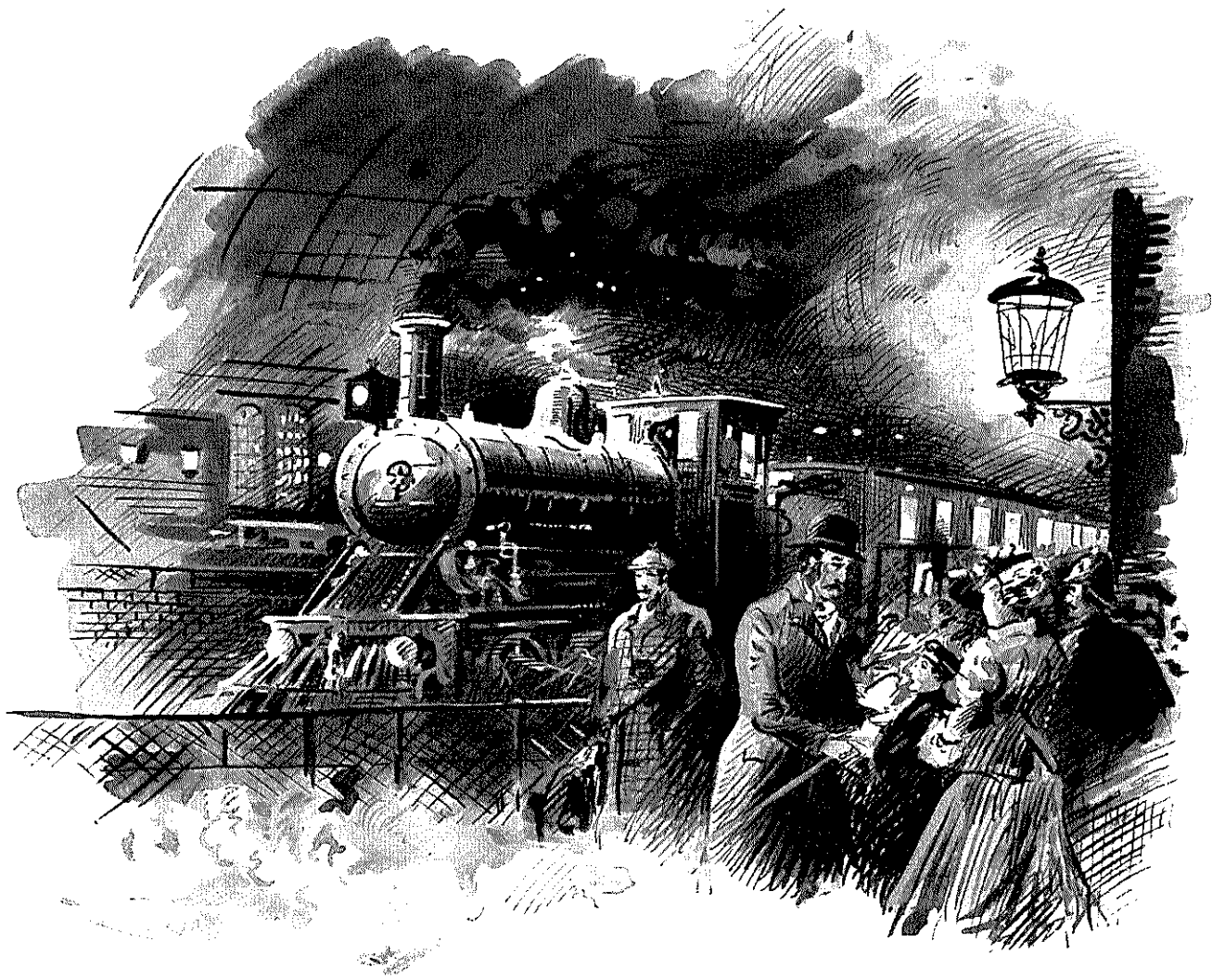
»Ja, mine forældre bliver foreløbig i London, men vi er ellers fra Paris,« svarede Rudolf, ikke uden en vis stolthed.

»Jeg kan høre det, dit tyske er ikke så godt.«

»Vi taler lige så meget engelsk og fransk som tysk hjemme, så — «

»Det skal nok komme, men fortæl mig nu, hvad du synes om Paris.«

Rudolf var med eet lysvågen. Han fortalte om hjemmet i Rue-Fontaine-au-Roi, hvor faderen havde lædervare-værksted, om millionbyen med de 80.000 gaskandelabre rundt på gaderne, der ved



Pludselig slås perrondørene op på vid gab, og der kommer bevægelse i menneskemængden.

aftenstid lå som badet i lys, om omnibustrafikken på de brede boulevarder og om den nye, berømte »ceinture«, bybane. Med barnlig stolthed udbredte han sig om de nyeste tekniske fremskridt i Paris, som om alt dette var hans tilhører ganske ubekendt.

Den fremmede herre smilede. »Hvor gik du i skole, min ven?« spurgte han.

»I den protestantiske skole.«

»Se, se — hvad hedder du for resten?«

»Rudolf — Rudolf Diesel.«

Herren blev pludselig interesseret, han iagttog Rudolf et øjeblik og spurgte så:

»Diesel —? Var det dig, som i foråret fik broncedaillen af Societe pour l'Instruction Elementaire ved festen i Palais de l'Industrie?«

En rødme skød op i Rudolfs ansigt, han var forbavset og lidt forlegen, men også en smule stolt, da han svarede: »Ja, det var mig.«

Hans rejsefælle gjorde en ærbødig bøjning over imod ham: »Det glæder mig meget at have gjort en så dygtig ung mands bekendtskab. Hvor gammel er du, min ven?«

»Tolv et halvt,« svarede Rudolf.

»Du forbavser mig,« sagde manden. »Så skal du vel være ingeniør, kan jeg forstå, og studere i Augsburg?«

»Ja, hvis jeg selv må bestemme det, men — mine forældre er ikke så godt stillet for tiden.«

»Hold fast ved dit mål, min dreng, så skal du nok engang nå det. Har du været på museet?«

Om han havde. Rudolf kastede sig ud i en begejstret skildring af sine mange besøg på verdens ældste tekniske museum, Conservatoire des arts et metiers, nogle skumle rum i et gammelt kloster, hvor han siden sit tiende år havde haft sine lykkeligste timer sammen med sin tegneblok. Her havde han lavet sin flotteste tegning — af verdens ældste automobil, Cunots trehjulede, mægtige dampvogn fra 1770, dette sjove køretøj med de store hjul og den tykke kedel, der lignede en tepotte.

I stilheden her mellem de gamle, mærkelige maskiner og apparater havde han ofte følt sig som i en kirke — hørt fortiden tale og lyttet til noget inde i sig selv, som indviedes han her til en fremtid, hvor han som mand selv skulle skabe hidtil ukendte maskiner.

»Når krigen er forbi går vi ind i en tid, hvis teknik vil overgå alt, hvad vi kan tænke os til i dag,« sagde den fremmede hen for sig — »mennesket vil lære at skabe kraft i en kedel uden forudgående forbrænding.«

»Og så er det forbi med Watt's dampmaskine,« kunne Rudolf ikke dy sig for at bemærke.

»Muligvis, min dreng, der vil ske store ting i de næste femogtyve år.« Efter en pause sagde han pludselig: »Du skal lære at kunne — og lære at tænke. Når du kommer til Augsburg, skal du gå

op på Industriskolen og se det pneumatiske fyrstøj. Det er mange år gammelt og noget af det mærkeligste, jeg har set. — Nå, god rejse, min unge ven, du revolutionerer nok verden engang,« lo han. Toget holdt ved en lille station før Harwich, og den fremmede steg ud. Rudolf sad alene tilbage i den halvmørke kupe, opfyldt af samtalen med den ubekendte rejsende.

Det fyrstøj ville han nu alligevel huske at få set. Møn han var ingeniør, denne mand — eller lærer — eller måske præst? Han var i hvert fald mægtig interessant — netop sådan havde han altid ønsket at kunne tale med sin far — om alt det nye, som optog ham. Men far var så — så mærkelig — verdensfjern og indesluttet.

— — —

Pludselig slog det ned i Rudolf — *brevet*, det, han skulle læse på rejsen. Han flår kuverten op og fortryder straks sine tanker om faderen, da han læser indledningen:

Min kære Rudolf.

Vi må skilles i dag, det sker med tungt hjerte, men det sker i håbet om, at du derved vil få en bedre og lykkeligere fremtid.

Du er ganske vist kun 12 år gammel, men din forstand er moden nok til at kunne begribe, at du, skønt du allerede har lært allehånde nyttige ting, nu må tage dig sammen og lære og iagttage med dobbelt energi for at blive en dygtig mand. Så vil du, når du engang kommer i en modnere alder, muligvis kunne drage nytte af alt det, du har lært og set og være til gavn for dig selv, for din familie og måske også en mindre eller større kreds af dine medmennesker.

Den skønne verden står åben for enhver, og enhver vil finde den så skøn eller så uskøn, som hans indre vil gøre den til. Men den, der anstrenger sig mest, kan ligesom i skolen ved flid og mæje også i verden opnå en bedre plads.

Det er dog ikke nok blot at stræbe efter dette mål, du skal også være god. Hver gang, der byder sig en lejlighed til at gøre andre en glæde eller en tjeneste, så gør det! Det er en velgørende bevidsthed at udnytte sine evner, som vi er udstyret med fra naturens hånd, på den bedste og smukkeste måde, det må du tro mig, min kære Rudolf, og du har sikkert allerede følt det, når du har gjort noget, som du vidste var godt og rigtigt. Denne overbevisning giver hjertet den eneste sande lykke i verden.

Husk altid disse mine ord, du kære Rudolf, og husk dine forældre, som elsker dig trofast.

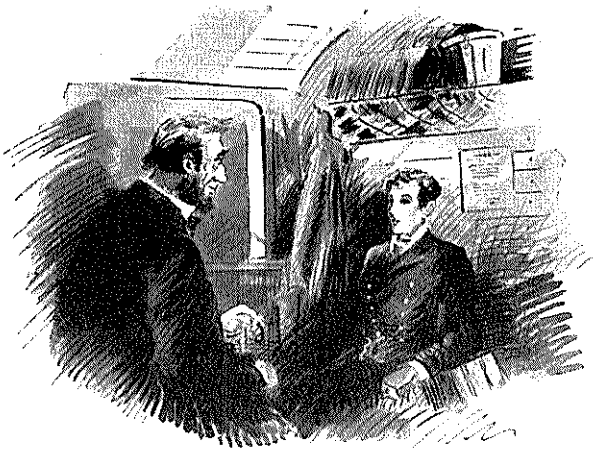
London, 1. november 1870.

Længe efter læsningen sad Rudolf Diesel med faderens brev åbent foran sig. I disse minutter besluttede han at ville leve op til netop disse idealer — at leve et helt igennem godt og nyttigt liv.

Toget havde sagtnet farten og holdt nu med et ryk. Han var i Harwich, hvor skibet til Rotterdam lå sejlklar.

— — —

Rudolf befinder sig godt i onklens, professor Barnickels, hus i Augsburg. I løbet af få uger taler og skriver han korrekt tysk og får i den kom-



— Rejser du alene min dreng? spurgte den fremmede på tysk.

mende tid så gode karakterer i Erhvervsskolen, at han er selvskreven til om et par år at komme på Industriskolen.

En solfyldt oktober-søndag i 1873 går den 15 årige Rudolf i dybe tanker en lang tur alene. Forbi Industriskolen og Buz's vældige maskinfabrik når han ud til et højdedrag, hvorfra han ser floderne Lech og Wertach sno sig som to blå, blinkende bånd, der munder ud i et net af kanaler og bække.

Her er så kønt, men — Rudolf er rigtig godt ked af det, et brev, han lige har modtaget fra forældrene, har sat hans sind i stærk bevægelse. Det går dårligt med faderens forretning i Paris, hvortil familien er vendt tilbage, og forældrene ønsker, at Rudolf skal komme hjem og hjælpe til. Men Rudolf føler, at forældrene er uretfærdige og slet ikke forstår, hvad det er, de forlanger. Han vil meget nødig gøre dem imod, men på den anden side heller ikke ødelægge de chancer, han har, til gennem Industriskolen, som han netop lige er optaget i, at trænge ind i den verden af teknik, som han så sikkert føler, han er bestemt for.

Og havde faderen ikke selv i sit afskedsbrev til ham skrevet, at han skulle udnytte de evner, naturen havde udstyret ham med »på bedste og smukkeste måde«?

»Du revolutionerer nok verden engang,« havde den fremmede mand i toget til Harwich sagt til ham — og pludselig husker han, hvad manden havde fortalt om et mærkeligt gammelt fyrtøj, som fandtes på Industriskolen. Det havde han, sært nok, ikke tænkt på siden — hvad mærkeligt kunne der være ved et — nå, jo; han havde jo kaldt det »pneumatisk«, altså et »luftfyrtøj« — hvad det så siden var for noget.

En ubetvingelig lyst til at se dette apparat kommer over ham — se det endnu i dag. Men det er søndag, og skolen er lukket — han må have fat i pedellen med det samme. Uden at betænke sig vender han om og står kort efter foran døren i skolepedel Rathsacks lille hus ved Industriskolen. Med bankende hjerte lader Rudolf dørhammeren falde til slag.

Den gamle, godmodige pedel åbner døren, og da han har hørt drengens forklaring, stirrer han måbende på ham.

»Se det gamle fyrtøj —?« spørger han tvivlende. »Og absolut i dag — nu, med det samme?«

Rudolf nikker. »Ja, tak, hvis De vil være så venlig.«

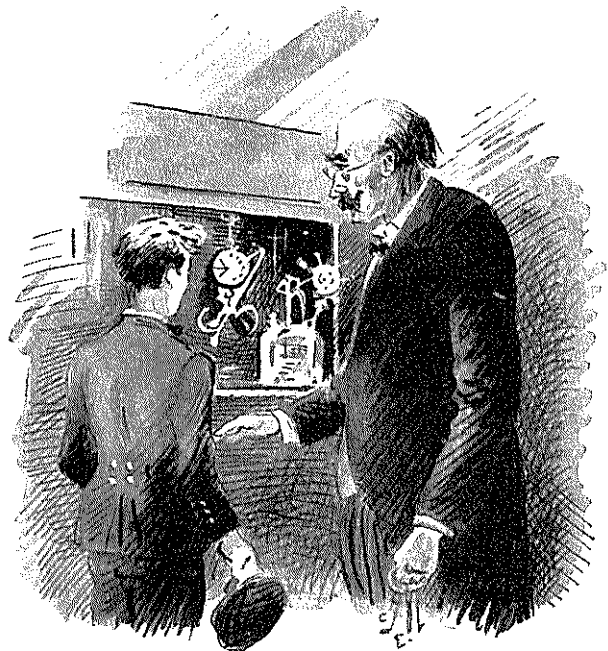
»Her stikker vel ikke noget under, min unge Diesel?« Den gamle har allerede taget et knippe nøgler ned fra en krog, og sammen går de over skolens store, tomme gårdsplads. Rudolf forsikrer, at det udelukkende er nysgerrighed og interesse for fysik, som har givet ham lyst til at se dette apparat — han havde hørt om det i England.

Pedellen spørger ikke mere, tavse går de op ad trapperne. Deres trin giver genlyd i den uddøde, halvmørke bygning. I disse klasseværelser havde mange af teknikkens store navne fået deres første uddannelse og været almindelige, ukendte elever, som han selv var det nu.

Rudolf lovede sig selv, at også hans navn engang om nogle år skal blive kendt viden om — han vil lære og arbejde og anstrenge sig til det yderste — Watt var stor, men han — Rudolf Diesel — vil være større.

Endelig er de helt oppe på skolens loft, men da må gamle Rathsack også sætte sig på trappetrinet og »puste af«. »Det ligger henne til højre,« siger han, »men pas endelig på, at du ikke taber det, det er af glas og uerstatteligt. Vi har haft det siden 1833 — skolen købte det for 11 gylden af en hollandsk marskandiser.«

Rudolf går søgende langs de støvede reoler, hvor de forskelligste mærkelige sager ligger mellem hverandre — ventiler, fjedervægte, dampspjæl, kugleregulatorer, modelskibe og meget an-



Den lignede nærmest en cykelpumpe med glasrør udenom, og foroven og forneden —

det. Men noget »fyrtøj« kan han ikke få øje på.

Pedellen kommer trippende hen til ham. »Der —« siger han og nikker op imod en hylde med kolber og reagensglas. »Der ligger det.«

Han løfter sig på tæerne og tager varsomt en langagtig glascylinder ned fra hylde. Den ligner nærmest en cykelpumpe med glasrør udenom, og foroven og forneden er apparatet ligesom en cykelpumpe lukket med metallåg. Gennem det øverste dæksel rager en stempelstang med håndtag frem. På den modsatte side er inde i cylinderen anbragt en lille smule fyrsvamp.

Rudolf stirrer på den simple pumpe — var *det* det hele? Og det havde en fremmed ovre i England så varmt anbefalet ham at se.

»Hvad særligt er der ved *den* pumpe?« spørger han med et smil, mens han vender og drejer glascylinderen.

»Giv mig den,« siger pedellen, »og se så godt efter.« Han stemmer den mod reolens kant og fører pumpestangen nogle gange op og ned.

»Føl nu på den — kan du mærke, den bliver varm? Når luften i glascylinderen trykkes sammen, stiger dens temperatur — jeg trykker den mere sammen med stemplet —« han gør igen nogle pumpeslag — »og nu er luften derinde så varm, at fyrsvampen antændes — kan du se, den gløder allerede.«

Ja, sandelig — i loftets halvmørke udstråler det lille stykke fyrsvamp virkelig et svagt lysskær. Rudolf tager forsigtigt om glasrøret, men får hurtigt hånden til sig — det var varmt. Den ophedede luft havde alene frembragt ild. Et øjeblik står han i dybe tanker — så takker han den venlige pedel og forlader skolen. Om aftenen skriver han et hjerteligt brev til forældrene og forsikrer dem om sin sønlige hengivenhed. »Jeg tænker meget på jer derhjemme — men også på min egen fremtid. Jeg synes, hver ny dag fører mig nærmere imod de mål, jeg har sat mig.«

— — —

Ved afgangseksamen fra Industriskolen i 1875 fik klassens yngste elev, den 17-årige Rudolf Diesel, rent UG i 12—13 fag. Målbevidst arbejder han på at blive ingeniør — og 21 år gammel modnes i hans sind en plan om at skabe en maskine, »som skal vise verden noget helt nyt.« Hvor meget eller hvor lidt det gamle fyrtøj har influeret på Diesels fantasi og skaberevne, ved vi ikke med sikkerhed noget om. Men da han som voksen mand efter

årelange forsøg og kamp med skuffelser og nederlag endelig i sommeren 1898 så sit arbejde kronet med sejr og for første gang skulle præsentere den motor, som nu bærer hans eget navn, dieselmotoren, for en større offentlighed på en teknisk udstilling i München, kaldte han på åbningsdagen sine børn ind i spisestuen.

Synligt glad og bevæget tog han fra en skuffe en glaspumpe frem og viste børnene den. Det var det gamle fyrtøj fra skolen i Augsburg, som Diesel havde fået lov til at låne i dagens anledning.

»Ser I, børn —« sagde han, »denne pumpe greb mig engang som 15-årig på mystisk måde. Det er nemlig min motors princip — hvad der sker i dette glasrør, sker faktisk i motoren.«

Han slog nogle pumpeslag med stemplet — og lidt efter glødede fyrsvampen. »Forestil jer nu, at der inde i beholderen havde været — ikke fyrsvamp, men lidt benzin eller petroleum eller kulstøv, så ville dette brændstof være blevet antændt, og den derved opvarmede og altså udvidede gasmængde ville omgående skubbe stemplet tilbage.

Dieselmotoren er ikke andet end et sådant pneumatisk fyrtøj med den forskel, at brændstoffet ganske fint forstøvet presses ind i den sammentrykkede, glødende luft, hvor det antænder sig selv og yder et arbejde, som omsættes ved hjælp af krumtappen og svinghjulet.«

Det lød så let og selvfølgeligt, men børnene vidste, at der lå 19 års målbevidst slid bag deres faders ord.

Tavse stod de og så ham varsomt lægge det gamle fyrtøj tilbage i skuffen. »Kom så børn,« sagde han, »så går vi hen og ser vidunderet køre rundt — det moderne fyrtøj.«

— — —

Samme år sluttede Rudolf Diesel kontrakt med Burmeister & Wain i København — og dieselmotorens sejrsgang var begyndt.

I dag ligger tusinder af byer fra Narvik til Johannesburg, fra San Francisco til Yokohama oplyst af elektricitet, skabt af dieseldrevne dynamoer. Og skibe på alle have — i Danmark: 85 % af vor flåde — og lyntog og lastbiler kloden rundt skyder fart ved hjælp af hestekræfterne i Rudolf Diesels geniale motor.«

— Vi gik ud på dækket. Tavse stod vi og lyttede til den regelmæssige og som vi syntes triumferende arbejdsrytme nede fra maskinrummet — fra det »fyrtøj«, som har erobret en verden.

Skibssnak i bakken

Af Jack Tar

Engang imellem skal damerne jo snakke ud med hinanden om de af deres fælles veninder, som ikke selv er til stede, og da der næsten altid er een, som er forhindret i at komme til dame-komsammen, mangler de aldrig samtaleemner.

Vi mænd er anderledes. Vi taler *til* hinanden i stecet for *om* hinanden. Ganske vist er der repræsentanter for det langhårede køn, som påstår, at det er fordi, vi elsker at høre vore egne stemmer. Men jeg vil vove at påstå, at vi er bedre fortællere end kvinderne og forstår kunsten at *lytte*.

Marineforeningen er et af de steder, hvor man altid er sikker på at kunne få en mandfolkesnak i gang. Her bliver de befalingsmænd, som engang blev forbandet hen til et meget varmt sted, gjort til helteskikkelser. Men der lyder også tit mere realitetsbetonet tale. F. eks. når der snakkes skibe. Det skal indrømmes, at de mest „sagkyndige“ ofte er dem, der højst drev det til at spytte i Søminegraven. Men faktisk er det forbavsende, så godt kendskab mange af medlemmerne har til skibe og søfartshistorie.

Forleden samledes vor „bakke“ i marinestuen. Vi er otte mand med selveste formanden for afdelingen i spidsen.

„Har I set de nye malerier?“ spurgte formanden med synlig stolthed, for det var ham, der havde fået ideen og skrabet penge sammen til at udsmykke marinestuen med originale malerier.

„Vi har jo ikke bestilt andet end at glo på dem, siden vi kom,“ sagde pensioneret skibsfører Olsen, der er tilpas bramfri. „Men er der nogen af jer landkrabber, der ved, hvad de forestiller?“

Der lød en hånlige grynten fra os andre. Vi mente selvfølgelig allesammen, at vi vidste ligeså meget om skibene på billederne som Olsen, der trods sine mange oplevelser på søen jo næppe havde præsteret at sejle f. eks. med linieskibet „Dannebrog“, hvilket en af os bemærkede.

„Næh,“ sagde formanden. „Men Olsen er jo gammel Georg Stage-dreng, så han kan måske fortælle os lidt om det første af billederne derovre på skottet, og så må vi bagefter se, hvad vi kan få ud af de andre billeder.“

„Tjah,“ svarede Olsen. „Georg Stage-dreng, det er jeg altså. Men billedet dér forestiller jo det nye skib, mens jeg sejlede med det første „Georg Stage“ — Danmarks første skoleskib forresten, som blev sejlet ned i Øresund for mere end halvtreds år siden. Det smukke gamle skib, som nu ligger som museum et sted i USA, blev senere hævet og sejlede i ti år som rent sejlskib. Først havde det haft dampmaskine om bord og en skorsten, der kunne sænkes. Under verdenskrigen, vistnok i 1915, fik den så motor installeret.

Men det var jo det nye „Georg Stage“, jeg skulle fortælle om. Det er et smukt, lille skib, og selvfølgelig har min

søn været ude med det. Også på Christiansø, som vi ser i billedets baggrund. Gennem årene har „Georg Stage“ tit aflagt dette interessante stykke Danmark besøg. Man venter faktisk hvert øjeblik at se Tordenskjold og hans soldater dukke frem bag et af husene derovre. Der er ligefrem middelalderlig stemning over øgruppen. Men pigerne er med på noderne og kender endog de mest moderne danse, når drengene fra den lille square-rigger stiller til bal i forsamlingshuset „Månen“.

Det nye „Georg Stage“ blev afleveret fra skibsværftet i Frederikshavn i 1935. Det er ligesom det gamle bygget af stål, men er noget større. Det er rigget som en fuldrigger. Et dejligt skib!

Men prøv at kigge ned om læ! Vi gamle „Georg Stage“-drengene, der var ude med det første skoleskib, kan nok mærke, at atmosfæren om bord er den samme som i gamle dage. Men nutidens elever lever som baroner i forhold til eleverne på min tid. Der er gud-hjælp-mig både varmtvandsbad og hospital om bord!

Under den sidste krig var „Georg Stage“ henvist til „kravlegården“ deroppe i Isefjorden, men udfyldte alligevel sin mission, og da krigen var forbi, bestormede drengene ligefrem det smukke skib for at komme ud med det. I 1947 ansøgte over 450 drenge om at komme på togt med det. Det var ny rekord. Den gamle var fra 1936, da 256 drenge indsendte ansøgning. Mange af vort lands bedste søfolk har fået deres første søben om bord i „Georg Stage“, og selv om der ustandselig køres op med melodien om, at man jo ikke behøver at kunne køre hestevogn for at få kørekort til bil, så vil jeg holde på, at „Georg Stage“ vil vi meget dårligt kunne undvære,“ sluttede Olsen og bankede piben ud.

„Tak, Olsen,“ sagde formanden. „Men hvem vil så fortælle om kongeskibet „Dannebrog“, som jo er det næste billede?“

„Jo, det vil jeg gerne fortælle om,“ sagde Gunnarson, „for det ved jeg da en lille smule om. Jeg er jo tjener af profession og blev i sin tid udstukket som messegast om bord i „Dannebrog“.

Jeg har et eller andet sted læst, at kongeskibet er det sjette af flådens skibe med det navn. Også det forrige kongeskib, det med skovlhjulene, hed „Dannebrog“, og det siges, at et af dets dækshuse stadig fungerer som kontorbygning på en af pladserne ude i Gasværkshavnen.

„Dannebrog“ er nok et af de skibe, der har besøgt flest danske havne. Hvert eneste år med undtagelse af krigsårene har det været på togt. Skibet er bygget på Orlogsværftet og afløste det gamle kongeskib i 1932. Det har ført kongefamilien langt omkring, og for vort nuværende kongepar betyder det et romantisk minde. Det var „Dannebrog“,

som i 1935 førte det daværende kronprins-par hjem til Danmark efter brylluppet i Stockholm. Året efter var det på togt til Færøerne og Island. Efter befrielsen har det været både i Oslo, Stockholm, på Færøerne og helt oppe til Grønland — på det såkaldte „solskinstogt“. Her i år førte det kongeparret til England. Så sig ikke, at det ligger på den lade side.

I 1939 var „Dannebrog“ udrustet som sædvanlig, men så kom krigen. Kommandoen blev strøget om bord i september, og skibet oplagdes i Flådens leje. Her lå det lige indtil den 29. august 1943, da flåden blev sænket. Tyskerne ville selvfølgelig gerne have det smukke skib, men de danske myndigheder sagde, at det var kongens personlige ejendel. Mærkeligt nok respekterede tyskerne dette argument. Men det skyldtes nok, at de havde usædvanlig stor respekt for kongen. Alt inventar og alt gods tilhørende kongeskibet blev nu kørt fra magasinerne på Holmen og ned om bord, hvorefter „Dannebrog“ slæbtes ud i Gasværkshavnen, hvor personel fra marinen resten af krigen ud gik vagt om bord.

„Dannebrog“ betragtes som et orlogsskib, men er jo slet ikke bygget med eventuelle krigshandlinger for øje. Det fungerer på sine togter til udlandet nærmest som en propaganda for dansk skibsbygning og kultur, og det gør det knagende godt. Men I bliver vist alligevel forbavset, når jeg fortæller jer, at skibet trods alt tog del i den sidste krig,“ sagde Gunnarson med triumf i stemmen.

„Ja,“ svarede Eskildsen, der er slagtermester, „hvis det var Olsen, der havde fortalt det, ville jeg have sagt, det var løgn!“

„Men det er rigtigt nok,“ fortsatte Gunnarson og tog sig en slurk øl. „En modstandsgruppe, der hovedsagelig bestod af kvartermestre fra søværnet, havde fået den ide, at „Dannebrog“s vandtanke passende kunne bruges som skjulesteder for våben og sprængstoffer, som senere blev brugt ved adskillige aktioner. Alt dette farlige „stof“ blev åbenlyst roet over til kongeskibet fra Priors Plads midt på lyse dagen. Kong Christian vidste ikke noget om det, men lo vistnok, da han efter befrielsen fik det at vide.

Joh, „Dannebrog“ er et dejligt skib, og jeg har kun de bedste minder fra min tid om bord. Jeg har sejlet under Kong Frederik IX, og han er en rigtig sømand, der ikke står tilbage for nogle af navigatørerne om bord, sagde de af besætningen, som havde forstand på de sager. Forresten husker I jo også nok, at kongen så sent som sidste sommer egenhændigt styrede skibet, da chefen blev syg?

Men nu vil jeg foreslå, at Viggo Nielsen fortæller lidt om det næste billede. Det forestiller vistnok lineskibet „Dannebrog“ i magsvejr. — Viggo har ganske vist ikke mere forstand på magsvejr end jeg, men han har dog slumpet sig til en eksamen som magister i historie og kan sikkert klare opgaven,“ sluttede Gunnarson.

„Professoren,“ som vi plejer at kalde Nielsen, burde have været overkustode på søfartsmuseet i Helsingør. Han er veltalende og ved en masse om marinens historie.

„Nå, ja, så lad mig gå i gang,“ sagde „Professoren“. „Jeg har ganske vist heller ikke sejlet med lineskibet dér, men der er sivet et og andet ud om dets historie, og det har jeg suget til mig. Egentlig synes jeg jo nok, at formanden

har flottet sig ved at købe to malerier af samme skib. For det er jo vist både i magsvejr og i bygevejr.“

„Ja, og både forfra og agtenfra,“ svarede formanden. „Men det skyldes, at jeg blev så forelsket i skibets ornamentering agter.“

„Den er også smuk. Men der har været dem, der var endnu smukkere og endnu mere overdådige,“ fortsatte „Professoren“. „Og tænk så på, at de fleste af disse skønne bilidskærer-arbejder havnede på havets bund. Det blev bare ikke tilfældet her. Lineskibet „Dannebrog“, det fjerde i rækken af flådens skibe med det navn, fik en endnu ondere skæbne. Det første „Dannebrog“ sprang i luften i Køge Bugt i 1710, mens Ivar Huitfeldt havde kommandoen om bord. Det andet fik vist en ganske almindelig ophugnings-død, og det tredje sprang i luften på Stubben under slaget på Rheden i 1801, efter at det brændende havde kæmpet mod englænderne i flere timer.

Det lineskib, vi ser på de to billeder dér på væggen — undskyld skodtet — se, det var bygget i 1850 og var Danmarks sidste og kraftigste lineskib. 72 kanoner var der om bord. I 1853 deltog det i en fælles dansk-norsk-svensk eskadre, men blev i årene 1862—64 fuldstændig mishandlet, idet man byggede det om til panserskib, armerede det om og overmalede den smukke portmaling med en modbydelig sort farve. Og så kom der en osende skorsten op på dækket.

„Dannebrog“ nåede lige at blive færdigudrustet til krigen i 1864. I 1878 blev det imidlertid kaserne-skib og gav logis for flere eksercerskoler. I 1896 blev skibet udrangeret og måtte lide den tort at blive benyttet som mål ved skydeforsøg med brisantgranater. Endelig i 1898 slog befrielsens time for skibet. Da blev det nemlig ophugget.

Ja, sådan lyder historien om det fjerde „Dannebrog“ fortalt kort og brutalt. Jeg ville faktisk hellere have fortalt om fregatten „Jylland“, selv om dens skæbne heller ikke tegner for lyst,“ sagde „professoren“.

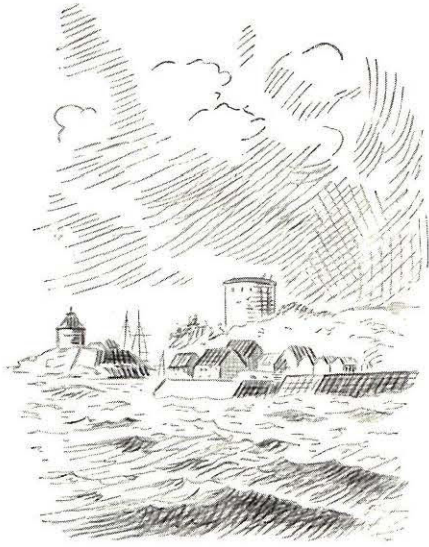
„Ja, men det får du altså ikke lov til,“ sagde Jacobsen, en trind direktør med både tegnebogen og hjertet i orden. Han har ofret ikke så få af sine penge på fregattens bevarelse og ved derfor god besked med dens historie.

„Næh, stop nu. Først må jeg fortælle om fregatten „Rota“, der førte Bertel Thorvaldsen hjem,“ sagde Grøn-mose. „Som kunstmaler må jeg vel være selvskreven til den opgave, når der skal føres rundbordssamtale.

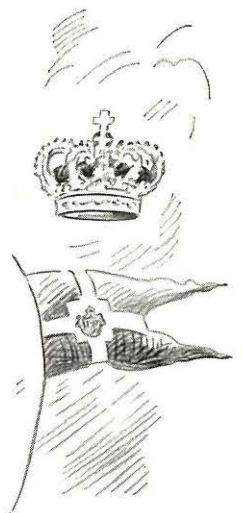
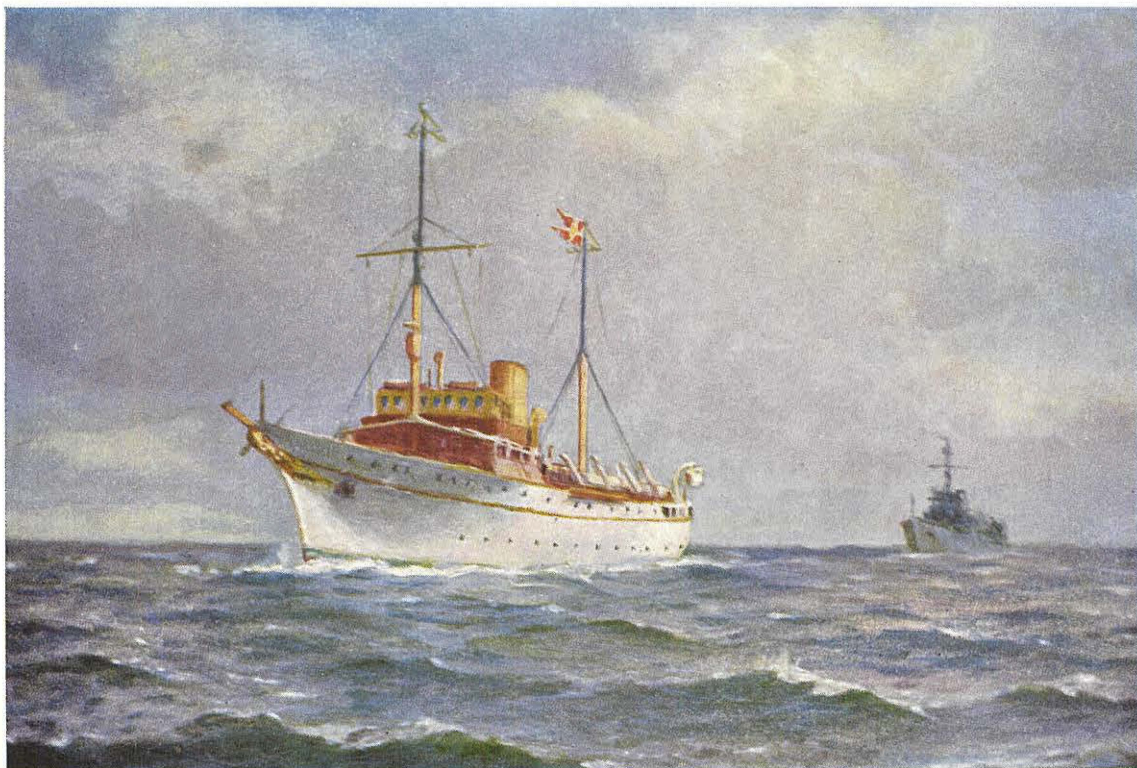
Fregatten „Rota“ var afgået fra København den 11. maj 1838 med kaptajn H. B. Dahlerup som chef. Thorvaldsen havde dengang opholdt sig i Rom i mere end fyre år, og nu ville han hjem. Alle hans værker og samlinger skulle med ham. Han havde testamenteret Danmark dem, mod at staten byggede et museum, der kunne huse værkerne. Og nu fik „Rota“ til opgave at hente den gamle kunstner hjem. I forvejen var flere af hans andre værker bragt hjem med danske orlogsskibe.

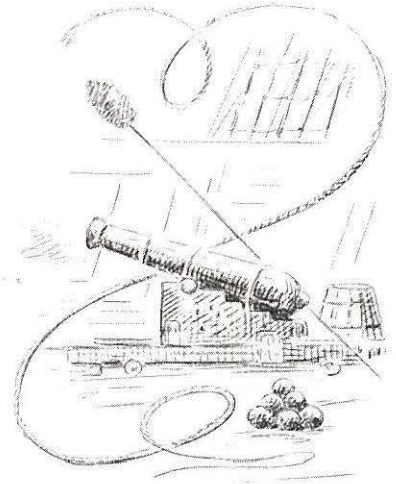
„Rota“ kom godt til Livorno og lå længe og ventede på mesteren, men han kunne ikke give slip på Rom, skønt 62 store kasser med hans sidste værker og ejendele allerede var ankommet til Livorno. Til sidst besluttede Dahlerup sig til selv at rejse til Rom og få gang i sagerne. Først da Thorvaldsen fik at vide, at hele København bogstaveligt talt stod på tærerne for at holde udvig efter fregatten,

Skoleskibet „Georg Stage“ ud for Christiansø.

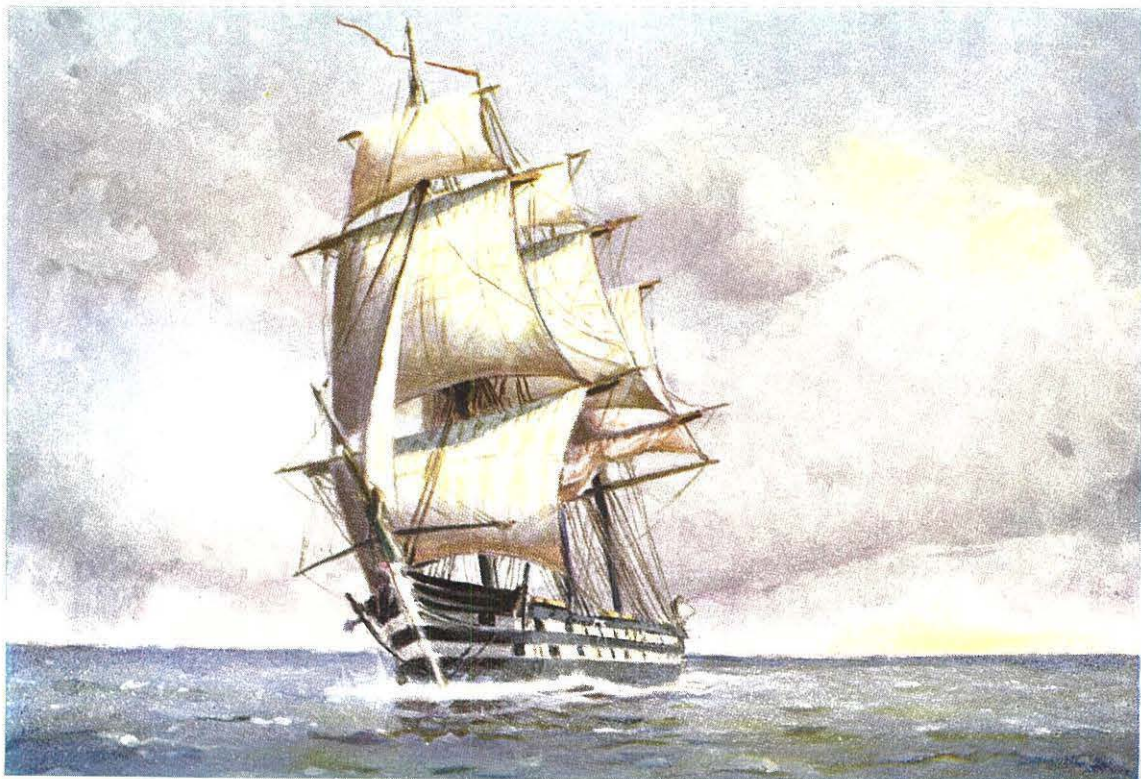
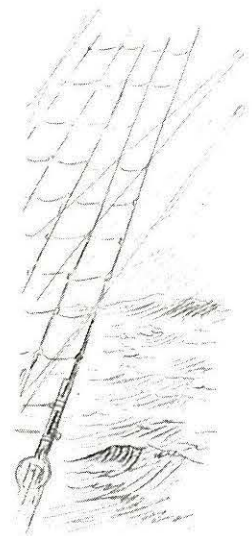


Kongeskibet „Dannebrog“ med eskorte.





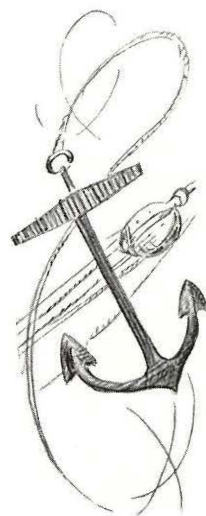
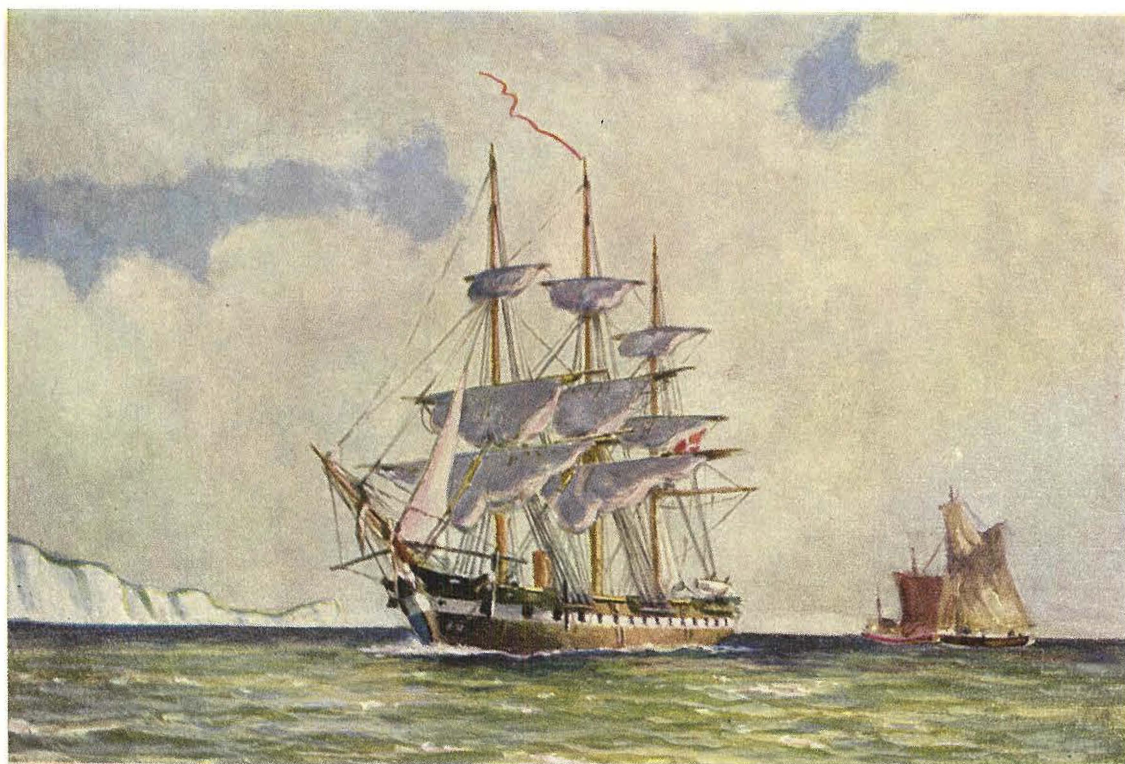
Linieskibet „Dannebrog“ med vinden agter ind.

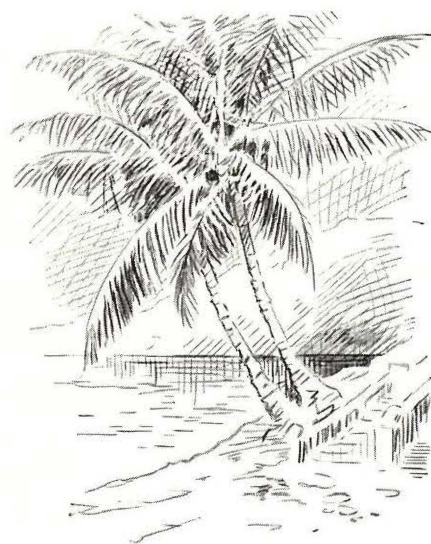
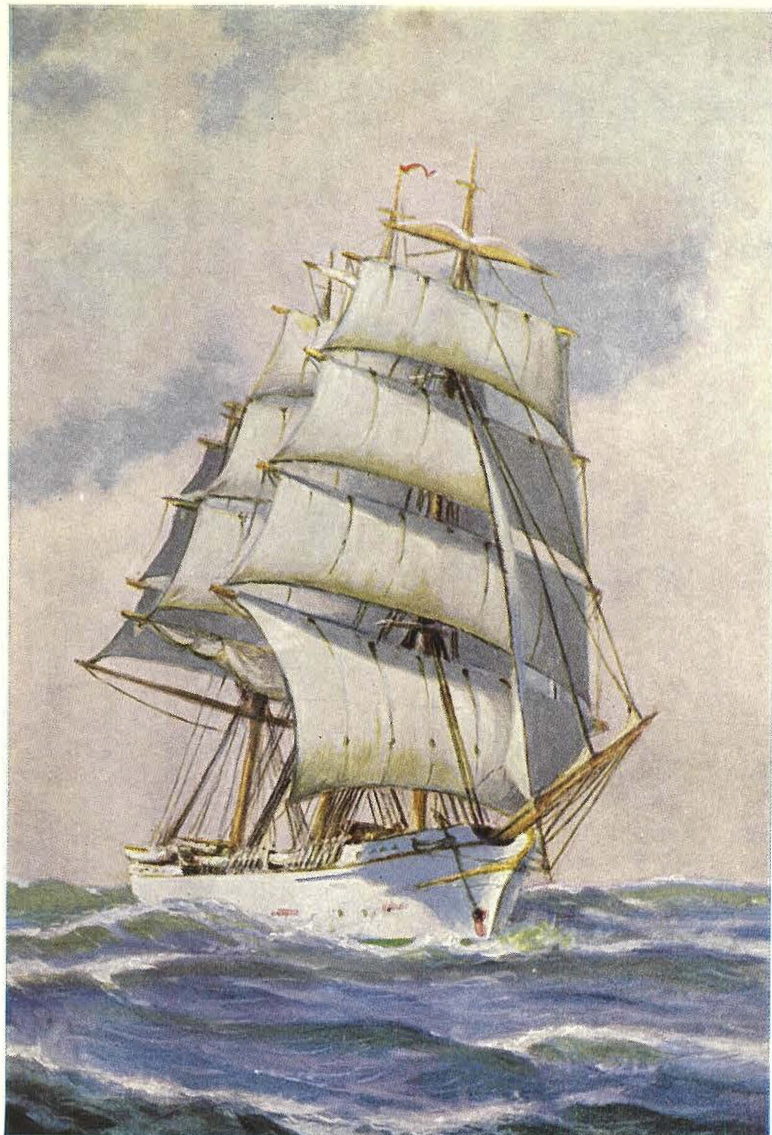


Fregatten „Rota“ i Middelhavet.
Hjemførte Thorvaldsen fra Italien 1838.

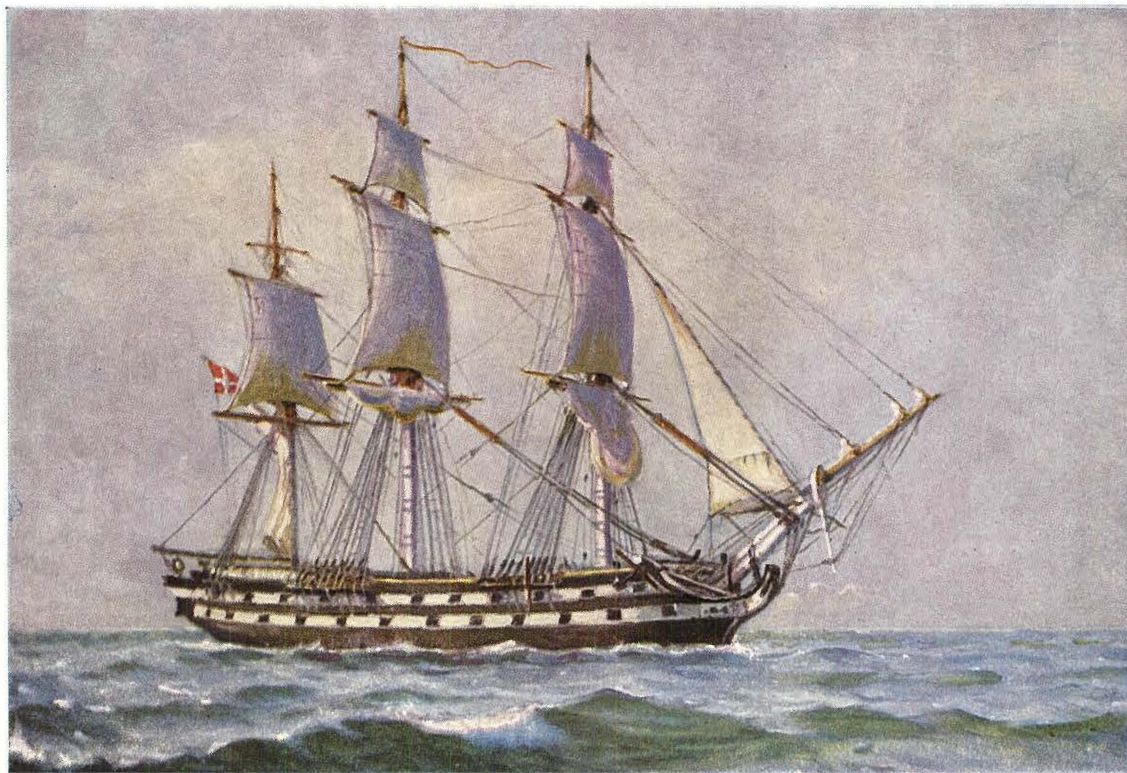


Fregatten „Jylland“ sætter sejl ud for Dover.





*Linieskibet „Prins Christian Frederik“, der deltog
i kampen ved Sjællands Odde 1880,
hvor Willemoes faldt.*



bøjede kunstneren sig endelig. „Det var synd,“ sagde han, og så pakkede han sin vadsæk.

Den 8. august gik Thorvaldsen om bord i „Rota“, men først den næste dag kunne rejsen begynde. Det var nemlig vindstille. Nå, men af sted kom man. Thorvaldsen var tit gnaven, fordi det gik så langsomt med sejladsen, for vinden var nemlig stadig i sit stille hjørne. Den 25. august kom fregatten til Malaga, hvor den store billedhugger gerne ville i land. Men da myndighederne forlangte næsten en måneds karantæne, stak man af igen, så snart man havde fået proviant om bord.

Det friskede op, og hvis man skal tro beretningerne, passeredes Gibraltar med den fantastiske fart af tyve knob! Nå, men det skyldtes nu for en stor del den kraftige strøm.

Efterhånden befandt mesteren sig godt om bord, og han kunne slå en ordentlig latter op, når han blev præsenteret for Nyboder-folkenes ramsaltede historier.

Foruden „stadsbukserne“ havde Thorvaldsen forresten kun eet par benklæder med om bord, og de gik sig en tur, da oppasseren en dag skulle vaske dem, mens Thorvaldsen selv lå i køjen. De gik faktisk midt over. Men skrædderen om bord klarede sagen, og Thorvaldsen var ikke mere fin på den, end at han holdt sit triumfindtog i København med dem på!

Fregatten stod Sundet ind den 17. september hilst af kanonsalut fra Kronborg, men desværre var det tåget vejr, og Thorvaldsen så ingen af de mange både, hvis besætninger var sejlet ud for at hyld ham i sang. I København var alle på benene for at modtage den store kunstner. Så snart fregatten var i sigte, hejstes et flag på toppen af Nicolaj Kirke, og så stormede folk ned mod havnen. Rheden var en myretue af festligt smykkede fartøjer, hvis besætninger holdt troligt ud trods en kraftig byge. Der blev sunget og råbt hurra. Ikke engang Churchill eller vore olympiade-helte har nogensinde fået en sådan modtagelse i København.

Da „Rota“s anker gik, holdt regnen pludselig op, og en pragtfuld regnbue viste sig på himlen.

En udsending fra kongen kom om bord med en udnævnelse til Thorvaldsen. Kunstneren skulle fra nu af være konferentsråd. Men Thorvaldsen var ikke i sit lukaf, da brevet med det højtidelige indhold ankom. Man ledte efter ham, og endelig dukkede han da ud fra toilettet i galleriet. Han var kun i underbenklæder og slåbrok, og han kunne slet ikke forestille sig, hvad kongen havde at skrive til ham. Men han læste hurtigt brevet igennem og erfarede om udnævnelsen. Fuldstændig uimponeret sagde han så:

„Så sked herr konferentsråden da for første gang!“

Da han var blevet klædt anstændigt på i de lappede benklæder, tog han afsked med officerer og besætning. „Rota“ affyrede salut, og Thorvaldsen blev roet ind. Besætningen på „Rota“ mandede rær og råbte hurra i takt til bådsmanspipers trillen.

Og dermed var „Rota“s rolle i Thorvaldsens hjemkomst udspillet. Hvis I vil have resten af historien, kan I få den med Sonnes friser dernede på muren af Thorvaldsens museum!

Og så kan du, Jacobsen, godt kile på med din beretning om „Jylland“,“ sluttede Grønrose.

Jacobsen rømmede sig, betragtede asken på sin cigar og begyndte så at fortælle:

„På billedet her ses „Jylland“ ud for Dovers hvide klinter, netop som besætningen er ved at sætte sejl. Ja, hvide klinter og en tilsyneladende *sort* fremtid. Hvor er vi egentlig en samling usle landkrabber herhjemme, når vi ikke engang forstår at bevare dette skib for efterverdenen. I USA, hvor man taler med ærefrygt om kirker, der er over hundrede år gamle, ville man have forgyldt et skib med en sådan historie som „Jylland“s.

Kølen til fregatten blev lagt i juni 1857, og bygningen af den stod på i tre år. Først i november 1860 afholdtes prøvetur, og i 1862 stod den ud på sit jomfrutogt med kadetter om bord.

Så kom krigen. „Jylland“ deltog først i blokaden af Stettin, men kom ikke i kamp endnu. Det blev imidlertid tit alarmeret til hurtige udrykninger, og krigsbesætningen blev derfor hurtigt et velsmurt og godt arbejdende maskineri. Da østrigerne i marts 1864 sendte en flåde herop, fik skruefregatten „Niels Juel“ samt skruekorvetterne „Hejmdal“ og „Dagmar“ til opgave at spærre den fjendtlige flåde adgangen til Østersøen. Den danske flådestyrke etablerede derfor station i den sydlige del af Nordøsøen. Senere udskiftedes „Dagmar“ med „Jylland“.

Jeg skal love for, at „Jylland“ hurtigt kom i ilden. Den 9. maj, allerede dagen efter ankomsten, blev fregatten indblandet i slaget ved Helgoland. Jeg behøver vist ikke at gå i enkeltheder med beskrivelse af selve slaget, for I ved jo, hvordan det endte. En lille preussisk flåde, der opholdt sig i farvandet, fik ikke større betydning, og østrigerne måtte hårdt medtagne stikke halen mellem benene. Men „Jylland“ gik heller ikke ram forbi. Det var det af de danske skibe, der var stærkest engageret, og derfor fik det de værste sår. Det modtog hele atten træffere, og deraf sad to lige i vandlinien. Meget værre var det gået ud over det østrigske „Schwarzenberg“, der blev skudt i brand. Slaget var absolut en sejr for de danske farver.

Vor flåde havde vist sin overlegenhed, men de dårlige resultater af kampene i land medførte meget dårlige fredsbetingelser for Danmark. Men det kommer jo egentlig ikke „Jylland“s historie ved.

I 1868—69 var fregatten på togt i Middelhavet, og her stiftede besætningen bekendtskab med det varme, sydlandske temperament. Mens skibet lå i Cadiz, der jo ligger i Spanien, oplevede danskerne nogle voldsomme uroligheder, hvorunder sydlændingene ikke sparede på krudtet. En mængde udenlandske borgere søgte beskyttelse om bord i „Jylland“, og da skydningen begyndte at blive danskerne for meget, lykkedes det for byens danske konsul — med en stærk livvagt fra skibet i ryggen — at mægle mellem de kæmpende. Men skibet gjorde sig forresten også gældende på anden måde under det togt. Det vendte nemlig hjem med billedhuggeren Herman Bissens arbejder, der var efterladt i Italien.

Og så kom i de følgende år en lang række spændende togter. Der var f. eks. „kongetogtet“ i 1874 — lad mig lige tænke mig om — jo, det var i 1874. Det var på dette togt, at skibet førte Christian IX til tusindårsfesterne på Island og blev modtaget på Reykjaviks red med kanonsalut fra

fremmede orlogsmænd, der allerede havde ligget der i nogen tid.

To år senere var „Jylland“ i Sct. Petersborg, det nuværende Leningrad, hvortil det førte både den danske og den græske konge.

Og så var der jo alle Vestindien-togterne, fem ialt. På det ene af dem var Norges nuværende konge med som lærling, og I kan tro, han på den rejse fik lært havet ret at kende. På vej hjem over Atlanten fik skibet en „halv pelikan“ på halsen. En forkert sø lavede en forfærdelig ravage om bord, men gutterne klarede situationen.

Men nu må jeg lige kigge i min lommebog for ikke bagefter at få på puklen. Joh, lad os nu se, jo, det var den 4. april 1887, kommandoen blev strøget om bord, hvorefter „Jylland“ blev afrigget og desarmeret. Nu blev det — fra 1892 — eksercer- og kaserneskip og fortojedes ved Hønsbroen. I seksten år førte det denne for en veteran så usle tilværelse. Rigning, kanoner, kommandobro og skorsten var smidt i land, og det samme gjaldt skibets B & W maskine, som det havde været morsomt at have i dag. Men maskinen er altså væk, desværre. Og fregatten lignede en af kartoffelskuderne ved Børsen — med tag over dækket!

I 1908 var forsvaret i den ikke helt uvante situation at mangle penge, og derfor blev fregatterne „Niels Juel“ og „Jylland“ udbudt til salg. Men der var enkelte, som syntes, det ville være synd at lade dem begge gå til ophugning, og da „Jylland“ var det sundeste af de to skibe, satte man alle kræfter ind på at bevare dette. „Man“ var en ganske lille gruppe med fiskeriinspektør Chr. Løfting og ingeniør Carl Holtermann i spidsen. Da skibet skulle sælges for højeste bud, var disse mænd og de få, der støttede dem økonomisk, ikke i stand til at hamle op med ophugningsfirmaerne. Men de bød i alle tilfælde 55.000 kroner og forlangte samtidig, at korvetten „Dagmar“s rig skulle følge med i købet, og at marineministeriet skulle medvirke ved fregattens bevarelse i fremtiden.

Ganske vist var budet på 55.000 det højeste, men ministeriet turde ikke gå ind på de betingelser, der iøvrigt blev stillet. Derfor solgtes skibet til et tysk firma. Hvilken hån mod vor flådes historie! Nå, men det lykkedes trods alt at købe skibet tilbage til Danmark. En landsindsamling blev så sat i gang, skibet repareret og tilrigget med „Dagmar“s rig for derefter at fungere som udstillingsskip i Århus. Den glørværdige tid var forbi, men der blev installeret en biologisk samling om bord, og det smagte jo altid lidt af saltvand og fisk. Samtidig fik forresten en hær- og flådeudstilling logi om bord.

Så gik turen til Langelinie i København, hvor der bl. a. — i 1910 — arrangeredes en flyveudstilling om bord. Senere var skibet på „togt“ til fjorten danske byer med en udstilling for „Dansk arbejde“ om bord. Det blev bugseret fra sted til sted.

Det begyndte nu at knibe med pengene til fregattens bevarelse, men det lykkedes endnu en gang at frelse den fra ophugning. Godsejer Schou købte skibet og lod det ankre op i Juelsmindebugten ved Horsens, og i 1914 afholdtes en 50 års mindefest for slaget ved Helgoland om bord. Mange af veteranerne fra slaget var om bord.

I begyndelsen af den første verdenskrig oplevede „Jyl-

land“ endnu en gang at gøre tjeneste for marinen. Orlogsflaget blev hejst agter, idet skibet i Aalborg havn fungerede som radiostation for marinen. Forinden havde der forresten været radioskole om bord.

Men i 1925 døde godsejer Schou, og så var det igen ved at gå galt. Men det lykkedes at få marineministeriet til at overtage skibet og udgifterne ved dets bevarelse. Og så fulgte oprettelsen af nogle private foreninger, som arbejdede for fregattens bevarelse og restaurering. Og der fulgte den lange epoke med skolebørns ferieophold om bord. Under den anden verdenskrig fungerede skibet forresten en tid som stilleliggende skoleskip for arbejdsløse danske søfolk, og efter krigen sank det som bekendt ude på Holmen.

Nu synes skibet at være glemt af Gud og hvermand. Det ligner efterhånden et hyttefad! For nogle år siden kunne vi have ført skibet tilbage til dets oprindelige skikkelse ved et bidrag på 25 øre fra hver danskers side. Nu vil det blive betydeligt dyrere, og jeg nærer ikke håb om, at „Jylland“ undgår den ophugning, som har truet så mange gange,“ sluttede Jørgensen.

„Ja, den historie var der jo lidt kød på,“ sagde slagtermester Eskildsen og slog en latter op. „Men også det skib, jeg vil fortælle om, har taget sin tørn i krigen. Jeg vil fortælle om skoleskibet „Danmark“, sejslskibet der var med i den første jet- og atomkrig!

Det smukke, hvide skoleskip er — som I kan se — rigget som fuldskib med dobbelte mærsejler, enkelte bramsejler og med røjl på alle toppe.“

„Det har du øvet dig på at sige,“ drillede Olsen.

„Tjah, når man har været på togt med skuden, så kender man vel nok sejlføringen. Vi kunne sige den næsten i søvne. Jeg var med på første togt, men måtte senere opgive søen på grund af en øreskade. Ja, og så blev jeg altså slagter. — Nå, men hvad kommer det egentlig jer ved!

Skroget er af stål og har dobbeltbund. Også undermasterne er af stål, og sprydet er noget helt for sig selv: Til dette anvendtes et ca. 125 år gammelt lærketræ, som med en længde af 301½ meter var det største i sin art her i landet! Det er et meget moderne skoleskip, som nok kan gøre udlændinge grønne af misundelse. Der er plads til 120 elever om bord, og de har alle deres eget klædeskab og egen kistebænk. Og så er der radio, hospital og varmeanlæg om bord. Ja, der er s'gu også radar!

Nå, men det var historien: Skibet blev bygget i 1932—33 i Nakskov på statens og rederiforeningens bekostning. Da skibet skulle løbe af stablen, var mange notabiliteter mødt op, bl. a. også Stauning. Men de måtte alle rejse slukrøede hjem, for søsætningen blev ikke til noget. Der var nemlig den dag et usædvanligt lavvande. Men dåben blev foretaget alligevel, og to dage senere gled „Danmark“ ud i sit rette element.

Heldigvis var skibet ikke hjemme, da tyskerne besatte landet. Det lå i Jacksonville i Florida, da tragedien ramte Danmark. Mange af eleverne gik over i den amerikanske handelsflåde. Andre meldte sig til tjeneste i det canadiske forsvar. Flere af dem vendte desværre ikke hjem mere.

Så kom angrebet på Pearl Harbour, og kaptajn Knud Hansen og hans officerer samt de tilbageværende elever tilbød straks at stille sig selv og skibet til rådighed for den

frie verden. Skibet sejlede nu til kadetskolen i New London, hvor det fik Stars and Stripes under gafflen. Men skibet blev ikke omdøbt, og besætningen, der nu skulle fungere som lærere, beholdt deres danske uniformer.

Da „Danmark“ den 26. september 1945 — på Christian X's fødselsdag — blev givet tilbage til den danske stat, havde 5.000 amerikanske kadetter fået en glimrende sejl-skibsuddannelse om bord i det danske skib, og 3.000 nåede at blive officerer, inden krigen sluttede. To måneder senere ankom skibet til det land, hvis navn det bærer. Det fik en strålende modtagelse efter at have været borte i nøjagtigt 2.289 dage. Og nu er det altså igen en af Danmarks bedste gesandter i udlandet. Jeg vil vædde en hel rullepølse på, at der ikke findes noget bedre uddannelsessted for unge søfolk end dette smukke skib,“ sagde Eskildsen med overbevisning.

Formanden så op på det sidste billede.

„Det må vist være min tur nu. Jeg vil fortælle jer om lineskibet „Prins Christian Frederik“, som på billedet her ses for en lænser. Jeg er ikke videre stiv i marinehistorien, men jeg satte mig lidt ind i skibenes historie, da jeg købte billederne. Hvis jeg siger noget forkert, må „professoren“ rette mig. Og så kører jeg løs:

Lineskibet løb af stablen i 1804 og havde 68 kanoner. Da krigen mod englænderne brød ud i 1807, lå skibet i Norge, hvor det kom under kommando af kaptajn Vilhelm Jessen, der samlede besætning til det i Christiansand. Men englænderne, der lå uden for havnen med en eskadre, forlangte „Prins Christian Frederik“ udleveret. Skete dette ikke, sagde de, ville de angribe. Men Jessen pudsede briterne. Om aftenen den 29. september slap han i ly af mørket forbi fjenden og nåede til Frederiksværn, hvor en lille dansk eskadre var samlet. Senere var skibet en tur til Øresund for at jage nogle englændere væk. Det var nemlig efterhånden det eneste tilbageværende af de danske lineskibe.

I nogen tid var lineskibet med til at sikre tilførslerne af proviant og våben til styrkerne i Norge.

Den 18. marts 1808 kom en direkte ordre fra kongen om straks at sejle til Storebælt for at erobre en fjendtlig fregat ved Sprogø. Men det var en vanskelig opgave, der her blev tildelt vort eneste lineskib, for en stærk britisk flådestyrke befandt sig i Storebælt. Iøvrigt havde Jessen måttet sende 200 syge mænd i land i Helsingør. I stedet fik han andre 200 uøvede folk om bord.

Da skibet den 21. marts passerede Nakkehoved, kom tre engelske lineskibe med kurs mod syd og ankrede ud for Hornbæk. De to parter kom dog ikke i kontakt med hinanden. Admiralitetet sendte straks bud for at advare Jessen, og fiskere gik ud for at gøre det samme — men uden held.

Den 22. marts kom det til slaget ved Sjællands Odde. Om morgenen lettede to engelske fregatter med kurs mod det danske skib, fordi de tog det for en landsmand. Men Jessen lettede også for at fjerne de fjendtlige skibe fra Storebælt, inden han gik i kamp.

Ved middagstid observerede man om bord i „Prins Christian Frederik“ en britisk korvet, der styrede østpå og sluttede sig til fregatterne. To timer senere fik man øje på de to britiske lineskibe „Stately“ og „Nassau“, der kom

ret imod det danske lineskib. Nu var overmagten for stor. Jessen bestemte sig nu for at vende og undgå kamp. Han styrede ned mod Sejrøbugten, hvor fjenden næppe turde følge efter, men den kendtmand, man havde om bord, ville ikke påtage sig at føre det danske lineskib sønden om Samsø, fordi det stak meget dybt.

Jessen holdt så en slags skibsråd med sine fire ældste officerer, deriblandt Peter Willemoes. Officererne var enige med Jessen i, at det ville være dumt at sejle sydpå vest om Sejrø, fordi man derved ville trække fjenden med til Storebælt. Desuden ville man på den måde ikke kunne undgå kamp. Når det var så vigtigt at undgå at få fjenden til Storebælt, skyldtes det, at franske tropper skulle overføres fra Fyn til Sjælland.

Det var planen at passere Sjællands Rev før fjendens ankomst og derefter nå frem til Kronborg. Sjællands Rev passeredes også, men så trak vinden sydligere, og det var noget, der ikke passede ind i planen. „Prins Christian Frederik“ måtte derfor ligge bidevind for at sejle langs revet, mens fjenden stadig havde rum vind. Da vinden samtidig fløvede, var det rent galt for det danske lineskib, der havde sin force i frisk vind.

Og så kom det til kamp. Kl. 19.30 affyrede danskerne de første skud, der traf „Nassau“s rigning og lavede en del ravage. Men snart var „Prins Christian Frederik“ under dobbelt ild, idet de to lineskibe, der hver havde 68 kanoner ligesom det danske, lagde sig på hver sin side af det.

Det danske skib blev slemmet medtaget, men klarede sig godt trods en uøvet besætning, og efter halvanden times forløb måtte englænderne trække sig tilbage for at reparere. Men de kom voldsomt igen, og snart fik de assistance af fregatterne. Danskerne var helt omringet. Men Jessen ville ikke give op. Han ville have fjenden til at gå på grund sammen med sig. Heller ikke denne del af planen lykkedes, for mens det danske skib selv gik på grund, klarede englænderne sig med nød og næppe fri. Så strøg Jessen flaget, og englænderne satte ild på „Prins Christian Frederik“, da de så, at skibet ikke kunne reddes.

De danske tab var meget store, og de engelske var ikke meget mindre. Blandt de døde om bord på „Prins Christian Frederik“ var løjtnant Willemoes, helten fra slaget på København Rhed.

Ja, det var jo faktisk en sørgelig historie at slutte af med. Men den viser, at man i den danske flåde ikke har været bange for at tage kampen op selv mod en kæmpe-mæssig overmagt,“ sluttede formanden.

Alle havde været så optaget af at høre på beretningerne, at de slet ikke havde set mig skrive alt, hvad de sagde, ned. Men pludselig fik Eskildsen øje på mig.

„Hvad er det med Jack Tar? Han har jo ikke fået lov at fortælle noget!“

„Nej, der er jo ikke flere billeder at sige noget om,“ svarede jeg.

„Næh, men så må du jo hellere give en omgang øl,“ fortsatte Eskildsen. „Sig mig, du har vel ikke siddet og skrevet alt ned, hvad vi har sagt, for at få det trykt i Vikingen?“

„Absolut ikke,“ svarede jeg — og uden at lyve. For historierne kom jo ikke i Vikingen, men i Jul på Havet.

„Hvalrossen“s sidste rejse

Af OTTO LUDWIG

Illustrationer af OSCAR KNUDSEN

Grønlandske Handels gamle, veltjente „Hvalrossen“ slæbte sig hen over det sydlige Ishav med en fart af 45 knob. Normalt var skibet indsat i eksportfarten fra institutionens frugtplantager i Thule, men på grund af svigtende efterspørgsel på frugt var det blevet chartret af et privat rederi og indsat i farten på underudviklede lande. For øjeblikket var lasten i det 50.000 tons store skib fyldt med udblæsningsrør til måneraketter.

Faktisk var „Hvalrossen“ allerede tjenligt til op-hugning, for det var både for langsomt og for dyrt i drift. Alene det, at skibet krævede mindst fem mands besætning, gjorde det håbløst forældet. Større både end det pilede over havene med farter omkring 65 knob og med kun to mand om bord! Men selv de gamle skibe havde fået deres chance nu, efter at man egentlig helt havde opgivet skibsfarten som transportfaktor af betydning. Raketplanerne havde truet med at slå skibene helt og holdent ud, men nu var luftrummet fyldt til trængsel, og man måtte tage søfarten til hjælp for at klare det store transportbehov.

Kaptajn Vilhelm Andersen var en typisk repræsentant for den rigtig gamle sømandstype, som stadig talte om radar og andre håbløst forældede navigationshjælpemidler. Der stod en særlig eventyrglans om ham. Det fortæltes om ham, at han havde en onkel, som kendte en, der engang havde sejlet med et gasturbineskib! Men Andersen var jo også en gammel knark. Han havde den latterlige indstilling, at den dag, der ikke var flere skibe tilbage af „Hvalrossen“s slags, ville han ikke sejle mere. Nå, med sine 98 år nærmede han sig også pensionsalderen.

Andersen foragtede de moderne skibe, der sejlede rundt med kun en skipper og en maskinmand om bord, og som fjernstyrede af små kontormus derhjemme i rederiet efter ordrer fra oven. Hans bedste læsning var spændende romaner fra dampskibstiden,

og tit listede han en kikkert (optisk instrument fra det 20. århundrede) med op på broen for ligesom at fornemme lidt af tidligere tiders sømandsliv.

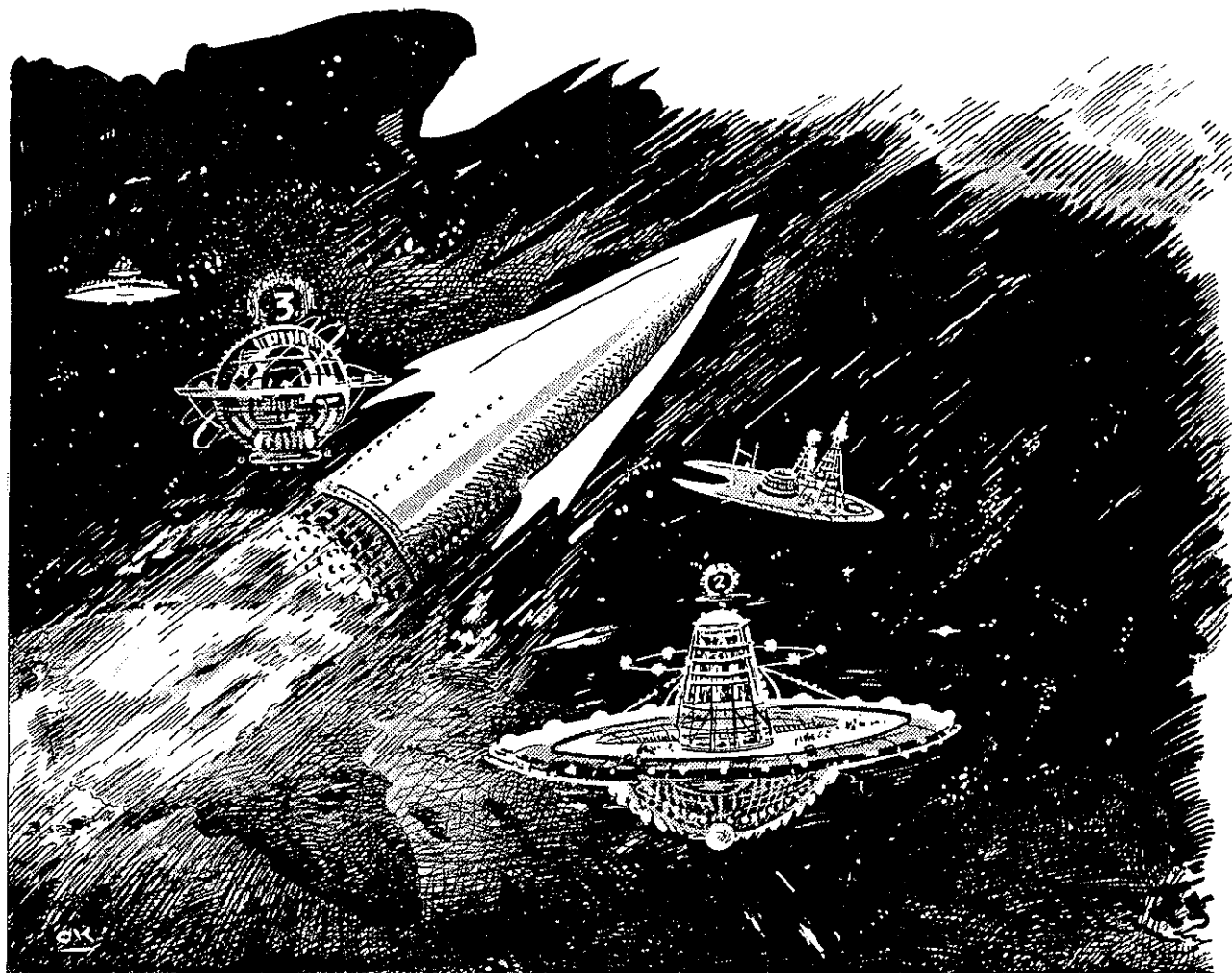
„Hvalrossen“s maskinchef var en ung mand på 68 og den eneste mand i maskinen. Ordet maskinchef var en levning fra den tid, da der var flere om at passe skibsmaskineriet. Efter skipperens mening var maskinchef Authomasen lidt for doven. Authomasen havde lavet et arrangement, så at han kunne passe maskineriet fuldstændigt fra sin køje i lukaf'et. I bøgerne fra dampskibstiden havde Andersen læst om, hvordan den tids maskinfolk havde rodet nede i maskinrummet, hver gang skibet lå i havn. Han havde læst om sorte fyrbødere med svedeklude om halsen og om rygende skibsskorstene. Al den moderne teknik var ham imod, og derfor syntes han heller ikke videre godt om Authomasen.

Andersen fik pludselig øje på to mand af besætningen, der stod nede på dækket og prøvede hver et sæt rumfarts-tøj, som de velsagts skulle have på ved næste landlov. Ja, de unge mennesker tænkte ikke på andet end på at drikke whisky og danse på den nærmeste himmelrums-restauration!

Skipperen kontrollerede den automatiske rorgænger og gik ud på dækket for at give matroserne en overhaling:

„Hva' dølen!“ sagde han med en glose fra dampskibs-romanerne. „Tror I, vi er til mannequin-opvisning? I har jeres arbejde at passe, og jeg har krav på, at I bestiller noget inden for jeres fire timers daglige arbejdstid. I kulbrændernes dage var arbejdstiden meget længere, og der var dengang ingen robotter til at overtage vagterne. Der var altid nogen på benene døgnet rundt. Nu har vi gudhjælpemig atomskibe med vatmænd om bord!“

„Undskyld, herr kaptajn,“ sagde den ene af matroserne, Victor Uraniumsen, idet han pillede sin miniature-radiomodtager ud af øret. „Hva' er en kulbrænder for noget?“



Luftrummet var fyldt til trængsel, og man måtte tage søfarten til hjælp for at klare det store transportbehov.

„Hah, tænkte jeg det ikke nok!“ lo Andersen bittert. „Lærer I da slet ingen historie på søfartsskolerne?“

„Joh, det gjorde vi da,“ svarede Uraniumsen. „Men skolerne eksisterer jo slet ikke mere, nu da de fleste skibe ikke har menige søfolk om bord. De fleste af matroserne er søgt over i rumfarten.“

„Nå, ja, det er rigtigt,“ sagde Andersen eftertænksomt. „Men en kulbrænder var et dampskib, hvis kedler blev fyret op ved hjælp af kul. Men I ved måske heller ikke, hvad kul er?“

„Joh,“ svarede den anden matros, der hed Nylonen. „Jeg har set og hørt et eller andet om det engang som dreng. Jeg tror, det var i det tre-dimensionale farvefjernsyn. Kul var vist et stof, man anvendte omtrent på køkkenmøddingernes tid. Men man skulle bruge bjerge af det for at få en lille smule varme!“

Kaptajnen rystede opgivende på hovedet og tog den rullende trappe op til øverste dæk. Han kom forbi kabyssen og stak hovedet ind til kok Balduin Konservesen, der var i færd med at tilberede dagens hovedmåltid. Fra en æske tog han en lille tablet på

en ærts størrelse og lagde den i en stor gryde med vand.

„Hvad er det for en tablet?“ spurgte kaptajnen lækkerstulent.

„Sprængt oksebryst til hele besætningen,“ svarede Konservesen. „Men De kan måske ikke lide oksekød?“

„Jeg kan spise, hvad det skal være. Om det så skulle være beskøjter!“ svarede Andersen og mindedes dunkelt dette ord fra en sejlskibsroman, han havde lånt hjem fra søfartsmuseet mod et større depositum.

Kokken, der ikke ville lade sig mærke med, at han ikke var helt på hat med fremmedordene, sagde:

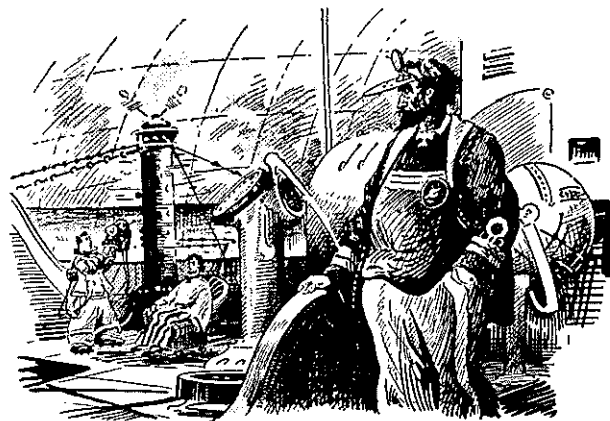
„Nåh, ja, men fisk kan skam også smage godt!“

„Javist,“ sagde kaptajnen, der pludselig selv kom i tvivl om, hvad beskøjter egentlig var.

„Hvalrossen“ strøg gennem søerne næsten uden at slingre. Andersen tænkte vemodigt på dampskibsromanernes beskrivelser af rullende skibe i høj sø, og han havde lyst til at slå stabilisatorerne fra for bare en enkelt gang at føle, hvordan det var at være

sømand. Men han turde ikke. Skibets rulninger ville straks blive registreret hjemme på rederikontoret.

Nej, det var ikke spændende at være sømand mere, tænkte Andersen. Han kunne huske, da han som lille dreng havde leget med sin lille, smarte chris-craft hjemme på fjorden. Men nu var fjorden og næsten alle andre danske havindskæringer væk. De var dæmmet ind og udtørret for at give plads til landbruget. Danmark var kommet i en slem knibe, da København havde bredt sig ud over hele Sjælland. I en fart havde man taget fat på at inddæmme en mængde farvande. De konservative fiskere, der ligesom Andersen syntes, at der dog var *lidt* romantik ved diesel- og benzin-motorernes tid, havde selvfølgelig protesteret. Men de yngre, der allerede i nogen tid helt og holdent havde givet sig af med fiskeopdræt i land, syntes ikke, der var noget at være bekymret over.



Andersen fik pludselig øje på to mand af besætningen, der stod nede på dækket og prøvede hver et sæt rumfarts-tøj.

Andersen stirrede ud over havet, hvor små isflager var begyndt at vise sig. Langt borte så han ligesom et bjerg rejse sig i vejret. Han tog sin uundværlige kikkert frem i stedet for at gå op i navigationsrummet og bruge navi-teleapparatet. Dette instrument ville kunne give ham et fuldstændigt klart billede af den observerede genstand. Han ville kunne se den, som var den kun 50 meter borte. Afstanden til den og kompasretningen ville kunne ses i det bevægende billedes nederste hjørne. Men Andersen foretrak sin gamle kikkert, som museumsfolk fra Helsingør-kvarteret i København allerede havde været ude efter.

Kaptajnen blev skuffet over det, han så. Det var såmænd bare en af de 100.000 tons store, flydende algefarme, der lå derude. Han kunne huske, da den sidste hval blev dræbt. Dyret havde været fredet i mange år og skulle have lidt en naturlig død, men en eller anden forbryderisk person havde dræbt den fra en helicopter-scooter. Heldigvis var han blevet opdaget af det flyvende færdselspoliti og havde fået

sin fortjente straf. Men allerede længe før den tid havde man som en slags erstatning for hvalfangsten udlagt de flydende algefarme, hvortil man i begyndelsen havde anvendt de overflødige hvalkogerier.

Andersen lod kikkerten hænge ned på maven og kiggede op gennem plastictaget, der dækkede hele skibets overbygning og beskyttede den mod regn, sne og eventuelle søer. Over hovedet på ham snurrede en turbo-drevet sportsmaskine af ældgammel dato. Det var vel en familie fra det sydamerikanske fastland, der skulle på en lille ferietur til Antarktik, tænkte han. På disse kanter var der ellers ret stille både på havet og i luften. Der kunne gå halve timer, mellem hver gang man så en maskine i luften. Og der kunne gå hele timer, uden at man så andre skibe. Men sådan havde det jo også været oppe på Grønland før i tiden. Siden gartnerierne og frugtplantagernes fremkomst deroppe var de grønlandske farvande imidlertid blevet hele myretuer. Grønland og de to poler var snart de eneste steder, hvor der var plads til at dyrke. Uranminerne på Grønland erstattede iøvrigt rigeligt det manglende sollys og skabte et behageligt klima i de store byer, hvor der ikke var blevet set sne i gaderne i mands minde, bortset fra en enkelt gang, da de underjordiske varmeledninger i Thule svigtede i nogle få minutter. Men da havde de små eskimobørn også været ved at dø af skræk!

Igen gik skipperen op i navigationsrummet. Han stirrede hadefuldt på alle de moderne instrumenter, hvoraf endda ikke alle var så tidssvarende, som de nye søfartslove krævede. Automatiseringen var ved at gå ham på nerverne, og han ønskede inderligt, at han var blevet født i dampskibenes tid, da der stadig var brug for mandfolk på havene. Hvor ville det være dejligt for en enkelt gangs skyld at sejle, som skipperne gjorde det før i tiden. Det måtte have været en romantisk tid med de meget omtalte radaranlæg, der ikke gav andet end et omrids på skærmen af de ting, man mødte på havet. Og endnu mere romantisk måtte det have været, da man endnu navigerede efter almindelige gyrokompasser og brugte sekstanter. Andersen havde læst en del om de ting i gamle bøger, og han havde såmænd en gammel sekstant liggende i en skuffe.

En klokke ringede i det samme hvide i et hjørne. Det var billedtelefonen, der kaldte. Andersen tog den af. På billedskærmen over apparatet så han en rødmosset telefondame med brune øjne og grønt, farvet hår melde, hvorfra der kaldtes. Hans kone ville tale med ham.

Fru kaptajn Andersen viste sig på skærmen. Hun var klædt på til at gå i byen.

„Davs, Vilhelm,“ sagde hun. „Jeg ville lige kalde

dig op, inden jeg tog af sted. Der er lidt dødt her i København i denne tid, og der går et spændende stykke — en af de moderne dufte-film, du ved — oppe i Skagen. Jeg tager lige en smut derop og vil bare ønske dig godnat. Nå, jeg må løbe, maskinen til Skagen går om et øjeblik henne fra Brønshøj Torv!“

Og så var hun væk. Andersen havde knapt nået at få sagt noget. Hans kone var forlystelsessyg og alt for ung til ham, kun 75, og han havde mistanke om, at hun gik ud til baller, når han ikke var hjemme!

Resigneret lagde han røret på.

En anden klokke lød. Det var fra skibets kalde-system. Kokken havde maden færdig og ville vide, hvor kaptajnen ville have den serveret. Skipperen trykkede på en knap, og et øjeblik efter kurede et par tallerkener ud gennem en lem i skodtet.

Besætningen var træt efter fire timers hårdt arbejde med at støvsuge dæk og den slags. Alle mand gik til køjs. I morgen ville man være i havn, og der ventede en anstrengende dag.

Skipperen undlod at sætte de automatiske vagter til. Han havde ikke lyst til at sove. For en gangs skyld ville han være på broen hele natten. Robot-maskineriet irriterede ham. Pludselig kom han i tanker om et problem, der havde pint ham noget i et stykke tid. Han tog lokal-telefonen og ringede ned til maskinchef Authomasen.

„Mester,“ sagde Andersen. „Har vi brændstof nok om bord?“

„Masser, skipper,“ lød svaret. „Vi har til et par tusind sømil endnu. Men vi kan jo altid købe et par gram, når vi kommer i havn.“

„All right,“ sagde Andersen og lagde røret på.

Pludselig fik han lyst til at kvitte hele robot-maskineriet og sejle på gammeldags facon. Han var vis på, han nok skulle klare sig uden alt det moderne stads. Han havde læst så mange gamle, gulnede bøger om navigation, at han nok mente at kunne hamle op med fortidens navigatører.

Han kunne have lyst til at sætte stabilisatorerne ud af funktion for at mærke skuden rulle. Han kunne også godt tænke sig at koble begge sideskruerne og stævnskruen fra for at sejle adstadigt af sted med tyve knob, men så ville der straks komme reaktion fra rederikontoret, og den sovende besætning ville vågne og tro, han var blevet gal.

Andersen vidste, han kunne risikere at møde isbjerge meget snart. Det pirrede hans trang til spænding, men der var ikke så meget ved det, når navi-teleapparatet straks røbede de store isformationer på mange sømils afstand. Han ville også snart komme ind i et farvand med mere fast is, måske allerede i

morgen. Men det ville der heller ikke være noget sjov ved, for de infrarøde stråler i stævnen smeltede jo fastisen på lang afstand!

Det var lang tid siden, skipperen havde indåndet frisk, uforfalsket havluft. Ikke sådan at forstå, at luften var dårlig om bord. Over alt om bord, på dæk, i saloner, i lasten og i navigationsrummet, var luften frisk og tempereret. Alle gik i skjortærmer hernede i det sydlige Ishav. Men nede i sit lukaf havde Andersen en skindhue, et par gammeldags bælgvanter og en vams — altsammen med indlagt elektrisk varme. Han besluttede at gå ned efter de antikverede beklædningsgenstande.

Da han kom op igen, tog han tøjet på, trykkede på en knap og så i vejret. Over ham blev plastic-taget skudt til side. Han stirrede lige op i himlen og mærkede kulden slå ned om sig. Herligt!

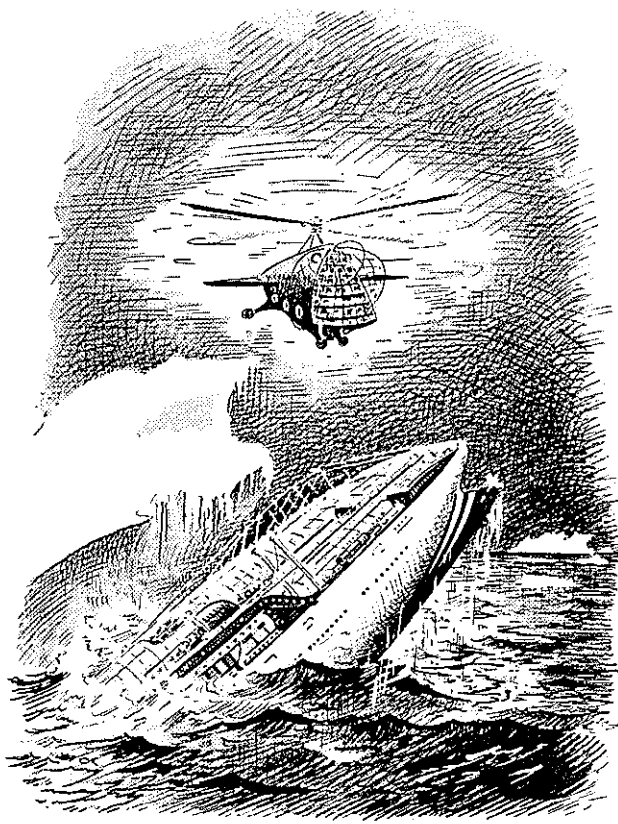
Efter nogen tids forløb dristede han sig til at slå navi-teleapparatet fra, og lidt efter lidt kobledes også de andre moderne apparater fra. Andersen følte sig som en rigtig sømand. Men farten holdt han. Sejlplanen skulle holdes pr. minut!

Andersen følte sig ligefrem beruset af havluften og kulden samt af følelsen af at sejle på gammeldags maner. Han tog sekstanten frem, tørrede den af for årgammelt støv og prøvede at tage en observation ved hjælp af stjernerne. Første gang slog det fejl. Han regnede nemlig ud, at han befandt sig midt i Sibiriens vrimplende myretue af mennesker! Men så fandt han ud af, at han havde taget fejl af en jorddrabant og en af de kendte stjerner. Næste forsøg gik bedre. Hans pladsbestemmelse svarede næsten overens med den, apparaterne havde givet ham nogen tid i forvejen.

Efterhånden fortog rusen sig. Andersen blev betænkelig. Hvis rederiet opdagede, hvordan han sejlede, ville det koste ham hans stilling. Om to år fyldte han hundrede år og ville få pension. Men den ville ryge, hvis han nu blev røbet af en eller anden om bord. Og hvad skulle han så leve af resten af sit liv?

Han var egentlig også godt klar over faren ved at sejle på denne måde. Han havde jo ikke navi-teleapparatet i gang, som kunne vise ham eventuelle isbjerge. I gamle dage kunne man klare sig med radar, ja, måske helt uden instrumenter af den art, fordi man sejlede så langsomt. Men selv med den forholdsvis ringe fart af 45 knob var det ikke let at standse et skib, hvis der pludselig dukkede et isbjerg op forude.

Andersen lænede sig ud over siden og kiggede forud. Han blev bleg i ansigtet. Et vældigt isbjerg tårnede sig i vejret foran skibet! Han sprang hen til det store instrumentbord og trykkede på en mængde



— Aldrig havde jeg drømt om at skulle rasle af sted i en gammel redningshelikopter som denne, sagde Nylonsen.

knapper. På den måde begyndte maskineriet at gå bak, roret drejedes i borde, de vandtætte døre lukkedes, og havet omkring skibet badedes i lys, som var det midt på dagen. En af knapperne fik et højttaleranlæg i folkenes hovedpuder til at larme og fortælle, hvad der var ved at ske. Samtidig vibrerede køjerne ganske let — for en sikkerheds skyld, så alle blev purret ud.

Men Andersen havde reageret for sent. Han var jo ikke helt ung længere. Med et brag knaldede „Hvalrossen“ lige ind i isbjerget. Det store skib gennemrystedes voldsomt, og maskinen gik i stå. Uden tvivl var det meste af forskibet smadret. Skipperen var trods alt koldblodig. Han trykkede på endnu et par knapper. Den første forårsagede, at skibets øjeblikkelige og ganske nøjagtige position udregnedes og udsendtes til alle verdenshjørner. Den anden knap sendte automatisk telefotos af skibet hjem til København hvert tiende sekund.

Andersen forspildte ikke eet sekund. Forlængst havde han trykket på den knap, der fik redningshelikopterens maskine til at starte, så flyet stod parat på øverste dæk, hvor besætningen lige kunne stige ind i det.

Skibet begyndte at hælde med stævnen. Det var ved at synke. De vandtætte døre virkede altså ikke. Systemet måtte have lidt skade ved det voldsomme sammenstød med isbjerget.

Besætningen tog situationen roligt, selv om den aldrig havde været ude for den før. Men alle vidste, at der ikke var større fare på færde for deres liv.

Kokken fik travlt med at finde tabletter frem i kabysen. Man skulle jo nødtigt sulte om bord i den langsomme helikopter!

Skipperen gav sine ordrer gennem højttaleranlægget.

„Gå om bord i helikopteren,“ beordrede han.

„Ja, men kaptajn, De skal jo med!“ sagde maskinchef Authomasen ind i en mikrofon, der hængte på skodtet.

„Jeg bliver om bord,“ svarede Andersen.

„Skibet kan synke hvert øjeblik!“ fortsatte maskinchefen.

„Det holder sig flydende,“ svarede skipperen, selv om han vidste, det ikke passede. Han havde bestemt sig til at gå ned med sit skib. Han var ked af, at gamle „Hvalrossen“s dage allerede var talte. Han havde sådan glædet sig til, at skibet kom i havn. I den antarktiske havn, der skulle anløbes, havde han bestilt en gang ovnlakering for det 50.000 tons store skib. Det ville have været ordnet på et par timer, og „Hvalrossen“ ville have lignet et helt nyt skib. Men det blev der ikke noget af nu.

At gå ned med sit skib var mode for nogle hundrede år siden, havde Andersen læst. Han ville tage den gamle tradition op. Iøvrigt ville han også meget nødtigt udsættes for at skulle besvare nærgående spørgsmål i sø- og handelsretten. Hvis han gik ned med skibet, ville det aldrig blive opdaget, at han havde sejlet uden at have alle instrumenterne i gang.

Authomasen prøvede endnu en gang at overtale kaptajnen. Men det mislykkedes. Maskinchefen kunne ikke dy sig for at mumle: „Den stædige gamle satan.“

Andersen hørte det og skummede af vrede. Tænk, at man kaldte ham gammel. Han var dog en mand i sin bedste alder!

Helikopteren startede fra dækket. Matros Nylonsen stillede ind på kursvælgeren, som han havde lært det på søfartsskolen, tændte sig en cigaret og sagde:

„Sømandens liv er hårdt. Aldrig havde jeg drømt om at skulle rasle af sted i en gammel redningshelikopter som denne!“

„Der er måske ikke engang radio-avis om bord?“ spurgte Authomasen ængsteligt. Han var bange for at komme til at kede sig.

„Jo, der er,“ svarede matros Uraniumsén. „Men det kan være, førsteudgaven endnu ikke er kommet.“

Authomasen trykkede på en knap i maskinen, hvorpå der stod: „Dansk tid.“

Straks meldte en stemme: „23, 59, 40!“





Reproduktion: Brdr. Barentzen

Fiskekutter i høj sø

Maleri af S. Kielland-Brandt

Den levende snemand

Af HENNING NIELSEN

Illustreret af OSCAR KNUDSEN

Mange mænd af vidt forskellige nationaliteter, som har deltaget i ekspeditioner i Himalayas bjerge, har bragt rygter med tilbage om kolossale fodspor, de havde set i sneen — fodspor, der bortset fra størrelsen ganske nøje lignede dem, som menneskelige væsener afsætter.

Endnu har dog ingen opdagelsesrejsende set så meget som skyggen af en af disse „afskyelige snemænd“, som de i reglen benævnes, og mand og mand imellem er den almindelige mening vel også nok den, at de hører hjemme i fantasiens verden.

Men den, der kommer til Grindstone Islands, en lille canadisk ø, beliggende i St. Lawrencebugten, vil ganske givet ikke alene få den indfødte befolknings beretning om den kæmpemæssige snemand, som engang steg i land på deres ø, at høre, men vil uden tvivl tillige blive præsenteret for nogle af hans efterkommere.

— — —
„Miraklet Bourdais“, som øboerne kalder det, fandt sted søndag den 15. december 1872. Øboerne — hovedsagelig fransk-canadiske fiskere — havde om morgenen hørt deres elskede præst, fader Boudreal, prædike i kirken, og næppe var de nået hjem, før en frygtelig snestorm brød løs. Den var så voldsom, at himmel og hav stod i eet, og i tre dage var det umuligt for dem at forlade husene. Men torsdag middag så nogle foretagsomme, større drenge, der var blevet kede af indespærringen, deres snit til at slippe ud og trods stormen kæmpe sig vej ned til strandbredden, hvor de fandt vraget af et skib, der var kastet helt op på land og næsten totalt splintret. Deres glæde over fundet var stor, for det stod nemlig ret sløjt til med fødevarer og træ på Grindstone på dette tidspunkt.

Stormen var begyndt at løje noget af, og drengene tilbragte en herlig eftermiddag med at bjerge tønder med saltet svinekød, trælægter, forskellige beklædningsgenstande og meget andet godt. Først da mørket begyndte at falde på, tænkte de på at vende næsen hjemad. De tændte fakler og tiltrådte den besværlige hjemtur gennem sneen med så meget af byttet, som de kunne bære.

Men netop som de drejede rundt om en stor dyngvraggod, fik de øje på en kolossal og frygtindgydende skabning — en levende snemand, der kom vrantende

lige imod dem, udstødende nogle uhyggelige og klagende lyde. Dette syn var for meget for drengene. Omgående kastede de fakler og bytte fra sig og tumlede skrigende af sted for hurtigst muligt at komme hjem og fortælle forældrene om den uhyggelige kæmpe, der gik omkring på strandbredden.

Forældrene modtog dog deres beretning med megen skepsis. En levende snemand! Fiskerne rystede på hovedet — de ville snarere tro, at der var tale om en isbjørn, der var drevet ind på en isflage. De huskede en vinter, hvor en isbjørn havde strejft omkring på deres ø i flere måneder og var endt med at blive næsten tam. Men under alle omstændigheder havde dyret i hvert fald givet drengene en forskrækkelse, som nok i fremtiden skulle afholde dem fra at færdes ude i sne-storm uden tilladelse.

Tog fædrene ikke drengenes beretning om den levende snemand højtidelig, var de så til gengæld så meget mere interesseret i vraget, og tidlig næste morgen begav et stort antal fiskere sig ned til stranden for at underkaste det en nærmere undersøgelse. De fandt hurtigt ud af, at skibets navn var „Calcutta“. Det var lastet med hvede, og mændene tilbragte en travl dag med at bjærge i tonsvis af denne nyttige vare og med at slæbe træplanker sammen. Først da solen var ved at gå ned, begav de sig veltilfredse hjemad over de frose marker; men netop som de passerede en stor lade, så de til deres store rædsel den kæmpestore snemand, hvis eksistens de dagen før så hånligt havde betvivlet, komme vrantende mod dem.

Normalt var de gæve fiskere modige og uforfærdede mænd; men nægtes kan det ikke, at de var en del overtroiske. Derfor var da heller ingen af dem i tvivl om, at de her stod over for et overnaturligt væsen. De kastede fra sig, hvad de havde i hænderne, og løb det bedste de havde lært. En halv times tid senere dundrede de på præstens dør og berettede i munden på hverandre om den uhyggelige, hvide kæmpe, der havde forsøgt på at angribe dem.

Præsten, der tænkte sig muligheden af, at mændene havde fået en tår over tørsten, irettesatte dem først for deres alt for livlige fantasi, som han udtrykte sig; men da de alle hårdnakket vedblev med at påstå, at de virkelig havde set uhyret, blev han til sidst klar over, at der trods alt måtte være noget sandt i deres historie.

„Udmærket,“ sagde han, „i morgen skal jeg gå med jer ud til det sted, hvor I så uhyret. Og gå nu hjem til jeres koner, men tal ikke om, hvad I har oplevet.“

— — —

Men dette var netop, hvad fiskerne *ikke* gjorde. Synet af den mystiske snemand stod så lyslevende i deres erindring, at alle på øen i aftenens løb vidste besked med deres uhyggelige oplevelse. Kvinderne jamrede, og børnene græd. Mændene barrikaderede døre og vinduer og sad hele natten med gevær i hånd og ventede på, at den levende snemand skulle gøre forsøg på at tiltvinge sig adgang til huset — alt imedens de indgående diskuterede, hvad det kunne være for et uhyre, og hvorfra det mor. kom.

Den følgende morgen mødtes femten bevæbnede, men trætte fiskere med præsten uden for kirken. Resten af mændene var blevet hjemme for i påkommende tilfælde at kunne forsvare kvinder og børn. Præsten forelagde dem den plan, han havde lagt, og udtalte samtidig, at han selv havde tænkt at ville overtage hvervet som anfører for styrken, hvilket ingen havde noget at indvende imod. Hans plan gik ud på, at de først skulle begive sig ned til vraget, og på deres vej omhyggeligt undersøge ethvert fodspor, de traf på. Tilbageturen skulle gå forbi laden.

Hele formiddagen gennemsøgte de marker og moser; men da der i nattens løb på ny var faldet lidt sne, var alle fodspor udslettet. Omkring ved middags-tid var de omsider nået ned til strandbredden, og da det var ebbe, var de i stand til at foretage en indgående undersøgelse af vraget. Intet steds fandt de imidlertid tegn på noget usædvanligt, og efterhånden



En levende snemand kom pludselig vraltende lige imod dem, samtidig med at den udstødte nogle uhyggelige og klagende lyde.

gæmte de overtroiske fiskere næsten helt deres frygt. Ja, de tillod sig endog at komme med vittigheder om den besynderlige snemand, som de nu mente blot havde været en stor snedrive, der havde antaget en form, der mindede om et menneskeligt væsen. Og præsten bebrejdede dem i alvorlige vendinger, at de havde bundet ham en sådan historie på ærmet.

Som aftalt lagde de tilbagevejen forbi laden, stadig med fader Boudrealt i spidsen. Men netop som de passerede over den tilfrosne eng, standsede han op med et forbavset udbrud, idet han pegede ned i sneen. Fiskerne stimlede sammen omkring ham og fik øje på nogle højst mystiske fodspor, som var ca. 50 cm lange og ca. 30 cm brede.

Præsten fik brug for alle sine overtalelsesevner i forsøget på at få mændene overbevist om, at det var irrtet mindre end deres pligt at følge disse fodspor, enten de nu stammede fra et fortidsuhyre, et spøgelse eller en isbjørn. Selv var han imidlertid også blevet lidt urolig ved synet af de usædvanligt store fodspor, for så vidt han vidste, gik isbjørne aldrig på bagbenene, og ham bekendt havde fortidsuhyrer ikke tidligere ladet sig se i disse egne.

Men han anså det for sin pligt at foregå sine mænd med et godt eksempel og stampede derfor videre, idet han instruerede dem om at slutte tæt op bag sig og holde geværene klar.

De gik og gik, stadig følgende de mystiske fodspor, der bugtede sig frem over markerne. Først da tussmørket var begyndt at sænke sig, førte sporene dem tilbage mod strandbredden omkring en kilometer nordligere end det sted, hvor vraget lå. Pludselig standsede de op — et hundrede meter foran sig havde de fået øje på et kolossal, hvid kolos. Det så nærmest ud, som om den lå på siden i sneen.

Fiskerne krøb sammen og hviskede til hinanden: „Hvad i alverden kan det være?“ Men præsten gik forsigtigt videre, og da han var nået helt hen til den mystiske kolos, strakte han hånden ud og rørte ved den. Til sin store overraskelse mærkede han, at det blot var frossen sne, han rørte ved. Så var det da helt utænkeligt, at dyret eller mennesket, eller hvad det nu kunne være, var i live, tænkte han ved sig selv.

Han råbte til mændene, hvad han havde opdaget, og bad dem bringe lys, og da de forsigtigt vovede sig nærmere med tændte fakler, gik han et par gange langsomt rundt om kolossen. Han fandt ud af, hvad der efter alt at dømme måtte være hovedet: en stor rund kugle, der var omkring en meter i diameter.

„Kom dog helt her hen med faklerne!“ råbte han utålmodigt til de tilbageholdende mænd, idet han knælede ned for bedre at kunne se. Selv om man langt fra kunne beskyldte ham for at være en kujon, blev han alligevel rædselsslagen, da lyset fra faklerne åbenbarerede tre store fordybninger: to, fra hvilke et par øjne stirrede ud, og en, der lignede en stor mund.

Netop som han hypnotiseret stirrede ind i de vidt opspærrede øjne, begyndte de at blinke, og fra fordybningen, der mindede om en mund, steg der uhyggelige

og klagende lyde frem. Samtidig forsøgte kolossen at bevæge armene, der hver var omkring en halv meter i diameter; men det blev dog kun til nogle krampagtige trækninger.

Fader Boudrealt bøjede sig endnu længere ned, og ved denne bevægelse gled overfrakken så meget til side, at hans store sølvkors kom til syne. Det glimtede i skinnet fra faklerne. Kolossens stønnen blev højere og bevægelserne kraftigere. „Fader,“ mumlede den, „fader!“

„Min Gud,“ råbte præsten og sprang op, „dette er ikke noget uhyre — så utroligt det end lyder, ser det ud til at være en levende mand. Han er antagelig under snestormen blevet helt begravet i sne, som derefter er frosset til en tyk isskorpe omkring ham. Skynd jer, folkens — vi må hurtigst muligt se at få ham båret til det nærmeste hus!“

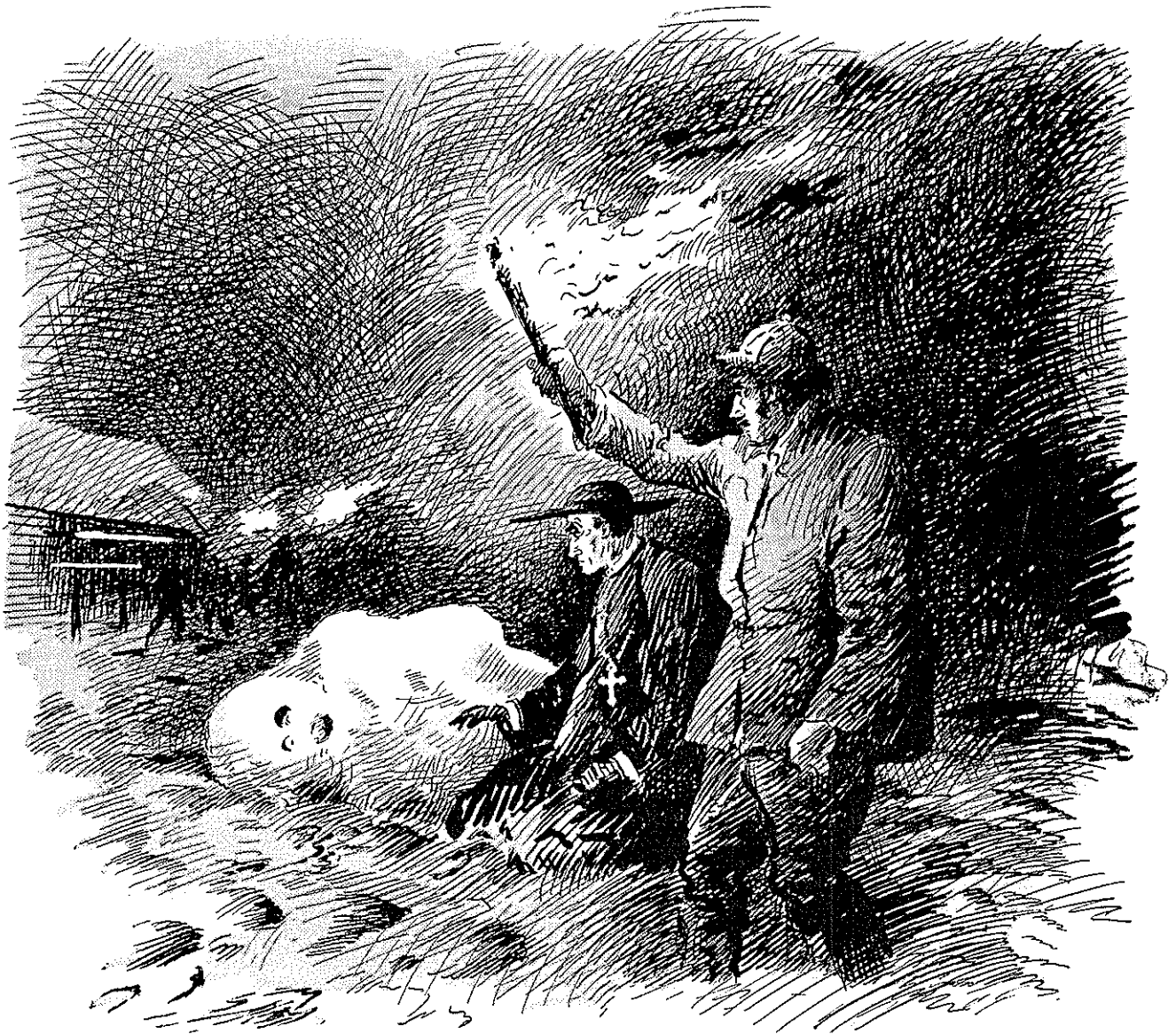
Nogle af fiskerne løb straks tilbage langs stranden og bragte kort efter et stort og bredt stykke tømmer, som de havde bjerget fra vraget. På dette fik de bakset

snemanden op, og ved forenede anstrengelser lykkedes det dem at bære ham til landsbyen. Men det var et drøjt stykke arbejde, for kolossens vægt lå meget nær de tusinde pund.

— — —

Hele natten herskede der travlhed i Grindstone. Først måtte man have den udvendige, tykke isskorpe, der dækkede snemanden, hugget bort, og dernæst måtte islaget helt inde ved huden forsigtigt tões op med våde håndklæder. Først da dette arbejde heldigt var tilendebragt, åbenbares det, at snemanden også uden den tykke isskorpe var en sand kæmpe at skue. Hans højde var ca. 1,95 meter, og hans skuldre var af en helt usædvanlig bredde.

„Hvem er du, min søn?“ spurgte fader Boudrealt. Med svag stemme svarede kæmpen, at hans navn var Auguste Bourdais, førstestyrmand på „Calcutta“ og den eneste overlevende fra forliset. Alt, hvad han kunne huske, var, at han i et helt døgn havde klamret sig til noget vraggods, og at han, da han omsider af de



Snemandens øjne begyndte at blinke, og fra fordybningen, der mindede om en mund, steg der uhyggelige lyde frem.

mægtige bølger var blevet kastet helt op på land, udelukkende havde levet af sne . . .

I den uge, der nu fulgte, ønskede den forpinte styrmand utallige gange, at han havde delt skæbne med sine omkomne skibskammerater. Navnlig smerterne i benene, der var værst medtaget, var næsten uudholdelige. Men præsten, for hvem hans redning stod som intet mindre end et mirakel, var fast besluttet på under enhver form at hjælpe ham til at genvinde helbredet.

Da han derfor blev klar over, at forfrysningerne i benene truede styrmandens førlighed og tillige bragte hans liv i fare, gav han en dag umiddelbart efter jul ti mand ordre til at holde den stakkels mand presset fast ned mod et bord, mens to andre savede hans ben af lige over knæene. Det var en hårdhændet form for kirurgi; men operationen forløb tilfredsstillende.

Men kun langsomt genvandt den hårdtprøvede styrmand sine kræfter, og først i midten af maj, da sneen smeltede, følte han sig stærk nok til at tiltræde rejsen til Quebec. Her hørte lægerne med stor undren på, hvad han berettede — især om amputationen af begge hans ben. Han blev indlagt på et hospital, hvor yderligere operationer blev foretaget — denne gang dog på en betydelig mere skånsom måde.

Under den lange rekreation, der fulgte, gik hans tanker imidlertid ofte tilbage til Grindstone. Han kunne ikke glemme de brave fiskerfamiliers enestående venlighed, fader Boudrealts menneskekærlige omsorg og synet af dennes sølvkors, som han efterhånden følte sig overbevist om, var det, der havde bragt hans mishandlede legeme tilbage til livet.

Den dag, da han for første gang var i stand til at gå på de træben, der var blevet fremstillet til ham, udtalte han, at det var hans agt at vende tilbage til Grindstone, og et par måneder senere humpede han stolt i land på øen, hvor fiskerne og deres familier modtog ham med glade velkomsthilsener.

Den tidligere styrmand bosatte sig nu på øen blandt de mennesker, der havde frelst hans liv, og for hvem han stod som en helt — ja, måske snarere som en legende, selv om han stadig levede.

Selv ville han dog helst glemme sin uhyggelige

oplevelse. Hvad han ønskede af fremtiden var først og fremmest at få lov til at blive et ganske almindeligt og agtet medlem af det lille øsamfund, dernæst at yde sit bidrag til, at forskellige af civilisationens goder kunne blive indført på den lille ø, som han helt havde tabt sit hjerte til. Han giftede sig med en kvinde fra øen, med hvem han fik flere børn.

Gennem adskillige år bombarderede han myndighederne på fastlandet med anmodninger om etablering af en telegrafforbindelse til øen. Til sidst blev hans ihærdighed da også belønnet, og han havde den store glæde selv at blive udnævnt til chef for øens nyoprettede telegrafstation — et hverv, der som tidligere styrmand havde hans store og udelte interesse, fordi det i høj grad kunne medvirke til en formindskelse af risikoen for, at skibe blev slået til vrag på øens forrevne kyster.

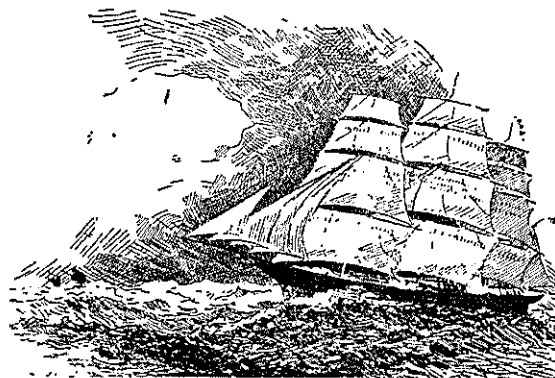
Efterhånden blev han Grindstones ledende mand, og lige til sin død hævdede han med stolthed, at han — trods sin invaliditet — også rent legemligt kunne tage kampen op mod enhver, en påstand, hvis rigtighed han beviste adskillige gange, når yngre medlemmer af det lille øsamfund opførte sig lidt for uregerligt.

Den gæve sømands æra uddøde ikke, da han i en høj alder gik bort. Hans søn Jean, der havde øje for, hvor uinteresserede øboerne var med hensyn til alt, hvad der rørte sig ude i den store verden, påbegyndte udgivelsen af Grindstones første avis, som han selv redigerede gennem mange år. For en stor del må det også tilskrives ham, at der oprettedes en fast skibsforbindelse mellem Grindstone og Quebec. Endvidere gav flere af hans artikler stødet til, at geologerne blev opmærksomme på, at øen var rig på mineraler, f. eks. jaspis (halvædelstene) og mangan (et metallisk grundstof, som i flere egenskaber ligner jern, og som er stærkt efterspurgt).

I dag er den lille ø et vigtigt handelscentrum, og den har nu både havn, flyveplads og radiostation.

Flere af øens fremtrædende mænd i dag nedstammer i lige linie fra styrmand Auguste Bourdais, „den afskyelige snemand“, der engang satte hele det lille øsamfund i højeste alarmberedskab.

Henning Nielsen.



DA STAVANGERJENS *bad sit fadervor*

Af HUGO HAMMER — Illustration af OSCAR KNUDSEN

Barkskibet „Anne Lise“ var afgået fra Stavanger og var nu på vej mod Sydamerika. Til at begynde med var rejsen gået helt fint — men efter et par døgn skiftede vinden og blev stik modvind. Hvad der gav mandskabet en hel del ekstra arbejde.

Efter at være sluppet ud af Kanalen, der havde været fyldt med regn og tåge, var „Anne Lise“ kommet ind i Atlanterhavet og begyndte at krænge sig i Atlantens bølger. Nu havde de den store rejse foran sig. Nu ville der gå mange dage, førend de fik land i sigte. For mange uger, måske måneder var de afskåret fra alt samkvem med den øvrige verden. De havde nu kun sig selv at stole på, og livet ombord ville nu blive det afgørende. Om livet ombord blev levet, så der intet fjendskab opstod mellem mandskabet. For det var jo ikke rart på så lang en rejse, om der skulle opstå klammeri og slagsmål, samt sure og fjendtlige ansigter. Når en ny besætning kom sammen for første gang, så gik der altid et stykke tid, inden de blev rystet sammen, så de kunne omgås hinanden uden alt for mange gnidninger. Nogle enkelte sluttede sig sammen og betroede hinanden alle små intime hemmeligheder.

Ombord i „Anne Lise“ så det ud til, at mandskabet kom godt ud af det med hinanden. Alle forude ombord i „Anne Lise“ var sejlskibsvante søfolk, der var vant til livet ombord i de store sejlskibe, og som derfor var vant til at være længe i søen ad gangen. Helbredstilstanden var i den fineste orden, når man lige tog i betragtning, at et par af de unge ikke var gået helt fri fra deres sidste møde med livets glæder i land. Ellers var mandskabet af en solid og arbejdsivrig sammensætning, ingen af dem skulkede den af og lod sin kammerat tage hovedparten af slæbet — nej, alle tog sin tørn hver for sig. Med sådan en besætning er det ingen sag at begive sig ud på en sådan rejse som den, der nu forestod „Anne Lise“. Skipper Sverre var af en rolig og koldblodig natur; der skulle meget til, før han faldt ud af sin rolle. Igennem sit lange liv til søs havde han set et og andet, der havde bidt sig fast, så han altid

kunne hente frem af livets erfaringer, når han havde brug for en håndsækning. Skipper Sverre var selv helt stolt over, at han havde været så heldig med at få så god en besætning ombord, hvad der sparede ham for mange ærgrelser og kvaler. Når skipper Sverre tænkte tilbage i tiden, da var det ikke alle tider let at være skipper ombord i et stort sejlskib. Det var gerne det værste skrabsammen, man kunne få ombord på udenlandske pladser. Med en sådan besætning var man altid nødt til at bruge brutalitet og hård disciplin, samtidig med at man for det meste måtte gå bevæbnet af hensyn til eventuelle overfald. Nå, hvorfor stå og tænke tilbage på triste og sorte minder, det var jo en tid, der var gået i glemsel og som for den sags skyld var godt begravet for nutidens mere humanitet til søs.

Livet ombord gik sin vante og ensformige gang. Vagterne afløste hinanden, og alt gik med en rutine, som kun søvante sejlskibsfolk har erobret sig efter at have faret mange år med store sejlskibe.

Efter at have haft en konstant vind i sejlene i lang tid sprang vinden pludselig det halve kompas rundt og satte ind med en knaldhård orkan, der gav besætningen en masse besværligt arbejde med at mindske sejl, hvad der helst skulle foregå i et hurtigt tempo, om skibet skulle bjerges fra at lide nogen overlast.

Mens arbejdet med at bjerge sejl stod på, skete der et uheld, der fik til følge, at en faldt ned fra storråen. Det var Stavangerjens, der var den uheldige. Da kammeraterne samlede ham op, klagede han over heftige smerter i brystet og ned over lændepartiet. Flere af gutterne påstod, at de havde set Stavangerjens spytte blod, hvad de tog som et varsel på, at han havde slået sig meget slemt. Stavangerjens selv mente ikke, det var så slemt, det ville nok gå over, når bare han havde ligget et stykke tid i køjen. For som det var nu, var det galt, for han kunne jo ikke holde sig oprejst. — Det var, ligesom om der var noget, der var knækket inde i ham. Når blot han lå roligt på ryggen i sin køje, var der ikke

sådan noget videre i vejen med ham — men bare den mindste drejning kunne få ham til at skribe af smerte, så ondt gjorde det. Stavangerjens bed smerten i sig, ingen skulle se eller høre, hvor han led af smerte. Ingen skulle bagefter, når han var blevet helt rask, sige, at han Stavangerjens havde opført sig som en kælling — nej, det skulle aldrig ske, så hellere bide smerten i sig og lide i det stille.

Skipper Sverre havde været forude og se til Stavangerjens. Roligt havde skipperen stået og hørt Stavangerjens forklare, hvor han havde smerter — men han havde ikke sagt noget som helst om, hvad han mente, der var i vejen med Stavangerjens, til sidst havde han rystet lidt på hovedet, hvorefter han havde forladt lukafet.

Gutterne gik indbyrdes og talte om Stavangerjens. Nogle holdt på, at han aldrig ville blive til mand mere. Andre sagde, at om bare en lille uges tid var Stavangerjens på højkant igen. Det havde de da set før, at en mand var faldet ned og så alligevel blevet lappet sammen og var næsten blevet bedre end før. En kunne endda fortælle om en mand, han havde set falde ned fra mærsråen om bord i en amerikansk fuldrigger, han havde været med. Før end han faldt ned, havde han lidt af hukommelsestab, han kunne aldrig huske noget — men efter han var faldet ned, hvor han fik et stort hul i panden, blev han så god til at huske, at vi siden brugte ham som skibets kalender.

Folkene havde gryntet lidt ad denne bekendelse. Kan hælde, det kunne have sin rigtighed. Det kunne jo også være, at det var løgn. Hver for sig tænkte sit — men der var ingen, der gav sig højlydt til kende, for sådan noget skulle der tid til at fordøje. Sådan noget kunne man ikke tage stilling til lige med eet, der skulle tænkes dybt over sådant et tilfælde, som det der lige var blevet fortalt dem.

I stedet for at Stavangerjens skulle blive bedre for hver dag, der gik, blev han værre. Han kunne ikke beholde noget i sig, alt, hvad han fik ned, kom retur.

Skipperen havde været mange gange forude på sygebesøg hos Stavangerjens. Men det var det samme som ved tidligere besøg. Skipperen stod bare og kiggede på Stavangerjens. Aldrig spurgte han om noget, bare stod og så på Stavangerjens, for så til sidst at vandre hovedrystende ud af lukafet.

For hver dag der gik, blev Stavangerjens mere elendig og svag. Til tider lå han og døsede hen. Til andre tider lå han i feber og fantaserede, og da lå han gerne og kaldte på gamle skibskammerater, han havde sejlet sammen med i andre skuder. Engang havde gutterne hørt Stavangerjens i feber kalde på en kvinde. Kan være, det har været en kæreste,

måske hans mor, ingen vidste, hvem hun var, blot det, at de havde hørt, at det var et kvindenavn. Og hvad, det kunne jo også være ligemeget, hvem det var, Stavangerjens havde jo lov til at kalde på hvem, han havde lyst.

En dag, da Stavangerjens lå stille hen med lukkede øjne, kom den gamle matros Peter Nordland hen til køjen. Han stod lidt, inden han kaldte på Stavangerjens.

„Hej, Stavangerjens, sover du? Kan jeg få tale lidt med dig du. Kanske du inte har humør for sligt.“

Stavangerjens lå lidt, inden han fik i sinde at svare.

„Jo da, Peter Nordland. Vi to har jo før talt med hinanden og kan vel gøre det en gang til. Jeg kan blot inte snakke så højt — men du får vel høre, hvad jeg siger til dig.“

„Ser du min gamle ven,“ begyndte Peter Nordland. „Jeg har gået og tænkt på et og andet, siden du faldt ned og slog dig fordærvet. Og efter at du er blevet mere dårlig, har jeg gået og tænkt på noget, der længe har ligget mig på hjertet, noget, jeg har villet fortælle dig. Og måske det kunne hjælpe dig et bitte gran.“

Om du inte vil høre på det, jeg nu vil berette for dig, så kan du jo bare syng ud, så tier jeg med det samme.“

„Fortæl du bare Peter Nordland, jeg kan lide at høre lidt snak, når man nu ligger og kan ikke røre sig. Begynd du blot, så skal jeg høre efter dig.“

„Lad mig nu se, Stavangerjens,“ fortsatte nu Peter Nordland. „Det kan vel snart have været en tyve år siden. Jeg var den gang med en lille bark, der hed „Manfred“, nå, du kender den, ja, det var en nem og handy lille skude at være ombord i. Vi lå i Le Havres havn på den tid, jeg nu vil fortælle om. Vi lå og tog ballast ind og skulle en tur til Rio. Mens vi lå der i Le Havre, blev en af gutterne syg og måtte lægge op. Både han selv og vi andre mente, at det blot ville dreje sig om et par dage i køjen — men han blev lige som du dårligere for hver dag, der gik. Til sidst havde den gamle bestemt, at dersom han ikke blev bedre, så måtte han i land og på sygehuset.“

Så skete der det, at der en dag kom en svensk missionær ombord for at indbyde os op i sømandskirken. Da han så den syge kammerat, måtte han over og høre, hvad der var i vejen med ham.

Du skal bare bede til Vorherre, min ven, så bliver du rask lige med det samme. Du skal ikke være bange for at bede ham om noget, da han med glæde vil hjælpe enhver, der har brug for ham. Og det har du jo nu, så hvorfor ikke bede nu med det samme, og jeg vil bede sammen med dig for at

styrke dig i din bøn. — Kammeraten lå og blev helt flov, men det var nu nærmest, fordi vi var flere til stede i lukafet. Så undskyldte han sig med, at han ikke kunne bede — men det anfægtede ikke missionæren. Du ved, hvorledes sådanne nogle kan blive ved med at hænge på, indtil man giver efter for presset.

Jo gut, blev han ved. Selvfølgelig kan du bede, det kan alle mennesker, der er i nød, og det kan du også. Du har da lært dit fadervor, har du ikke? Nå, ser vi det, det er da nok for at få hjælp fra Gud Fader i det høje.

Og så begyndte de begge at bede fadervor, mens vi andre hørte til.

Nu kan du sige, at det er løgn, og du kan også lade være med at tro på det. Men lige så sandt som jeg Peter Nordland står ved din køje, så kom han sig sgu og det lige i løbet af nogle få dage. Nu var det, at jeg gik og tænkte på, om ikke vi to kunne lave det samme nummer. For jeg går ud fra, at enten det er en missionær, eller det er os, så må det jo blive det samme, ikke Stavangerjens.

Nu er vi helt alene i lukafet, så derfor foreslår jeg, at vi klemmer på, det bedste vi har lært.“

Den syge blev helt glad ved tanken om, at så lidt måske kunne hjælpe ham. Hans øjne strålede af glæde, helt ilter sagde han til Peter Nordland:

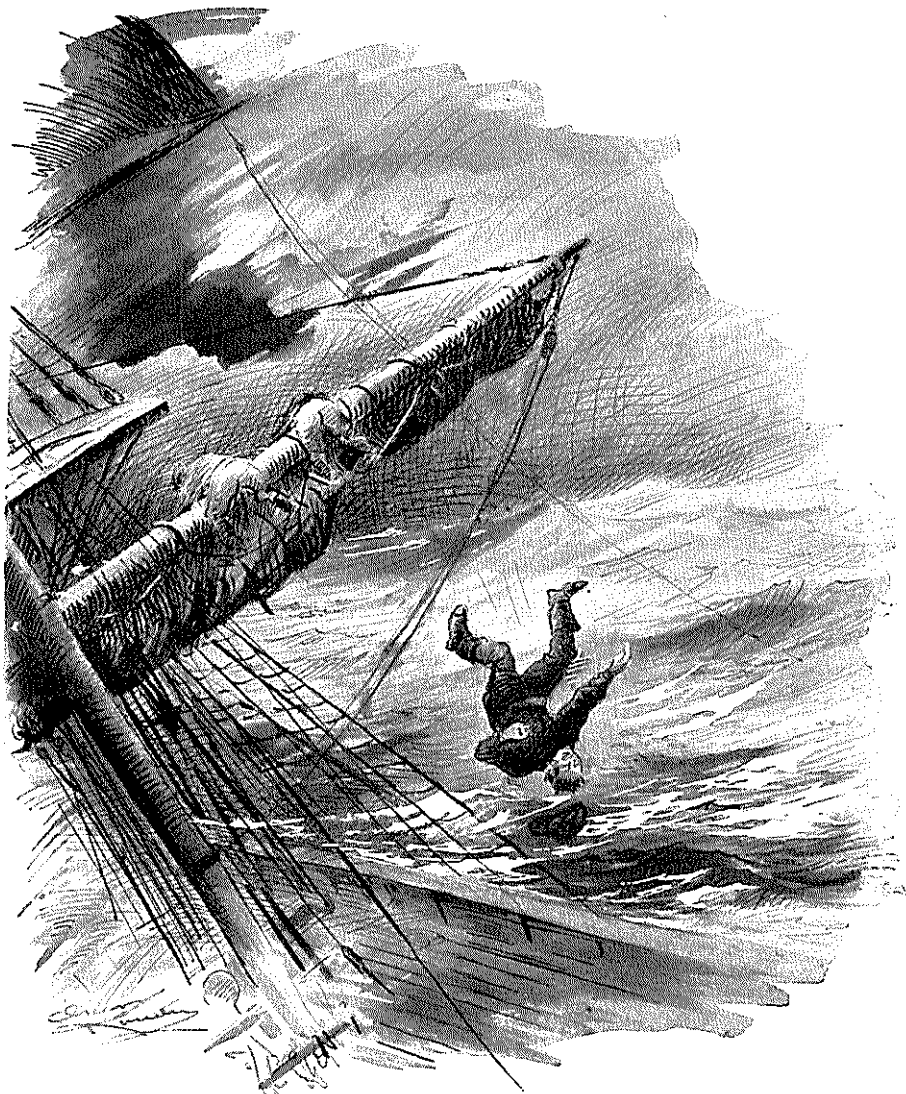
„Lad gå, kammerat, lad os bare prøve, der kan jo intet ske ved at prøve.“

Begge foldede de de hårde fingre ind mellem hinanden og lukkede øjnene. Begge var de så optaget af det, der skulle ske, at de begge gik tilværks med en tro, der ikke var til at rokke ved.

Og nu hørte man dem begge sige det fadervor, de havde lært i skolen, og nu efter så mange års forløb igen skulle til at fremsige deres børnelærdom.

Fadervor — hellige vorde dit navn —

„Næh, holdt,“ råbte Peter Nordland. „Det var fanden tage mig forkert, det vi sagde. Det var nu en gammel løgn, vi må forfra igen og så passe noget bedre på. For ellers tror jeg s'gu ikke, vi får noget ud af det. Det er jo ikke sikkert, at han deroppe kan lide, at vi ikke kan huske det. Nå, lad os så prøve igen — men nu inte væk fra kursen, kammerat.“



Under arbejdet med at bjerge sejl faldt Stavangerjens ned fra storraen.

Igen begyndte de to sømænd at famle og lede sig frem. Af og til gjorde de et ophold for rigtig at tænke over, hvad den næste sætning hed, og langt om længe fik de så hugget sig igennem fadervor. Da de var færdige, var Peter Nordland i en sådan tilstand, at sveden drev af ham.

„Puh ha,“ sagde han, „det var en hård tørn. Det var omtrent lige så besværligt som tre timers slæb på storraen — men hovedsagen er den, at vi fik afleveret vor bøn. Nu skal du bare se, Stavangerjens, nu om et par dage så er du på højkant igen.“

Stavangerjens lå der, bleg som han var, og var så glad, at han blev ved med at takke Peter Nordland for den store tjeneste, han havde gjort for ham. „Og du kan bande på,“ kom det troskydigt fra Stavangerjens, „at når vi når Sydamerika og kommer i land, så giver jeg en glad aften, en rigtig glad aften.“

„Du skal ikke takke mig en smule for det, jeg har gjort for dig. Det er jo ikke mig, der kan helbrede dig — men ham deroppe. Jeg har jo kun lige som ham missionæren styrket din bøn og intet som helst andet, kammerat.“

Det så ikke ud til, at bønnen ville hjælpe på Stavangerjens. For hver dag der gik, blev han mere og mere elendig. Til sidst var han nu kun skind og ben. Ingen næring kunne han tage til sig, da alt kom op igen. En dag, han lå og havde det rigtigt skidt, kaldte han på Peter Nordland. „Som du ser, kammerat, så bliver jeg dårligere for hver dag, der går. Havde vi bare aldrig begyndt på det, vi gjorde den dag, så er jeg sikker på, at jeg havde været rask nu — men det kan jo også være, at det var, fordi vi sagde fejl til at begynde med. Du husker jo nok, at vi sprang noget over.“

Peter Nordland mente også, at det måske var det, der var i vejen. Men som Peter Nordland sagde ganske fornuftigt:

„Lad os nu se, kammerat. Du er jo ikke død endnu.“

Den gamle kom hver dag forud for at se til den syge. Til sidst stod det den gamle klart, hvor det bar hen. Der var ingen vej uden om, manden var færdig, det var helt bestemt. Derfor havde han også givet besked til både tømmemanden og sejlmageren om at holde sig parate med det fornødne, der skulle til for at få Stavangerjens pænt fra borde.

I de sidste dage havde tømmemanden gået og set så spekulativ ud. Snart var han inde i tømmershoppen og snart ude på dækket. Nu kom han inde

fra tømmerværkstedet med et kosteskæft, og med det gik han ind i lukafet og styrede lige hen til Stavangerjens' køje. Han havde troet, at Stavangerjens lå hen i en døs — men han tog fejl. Det var en lysvågen Stavangerjens, han så, og i en fart ville han gemme kosteskæftet bag ryggen — men det gik ikke så hurtigt, som det skulle, for Stavangerjens havde set det.

„Jeg ved godt, hvad du gemmer bag din ryg, tømmemand. Det er noget, du skal bruge til at tage mål af min ligkiste med. Du kan ligeså godt bekendte, tømmemand, du kan jo ikke lure Stavangerjens.“

Der var jo ikke andet for tømmemanden at gøre end at gå til bekendelse.

„Tag du bare mål, tømmemand, det skal jeg aldrig forbyde dig. Blot må du love mig en ting, kammerat, og det er, at du tager lidt rigeligt mål af den sidste overfrakke, jeg skal have på, når jeg glider herfra, så ville jeg være dig meget taknemlig.“

Da tømmemanden var færdig med kisten, var Stavangerjens også klar til at blive lagt i den. Og dagen efter ved middagstid blev kisten sat op på planken, der ragede ud fra skibet.

Den gamle læste ritualet, mens besætningen blottede hovederne. Og lidt efter blev planken sænket, og Stavangerjens gled i havets dyb.

„Hvalrossen“'s sidste rejse

Fortsat fra side 52

„Jo, førsteudgaven er der om et øjeblik,“ sagde kok Konservesen.

„Bare den gamle nu har husket at sætte telefotomaskinen i gang!“ sukkede Nylonsen.

I det samme spyedes en trykt avis ud gennem en lem under instrumentbordet. Det var dagens første avis med en billedreportage fra forliset.

Tværs over forsiden stod:

„Første kollision med et isbjerg i dette århundrede!“

Længere nede stod der:

„Skibet „Hvalrossen“ sunket i Ishavet med kaptajnen om bord. Det gammeldags navi-teleapparat menes at have svigtet. — Ny udgave om fem minut-

ter med billede af skipperen på det synkende skibs dæk.“

„Dårlig service,“ sagde Authomasen. „De kunne udmærket have nået at få det billede med i førsteudgaven.“

„Ja, men skibet er måske først helt sunket om et par minutter,“ svarede Konservesen.

„Nå, ja — men alligevel,“ svarede Authomasen. Han følte, han havde været med til noget enestående, som der ville blive snakket om i mange år: Et skib var kollideret med et isbjerg! — Helt ufarligt var det altså alligevel ikke at sejle. Når han kom hjem, ville han søge over i rumfarten. Det vidste man da, hvad var!



Maleri af Fr.

Grønlandsfarer udfor Diskøen

tion: Brdr. Berenizen

