

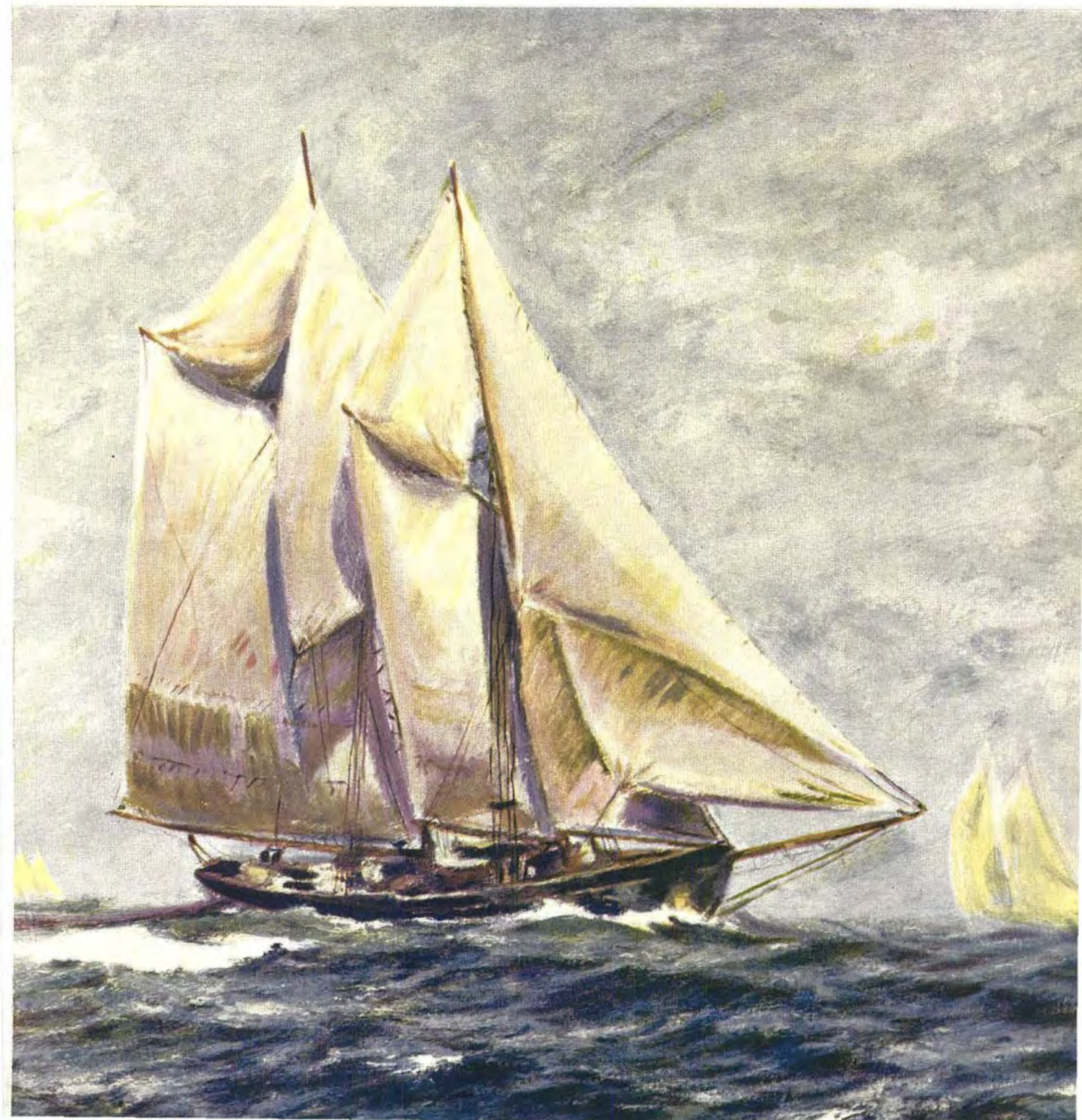


VIKINGEN

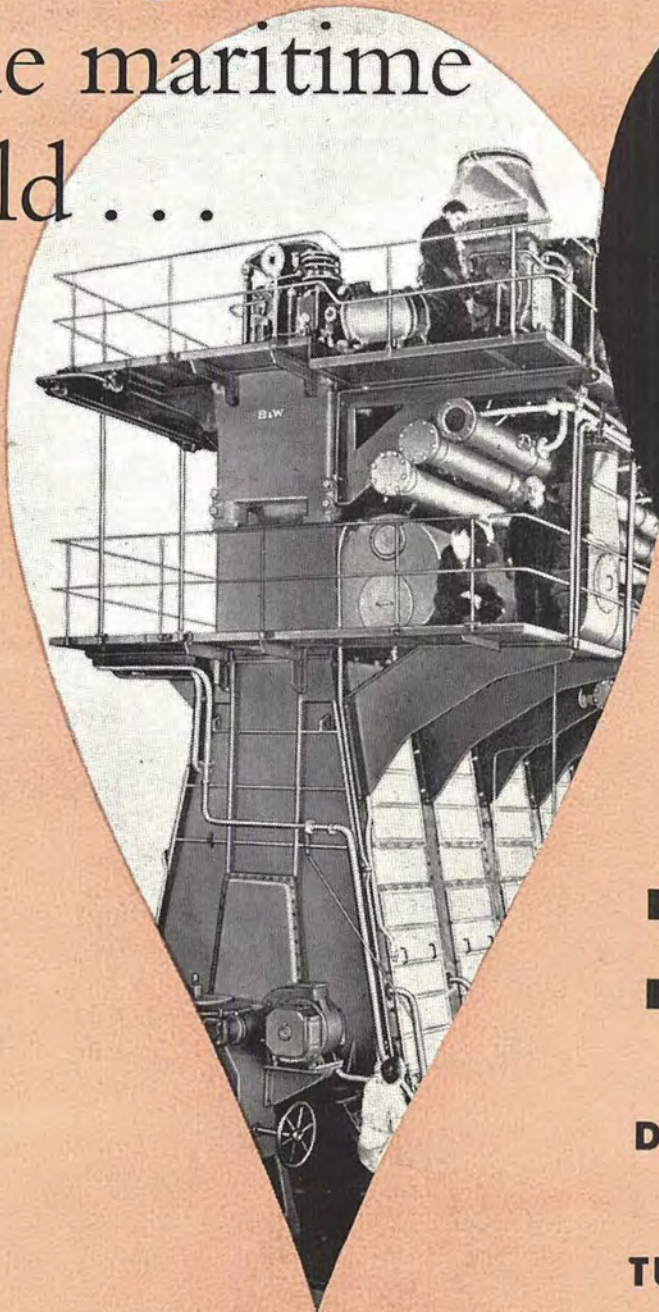
Kr. 1,85
1. januar

„James W. Parker“ af Gloucester
Maleri af SØREN BRUNOE

1957 - nr. 1
34. årgang



- leading
in the maritime
world . . .



Turboladede 2-takts
enkeltvirkende
dieselmotorer, såvel
af ventil- som af
opposed-piston typen,
indrettet for drift
med tung olie,
med ydelser
op til
17.500 EHK.

B&W
MARINE
DIESELMOTORER
MED
TURBOLADNING



BURMEISTER & WAIN
KØBENHAVN DANMARK

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

Vi præsenterer:

65.905
Vi
67804



Rederiforeningens nye direktør, Victor Wenzell

Direktør Victor Wenzell har fået en tung arv at løfte ved overtagelsen af direktørposten i Dansk Dampskibsrederiforening. Direktør Maegaard var efterhånden i den grad eet med rederiforeningen, at man dårligt kunne tænke sig organisationen uden ham. I søfarts-kredse ved man imidlertid, at den nye daglige leder er en værdig arvtager. Direktør Wenzell har været igennem flere store ildprøver; bl. a. var han således med til at repræsentere rederiforeningen under de sidste overenskomstforhandlinger.

Sagfører med søret som speciale

„Har Deres familie haft tilknytning til søfarten?“ spørger vi direktør Wenzell under et besøg på hans kontor i Amaliegade, hvortil opmærksomheder er strømmet i anledning af udnævnelsen.

„Nej, min far var købmand og blev senere inspektør i et forsikringsselskab. Selv blev jeg student i 1932 og studerede derefter jura. I 1937 blev jeg cand. jur., og i 1938 kom jeg hertil som juridisk sekretær, men kun den halve dag; ved siden af fungere jeg som sagførerfuldmægtig. Da krigen kom, fik jeg tilbudt stillingen som sekretær i Fragtnævnet — og tog den. Samtidig var jeg stadig knyttet til rederiforeningen, hvilket bevirkede, at jeg midlertidigt måtte opgive min uddannelse som sagførerfuldmægtig. Fra den 9. april 1940 blev tempoet i Amaliegade 33 for en tid lidt mindre hektisk, og jeg benyttede lejligheden til i juni 1942 at få min bestalling som landsretssagfører. De fleste af de øvrige data kan De selv hægte på senere efter „Juridisk stat“. Lad mig blot tilføje, at jeg efter at være blevet landsretssagfører har virket som sådan; fra den 1. januar 1957

opgiver jeg imidlertid denne virksomhed for helt at kunne hellige mig posten som administrerende direktør for rederiforeningen. Tiden som praktiserende sagfører har givet mig mange og gode erfaringer, som jeg har haft og fremover stadig kan få brug for her i Amaliegade. Jeg har fortrinsvis beskæftiget mig med søretssager og især med sådanne, som angik mandskabsproblemer.“

Besættelsestiden

„Hvilke opgaver fik De til at begynde med i rederiforeningen?“

„Det første, jeg blev sat til, var udarbejdelse af en oversigt over voldgiftssager i sømandssager. Iøvrigt fik jeg med juridisk arbejde af vidt forskellig art at gøre. De hektiske forhold under krigen gav mig et indgående kendskab til mange af søfartens forhold og problemer, som senere kom mig til gavn. Besættelsen delte flåden i tre dele, nemlig:

den, der var hjemme,
den i neutrale havne og
den, som blev besat af de allierede.

Da USA kom med i krigen, blev endnu flere danske skibe beslaglagt, og vi har stadig så mange år efter krigens ophør en erstatningssag løbende med Amerika.“

„Forhandlingerne med tyskerne?“

„Under besættelsen måtte flåden beskæftiges i samarbejde med de tyske redere — sådan var vilkårene; men vi havde den store lykke som Fragtnævnets daglige leder at have skibsreder T. C. Christensen, der bedre end de fleste andre for-



Direktør Victor Wenzell.

BANGKOK BOMBAY BUENOS AIRES CALCUTTA CANTON CAPE TOWN CEBU DAIREN DAVAÖ 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

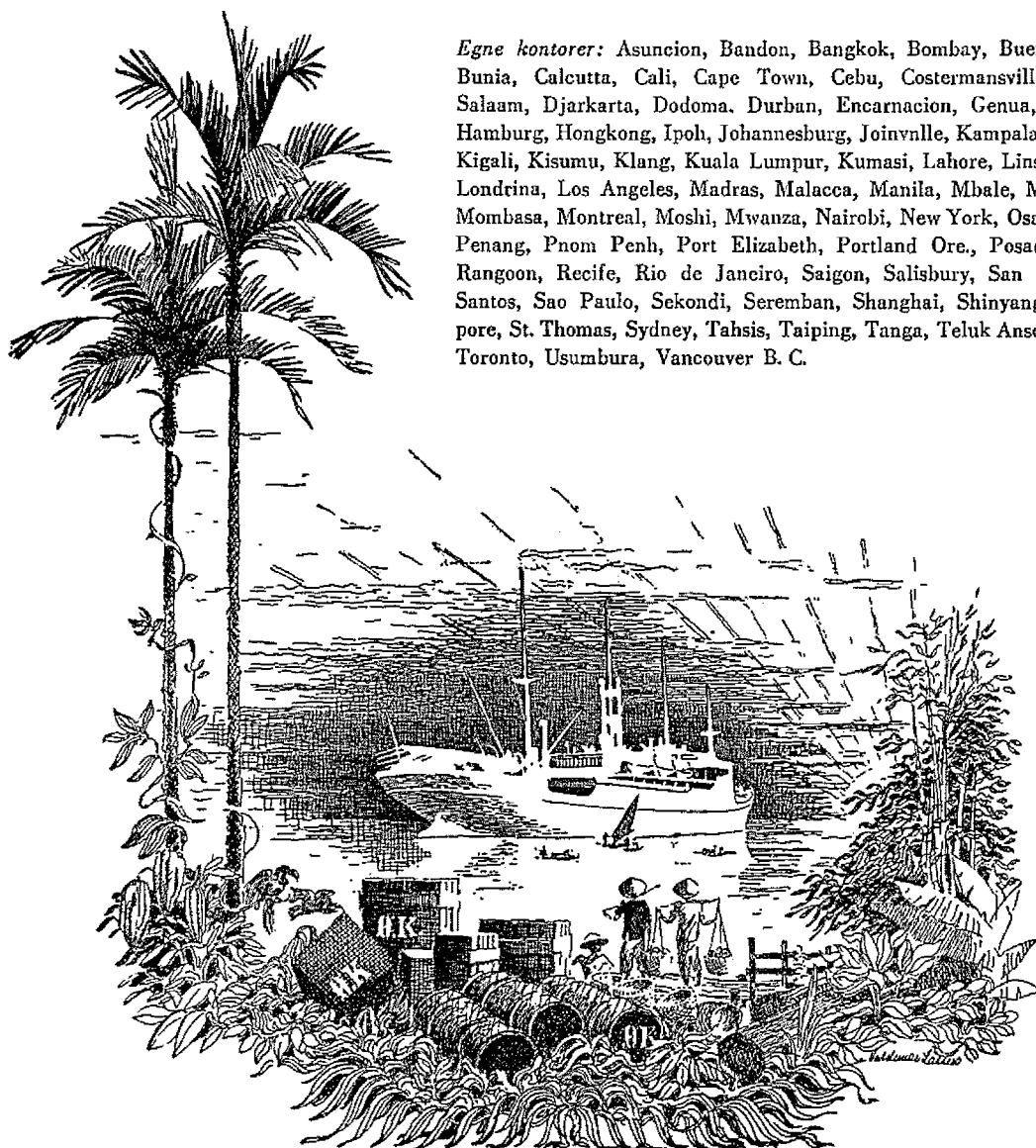
AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI KØBENHAVN

IMPORT til Europa af oversøiske produkter

EXPORT oversøisk af europæiske varer

Plantage-, 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 Janciro, 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

stod at tale med tyskerne, så de fik respekt for ham. T. C. Christensen var den helt rigtige mand på den lidet misundelsesværdige post. Han forstod på en gang at slå i bordet, så det hjalp, og at virke charmerende. Efter besættelsen udtalte Fragtnævnets formand, direktør J. A. Kørbing, at det var lykkedes den danske handelsflåde at bevare sin selvstændighed i en sådan grad, at det fälte sammenligning med det neutrale Sverige. Og det var rigtigt. En væsentlig grund hertil var iøvrigt direktør Kørblings egen holdning. Han var fuldstændig uimponeret trods alle tyske trusler og tog sine standpunkter uder hensyn hertil.“

Et puslespil

„Fragtnævnet havde også til opgave at sikre transporten af nødvendige varer til Danmark, og det var tit et puslespil med den smule tonnage, der stod til rådighed,“ tilføjer Wenzell og fortsætter:

„Men endelig kom så freden, og en ny travl tid i rederiforeningen stod for døren. Den egentlige danske handelsflåde, som før krigen havde været på 1.093.000 brt, var svundet ind til 635.000 tons, og det kneb derfor stadig med at få transporteret varerne til Danmark samtidig med, at vor skibsfart helst skulle tjene fremmed valuta hjem. I 1949 kunne Fragtnævnet ophæves, og samme år blev jeg udnævnt til underdirektør i rederiforeningen.“

„Det må have været en stor oplevelse for Dem at være handelsflådens genopbygning på så nært hold?“

„Ja, der er jo uægtelig sket noget i årene efter befrielsen. Den 1. november 1956 var den danske handelsflåde nået op på 1.680.000 brt, d. v. s. en million tons mere end ved krigens afslutning. Antallet af skibe er trods denne tonnagemæssige forøgelse næsten det samme som i 1939, hvilket skyldes, at skibenes størrelse gennemgående er vokset. Der er iøvrigt også blevet lagt mere vægt på tank- og specialskibene.“

1,5 milliarder kroner investeres i nybygninger

„For et lille land som Danmark er det en meget krævende opgave at holde trit med udviklingen,“ tilføjer direktør Wenzell. „Nybygningsprogrammet er efter vore forhold stort, idet over hundrede skibe er i ordre for levering i løbet af de næste fire år. Et sådant program kræver en kapitalinvestering på over 1,5 milliarder kroner — vel at bemærke med de nuværende skibsbygningspriser som grundlag. Langt de fleste kontrakter er imidlertid tegnet på glideskalabasis, således at priserne desværre nok må påregnes at nå betydeligt over den nævnte sum. Enhver vil derfor forstå, at det er en forudsætning for at løse en sådan opgave, at der eksisterer rimelige afskrivningsregler, som gør det muligt for rederierne i gode år at anvende penge til modernisering og udvidelser. Skibsfarten har i så henseende stort set mødt forståelse hos de skiftende regeringer, og jeg håber naturligvis, at dette forhold må fortsætte.“

„Og bemandingsproblemet?“

„Der er stor mangel på kvalificerede officerer inden for dansk skibsfart, som mangler flere hundrede styrmand og maskinofficerer. Personlig har jeg det indtryk, at det ikke er kravet om højere lønninger, der holder officererne i land. Vore lønninger ligger — sammen med Sveriges — som de højeste i Europa. Det er snarere den hårde beskatning, der får mange til at gå i land. Samtlige officers- og mandskabsorganisationer har nu krævet skattelempler, og dette krav har Dansk Dampskibsrederiforening i princippet tiltrådt. Vi finder det ikke rimeligt, at de søfarende skal betale samme skat som deres landsmænd hjemme, da de søfarende ikke har de samme fordele som folk i land. De slider ikke på gaderne, nyder ikke godt af deres lys o. s. v. Til gengæld har de flere udgifter. Man kunne jo til eksempel lempe de søfarendes skat ved fradrag for hustrurejser og lade være med at beskatte sømandens kost og logi. Den gifte sømand fører faktisk dobbelt husholdning, idet han også skal forsørge familien hjemme. Ligeledes kunne man gøre søfolkenes afsavnstillæg skattefrit.“

Flagflugten

„Et andet problem — og et af de alvorligste — er flagflugten, som i særlig grad skyldes de græske redere. Før den anden verdenskrig havde Liberia, Panama, Costa Rica og Honduras, hvortil flagflugten er sket, en handelsflåde på tilsammen 700.000 brt. Nu har disse lande tilsammen en tonnage på over 20 millioner tons. Omtrent halvdelen af den vækst, der efter krigen er sket inden for verdenshandelsflåden, skyldes disse skibe. 20 pct. af de skibe, der for tiden er i ordre verden over, skal under et af de her nævnte landes flag, og for tankskibenes vedkommende skal 30 pct. sejle under Panamas, Liberias, Costa Ricas eller Honduras flag. Dette er en meget farlig udvikling, fordi der er tale om konkurrence på yderst ulige vilkår. Først og fremmest har rederne, der har gjort sig skyldige i flagflugt, praktisk taget skattefrihed; desuden har de ikke lov-mæssige og sociale forpligtelser, og de er heller ikke udsat for restriktioner af nogen art.“

„Hvad foretager den frie skibsfart sig mod disse forhold?“

„Rederne i de gamle søfartslande har endnu knapt nok besluttet, om der skal gøres noget og i bekræftende fald hvad. Personlig mener jeg, at alt, hvad der kan gøres, bør gøres. På konferencen inden for International Labour Office i London blev der gjort en spød begyndelse med vedtagelsen af nogle resolutioner. Repræsentanter for 21 lande deltog. Med alle stemmer mod Grækenlands vedtoges bl. a. denne udtalelse:

„det ratificerende land skal acceptere de fulde forpligtelser i tilknytning til indregistrering og udøvelse af effektiv kontrol vedrørende sikkerhed og velfærd for de søfarende om bord i dets skibe.“

Det vedtoges også, at registreringslandet skal udfærdige og iværksætte regler, efter hvilke dets skibe udrustes og indrettes ifølge de internationale sikkerhedsbestemmelser. Det skal endvidere sørge for et til-

fredsstillende skibstilsyn og oprette en institution, der kontrollerer søfolkens på- og afmønstring samt tager vare på, at besætningerne arbejder under forhold, der svarer til dem, som gælder for de traditionelle søfartsnationer. — De danske redere var under konferencen repræsenteret ved direktør Garde, kaptajn Linnemann og mig. Desværre må vi erkende, at de frie søfartslande ikke for tiden har magtmidler til at sætte ind mod de forhold, hvorunder flagflugten trives.“

Et enkelt lyspunkt

„Et tredje problem er flagdiskriminationen, som man ofte synes at kæmpe forgæves imod. Der har dog vist sig et lille lyspunkt på dette felt, idet det nye regime i Argentina synes indstillet på en mere liberal skibsfartspolitik,“ siger den nye direktør og fortsætter:

„Det gælder om at bevare havenes og skibsfartens frihed. Dansk skibsfart klarer sig bedst i frihed; den har aldrig anmodet om statsstøtte — selv i vanskelige tider — og forhåbentlig kan vi blive ved på denne måde.“

„Har De noget program?“

„Nej, det har jeg ikke. Jeg vil stræbe efter sammen med mine medarbejdere at søge at løse opgaverne, efterhånden som problemerne melder sig, og dem byder skibsfartserhvervet ustandseligt på samtidig med, at vi til stadighed har gengangere. Dansk Dampskibsrederiforening er en stor og alsidig forretning, der spænder over et meget stort område. Der sker ingen ændring i rederiforeningens politik, fordi jeg er kommet til. Vi vil stadig fortsætte kampen for havenes frihed og mod restriktioner bl. a. gennem det internationale samarbejde, som er i fuld gang.“

Jeg slapper af på søen

„Det er et stort arbejde, De går ind til!“

„Ja, man kan ikke regne med en fast otte timers arbejdsdag; men til gengæld byder arbejdet på så mange interessante opgaver, at det fængsler. Det er dog rart en gang imellem at komme ud til konferencer i udlandet, hvor der er mulighed for at koncentrere sig om een opgave ad gangen. Når jeg rejser — både privat og for rederiforeningen — bruger jeg iøvrigt helst skib. På den måde slapper jeg af og kommer i kontakt med søens mænd. Hvis alle mennesker havde tid, burde de efter min mening altid rejse ad søvejen; det er, synes jeg, den sundeste og behageligste form for afslapning i den forjagede tid, vi lever i.“

„Hvad laver De i fritiden?“

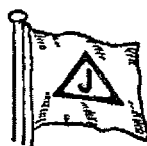
„Hvis jeg får tid, spiller jeg tennis en gang imellem. Iøvrigt er jeg friluftsmenneske og ved intet bedre end at tilbringe fritiden om bord i et lille sejlfartøj. Jeg har ikke selv båd, men sejler gerne ud med venner, der er ivrige sejlsportsfolk,“ siger direktør Wenzell og tilføjer:

„Til sidst vil jeg gerne sige, at jeg har haft et ual-

mindeligt godt samarbejde med direktør Macgaard. Det er først og fremmest ham, jeg kan takke for, at jeg er nået dertil, hvor jeg befinder mig i dag.“

Tørre kendsgerninger om den nye direktør:

Victor Wenzell er født 9. december 1913 i Durup. 1932 student. 1937 cand. jur. 1938 juridisk sekretær i rederiforeningen. 1939—49 sekretær i Fragtnævnet. 1942 landsretssagfører. 1949 underdirektør i Bryggeriforeningen. 1952 sekretær i Skibsfartsnævnet. 1945 medlem af Erhvervenes skatteudvalg. 1949 medlem af kommissionen til revision af sømandsloven. 1952 medlem af kommissionen til revision af skibsregistreringslovgivningen og af Finansministeriets udvalg for ekstraordinære afskrivninger. Samme år teknisk rådgiver ved søfartskonferencen i Bruxelles og titulært medlem af Comité Maritime International. I 1955 blev han medlem af hovedbestyrelsen for The International Shipping Federation.



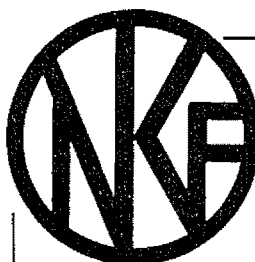
Dampskibsselskabet

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

Hvad laver velfærdssekretæren?

Med BENT OHRT havnen rundt

En efterårsdag går vi med velfærdssekretær Bent Ohrt om bord i et dansk skib, der lige er ankommet til Københavns Frihavn. Ohrt klarer hurtigt de opgaver, han har om bord, men da han vil til at gå i land igen, bliver han stoppet af hovmesteren.

„Vi skal servere lunch om bord for nogle af rederiets forbindelser,“ siger hovmesteren. „Har du ikke lyst til at få en bid brød med?“

„Jo, det har jeg nok,“ svarer Ohrt på sit melodiske jyske mål. „Mer, jeg skal ud på Øresundshospitalet og besøge en dansk sømand, der er indlagt for tuberkulose. Så det med lunchen må vente til en anden god gang.“

De to står lidt og taler om problemer i forbindelse med skibsklubben, og imens forsvinder et par af besætningen, der har arbejdet på dækket, ned om læ. Da Ohrt for anden gang skal til at gå i land, kommer de to matroser op igen med en stor pakke, som de rækker ham.

Sådan er søfolk!

„Vi hørte, du skulle besøge en dansk sømand på hospitalet,“ siger den ene. „Hvad hedder han?“

Ohrt nævner navnet.

„Nå, vi kender ham altså ikke,“ svarer den anden af matroserne. „Men vi har sammen med kammeraterne om bord samlet lidt sammen i en pakke, som vi vil bede dig give ham med en hilsen fra skibet.“

Ohrt tager pakken og takker, hvorefter turen går til Øresundshospitalet, hvor det viser sig, at der er indlagt mere end en sømand på samme stue. Pakken bliver åbnet, og de syge gør store øjne. Der er både tobak, chokolade, frugt og andre rare ting i den, og manden, der får den, deler med sin syge kollega.

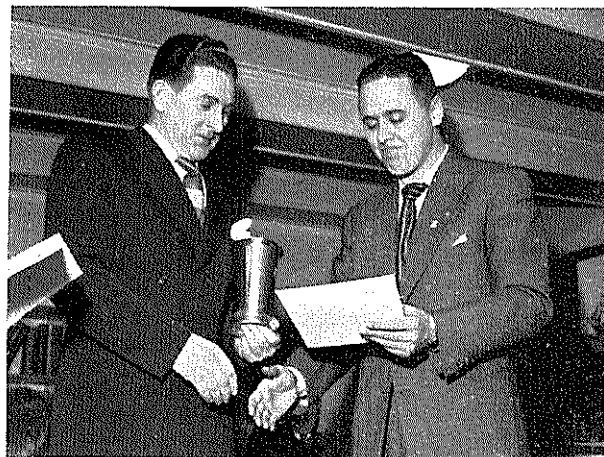
Da vi er på vej ud til nye skibsbesøg, siger Ohrt:

„Det er den slags små oplevelser, der gør mit arbejde til en hobby. Du kan tro, at den gavepakke fra helt ukendte søfolk var noget, der varmede. De syge sømænd fik endnu en gang at vide, at de ikke er glemt, og det betyder meget!“

Bent Ohrt taler af personlig erfaring. I dag har han et job, som han går op i med liv og sjæl. Stillingen som velfærdssekretær er for ham virkelig en hobby. Men der var engang, da fremtiden tegnede sig meget mørk for ham.

Da Ohrt var med til at spærre havnen.

Under krigen deltog han i mange af frihedsbevægelsens helt store aktioner. Bl. a. var han med til at sænke de to skibe, der for en tid spærrede tyskernes sejlads gennem Københavns havn, og som forhindrede, at danske handelsskibe inden for broerne bortførtes. Han var også med i våbentransporterne over Sundet, og engang måtte han stå i iskoldt vand i tretten timer



Bent Ohrt overrækker en præmie.

med det resultat, at han blev lam i benene. I tre uger lå han på hospitalet, men genoptog derefter det illegale arbejde. Efter freden sejlede han igen nogle år og kom derefter på Københavns Navigationsskole. Den sidste dag på skolen, da han var oppe til skibsførereksamen, kom smerterne i benene igen, og endnu en gang blev de lamme.

For anden gang blev han indlagt, og lægerne mente, at han var ramt af polio. Men helt sikre var de ikke.

„En 1. nytårsdag, da humøret var meget langt nede, og da jeg var næsten til rotterne, kom en kendt skibsreder, der havde hørt om min skæbne, ind på hospitalsstuen til mig,“ fortæller Ohrt på turen gennem byen. „Han sagde til mig, at ligegyldigt, hvordan det end gik med min sygdom, skulle han nok hjælpe mig. Og han holdt ord. Da jeg endelig kunne rejse mig fra sengen, måtte jeg gå rundt med krykker. Men så sørgede skibsrederen for, at jeg kom til behandling hos en psykiater. Tre måneder senere kunne jeg lægge krykkerne! Igen kom jeg ud at sejle, men det kneb for mig at sove på frivagterne, fordi jeg stadig havde lidt vrøvl med benene. Så var det, at jeg i 1951 blev tilbudt jobbet ved Velfærdsrådet“

„Og det har du ikke været ked af?“

„Jeg er lykkelig for det. Men det er en dyr hobby at have. For jeg kunne tjene betydeligt flere penge ved at sejle som styrmand. Penge er imidlertid ikke alt. Jeg tror iøvrigt, at min sygdom har gjort mig i stand til bedre at forstå andre søfolks problemer, hvilket kommer mig til gode under de mange hospitalsbesøg. Der går næppe en uge, uden at jeg besøger en syg sømand. Jeg ved, hvad de ligger og tænker på i de lange sygdomsperioder, og derfor kan jeg tit hjælpe.“

Der er brug både for Ohrt og Mike.

København er en af de havne i verden, der yder søfolkene den bedste service. Det er alle søfolk, der har

været her, enige om. Søfartsklubben formidler kontakten med byen ved Børge Mikkelsen, sømandsmissionen og sømandskirkerne har deres missionærer og Handelsflådens Velfærdsråd Bent Ohrt.

„Og I falder aldrig over benene på hinanden?“ spørger vi.

„Nej, Havnen er så stor, at der er plads for os alle. Og vi er ikke på nogen måde konkurrenter. Tværtimod har vi et enestående godt samarbejde. Stort set er mit arbejde af rent idrætslig karakter. Min hovedopgave er at arrangere sportsskampe for de danske skibe i havnen, mens „Mike“ tager sig af de udenlandske. Men hvis der tilfældigvis ligger et dansk og et svensk skib i den nordlige ende af havnen og et dansk og et engelsk i den anden, ville det da være hul i hovedet, hvis vi begge to skulle være begge steder. Derfor har vi gennemført en rationalisering af arbejdet med en vis form for arbejdsfordeling, når det gælder arrangement af kampe mellem skibene. Iøvrigt tangerer „Mike“s og mit arbejde på mange områder hinanden, og vi benytter de samme kanaler og de samme mennesker i vort arbejde for søfolkene. Får en af os en god „fidus“, er vi ikke bange for at give den videre. Det er først og fremmest sagen, det gælder. Sømandspræster og sømandsmissionærer er helt af samme opfattelse.“

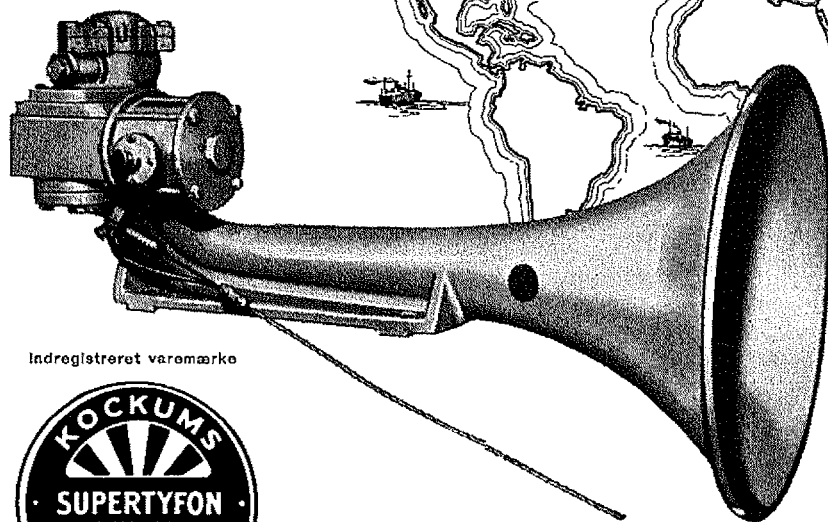
Også forlorne tænder!

„Det vil altså sige, at du også ordner indkøb af forlorne tænder og den slags for søfolkene ligesom Børge Mikkelsen?“

„Ja, jeg har haft mange morsomme opgaver. I søndags blev jeg f. eks. ringet op af hovmesteren om bord i et dansk skib, der lige havde lagt til ved Langeliniekajen. Skibets ophold i København var meget kort, men en jungmand om bord ville gerne besøge sine forældre på Bornholm, mens hovmesteren selv ville en tur til Svendborg, inden skibet skulle afgå næste dag. Skønt ruteflyet til Rønne samme eftermiddag egentlig havde alle pladser udsolgt, kom skibsdrengen med alligevel takket være stor velvilje fra SAS. Det viste sig nemlig, at et par af passagererne var børn, hvorfor den tilladte maximumsvægt ikke var nået. For hovmesterens vedkommende sørgede jeg for, at en lejet bil uden fører en time senere holdt parat på kajen. Bilen var lejet til en meget billig pris, idet jeg har forbindelse med et større udlejningsfirma, der yder mig visse procenter, som jeg selvfølgelig helt og holdent giver søfolkene.“

„Søens folk er vist efterhånden ved at blive luftminded?“

KOCKUMS SUPERTYFON



Indregistreret varemærke



Grundlagt 1840

Hvis damp skal anvendes
forlang vort TYFON-prospekt
nr. 681

SUPERTYFON

er installeret på 1000 vls af passagerbåde,
tank- og lastbåde over hele verden.

De vigtigste fordele ved
SUPERTYFON er:

- 1** Minimalt luftforbrug — kun 1/3 i sammenligning med tidligere konstruktøner — men samme lydstyrke.
- 2** Kan i standardudstyr leveres Indbygge- og med elektrisk opvarmning, hvis forholdene kræver det.
- 3** Håndmanøvreret, elektrisk eller automatisk.

KOCKUMS

MEKANISKA VERKSTADS AB • MALMÖ

Repræsentant i Danmark:

SCAND. STEEL & SHIPPING AGENCY — AMALIEGADE 16, KØBENHAVN

Forlang prospekt nr. 677 A!

„Ja, alene gennem Handelsflådens Velfærdsråd skaffes der hvert år SAS ca. 50 kunder på de indenlandske ruter, og jeg har endvidere skaffet søfolk billetter til de lange, oversøiske ruter. SAS er godt klar over, at søens folk sætter pris på flyene, fordi de bringer dem hurtigere hjem til familien under korte havneophold her i landet eller i nærmeste udland. Derfor får jeg tilsendt næsten alle de brochurer, selskabet lader trykke. Og jeg har god brug for flyveplanerne, som jeg altid har med i mappen foruden diverse køreplaner og andet fast tilbehør.“

„Du må have skaffet dig en masse kontakter i løbet af de fem år, du har virket som velfærdssekretær?“

„Selvfølgelig har jeg det, og derfor kan jeg skaffe søfolkene mange ting på rimelige vilkår. Jeg har skaffet ikke så få radioapparater, grammofonplader, musikinstrumenter og en masse idrætsudstyr. De ting, jeg skaffer, er altid af fineste kvalitet. Leverandørerne betragter nemlig søfolkene — repræsenteret ved mig — som gode kunder.“

Velfærd og tipning.

Ude hos Burmeister & Wain på Refshaleøen får vi, takket være velfærdsrådets lille flag på forskærmen af folkevognen, lov at køre helt ind, hvorefter vi først går om bord i tankskibet „Esso Nyborg“. Efter aftale med „Mike“ skal Ohrt forsøge at få en fodboldkamp i stand mellem tankskibet og den svenske båd „Vava“, der ligger i flydedokken ved siden af.

Vi træffer først skibsklubbens sekretær, bådsmænd Peter Schou, der er en meget ivrig tilhænger af velfærdsarbejdet. Skønt han ikke længere er helt ung, har han allerede gennemgået flere korrespondance-kursus gennem velfærdsrådet, og han har også fået flidspræmie. Skibsklubbens formand, en maskinassistent, tilkaldes, og sammen med førstestyrmanden snakker vi om tingene over en enkelt øl. Det med kampen går hurtigt i orden.

„Hør, Ohrt, kan du ikke skaffe os et kort over seværdigheder og sporvejsruter i København?“ spørger bådsen.

Jo, den sag klarer Ohrt bare ved at dykke ned i mappen.

„Vi kunne godt tænke os at komme på besøg på et af de store bryggerier, mens vi ligger i tørdok. Det kan måske ordnes?“ spørger styrmanden.

Også den sag klarer Bent Ohrt, og så føres samtalen hen på de næste tipskampe. Velfærdssekretæren lægger en lille stabel tipskuponer i messen og forklarer derefter, at han hver uge må udfylde tipskuponer for flere søfolk, der sejler i langfart. Han tipper forud aftalte, faste rækker. Men alligevel koster det ham meget arbejde.

„Faktisk har jeg slet ikke tid til det, og jeg påtager mig heller ikke at tippe for flere end dem, jeg allerede hjælper. Men vi forhandler med tipstjenesten for at få dem til at gøre arbejdet. Der er nemlig mange andre

søfolk på langfart, der gerne ville have en sådan service. Men skal tipstjenesten klare sagen, vil det rimeligvis komme til at koste et par ører ekstra for hver række.“

Afstanden mellem for og agter forkortet!

Om bord i „Esso Nyborg“ priser man velfærdsarbejdet i så høje toner, som en sømand nu engang kan svinge sig op til.

„Skibsklubberne har uden tvivl forkortet afstanden mellem for og agter,“ siger en af søfolkene.

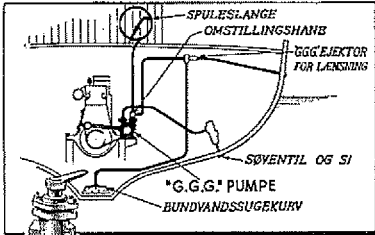
Øvre i det svenske skib er man ivrige efter en kamp, og der opnås enighed om, at den skal spilles som en kamp i Nordisk Verdensserie, som har over 500 deltagende skibe.

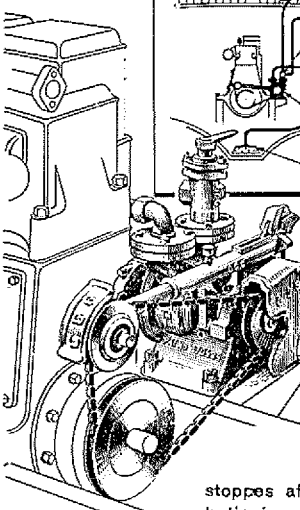
Turen går nu til Prøvestenshavnen. Her ligger et norsk tankskib. Den norske velfærdstjeneste har film-distribution, og her i København fungerer Ohrt som mellemlid. Derfor skal han ud på det norske skib og bytte en film. Også her modtages han som en kær gæst.

„Sidste år havde jeg ca. 1800 skibsbesøg. Der kan gå enkelte dage, hvor jeg besøger 15-16 skibe. Det er næsten lige så sikkert som Amen i kirken, at jeg bliver budt på en øl hvert sted. Jeg kan godt lide en bajer, men jeg drikker højst to om dagen. For det første kører jeg jo bil. For det andet, kan søfolkene ikke være tjent med at betale en velfærdssekretær, der kører rundt og

GILKES PUMPS

GILJECTOR lænsepumpe, afvaskningspumpe og maskin-kølevandspumpe





„G G G“

Selvansugende pumper for ethvert maritimt formål.

Den maskindrevne selvansugende GGG pumpe passerer kun af rent søvand, medens bundvand et udelukkende befordres af den kraftigt sugende GGG ejector, der ikke kan stoppes af forekommende urenheder. Ved betjening af omstillingsshanen 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.

fylder sig med øl i havnen. Men en mand med en lidt mindre stærk karakter ville snart få mere end over tørsten i et job som dette. For alle søfolkene tror jo, at de er de første til at byde på en genstand i løbet af dagen," siger Ohrt.

Og så er der skattevæsenet!

Efter et besøg i Det Forenede „Bastholm“, der skal have en pakke med idrætsudstyr ned til velfærdsmanden og skuespilleren Carl Heger i Casablanca, fortæller Ohrt mere om sit arbejde:

„Om vinteren har jeg en mængde at gøre med at sælge billetter og omdele programmer til underholdningsaftenerne, som er meget populære. Jeg er også med til at arrangere disse fester og må forhandle med skuespillere og andre kunstnere, der skal optræde. Det kan blive til en lang arbejdsdag. Jeg møder hver morgen kl. 8 på kontoret for at gennemgå og besvare dagens post fra søfolkene rundt om i verden. Hertil har jeg assistance af en dame på kontoret, idet jeg dikterer brevene på bånd. Helst besvares alle breve samme dag, jeg modtager dem. Men det sker, at jeg må søge assistance hos eksperter, og så kan der gå et par dage mere. Jeg får en masse breve og henvendelser om bord i skibene m. h. t. betaling af skat, udfyldning af selvangivelser og andre ubehagelige job. Efterhånden er jeg blevet en hel skatteekspert, og jeg tør sige, at jeg har sparet søfolkene for mange penge ved at hjælpe dem til en rigtig selvangivelse. Mange søfarende er ikke klar over, at de må trække *hele* sidste års skat incl. børnetilskud fra. Der er også mange andre skatte-tekniske problemer, jeg kan klare. Forøvrigt har velfærdsrådet udsendt en kortfattet skattevejledning, og i min mappe har jeg en diger bog om skat. Men bliver spørgsmålene for indviklede, har vi en glimrende hjælp i kontrollør Aastrup, der sidder i skattevæsenets skibsafdeling.“

„Ikke alene søfolkene, men også skattevæsenet er glad for vort skattearbejde," fortsætter Bent Ohrt. „Men der er også sådanne problemer som indførsel af motorkøretøjer fra udlandet. Men desværre må vi bedrøve søfolkene med, at det er meget svært at få indførselstilladelse, selv om man har indtjent dollars i udenrigs fart. Vi har holdt flere møder med myndighederne om spørgsmålet, men hidtil uden positivt resultat. Norske søfolk derimod kan indføre biler, når de har indtjent tilstrækkeligt med dollars. — Søfolkene spørger mig også til råd om sociale problemer, beder mig hjælpe dem med at udfylde attester og skrive ansøgninger samt med at købe billetter til teaterforestillinger, sportskampe o. s. v. For landskampene i fodbold er der meget stor interesse blandt søfolkene, og jeg er altid i stand til at skaffe dem billetter gennem DBU, med hvem vi har et glimrende samarbejde. — Sidste år skaffedes der søfolkene billetter af forskellig art til en samlet værdi af ca. 22.000 kroner!“

50 km om dagen.

„Fodboldkampene giver vel det meste arbejde?“

„Ja, der skal sørges både for bane, dommere o. s. v., og det er ikke altid, arrangementerne går lige så let som dem i dag. Og når vinteren kommer, afløses fodbolden af håndbold.“

„Du må jo selv være lidt af en sportsmand?“

„Ja, jeg har tidligere bokset og har haft tyve kampe i weltersvægt, og endvidere har jeg gået på Ollerup gymnastikskole.“

„Længes du ikke sommetider tilbage til søen?“

„Jeg er jo stadig i nær kontakt med den. Men jeg skal indrømme, at jeg af og til får lyst til at sejle igen. Det sker da også, at jeg i min ferie tager ud som styrmand med en tankbåd for bedre at følge med i det, der egentlig er mit fag. Det er også meget rart at se søfolkene i det daglige liv på søen.“

„Du sagde før, at arbejdsdagen kunne blive lang for dig. Hvor lang?“

„Ja, misforstå mig nu ikke. Tiden falder mig aldrig for lang, når jeg arbejder, men det kan ske, at jeg ikke er hjemme før kl. 1 om natten. Tit må jeg også tage søndagene til hjælp. Det første år cyklede jeg rundt i havnen, men nu har jeg heldigvis min bil. Hver dag kører jeg ca. 50 km med den om dagen eller mellem 18.000 og 20.000 km om året. De år, jeg cyklede, havde jeg dog godt af, for det gav mig lejlighed til at træne mit ben op igen.“

Dansevogn og kranse.

„Du er jo også med til at arrangere udflugter for søfolkene?“

„Ja, men i år havde vi desværre kun een sommerudflugt. Den var til gengæld også god. Vi sendte søfolkene ud med statsbanernes „dansevogn“. Når vi kun havde den ene udflugt, skyldtes det, at udgifterne stadig stiger, men at vore indkomster ligger på samme niveau som i 1948, da loven om Handelsflådens Velfærdsråd blev vedtaget.“

„Hvad siger din kone til, at du altid er på farten og må være til disposition for de søfarende næsten døgnet rundt?“

„Det er hun heldigvis meget forstående over for. Og når det kommer til stykket, har de søfolk, jeg arbejder for, det meget værre. Det kan jeg illustrere ved en lille historie: Forleden modtog jeg et telegram fra m/s „Samoa“, i hvilket besætningen skrev, at fru XX skulle begraves, men at man ikke vidste hvornår. Man bad mig sende en krans til 50 kroner på besætningens regning. Fruens adresse var opgivet, og da det var en lørdag eftermiddag, fik jeg travlt. Jeg så i vejviseren, hvem der havde telefon i den pågældende opgang og fik på den måde at vide, at begravelsen skulle finde sted næste dag, ligesom jeg fik opgivet kirkegården. Kranzen blev sendt, og besætningen, der havde bedt mig bekræfte, fik svar. Senere fik jeg at vide, at det var hustruen til en af matroserne om bord, der var død. Tænk, hvor frygteligt det må være sådan at føle sig helt hjælpeløs midt ude på havet og ikke engang vide, hvornår den, man har mest kær, skal begraves!“ slutter Bent Ohrt.

Otto Ludwig.

„Flere rederier ville være ønskeligt for Danmark“

*siger direktør Maegaard efter 37 års virke
i Dansk Dampskibsrederiforening*

Administrerende direktør for Dansk Dampskibsrederiforening, cand. jur. Eilert Maegaard, har taget afsked med den forening, hvis daglige administration han har ledet i næsten 38 år.

Inden afskeden havde vi en samtale med direktør Maegaard på hans kontor, hvor så mange beslutninger af betydning for hele Danmark i tidens løb er blevet truffet.

Begyndte i Fragtnævnet

„Hvordan begyndte det egentlig?“ spurgte vi.

„Min første direkte kontakt med skibsfarten begyndte under den første verdenskrig i maj 1916, da jeg blev sekretær i Fragtnævnet allerede ved dets start. I 1912 var jeg blevet juridisk kandidat og arbejdede i et par år som sagførerfuldmægtig. Derefter blev jeg ansat som sekretær i Det statistiske Departement samtidig med, at jeg var beskæftiget i Landsskatterådet. Ved Fragtnævnets føromtalt oprettelse og min ansættelse her søgte og fik jeg et års orlov fra departementet, og da året var udløbet, blev jeg fast ansat i Fragtnævnet,“ svarede direktør Maegaard.

„Og i Fragtnævnet blev der vel nok at gøre allerede fra starten?“

„Ja, det kan man roligt sige. Fragtnævnet var i virkeligheden rederi for samtlige danske handelsskibe og havde mange opgaver. Ved krigens udbrud blev det først og fremmest vor handelsflådes opgave at virke i national tjeneste, og for at sikre Danmarks tilførsler af livsnødvendige varer, måtte Fragtnævnet efter forhandlinger med forskellige regeringsmyndigheder dirigere skibene rundt. Fragterne steg efterhånden stærkt, og Fragtnævnet måtte derfor også fungere som en slags priskontrolråd.

Skibsfarten måtte yde bidrag til staten dels i form af kontante penge, dels ved fragtreduktioner; disse bidrag udgjorde meget anseelige beløb. Endelig måtte nævnet føre mange og besværlige forhandlinger med de krigsførende lande om anvendelsen af de danske skibe.

Ved Fragtnævnets ophør den 22. december 1920 udtalte dets formand, direktør C. M. T. Cold, bl. a., „at nævnet — under de for landet som følge af verdenskrigen skabte vanskelige forhold — i det hele og store ad frivillighedens vej og med hensyntagen til alle erhvervsgræne og samfundsklasser i landet ved at få den danske skibsfart til at stille sin flåde — til tider endda

i sin fulde udstrækning — til disposition dels for direkte transport af varer til Danmark, dels som kompensationsobjekt for indrømmelser fra de krigsførende landes side — til enhver tid har været i stand til at holde de for landets trivsel nødvendige tilførsler i gang på en sådan måde og under sådanne betingelser, at der ikke er kommet til at påhvile landets øvrige forbrugende og producerende befolkning større byrder, end forholdene naturnødvendigt måtte medføre, og således at Danmark er sluppet så relativt uskadt over verdenskrigen.“



Direktør Eilert Maegaard.

Da rederiforeningen fik eget hus

„Evad skete der for Dem, da freden gjorde Fragtnævnet overflødig?“

„Fragtnævnet havde fortsat mange opgaver at varetage fra krigens afslutning og til dets ophævelse i 1920. Ophævelsen medførte imidlertid ikke arbejdsløshed for mig, idet Dansk Dampskibsrederiforening tilbød mig en stilling som daglig leder — dengang betegnet som „sekretær“. Allerede i april

1919 tiltrådte jeg stillingen; foreningens love blev iøvrigt ændret, hvorefter jeg blev administrerende direktør. Det var en helt ny stilling, men rederiforeningen ønskede, at dansk skibsfart, som under krigen var vokset kolossalt i omfang og betydning, organisatorisk skulle ligestilles med de andre store danske erhverv.“

„De blev en ung direktør?“

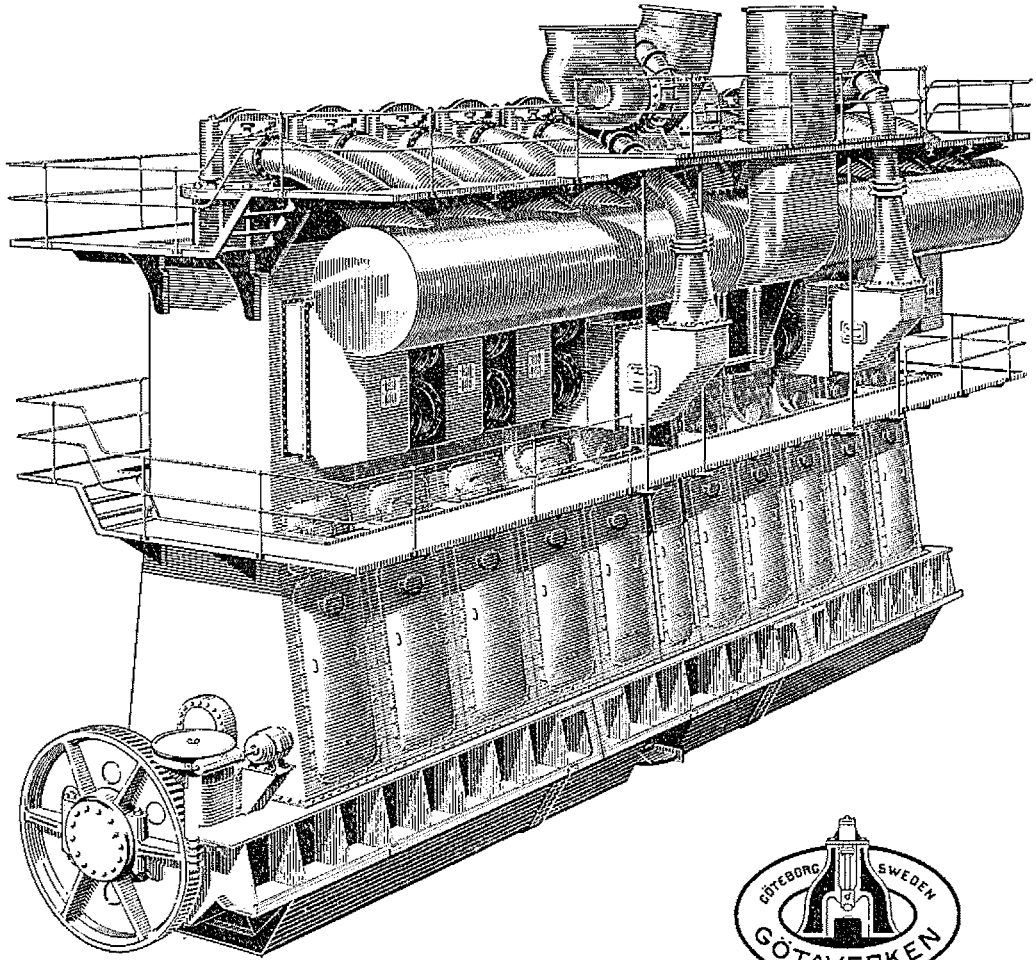
„Ja, jeg var 30 år.“

„Deres tilknytning til skibsfarten skyldes ikke familietraditioner?“

„Nej, jeg er ud af kømandsslægt; to af mine farbrødre var dog søofficerer, og jeg har en fætter, der er orlogskaptajn, så jeg har stor sympati for marinen.“

„Hvad blev Deres første opgave i rederiforeningen?“

„At organisere hele administrationen, så den kunne opfylde de formål, man ønskede. Da jeg begyndte, arbejdede rederiforeningen under meget små forhold; vi havde kontor i forsikringselskabet Hafnia's bygning, og hele kontoret bestod af et mødelokale og et egentligt kontorlokale. En sekretær og to kontorister udgjorde personalet. Så flyttede vi ind, hvor hidtil Fragtnævnet havde holdt til, nemlig på Sct. Annæ plads i navigations-skolens hus. Her fik vi en stor lejlighed til rådighed, men man blev ret snart klar over, at foreningen måtte have sit eget hus. Det besluttedes så, at huset her i Amaliegade 33 skulle bygges, og i året 1922 stod det



GV
ÖTAVERKEN

DIESEL ENGINES

with turbo-charge up to 15,000 b.h.p.

færdigt til indflytning. Foreningens mange opgaver var i årenes løb vokset betydeligt, og personalet var som følge heraf blevet udvidet i forhold hertil; bl. a. tog jeg en del af mine medarbejdere fra Fragtnævnet med mig. Det var en fordel, fordi jeg på den måde kendte de fleste af de mennesker, jeg til daglig skulle arbejde med.“

Internationalt samarbejde

„Og så?“

„Ja, så gik det slag i slag, efterhånden som arbejdet voksede. Navnlig lå en udvikling af det nordiske samarbejde inden for skibsfarten mig stærkt på sinde, og det lykkedes at få et fast samarbejde i gang. Det skete på et skandinavisk redermøde i København den 15. og 16. januar 1920, hvor vedtægterne for samarbejdet blev endelig stadfæstet. Dette samarbejde, der har vokset sig stærkere og stærkere med årene, er blevet en af mine kæpheste. Det har haft meget stor betydning for de skandinaviske lande, og til fælles glæde kom Finland med i 1939.

Også det internationale samarbejde har udviklet sig stærkt og været til overordentlig gavn for skibsfarten og dermed også for samfundet. Danmark har især på flere områder indtaget en ledende stilling inden for skibsfartens internationale samarbejde — tænk blot på „The Baltic and International Maritime Conference“, der blev stiftet i København for ca. 50 år siden.“

„Men Deres tid som administrerende direktør har ikke udelukkende budt på lyse sider?“

„Nej, skibsfarten er et konjunkturpræget erhverv, og i slutningen af tyverne satte en nedgangsperiode ind. De oplagte skibe lå i lange rækker bl. a. ude ved Langelinie. Det var strenge tider for erhvervet; rederierne tjente ingen penge, og mange satte endog penge til. Det begyndte i 1925, da rederiernes gennemsnitlige aktieudbytte i procent af aktie- og reservekapital kun udgjorde 2,4 procent. I 1926 var procenten 2,5, hvorefter der fandt en lille, men kortvarig bedring sted. Allerede i 1930 var det ved at blive helt galt igen, idet aktieudbytterne faldt stærkt og i de følgende år nåede helt ned på et gennemsnit af een procent! I 1935 syntes krisen at være overvundet, og der fulgte nogle gode år. Skibsfartskrisen, der utvivlsomt skyldtes fattigdom verden over som følge af krigens år, var imidlertid ikke i stand til at knække dansk skibsfart.“

Den anden verdenskrig

„Men så kom krigen?“

„Ja, og den bød til at begynde med på de samme vanskeligheder og problemer som den første verdenskrig. Fragtnævnet måtte genoprettes, der måtte atter forhandles med de krigsførende magter, og nævnet måtte påny dirigere anvendelsen af den til rådighed stående tonnage. Som generalsekretær for Fragtnævnet fik jeg således rigeligt med arbejde.

Den anden verdenskrig ramte dansk skibsfart langt hårdere, end tilfældet havde været med den første; ved

krigsforlis mistede vi 446 dygtige søfolk og ca. halvdelen af vore skibe — endda den bedste halvdel.

Da krigen og Danmarks besættelse sluttede i 1945 gjaldt det om at få genopbygningen i gang igen, og heldigvis har de skiftende regeringer — uanset partifarve — haft forståelsen af, at handelsflådens genopbygning var og stadig er nødvendig. Der måtte dog mange forhandlinger til, før de værste forhindringer var overvundet.“

„Og erstatningerne fra udlandet?“

„De har også haft betydning for handelsflådens genopbygning. Endnu har vi ikke modtaget de sidste rater fra USA, men forhåbenlig vil det ske engang i 1957.“

„Skibsfarten har også haft et personaleproblem at slås med?“

„Ja, navnlig i de senere år, hvor handelsflåden er vokset så stærkt, har det været meget vanskeligt at få det nødvendige antal skibsofficerer. Dette skyldes bl. a., at mange af vore bedste folk som nævnt omkom under krigen, medens andre blev ude i verden, hvor de skaffede sig nye levevilkår. Trods de gode kår — både med hensyn til sociale forhold, lønninger og beboelse — mangler dansk skibsfart stadig navigatører og maskinofficerer.“

Sømænd og skatten

„Hvorfor går så forholdsvist få danskere til søs for at blive officerer?“

„For maskinofficererne gælder det, at værfter, fabrikker og værksteder efter krigen har taget så mange af dem til sig. Jeg tror, det er familien, der holder dem hjemme, for selv om maskinmestre i land mange gange tjener mindre end til søs og har dårligere advancementsmuligheder, foretrækker forbavsende mange at blive i land. Styrmandene har ikke de samme muligheder for at gå i land, men en del går over i statens tjeneste, der for mange står som noget meget tiltrækkende.“

„Hvad gør man for at sikre handelsflåden officerer?“

„Vi søger stadig at skaffe bedre og bedre forhold ombord i skibene; bl. a. har mange rederier givet hustruer lejlighed til med mellemrum at komme ud på rejser med deres mænd. Især har de søfarende organisationer nu søgt finansministeriet om visse skattelempelser, og denne henvendelse har rederiforeningen i princippet støttet, fordi vi har fundet den yderst rimelig.“

„Apropos organisationer: De har haft mange kampe!“

„Ja, der har været arbejdskampe og ofte besværlige. I forligsinstitutionen var jeg engang med til at forhandle med sømændene i 27 timer, uden at vi nåede til enighed. Efter få timers søvn blev forhandlingerne påny fortsat.“

„Forhandlingerne har måske slidt på Dem?“

„Det har de vel nok. I alle tilfælde måtte jeg sige fra her i foråret og lade direktør Wenzell overtage forhandlingerne.“

„Har De haft nogle uvenner?“

„Nej, ikke personlige uvenner — tror jeg da! Det

har til tider kunnet gå hårdt til under forhandlinger med mandskabsorganisationerne, men vi har heldigvis altid respekteret hinanden på begge sider af bordet. Det blev også til en spcrt at forhandle, og jeg tror, de andre parter — trods strabadserne — har følt det på samme måde. I hvert fald har jeg taget det som et bevis på det gode forhold, at jeg ved mit 25 års jubilæum fik gaver fra samtlige organisationer, og det var da ikke noget, de behøvede!“

Forståelse nødvendig

„Hvordan med landets forståelse for skibsfarten?“

„Forståelse er nødvendig, hvis skibsfarten skal vokse. I Norge er alle interesseret i skibsfart — både økonomisk og på anden måde, men sådan er det desværre ikke herhjemme. Både stat og befolkning burde omfatte søfarten med betydelig større interesse. Vi har dygtige folk både til at disponere og bemande vore skibe, men ikke nok. Det ville være ønskeligt, om vi havde flere mindre rederier, for efterhånden er vi stagneret i forhold til både Norge og Sverige. Det er som sagt ikke alene manglen på skibsofficerer, der er skyld heri, men i dag kræver det så stor kapital til dannelsen af et nyt rederi, at disse er en sjældenhed. I Norge har hver lille by sit eget rederi, men dette skyldes til en vis grad, at den norske regering under krigen befandt sig udenfor landets grænser og derfor bedre kunne forberede handelsflådens genopbygning. Sverige var neutralt og havde som følge heraf mange fordele frem for Danmark. Der

er dog ingen tvivl om, at vi nok skal komme med igen herhjemme, selv om det tager sin tid; men fremgang inden for skibsfarten kræver — som jeg allerede har påpeget — interesse fra statsmagtens og befolkningens side.“

„Både Deres efterfølger og den nye underdirektør er — ligesom De selv — jurister. Er det en fordel, når man skal arbejde for en rederiforening?“

„Det mener jeg afgjort, ja, jeg vil endda sige, at det er næsten nødvendigt. Det vil man bl. a. også kunne se af, at mine kolleger i Norge, Sverige, Finland, England, Frankrig og måske også i andre lande er jurister. Når en jurist står i spidsen, må han selvfølgelig have en dygtig teknisk assistance, og det har jeg haft her bl. a. i de navigatører, rederiforeningen har ansat.“

„Hvad skal De nu lave?“

„Have det godt! Tænke på den lykkelige tid jeg har haft i rederiforeningen og på mine venner i ind- og udland, venner jeg har fået gennem min virksomhed. Og så frygter jeg ikke for at komme til at kede mig. Jeg har mange interesser. Jeg har haft for lidt tid til at læse, og det skal jeg indhente nu, ligesom jeg i større grad vil hellige mig mine interesser for kunst og antikviteter. Iøvrigt skal jeg da heller ikke ligge helt stille, idet jeg f. eks. beholder min post som næstformand i direktionen for Københavns Maskinskoie og bevarer tilknytningen til Pensionsforsikringsanstalten, Dansk Radio A/S og skoleskibet „Georg Stage“,“ slutter direktør Maegaard.

—wig.



A. P. MØLLER ☆ MAERSK LINE

KONGENS NYTORV 8 - KØBENHAVN K.

REDERI

TANK-, LINIE- OG TRAMPFART
BEFRAGTNING KLARERING

☆

KØB OG SALG AF SKIBE

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

Hel-automatiske vejrstationer

Umiddelbart før de store passagermaskiner går på vingerne, ser man maskinens chefpilot haste ind på vejrtjenestens kontorer. Her fører han en kort samtale med den vagthavende om vejrforholdene på den strækning, han skal gennemflyve. Her får han også udleveret en hel lille bog med vejrkort og en mængde oplysninger om vind og vejr i de forskellige højder på ruten.

Bag disse oplysninger ligger der et stort og kompliceret arbejde, udført af en institution så stor, at kun de mennesker, som er beskæftiget her, har nogen anelse om, hvor stort et foretagende vejrmeldetjenesten egentlig er.

Alene i Kastrup lufthavn er over 80 personer døgnet rundt beskæftiget med at indsamle oplysninger om vejret. I selve Europa samarbejder mere end 400 stationer med hver tredje time at udveksle oplysninger om vejrforholdene. I Danmark har vi over 50 observationsposter, som hver tredje time rapporterer vejret til samlefabriken i Kastrup. I Kastrup modtager man mere end 300.000 kodeord i døgnet. Et kodeord består af 5 tal. Hver tal er en betegnelse for en hel sætning. F. eks. betegner tallet „46“ i gruppe N, at „tågen er tiltagende med himlen synlig“.

I den internationale vejrtjeneste er Danmark på grund af Grønland et ret vigtigt led. Spredt ud over Grønland ligger i snevejs af vejrmedestationer, som mange gange i døgnet pr. radio rapporterer deres vejr til de store meteorologiske samlestationer.

Det er alle disse oplysninger, som vejrmedetjenesten dechifrerer, sorterer, renskriver og nedtegner på vejrkort for tilsidst at udleveres til den pilot, som har brug for dem for at kunne tilrettelægge sine planer for den forestående flyvning.

Vejrmedetjenesten er umættelig for oplysninger og utrættelig i at få oprettet nye observationsposter.

Det sidste nye i vejrmedetjenesten er de helautomatiske vejrstationer.

Det amerikanske „National Bureau of Standards“ har konstrueret en automatisk vejrmedestation, som afsender de lokale vejrdata pr. radio. Indbygget i en bøjle kan enheden placeres på fjerne steder, og den behøver ikke tilsyn i indtil 6 måneder. Med regelmæssige mellemrum udsender stationen, som har en rækkevidde på 1200 km, vejrberetninger i kode, som kan opfattes på en almindelig kommerciel radiomodtager.

Med regelmæssige mellemrum døgnet igennem sender stationen i kode: luftens temperatur, vandets temperatur, barometerstanden, vindens retning og vindens hastighed. De første prøver Chesapeake Bay har vist, at stationen kan høres i indtil 1200 km afstand.

Apparaturet er konstrueret af P. D. Lowell, W. Hakkarinen og L. M. Allison af bureauets tekniske stab for U. S. Navy Bureau of Aeronautics.

På nuværende tidspunkt samler man oplysninger om vejret på søen fra talrige skibe i rutefart, som med få timers mellemrum skal afgive deres meldinger pr. radio. Skibenes meldinger er dog usikre og uregelmæssige, da det regulære arbejde ombord i skibene må gå forud for vejrobservationerne. Hvis en række af helautomatiske vejrstationer kunne anbringes f. eks. i Stillehavet, kunne de interesserede civile og militære myndigheder have et ganske anderledes nøjagtigt overblik over vejr-situationen i dette område.

Hvis en serie af disse stationer blev placeret i det karibiske hav, kunne de give oplysninger om cykloner og tornadoer i dette farlige område.

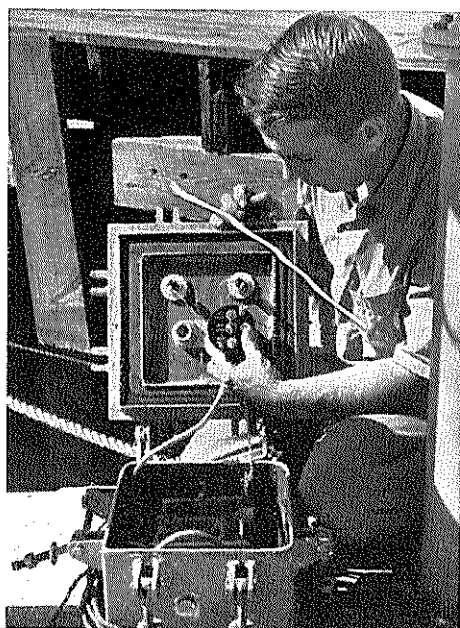
De automatiske vejrstationer sender oplysninger fra hver af 5 forskellige vejr-føle instrumenter i bogstavgrupper på 3, som udgør en kode.

Kodesignalerne moduleres og sendes på en radio-frekvens af seks megacycles pr. sekund. Signalerne kan opfanges på en almindelig kommerciel radiomodtager og dechifrerer efter en kodetabel, som angiver en numerisk værdi for hver af de foretagne meteorologiske observationer. Hver udsendelse varer tre minutter. I dette tidsrum udsendes seks afdelinger af oplysninger.

Den første transmission er et trebogstavet kaldesignal, som angiver hvilken station, der sender.

Herefter følger (1) luftens temperatur mellem ± 25 grader og $+110$ grader Fahrenheit, (2) vandets temperatur mellem 15 og 90 grader Fahrenheit, (3) barometerstanden mellem 950 og 1050 millibars, (4) vindens hastighed fra 0 til 68 knob og (5) vindens retning bestemt fra den magnetiske nordpol.

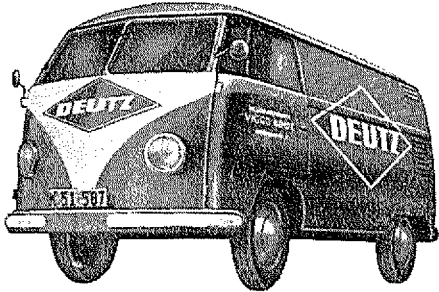
Skibet, som bærer vejrobservations- og radioinstrumenterne, er konstrueret af David Taylor's modelstation. Det er 20 fod langt og 10 fod bredt. Det er bygget af aluminium og andre ikke magnetiske metaller for at undgå uønskede magnetiske påvirkninger af det ombordværende kompas. Skibet kan forankres



En tekniker viser en af de vandtætte og stødsikre kasser, som indeholder nogle af de fine instrumenter til den automatiske vejrstation.

DEUTZ

VERDENSMOTORISERINGENS ARNESTED



AUTORISERET SERVICE

Artillerivej 124 - København S
Telefon A5ta 1074

ORIGINALE RESERVEDELE

Østergade 11 - København K
Telefon *Minerva 1860

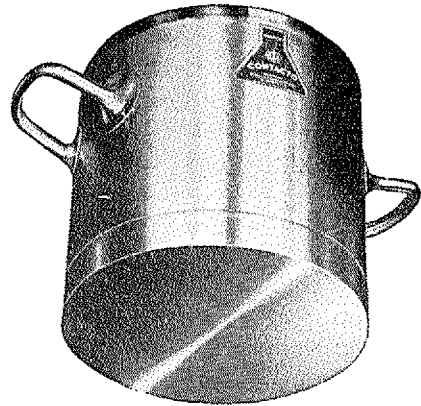
INGENIØRFIRMAET

VIGGO BENDZ

Rustfri kogeкар i højeste kvaliteter

CONTACTO

med plansleben bronzebund



Katalog sendes på forlangende

OLUF BRØNNUM & CO.
KONGELIG HOFLEVERANDØR

HOLBERGSGADE 8-10



TLF. CENTRAL 8750

- lige bag

KØBENHAVN K

Størekassen!

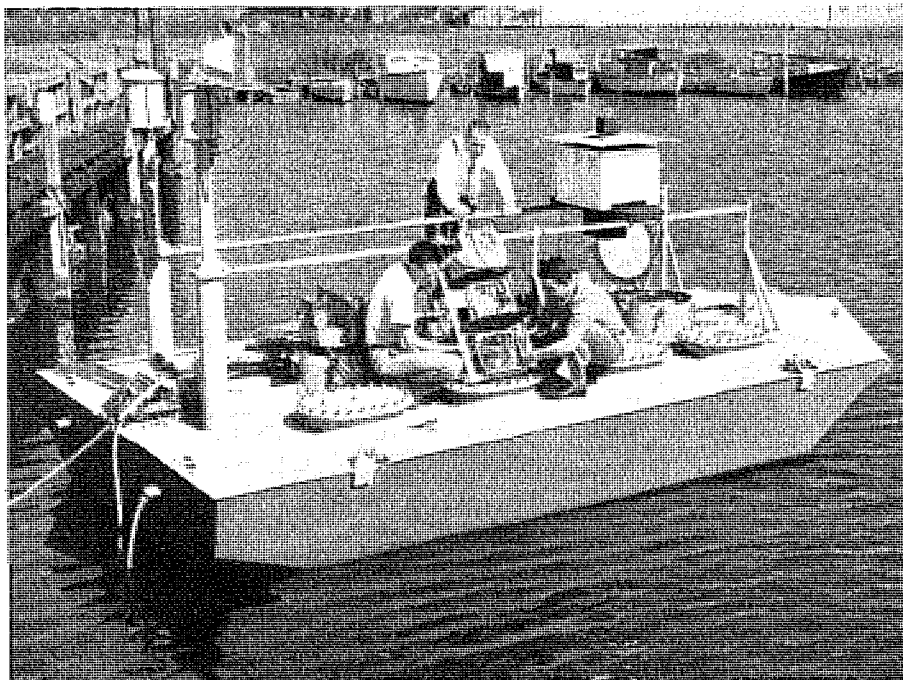
LARSEN COGNAC

FINE
CHAMPAGNE
T.V.F.C.



Invincible!

Skibet eller bøjen som indeholder den automatiske vejrstation. Skibet er 20 fod langt og 10 fod bredt. Man ser, hvorledes teknikerne er ved at sænke en enhed ned i en af de fire brønde.



hvor som helst indenfor en vanddybde af 3.600 fod. To master og fire vandtætte „brønde“, som går ned under skibsdækket, indeholder alle de elektriske og meteorologiske apparater, som er samlet i stødsikre enheder. Hver enhed kan udskiftes uafhængigt af de andre.

Vejrobservationsinstrumenterne omdanner variationerne i vandoverfladen til elektriske variationer gennem en motortrukket selvbalancerende kredsløb. — Luft- og vandtemperaturerne opfattes gennem simple termostater. Et præcisions barometer måler luftens tryk. Dette barometer er konstrueret således, at en hjælpenål bevæges over en modstand, og i måleøjeblikket fastholdes den til modstanden. Et særligt konstrueret anemometer (vindstyrkemåler) driver en lille magnetisk generator, hvis strøm påvirker gitret på et radiatorør. Pladestrømmen på dette rør afgives til et instrument.

„Vejrhanen“ er forbundet med et radiosende- og modtagersystem, som aftegner vindens retning ved hjælp af et med „vejrhanen“ synkroniseret kompas. Monteret i kardansk ophængning har kompasset en binål, som bevæger sig over en modstand, hvor den fastholdes i aflæsningsøjeblikket, hvorved vindretningen afgives i forhold til den magnetiske nordpol.

Drivkraften kommer fra et 180-cellet batteri serie- og parallelforbundet til at afgive 15 ampere ved 13,5 volt. En roterende omformer omdanner lavspændingsjævnstrømmen til en 120 volts vekselstrøm med 60 perioder pr. sekund for at levere drivstrøm til de elektroniske komponenter. I de fremtidige modeller af disse stationer vil energikilden blive erstattet med en gasolindrevet generator og akkumulatorbatterier i stedet for de nuværende tørbatterier.

Ved en forudbestemt tid efter en passende opvarmingsperiode, slutter et nøjagtigtgående kronometer kontakterne til de forskellige elektriske kredse. Når stationen træder i funktion trækkes kronometret op af en lille elektrisk motor. Dette giver en ensartet spænding på kronometrets fjeder og derved får kronometret en mere nøjagtig gang.

Når kronometret slutter strømmen, træder en elektrisk drevet programfordeler i virksomhed, og det er denne programfordelers opgave at slutte strømmen til de forskellige kredse i den rigtige rækkefølge, så aflæsninger og udsendelser kommer til at foregå i den oven-

for beskrevne rækkefølge med stationens identificeringssignaler først. Impulserne fra de 5 vejr-føleinstrumenter afgives til en kodevælger som omdanner disse til en kodegruppe og afgiver denne gruppe til den automatiske transmitter. Efter et ophold på 20 sekunder nøgles senderen med den udvalgte kodegruppe. Sendehastigheden kan kontrolleres med generatorens hastighed, og kodegruppen gentages fra 5 til 7 gange for at give den uøvede radiotelegrafist tilstrækkelig tid til at få dem skrevet ned.

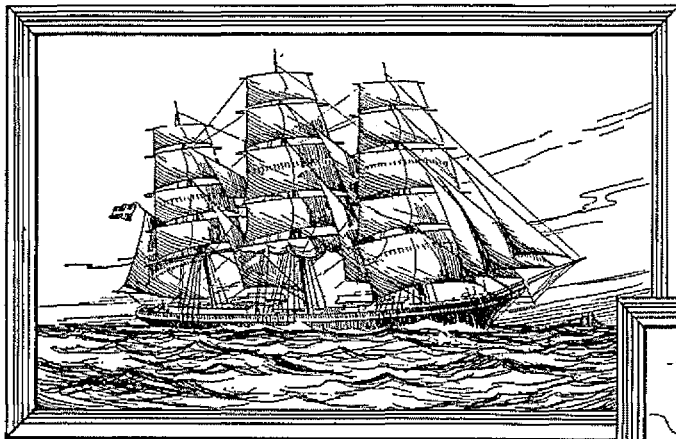
I det tidsrum, det varer for stationen at afgive sine kendingsbogstaver, slutes strømmen til det første af de 5 vejr-føleinstrumenter, og 10 sekunder efter sendes den første melding om luftens temperatur — og så fremdeles — medens dette signal udsendes, træder næste afsnit af instrumenterne i virksomhed. På denne måde fremkommer der i den tre-minutters periode seks sendeintervaller af hver 20 sekunders varighed — hvert efterfulgt af et balanceophold på 10 sekunder. Når udsendelsen er slut, afbrydes al strøm til anlægget, indtil kronometret igen angiver, hvornår det påny skal træde i funktion.

En del af de her anførte tekniske oplysninger er hentet fra det amerikanske tidsskrift „Technical News Bulletin“s marts nummer 1956 og gengives her med bladets tilladelse.

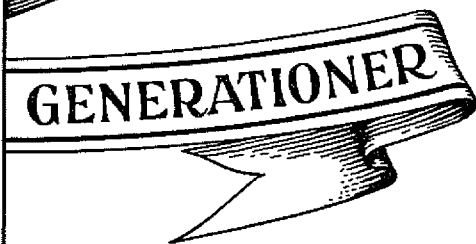
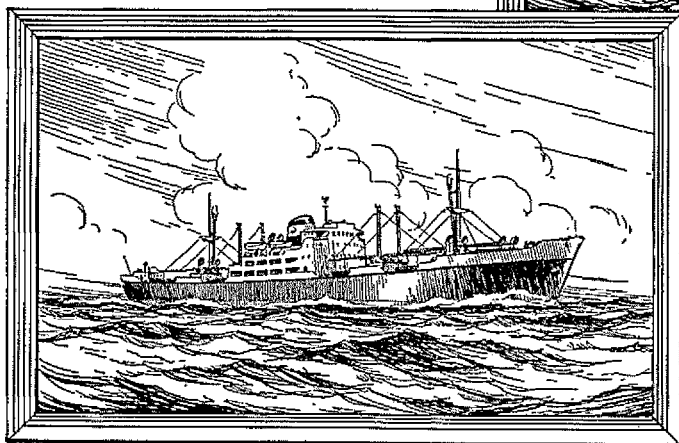
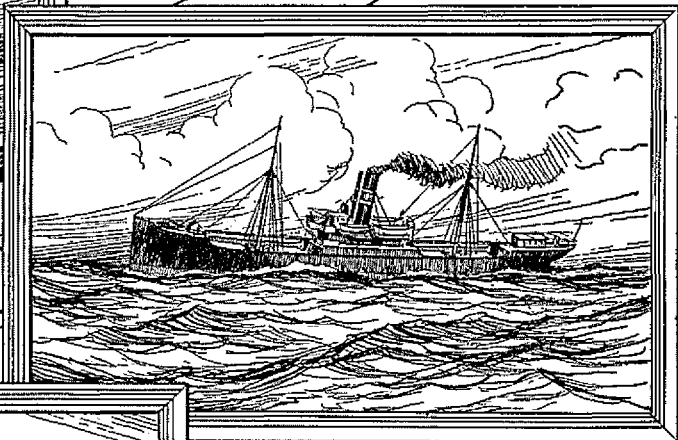
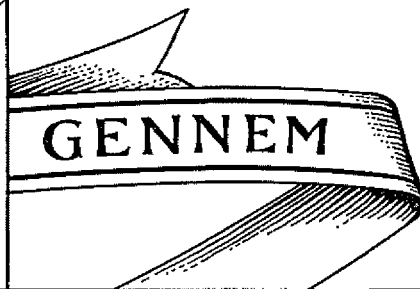
De to billeder er venligst stillet til rådighed af „National Bureau of Standards“.

Jette Jacobsen.

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



H. SCH - P.



**HAR DE
OVERALT PAA HAVET
FAAET**



fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN.

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER

Sekretær Niels Kamper blev underdirektør i Rederiforeningen

Samtidig med at direktør Maegaard blev afløst af direktør Wenzell som Dansk Dampskibsrederiforenings daglige leder, rykkede sekretær Niels Kamper op på posten som underdirektør.

Groft trukket op har Niels Kamper's karriere indtil nu formet sig sådan, at han begyndte i banktilsynet, hvorefter han i 1946 blev vice-fængselsdirektør for i 1947 at gå ind i Handelsministeriets søfartsafdeling og derfra til rederiforeningen som sekretær. Endelig er han fra den 1. januar i år blevet udnævnt til rederiforeningens underdirektør.

Der er ingen tvivl om, at underdirektør Kamper har fundet den rette plads, og skønt han „kun“ har arbejdet for rederiforeningen i ca. syv år, har han allerede længe været en slegs søfartens omvandrede leksikon. Som sekretær for redernes organisation formidlede han bl. a. en ikke ringe del af kontakten med offentligheden gennem pressen. Pressens søfartsmedarbejdere har til enhver tid kunnet henvende sig til ham vedrørende søfartsproblemer, og de har gjort det — og næsten altid fået fyldestgørende svar.

Underdirektør Niels Kamper, der er 44 år, er cand. jur. og H.A. og har således en værdifuld ballast for den betydningsfulde stilling, han nu skal beklæde.

Tiden i Handelsministeriets søfartsafdeling var også af stor værdi for ham og hans senere virke i rederiforeningen. Som sekretær i søfartsafdelingen erhvervede han sig et meget indgående kendskab til de forhold og vilkår, hvorunder dansk skibsfart må arbejde.

Foruden at opretholde den ydre kontakt med offentligheden, hvilket trods alt kun har været en sekundær opgave for ham, har Niels Kamper haft økonomiske og juridiske spørgsmål at tage vare på for rederiforeningen. De syv år i rederiforeningen har været præget af

en næsten hæsblæsende travlhed, hvilket man imidlertid aldrig har kunnet mærke på ham. Selv under de mest forjagede forhold har han altid været en smilende og elskværdig mand, der til enhver tid stod til rådighed med oplysninger om skibsfarten.

Niels Kamper har som rederiforeningens og hele den danske skibsfarts repræsentant deltaget i adskillige vigtige drøftelser både herhjemme og i udlandet, navnlig når det gjaldt handelsforhandlinger. Blandt andet har han været betroet ganske specielle opgaver i søtransportkomiteer under OEEC, der er organisation for europæisk økonomisk samarbejde. En særlig komite under organisationen behandler søtransportproblemer. I denne komite, Maritime Transport Committee, har Kamper været med til at drøfte spørgsmål af meget vidtrækkende betydning for Danmark.



Underdirektør Niels Kamper.

Oprindeligt havde søtransportkomiteen til hovedopgave at føre kontrol med Marshall-hjælpens bestemmelse om, at mindst halvdelen af transporterne under Marshall-planen fra USA til Europa skal foregå på amerikansk køl, men da samtlige vesteuropæiske søfartlande er repræsenteret i komiteen, er bestræbelserne navnlig gået ud på en liberalisering af skibsfarten. Komiteen har især søgt at sikre, at USA's handelsflåde ikke transporterede alt for meget over de 50 procent, Marshall-planen gav den ret til. Komiteen har også taget sig af det ømfindtlige og for europæisk skibsfart så livsvigtige spørgsmål om kampen mod flagdiskriminering. I den forbindelse har komiteen meget stærkt arbejdet for at få Amerika med i kampen på sin side.

Ligesom direktør Victor Wenzell møder underdirektør Kamper således med de bedste forudsætninger for at klare de mange opgaver, som fremtiden utvivlsomt vil stille rederiforeningens nye ledelse. —wlg.

BASSE & CO.

Amaliegade 33, København

Tel. Minerva +3232

Telegramadresse: Damphetland, Steampacific

Fjernskriver: no. 2250

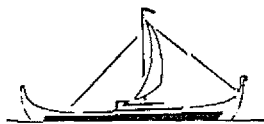
*

D/S Hotland A/S - D/S Pacific A/S

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

KNUD E. HANSEN

Consulting Naval Architects
Marine Engineers



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

Nordisk skibsfarts-samarbejde

er vort bedste våben i kampen for havenes frihed

Samtidig med at Dansk Dampskibsrederiforening har skiftet administrerende direktør, trådte præsidenten for Norges Rederforbund tilbage, og kort forinden fejrede Sveriges Redareförening sin 50 års fødselsdag. Skønt ingen af de skandinaviske handelsflåder nogensinde har været oppe på så store tonnager som for øjeblikket, ser man i ingen af landene med alt for stor optimisme på den frie skibsfarts fremtid.

Før præsidenten for Norges Rederforbund, Lars Usterud-Svendsen, trådte tilbage ved årsskiftet, kunne han meddele, at den norske handelsflåde i 1956 netto indsejlede næsten 3 milliarder kroner i fremmed valuta, hvilket var en ny fantastisk rekord med ca. 600 millioner kroner mere end året i forvejen.

Således kunne der tilsyneladende være grund nok til norsk optimisme, og ydermere kunne Usterud-Svendsen meddele, at Norges skibsredere havde kontrakter på 4,2 millioner brutto-tonns. Ikke desto mindre udtrykte han sig pessimistisk med hensyn til fremtiden. Kun een gang tidligere efter krigen har den samlede kontraherede norske tonnage, set i relation til, hvad der ialt er kontraheret i verden, ligget lavere end i dag, sagde han og tilføjede, at leveringstiden på norske skibe tit er længere end for andre landes.

Særlig grund til pessimisme giver den såkaldte flagflugt til lande som Panama, Liberia og Honduras. Usterud-Svendsen nævnte, at den samlede handelsflåde under disse flag nu er større end Norges, og ca. halvdelen af tonnagen, nemlig henved 5 millioner tons, udgøres af tankskibe. De tre nævnte lande har et vældigt nybygnings-program i gang. Af 160 kontrakter, som rundt om i verden blev underskrevet om levering af tankskibe på hver over 35.000 tons dødvægt i tidsrummet fra 1. juli 1955 til 30. juni 1956, skulle mindst 60 sejle under et af de tre landes flag, mens kun seks af dem skulle bygges til norske redere.

Hvis Norge fortsat skal bevare sin stilling på verdenshavene, udtalte Usterud-Svendsen videre, må norsk skibsfart have større handlefrihed både indad- og udadtil. De norske myndigheder lægger indgribende restriktioner på fornyelse og modernisering af handelsflåden, sluttede han.

Sveriges Redareförening fejrede 50 års jubilæum den 24. november og fejrede det ved en fest i Göteborg. Ved jubilæet kunne organisationen se tilbage på en fantastisk udvikling inden for handelsflåden. Da Sveriges Redareförening stiftedes i 1907, talte medlemsflåden 327 skibe på 412.488 brutto-tonns. I 1929 nåede den for første gang over een million brutto-tonns med 1.087.784 fordelt på 474 skibe. I 1940 nåede tonnagen under den svenske rederiforening op på 1.182.934 tons, men var for nedadgående de to næste år. Trods krigen var flåden imidlertid lige efter krigen større end nogensinde før med 490 skibe i 1945 på tilsammen 1.344.000

tons. Ved den sidst foretagne optælling i begyndelsen af 1956 var flåden nået op på 667 skibe på tilsammen 2.639.900 tons.

Den tonnage, der er tilsluttet Sveriges Redareförening, udgør næsten 98 procent af hele den svenske tonnage. Da organisationen stiftedes i 1907, var 121 rederier medlemmer af den, mens medlemmerne i dag tæller 191 rederier. Disse rederier beskæftiger i dag ca. 20.800 søfarende, mens medlemsrederierne i 1907 kun beskæftigede 5.950 søfolk.

Ved Redareföreningens jubilæum blev der fra rederiforeningerne i de andre nordiske lande udtrykt glæde og tilfredshed med det skandinaviske reder-samarbejde, og der er ikke tvivl om, at dette samarbejde vil blive styrket yderligere. I forvejen hører Norges handelsflåde til verdens største, men når de fire nordiske landes skibsfart arbejder sammen, er nordisk skibsfart en magtfaktor af endnu større betydning end det skandinaviske samarbejde, SAS har etableret i luften.

—wig.



AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE-DAMPKIBSSKAB
FREDERIKSGADE 17
KØBENHAVN K

Graven i Snekkersten

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 tredje i rækken:

Til mine tidligste erindringer hører billedet af russergraven i Snekkersten. Det store sorte trækors, hvis indskrift far læste højt for mig, vakte i højeste grad min barnlige nysgerrighed. Nu forstår jeg sandheden om ordsproget: Een tosse kan spørge om mere, end syv vise kan svare på. På mine spørgsmål fik jeg kun intetsigende svar. De, jeg spurgte, var ikke stort klogere, end jeg var. Jeg fik at vide, at det var druknede søfolk, som søen havde skyllet i land, der lå begravet her. Jeg fik først langt senere at vide, hvorfor de ikke kom på kirkegården. Sagen var den, at ingen vidste rigtig besked. Der taltes om dødsfald om bord på skibe af skørbug og pest og om søfolk, der drev døde ind. Nu højt oppe i årene er jeg nået et stykke frem ved hjælp af arkiver og biblioteker.

Russergraven, der blev sløjft for 60—70 år siden, var en jordhøj prydet med et sortmalet trækors med hvid indskrift: „Her fandt så mangan sømand hvile“. Højen var omgivet af en pælerække med simpelt ståltrådshegn. I henved 200 år havde den stået; hver St. Hans aften pyntet med grønt og blomster af egnens unge piger. Så henimod slutningen af forrige århundrede kom der fart i tingene. Alt, hvad udstykkedes kunne fra Rungsted og syd på mod København, var forlængst bebygget. Så kom kystbanen og med den en næsten esbjergsk handel med byggegrunde. Der var et smalt stykke strandmark mellem Strandvejen og markerne. Særlig dette stykke, der havde en passende dybde for en villagrund, steg i pris. Ejeren af en stor strækning af dette areal solgte livligt løs.

Russergraven gjorde en parcel usælgelig, ingen ville købe og langt mindre bygge og bosætte sig på en kirkegårds filial. Ejeren fjernede først hegnet, tog korset bort og jævned jorden. Man tog det ikke så nøje med gamle minder. Blandt andet lå der et stykke fra ejendommen en stor kampesten med indhugget C. V. Her havde Christian den Femte engang sat sig til hvile efter en spadseretur langs stranden. Den flyttede grundejeren uden videre hen ved indgangen til sin villa. Den gav ligesom ejendommen historisk værdi.

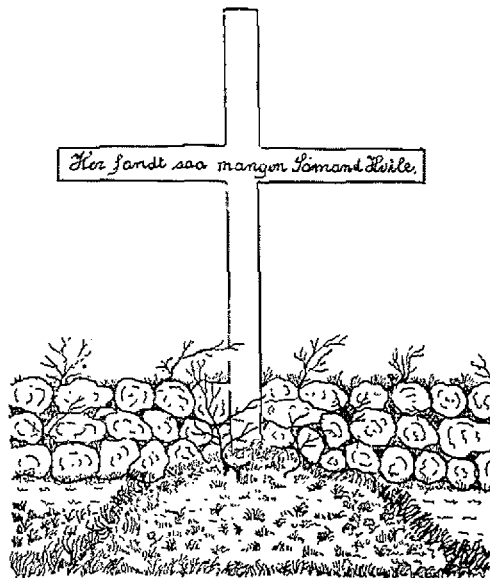
Borupgaard ved Snekkersten skiftede ejer i 90erne. Manden var ny på egnen og har rimeligvis ikke haft tid til at læse gårdens papirer igennem. Han var ikke blever klar over, at en bakke, bevokset med tre gamle høje bøgetræer, der lå på hans grund og var den højeste på egnen, var fredlyst som landkendning (sømærke). Han lod træerne omhugge. Det var en stor fejltagelse. Fra Arilds tid havde disse sømærker stor betydning for navigationen gennem Sundet. Næsten lige så hurtigt,

som træerne var fældet, kaldte marinen ham til regnskab. Efter sigende fik han en stor bøde og måtte plante en ny trægruppe med pålæg om, at bakkens silhuets skulle stå klar uden bebyggelse. Nu er der tillige rejst et vandtårn.

Selve graven har sandsynligvis været benyttet som strandvaskergrav længe før den begivenhed indtraf, der gjorde korset til Danmarks dyreste gravminde.

Den orientalske byldepest

1704 kom en hidtil ukendt pestepidemi til Konstantinopel og bredte sig derfra med rivende hast. Regeringen tog alle mulige forholdsregler for at holde Danmark fri for smitte. En syndflod af restriktioner, instrukser og forordninger væltede ud fra regeringskontorerne.



Det var i sundtoldens tid, det var en for karantænen velkommen hjælp, at vi havde orlogsskibe på vagt både ved Sundet og bælteerne, for at ingen skulle snyde sig udenom tolden. Alle ankommande skibe måtte i karantæne. I Sundet ved Saltholm, i Store- og Lillebælt henholdsvis ved Sprogø og en vig ved Fredericia.

Smitten trak sig nordpå og nåede i 1705 til Polen og østersølandene.

Der forefaldt i de tider, før Danmark rantes af ulykken i sit fulde omfang, nogle få spredte pesttilfælde nord for Helsingør. Det drejede sig om fiskere, der var blevet smittet ved samkvem med svenske fiskere ude på søen.

Smittens udbredelse lettedes ved datidens totalt manglende begreb om hygiejne. Alt affald fra husene blev kastet på gaden, der i miøten havde en dyb rendesten,

hvis videre afløb sjældent var i orden. Tanken på indlæg af wc var end ikke opstået og blev først virkelig gjort i dette århundrede. Der var retrader, bygget over et dybt hul i jorden. Når dette var fyldt, blev der — hvis pladsen tillod det — gravet et nyt hul ved siden af det gamle. At rense en sådan kule var uærligt arbejde, der satte en mand helt ud af borgerlig agtelse. Det måtte kun udføres af rakkerknægtene eller tatere, der betragtedes som stående udenfor samfundet. Alle, som havde råd dertil, kørte i store polstrede karosser eller lod sig bære i flet udstyrede portechauser. Disse transportmidler var med deres tit årlig rengjorte, polstrede klæde- eller fløjsbeklædning farlige smittekilder.

Alt drikkevand kom fra gravede brønde, og vandet var overfladevand. I regnvejr tog brøndene deres part af gadens uhumskheder.

Med lægehjælp var det så som så. Der var i det hele taget for få læger. Der var heller ikke politi nok til at påse, at beboerne overholdt de mange nye bestemmelser. Man indkaldte i dyre komme udenlandske lægekspertter, de var forøvrigt de første til at flygte, da epidemien tog rigtig fart.

Lægernes viden var ikke stort bevendt. Sygdommens årsager kendte de ikke. De måtte indskrænke sig til at bekæmpe sygdommens symptomer, de synlige kendetegn. Intet under at sygdommen tog fart. Alle muligheder for dens udbredelse var omhyggeligt tilrettelagt.

Så skete det i efteråret 1710. To russiske skibe fra Riga og Danzig med flere døde sømænd om bord ankrede op i Sundet og begravede de døde i den grav,

som siden har båret navnet „Russergraven“, og nu spredtes smitten med lynets hast, kulminerede i 1711 og standsede først i 1712.

Der nedsattes en sundhedskommission. Den bestod af 13 medlemmer, hvoraf Sjællands biskop Kristen Worm var den ene. Kommissionen arbejdede hårdt og energisk på sin uøselige opgave. Den manglede mandskab til at påse, at dens forordninger gennemførtes. Der oprettedes lazarettet og nye kirkegårde. Da pesten var på sit højeste, flyttede kommissionen til Jægersborg. Frelse sig, hvo som kunne. Kongen og hoffet tog til Jylland. Ministerierne til Fredensborg. Lægerne stak også af, der blev kun 10 tilbage. De var selvfølgelig så godt som hjælpeløse. Så fandt ministeriet på at give barbererne ret til at praktisere som læger. Barberuddannelsen var dengang en anden end nu. De var foruden til barbering og klipning uddannet som feltskærere og var tit ansatte i hærene. De kunne sætte brækkede arme og ben sammen, forbinde sår, sætte blodkopper, trække tænder ud o. s. v. Men deres uddannelse var kirurgisk, ikke medicinsk.

Da pesten fik rigtigt fat, var mandefaldet forfærdeligt. Alene i København døde i 1711 23.000 mennesker eller en trediedel af det samlede antal indbyggere. Der kunne ikke skaffes kister. Ligene lagdes simpelthen på gaden til afhentning. Rygtet fortalte, at mange endda var kastet ud på gaden i levende live. Ligbærerne døde i massevis. Det må også have været et frygteligt job. Ligene blev smidt op i vognene hulter til bulter som



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. 12612 TELEX: 2541



Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Dania“

AMALIEGADE 33

Telef. 11598 - 11568

VIRGINIA ROSE



- en herlig
shagtobak

det nu passede sig. Ingen tog hensyn til, at arme, ben og hoveder dinglede ud over fadingen. Så gik turen med fuldt læs til de nye kirkegårde og hurtigst muligt tilbage efter et nyt læs. Var det underligt, at alle, der fik lejlighed dertil, flygtede fra byen, desværre i mange tilfælde kun for at bringe smitten videre.

Fiskerlejerne nord og syd for Helsingør og Tikøb og Asminderød sogne ramtes også af pesten. Helsingør ramtes særligt hårdt. Der blev i Helsingør i 1711 begravet 1792 af et indbyggerantal på 3390 (beregnet tab). Døden ramte alle i flæng uden persons anseelse. Sognepræsten ved St. Olai kirke gik bort og efterfulgtes af pastor Johannes Schrøder, denne samvittighedsfulde mand havde med stor opofrelse passet og trøstet de syge. Samtidig med, at han modtog sin udnævnelse, blev han smittet og var kun sognepræst i ca. en uge. Af byens ca. 20 skomagere var der kun 3 igen, af 10 vævere kun een igen. Han mente sig arveberettiget til væverlaugets efterladenskaber og krævede at få bøger og langssignier udleveret af skifteretten, hvilket bevilgedes.

Kirkegården ligger i Olaf sogn, medens St. Marie kirke kun havde lille gravplads udenom kirken. Derfor nåede Olaf kirke det største tal af begravede, 1727, St. Marie kirke kun 56. I Tikøb sogn døde ca. 200.

Den følgende vinter, medens pesten endnu vedvarede, var drøj for mange. På den tid var man altid i en by proviantreet for mindst tre måneder, både med føde-midler og brændsel, men det havde der ikke været hverken tid eller lyst til at tænke på. Der var megen nød og elendighed. „Strenge tider langsomt skrider, langsomt skrider, det har den art“ (Brorson).

Der knytter sig to historier til russergraven. Den ene hørte jeg en fisker fortælle i min faders restauration i Helsingør. Jeg var dengang ca. 12 år gammel, så det har været omkring 1880. Han fortalte, at han for en snes år siden havde været med til at begrave en strandvasker i russergraven. Det var det nemmeste. Manden havde ligget længe i vandet, og liget var i stærk opløsning. Vi skulle ikke have vrøvl og tidsspilde med læge og politi, sagde han, vi gravede ham uden videre ned om natten, og da vi havde fyldt graven, korsede vi skovlene over graven, og så var det overstået. Denne begravelse må altså have foregået omkring 1865, hvis hans tidsangivelse — en snes år — passer.

Gamle fisker Sv. Johannesen Snekkersten har sin sine to nulevende sønner, hvoraf den ene er sognefoged og fisker og den anden tømrermester, begge boende i Snekkersten, fortalt, at han en nat kom forbi russergraven og så svagt lygtelys og hørte dæmpet, mumlende, uforståelig tale. Han skyldte sig hjem.

Det kunne være interessant at få opklaret, om der er sammenhæng mellem disse to begivenheder.

Som tidligere omtalt fandt den sidste officielle begravelse her sted i 1825, kapellanen var til stede.

Hvor mange døde, der blev begravet fra de russiske skibe, vides ikke, men at tallet har været stort, ses af, at begravelserne har strakt sig over de 4 nærmeste villa-grunde mod nord fra gravhøjen ind over stedet, hvor

Snekkersten telefoncentral nu ligger. Ved udgravning af centralens grund fandt man resten af trækister og masser af menneskeknogler. Siden der var kister med, har det muligvis været begravelser af skibsofficerer.

I 1926 fandt man oppe i Strandbakken ved Parallelvej skeletrester af en mand i en overfladisk grav. Ved siden af fandtes en rusten dolk. Videnskabelig undersøgelse konstaterede, at manden var af slavisk afstamning, og at knoglerne havde ligget henved 200 år i jorden. I folkemunde omtaltes det som sandsynligt, at fundet har forbindelse med russerbesøget 1710.

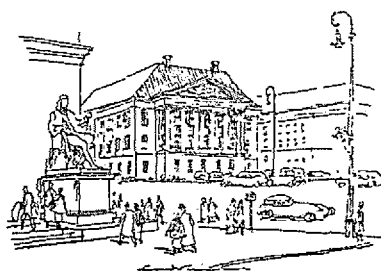
Det lysner for Søkortarkivet

Søkortarkivet, der fremstiller nogle af de bedste kort i verden, har i mange år arbejdet under meget gammeldags og primitive forhold. Da efterspørgslen efter de danske søkort og dermed produktionen er steget, har personalet selvfølgelig kunnet mærke de trange forhold endnu mere end tidligere. Nu synes der imidlertid at være en lille lysning i horisonten.

Søkortarkivets ledelse håber at få bevilget de nødvendige penge til en modernisering og istandsættelse af lokalerne ved Nordre Toldbod, og derfor har man søgt om en bevilling på ca. 175.000 kroner, der efter planerne skal fordeles på et par år.

Siden 1942 er salget af danske søkort steget til det tredobbelte. Nu er fremstillingen af søkort ikke ligefrem en forretning for staten, hvad det heller ikke skal være. Ikke desto mindre er Søkortarkivets indtjening blevet femdoblet i samme tidsrum. Budgettet er blevet firedoblet og ligger nu på 1,13 millioner kroner.

Det danske søkortarkiv har på flere områder ydet en pionerindsats, og bl. a. var arkivet det første, som her i Norden begyndte at fremstille specielle decca-kort, på hvilke der er god omsætning. Salget af disse kort stiger betydeligt, efterhånden som flere og flere skibe får installeret decca om bord. Iøvrigt har også de såkaldte „tvangsruiter“ givet anledning til øget salg af danske søkort efter krigen.



HANDELSBANKEN

HOVEDSÆDE:
HOLMENS KANAL 2
KØBENHAVN K

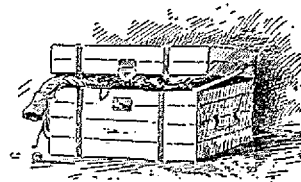


93 AFDELINGER
OG FILIALER OVER
HELE LANDET

— den moderne bank med de gode traditioner —

... fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



Hvad hjertet er faldt af...

I „Syren and Shipping“ læser jeg om en lille engelsk skolepige, der i et brev til besætningen om bord i skolens adopterede skib skrev: „Min far er formand, men min mor går på arbejde“.

Det stærkeste det ældste?

Kullens fyr, der med sine 3.800.000 hefnerlys er Sveriges stærkeste, siges at have en meget fornem historie. Det fortælles, at der på den høje klippe ud mod Kattegat blev opført et fyr allerede år 1200. Hvis dette er rigtigt, er fyret på Kullen således et af Europas ældste. Givet er det imidlertid, at Frederik II af Danmark allerede i 1560—61 lod bygge et fyr på stedet.

Et par tal om Suez

Den omstridte Suez-kanal holdt 25.000 mand i arbejde i ti år under sin tilblivelse fra 1859 til 1869. Disse mange mennesker flyttede 75 millioner kubikmeter sand!

Og en ander. kanal

Göta-kanalen har aldrig haft samme betydning som Suez, men er ikke desto mindre et fint ingeniørværk, som skibsfarten i Norden nødigt ville undvære. Imidlertid er passagertrafikken på kanalen nedadgående, fordi ikke så få af dens passagerskibe er blevet solgt i den sidste tid. I september måned solgtes dampene „Aradne“ og „Astrea“ således til Hamborg og Antwerpen — formentlig til ophugning. Det ene af skibene var bygget i 1876 og det andet i 1885. Forøvrigt byggedes samtidig med „Astrea“ to passagerskibe til kanalen, „Ceres“ og „Pallas“. De var begge beregnet til transport af finske emigranter, som kom ad kanalen til udvandringsskibene i Göteborg.

For at narre fjenden

Under den anden verdenskrig opererede amerikanerne i Stillehavet på samme tid med en „tredie flåde“ og en „femte flåde“. Først da japanerne var tvunget helt i knæ, afsløredes det, at de to amerikanske flåder var een og samme!

Det er da en sjat!

En almindelig øvelsestorpæde af den slags, som danske ubåde har om bord under øvelser, koster ca. 12.000 kroner! Disse torpedoer eksploderer ikke og er konstrueret sådan, at de skal gå til overfladen efter brugen, så de kan bjerges og klargøres igen.

Vippefyrets opfinder

En Helsingør-borger ved navn Jens Pedersen Grove opfandt vippefyret, der gjorde det muligt med lethed at hejse jernkurven med de brændende kul op i den rigtige højde samt at få den ned igen til ny fyldning.

Rom eller penge?

I den britiske flåde udkænkes — som alle ved — en daglig portion af rom til både befalingsmænd og menige. Men besætningsmedlemmer under tyve år får kun duften og en erstatning på tre pence. Også flådens afholdsmænd får hver dag tre pence i stedet for den reglementerede siurk rom.

Sofolkene ville ikke bruge det

Det første stokløse anker blev konstrueret af englænderen Hawkins i 1852, men kom først rigtigt i brug mere end 40 år

senere. De sofarende og skibsværfterne havde ikke fidus til opfindelsen, der først blev accepteret efter at have undergået flere forbedringer.

Han skænkede et panserskib!

I den græske flåde findes et kystpanserskib, som nu kun anvendes som kaserneseskib og sæde for flådechefen. Det hedder „Giorgios Averoff“ og er opkaldt efter en græsk millionær, som i 1910 testamenterede seks millioner kroner til flåden. „Arven“ blev lagt til en anden sum penge, hvorefter panserskibet købtes af et italiensk værft, der havde det „på lager“.

Næs opkaldt efter dampskib

I nærheden af Ålesund, på den yderste spids af Storegga, findes et næs, som er opkaldt efter det første dampskib, der anvendtes i norsk fiskeri. Stedet hedder Activneset og er opkaldt efter damperen „Activ“, som blev indsat i fiskeriet i 1885.

Det ældste skibsnavn

Det ældste danske skibsnavn, vi kender, er „Dragen“. Det første danske krigsskib af dette navn tilhørte Knud den Store, som regerede til 1035. Den tids „Dragen“, der senere har givet navn til mange andre danske orlogsskibe, havde en besætning på over 100 mand og var det største skib her i Norden.

Danmark som Suez-aktionær

England var som bekendt ikke med blandt de første aktionærer i den nu så blodvadede Suez-kanal. Det var derimod Danmark. En mængde europæiske lande blev tilbudt aktier i kanalen, før den endnu blev bygget — deriblandt Danmark. Der var 400.000 „andele“ på hver 500 — dengang stærke — franske franc. Danmark blev tilbudt at købe 30.000 andele, men nøjedes med — syv!

Et krigsminde om Suez

I februar 1915 forsøgte tyrkerne at overskride Suez-kanalen via den nu så omstridte Sinai-halvø. Overgangen skulle foretages ved hjælp af pontoner, som blev transporteret til kanalen ved hjælp af kameler. Det lykkedes kun tre af disse pontoner at komme over, og de blev straks erobret af englænderne. Den ene af dem eksisterer stadig og opbevares i Ismailia. Den bærer med sine mange skudhuller tydelige spor efter den hårde kamp, som udviklede sig under overgang-forsøget.

Det tog lang tid

Før hele dette års alvorlige kanal-diskussion begyndte, kunne man gennemsejle Suez-kanalen på 13 timer. I 1870 varede gennemsejlingen over 48 timer, hvoraf dog kun de sytten timer gik til selve sejladsen. Den øvrige tid tilbragtes ved forskellige kontrolstationer m. m. Den hurtigste gennemsejling, når altså undtages motortorpedobåde o. l., er gjort på elleve timer.

Det er dyrt!

Det er ikke småpenge, der under normale forhold skovles ind under gennemsejlingerne af Suez-kanalen. Et mellemstort tankskib må af med ca. 100.000 kroner! Derfor tænker mange tankskibsredere efterhånden mere og mere på at bygge super-tankere, som de vil dirigere gennem det nu så stærkt trafikerede farvand rundt Kap det gode Håb.

Rederiet J. S. Winslow & Co. i Portland Main

Det gamle Portland Main-rederi J. S. Winslow & Co. kan føres helt tilbage til den amerikanske frihedskrig, thi fra den tid og til midten af 1880 opbyggede captain Jacob S. Winslow en flåde på ikke mindre end 25 skibe, brigger, tre-mastede skonnertbrigger og barker, til almindelig fragtfart over hele verden, dog for de mindres vedkommende i Vestindien-farten. I 1889 byggede Winslow sin første fire-mastede skonnert, „Jacob S. Winslow“, i Bathurst Main. Den målte 910 brt, og i 1890 efterfulgtes den af „Major Pickands“. Begge skibe blev hovedsagelig beskæftiget i kul- og træ-farten på kysten. Dengang vidste ingen, at dette rederis flag skulle komme til at vaje over en flåde på 34 skonnerter på tilsammen 54.933 brt. I 1910 ejede rederiet 27 større skibe, og i 1911 overgik den hvidmalede Palmer-flåde (7 skibe) til rederiet, og samtlige disse fartøjer blev nu malet sorte. I mange år sås rederiets kontorflag, et hvidt stutflag med et stort, blåt W i midten, vaje over de største skonnerter på Atlanterhavs-kysten, ja, måske på hele den nordamerikanske halvkugle.

Hertil kom, at rederiet samtidig drev en meget stor og omfattende skibshandler-forretning, som ikke alene forsynede egne skibe med proviant og stores, men tillige hele Percy & Smalls-flåden. I 1917 solgtes hele Winslow-flåden til høje priser til Canada Steamships Co. for at anvendes i oversøisk fart, og hele det gamle rederi J. S. Winslow & Co. lukkede sine porte for stedse efter at have eksisteret i 50 år. — Her er historien om nogle af rederiets skibe:

Den seks-mastede skonnert „Alice M. Lawrence“ var bygget af Percy & Small i Bathurst Maine til rederiet. Den målte 3132 brt. Nogen stor del af den første verdenskrigs fortjeneste fik den ikke, for den forliste den 5. december 1914 på Tuckernuck-sandene (Nantucket Shoals), og denne mærkelige stranding gav sig udslag på den måde, at endnu et skib strandede på samme sted. Det var tidligt om morgenen, at „Lawrence“ grundstødte som følge af usigtbart vejr, der også havde til følge, at strandingen først blev observeret fra land langt hen på dagen. Men da var skibet allerede brækket i kølen, hvilket skyldtes, at skibet var strandet oven i vragedelene af et andet skib, skonnerten „French van Gilder“. Dette skib var strandet 29. marts 1885, men heldigvis blev besætningen her reddet. „Gilder“s last bestod af brosten, som, da skibet under strandingen satte hårdt i grunden, løb ud gennem skibsbunden og bredte sig, så vraget ligesom stod på en keglespids af brosten. Årene gik, og i 1914 figurerede „French van Gilder“s navn altså atter i dagspressen. Da „Lawrence“ ikke på nogen måde kunne bringes flot, blev alt rørligt gods bjerget i land fra den 305 fod lange seks-master. Skibet blev opgivet og forladt, og for at gøre ødelæggelsen fuldstændig blev der sat ild på skroget, så det brændte ned til vandlinien. „Lawrence“ var det største sejlskib, der nogensinde var strandet på disse kanter.

Den 17. juli 1917 strandede den engelske skonnert

„Unique“ som det tredje skib på dette sted, oven i vragedelene af „Gilder“ og „Lawrence“. Redningsmandskabet fra Muskeget Coast Guard's redningsstation (Nantucket Sound) reddede hele besætningen fra „Unique“.

Seks-mastet skonnert „Edvard B. Winslow“ var bygget af Percy & Small i 1908. Den målte 3424 brt og lastede 4500 tons kul. Byggesummen var 175.000 dollars. Til bygningen af skibet var medgået 1.150.000 fod yellow pine, 350.000 fod egetræ, 75.000 fod white pine og spruce samt 200 tons jern. Hver af de seks master var 120 fod lange og af oregon pine, og diameteren var 32 tommer. Dertil kom en topstang på 56 fod. Topstangen på fokkemasten var 21 tommer i diameter. Kølsvinet var en solid masse af svært tømmer og 8 fod højt fra for til agter.

Rigningen var wire med vantskruer. Der var flere dampspil til losning og læstning samt til at sætte sejl og bjerge ankre. Der var elektrisk lys over hele skibet og telefoner til de forskellige rum om bord. Styremaskinen var af den sidste nye opfindelse, og det samme gjaldt spillene og pumperne. Desuden var der en loddemaskine og undervandsklokke-signal. Alle disse forbedringer sparede en masse legemligt arbejde.

Folkene, som tidligere boede i et hul forude, var der lavet et dejligt ruf med centralvarme til. Alt var malet i hvidt. Yderligere var der til folkene en dejlig messe, bedre end mangan officersmesse i en Down East-fuldrigger fra clipper-tiden.

Fragten var dengang for kul mellem Newport News til havn i Main 2 dollars pr. ton, og et skib af denne type regnede med at gøre 24 rejser om året. Officerer, der har sejlet med skibet, påstår, at dette store skib let kunne presses op til 12 knob, ja, i enkelte byger har det været helt oppe på 16 knob. Disse skonnerter kunne „steppe“, blot de havde vinden fem streger ind på sejlene.

„Edvard B. Winslow“ mødte sin skæbne på rejse fra Boston til St. Nazaire i Frankrig den 7. juli 1917, da den blev ødelagt af kanonild.

Efter dette skibs endeligt kom der en ny „Edward B. Winslow“, der var en fem-mastet skonnert og ligeledes bygget af Percy & Small. Den afleveredes i 1918 under navnet „St. John's N.F.“ af New York. Ret meget om dette skib har det ikke været muligt at skrabe sammen, kun dette: På rejse fra Tampa til Boston 30. november 1923 var skonnerten i drift på Atlanten med mistede sejl, en betydelig læk og med dækket svært raseret i orkanen.

Den seks-mastede skonnert „Edward J. Lawrence“, 3350 brt, var bygget i 1908 af Percy & Small. Et billede af dette skib under søsætningen var bragt i „Vikingen“ nr. 10/1953. 1924 synes at have været et særligt uheldigt år for „Edward J. Lawrence“. Det var hele tiden forfulgt af uheld på dette tidspunkt. Den 7. februar det nævnte år måtte det på rejse fra Norfolk til Portland slæbes tilbage til en ankerplads på Red Hook, da

roret var stærkt beskadiget. Allerede tre dage senere var ulykken påny ude efter skonnerten. Mens det lå til ankers på Ret Hook, blev skibet påsejlet af damperen „Poul S. Harwood“ med det resultat, at damperen tog hele seks-masterens spryd med sig i farten. Endnu inden skibet var sejklar efter dette uheld blev det påsejlet for anden gang. Nu af damperen „Nora“. — Den 27. december 1925 opbrændtes skibet totalt i sin hjemhavn, Portland Main. Det havde på det tidspunkt en last af kul om bord.

Seks-mastet skonnert „Ruth E. Merrill“ var bygget af Percy & Small i 1904 til Winslow. Den var på 3003 brt og præsterede at gøre 14 rundrejser på eet år. Under den første verdenskrig var skibe flere gange i Frankrig med ammunition fra USA. På en rejse fra New York til Baltimore drev seks-masteren under en storm i land i Chesapeak Bugten. Det var den 13. august 1919. Den blev dog slæbt af grunden, og den 19. oktober 1920 var skibet på rejse fra Newport News til Hangø i Finland. På grund af lækage og rorskade måtte det dog tage slæbebåd ind til Oscarshavn i Sverige. Den 1. april 1921 befandt skibet sig i dansk farvand, grundstødt ved Frederikshavn under en storm. På en rejse fra Hampton Roads havde skibet en kollision med en anden seks-master, „Wyoming“, tilhørende rederiet Percy & Small. I dagene 6.-13. januar 1923 blæste der nogle frygtelige storme ved USAs Atlanterhavskyst. „Ruth E. Merrill“ var på rejse fra Norfolk til Boston med kul i lasten. Skibet blev så ilde tilredt, at det sank den 12. januar i Vineyard Sound. Den fire-mastede skonnert „Perry Setzer“ fæg på samme tid i land og mistede dækslasten, men blev dog atter bragt flot. En anden fire-mastet skonnert, „Anna M. Record“, drev under den samme storm i land og blev totalt vrag.

Den seks-mastede skonnert „Addie M. Lawrence“ var også bygget af Percy & Small, i 1902. Den var på 2807 brt. På en rejse fra Boston til St. Nazaire med ammunition forliste skibet den 7. juli 1917. — Ligeså ilde gik det rederiets „William C. Carnigi“ — ligeledes bygget af Percy & Small i 1901. Skibet forliste den 2. maj 1907. Det var på 2664 brt og den første fem-mastede skonnert på over 2600 tons brutto.

Historien om Winslows skibe fortæller om endnu flere forlis. F. eks. om „Evelyn W. Hinckley“s. Dette skib byggede Percy & Small i 1905. Skibet var en fire-mastet skonnert og målte kun 698 brt. I 1919 forlod det en amerikansk Atlanterhavshavn og blev borte med mand og mus. — Den fire-mastede skonnert „Henry F. Kreger“, der var bygget i 1903 af E. S. Crosby i Bathurst, forliste totalt ved Nantucket Shoals i oktober 1921. Skibet, der på det tidspunkt var lastet med kalk, var på 1250 brt.

Den fem-mastede skonnert „Oakley C. Curtis“ var bygget i 1901. Igen var det Percy & Small, der havde lagt byggebedding til. Skibet var på 2374 tons og var en god sejler. Der blev ikke sparet på dets evner. Eet år præsterede det at gøre 14 rejser med kul fra Philadelphia til havne i Main og New England. Desværre vides kun lidt om skibets karriere, men den 1. juli 1920

var „Curtis“ kommet på grund (med en kullast fra Norfolk) på La Plata-floden. Ved bugserhjælp ankom det meget læk til Buenos Ayres. Den 20. maj 1922 lå skibet under en storm til ankers i Boston og drev med sine ankre i land, men fik dog igen vand under kølen. Såvidt vides, forliste „Curtis“ under en storm i januar 1914.

Endelig skal af Winslows skibe nævnes den fire-mastede skonnert „Camilla May Page“, der var bygget til rederiet i 1905 og målte 688 brt. Under sejl på Delaware-floden kom skibet i kollision med den 896 brt store skonnert „Charles G. Endicott“ af New York. Det var den 25. september 1917. „Camilla“ blev svært beskadiget, men skibets endelige skæbne er ukendt.

Efter oplysninger fra lods Gruelund.

Sverige vil afskaffe fyrskibene

Sjöfartsstyrelsen i Sverige arbejder med en plan gående ud på at udskifte fyrskibene med faste fyr, hvor det overhovedet er muligt.

Sverige har i øjeblikket stationeret tolv skibe i rum sø, og af disse ligger kun tre således, at de dårligt kan erstattes med faste fyr. Men de resterende ni fyrskibes skæbne syntes at være beseglet. Sjöfartsstyrelsen har fundet ud af, at eet af skibene skal erstattes med et fjernstyret fyr og de otte med bemandede fyr.

Planen indebærer, at der bygges et nyt fyr og afskaffes et fyrskib hvert fjerde år, således at der omkring 1990 kun skulle være tre fyrskibe tilbage.

Foreløbig arbejder man med en ti-årsplan, der vil koste 22,1 millioner svenske kroner, og man har søgt om en bevilling på 2.210.000 kroner for næste år.

Navnlig på Norrlands-kysten er forbedringer stærkt tiltrængt, siger svenskerne. Nogle af de første fyr vil derfor blive opført på denne strækning til erstatning for fyrskibene Grundkallen, Västra banken og Sydøstbrotten. Man regner med, at man derved vil kunne spare ca. 300.000 kroner om året til drift, pasning o. l.

Det fjerndirigerede fyr skal erstatte fyrskibet Östre Kvarnen ved hovedfarvandet mellem Bottenhavet og Bottenviken. Et fjernstyret fyr påtænkes også opført i den nordlige del af Øresund og to andre ved Østersø-kysten.

Sjöfartsstyrelsen har endvidere anmodet om bevilninger til søopmåling i stigende tempo, idet den ikke tør påtage sig ansvaret for sikker trafik i svenske farvande, så længe nye opmålinger ikke foretages. Opmålingen ude til søs foreslås udvidet til det dobbelte og kapaciteten af opmålingen tæt ved kysten med 200 procent. Til dette kræves en forlængelse af opmålingssæsonen, tilgang af yderligere personel, flere opmålings-skibe og mere materiel i det hele taget.

En sådan forøgelse af kapaciteten i søopmålingen kræver en investering een gang for alle på 955.000 kroner samt en årlig merudgift på 315.000 kroner.

Endelig har Sjöfartsstyrelsen foreslået en omorganisation af redningsvæsenet, hvilket vil koste 910.000 svenske kroner om året over en periode på fem år.

Fra Værft · Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. januar 1957



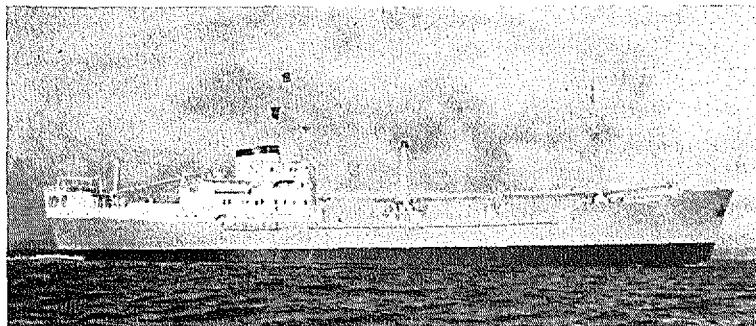
Medlemmer

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, 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 „Heimdals“
 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 „Soinas“ A/S
 A/S Det Store Nordiske Telegraf-Selskab
 D/S Svendborg A/S
 Rederi A/S af 1955 — Per Svendsen
 Hans Sveniingsen
 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 Iberia

Torsdag d. 15. november 1956 gik M/S „Iberia“ på prøvetur fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's skibsværft på Refshaleøen. Fragtmotorskibet er nybygning nr. 742, kontraheret af Rederiaktiebolaget Svenska

Lloyd, Göteborg. — Skibet er bygget efter British Lloyd's nyeste regler, klasse 100 A. I. + R.M.C. „strengthened for navigation in ice“ som åben shelterdækker.



M/S „Iberia“.

Hoveddata for M/S „Iberia“ er:

Længde mellem perpendicularerne	97,5 m
Bredde moulded	14,5 m
Dybde moulded til 2. dæk	5,9 m
Dybde moulded til øverste dæk	8,4 m
Dybgang	ca. 5,8 m
Dødvægt	ca. 3450 tons
Fart på lastet prøvetur	15 knob

Skibet er udført efter tværskibs og langskibs spante- og bjælkesystem, med „soft nose“, pladestævn med fald, krydserhæk og bak. Dobbeltbunden, der strækker sig fra agterpeak- til forpeakskod er indrettet til at føre vandballast eller olie. For- og agterpeaktanke er indrettet for vandballast og agterskaben for ferskvand. Der er 3 hovedlastrum og 3 mellemdæksrum. Agterste lastrum er indrettet som lastkølerum med et samlet rumfang på ca. 765 m³. Lastrummeventileres dels mekanisk og dels naturlig.

Rigningen består af to tobensmaster, hvoraf den forreste med topmast, og en lemast på top af kommandobro.

De fire lastluger bliver betjent af ialt otte 5-tonns lossebomme samt ved agterkant af agtersæ luge en 3-tonns elektrisk dækskran. Dæksmaskineriet består af fire 3-tonns og fire 5-tonns elektriske spil, samt et 3-tonns varpespil arrangeret agter på hytten. Ankerspillet er elektrisk drevet, og styremaskine elektrisk-hydraulisk.

Der er to aluminiumsredningsbåde, 7,9 m lange, den ene forsynet med

en 10 hk dieselmotor. Der forefindes ligeledes en spejlgattet, klinkbygget 4,9 m lang jolle, anbragt på både-dæk agter. Davider for redningsbåde af Welin's type, arbejdende tværskibs med bådeklamper anbragt på daviderne.

M/S „Iberia“ er udstyret med de mest moderne navigationsmidler, såsom radar, elektrisk log og ekkolod.

Aptering for såvel passagerer som besætning er rummelig og smagfuldt udstyret. Der findes overalt mekanisk ventilation, og opvarmningen foregår ved vandopvarmning ved radiatorer.

Passagerapteringen består af to dobbeltkamre og to enkeltkamre samt tilhørende spise- og rygesaloner. Kamrene, der udstyres med møbler i poleret hårdtræ, har separate bad og wc.

Af officererne har kaptajn og maskinchef separat soverum, medens øvrige officerer har store enmandskamre. Møbler og døre i behandlet mahogny, skodder og loft hvidmalet.

Døre og møbler i underofficers- og mandskabskamre udført i lyst behandlet bøg, skodder tonmalet. Der er 5 dobbeltkamre, øvrige kamre enkelkamre.

Hovedmotoren er en sekscylindret, enkeltvirkende, totakts, krydshoved-dieselmotor, af B & Ws type 650-VTBF-110 med trykforstøvning og tryksmøring, cylinderdiameter 500 mm og slaglængde 1100 mm.

Motoren udvikler normalt 3620 ihk svarende til ca. 3250 ehk ved ca. 160 omdr./min. og er af B & W's nyeste type med turboladning.

Hjælpmotorerne er tre trecylindrede, enkeltvirkende, firetakts, trunk-dieselmotorer af B & Ws type 325-MTH-40, direkte koblet til hver sin jævnstrømsdynamo. Normal ydelse pr. maskine er 120 kw ved 220 volt og 500 omdr./min.

Kedelanlægget består af en oliefyret kedel for varmt vand med en hedeplade på 9 m².

Første eksamination af maskinelever på

J. Lauritzens søfartsskole

Den 10. og 11. december var der semesterafslutning på J. Lauritzens søfartsskole i Kogtved, og for første gang afholdtes der prøver for maskinelever, idet søfartsskolens „maskinlinie“ blev indført i sommer efter den store udvidelse af skolebygningen.

Skolens maskinelever er kun et halvt år på skolen, hvorimod dækkeleverne enten er der 6 måneder som juniore og 6 måneder som seniorer eller kun 6 måneder som juniorer, medens de sidste 6 måneder af uddannelsesperioden foregår på rederiets skoledamper „Maria Dan“. Denne sidste inddeling af uddannelsesperioden gælder også hovmestereleverne.

Forudsætningen for at blive maskinelev på søfartsskolen er, at det er ansøgerens agt at uddanne sig til maskinmester til søs, og inden de antages til søfartsskole-kursus, skal de være sikret en læreplads enten på Aalborg Værft A/S eller på Atlas A/S, København. På skolen anlages hvert halve år 20 elever til maskin-

linien, hvoraf 5 kommer fra Aalborg Værft og de 15 fra Atlas, idet der er indledet et samarbejde mellem rederiet og disse to virksomheder med maskinmester-aspiranternes uddannelse for øje.

Det var interessant at følge maskinelevernes overhøring i de nyindrettede maskinværksteder og i smedien og se de arbejder, de har udført i læretiden på skolen. Undervisningen er tilrettelagt og gennemført af maskinmester J. Prior. Ialt 19 maskinelever blev dimitteret.

Hovmestereleverne var allerede blevet eksamineret den 4. december med hovmester A. H. Pedersen som censor, så de kunne nu efter veloverstået eksamen med sindsro tage sig af det store arbejde med at fremskaffe mad og drikke til deres kammerater, som nu var i ilden, og til de mange gæster, der overværede prøverne.

Som censorer medvirkede ved denne afslutning: Maskinchef Knud Fevre, skibsinspektør J. D. Rantzau Geisler, skibsinspektør Hans K. Groth, lektor Karl Hansen fra sjømannsskolen i Fredrikstad, kaptajn K. Damsboe Holgersen, forstander P. E. Pålsson, Marstal Navigations-skole, maskinchef C. B. A. Rasmussen, kontorchef Svend Rasmussen fra Metalindustriens Læringsudvalg og kaptajnløjtnant W. Ric-Hansen fra Søværnets Dykkerskole.

Ialt 30 dækkelever eksamineredes og heraf var de 10 senior-elever. Prøverne strakte sig over begge dage og foregik på land og til søs, idet skolens øvelsesfartøjer såvel som skoleskibet „Lilla Dan“ var i brug, samtidig med at overhøringerne i teori foregik i klasseværelserne.

Blandt de mange gæster, der overværede eksaminationen, kan nævnes: Forstander, mag. art. Poul Bahnsen fra Psykoteknisk Institut, direktør Peter Garde fra A/S Atlas, forstander Th. Glad fra træningsskolen på Kofoeds skole, navigationsdirektør Knud Hansen, driftsingeniør Johs. Jørgensen fra Aalborg Værft A/S, inspektør C. A. Lage fra A/S Atlas, samt skolerådets medlemmer: Konsulent Kr. Damsgaard, M. F., pastor H. Mørch og kommunelærer Gunnar Nielsen.

Rederiet repræsenteredes af skibsrederne Ivar og Knud Lauritzen, direktør Ove Holm, inspektør Knud Petersen, kaptajn Axel Nielsen, prokuristerne Alf Møller, S. Lundegaard og Th. Christensen m. fl. Også mange af rederiets hjemmeværende officerer var til stede. De fleste af gæsterne var ledsaget af deres fruer.

Som altid afsluttedes prøverne med en festlighed den sidste aften, hvor skolens forstander, V. Eisfeldt, tog afsked med eleverne, efter at de havde fået deres eksamensbeviser overrakt af skibsreder Knud Lauritzen. Under festen spillede pianistinden fru Esther Vagning for gæsterne.

A/S Dampskibsselskabet VENDILA

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



Direktor Jacobsson og skibets gudmor, fru Sonja Henie.

M/S **Sonja**

Fra Götaverken søsattes den 4. december et motortankskib på 17.300 tons dw til Rederi A/S Alse, Oslo. Fru Sonja Henie Onstad gav skibet navnet „Sonja“.

Skibet bygges 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

Lasttankenes rumindhold er 23.417 m³. De to pumperum får hver to pumper, hver med en kapacitet på 400 tons i timen.

Skibet skal have fuldt moderne udrustning i form af radar, gyrokompas, Götaverkens Lodicatorapparat og så videre.

Besætningen får rummelige og smukt indrettede kamre, messer og opholdsrum. Hele apteringen bliver luftkonditioneret, så luften kan nedkøles, når skibet går i tropiske farvande.

Skibet beregnes at gøre 15 knob på fuld last.

Motoren, som er konstrueret for drift med tyk olie, bliver en svejst nicylindret, totakts, enkeltvirkende Götaverkenmotor. Cylinderdiametere er 680 mm og slaglængden 1500 mm. Ved 112 omdrejninger pr. minut udvikler den 8.300 ihk. Ligesom hovedmotoren bliver også hjælpemotorerne af Götaverkens egen konstruktion og fremstilling.

A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders

Prøvetur ved Lindholmen

Fra Lindholmen i Göteborg fandt den 1. november prøvetur sted med m/s „Tanafjord“ for Den Norske Amerikalinje A/S, Oslo.

Skibet er bygget som åben shelterdækker med lang bak og forsynet med tre luger på fordækket og to på agterdækket. Det er bygget til højeste klasse i Det norske Veritas og udrustet efter Board of Trades forskrifter.

Hoveddimensionerne er:

Længde overalt	128,1 m
Længde mellem perpendikulærene	120,4 m
Største bredde på spant	16,5 m
Sidehøjde til shelterdæk	10,4 m
Sidehøjde til hoveddæk	7,6 m
Middeldybgang på last	7,1 m
Tilsvarende dødvægtsbæreevne	6.400 tons

Fremdrivningsmaskineriet består af en syvcylindret, totakts, enkeltvirkende, direkte omstyrbar dieselmotor med trykforstøvning af Lindholmen G.V.-typen, der normalt udvikler 5.100 ihk og giver skibet en fart på last af ca. 14,5 knob.

Hjælpemaskineriet består af tre firecylindrede, enkeltvirkende firetaktsmotorer, Rustons fabrikat, med normalt 240 ehk, hver direkte koblet til en 150 kw dynamo.

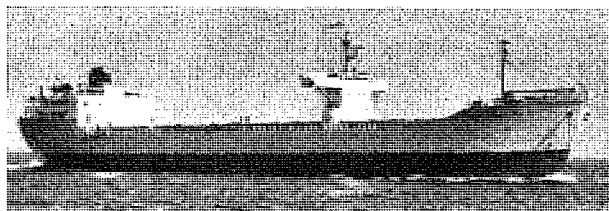
Skibet har moderne aptering til 12 passagerer. For dæksudrustningens vedkommende kan nævnes, at samtlige spil er konstrueret for 5 tons løft og med Ward Leonard-regulering.

M/s „Tanafjord“ er det femte søsterskib, som Lindholmen har bygget for NAL, hvilken type rederiet har fundet meget formålstjenlig for den nordatlantiske fart og for dets linie på den afrikanske østkyst.

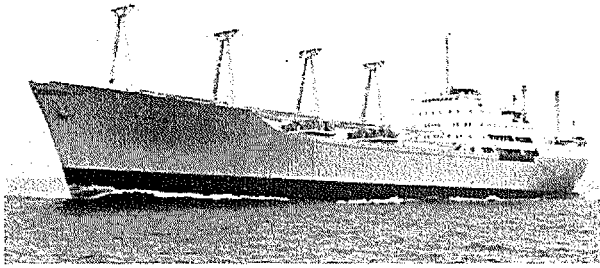
M/S **Bulk Enterprise**

M/S „Bulk Enterprise“ på 19.340 tons dw, det sidste af tre masselastskibe, som er søsat i år fra Kockums Mek. Verkstad, blev den 9. november overtaget af rederiet P. D. Herlofson og Co. A/S, Oslo, efter sædvanlig prøvetur i Øresund.

„Bulk Enterprise“ er i alt væsentlig et søsterskib til „Cassiopeia“, som Vikingen har bragt en meget udførlig omtale af i nr. 4 for april måned, til hvilken vi henviser vore læsere, og „Biskopsö“, som tidligere i år er leveret til henholdsvis AB Nordström og Thulin og Rederi AB Rex, Stockholm. Det skal også indsettes i omtrent den samme fart, malm mellem Narvik og USA og kul mellem USA og Europa.



„Bulk Enterprise“.



M/s Havjo

Fra Öresundsvarvet Aktiebolag i Landskrona afleveredes den 1. december lastmotorskibet „Havjo“ til rederiet P. Meyer, Oslo.

Rederiet repræsenteredes på prøveturen af seniorchefen, skibsreder Peter Meyer samt skibsrederne Sven F. Meyer, Per F. Meyer og Hans Otto Meyer, kaptajn Finn Reinholt, maskininspektør B. Eriksen samt rederiets tekniske konsulent, ingeniør Gustav Zetlitz-Nilsson. Fra værftet deltog bestyrelsens formand, direktør K. E. Jacobson og den administrerende direktør Bertil Karlsson. —

Ved løb på den målte mil opnåedes en middelfart på 18,2 knob.

Skibets fører er kaptajn Olav Wang, og maskinchef er Magnus Andersen.

I Vikingen nr. 10 har vi bragt en særdeles indgående omtale af „Havjo“, til hvilken vi henviser vore læsere.

Englands største rederi flygter fra skattetrykket til Bermuda

The Peninsular and Oriental Steam Navigation, som ikke blot er Englands, men også verdens største rederi for tør last og passagertrafik, har meddelt sit første skridt i overførsel af en del af sin virksomhed til Bermuda. Det er den mest opsigtsvækkende begivenhed hørt fra den ødelæggende engelske skat, som begyndte for nogle år siden.

De engelske redere har med voksende bekymring iagttaget den skærpede konkurrence, de er udsat for på verdenshavene fra skibe i amerikansk og anden eje, som er indregistreret i Liberia, Panama og Honduras, hvor skatterne på skibsfarten er yderst minimale. I engelske rederikredse har man skarpt kritiseret denne skatteflugt som illoyal, men af ren selvopholdelsesdrift tvinges man nu til at følge eksemplet. Man vælger imidlertid at registrere sine skibe i Bermuda, hvilket medfører, at de stadig kan sejle under engelsk flag.

Intet rederi er endnu flyttet fra England til Bermuda, hvilket finansministeren sikkert ikke ville tillade. Det, som sker, er, at datterselskaber registreres der, og at de nye skibe, som rederikoncernen bygger, tilføres disse datterselskaber i stedet for moderselskabet i London.

Hidtil har det i hovedsagen været rederier, som beskæftiger sig med trampflart og med olietransporter, som har søgt denne udvej for at undgå de engelske

skatter. Den beslutning, som P & O nu har taget, er noget helt nyt. Denne gruppe har aktiver bogført for 200 millioner pund. Gruppen har et stort antal regulære linier særlig til Det fjerne østen, Australien og Ny Zeeland. Overflytningen af en betydelig del af virksomheden til Bermuda ville naturligvis tage mange år, men den beslutning, som nu er taget, opfattes som en skarp advarsel til dem, som bærer ansvaret for Englands skattepolitik. Præsidenten i det engelske søfartsråd, Kenneth R. Pelly, har forklaret, at alternativet til flugten til Bermuda ligger i finansministerens hænder.

Tredie og sidste coaster afleveret til rederiet J. Lauritzen

Onsdag den 28. november afleverede Svendborg Skibsværft den sidste coaster af en serie på 3 til rederiet. Af de 2 første sejlede „Ingga Dan“ ud den 20. juni og „Karna Dan“ blev afleveret den 12. september.

De to allerede afleverede skibe har været i fart på så forskellige områder som Guldkysten og Grønlands østkyst. —

„Hanna Dan“, som blev søsat den 22. september, blev navngivet af frk. Hanne Lauritzen.

Skibets dimensioner er:

Længde mellem perpendicularererne	59,5 m
Dybgang	3,7 m
tilsvarende dødvægt, ca.	900 tons engl.
Fart fuldt lastet	11,5 knob

Hovedmaskinen er en B & W Alpha dieselmotor i forbindelse med omstyrbar propeller.

Skibet er udstyret med alle moderne navigationsmidler som gyrokompass, 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 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 issejlads.

I prøveturen deltog bl. skibsreder Knud Lauritzen, direktørerne A. Christiansen, V. Abildgaard og Henry Hansen, kaptajn Axel Nielsen samt repræsentanter fra rederiets tekniske afdeling og værftet.

BØRSTE- & PENSELFABRIK

har lavet pensler i 3 generationer

KGS. NYTORV 8, K.

TLF. PALÆ 3589

M/s Ohio

Det forenede Dampskibs-Selskabs flåde blev mandag den 3. december forøget med et nyt skib, m.s. „Ohio“, der er bygget på Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri til selskabets fart på Nordamerika. Skibet afsejlede fra Helsingør kl. 8.30 på prøvetur i Sundet, og ca. kl. 17.00 ankom skibet til København, hvor det lagde til ved Larsens Plads.

Skibet har følgende dimensioner:

Længde overalt	108,30 m
Længde mellem perpendikulærene	99,00 m
Bredde	15,10 m
Dybgang	6,86 m
Lasteevne	4871 tons
brt	4048 tons
Bales	228.000 incl. 53.000 kølerum

Det er forsynet med en seks-cylindret turboladet motor (650-VTBF-110 dieselmotor) på ca. 3200 ihk, som giver skibet en fart af 14—15 knob.

Den smukke strømliniede nybygning er forsynet med en del nye indretninger, hvoraf kan nævnes:

Losse- og lastearrangementer er meget effektive, idet der er anbragt sværvægtsbomme såvel for som agter.

Til lastventilationen anvendes en ny, forbedret type, der bevirker, at lastens fugtighed til enhver tid holdes på det ørskede niveau. Der er indrettet fryselast for og agter, hvor temperaturen kan bringes ned på -20 graders Celsius. Da skibet er indrettet til frugttransport, vil det endvidere i sæsonen kunne indsættes på middelhavsruterne.

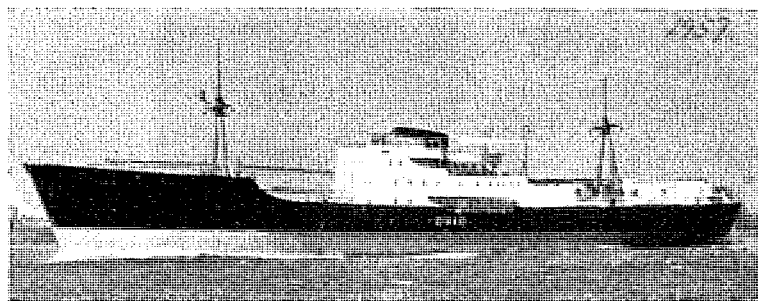
Skibet kan medføre 12 passagerer, og apteringen er elegant udstyret og består af 2 dobbeltkamre og 8 enkamre.

I skibets navigationsmidler indgår bl. a. Anschutz gyrokompas.

M.s. „Ohio“ er søsterskib til m.s. „Oklahoma“, som blev afleveret til DFDS den 23. oktober i år og for tiden er ude på sin jomfrurejse til Nordamerika og gulfhavne.

M.s. „Ohio“ afgik onsdag den 5. december på sin jomfrurejse med last til New York, Boston, Philadelphia, Baltimore, Norfolk/Newport News, Port Everglades, Galveston, Houston og New Orleans.

Skibets fører er kaptajn K. E. L. Jørgensen.



M/S „Ohio“

de internationale søvejsregler og regler for sejlads i visse danske farvande, udførlig fortegnelse over radio-stationer med nærmere vejledning, fyrfortegnelse, vejledning vedrørende corsol-navigering, havnereglementer, farvandsafmærkninger, fiskerilove og bekendtgørelser med særlige oversigter over de gældende mindstemål og fredningstabeller, 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 m. m.

Under afsnittet „aktuelle problemer“ har årbogen i år en ganske overordentlig instruktiv og rigt illustreret artikel „Lidt om tovværk“ af kaptajn Th. Jørgensen. Der er ikke tvivl om, at der heri vil være mange nyttige oplysninger for fiskerne om tovværk og dets anvendelse. Med de priser, der er på tovværk, er der ingen tvivl om, at enhver oplysning, der kan hjælpe med til at anvende tovværket så længe som muligt, vil blive hilst med interesse.

Efterhånden som anvendelse af sejl under sejlads nu snart hører til sjældenhederne, kan det jo ikke nægtes, at fiskernes kendskab til de forskellige knob m. v. er gået noget tilbage. De mange illustrationer vil gøre det let at opfriske „børnelærdommen“ på dette punkt.

Ved udarbejdelsen af årbogens forside har tegneren forsøgt at forene det dekorative med det oplysende, og det er lykkedes ham på den knapt tilmålte plads at illustrere størrelsen af fiskernes fangster og fangstens anvendelse på en overordentlig interessant måde.

Årbogens pris er uarslet de skete lønstigninger og stigning i papirpriserne stadig den samme som for de senere 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.

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

Fiskeriårbogen

Fiskeriministeriet har udsendt den 64. årgang af fiskeriårbogen.

Denne årbog, der er den eneste officielle håndbog for fiskere, men benyttes også af langt videre kredse bl. a. i småskibsfarten.

Bogen indeholder bl. a. regler for sejlads, herunder

M/s Orient

Fra Kockums Mek. Verkstad søsattes d. 30. november den fjerde norske nybygning i år, et lastmotorskib på 13.600 tons dw, bestilt af Rederi A/S Heron (skibsreder S. H. Smith Sørensen). Fru Merete Windfeldt gav skibet navnet „Orient“.

„Orient“, som ventes at blive klar til levering i februar næste år, er et konvertibelt skib på 11.400/13.600 tons dw. Det skal leveres som lukket shelterdækker, således med den største lastevne. Skibet bygges med to gennemgående dæk og visse ekstra forstærkninger for malmlast til højeste klasse i Det norske Veritas. Skroget er helsevejst og partielt forsynet med langskibs spanter. Overgangen mellem dæk og skibsside er afrundet, og ligesom overgangen mellem bund og skibsside og andre vigtige forbindelser udført af stål af en ekstra sejt kvalitet.

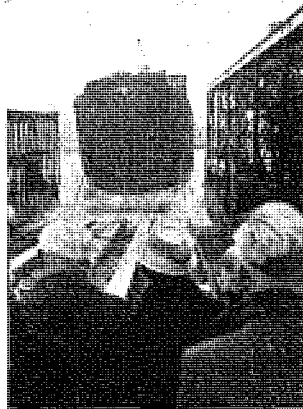
Hoveddimensionerne er:

Længde overalt	151,3 m
Længde mellem perpendikulærene	140,2 m
Største bredde på spant	19,2 m
Sidehøjde til shelterdæk	12,6 m
Sidehøjde til hoveddæk	9,6 m
Dybgang	ca. 9,3 m

Lastrumskubikken er 21.130 m³ grain fordelt i seks lastrum. I agterkant af last 3's underrum er indbygget en højtank på ca. 1780 m³.

Skibet udrustes med to master og fire bomstøtter. Normalt skulle det forsynes med 18 bomme og lige så mange 5-tons spil. Da skibet imidlertid i de næste fire år skal gå mellem helt mekaniserede havne med kul, har rederiet besluttet indtil videre kun at sætte så mange bomme og spil ombord, som behøves til forhaling og behandling af skærstokke og bunkerslanger. Derfor bliver 7 spil og 11 bomme oplagret hos Kockums til fremtidigt brug.

„Orient“'s hovedmaskineri skal bestå af en syvcylindret, totakts, enkeltvirkende Kockum-MAN dieselmotor på 6.300 ehk ved 115 omdrejninger pr. minut. Farten



Øverst: Gudmor, fru Merete Windfeldt, og direktør Niels Holmstrøm.
Nederst: M/S „Orient“ løber af stabelen.

er kontraheret til 14,75 knob under prøvetursforhold. Motoren drives med tyk olie.

Hjælpe-maskineriet skal bestå af tre sekscylindrede dieselmotorer med vekselstrømsaggregater på 290 kva, trefaset, 440 v, 60 p/s, samt en havnegenerator på 56 kva.

Dæksmaskineriet bliver elektrisk og forsynet med Ward-Leonardomformere. Styremaskineriet bliver hydroelektrisk.

M/T J. M. Ugland

Fra Öresundsvarvet er afleveret motortankskibet „J. M. Ugland“ på 20.275 tons dw til A/S Uglands Rederi, Grimstad.

Skibet er bygget til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping med følgende hoveddata:

Længde mellem perpendikulærene	163,1 m
Største bredde på spant	22,0 m
Sidehøjde	12,0 m
Dybgang på sommerfribord	9,5 m
Kapacitet af lastolietanke	25.100 m ³

Skibet er bygget efter værftets system for tankskibe. Tankene består af 10 midtskibs og fem sidetanke på hver side.

I et pumperum findes tre lastoliepumper, to dampdrevne, hver med en kapacitet på 750 tons vand i timen, og en elektrisk drevne med en kapacitet på 650 tons i timen samt en slikkepumpe på 280 tons i timen.

Frendrivningsmaskineriet består af en nicylindret, enkeltvirkende, totakts dieselmotor af Götaverkens fabrikat, som ved 112 omdrejninger pr. minut yder 8.200 bhk og er konstrueret for drift med tyk olie.

Som hjælpe-maskineri er installeret to dieseldrevne generatorer, hver på 240 kw og en dampdrevne generator på 110 kw.

For levering af damp til pumper og dæksmaskineriet samt til opvarmning af olielasten findes to oliefyrede dampkedler med en hedeplade på 280 m² samt en udstøds-gaskedel på 150 m².

Gennemsnitsfarten på den målte mil var 15,22 knob.



KGL. HOFMØBELFABRIKANT

C. B. HANSENS ETABL.

BREDGADE 32

København K.

Central 386 — 11,386 — 11,585

DE FORENEDE BUGSERSELSKABER
KØBENHAVN

Tankmotorskibet Marieborg afleveret

Tankmotorskibet „Marieborg“ på 19.350 tons dw gik den 22. november på prøvetur. Skibet er bestilt af Rederi AB Ragne, Västervik.

M/t „Marieborg“ er det andet skib i Götaverkens serie på ca. 19.500 tons dw, og er bygget til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping.

Skibet føres af kaptajn P. Waldenström, og maskinchef er E. F. Olsson.

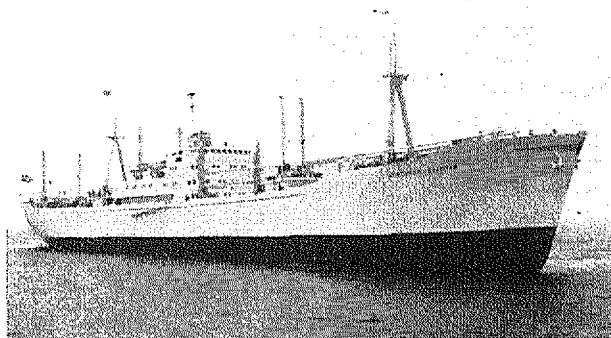
Vi har i Vikingen nr. 9 bragt en omtale af skibet.

M/T Berit

Fra Götaverken søsattes den 20. november et tankmotorskib i værftets serie som ovenfor omtalt. Skibet er bestilt af A/S Mascot, Oslo.

Frøker Berit Dalman Mathiesen gav skibet sit eget fornavn.

Med „Berit“ har værftet nu bygget fem tankskibe til rederiet. Fra det første, „Bianca“, som blev leveret i 1926 og lastede 8.750 tons, og frem til den nu søsatte nybygning er udviklingen gået mod større og større skibe. I 1934 leveredes „Barbro“ på 9.840 tons, 1939 „Belinda“ på 12.670 og 1948 en ny „Bianca“ på 13.125 tons.



M/s Northern Clipper

Kockums Mek. Werkstad afleverede den 11. december lastlinieskibet „Northern Clipper“ til Rederi AB Clipper, Malmö.

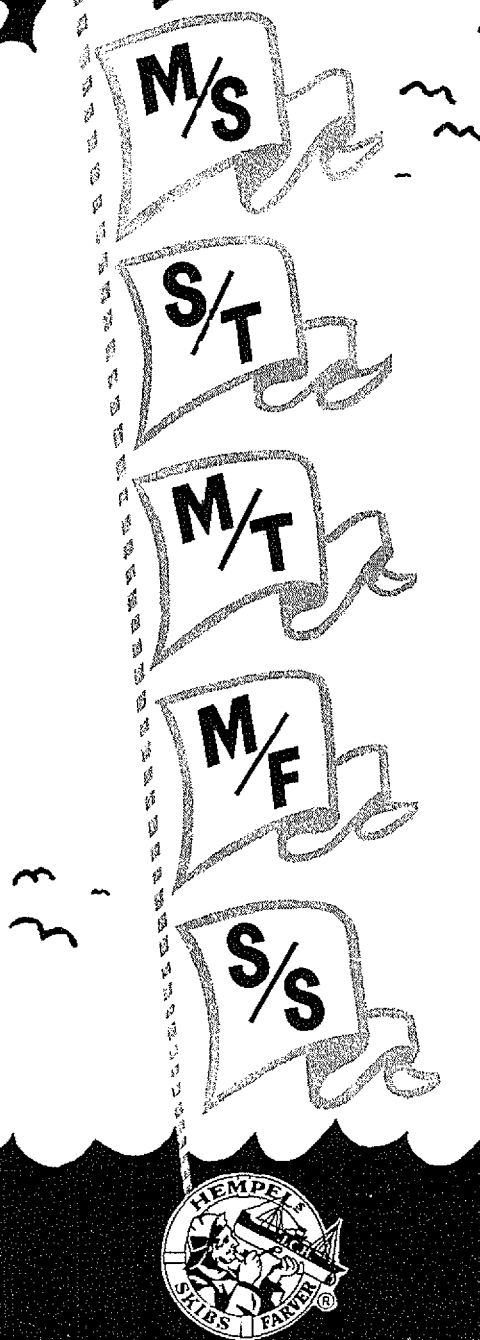
Skibet er i sine hoveddimensioner, sit maskineri m. m. et søsterskib til m/s „Orient“ blot bygget til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping.

Apteringen er til 52 mand, inkl. fire officerselever. Officererne bor midtskibs, mandskabet agter, samtlige i enekamre.

Den navigatoriske udrustning er komplet med radar, gyrekompas med selvstyrer o. s. v. For brandbeskyttelse er der sørget ved en passende skodinddeling, komplet automatisk brandalarm, røgdetektor på broen og kul-syreslukning i last- og maskinrum.

På prøveturen blev den kontraherede fart på 14,75 knob rigelig opnået.

Hempels til alle slags skibe

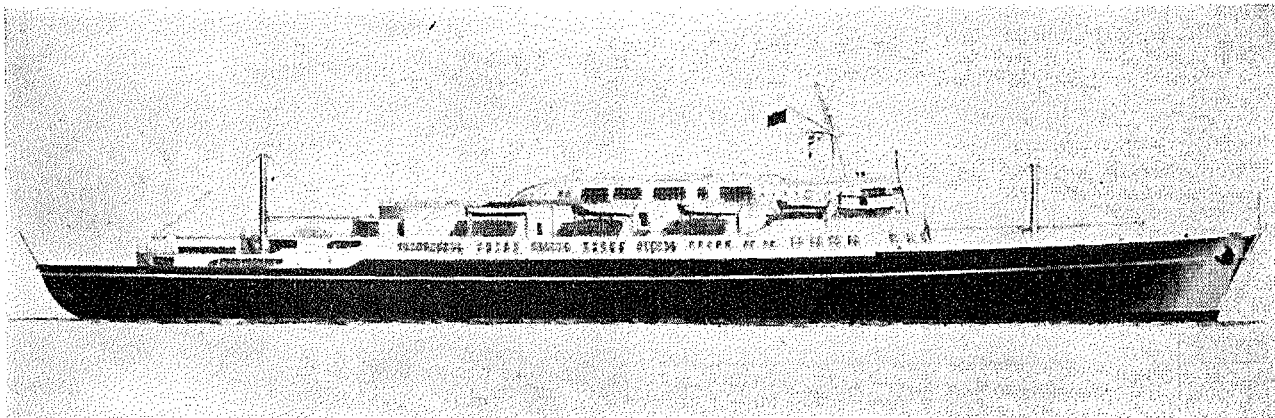


J. C. Hempel's

Skibsfarve-Fabrik

AMALIEGADE 8

KØBENHAVN K. MINERVA 3842



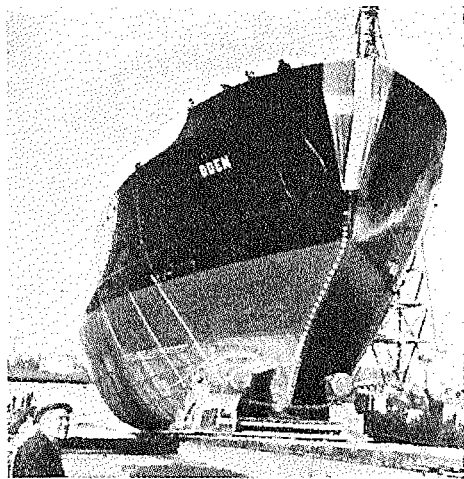
Model af det atomdrevne skib, som skal bygges i USA.

Passagerskib med atomdrivkraft

Det første handelskib med atomdrivkraft vil blive et 12.000 tons passagerskib med længde 181,4 m, bredde 23,8 m og en dybgang på 9,1 m, som af præsident Eisenhower den 15. oktober blev godkendt til bygning.

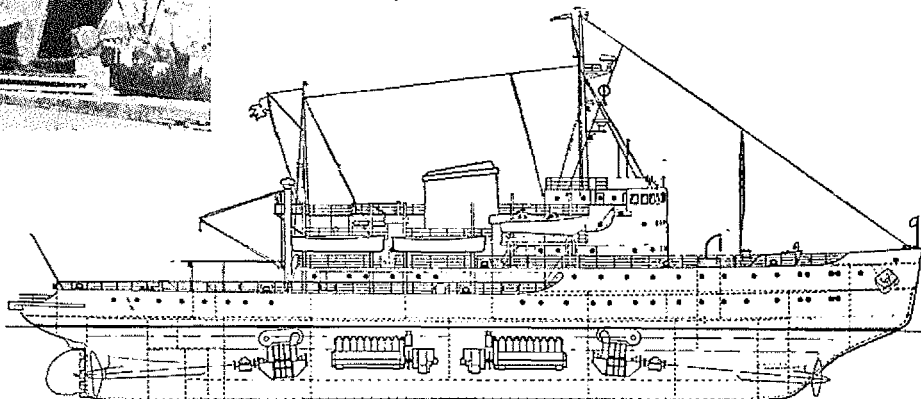
The Atomic Energy Commission har godkendt som basis for en forhandling om kontrakt et forslag fra Babcock and Wilcox, Ltd., om at tegne, konstruere og prøvekøre et atomdrivkraftanlæg på 20.000 ahk. Kon-

traktat slutningen vil være afhængig af en heldig udførelse af de opstillede krav. Hvis kontrakten afsluttes, vil anlægget blive udført på 39 måneder. Et trykvandsreaktorsystem vil blive anvendt. Tre andre forslag blev fremlagt af Foster Wheeler Corporation, General Electric Co. og Ingalls Shipbuilding Corporation i forbindelse med Westinghouse Corporation.



„Oden“ for søsætningen. Man lægger mærke til akseludbygningerne til de to forreste skruer.

Profil af „Oden“.



Den svenske statsisbryder søsat

Den svenske statsisbryder „Oden“ er søsat fra Wärtsiläkoncernen i Helsingfors. Den er med sine 12.000 bhk den kraftigste isbryder i Sverige.

Den er bestilt af den svenske stat, og bekostringen er anslået til 42 millioner svenske kroner, hvoraf regeringen skal yde de 25 millioner.

Vi har i Vikingen nr. 10 bragt en meget udførlig omtale af Oden, til hvilken vi henviser vore læsere.

Isbryderen forventes afleveret i december 1957.

Søsætning og aflevering på Uddevallavarvet

Den 29. september søsattes fra Uddevallavarvet et skib i værftets 10.300 tons serie, som vi tidligere har omtalt, og hvoraf der er 10 i ordre.

Skibet er bestilt af skibsreder Bernhard Hanssen og

Co., Flekkelfjord, og det fik af frk. Eva Hanssen navnet „Porthos“.

Den 5. oktober afleveredes det femte skib i serien, m/s „Truth“, til Skjælbreds Rederi A/S, Kristianssand.



Skibsreder og skibsmægler

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

★

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

★

Korresponderende reder for:

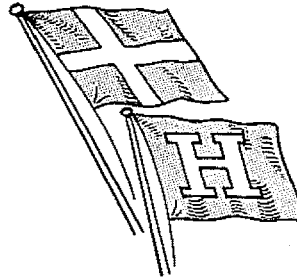
DANNEBROG



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

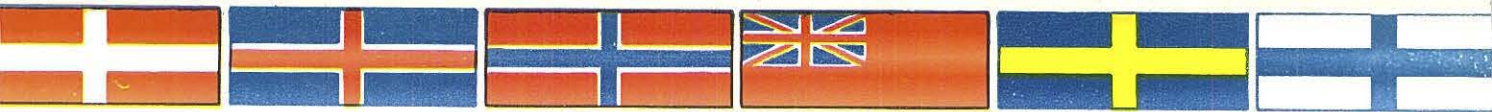
„MYREN“

KØBENHAVN

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

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB





VIRKINGEN

Kr. 1,85
1. februar

Fyr- og Vagervæsenets „Løvenørn“ i Århus Havn

1957 - nr. 2
34. 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.

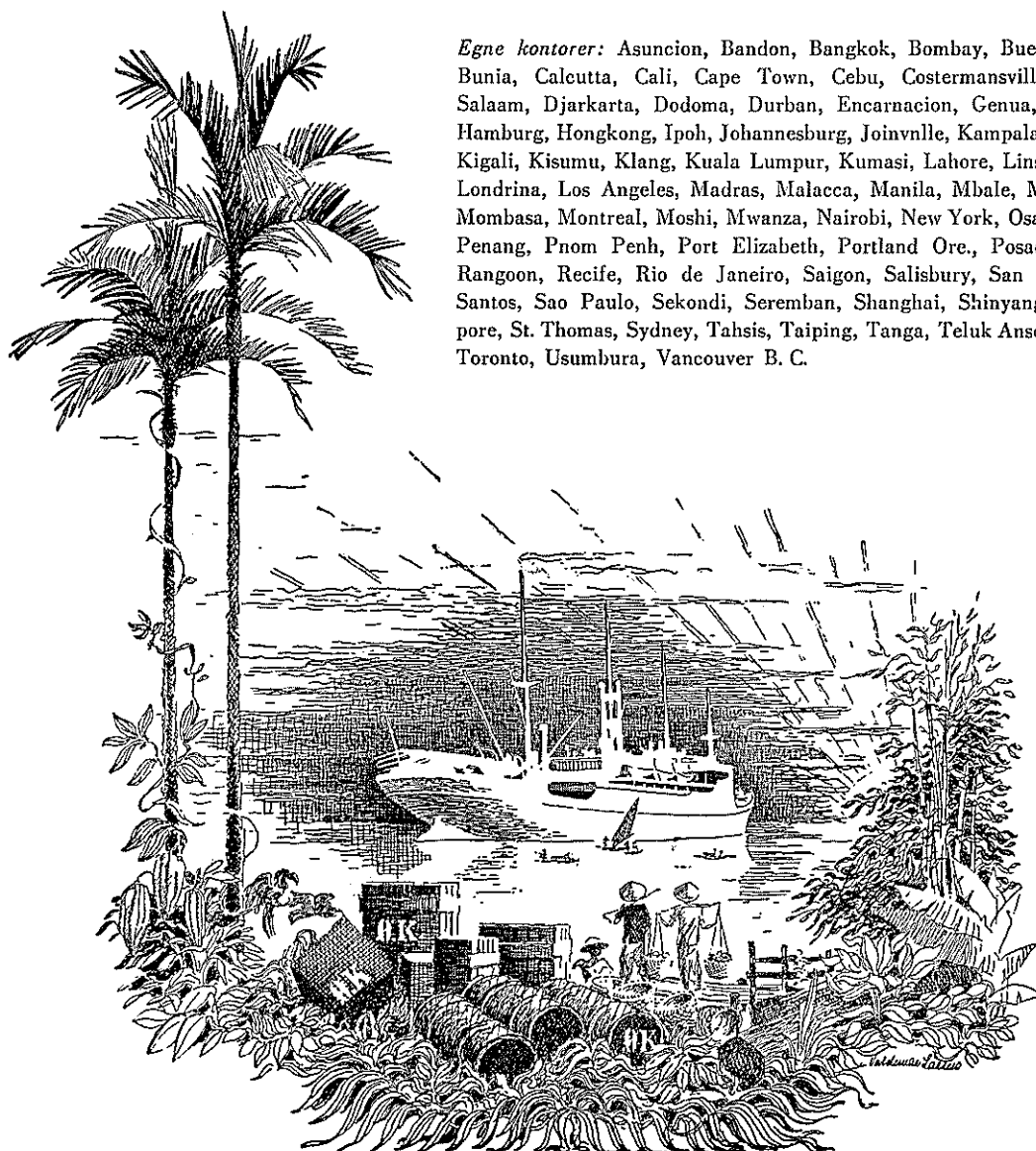
HAMBURG HAVANA HONGKONG IPOH JOHANNESBURG KARACHI KLANG KUALA LUMPUR LONDON MADRAS MALACCA MANILA MONTREAL NEW YORK

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, Præ, Rangoon, Recife, Rio de Janeiro, Saigon, Salisbury, San Francisco, Santos, Sao Paulo, Sekondi, Seremban, Shanghai, Shinyanga, Singapore, St. Thomas, Sydney, Tahsis, Taiping, Tanga, Teluk Anson, Tokyo, Toronto, Usumbura, Vancouver B. C.

SÃO PAULO SAIGON RECIFE PORT ELIZABETH : EGNE KONTORER : RANGOON PENANG MEXICO CITY MELBOURNE

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

Vikingen besøger Mallorca

Blandt skibsmodeller, gamle søkort, blækspruttefiskere og yachtfolk

Øen Mallorcas første beboere var kaniner, vilde kaniner i massevis. Siden kom feniakerne, grækerne og Karthago og i året 123 f. Kr. romerne. I 400-tallet dukkede vandalerne op og i 500-tallet byzantinerne. I 800-tallet var det så maurernes tur til at slå sig ned på øen, hvor de blev, til Jaime I i 1229 drog ud fra Spanien, erobrede øen og oprettede kongeriget Mallorca.

Kong Jaimes hovedstad Palma var gennem hele middelalderen en vigtig handelsplads, og den mallorquinske flåde på et vist tidspunkt Middelhavets betydeligste med 360 skibe, hvoraf 33 tredækkere. I en datidig havnefortegnelse er optalt 30.000 indregistrerede søfolk.

I slutningen af 1400-tallet, da Amerika opdagedes, og handelen på Østen begyndte at gå syd om Afrika, tabte Palma imidlertid sin betydning, og handelen sygnede hen. Siden sammensluttedes øerne med Spanien under betegnelsen „Den baleariske provins“. Den lille smukke øgruppe i Middelhavet omfatter foruden Mallorca, der er på størrelse med Fyn og i dag har 350.000 indbyggere, øerne Ibiza, Minorca og Formentera.

Som et minde om sin fordums betydning for søfarten har byen Palma oprettet et interessant søfartsmuseum „Museo Maritimo“.

Det optager hele stuetagen i en smuk bygning fra slutningen af 1600-tallet, „Consulado del Mar“. Den blev bygget som kontor-, forsamlings- og lavshus for de lokale søfartsorganisationer, hvorfor der til bygningen også hører et stort kapel i sengotisk stil. Det er et højt, mørkt rum med spidsbuehvælvinger og nøgne, grå, vinduesløse stenvægge prydet med enkelte ornamenter og med en balkon på sidevæggen. En vældig bronzelysekroner og en række våbenfaner, der hænger ned fra loftet, forlener rummet med et stemningsmættet fortidspræg.

Selve museet er arrangeret i en stor, hvælvet stengang eller hal, der løber på langs gennem hele bygningen.

Af de udstillede genstande kan fremhæves det første mallorquinske søkort, tegnet af Gabriel de Valzeca i 1439. Det omfatter hele den dengang kendte verden, nemlig Europa, temmelig nøjagtigt gengivet, Nordafrika og Lilleasien samt dele af Asien og er faktisk et interessant kartografisk arbejde.

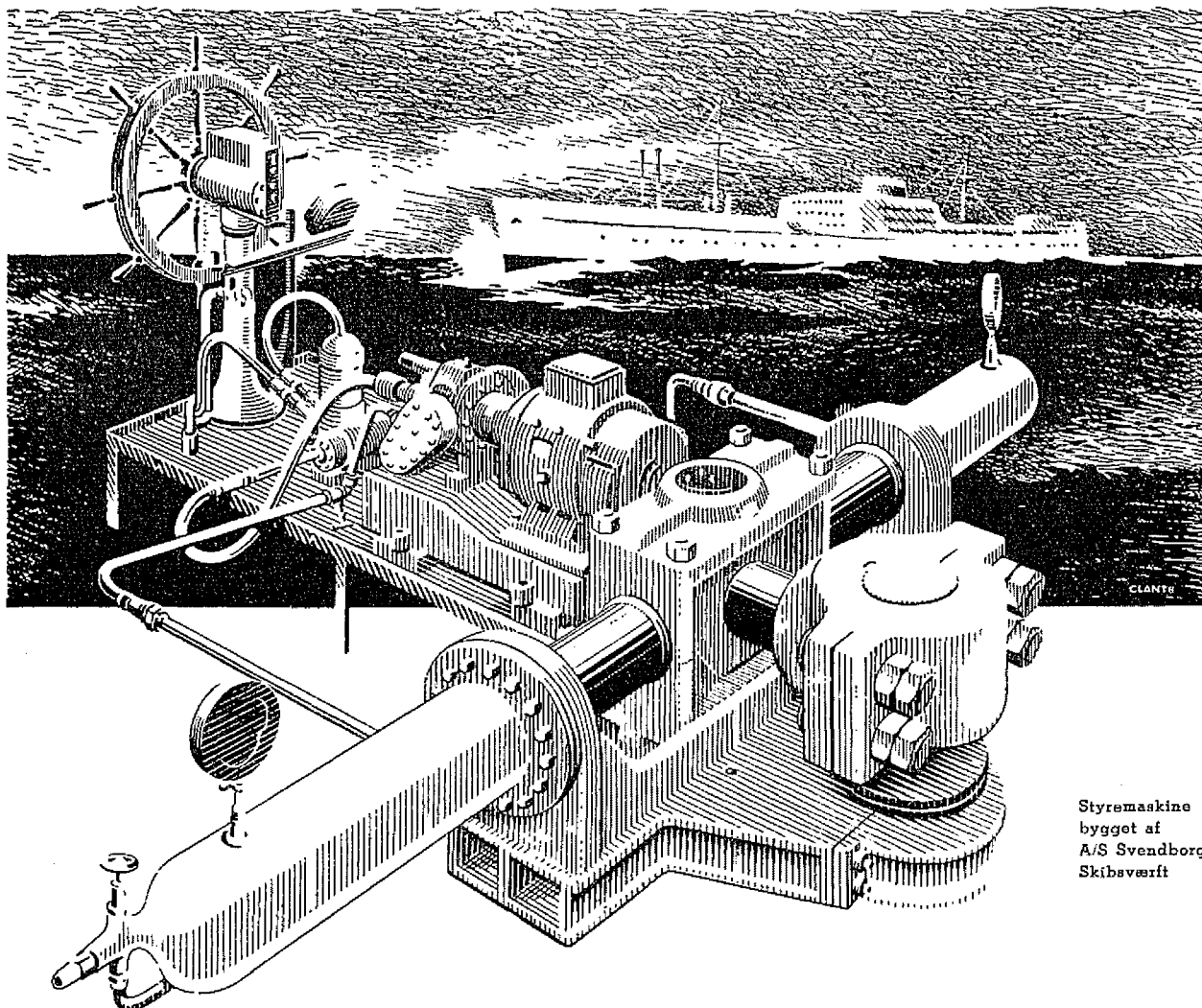
Endvidere en hånddrevne skibssirene, bestående af to blæsebælge monteret på et bræt. De frembringer skiftevis den nødvendige luftstrøm, når sirenens håndgreb drejes rundt.

En gammel, meterhøj, firkantet træblok med 6 indbyggede træhjul viser sig at være kæmpetaljen til en orlogsmænd. Den er interessant, men står dog ikke mål med de forskellige skibsmodeller. Her bemærkes særlig en smuk model af det 80 kanoners spanske linieskib „Rayo“ fra 1824 og en nydelig lille model af „El Mallorquin“, den første hjuldampere, der besejlede Balearerne. Skibet kaldtes i daglig tale „El Pagés“ (Bonden), fordi galionsfiguren forestillede en mallorquinsk bonde i nationaldragt.

Det var dette skib, der bragte forfatterinden George Sand, hendes to børn og komponisten Frédéric Chopin til Palma under den store musikers bekendte vinterophold på Mallorca fra 8. november 1838 til 13. februar 1839.

Desuden findes en tavle med et flagsystem, mallorquinske skibe indførte i 1779. Dette er særdeles interessant, da man hidtil har betragtet det af forfatteren kaptajn Marryat i 1806 opfundne flagsystem for det ældste. Her ses bort fra de tal-flagsystemer, der var i brug i forskellige krigsmariner.

En enkelt dæksluge, det eneste vraggods efter den sporløst forsvundne moderne krydser „Balears“, en



Styremaskine
bygget af
A/S Svendborg
Skibværft

Sikkerhed til søs med VITCO hårdkrom...

I kraft af sin store hårdhed, varmebestandighed og kemiske modstandsdygtighed er hårdkrom den foretrukne metode inden for alle industrigrene,

hvor der stilles særlige krav til præcision og holdbarhed.

Hårdkrom fra VITCO, der med særligt uddannede folk og et

fuldt moderne anlæg har specialiseret sig på dette felt anvendes i stigende grad inden for skibsstarten... ikke mindst på grund af dens store modstandsevne over for korrosion samt slid ved glidende og roterende bevægelser.

VITCO

BLÅGÅRDSGADE 36 . KØBENHAVN N . CENTRAL 13.385 - 13.974



Museets lange rum set fra endevæggen. — Midtfor: Modellen af linieskibet „Rayo“ fra 1824. Til højre på stafeliet det mallorquinske flagsystem fra 1779, og helt til højre fornedet den hånddrevne slæbssirene. Til venstre et stort maleri af Palma by og havn på 1600-tallet.

model af krydsderen og en mindeplade over de 834 druknede søfolk, er museets minde fra den sørgelige borgerkrig 1936-40.

En række flaskeskibe, hvoraf mange indbygget i flasker af faconer som fisk, er dog det, der rent umiddelbart virker mest tiltrækkende på ikke sagkyndige besøgende.

Palmas havn spiller en betydelig rolle for øens import og eksport, hvor man særlig må nævne mandlerne. Den årlige mandelhøst ligger på omkring 7.000 tons og har en værdi af ca. 80 mill. pesetas. I 1953 anløb 2.016 skibe havnen, som man i øjeblikket arbejder på at udvide. Herved vil den blive i stand til at tage selv de største linere. Når arbejdet er færdigt, vil den have en samlet molelængde på ca. 8 km, hvoraf en søpromenade vil optage omkring 4 km. Handels- og fiskerihavnen forbindes herved med yachtklubben, rutebådernes kajplads og den halvanden km lange vestlige bølgebryder.

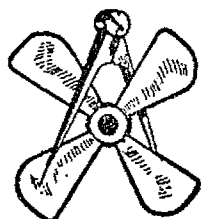
Øen har et betydeligt fiskeri. Det sker fra små både og foregår hovedsagelig om natten ved hjælp af blus.

Da der året rundt er gode betingelser for sejlsport, kan det ikke undre, at denne sportsgren er stærkt udviklet. Palmas yachtklub, „Club Náutico“, omfatter et areal på 40.000 kvadratmeter og har 3.000 medlemmer og 800 småfartøjer, med hvilke der afholdes kapsejladser og regattaer. Klubben regnes for Spaniens bedste.

Øens mange fortrinlige badestrande indbyder til udøvelse af al slags vandsport, bl. a. vandski. En udviklet teknik indenfor frømandsurustningen gør det muligt at foretage undersøisk sejladser og fiskeri. Alt udstyr kan lejes.

De, der interesserer sig for lystfiskeri, vil iøvrigt komme ud for mange forbløffelser, når de haler deres fangster ind, så forskellig er Middelhavets fiskebestand fra vore hjemlige farvande. Og de vil få stof til utallige, fuldkomne usandsynlige historier, når de senere i venners lag skal beskrive deres fangster. Herfor kan enhver, der har set de forskellige havuhyrer i Palmas fiskehal, garantere.

Knud Hansen.



KØBENHAVNS MASKINSKOLE

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

Obs.! Nye undervisningsplaner må forventes fra d. 1. august 1957.

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



A. P. MØLLER ☆ MAERSK LINE

KONGENS NYTORV 8 - KØBENHAVN K.

REDERI

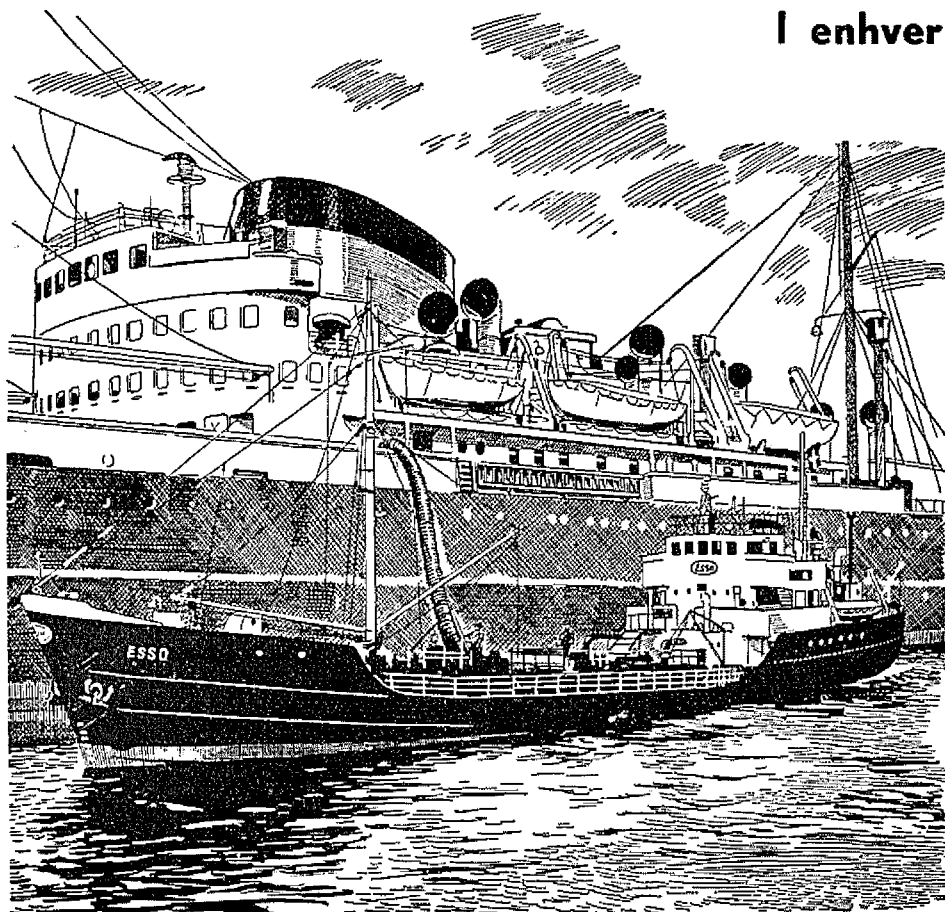
TANK-, LINIE- OG TRAMPFART

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

Skibsfarten i 1956

Ved sin afgang som administrerende direktør for Dansk Dampskibsrederiforening har *direktør Maegaard* fremsat følgende udtalelse om skibsfarten i 1956:

Året 1956 har i det store og hele været godt for dansk skibsfart, med god beskæftigelse og lønnende fragter. Dog er billedet absolut ikke uden væsentlige skønhedspletter. Isvinteren i Nordeuropa var et betydeligt afbræk i driften for de rederier, som beskæftiger deres skibe i disse farvande. Især den indenrigske passager- og godstransport blev hårdt ramt, ligesom ruterne mellem Danmark og hele den øvrige verden led betydelige tab. Det var stort set de samme rederier, som, da de atter skulle i gang, efter at isen var smeltet, blev ramt af strejkerne, der helt lammede sejladsen på Danmark. Som det vil erindres, blev skibsfarten, efter at strejkerne var ophørt ved mæglingsforslagets ophøjelse til lov den 13. april, yderligere ramt af en ulovlig arbejdsnedlæggelse, der varede til sidst i april. — I årets sidste halvdel indtraf Suezkanal-krisen, der fra sin begyndelse skabte megen uro og usikkerhed, og som tilspidsedes i årets sidste måneder ved kanalens spærring, hvilket har skabt betydelige vanskeligheder og problemer for skibsfarten. —

Fragtmarkedet har gennem året ligget på et ret højt niveau, dog med væsentlige forskelligheder mellem de enkelte markeder, og held og uheld har haft en ikke ringe indvirkning på driftsresultaterne. De fortsatte stigninger i priserne — ikke mindst på reparationer og brændselolie — samt de højere arbejds lønninger har også i høj grad berørt skibsfarten, særlig rute- og linierederierne, der af hensyn til publikum og afskibere længst muligt søger at fastholde et stabilt rateniveau. Også i tankfarten, hvor vore tankbåde overvejende sejler under langtidskontrakter med fast rate, må rederierne i denne tid ofte se deres kalkulationer kuldkastet af udgiftsstigninger.

Så længe fragtrater og udgifter følges ad i vejret, går det endda, men skibsfarten vil givet komme ud for store vanskeligheder den dag, tilbageslaget i verdenskonjunkturerne kommer. Det kommer næsten altid først til skibsfarten, og erhvervet har bitter erfaring for, at intet er vanskeligere end at bringe udgifterne ned. Derfor er skibsfartserhvervet nødsaget til at være agtpagivende over for alle tendenser til udgiftsstigninger og nøjeregnende med alt, hvad man binder sig til fremover.

Spærringen af Suez-kanalen og den spændte situation i Det mellemste Østen har medført, at der for tiden er tale om en akut tonnagemangel navnlig forsåvidt tankskibe og store trampbåde angår, og fragtraterne har som følge heraf siden begyndelsen af november vist betydelige stigninger. Det er dog kun få danske skibe, der kan drage fordel af de for tiden herskende ekstraordinære forhold, da det store flertal af vore skibe er bundet af tidligere indgåede forpligtelser eller er indsat i fast liniefart, hvor ratene som nævnt søges holdt nogenlunde stabile. Erfaringerne fra tidligere lignende situa-

tioner viser iøvrigt, at en sådan pludselig opgang i fragterne fremkaldt af en storpolitisk krise ikke er holdbar, og såfremt Suez-kanalen igen kan benyttes om nogle måneder, må man forvente, at fragtmarkedet vil falde tilbage til niveauet før krisen og måske endnu lavere. Med den store mængde skibe, der i øjeblikket er under bygning og i ordre ved verdens skibsværfter, er der i det hele taget ikke grund til at vente, at der på længere sigt vil blive tale om nogen tornageknaphed.

Den danske handelsflådes vækst og fornyelse er fortsat i 1956, omend i beskedent tempo. Nettotilgangen var i årets første 10 måneder 74.000 bruttotons, hvorved flåden er nået op på ca. 1,7 mill. bruttotons. De danske rederier søger efter evne at følge med i det kapløb, der i disse år foregår inden for international skibsfart for at gøre skibene stadig mere effektive og teknisk fuldkomne. Det er ingen let opgave; skibsfarten har ligesom vore andre erhverv store vanskeligheder ved at fremskaffe den nødvendige kapital til nye investeringer. Hertil kommer, at priserne på nybygninger er stadig stigende, og leveringsterminerne ligger i dag langt ud i fremtiden. Det er en betydelig risiko i dag at kontrahere en nybygning, som først kan leveres ind i 1960'erne. Da så at sige ingen værfter vil notere en fast pris, ved rederierne ikke, hvad de nye skibe ved overtagelsen kommer til at koste, ligesom de til den tid gældende driftsudgifter og fragtrater er ganske ukendte størrelser. Det er imidlertid en absolut nødvendighed, at vore rederier løber denne risiko — uden en fortsat kontinuerlig fornyelse og modernisering af vor handelsflåde har vi ingen chance for at hævde os på verdensmarkedet.

Udadtil er skibsfartens største bekymringer stadig de såkaldte „nationale handelsflåder“, d. v. s. flåder, som opretholdes med statstilskud, og som støttes ved præference bestemmelser i handelsoverenskomster og ved favorisering i hjemlandet, kort sagt det der betegnes som flagdiskrimination. Et forhold, der truer med at blive af lige så alvorlig karakter, er de meget betydelige registreringer af skibe, der i disse år finder sted under de såkaldte bekvemmelighedsflag, navnlig Panama og Liberia, hvor ingen snærende bånd i form af beskatning, sociale foranstaltninger og restriktioner trykker rederierne. — Begge disse foreteelser byder den frie og selvhjulpne, men forskriftsbundne skibsfart en meget ulige konkurrence, som særlig under en kommende nedgangsperiode vil kunne få meget farlige konsekvenser for de gamle søfartsnationer, hvortil Danmark hører.

Fortiden har vist, at det altid har været bundet med risiko at drive skibsfart. Det er derfor godt for landet og dets befolkning, at der stadig findes rederier, som viser fremsyn og initiativ. Uden sin skibsfart var Danmark fattigere og befolkningens levestandard ringere.

København i december 1956.

Københavns Maskinskoles årsfest

Københavns Maskinskole holdt sin årsfest under lidt trykkede forhold, fordi skolen mangler kapital til at løse de opgaver, som den kommende tid vil stille krav om. —

Der har i 1956 været indstillet 315 eksaminander, fordelt med 107 til den *almindelige maskinisteksamen* og 57 til den *udvidede maskinisteksamen*, og heraf blev 12 uddannet på Marinens foranledning. Til *elektroinstallatørprøven for maskinister* indstilledes 48. Til *motorpasserprøven 20*, og til *kedelpasserprøven* og *elektroinstallatørprøven af 1952* henholdsvis 30 og 53. Derudover har skolen efter anmodning af Danmarks tekniske Højskole afholdt *laboratorieøvelser i elektroteknik* for 72 maskiningeniørstuderende, og for 68 deltagere, hovedsagelig maskinmestre fra industrien og offentlige elektricitetsværker, er der i samarbejde med *Dansk Kedelforening* med civilingeniør Arne Sjøgren som foredragsholder afholdt 3 *foredragsrækker* i kedel- og fødevandsbehandling. Da de sidst afholdte maskinisteksaminer først er afsluttet for ganske få dage siden, kan der intet bestemt siges om elevtilgangen til alle eksaminerne; tilgangen til den almindelige maskinisteksamen har dog vist en glædelig forøgelse, idet der i dag læser 196 elever til denne eksamen mod for et par år siden 148. Til de øvrige eksaminer synes elevtallet at holde sig omtrent konstant.

Alt dette oplyste borgmester O. Weikop bl. a. i sin tale.

Også belysningsdirektør, dr. tech. A. K. Bak holdt en tale, og efter at have takket Københavns Maskinskoles direktion for indbydelsen, udtalte han bl. a. noget, som har særlig interesse for skibsfarten:

Tidligere var det almindeligt, at maskinmestre på elværkerne først skulle have sejlet, og jeg er nogle gange blevet spurgt, om det er nødvendigt. Det er ikke noget krav, men jeg er ikke i tvivl om, at en sejltid kan være en fordel (foruden den oplevelse at se noget af verden). Tjenesten ombord i et skib vil langt hurtigere give den unge modenhed og selvstændighed og lære ham at stå på egne ben og at klare en situation end arbejde på landjorden, hvor det er lettere at få hjælp fra en leverandør eller større maskinfabrik.

Disse ord kan vi fuldt ud gøre til vore egne, og vi tror, det vil være en stor hjælp for de unge, hvis de lagde sig dette på sinde.

Referenten.

FISKEKUTTERE og LODSBÅDE

Bygning af kuttere op til 25 tons i lukkede byggehaller med moderne maskiner.

1. kl.s arbejde og materialer.
Moderne konstruktioner.

William Jansens Væeft

Brønssodde pr. Vejle. Telf. Bredballe 155

NYT I NOTER

Nye danske ordrer i Tyskland

Rederiet Jørgen Jensen i København, der fornylig bragte sin chartrede tyske flåde af Sveriges-både under dansk flag, har hos Norderwerft Köser & Meyer i Hamborg bestilt to fragtmotorskibe på hver ca. 4.800 tons dødvægt. Skibene, der bliver fulddækkere, har bygge-numrene 834 og 835. De får hver installeret en MAK-dieselmotor på 3.000 hk, der vil give dem en fart af 14 knob. Afleveringerne skal finde sted i maj og juli 1958.

Bestillere af super-tankere fik ret

Udviklingen i Suez-krisen har givet de optimistiske redere, der bestilte supertankere, ret. Fragraterne sprang i vejret, som de ikke har gjort det i lang tid, og tonnagen er meget knap. Den græske skibsreder-magnat Onassis har hos Bethlehem Steel i New York bestilt en super-tanker på 100.000 tons og flere andre tankskibe på hver 45.000 tons dødvægt. Desuden forhandler han for tiden med samme værft om bygningen af yderligere to tankskibe på hver 100.000 tons. Også i Japan har man flere gigantiske tankere under bygning eller i ordre. Kure-værftet bygger således et tankskib med en lasteevne af ca. 100.000 tons til den amerikanske skibsreder D. K. Ludwig. „Universe“ på 83.900 tons dødvægt er for øjeblikket verdens største malm/olietanker. Den tilhører ligeledes skibsreder Ludwig. *Nauticus.*

Vi holder
os til



ESBJERG TOV

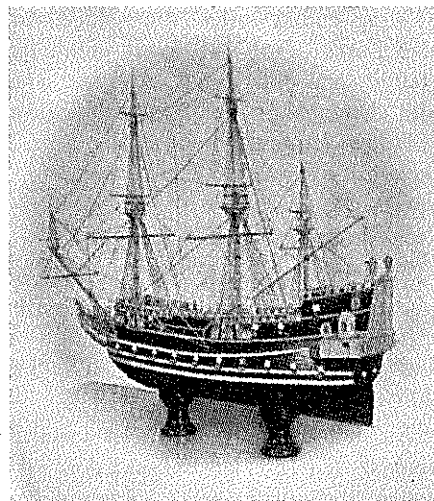
350 års skibsbygning ved Nakskov

De to billeder på denne side illustrerer en udvikling på ca. 325 år inden for dansk skibsfart, og endda har de tilknytning til næsten samme sted på Danmarks-kortet.

Det lille billede viser orlogsskibet „Norske Løve“, eller rettere en model af det. Modellen er lavet efter nøjagtige tegninger i overensstemmelse med kontrakten af 13. marts 1631. På den dato overdrog Christian IV det til skibsbyggeren Daniel Sinclair at bygge „Norske Løve“ på værftet i Nakskov fjord.

Men skibbygningen ved Nakskov daterer sig endnu længere tilbage end til 1631. Det første rigtige danske orlogsskib, „Engelen“, blev bygget i Nakskov fjord på en lille ø med det befæstede fort „Engelsborg“ allerede i 1509-10. Skibet, som Kong Hans satte i ordre, lagde grunden til den egentlige danske orlogsflåde. Det havde et displacement på ca. 1300 tons, og med sin besætning på rundt regnet 500 mand var det et efter datidens forhold meget stort krigsskib.

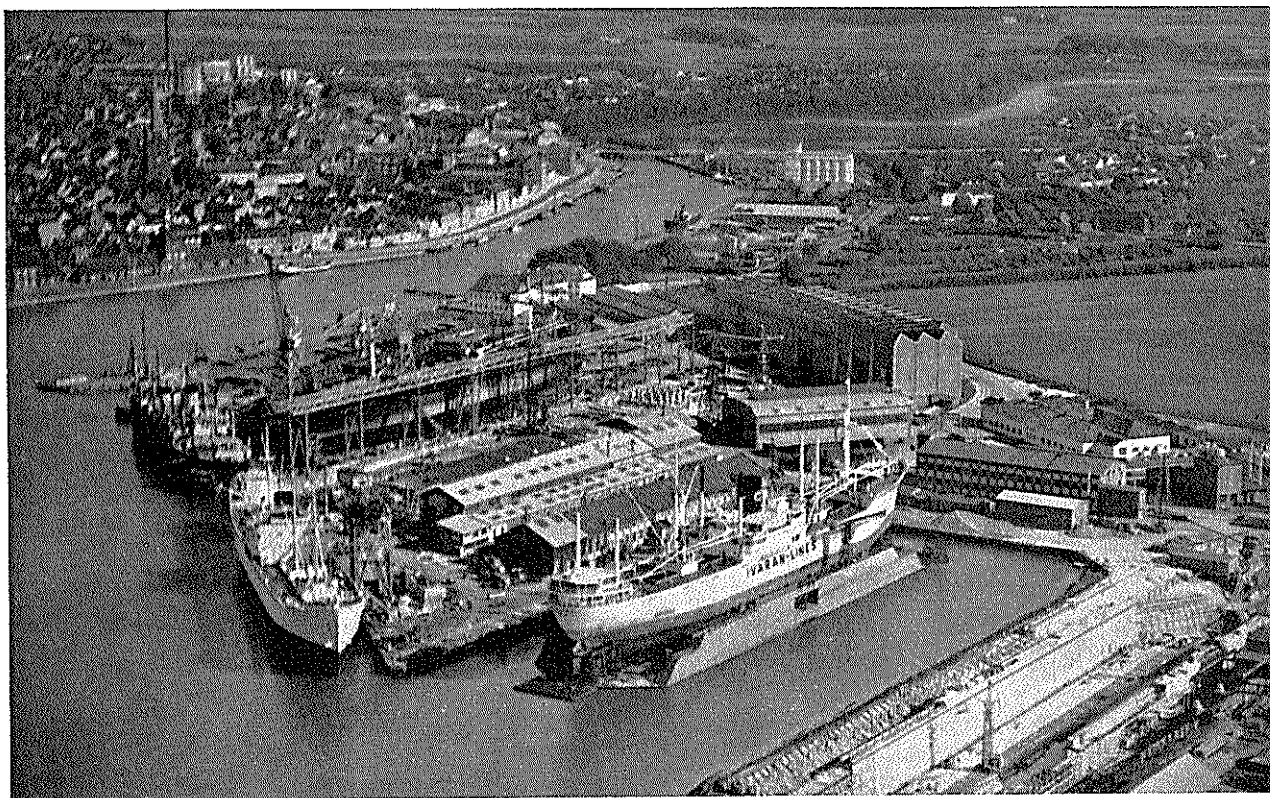
Det var Christian IV, som i 1630 bragte nyt liv til skibsbygningen i Nakskov fjord, da han genopbyggede værftet og der lod bygge flere andre kendte orlogsskibe foruden „Norske Løve“.



„Norske Løve“.

Om dette fortælles der i et smukt billedhefte, som Nakskov Skibsværft har sendt til sine forbindelser i ind- og udland. Forsiden, der er trykt i farver og med plastic-glans, bringer det andet billede, som ses på denne side, nemlig Nakskov Skibsværft i fugleperspektiv. Og naturligvis er heftet med sine billeder og sin engelske tekst særligt helliget Nakskovs skibsbygning i nyere tid.

Nakskov Skibsværft blev grundlagt i 1916 og afleverede sin første nybygning i 1920. Det var den 4.700 dw tons store motor-tanker „Mexico“ til ØK. — Da heftet udsendtes, havde værftet afleveret nybygning nr.



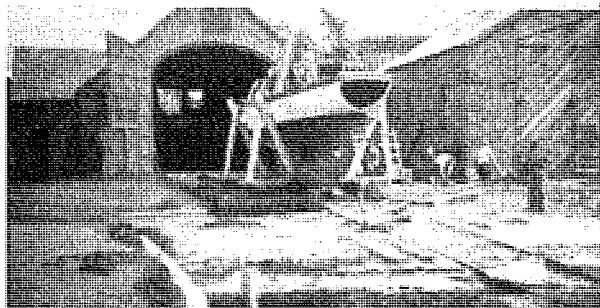
Nakskov Skibsværft i fugleperspektiv 1957.

143, og endnu sytten store skibe var under bygning eller i ordre. Nogle af de afleverede har været på op til 16.000 tons dødvægt, f. eks. den norske tanker „Juanita“. Mange af de skibe, der er udgået fra værftet i Nakskov, er blevet kendt verden over. Det gælder f. eks. skoleskibet „Danmark“, motorskibet „Jutlandia“, der gjorde tjeneste som flydende krigslazaret i Korea, samt det polske passagerskib „Chrobry“.

I årene efter den sidste krig har værftet i Nakskov gennemgået en rivende udvikling og modernisering, og er nu i stand til at bygge skibe på op til 20.000 tons dødvægt. En ny tørdok, der kan tage 22.000 dw tons skibe, bliver færdig i år.

Alt dette og meget mere er fortalt på en glimrende måde i den smukke tryksag, der — i modsætning til mange andre tryksager — næppe havner i papirkurven noget sted i verden.

O. L.



Skibsværftet på Brønsoedde

Det er nu 10 måneder siden, at skibsbygmester og -konstruktør William H. Jansen overtog værftet på Brønsoedde ved Vejle.

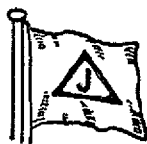
Det havde da ligget stille i henvend 8 år, men det varede ikke længe, før der var sat skik på tingene.

Med sine store grundmurede bygninger og komplette maskinpark må det henregnes blandt et af landets største og bedst udstyrede både- og træskibsværfter.

Siden overtagelsen er værftet nu blevet yderligere moderniseret og tillige er der bygget en 32 fods motor-sejler til USA, et 26 fods fiskefartøj til Ivigtut, og på stablen står nu en 36 fods ketch til Californien.

Nu har værftet tillige optaget bygning af fiskekuttere på sit program; dog foreløbig kun på størrelser op til ca. 25 tons.

Men med det kendskab, vi har til skibsbygmester Jansen, bliver det ikke stående derved.



Dampskibsselskabet

JUTLANDIA

JENS TOFT

Toldbodgade 29

TELF. *3192

RHUM
NEGRITA

LIQUEURS
BARDINET

BORDEAUX



Repræsentant for Danmark:

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

PANDOS HA 155

Humblebækgraven

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 fjerde i rækken:

Strandvejen København-Helsingør deler sig i to dele ved Humlebæk kirkegårds nordvestlige hjørne. Den ny vej fortsætter lige ud mod Helsingør, medens den gamle drejer mod øst, brat ned ad Kirkebakken. Den drejer derefter mod nord i et skarpt sving og bliver hovedgade i den oprindelige Humlebæk by, den eneste af kystens lejer, der næsten har bevaret sit oprindelige præg. Grunden tilhører nemlig Krogerup gods og har aldrig været i handelen. Ved denne sidste bøjning lå der indtil for få år siden et hus, hvis gavl ragede langt ud i den smalle vej. Der skete så mange færdselsuheld, at cykling ned ad bakken blev forbudt.



Når man går tværs over Bygaden, kommer man til Havnevejen, også en stejl vej, der svinger ved bakkens fod. Her følger man en sti, som går mellem en hæk og skibsværftets stabler af gavntømmer. Et smalt gangbrædt fører over Krogerupbækkens udløb. Så er der skåret en gennemgang i hækken, gennem den kommer man til graven.

Her er idyllisk smukt. Hæk og ungskov danner baggrund. Ved korsets højre side overskygges graven af et stort løvtræ. Foran korset er der en sandstenskumme med en kæmpebregne, og til hver side en smukt tilklippet, stedsegrøn busk. Pladsen er omhyggeligt holdt ren for ukrudt, grusbelagt og fint revet. Hvornår den første er begravet, vides ikke, der gættes på op til 150—200 år. Kun selve dagens art er fastslået. Liget drev nemlig ind en St. Hans aften. Her samledes og samles endnu befolkningen hvert år, de unge til dans og de gamle for at drøfte byens anliggender. Festligt har disse midsommeraftener været fejret fra de ældste tider. Bålet lyser om kap med nabolejernes og sender sit skær som hilsen til de mange, der lyser fra den svenske side af Sundet.

Strandvaskeren afbrød festen, han blev begravet på det sted, hvor nu korset står. Om den anden af de to sømænd ved man kun, at han blev begravet her 1849. Kirkegården i Humlebæk er nemlig først anlagt, efter at kirken blev bygget 1868. Der havde hidtil stået et simpelt trækors på graven. Nu kom der to kors, og da disse forfaldt, rejstes der igen et enkelt kors gældende for dem begge. Så kom det nuværende jernkors. Dette har sin egen historie. Det har oprindeligt stået på Humlebæk kirkegård over en grav tilhørende slægten Wrig. Dette kors lå, da graven var sløjftet, henslængt i affaldsbunken af gamle gravsten. Skibsbygger Magnussen så det og fik med det samme den tanke, at her var der et kors til strandløbergraven. Han indhentede tilladelse hos familien til at beholde korset, lod det male og forsyne med den nuværende indskrift. Man mødtes så St. Hans aften i dampskibets ventesal — det var mens de gamle øresunds både besøgte sundfarten, her dansede ungdommen.

St. Hans aften, da alle var samlede, blev korset præsenteret for forsamlingen. Magnussen foreslog, at alle skulle være med, ingen enkeltmand skulle have æren. Korset stod ham i hele fem kroner for nymaling, og hver gav et par øre ekstra, udover hvad bidraget beløb sig til, for den fælles ølkasse, så var korset tillige som et varigt minde om beboernes fællesskabsfølelse. Forslaget vedtoges enstemmigt.

Derefter stillede Magnussen forslag om, at beboerne skulle skiftes til at passe graven for en uge ad gangen. Han syntes, at det var meningsløst, at graven højpyntedes hver St. Hans aften og resten af året lå upåagtet hen, overgroet af ukrudt. Også dette vedtoges, og endnu mange år efter passer hver enkelt omhyggeligt sin tur. Den står med friske blomster sommeren igennem.

Det er et meget smukt håndmedet kors. På en oval plade bærer det indskriften: „Under dette Minde to Sømand Hvile finde“. Det står på et fredfyldt sted, der høres kun fuglenes sang og bækkens rislen. Og minderne taler deres stumme sprog om sømandens farefulde liv, om sorger over savnede og om slukkede håb, men også om trofasthed, menneskelighed og pietet. Det er bevarelsen af minderne fra slægt til slægt, der viser os det store fællesskab både med den nulevende slægt og med de mange, der er gået forud. Trods tidens tekniske udvikling føler vi os ikke overlegne. Vi ser, at de egenskaber, vi sætter højest, ærlighed og trofasthed i stort og småt, er nedarvet mange slægtled igennem, og gennem århundreder har været grundpillerne for familielivet og hele vort samfund.

I „Illustreret Tidende“ for 15. marts 1899 giver forfatteren Edv. Lehmann en beskrivelse af Anders Hveenbos oplevelser ved Humlebækgraven en St. Hans nat. Anders Hveenbo var født på Hveen, deraf navnet. Han

var lidt af en særting, passede sig selv og var alles ven. Han søgte af og til sin trøst i sin trepægleflaske. Det var dengang en billig fornøjelse, 23 øre for $\frac{1}{1}$ flaske 8° brændevin.

Anders ville den aften med til St. Hans bålet. Han kom længe før de andre, satte sig på en bænk og underholdt sig med sin flaske, som han havde i frakkelommen. Han faldt i søvn. Festklædte kom lejets beboere. De unge piger trak ham i frakkens skøder, da de passerede ham på vejen for at pynte graven. Anders sov trygt, han vågnede først, da alle var gået hjem fra festen. Han havde haft mærkelige drømme. Han havde taget sko og strømper af og var barbenet. Han gik hen til resterne af bålet, men ved hjælp af en stabel brænde, der stod i nærheden, fik han atter liv i bålet og gennemgik i tankerne, hvad han i drømme havde oplevet. Hans afdøde gamle skolelærer fra Hveen var kommet og gav ham en irettesættelse. Vorherre havde selv været der og læst de 10 mosebud for ham. Han havde følt, at stedet var helligt, og havde derfor afført sig sko og strømper. Han var dybt rystet. De døde sømænd havde ikke vist sig for ham. Det nye private bål brændte ned, og Anders kom til at fryse. Han trak fodtøjet på igen og gik hjem, besværet af mørke tanker. Han gik i seng til en urolig søvn.

Dom afsagt den 4. januar 1957 ved Sø- og handelsretten

Den 24. november 1954 fandt der i Kroneløbet tæt udenfor molerne i Københavns havn en kollision sted mellem motorskibet „Lisa“ af Hamburg, som var for indgående, og m/s „Riberhus“ tilhørende Det forenede Dampskibs-Selskab, som var for udgående.

Da hvert af rederierne gjorde gældende, at kollisionen skyldtes fejl fra det andet skibs side, blev sagen indbragt for Sø- og handelsretten til afgørelse, hvor rederen af motorskibet „Lisa“ påstod DFDS dømt til at betale modværdien af DM 29.259, medens DFDS principielt påstod frifindelse og „Lisa“s rederi dømt til at betale 5.556 kr., subsidiært frifindelse mod betaling af et betydeligt mindre beløb end krævet. Disse beløb udgjorde hver af parternes tab ved kollisionen.

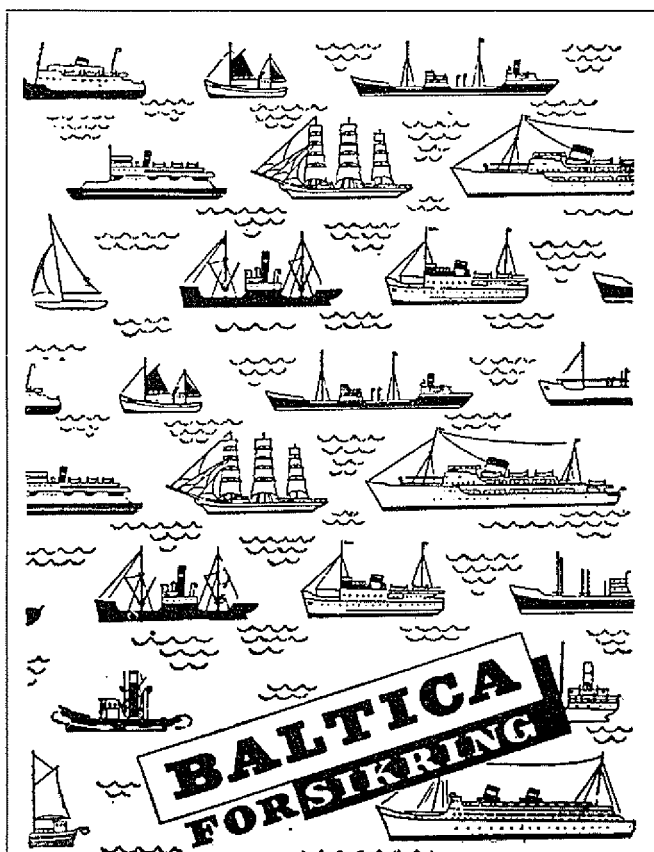
Fra det tyske rederis side blev det gjort gældende, at „Riberhus“ havde begået fejl ved ikke at fortsætte i Bomløbets røde fyrlinie helt op til Kronløbets røde fyrlinie, men havde skåret af efter passagen af afmagnetiseringsbøjerne, hvorved udsynet var blevet ringere på grund af molehovedet og bølgebryderen, hvilket havde bevirket, at skibet selv kun så det indgående skibs røde lanterne, og at kun dets egen grønne lanterne var synlig for det indgående skib.

Fra „Riberhus“ side blev det gjort gældende, at der intet påbud fandtes om, at skibene kun må gå i fyrlinierne, man havde som i mange tidligere tilfælde, holdt længst muligt til styrbord og taget det sydlige molehoved så tæt som muligt. Derimod måtte „Lisa“s sejlads være foregået anderledes end under søforhøret forklaret, og muligvis havde „Lisa“ sejlet mod den røde fyrlinie mellem den sydlige havnemoles røde fyr og Stubbeløbets fyr og forvekslet denne fyrlinie med Kronløbets røde fyrlinie. „Riberhus“ havde ikke haft vigepligt, og „Lisa“ havde sejlet uforsvarligt ved at krydse løbet.

Retten fandt, at kollisionen skyldtes fejl fra begge skibes side, for „Riberhus“ side var det en fejl, at det ikke straks, da „Lisa“ observeredes om styrbord, mindskede fart, men tillagde det isvrigt ikke betydning, at „Riberhus“ ikke fortsatte i Bomløbets røde fyrlinie op til Kronløbets røde fyrlinie.

På den anden side fandtes det godtgjort, at „Lisa“ ikke havde holdt sin kurs og var kommet over i den forkerte side af løbet.

Skaden blev herefter fordelt med halvdelen på hver af parterne.



**BALTICA
FORSIKRING**

ASSURANCE-COMPAGNIET BALTICA
Aktieselskab
Bredgade 42, København K. Central 4058
Afdelingskontorer og agenturer overalt i Danmark

A/S Dampskibsselskabet VENDILA

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

Fanø-sejlskibe

En ny bog om Fanø-sejlskibe er udkommet hos Henning Clausens boghandel i Århus, redigeret af F. Holm-Petersen.

Denne bog, som giver et særdeles fyldigt indtryk af de gamle Fanø-skibes farefulde færd, er meget interessant og burde læses af enhver sømand.

Man har på en udmærket måde forstået at gøre materialet underholdende, og Holm-Petersen har her gjort et stort og fortjenstfuldt arbejde, som historikerne vil være ham taknemmelig for.

At fortælle om de mange dramatiske episoder, der i denne bog er dokumenteret om de gamle Fanø-skibe, ville være uoverkommeligt, men vi har plukket en tilfældig beretning om barkskibet „Emilie“, een af de typiske „Hollandsk-Indienfarere“, og denne beretning giver os et bevis på, hvor ufarligt det er at sejle nu til dags i forhold til for 50 år siden.

Hatten af for Holm-Petersen. Hans kærlighed til skibsfarten har med denne bog sat en af de skønneste blomster.

Hermed er ikke sagt, at bogen ikke har sine småfejl, f. eks. på side 70 står, at billedet fra Sct. Helena er fuldskib „Copley“. Dette må være en erindringsforskydning, thi da billedet blev taget, var „Copley“ slet ikke dansk. Det er, efter hvad lods P. A. Gruelund oplyser, „Elbe“ og „Erna“, der er inde for at hente forsyninger af frisk proviant til lasten af kontrakt-kulier til sukkerplantagerne på „Demererara“.

Billedet var i sin tid på Sct. Helenas frimærke og taget i 1894, og „Copley“ blev først dansk i 1895, men det er jo trods alt kun småting.

Barkskibet „Emilie“, som sikkert var en af Fanø's mest udprægede „Hollandsk-Indienfarere“, byggedes i Nordby 1893 hos Søren Abrahamsen for regning „Rederiaktieselskabet „Emilie“. Bygmester Abrahamsen var selv korresponderende reder.

„Emilie“, der málte 409 tons br., førtes af kaptajnerne Jac. Thomsen, Møller, J. N. Brinch, Strømberg og J. A. Nielsen.

Da skibet var tilrigget og delvis udrustet, afsejlede det fra Fanø red 7. juni 1893 til Amsterdam. Den første rejse til Hollandsk Indien påbegyndtes 17. august 1893, da man kvitterede lodsens ved Ymuiden, og 4. december kunne „Emilie“ efter 108 dages udrejse ankre på Macassar red.

I de 15 år, „Emilie“ var hjemmehørende på Fanø, kom skibet ud for mange besværligheder. I det følgende skal i uddrag bringes kaptajn J. N. Brinchs beretning om en drøj rejse i 1899—1900 til Hollandsk Indien og tilbage til Amsterdam.

„Ved min ankomst til Amsterdam fra Fanø den 7. februar 1899 var kaptajn Møller på banegården for at tage imod mig . . . og snart gik det med hestedroske i fuld fart gennem en masse gader, indtil vi efter tre

kvarters kørsel nåede ud til Handelskade, hvor skibet lå. Gik om bord og tilså sagerne. Gjorde bekendtskab med styrmanden, der var fra Dragør, A. Palm, 2. styrmand Høyer fra Kolding og stewarden J. Christensen fra Dragør. Tillige var der endnu om bord tre letmatros: Th. Krabbe fra Dragør, Henrik Schønning fra Ringkjøbing og Einar Horten fra Kjøbenhavn samt en dreng, Georg Bartholdy fra Århus. Manglede således to mand i at have fuld besætning . . .

Efterså de forskellige kørt og bøger og andre sager, en del malerier og bakker, tobak etc., som jeg måtte overtage fra kaptajn Møller, og som han havde købt til forhandling derude i Ostindien. Efterså ligeledes den om bord sendte slapkiste og fandt alt rigtigt. Fik alle sagerne stuvet væk og mig selv ordentlig indkvarteret.

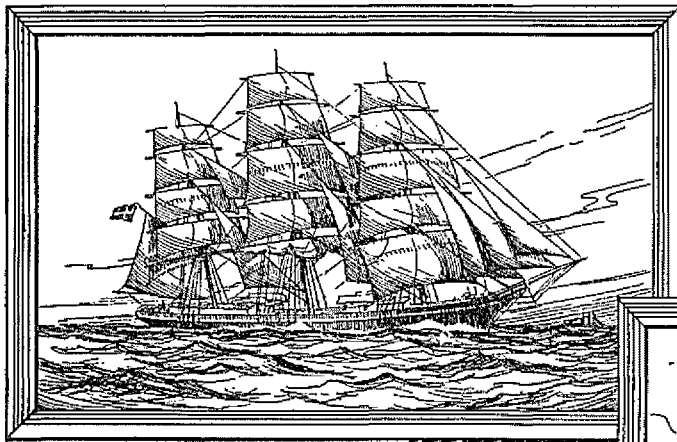
Den 17. februar. Gjorde alt klar. Vinden, som havde været SV, trak sig henimod kl. 8 om på SO. Fik nu travlt med at komme i land og få telegraferet til Ymuiden efter slæbedamper og lods og gik derefter om bord, så at alt var klar til afgang. Kl. 11 kom slæbedamper og lods og slæbte os ned til Ymuiden, hvor vi fortøjede i den store sluse. Fik toldrevision om bord samt sølods og var ude til søs kl. 2, hvor vi kvitterede damper og lods, satte alle sejl. Vinder ganske flov sydlig . . .

Vi er således nu velbeholden i åben sø. O Gud, tag du os alle i din varetægt og før du os lykkelig og vel frem over havet til vort bestemmelsessted!

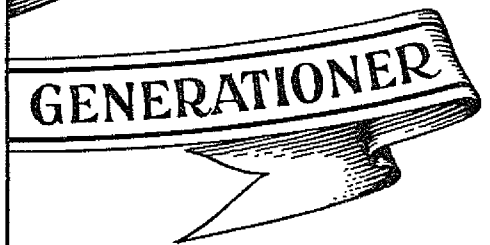
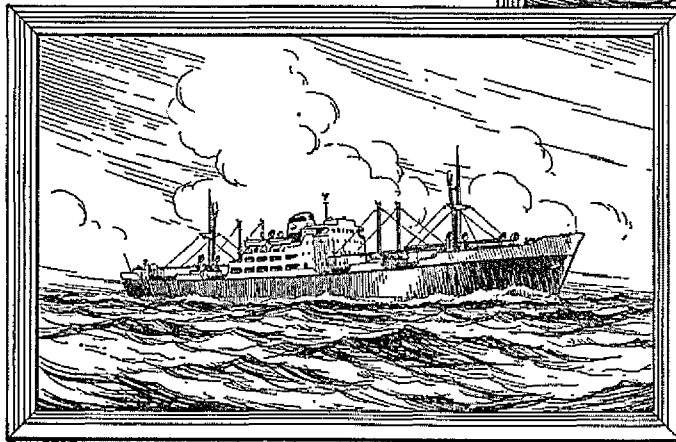
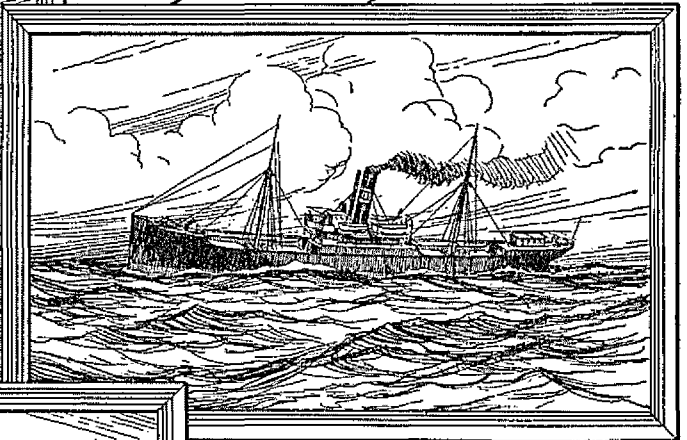
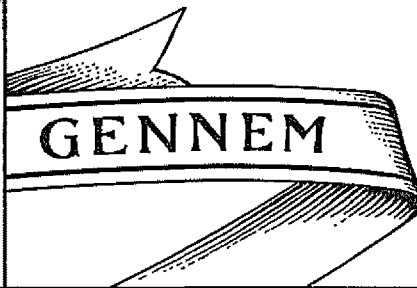
. . . Som første plads er Soemalate, dernæst Menado, Ternate og sidst Macassar . . . Det tog jo lidt lang tid med at få alle sejl sat, men da alt er stivt og mandskabet nyt og uvant, så må det vel undskyldes. Angående mandskabet, når jeg nu tager et overblik over dem alle, da kunne jeg nok have ønsket mig nogle flere mænd og nogle færre drenge. For 4 drenge i en besætning af 10 mand er lovlige meget . . . Men det er jo desværre en gennemgående skade ved alle fanøskibe, at de skal bemandede halvt med drenge. Dog det får jo nu gå og får vi klare os med dem, som de er. Efter at alt var klar op, lod jeg min vagt gå til køjs, men blev selv på dækket og tog den første vagt fra 8—12, havde da en jævn frisk kuling af SO til en 6 knobs fart med tyk og diset luft.

Torsdag, den 21. februar. Stadig frisk østlig kuling til en 8 knobs fart. Kl. 5.20 fik Start Point i sigte i NNV $\frac{1}{2}$ V.

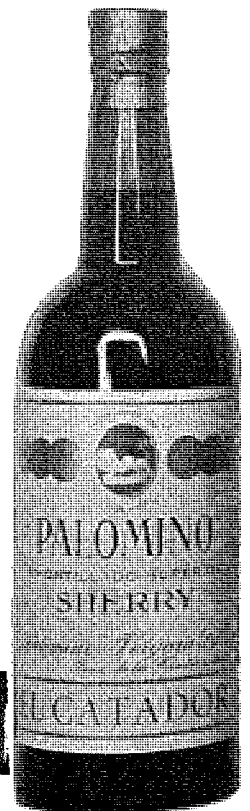
Torsdag, den 2. marts. Kl. 12 stormende kuling. Da styrmandens vagt kom på dækket, firede vi fore-overmersejle. Jeg tog selv roret og lod alle mand gå op for at gøre samme fast. De var just komne op og havde endnu ikke fået fat i sejlet, da jeg pludselig bemærkede fra roret, at der ligesom blev kastet noget ned fra oven, som om det var en rulle tougværk, der kastedes ned, men på grund af mørket kunne jeg ikke skjeldne, hvad det var. Men ser jeg da, at alle mand kommer hastende ned af rigningen igjen, uden at have fået sejlet fast, der



H. SGH - P.



HAR DE
OVERALT PAA HAVET
FAAET



fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER

nu slog som tordenskrald. Det anede mig da straks, at der måtte være en mand faldet ned. Og det viste sig da også, at det var letmatros Einar Horten af Kjøbenhavn, som havde mistet taget eller trådt fejl, Gud ved hvorledes, og styrtet på hovedet ned oven på lukafsdekke. Vi fik ham undersøgt, og viste det sig da, at han havde forslået hovedet voldsomt, havde et dybt sår lige mellem øjnene, der var forfærdelig opsvulmede, samt højre arm brækket. Han åndede meget tungt og var aldeles bevidstløs. Fik ham nu vasket og forbunden, så godt som det var muligt, men åndedrættet blev stadig besværligere, så vi indså nok, at det ville have døden til følge. Og indtrådte døden også kl. 2, ca. halvanden time efter at han var falden ned, uden at han var kommet til bevidsthed. Gud være hans arme sjæl nådig! Det blev jo en sørgelig nat. Nu havde rejsen gået så godt hertil, næsten uden at have haft et sejl fast, og så skulle sådan noget ske første gang. Dog, det var jo så Guds vilje, og hvad han gjør er vel gjort . . .

Kl. 12 middag var på 35° 53' N og 18° 19' V. Vi syede nu den afdøde ind i hans køjetæpper og bar ham op på dækket på en bære, befæstede en sæk med sand til benene. Derefter talte jeg et par ord ved hans bære, efter at have kaldt hele mandskabet hen og hejste flaget på halv mast. Oplæste salme nr. 392 (I lovlig kald i kristen tro), og til slut bad jeg Fader vor, og kl. 1.30 sænkedes hans lig i havet.

Det er første gang i de 21 år jeg har faret til søs, at jeg har begravet en på søen. Og det er noget vist gribende at være til sådan en begravelse på søen fremfor på landjorden, at se de få, men alvorfulde ansigter af matroserne med blottede hoveder, sænkende en af deres kammerater i havet . . .

Den 4. april 1899. Passaten holder sig stadig så sydlig, kunne nok ønske at få den lidt mere rum, da vi nu er vidt nok vest på. Havde et medgående fuldskib i sigte agterude, som haler ind på os. Selv syede jeg sejl hele dagen, vejret strålende smukt, men næsesø, så skibet sætter hårdt i søen. Alt vel om bord, 48 dage i søen.

Den 11. april. Blikstille hele etmålet og næsten ingen fremgang, satte rigningen, 53 dage i søen.

Den 12. april. Blikstille hele etmålet og slet ingen fremgang. Skiftede alle vore sejle og gjorde således klar til at løbe ind i stormregionerne.

Den 14. april. Havde en mand syg, matrosen, som klagede over smerter i hele kroppen, formodentlig gigtfeber. Gav ham en god dosis kamferdråber og holdt ham på sygekost. Vinden frisk tiltagende, høj næsesø, så skibet sætter voldsomt og tager en masse vand over bougen. Til middag var vi på 32° 50' sydlig bredde og 23° 33' vestlig længde, så det går tåleligt frem i dette etmål. Om formiddagen brækkede liget på storsejlet, så vi måtte gjøre samme fast. Om eftermiddagen brækkede fore bramskjøde, så sejlet måtte også gjøres fast, men gik dog ikke i stykker som godt var.

Tirsdag, den 18. april. Hele natten og til middag frisk kuling af NO og nordlig. Småsejlene fast, løber jævnt væk en 10 knobs fart. Til middag var vi på

36° 30' sydlig bredde og 13° 54' vestlig længde, 233 kvartmil i dette etmål, som er det meste vi endnu har haft på denne rejse. Om eftermiddagen kulingen tiltagende, bramsejlene fast. Fart 10 à 15 knob.

Den 19. april. Hele natten stormende kuling, tyk med regn og høj sø, så hun tager en del vand over. Holdt skarp udvig for øen Tristan da Cunha, som vi skulle passere ca. kl. 8 aften i en afstand af 15 kvartmil, men på grund af regntykning fik vi intet at se, som var ærgerligt nok for kronometerets vedkommende. Var selv på dækket hele eftermiddagen og det meste af natten. Til middag på 37° 39' sydlig bredde og 9° 11' vestlig længde, udløbet distance 236 kvartmil, altså bedre endnu end i går. Havde en hel stime bottlenosehvaler ved os hele eftermiddagen, prøvede på at harpunere dem, men kom dem ikke tæt nok. Fiskede ligeledes efter albatrosser, men fik ingen. Havde tillige en delfin, som jeg prøvede at fiske, men den ville heller ikke bide, så hele fangsthistorien var snavs. Alt vel om bord, 61 dage i søen.

Den 24. april 1899. 66 dage i søen, er i dag på samme sted, som „Emilie“ var på sidste rejse med 66 dage i søen.

Den 25. april. Udsatte i dag en flaskepost.

Den 29. april. Er nu i den varme strøm. Fiskede en stor albatros og spiste albatros-frikadeller for og agter. Har også i dag set de første capduer. Alt vel om bord, 71 dage i søen.

Søndag, den 30. april. I dag er atter en mand syg af feber, men skal han nu have en ordentlig dosis kinin.

Den 8. maj. 80 dage i søen. Flovt og stille med fint vejr og meget smult og kun lidt fremgang.

Den 12. maj. På 41° 48' sydlig bredde, 60° 47' østlig længde om middagen. Inden aften havde vi en brandstorm af NO, tyk med regn, lyn og hagl, så vi måtte have alt fast.

Den 13. maj. Lidt aftagende kuling, men havet i et voldsomt oprør, som det var umuligt at sejle i. Lå underdrejet til kl. 1 eftm., da vi atter holdt af og fik lidt sejl på hende igjen, men er der endnu en meget høj og brydende sø og tager skibet masser af svære søer over, så at vi somme tider svømmer i vand.

Den 30. maj. 92 dage i søen. I løbet af natten aftagende kuling.

Den 31. maj. 103 dage i søen. Fremdeles frisk kuling af OSO hele etmålet med byger og megen regn. God fremgang. Til middag på 20° 35' sydlig bredde og 110° 30' østlig længde, afklarende luft og vind, masser af flyvefisk i dag, henimod aften så vi tre „bådsmand“. (Det er fugle, som har en lang spids stikkende agterud, ligesom et merlespir, hvorfor søfolkene giver dem navn af „bådsmand“). De er tegn på, at vi er nær land. Vi skulle i middags være ca. 180 kvartmil af Northcape (Nordvestaustralien). Om bord alt vel.

Den 8. juni. 111 dage i søen, matrosen syg igen af feber i dag.

Den 10. juni. 113 dage i søen. Om morgenen tidlig var der land i sigte og fik nu kjending af samme og fik således at se, at kronometeret var forkert, da vi var

et godt stykke vesten for Alas-strædet, så vi holdt af for Lombok-strædet, og kl. 12 middag var vi tæt oppe under Cape Banco, sydvestpynten af Lombok-øen.

Søndagen den 11. juni. Sejlede hele natten igennem strædet med flove, østlige vinde, og om morgenen var vi oppe ved nordvestpynten af Lombok-strædet, og således igennem strædet, særdeles heldig. Fik der stille og lå og drev ca. 4 kvartmil af øen Travangan, mange små malayfiskerbåde i sigte.

Mandag, den 26. juni. 129 dage i søen. Fremdeles fremgang, om kun lidt, ca. 50 kvartmil. Vinden flov, sydlig. I morges tidlig sås en medgående bark i sigte, ballastet. Hejste flag for samme, da jeg troede, at det var en fanøbark, men kunne ikke læse hans flag, og senere på dagen løb vi fra ham, så vi fik ikke at vide, hvad han var. Den lignede meget „Emilie“, var omtrent på samme størrelse og hvidmalet, men havde vi jo ikke tid til at stoppe, til han kunne komme op til os. Det er således det første sejlskib, vi nu har set siden den 15. april, altså i 72 dage. Så det er jo en hel oplevelse at se en kammerat. (Det viste sig senere, at det var en bark „Paul“ fra Fanø, kaptajn Svane, som jeg fik at vide i Menado, hvor vi lå sammen med ham).

Tirsdag, den 27. juni. Hele dagen samme medgående bark i sigte. Til aften Cape Rivers, NV-pynten af Celebes...

Fredag, den 30. juni, 133 dage i søen. Kl. 6 om morgenen pejlede Suemalate by i SW $\frac{1}{2}$ V, gis. afstand 6 kvartmil. Strømmen satte stærkt øst over. Om eftermiddagen lidt flov kuling, så vi nåede op ca. 5 kvartmil af byen. Fik da atter en voldsom tordenbyge, som varede til aften, og måtte dreje til for natten.

Lørdag, den 1. juli, 134 dage i søen. Om morgenen var tæt oppe under pynten og kl. 10 fik vinden VNV, styrede ind efter byen, hvor vi ankrede kl. 12 middag i en lille bugt nogle kabellængder af land, hvor der kom en lille hollandsk „man of war“. Kaptajnen fra denne kom straks om bord, det var en malay, så han kunne ikke tale andet end malayisk, og fik jeg da til min store forskrækkelse og forundring at vide, at det ikke var Soemalate, vi var ankret ved, men en lille plads ca. 30 kvartmil vesten for, som hed Paleli. Jeg kan ikke beskrive mine følelser ved at høre dette, sådant har jeg ikke i mit liv været med til før, det var jo en skuffelse, der oversteg alle begreber. Desværre var det jo fakta, at vi denne gang var gået forkert i byen, og vi måtte således se at komme bort derfra igen så snart som muligt, da vi jo intet havde der at gøre. Kl. 5 om eftermiddagen kom landbrisen igen, vi løftede vort anker, satte sejl og stod ud af bugten, ønskende at Paleli var henne, hvor peberet gror... Dog var vi alle glade, da vi atter var ude at dette hul, skjønt skuffelsen var stor for os alle, men årsagen ligger jo i det forrykte kronometer, som nu igjen er 30 minutter forkert.

Søndag, den 2. juli. 135 dage i søen. Jeg havde i dag håbet at nå Soemalate, men det blev atter en skuffelse, idet vi fik stille, antagelig er vi kun ca. 10 kvartmil derfra, dog er det ikke godt at sige, da kortet, vi har, slet ikke stemmer med landet, så vi må omtrent

tage det på slump. Henimod aften løb vi op imod en lille ø, som slet ikke findes på kortet, så Gud må vide, hvor vi er, vendte og stod atter vest over for natten.

Mandag, den 3. juli. 136 dage i søen. Om morgenen holdt atter af for den lille ø. Da der lå en del fiskere i nærheden af samme, smed vi jollen ud og roede hen til dem for at få at vide, hvor Soemalate var, og fik da at vide, at vi var østen for ca. en 15 kvartmil. Havde loddet med og loddede 3 favne vand på et langt rev, som stak ud fra samme lille ø. Så snart vi kom om bord, satte vi atter kursen vest efter, men det har været flov og stille hele dagen, så vi er kun kommet ubetydelig frem...

Onsdag, den 5. juli. 138 dage i søen. Om morgenen var vi tæt oppe under byen i ca. 2 kvartmils afstand, men havde stille indtil kl. 10, da der kom lidt brise igennem. Måtte sætte båden ud for at bugsere skibet klar af øen Ulava og kom så endelig ind og til ankers kl. 11 formiddag ca. 2 kabellængder fra stranden. Fik således, Gud ske lov, ende på dette krydstogt, og med en rejse af 138 dage eller 25 dage fra Lombok-strædet var „Emilie“ fremme i Soemalate...

Fra 5. juli til 25. juli lå vi og lossede i Soemalate...

Kom den 29. juli til Menado. Ved ankomsten der traf jeg sammen med 2 fanøskibe, bark „Paul“, kaptajn A. Svane, og brig „Cito“, kaptajn Christensen. — Kaptajn Svane og lodsens, en kineser, Kiong, der samtidig var skibshandler, kom med båd ud imod mig og hjalp os ind. Vi tilbragte nu en behagelig tid sammen, alle tre fanøskibe, indtil den 4. august, da bark „Paul“ afgik til Tarona for at laste fuld. Den 2. august afsejlede også brig „Cito“ til Petta for at laste fuld. Jeg fulgte begge skibe på vej ud i bugten sammen med lodsens... Den 15. august var jeg selv klar til at afsejle til Ternate, hvortil jeg brugte $2\frac{1}{2}$ dag og kom til ankers i Ternate den 18. august om middagen. Den 5. september afsejlede vi derfra til Macassar... en rejse, som tog 37 dage, og hvor vi var sammen med barken „Paul“ i nogle dage. Denne var for hjemgående og var afsejlet fra Menado den 3. september, altså 2 dage før os fra Ternate...

Vi lå nu i Macassar til den 23. oktober, lossede en smule stykgods, som vi havde dertil, om mandagen og begyndte om tirsdagen at indtage ladning, sandeltræ, horn, spanskrør og kaffe og var færdig dermed lørdag aften den 21. oktober.

Mandag, den 23. oktober afsejlede Macassar til Batavia.

Torsdag, den 31. oktober — 8 dage i søen. Henimod middag kom søbrisen igennem. Var da ca. 20 kvartmil af Batavia, styrede nu ind efter, og kl. 6 aften ankrede „Emilie“ på Batavia rhed... Havde fire malayer i båden, som jeg har antaget til bådteneste og arbejde om bord i den tid, vi er her, for at skåne mit eget mandskab for at ro den lange vej ind til byen i den brændende sol.

Den 4. november. Fik en lægter langs siden kl. $7\frac{1}{2}$ med 400 sække kaffe. Lastningen fortsattes de følgende dage... Såvel sejlkoje som kabelrum stuedes fuld af

kaffe også, ligesom 40 sække måtte tages ned i kahytten agter, så at alt var fyldt . . .

Lørdag, den 18. november, purrede ud kl. 2 morgen til at løfte anker. Havde samme oppe kl. 3 og alle sejl satte og begyndte således, i Guds navn, hjemrejsen bestemt til Amsterdam . . .

Den 23. november . . . 1. styrmand har holdt køjen hele dagen, det er formodentlig feber . . .

Den 24. november, 7 dage i søen . . . 1. styrmand fremdeles syg, og 2. styrmand begynder også at skrantte.

Den 25. november, nu har også 2. styrmand måttet gå til køjs . . . bare jeg selv må holde mig rask, da der jo ellers ingen er til at navigere skibet . . .

Den 27. november . . . begge styrmænd fremdeles syge, dog er 1. styrmand i lidt bedring . . .

Den 1. december, 13 dage i søen . . . Begge styrmænd fremdeles syge, nu i eftermiddag har kokken også lagt op, så de tre mest uundværlige mænd er nu syge . . .

Søndag, den 22. december, begge styrmænd og kok fremdeles syge . . .

Søndag, den 24. december. 36 dage i søen. Ikke spor af fremgang. Har været blikstille hele etmålet med høj sydvestlig dønning, så hun har rullet dygtigt. Begge styrmænd og kok fremdeles syge . . . Har selv haft nok at bestille. Har i eftermiddag bagt kringler, som er blevet ganske god, den skal vi have i morgen, juledag. Senere på eftermiddagen var jeg i kabyssen og bagte æbleskiver til aften, de blev også gode og smagte fortræffeligt. Spiseseddelen for i aften, juleaften, har således været: Ung bedekjød med hvidkål (præserved), risengrød kogt i mælk, Cape det gode håbs æbleskiver med the og fornøden rødvin til at skylle efter med . . . Så stemningen var trods alt god, og maden smagte fortræffelig . . .

Onsdag, den 27. december. Begge styrmænd og kok fremdeles syge, endvidere har en letmatros nu også lagt sig, så vi har 4 mand syge . . . Ja, give Gud, at vi snart må kunne nå havn, thi det begynder at se kritisk ud nu, og vi har ondt ved at manøvrere skibet med de par mand, vi er . . .

Fredag, den 29. december . . . 41 dage i søen. Meget voldsomme tordenbyger i løbet af natten, førte kun undermørssejl. Roret fast, så vi lod blæse. Imod aften havde et medgående fuldslib i sigte. Det første sejlskib, vi havde set, siden vi forlod Batavia.

Nytårsdag, den 1. januar 1900. Passerede i nat kl. 12, altså ved det nye års begyndelse, Bird Island fyr med en frisk nordøstlig kuling. Da lejligheden var så god, og vi ikke kunne lægge op til Port Elizabeth, som det egentlig havde været meningen, så besluttede jeg at fortsætte rejsen efter Cape-Town, ihvor få folk vi end er, de syge er jo ligesom lidt bedre . . .

Mandag, den 8. januar. Havde hård storm hele natten og var selv på dækket hele tiden, flere sejl fløj i stykker, en masse vand på dækket, men løb hun godt, da vinden var god, og i morges var vi oppe ud for Tablebay, men fløvede vinden af, og vi har ligget hele dagen og drevet rundt. Kl. 3 eftermiddag kom endelig en slæbedamper ud, men en time efter blæste det med

stiv kuling af SO, så han alligevel ikke kunne slæbe os, og maatte vi lade gå begge ankere på 15 favne vand. Hvordan vi får dem op igen med 4 mand, ved jeg ikke.

Tirsdag, den 9. januar i Tablebay. Kl. 5 morgen begyndt at hive anker og 12 middag havde vi endelig med store anstrengelser nået at få det stbs. anker op. Havde doktor om bord for at se til de syge, og ordrede han dem alle på hospitalet . . .

Den 10. januar kom der endelig slæbebåd ud og hjalp med at løfte det andet anker, og om eftermiddagen slæbte vi helt ind i Tablebugten og ankrede i 4 favne vand . . .

Fik en ny 2. styrmand fra en norsk bark og 2 matroser og kokken tilbage fra hospitalet som helbredet . . .

Den 24. januar 1900 afsejledes fra Cape Town . . . Kokken er atter syg, meget stærk dysenteri . . . 12 dage senere fik St. Helena i sigte . . .

Søndag den 25. februar 1900, 32 dage i søen, døde kokken (Gud være hans arme sjæl nådig!) efter at have været syg hele tiden . . .

Mandag, den 26. februar, 33 dage i søen. I morges kl. 8 sænkede kokken J. Christensens lig i havet. Efter jeg havde talt et par ord, oplæste salmen nr. 312 og bad Fadervor ved hans båre. Holdt skibet tæt til vinden imens, så farten standsedes, og flaget på halv . . . Holdt derpå atter fulde sejl, og fremad stævnedes „Emilie“ atter mod hjemmet med en 7 mils fart . . .

Mandag, den 19. marts 1900. 54 dage i søen fra Cape Town . . . Vinden har siden i morges halet sig mere østlig med tiltagende kuling og sø, så vi har bramsejlet fast. Til midtæg en medgående sejler i sigte forude. Hen på eftermiddag var vi oppe tæt ved ham og signaliserede med ham. Det var skibet „Marion Ballantyne“ af Liverpool kommende fra Pisagua bestemt til Dunkerque 119 dage i søen. Hans forrigning var gået over bord så nær som undermasten. I stærk mangel af proviant, og spurgte han, om vi kunne overlade ham en del. Jeg lovede ham brød og hvad vi kunne undvære, så vi holder os nu tæt til ham i nat, så må han jo se at komme over med båd i morgen tidlig . . . Slagtede den ene af vore grise i eftermiddag. Meget koldt, har trukket i vintertøjet . . .

Tirsdag, den 20. marts 1900. 55 dage i søen. Var tæt sammen med skibet i morges, braste bak og kom hans båd langs siden kl. 8.30. Fik ca. 400 pund brød, ca. 100 pund saltet kød og flæsk, ærter, bønner, 60 pund smør og en del præservede sager samt 12 pund fersk kød til kaptajnen, som var meget syg. Kl. 9.30 var båden færdig og forlod os og kom trods høj sø godt om bord, og vi fortsatte rejsen . . .

Onsdag, den 4. april. 70 dage i søen fra Cape Town. Kl. 7 aften 8 kvartmil af Dungeness, hvor jeg håber at få lods for Amsterdam . . . Vinden vestlig, jævn frisk hele dagen . . .

Torsdag, den 5. april, vinden aftagende. Kl. 4 passerede East Godwin fyrskib. Stille hele dagen. Kl. 5 aften antog damper „Hook van Holland“ at slæbe os til Amsterdam for 20 pund sterling, ca. 100 kvartmil fra Ymuiden.

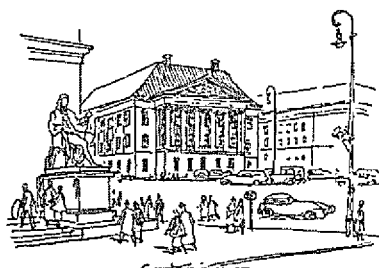
Næste dag ankom vi til Amsterdam . . .“

Også i 1903 og 1904 havde barken en meget besværlig og ikke så lidt dramatisk rundrejse til Ostindien og Sydhavet. Om denne rejse, hvor både skib og hele besætning nær kunne være gået til, gengives i det følgende en beretning, skrevet og fortalt af havnefoged Lorenc, Nordby, der var med „Emilie“ mønstret som matros i nævnte periode:

„I året 1903, den 10. november, kom jeg om bord i barkskibet „Emilie“ af Fanø i Amsterdam, og den 14. november afsejlede vi med stykgods til Molukkerne i Hollandsk Indien. Pladserne, hvor vi skulle losse, var Macassar, hvortil vi ankom den 22. april 1904 efter 90 dages rejse, samt Banda og Menado. Efter udloosningen gik vi i ballast til sydhavsøerne, Gilbert og Marshall-øerne. To mand af besætningen kom der i land på grund af malaria. Vi lastede så kopra til Azorerne for ordre. Da vi nærmede os Kap Horn, blev vor kaptajn syg af beri-beri og døde, hans navn var Becker, og han var fra København. Et par dage efter døde 2. styrmand, Johansen, som var fra Bornholm, af samme sygdom, så på den måde var vi nu fire mand mindre. Vejret var frygteligt, en forfærdelig storm med vinden imod rasede, så det var os ikke muligt at komme rundt Hornet. Styrmand Engelsted, der var fra København, havde ikke længe haft observationer på grund af vejret og vidste derfor ikke bestemt, hvor langt vi var fra Kap Horn. Så lige i en klaring fik vi land i sigte på læsiden. Klar af kysten kunne vi ikke komme. Vi var jo kun få mand til at manøvrere, og på grund af stormen kunne der ikke føres tilstrækkelige sejl, men lige som det så værst ud, fik vi pludselig øje på noget, der lignede en indsejling på kysten, så „Emilie“ blev drejet og styredes ind, for om vi muligvis kunne få en chance til at redde livet. De viste sig imidlertid at være et stræde, Le Maire-strædet. Vort skib havde fået en del havari, blandt andet på røret, som ikke kunne fungere rigtigt. Vi havde næsten ingen proviant, ej heller vand tilbage, så vi besluttede os til at gå ind til Falklandsøerne, til Port Stanley.

Ved ankomsten dertil den 30. oktober 1904 kom karantænelægen om bord, og det viste sig, at vi alle var angrebet af beri-beri. Styrmanden måtte i land og på hospitalet og var der hele tiden, medens vi lå der. Lægen ordinerede, at vi skulle spise rå rabarber og frisk lammekød, thi vore hænder var fulde af huller, meget forslæde og betændte. Efter en måneds ophold i Port Stanley, hvorunder skibet var blevet repareret, så at det atter kunne sejle, fik vi tre nye mand, og den 1. december 1904 fortsatte „Emilie“ rejsen til Azorerne. Fjorten dage før vi nåede disse øer, sprang skibet læk, så vi måtte stå ved pumperne dag og nat. Da vi nåede ud for havnen ved Punta Delgada, kom slæbebåden med ordre om, at vi skulle fortsætte til Libau. Imidlertid kunne vi jo ikke fortsætte rejsen i denne tilstand, og der kom så en repræsentant fra assurance i København og besigtigede skibet. Det blev bestemt, at lasten skulle oplosses, og skibet tages på land. Al kobberfor-

hudning blev taget af „Emilie“, derefter omkalfatredes hele skroget, hvorpå nyt kobber blev slået på. Da disse omfattende reparationer var udført, kom skibet atter i vandet og lasten igen indtaget. De tre mand, som blev påmønstret på Falklandsøerne, blev afmønstret på Azorerne, i stedet for kom der nyt mandskab fra København. Kun de fem tilbageblevne af den oprindelige besætning var stadig om bord, hvoraf vi to var hjemmehørende på Fanø, matroserne Hans P. Svarrer og Nicolas C. Lorenc. Da vi kom til Københavns red, blev vi afmønstret . . .“



HANDELSBANKEN

HOVEDSÆDE:
HOLMENS KANAL 2
KØBENHAVN K



93 AFDELINGER
OG FILLALER OVER
HELE LANDET

— den moderne bank med de gode traditioner



ATLAS-WERKE AG

BREMEN

Dæksmaskiner til alle Formaal

Vandtætte Døre

Stempelpumper

Centrifugalpumper

Damp-Hjælpemaskiner

Evaporatoranlæg

Ventilationsanlæg

Fødevandsanlæg

Skibskøleanlæg

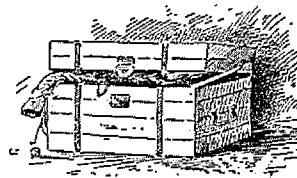
GENERALREPRÆSENTATION:

ALBERT JENSEN

AKTIESELSKAB
AMALIEGADE 32
CENTR. 12 612 TELEX: 2541

... fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



Vandet fersk, men situationen speget

Den persiske Bugt er mindre salt end andre have, påstår det amerikanske National Geographic Society. Ferskvand fra Iraks to kæmpefloder Eufrat og Tigris strømmer uafledeligt ud i bugten, og dens forbindelse med Onan-bugten er så smal og kroget, at kun lidt saltvand slipper ind.

Nordpol i Sydafrika

Havnen i Durban kom for nogen tid siden ud for et mærkeligt sammentræf, som medførte mange misforståelser, og som fik adskillige bude og andre med ærinde langs kajerne til at gå forkert i byen. Kun få meter fra hinanden lå to motorskibe, der begge hed „Nordpol“. Det ene af skibene var dansk og tilhørte D/S Norden. Det andet var norsk og sejlede under Bergenrederiet Kuhnes' kontorflag. Begge skibene lossede tømmer.

Han kendte ham!

Midt ude i Stillehavet blev hvalfangerskibet „Essex“ i 1820 torpederet af en rasende hval med det resultat, at det sank. De overlevende gik i bådene og kom derefter ud på en af de længste redningsbåds-rejser i søfartens historie. En af bådene gik tabt, men de to andre blev senere fundet af et forbisejlede skib. På det tidspunkt var flere af besætningen døde. For ikke at dø af sult måtte de overlevende spise ligene af deres kammerater. Forøvrigt havde bådene holdt kursen bort fra Marquesas-øerne af frygt for kannibaler. En af de overlevende, George Pollard jr., blev iøvrigt mange år senere interviewet af en Boston-journalist om et eller andet emne. Under samtalen spurgte journalisten, om Pollard havde kendt sin bedstefar, som havde været om bord på „Essex“. Pollard sendte en spytklat hen i spyttebakken og svarede: „Om jeg kendte ham! Well, jeg spiste ham!“

Også dengang —!

„England kan kun angribes og dødeligt såres i land her fra Europa på eet eneste punkt — nemlig Ægypten med Suezkanalen,“ skrev tyskeren, dr. Paul Rohrbach, i bogen „Die Bagdadbahn“ — i 1911!

Vidste De det?

Em. Z. Svitzers bjergningskib „Garm“ blev oprindelig bygget til den britiske marine i 1920 under navnet H. M. S. „St. Enoder“. To år senere blev det købt af det danske bjergnings-selskab, der lod det delvis ombygge.

Vejrmelding med posten

I den første halvdel af forrige århundrede blev alle vejrmeldinger til og fra de forskellige lande sendt med posten eller pr. optisk telegraf, d. v. s. ved synlige signaler.

Et ulykkeskib

Nantucket-hvalfangerskibet „Franklin“ betegnes stadig som det mest uheldige skib, der nogensinde har passeret Brant Point-fyret i Massachusetts. Inden sejlaskibet efter søsætningen havde været i søen i en uge, døde tre af besætningen. To af dem faldt ned fra riggen, og den tredje døde af tuberkulose. Få dage senere blev en mand skyllet over bord, og ud for Kap Horn døde førstestyrmanden, efter at han var blevet ramt i hovedet af en rundholt. Nogen tid senere på samme rejse døde kaptajnen af skrubug, og denne sygdom gjorde det i løbet af få dage af med endnu fem mand af besætningen. Dermed var det dog ikke forbi med fortrædelighederne. Efter at have redet en

storm af gik skibet på et farligt rev ud for Chile. Den tilbageværende besætning blev reddet, men skibet blev slået til pindebrænde.

Latterligt

De tyske nazister gik mere drastisk til værks mod hjemmenværende norske handelsskibe end mod danske under besættelsen. Somme tider syntes deres forbud at være fuldkommen latterlige. F. eks. gav de i 1942 Det Stavangerske Dampskibsselskab ordre til at omdøbe to skibe, nemlig „Kong Håkon“ og „Kronprinsesse Märtha“, fordi de ikke kunne lide den norske kongefamilie! Bådene kom nu til at hedde „Kong Sverre“ og „Ryfylke“. Helt forsvandt de gamle navne på skibene dog ikke. Selskabet nøjedes med at male messingbogstaverne over med sort farve.

Første frihavn

Verdens første frihavn var Livorno, hvilket den blev i 1547 — bl. a. fordi den var neutral og fordi alle trosbekendelser var tilladt. I 1595 blev Genua frihavn, og i 1633 fulgte Napoli efter. Venedig blev frihavn i 1661.

Indsmuglede knald!

Apropos frihavne: Da Københavns Frihavn under den første verdenskrig skulle udvides, lå det gamle Kalkbrænderisort i vejen. Det købtes imidlertid af havnevæsenet for 20.000 kroner, hvorefter man påbegyndte nedrivningen af det. På grund af krigen kneb det meget stærkt med at skaffe den nødvendige dynamit til bortsprængningen. Nedrivningen skulle imidlertid gennemføres af en svenskfødt entreprenør, og han fandt hurtigt på råd: Han rejste meget ofte over Sundet til Malmø som passager med rutebådene, og hver gang havde han på tilbagereisen dynamit gemt i støvleskafterne!

„Lumskebugten“

De fleste københavnere kender værtshuset „Lumskebugten“, men ved ikke, hvorfra navnet stammer. „Lumskebugten“ var toldvæsenets navn på det vandareal, hvor nu frihavns Kroneløbsbassin ligger. Havnevæsenet kaldte arealet for „Sundkrogen“, mens skipperne brugte navnet „Sovekrogen“. Toldvæsenets betegnelse var dog nok det, der passede bedst på stedet!

En ordentlig reklame!

I forbindelse med åbningen af Københavns Frihavn besluttede frihavns-selskabet at ofre indtil 3.000 kroner på reklame, bl. a. i inden- og udenlandske blade og ved udsendelsen af en lille tryksag på engelsk — med illustrationer! Hvad reklame mon man kunne få for den sum i dag?

Også en slags trykfejl

Da artilleriskibet „Niels Juel“ i 1931 var på vej til Konstantinopel, var der flere af de unge værnepligtige, der fik hjemme. Imidlertid var der en befalingsmand, der fandt på råd. Han tænkte, at hvis man kunne få besætningen til at skrive breve, ville hjemveen gå lidt over. Derfor lod han udsprede det kabysrygte, at man ud for Gibraltar ville runde en engelsk „postbøje“, hvori man kunne lægge brevene, som derefter ville blive videresendt af englænderne. Men „postbøjen“ må være blevet sejlet i sønk, for man fandt den ikke. Det faste personel troede selvfølgelig ikke på historien og havde allerede afsendt telegrammer, f. eks. med følgende ordlyd: „Hilsen fra Middelhavet“. En hustru til en dækskonstabel modtog imidlertid følgende telegram: „Hilsen fra Middelfart“. Den modtagende telegrafist derhjemme i Danmark har sikkert ikke ment, at „Niels Juel“ kunne klare sig uden for danske farvande!

Skoleskibs-kapsejladts igen

Sidste års store succes, den internationale skoleskibs-kapsejladts, vil blive gentaget næste år, hvis der da ikke sker en yderligere forværring af verdens-situationen.

Chancerne for, at antallet af deltagere vil blive øget med mindst tre store skoleskibe, er meget store, udtalte formanden for arrangør-komiteen, kaptajn H. J. Illingworth, forleden. Han regnede med, at både USA, Vesttyskland og Japan vil deltage.

Den amerikanske flådes repræsentanter i London har givet meddelelse om, at US Coast Guard agter at deltage med barkantinen „Eagle“. Dette skib, der har et deplacement af 1634 tons og et sejlareal på 1975, er identisk med den tyske Kriegsmarines tidligere skoleskib „Horst Wessel“, som tyskerne måtte af med efter krigen. Skibets besætning er på 289 mand, og heraf er de 200 kadetter.

Endnu vides det ikke, hvilket skoleskib Japan vil stille med, men det bliver også en stor råsejler, som vil skabe spænding om resultatet.

Den store sensation bliver, at barken „Pamir“ efter al sandsynlighed vil deltage. Denne pragtfulde windjammer med den omtumlede skæbne, bliver den største af racets deltagere. Sidste år kunne skibet desværre ikke være med, fordi det havde en kulfragt til Sydamerika midt under kapsejladtsen. Det tyske rederi viste imidlertid sin sympati for arrangementet ved at lade skibet aflægge et gæstebesøg i Dartmouth før kapsejladtsen.

Den vesttyske ambassadør i London, baron Hans von Herwarth, sagde forleden, at det er „næsten sikkert“, at „Pamir“ vil være at finde i det store felt.

Kaptajn Illingworth udtalte, at kapsejladtsen vil finde sted efter næsten de samme retningslinier som sidste år. Den skal dog denne gang gå fra Brest i Frankrig til Teneriffa på De kanariske øer. Råsejlerne vil deltage i et særligt løb, og de skonnertriggede fartøjer sejler deres eget race.

Illingworth, der selv er en erfaren sejlmand, og som sidste år havde kommandoen om bord i det britiske fartøj „Creole“, den største skonnerter, sagde videre, at han mente, at alle fartøjer, der deltog sidste år, vil være med også denne gang. Han håbede bl. a. at se „Georg Stage“ i feltet og måske endda også „Danmark“, der ikke deltog sidste år.

Den franske og den spanske regering har gennem deres ambassader i London givet tilsagn om, at de vil medvirke til arrangementet af næste års store skoleskibs-kapsejladts, bl. a. ved start og mål.

Portugals „Sagres“ kommer med, og den svenske marineattaché i den britiske hovedstad, kaptajn løjtnant Bengt Odin, har givet tilsagn om, at den svenske flådes to smukke skonnerter „Falken“ og „Gladan“ vil deltage, hvis noget uforudset ikke sker.

Andre næsten sikre deltagere er den norske „Christian Radich“ og den belgiske „Mercator“. Men der føres i denne tid forhandlinger med mange andre skoleskibs-sammenslutninger og flåder.

Sidste år sejlede begge klasserne efter de samme handicap-regler, og kaptajn Illingworth indrømmede, at mange af deltagerne var utilfredse med denne ordning. Bl. a. udtrykte de skandinaviske skibsførere deres kritik med handicap-reglerne, som var udarbejdet af den britiske ekspert Ray Bartlett. Reglerne dækkede alle deltagende fartøjer uanset rigning.

Også mange britiske eksperter har ment, at det var forkert, at der ikke var særskilte handicap-regler for square-riggede og skonnertriggede deltagere.

Portugals marineattaché i London, kommandør J. Ramalho Rosa, udtrykte forleden håb om, at handicap-reglerne vil blive ændret i år. Kaptajn Illingworth har lovet, at arrangørerne vil overveje indførelsen af nye regler, hvilket bl. a. skulle være til fordel for „Georg Stage“.

Illingworth beklagede, at det er umuligt at arrangere en skoleskibs-kapsejladts hvert år.

„Der går alt for megen tid med til at tilrettelægge arrangementet,“ sagde han. „Men jeg og de øvrige komite-medlemmer håber, at det vil blive muligt at arrangere en tredje kapsejladts i 1960. Den skal efter planen finde sted i Middelhavet.“

„Formålet med disse skoleskibs-kapsejladts er at samle unge søfolk og kadetter fra forskellige lande i et internationalt kammeratskab og at udveksle erfaringer om skoleskibs-uddannelse mellem kaptajnerne og lærerne,“ sagde han videre. „Desuden hjalp sidste års sejlads med til at udbrede kendskabet til søen og til at skaffe øget tilgang af officersaspiranter i alle de lande, der havde skibe med i sejladsen.“

—wig.

Belærende ulykke-statistik

Antallet af janske søulykker holder sig på næsten samme niveau år for år, fremgår det af „Dansk Søulykke-Statistik“. I 1955, der er det sidste år, for hvilket en statistik er udarbejdet, opførtes 374 søulykker mod 367 i 1954 og 375 i 1953.

Man læser til daglig om ulykker nok, vil mange måske sige. Alligevel kan det anbefales at studere „Dansk Søulykke-Statistik“, der er udsendt af Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, for af skade bliver man klog. Man kan i virkeligheden lære ikke så lidt af dette i og for sig dystre hefte.

Ulykkernes art er næsten de samme fra år til år. F. eks. gik i 1955 otte menneskeliv tabt ved overbord-fald mod ti i 1954 og otte i 1953. I alt 39 søfarende mistede i 1955 livet ved danske søulykker.

Hvad angår antallet af mistede damp- eller motorskibe slap dansk søfart i 1955 billigere end de to foregående år, idet kun eet skib på 317 brt gik tabt. I 1954 mistedes seks damp- eller motorskibe på tilsammen 10.860 tons, og i 1953 fire skibe på ialt 193 tons.

Iøvrigt kunne man notere den glædelige kendsgerning, at intet dansk skib i 1955 havarerede som følge af minesprængning.



Fuldskipet „Flottbek“.

Et 50-års minde

Fuldskipet „Flottbek“ af Hamburg, tilhørende rederiet Knøhr & Burchard Nfl., ulykkesskipet, som det den gang blev benævnt, ankom til Caleta Buena, Chile, den 2. september 1906 fra Iquique efter løsning af tømmer fra British Colombia. Der indtog vi en ladning salpeter bestemt for Liverpool.

Glæden blev stor, da vi endelig var home-ward bound efter at have forladt Hamburg for 2 år siden.

Den 11. september blev skibet tillastet og gjort søklar. Den 13. september afsejledes under gunstige vindforhold, og dagene gik med rensning af skibsbunden med patentskraberen, skiftning af sejl, holy-stone dæk o. s. v., alle luger blev ekstrasuret med planker og bomme.

Hen i oktober nåede vi på højden med Cape Horn, og i dagene 10. og 11. observeredes mange store isfjelde og milelange ismarker, som vi stadig måtte manøvrere os fri af. Vejret var diset og til tider med tåge, hvorefter der blev mindsket sejl til mærssejl og understagsejl. Mersefaldene blev ført agterover og fastgjort på halvdækket for hurtig affiring, udkiggen forøget til 2 mand på bakken, fører og 2. styrmand på midtskibsbro og 1. styrmand og bådsmænd på halvdækket. Tiltagende

kuling med læringsvind. Disponibelt mandskab af vagten opholdt sig under bakken og fortalte historier.

Henimod midnat den 12. oktober lød råbet: „Isbjerg forude“, og udkiggen på bakken samt det disponible mandskab løb hurtigt agterover. Der blev straks givet ordre til „Hårdt styrbord“, men hurtig ændret til „Hårdt bagbord“ og umiddelbart derefter tørnede skibet isfjeldets luvside med stb. hov lige udfor fokkeriggen og blev hængende på fjeldets fod, med ræerne huggende ind i fjeldsiden. Ved sammenstødet kom frivagten hurtigt på benene, men havde vanskeligheder ved at slippe ud af rufdørene, da den ene var surret, og den anden blokeret af den nedstyrtende is. Nogle tog vejen gennem skylighet, kun iført det nødvendigeste tøj. Alle mand beordret til bb. redningsbåd, med føreren som den første, der med sin kniv flænsede presenningen af, medens mandskabet sled i bådtaljerne og 1. styrmand med håndspag forsøgte at få redningsbåden fri af klamperne. Det lykkedes ikke at få båden svinget ud på grund af bøjede davidder, som 4/m bark „Wansbek“ havde forårsaget ved at klappe langs siden af os i Puket Sound. Stb. redningsbåd ubrugelig af den nedstyrtende is. Tømmermanden gik straks i gang med at

pejle, men så længe skibet hang på fjeldet, trak det ikke vand. Ved den stadige tørlen mod isfjeldet brækkede rakken på storraen og sendte ustandselig gnister, hvergang den brækkede rak passerede masten. Hvorlænge vi hang på fjeldet, kunne vi ikke afgøre, tiden syntes lang, og alles tanke var, at vi næppe slap levende i land.

Skurrende og gravende med lønningen mod fjeldet lavede skibet et øredøvende spektakel og dog, skibet gled af, og isfjeldet, den høje grå masse, listede agterover, og vi var igen i frit farvand, men uden manøvre. Stadig pejning ved pumperne, og hen ad morgenstunden begyndte skibet at trække vand. Liverpool-pumperne blev omgående sat i gang og vedblev med pumpning, til vi nåede vor nødhavn. Et under, at vi ikke fik redningsbåden sat ud og var gået i båden, i modsat fald havde der ikke været mulighed for redning på disse kanter. Under forsøget på at sætte redningsbåden i vandet var en matros Niels fra København stukket hen i ruffet og skrabet al den tobak og de piber sammen, som han i mørket kunne finde, for, som han sagde, det var jo rart at få sig en smøg i den kulde. I dagningen henimod vagtskiftet ved 4-tiden viste skibet sig i en ynkelig forfatning. Ræer, sejl, braser tvistet ind i hinanden. Storrårakken brækket og en dyb fure slidt ind i masten fra råens huggen mod fjeldet. Stb. redningsbåd og kommandobro stærkt havareret. Skibssiden fra fokkerig til og med halvdækket trykket meget ind, og dæksplankerne skudt op på hoveddæk og halvdæk. Fokke og storrig hang som slatne karklude. Mens pumperne holdtes i gang, blev alt disponibelt mandskab sat til provisorisk uddædring af rigningen, så skibet igen kom nogenlunde under sejl. Samtidig blev bb. redningsbåd og bådene på ruffet forsynet med ekstra proviant og klar til hurtig udsætning for det tilfælde, at skibet måtte forlades. Masser af is, der hang i rigningen og lå på dækket blev samlet i pøse, haljer og kar til smeltevand for vask. Alle åndede mere lettet op, da skibet kunne holdes flydende, og der blev ofte et hal i storskødet.

Da jeg om morgenen den 13. oktober havde rortørn, bemærkede l. styrmanden, en hård hund: „Du Kresjan, da kunne vi snart ha' fået vor røv til en ålekurv.“ Ja, sådan faldt ordene. Samme dags eftermiddag sammenkaldtes til skibsråd i kahytten, salonen, hvor jeg bl. a. var til stede, og det blev da besluttet at søge ind til Montevideo som nærmeste nødhavn. Skibet begyndte nu at få bb. slagside, og da vi pumpede det rene salpetervand op, var vi klar over, at skibet havde fået en betydelig læk. Ved åbning af lugerne og gennemsyn af mellemdæk og underlast, viste det sig, at alle spanter fra fokkemast til krydsmast var bøjede og sprængninger ved alle nagler. Vi lempede en del af salpetersækene i underlast og mellemdæk og bragte skibet på ret køl igen.

Efter nogle dages sejlads blev vinden os kontrær, og det blev da besluttet at søge nordover og anløbe Rio de Janeiro, hvortil vi ankom den 29. oktober under bugsering fra indsejlingen. Ankrede op på reden og besætningen var da godt udkørt efter den hårde tørn dag og nat ved pumperne.

Straks ved ankomsten til Rio de Janeiro rekvireredes barkasse med elektriske pumper, der overtog lænsningen. Salpeterlasten blev losset over i lægtene og oplagret i land indtil videre. Ved udlosningen viste det sig, at op til 7 lag tomme sække fandtes på garneringen i underlaten, efterladt fra det smeltede salpeter. Havarieeksperterne stod helt uforstående overfor de skader, skibet havde fået og at det i det hele taget havde holdt sig flydende, til det nåede nødhavn. Efter endt losning af lasten, fraregnet et lille parti der forblev i agterskarpen, blev skibet doksat i en af marinens tørdokker, og ved den endelige besigtelse viste det sig, at kølen midtskibs var trykket 6 tommer op, plader og spanter bøjede, og med utal af lække nagler. Hele styrbordssiden trykket ind fra fokkemast til krydsmast. Der blev taget beslutning om, at skibet skulle kondemneres, senere provisorisk repareres og slæbes til Liverpool, men den endelige beslutning blev, at skibet skulle gennemgå en foreløbig reparation og i sødygtig stand selv foretage rejsen til Liverpool.

Under opholdet i Rio de Janeiro blev solsejl udsændt over hele skibet. Det meste af mandskabet blev syge af feber og blev daglig tilset af tysk læge. To mand måtte på hospitalet, hvoraf den førnævnte Niels fra København ikke kom med skibet, men senere hjemsendt med tysk damper. En kullempen fra en tysk damper, en professorsøn fra Berlin, et sort får af familien, aflagde ofte visit om bord og skrev et langt digt om „Flottbek“s kollision.

Henimod jul var reparationerne tildels udførte, og mandskabet nogenlunde ved hæfterne igen, og vi fejrede en dejlig juleaften på halvdækket under solsejl og dekoreret med signalflag. På det lange bord med to pyntede juletræer, tronede en helstegt lille gris med citron i flaben sammen med andre lækkerier, kager, frugt etc. Hver mand fik en lille gave fra slopkisten i form af pipe, tobak, tørklæde, vanter, sæbe etc.

Nytårsaften afsluttedes ved fyrværkeri, og det nye år fik sin hilsen i et glas vin.

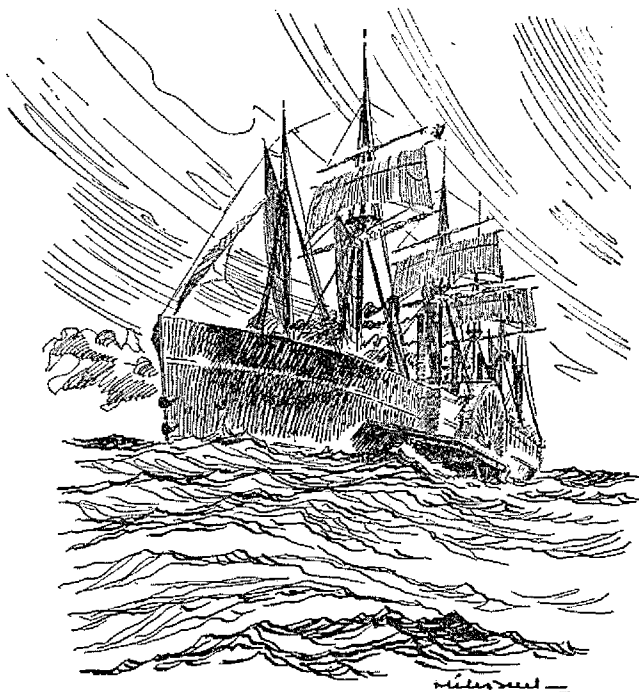
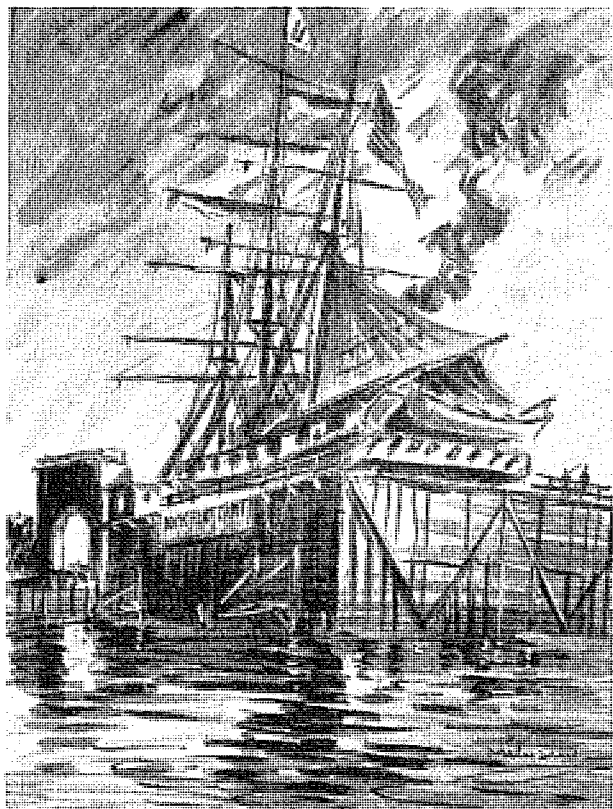
Efter det lange ophold med losning, lastning og reparationer forlod vi Rio de Janeiro den 3. januar 1907 og fortsatte den afbrudte rejse til Liverpool. Forinden vi var nået op til de dårligere vejforhold, blev slopkistens restindhold tømt ud på 3-lugen og solgt ved auktion til en billig penge.

Sørdag formiddag den 23. februar ankom skibet til Liverpool og blev fortøjet i dokken. Efter et par dages forløb blev jeg afmønstret sammen med nogle af den øvrige besætning, rejste over Hull til Hamburg, hvor vi fik vor afregning udbetalt på rederiets kontor. Klarede op med min logivært efter min ca. 4 års tjeneste i „Flottbek“ og rejste hjem for at begynde på navigationskolen.

C. A. Christensen.
pens. skibsfører.

Har Delæst „Sejl og Motor“

Fra vor franske medarbejder, den kendte bladtegner Maurice R. Melissent, har vi fået nedenstående 2 smukke tegninger.



Tilvenstre: I forrige århundrede blev alle skibsreparationer i Le Havre foretaget i en tørdok, der var bygget af træ af Chantiers Ateliers Augustin Normand. Dette billede viser den amerikanske tre-mastede „Jowa“ fra Union Line i tørdok i 1840. — Herover: Engelsk dampskib „Great Eastern“ i rum sø.

Udnævnelser hos Sadolin & Holmblad

Sadolin & Holmblad A/S har udsendt meddelelse om, at prokurist L. Schjøth Hansen, prokurist Max H. Humle samt prokurist, civilingeniør Lars Erling Foss fra 1. januar 1957 er blevet udnævnt til underdirektører.

Ligeledes er fra 1. januar civilingeniørerne J. Gørtz og K. Iversen udnævnt til overingeniører, medens prokurist Esli Dansten er udnævnt til export manager og inspektør John Meldahl til driftsinspektør.

Underdirektør L. Schjøth Hansen har været i firmaet

i henved 40 år. Efter nogle år på firmaets kontorer blev Schjøth Hansen betroet salget af skibsfarver, indtil han for 6 år siden blev hentet hjem for som prokurist at tage del i den daglige salgsledelse. Underdirektør Max H. Humle, der er 36 år gammel, blev efter at være udgået som student fra Metropolitanskolen i 1939 tilknyttet selskabets indkøbsafdeling og blev i 1951 udnævnt til prokurist. Underdirektør, civilingeniør Lars Erling Foss er 32 år gammel og kom efter et flerårigt ophold i USA til Sadolin & Holmblad som direktionssekretær. Blev derefter udnævnt til prokurist og leder nu selskabets industrisalg.

VIRGINIA ROSE



DAMPSKIBSSELSKABET

TORM

AKTIESELSKAB

Grundlagt 1889

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

Oceaner af vand i bevægelse

Havstrømmenes kemi og fysik rummer stadig mange gåder

Det er unægtelig ved første bekendtskab en ejendommelige kendsgerning, at havet ikke er en permanent over samme sted hvilende masse, men at verdenshavet, der dækker mere end 70 procent af klodens areal, er i stadig bevægelse. Dets enkelte smådele kan rejse tusinder af kilometer, ja i egne baner omkring hele jorden.

Man behøver blot at tænke på Golfstrømmen og dens uhyre betydning for de nordeuropæiske landes klima og bebyggelse, erhverv o. s. v. Uden denne livsstrøm, der betinger menneskers, dyrs og planter eksistens, ville i hvert fald Norge være en øde isørken. I alle andre oceaner findes der lignende store havstrømme, omend vel ikke af samme intensitet. Tilsammen danner de et temmelig forvirret billede, men takket være de moderne metoder indenfor denne del af den maritime forskning kan vi nu ikke alene aftegne vandbevægelserne på en globus, men også sige noget om de kræfter, der udløser dem.

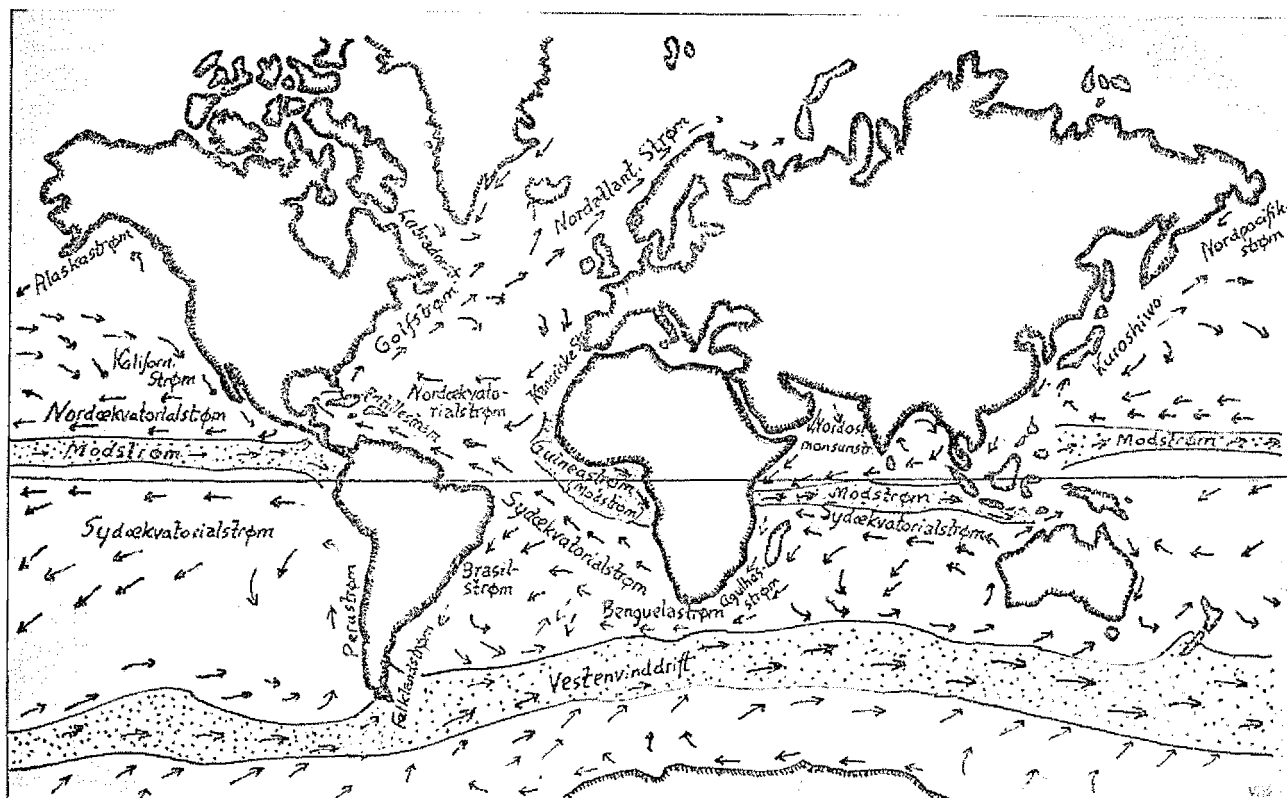
På vedføjede kort får man et godt indtryk af det aldrig hvilende verdenshav. Man vil navnlig lægge mærke til ækvatorialstrømmen i øst-vestlig retning omkring kloden, nord- og sydækvatorialstrømmen, som skilles fra hinanden af en modstrøm. Her er vand-

partiklernes hastighed ved havets overflade mellem 1,6 og 2,4 km/t. I Stillehavet danner denne modstrøm et mere end 10.000 km udstrakt og sammenhængende strømsystem.

De mest udprægede strømme er dem, der forekommer i verdenshavets vestlige områder — således Golfstrømmen, Brasilstrømmen, Agulhasstrømmen ved Afrikas østkyst og Sydøstasiens Kuwoshiwo (japansk „blåt salt“, opkaldt efter vandfarven). Strømmenes hastighed ligger her tildels væsentligt over 2,4 km/t. Golfstrømmen opnår hastigheder på 5 til 6, undertiden endog 7 km/t.

Alle disse havstrømme transporterer vandet fra klodens tropiske områder til de temperede zoner, hvor østrettede strømme slutter sig til. På den sydlige halvkugle danner de en hele jorden omfattende og sluttet zone, der finder sin fortsættelse i den nordatlantiske og nordpacificke strøm. Som modvægt til strømmene i de vestlige oceaner optræder i de østlige strømme, der er rettet mod Ækvator med forbindelse til ækvatorialstrømmene.

Der skelnes mellem overfladestrømme, der forårsages af vinden, og de såkaldte gradientstrømme, der opstår som følge af vandets varierende kemiske beska-



Verdenshavene hviler aldrig. På ovenstående kort får man et godt indtryk af de mange havstrømmes vandringer.

fenhed (saltholdighed, tæthed). Det er jordomdrejningen, der får dem til at vige bort fra deres oprindelige retning — på den nordlige halvkugle mod højre, på den sydlige mod venstre.

Hvad er det mon for kræfter, der holder dette vældige strømsystem i gang?

Spørgsmålet har i århundreder beskæftiget havforskere. Nu regner man som de vigtigste kraftfaktorer vinden, solbestrålingen og varmeafgivelsen, fordampningen og nedbøren. Vinden udøver et tryk i indtil 200 meters dybde, og hvor strømmene træffer fastlandskysterne, dæmmes vandmasserne op — havoverfladen bliver på sin vis misdannet og der dannes gradientstrømme. Som følge af varmebestråling og -frastråling, fordampning og nedbør ændres temperaturen og havenes saltholdighed, og de konsistensforskelle, der da opstår, udlignes af andre strømme.

Det er altså et ret kompliceret forhold. Men man har i dag opstillet teorier, der i stor udstrækning formår at tyde de fleste af havstrømmenes faktorer; f. eks. kan man beregne de vandmasser, der transporteres indtil 1000 meters dybde. Man må ikke forestille sig, at f. eks. Golfstrømmen er en kompakt masse af enorme vandmasser — den er opdelt i talrige mindre strømme, efter hvad amerikanske havundersøgelseskibe har påvist i de senere år. Det ser ud, som om denne opdeling i enkelte „kanaler“ skyldes, at hovedstrømmen ændrer retning ved Kap Hatteras (North Carolina, USA); derunder fremkaldes der visse tidsbestemte pulsationer, desuden spiller vel også havbundens form en rolle.

Det er mærkværdigt, at Golfstrømmens største afdeling kun er ca. 100 km bred — altså forholdsvist smal efter oceaniske dimensioner. Energiens koncentring i de smalle strømkanaler på strækninger af mere end 2000 km er også påfaldende. Thi fra begge sider strømmer vandmasser jo til hovedstrømmen, af hvilke de nordlige har lavere, de sydlige højere temperatur. Ikke desto mindre vedligeholdes de således opståede temperaturgrænser skarpt over vide strækninger.

Mangfoldige spørgsmål skal endnu løses. Skønt vi efterhånden har skaffet os et godt billede over havvandets bevægelser, er antallet af problemer absolut ikke blevet mindre, idet hver ny opdagelse næsten automatisk præsenterer nye gåder. De vil kunne beskæftige mange generationer havforskere.

B.

Burmeister & Wain

udsender et værk om Danmark

Under titlen „From Sea to Shining Sea“ har Burmeister & Wain udsendt et værk om Danmark med speciel tilslutning til de danske kyster i et oplag af 6000 eksemplarer.

Dette værk, som er trykt hos Egm. H. Petersen, der også har lavet klicheerne, er noget af det smukkeste,

der endnu herhjemme er udsendt som propaganda. Det er en fryd at tage dette et af bogtrykkunstens ypperste moderne værker i hånden, og det er et værk, som sikkert overalt vil komme til at indtage en hædersplads på bogreolen.

At det også i høj grad virker som en turistpropaganda, må man kun være B & W taknemmelig for. Her er faktisk ikke nogen speciel reklame for firmaet. Værket er lagt i så højt et plan, at man må bøje sig i respekt for det firma, som her har set bort fra at indtage en fremtrædende plads i værket.

Ligeledes må man anerkende den fremragende dygtighed, der er vist ved værkets tilrettelægning, som er forestået af Burmeister & Wains propagandachef Ulrich Knigge.

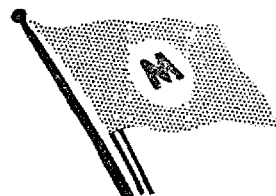
SPAREKASSEN

for

Kjøbenhavn og Omegn

Hovedkontor

NIELS HEMMINGSENSGADE 24



MOORE & McCORMACK A/S

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

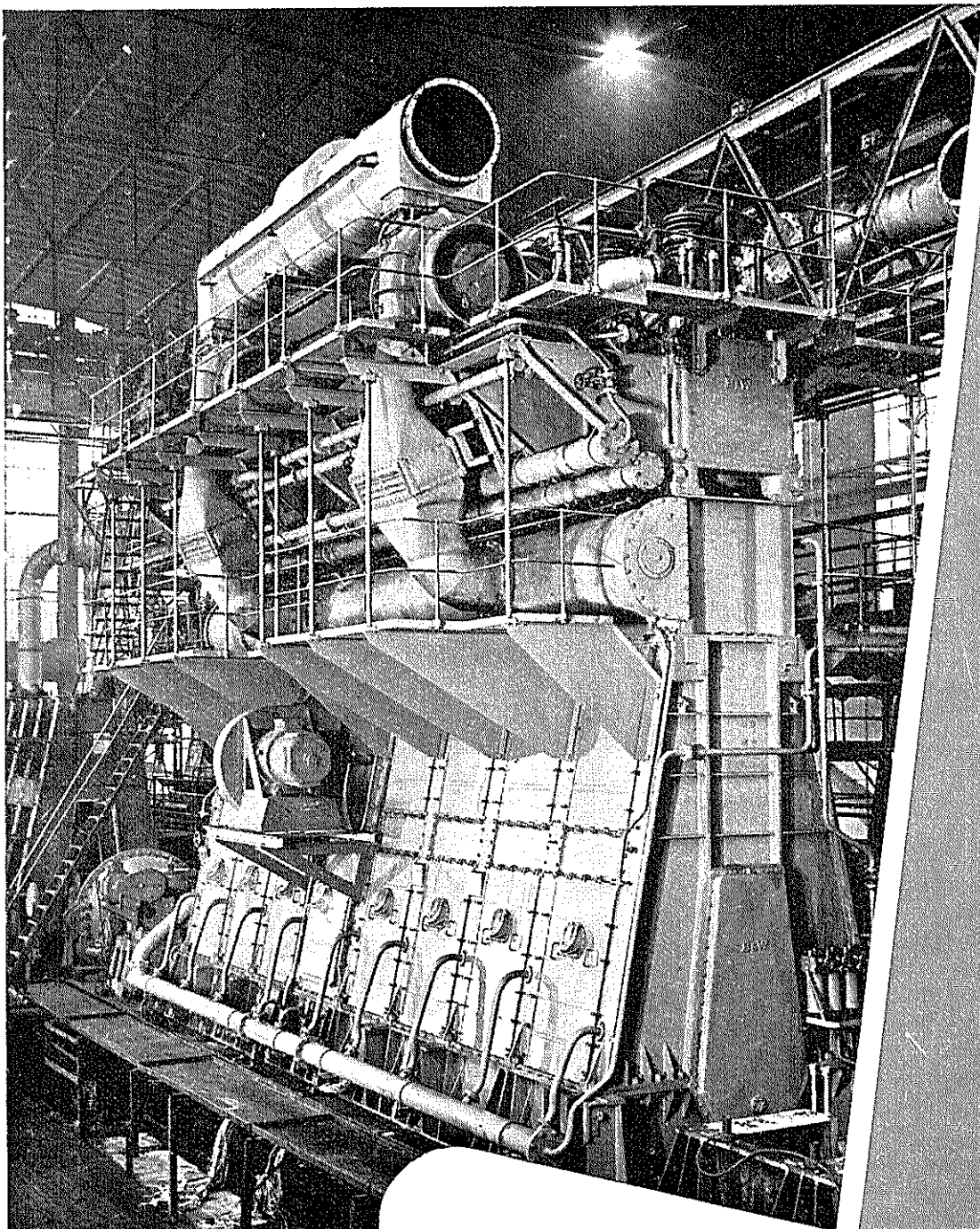
Lingvordt

BØRSTE- & PENSELFABRIK

har lavet pensler i 3 generationer

KGS. NYTORV 8, K.

TLF PALÆ 3589



BURMEISTER &



SKIBSBYGNING

REPARATIONER

DIESEL MOTORER

med og uden **TURBO-LADNING**

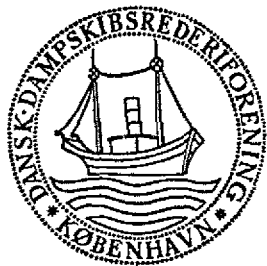
WAIN

Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. februar 1957



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 „Danica“ 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“
 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 „Torn“ A/S
 A/S D/S „Vendila“
 Vestfjysk Dampskibsselskab A/S
 A/S Det Østasiatiske Kompagni

M/s Prinsesse Margrethe til D.F.D.S.

Torsdag den 20. december løb det nye skib til DFDS' København/Oslo rute af stablen på Helsingør Skibsværft i overværelse af Deres Majestæter Kongen og Dronningen samt Prinsesse Margrethe og Prins Axel

og Prinsesse Margaretha. — Hds. Majestæt Dronningen gav skibet navnet „Prinsesse Margrethe“.

Skibet, der er værftets nybygning nr. 332, har følgende dimensioner:

Længde overalt	121,0 m
Længde mellem perpendikularerne	106,5 m
Bredde	16,2 m
Dybde	11,0 m
Dybgang	4,0 m
Lasteevne (dw)	ca. 1000 tons
Registertons	ca. 4200 brutto
Registertons	ca. 2400 netto

Passagerapteringen bliver indrettet som følger:

1. kl. — 66 enekamre og 25 dobbeltkamre	=	116 passagerer
2. kl. med køje — 13 dobbeltkamre og 63 firemandskamre	=	278 „
2. kl. uden køje	=	1006 „
Ialt		1400 passagerer

Skibet bygges til Bureau Veritas højeste klasse, isforstærket i hele forskibets længde. Hovedmaskineriet består af 2 Helsingør-byggede type B & W ottecylindrede, totakts dieselmotorer af trunktypen med trykforstøvning og turboladning. Hver motor udvikler 4250 ihk ved 170 o/m. — Skibet vil kunne løbe 20½ knob.

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.

For at gøre rejsen bekvem i uroligt vejr er der indbygget stabilisatorer, een i hver side lidt foran for

skibets midte. Hele dette anlæg vejer ca. 40 tons og betjenes af 2 motorer på ca. 45 hk. Hver finne er ca. 3 m² og kan drejes maksimum 20° til siderne; når skibet løber fuld fart, betyder det et tryk på ca. 23.000 kg på hver finne. Anlægget styres af 2 gyro'er.

Tre seks-cylindrede hjælpemotorer, firetakts, turboladede, type B & W, bygget i Helsingør, er hver koblet til en 450 kva vekselstrøms-generator. Al strøm til motorer er 3-faset 440 volt 60 perioder, og til lysanlægget 3-faset 110 volt 60 perioder vekselstrøm.

Ventilation og opvarmning sker gennem luftkonditioneret lavtryksanlæg, indblæsning gennem filtre og

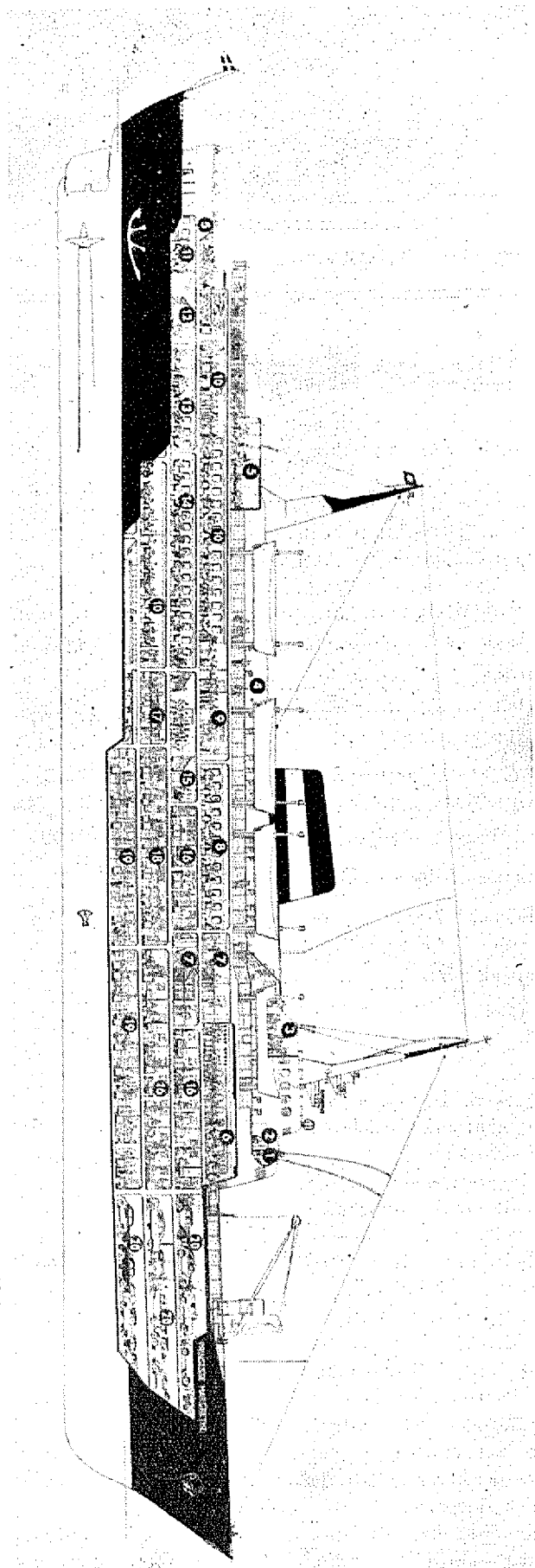
1. Strykhus
2. Besiddehus
3. 1. kl. soldæk
4. 1. kl. promenadedæk

5. 2. kl. sol- og promenadedæk
6. 1. kl. rygesalon
7. 1. kl. hall
8. 1. kl. spisesalon

9. Pantry
10. 2. kl. cafeteria
11. 2. kl. salon
12. 2. kl. hall

13. 2. kl. rygesalon
14. 2. kl. spisesalon
15. 2. kl. hall
16. 1. kl. passagerkamre

17. Kabys og pantry
18. 1. og 2. kl. passagerkamre
19. 2. kl. passagerkamre
20. Automobilbænk



varmeflader; anlægget er dimensioneret for $\div 15^\circ$ udvendig temperatur og $+20-22^\circ$ indvendig temperatur. Ventilation- og luftkonditionsanlægget er anbragt i skibets skorsten, medens udstødningsrørene fra maskinen føres op gennem agtermasten.

Skibet har 5 dæk, nemlig bådedæk samt A, B, C og D-dæk. På A-dæk er 1. kl. rygesalon og bar med plads til ca. 110 passagerer beliggende; på samme dæk findes 1. kl. spisesalon, der har 124 pladser, og som vil komme til at fremtræde i meget stor og smuk skikkelse som følge af, at maskinrummet er anbragt så langt agter ude som muligt. 2. kl. cafeteria, med 190 pladser, er ligeledes beliggende på A-dæk, og i denne er en serveringsskranke til selvbetjening, således at passagererne får mindst mulig ventetid. Såvel på 1. kl. som på 2. kl. vil der blive indrettet en kiosk, hvor man kan købe souvenirs, chokolade, tobaksvarer etc. til populære priser.

På B-dæk er der en spisesalon for 2. kl. med plads til 144 passagerer, og en rygesalon med 60 pladser samt en opholdssalon med 30 pladser.

Udenomsbekvemmelighederne bliver noget helt for sig selv. Ovenpå kommandobroen bliver der for passagererne, der rejser på 1. kl., indrettet soldæk med plexiglastag, og herfra vil der også blive mulighed for en storartet udsigt fremover. For passagerer, der rejser på 2. kl., indrettes et stort soldæk agten for salonerne på promenadedækket samt på dækket nedenunder. 2. kl. soldæk på promenadedækket vil også blive forsynet med plexiglastag.

På C-dækket placeres kabysen i forbindelse med proviantrum. Fra kabysen vil elektrisk betjente serveringselevatorene føre til pantries i forbindelse med saloner på det ovenfor liggende dæk.

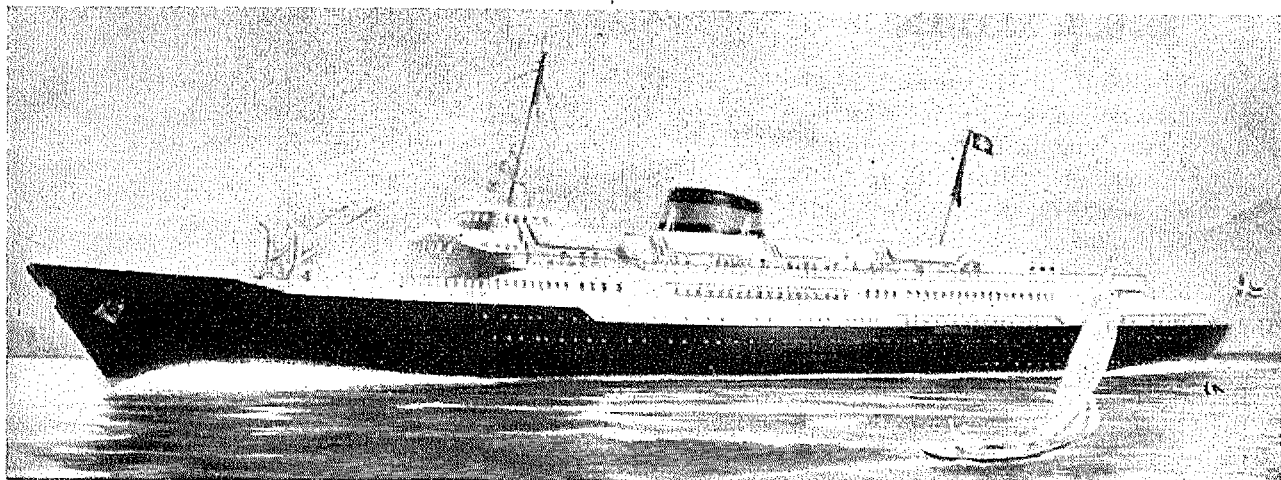
Komfur, bageovn, kaffemaskiner, røremaskiner og øvrige udstyr i kabysen bliver elektrisk betjent.

På C- og D-dæk agten for maskinrummet bliver der beboelse for søfolk, motormænd og restaurationspersonale, medens kaptajn, officerer og radiotelegrafist får deres kahytter på bådedækket.

Foran besætningens beboelse på C-dæk indrettes 2 cafeterias, den ene for søfolk og motormænd og den anden for restaurationspersonalet. Serveringsdamerne får en messe for sig selv. —

For at forhindre kold luft i at trænge gennem de store ruder i salonerne og derved undgå træk, blæses der varm luft hen over ruderne.

Når „Prinsesse Margrethe“ indgår i ruten, vil DFDS med dette skib og m/s „Kronprins



M/s „Prinsesse Margrethe“.

Olav“ i sommersæsonen opretholde farten på København/Oslo ruten med 6 ugentlige afgang.

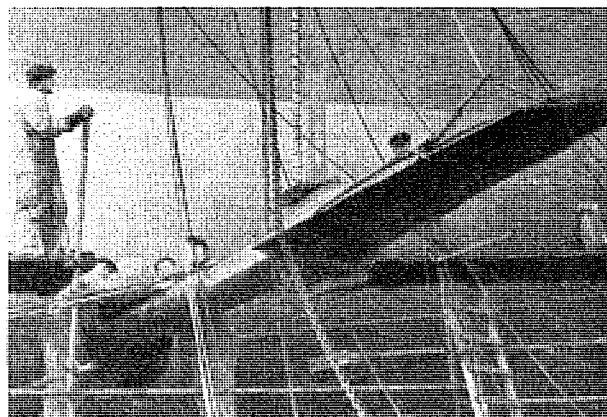
Motorskibet „Aalborghus“, der hidtil har suppleret motorskibet „Kronprins Olav“ på København/Oslo ruten, vil, når det nye skib indsættes, blive overført til Frederikshavn/Oslo ruten i stedet for s/s „Frederikshavn“.

„Prinsesse Margrethe“ ventes afleveret og indsat i København/Oslo ruten i maj 1957.

Stabelafløbningen blev foruden af de kongelige gæster overværet af yderligere ca. 150 indbudte gæster samt af bestyrelse, ledelse, funktionærer og arbejdere fra værftet og medlemmer af DFDS' bestyrelse og direktion.



1. kl. soldæk.



Styrbords stabilisator anbringes.

Nyt isforstærket fragtskib til rederiet J. Lauritzen

Rederiets polarflåde blev den 20. december forøget med endnu et isforstærket fragtskib, idet rederiet efter en prøvetur overtog m/s „Thora Dan“ i Hamburg.

Skibet er blevet bygget på Stülcken Werft i Hamburg, hvorfra det blev søsat den 12. oktober 1956. Rederiet har på samme værft et søsterskib, m/s „Helga Dan“, under bygning.

Det nye skib, der ligesom J. Lauritzens øvrige polar-skibe er karakteriseret ved sit røde skrog, bliver rederiets polarflådes største skib, idet det har en størrelse på 4.600 tons dw.

Skibet er beregnet til fart i de isfyldte farvande ved Østgrønland, Canada og Finland.

Skibet har en fart af ca. 14,5 knob, og skroget er specielt udformet og forstærket, så det egner sig til is-sejlad, og forsynet bl. a. med isbryderstævn, iskniv,

isfinner foran skruen etc. I fokkemasten er der installeret navigationstønde svarende til den i „Kista Dan“ og „Magga Dan“.

Hoveddimensionerne er:

Længde	98,40 m
Bredde	15,80 m
Dybgang	7,32 m

Hovedmaskineriet er en Burmeister & Wain-motor, type 750-VTBF-110, der udvikler 4.500 ihk.

Der er plads til 11 passagerer.

I prøveturen deltog civilingeniørerne V. Brinch og Aksel Mikkelsen fra Nordisk Mineselskab; overstyrmænd J. Dyhr-Nielsen, Søfartsskolen, og skibsreder J. D. Lauritzen.

Fra rederiet deltog bl. a. skibsrederne Ivar og Knud Lauritzen, direktørerne V. Abildgaard og Henry Jensen.

S.t.s. Hima

I dagene den 7. til 11. januar 1957 afholdtes der prøvetur med turbinetankskibet „Hima“, nybygning nr. 136, som er bygget af Odense Staalskibsværft A/S til det britiske rederi Sheli Bermuda (Cverseas) Ltd., Hamilton, Bermuda.

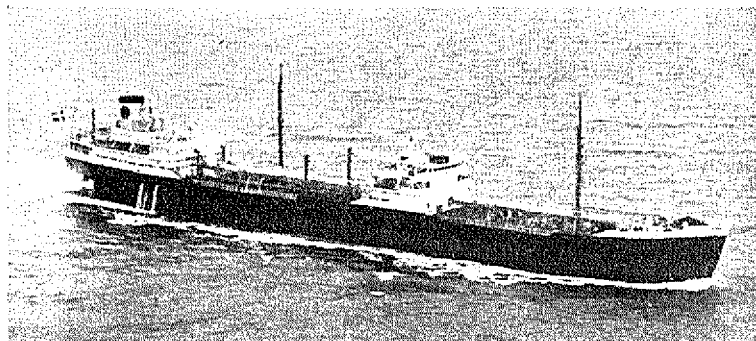
Skibet hovedmål er følgende:

Længde overalt	169,39 m
Største bredde på spant	21,11 m
Dybde	11,89 m
Dybgående lastet	9,08 m
Dødvægt	18.165 eng. tons
Bruttotonnage	ca. 12.260 tons
Nettotonnage	ca. 7.000 tons
Fart med fuld last	14,5 knob

Skibet er bygget til Lloyd's Register of Shipping's højeste klasse og til at opfylde de engelske loves fordringer, og skroget er fuldsvejst og med glatte skodder.

Der er 33 tanke for olielast med en kapacitet på ca. 25.250 m³.

Apteringen for officerer og mandskab er for et skib af denne type meget tiltalende, smuk og rummelig, i enhver henseende moderne.



S.t.s. „Hima“.

Skibet er rigget med to master og to lademaster.

Hovedmaskineriet er et gearet damp turbineanlæg, som udvikler 8250 ahk ved 103 o/m, bygget af Cammell Laird & Co. Ltd., Birkenhead, England.

Hjælpemaskineriet i maskinrum og på dæk er dampdrevet. Der er installeret to vandror-skedler af Babcock & Wilcox type og fire damp turbine drevne lastpumper, hver med en kapacitet på 400 tons pr. time.

Skibet er udstyret med radar, gyroskopkompas, ekkolod, radiopejler samt moderne radio med autoalarm og nødsender.

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

M/s Nordglimt

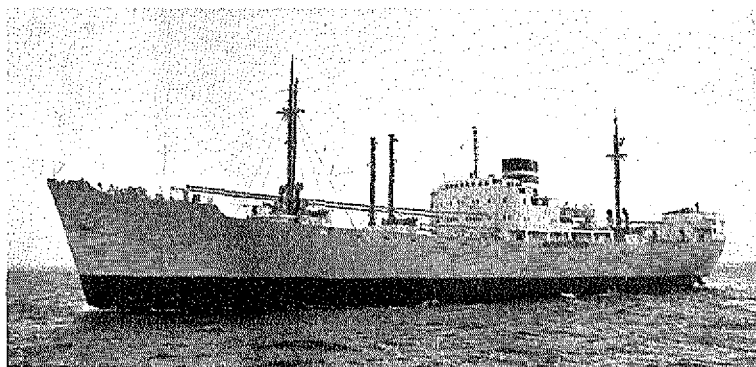
Fredag den 14. december 1956 afholdt Aktieselskabet Nakskov Skibsværft prøvetur i Langelandsbæltet med nybygning nr. 144 — m/s „Nordglimt“ til Dampskibsselskabet Norden, København.

„Nordglimt“ er et moderne lastmotorskib og har følgende dimensioner:

Største længde	139,1 m
Længde mellem perpendikulærene	128,0 m
Største bredde på spant	17,7 m
Dybde til øverste dæk	11,3 m
Lasteevne	ca. 9.400 tons

Skibet 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.

Nybygningen er forsynet med 2 master og 14 ladebomme, hvoraf 1 med 20 tons, 1 med 12 tons og 12 med 5 tons løfteevne. Bommene betjenes af tolv 5 tons elektriske lossespil fra Thomas B. Thrige, Odense. Endvidere findes der, ligeledes af Thomas B. Thriges fabrikat, elektrisk drevne ankerspil, forhalingspil og elektrisk styremaskine.



M/s „Nordglimt“.

Apteringen er smuk og moderne samt opvarmet og ventileret med et højtryks ventilationsanlæg. Alle voksne besætningsmedlemmer har enekamre.

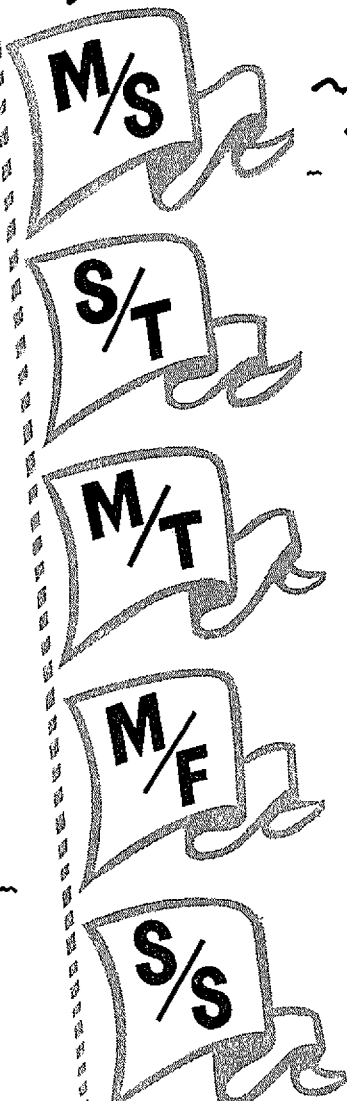
Navigationsudstyret er det mest moderne og består af radar, kommandoanlæg, gyroskopkompas og selvstyrer m. m.

Maskineriet består af en sekscylindret Burmeister & Wain, totakts, enkeltvirkende dieselmotor, type 674-VTBF-140, der ved 128 o/m udvikler 7.100 bhk og giver skibet en fart af 16,2 knob fuldt lastet.

Alle skibets lastrum er forsynet med kulsyre-ildslukningsapparater.

DE FORENEDE BUGSERSELSKABER
KØBENHAVN

Hempels til alle slags skibe



J. C. Hempels Skibsfarve Fabrik

AMALIEGADE 8

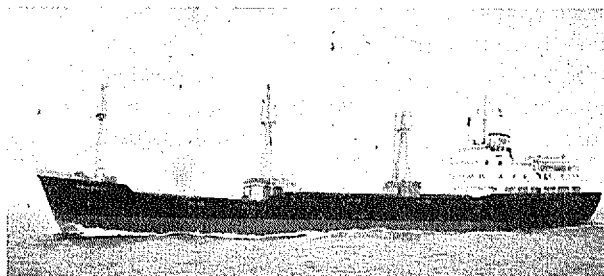
KØBENHAVN K. MINERVA 3842

1956 var et nyt rekordår for Götaverkenmotorerne

Ved Götaverken prøvekørtes i slutningen af december den første af de store dieselmotorer, som værftet har solgt til Spanien. Denne motor er en totakts, enkeltvirkende, ottecylindret dieselmotor på 8.850 ihk, som skal installeres i et 18.000 tons tankskib, der bygges ved Empresa Nacional Bazán, El Ferrol. Cylinderdiametern er 760 mm og slaglængden 1300 mm. Prøvekørslen følges af spanske ingeniører fra Bazánværftet og fra Götaverkens licenstager i Spanien, Elcanos motorfabrik i Manises, hvor der allerede er startet en fabrikation i stor skala af GV-motorer.

I 1956 har Götaverken fra sine maskinværksteder leveret 20 store hovedmotorer på ialt 164.650 ihk samt 43 hjælpemotorer på 16.575 ihk, ialt 181.225 ihk, hvilket er ny rekord for Götaverken og for de svenske værfters maskinværksteder overhovedet.

Foruden maskinerier til 9 skibe, bygget på Götaverken, har der i årets løb været bygget motorer til 6 af datterselskabet Öresundsvarvets nybygninger, en ved Framnaes Mek. Verksted i Norge, en ved Bergens Mek. Verksted, den ovennævnte spanske nybygning og desuden den anden hovedmotor til Svenska Amerika Liniens nye „Gripsholm“, som bygges ved Ansaldoværftet i Italien. Den første var med i 1955 årets leveringer.



M/s „Arabritt“.

M/s Arabritt afleveret

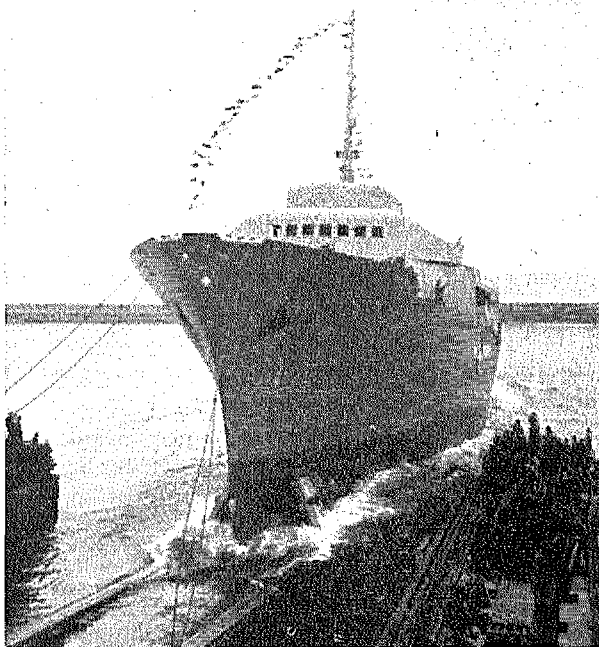
Öresundsvarvet Aktiebolag i Landskrona afleverede den 3. januar det 4.020 tons store lastmotorskib „Arabritt“ til A. R. Appelqvist Aktiebolag, Stockholm.

„Arabritt“ er det syvende skib til Arabolaget og er et søsterskib til m/s „Arabert“, som blev leveret i juni 1954.

I Vikingen nr. 12 har vi bragt en udførlig omtale af skibet, til hvilken vi henviser vore læsere.

Rederiet repræsenteredes på prøveturen af direktør Bertil Svalander, direktør B. Liljeblad, direktør B. Appelqvist samt inspektør Torsten Sonesson. Værftet repræsenteredes af direktør Hilding Nielsen og direktør Bertil Karlhom.

På prøveturen opnåedes en fart af 13,6 knob. Skibet føres af kaptajn G. Hallstrand, og maskinchef er Ohman.



M/s „Halldor“.

M/s Halldor

Fra Lindholmen i Göteborg søsattes den 19. december den sjette nybygning til Bruusgaard, Kjøsterrud Skipsaksjeselskab i Drammen, et lastmotorskib på 6.450 tons dw. Fru Annicken Bruusgaard, datter af skibsreder Hans Kjøsterrud gav skibet navnet „Halldor“.

Skibet er bygget som åben shelterdækker med to gennemgående dæk og lang bak samt krydserhæk. Det bygges til højeste klasse i Det norske Veritas og skal udrustes efter Board of Trades forskrifter.

Hoveddimensionerne er :

Længde overalt	129,1 m
Længde mellem perpendicularerne	120,4 m
Største bredde på spant	16,5 m
Sidehøjde til hoveddæk	7,6 m
Sidehøjde til shelterdæk	10,4 m
Middeldybgang	7,1 m

Fremdrivningsmaskineriet skal bestå af en totakts, enkeltvirkende, direkte omstyrebar dieselmotor med trykforstøvning af Lindholmens GV-type, der yder 5.100 ihk ved 125 omdrejninger pr. minut.

Hjælpe-maskineriet skal bestå af tre sekscylindrede, enkeltvirkende firetakts dieselmotorer, hver på 250 ehk og direkte koblet til en 165 kw dynamo.

Skibet skal forsynes med aptering til 12 passagerer. Aptering for officerer og køkkenpersonale findes midtskibs, medens besætningen, som skal være kinesisk, bor agter i kamre for to og fire mand. Et særligt køkken og messe for kineserne findes agter.

Skibet skal have et kølelastrum på ca. 510 m³ med en temperatur på $\pm 20^{\circ}$. Der findes fem lastrum, som skal betjenes af tolv 5-tonns bomme, fire 12-tonns samt en 25-tonns bom. Master og bomstøtter er selvstændige. Masterne og et par bomstøtter er af tobenstypen.

M/s Busuanga

Onsdag 19. december søsattes fra Aktieselskabet Nakskov Skibsværft nybygning nr. 145, et 10.200 tons dw motorlastskib til Aktieselskabet Det Østasiatiske Kompagni.

Skibet blev navngivet af frøken Ebba Neergaard og fik navnet „Busuanga“.



M/s „Busuanga“.

Hoveddimensionerne er som følger:

Længde mellem perpendicularerne	139,0 m
Største bredde på spant	19,4 m
Sidehøjde til shelterdæk	11,6 m

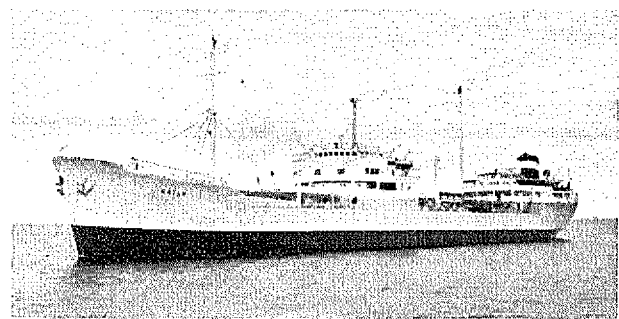
Skibet er det første af den nye serie fragtskibe med maskinen anbragt agter, som værftet har fået overdraget at bygge for kompagniet.

Det er bygget til Lloyd's Register of Shippings højeste klasse, har tre gennemgående dæk i alle lastrum og er forsynet med lang bak og hytte. Lastrummenes kapacitet er ca. 15.575 m³, foruden ca. 225 m³ kølelast.

I huset midtskibs er foruden kommandobro m. m. anbragt beboelse for kaptajn og dæksofficerer samt rederkamre. Agter er beboelse for maskinofficerer samt mandskab.

Maskineriet består af en ottecylindret B & W enkeltvirkende totakts dieselmotor med trykladning, type 874-VTBF-160, der udvikler 10.000 bhk ved 115 o/m og giver skibet en fart af 17,5 knob fuldt lastet.

Afløbningen overværedes af medlemmer af kompagniets bestyrelse, direktion og inspektion, af medlemmer af værftets bestyrelse, værftets direktion og en del indbudte gæster.



M/t „Raila“.

M/t Raila

Kockums Mek. Verkstad afleverede den 15. januar det første skib i 1957, motortankskibet „Raila“ på 19.460 tons dw til Rederi A/S Ruth v. Hagbart Waage, Oslo. Rederiet repræsenteredes på prøveturen af skibsreder Hag. Waage, og værftet af direktør Nils Holm-

strøm. Skibet føres af kaptajn Rolf Klæboe-Hegge, og maskinchef er Leif Wiig.

Den kontraherede fart på fuld last af 15,25 knob blev betydelig overskredet.

Umiddelbart efter prøveturen afgik „Raila“ til den persiske havbugt for lastning. Skibet er chartret for flere på hinanden følgende rejser af The Shell Petroleum Co. Ltd., London.

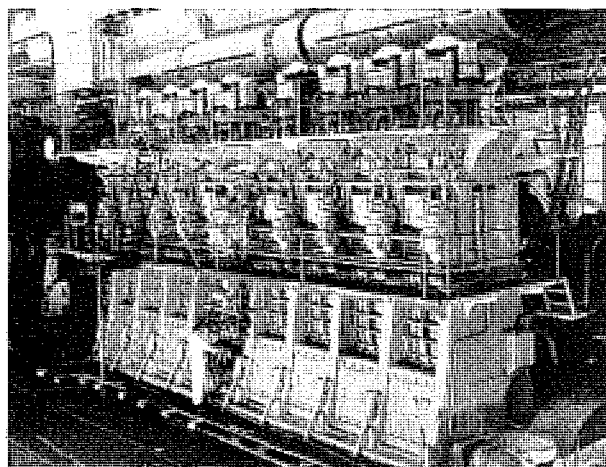
Vikingen har i nummer 12 i 1956 bragt en omtale af „Raila“.



Øverst: m/s „Alta“.
Nederst fra venstre: direktør K. E. Jacobsson, gudmoderen, fru Naemi Lundholm, og direktør Sven Brusewitz.

M/s Alta

Ved Götaverken fandt den 28. december den tolvte og sidste søsætning i 1956 sted. Det var masselastskibet „Alta“ på 14.000 tons dw, som er bestilt af Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösund, Stockholm. Ialt er



Den svenske GV-motor under prøvekorser i Götaverkens maskinhal.

der sat 9 handelsskibe på ialt 175.200 tons dw og 3 jagere på tilsammen 6.600 tons standardplacement i vandet i 1956.

Fru Naemi Lundholm navngav skibet.

„Alta“ er et søsterskib til „Abisko“ og „Arjeplog“, som blev bygget ved Götaverken i 1955 resp. 1956, og „Avaska“, som det belgiske værft Boel and Sons for et par uger siden søsatte som underleverandør.

Disse nybygninger er i første række beregnet til malmtransport, men egner sig også for andre masse-laster som f. eks. kul og korn.

De 5 lastrum, som tilsammen har et rumindhold på 17.000 m³, har fuldstændig glatte sider, hvilket er fordelagtigt ved losning med grab.

Skibet bygges til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping med følgende hoveddimensioner:

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

Nybygningen beregnes at gøre 14,25 knob på fuld last, og hovedmotoren bliver en syvcylindret, totakts, enkeltvirkende GV-motor med 680 mm cylinderdiameter og 1500 mm slaglængde. Ved 112 omdrejninger pr. minut yder den 6.200 ihk.

M/s Sonata

Kockums Mek. Verkstad søsatte den 18. december sit sidste skib for 1956, lastmotorskibet

„Sonata“ på 13.400 tons dw til Rederi AB Dalen, Göteborg, som ejes af den norske skibsreder Jørgen J. Lorentzen.

Skibet blev navngivet af fru Elisabeth Naess, Oslo.

„Sonata“ er et konvertibelt all round lastskib af den nye, rationelle type, som vi i Vikingen

bragte en meget udførlig omtale af i nr. 7 1956, da det første skib af typen, m/s „Ingwi“, blev søsat, og til hvilken vi henviser den interesserede læser.

Hermed er der ved Kockums i 1956 søsat 8 handelsskibe på 132.000 tons dw og en jager på ca. 3.300 tons displacement samt tre motortorpedobåde, hver med et displacement på 40 tons.

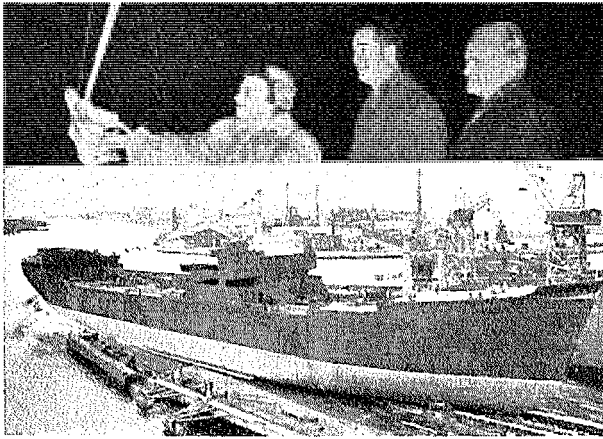
Aflieferingerne har andraget 8 handelsskibe på ialt ca. 154.530 tons dw og tre motortorpedobåde.



Dir. Lundequist og gudmoderen, fru Elisabeth Naess.

DET DANSKE KULKOMPAGNI

C. 9214



Øverst fru S. Bonnevie, skibsreder Chr. F. Bonnevie og direktør B. Karlbom. Nederst m/t „Kim“.

M/s **Kim**

Öresundsvarvet søsatte den 18. december et ca. 19.000 tons dw tankmotorskib til Skips A/S Kim, Christian F. Bonnevie, Oslo.

Fru Betty Bonnevie gav skibet navnet „Kim“.

Det bygges til højeste klasse i Det norske Veritas med følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	169,8 m
Længde mellem perpendikulærerne	160,0 m
Største bredde på spant	21,9 m
Sidehøjde	11,7 m
Dybgående på sommerfribord	9,1 m
Rumfang af lasttanke	25.350 m ³

Skibet er en ændret type af værftets tidligere serie tankskibe af denne størrelse. Det er helsvejt og bygget efter værftets system med langskibs spanter og korrugerede skodder indenfor tankene.

Skibet har 9 midtskibs og 5 par sidetanke.

I et pumperum umiddelbart agten for tankene findes to dampdrevne stempelpumper og en elektrisk drevne lastoliepumpe. Den samlede kapacitet udgør ca. 2000

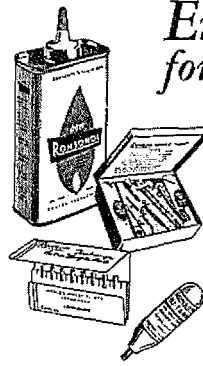


KGL. HOFMØBELFABRIKANT
G. B. HANSENS ETABL.

BREDGADE 32

København K.

Central 386 — 11,386 — 11,585



En **RONSON** fortjener god pasning!

Hold altid mekanismen ren — børst gnisthullet ofte med den lille børste — udskift vat og væge jævnligt — skift Ronson-fyrstenen, for den er slidt helt ned — påfyld jævnligt med Ronsonol og træk hver gang vægen lidt op.

Det originale Ronson tilbehør er skabt til Ronson lightere, men får enhver lighter til at fungere bedre.

RONSON

World's greatest lighter!

tons vand i timen. I sidetankene installeres varmespiraler af aluminium og i de midtskibs tanke af stål. I lastolietanke, der anvendes til ballast, installeres katodisk rustbeskyttelses anlæg.

Skibets aptering er udført efter rederiets ønsker med rummelige kamre, messer, opholdsrum etc. Mandskabet bor for størstedelen i enekamre.

Luftkonditionerings anlæg af højtrykstypen installeres i hele apteringen. En permanent „svimming pool“ indrettes agten for bakken.

Fremdrivningsmaskineriet bliver en ottecylindret GV-dieselmotor til drift med tyk olie med en cylinderdiameter på 760 mm og en slaglængde på 1500 mm. Den yder ved 112 omdrejninger pr. minut 9150 ihk og giver skibet en fart af 15 knob på fuld last.

For fremstilling af elektrisk kraft findes to diesel-drevne jævnstrømsgeneratorer, hver på 240 kw, og en dampdrevne på 165 kw. Til drift af hjælpemotorer og belysning i maskinrummet anvendes 220 volt spænding. Iøvrigt er belysnings spændingen 110 volt.

Statens skoleskib

»Danmark«

Til togtet 1957/58 antages unge sømænd, der vil uddanne sig til styrmænd og som har mindst 4 måneders forudgående søfart eller har gennemgået et kursus på en sømandsskole. Togtet påbegyndes ca. 1. juli og er af indtil 8½ måneders varighed.

Henvendelse skriftligt eller mundtligt om nærmere oplysninger og om ansøgningsblanket

Kongens Nytorv 22, 2. sal, København
kl. 10—16, lørdag kl. 10—13.

Ansøgning indsendes inden 15. april.

BESTYRELSESRÅDET

AKTIESELSKABET

DET DANSK-FRANSKE-DAMPKIBSSELSKAB

FREDERIKSGADE 17

KØBENHAVN K



Skibsreder og skibsmægler

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

★

14 tramp-, cargoliner- og tankskibe
153.000 ts. d. w.

★

Korresponderende redar for:

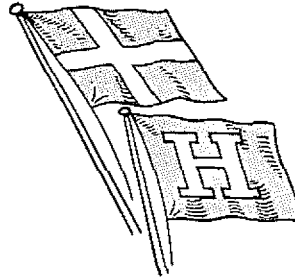
DANNEBROG



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 Redar:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adresse: "Holmsild"
Amaliegade 36

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

ARTIESELSKAB



-ca h-



VIKINGEN

Kr. 1,85
1. marts

LEMVIG-KUTTER

Maleri af FRITZ SCHRÖDER

1957 - nr. 3
34. årgang



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

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

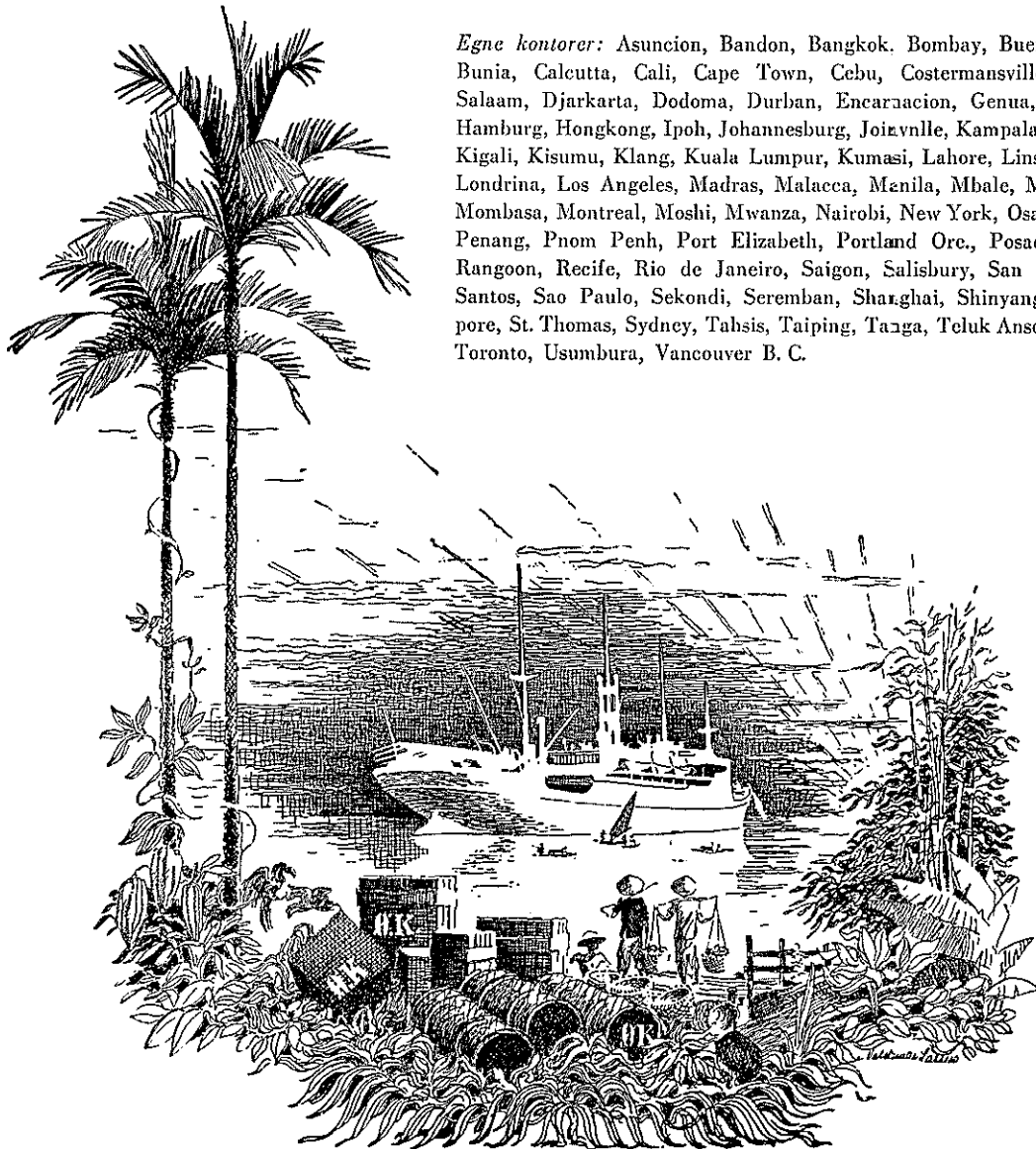
HAMBURG HAWANA HONGKONG IPOH JOHANNESBURG KARACHI KLANG KUALA LUMPUR LONDON MADRAS MALACCA MANILA MONTREAL NEW YORK

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, Joizvnlle, 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 Orc., Posadas, Prae, Rangoon, Recife, Rio de Janeiro, Saigon, Salisbury, San Francisco, Santos, Sao Paulo, Sekondi, Seremban, Shanghai, Shinyanga, Singapore, St. Thomas, Sydney, Tahsis, Taiping, Taaga, 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



Pastor Eilschou-Holm

Hver dag var som en festdag,

siger Eilschou-Holm efter 25 år som sømandspræst

„Skal der være gilde, så lad der være gilde,“ sagde pastor Fr. Vilhelm Eilschou-Holm og fejrede 50 års fødselsdag, 25 års jubilæum og sølvbryllup på een og samme dage, nemlig den 28. februar!

Datoen var helt i orden, for Eilschou-Holm giftede sig virkelig samme dag, som han blev sømandspræst — og på sin 25 års fødselsdag.

„De var vel lige fra drengeårene fast besluttet på at blive sømandspræst?“ spørger vi.

„Nej, tværtimod,“ lyder det overraskende svar. „Far var jo formand for Indenlandsk Sømandsmission, men da hans arbejde for søfolkene medførte, at han tilbragte en meget stor del af sin tid i „Bethel“ og sjældent var hjemme, fik jeg som dreng ligefrem aversion mod Indenlandsk Sømandsmission. Men præst var jeg dog tidligt klar over, at jeg ville være, og interessen for sømandsmissionen kom senere.“

„Hvordan blev De sømandspræst?“

„Far mente, at jeg havde godt af at komme en tur ud i det fremmede, og da Sømandskirken søgte en præst til Ghent, sendte jeg en ansøgning ind. Den mand, man skulle bruge, skulle være gift. Imidlertid var vi kun to ansøgere, og da den anden var uforlovet, mens jeg og min forlovede gik i giftetanker, blev jeg den heldige. Den form for konkurrence giver jo ikke ligefrem høje tanker om ens eget værd!“

Holder sølvbryllup uden at være gift.

„Hvordan var det at komme til Ghent?“

„Ghent var og er en meget festlig by. Der var et

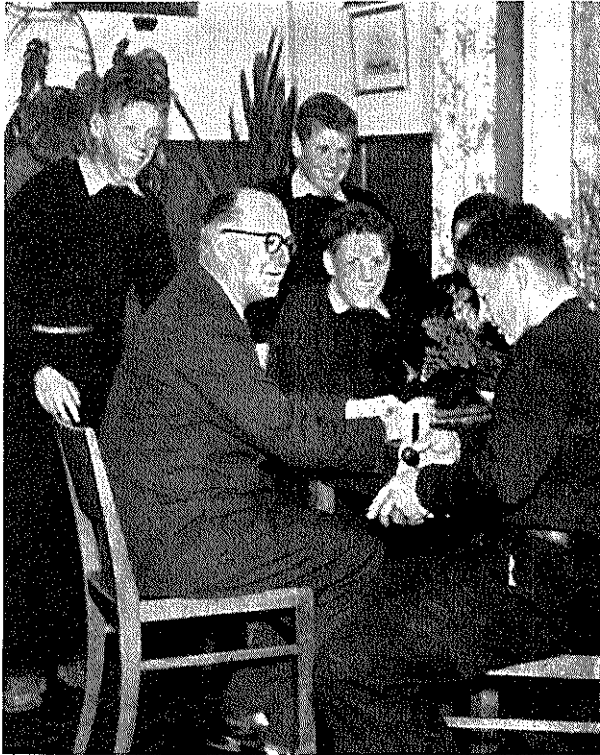
meget betydeligt sammenhold i kolonien, og sømandskirken var helt ny — og iøvrigt meget smuk. Havnen blev anløbet af 400-500 nordiske skibe om året, og det var jo navnlig dem, jeg skulle koncentrere mig om. Der var meget at tage fat på. Arbejdsløsheden var nemlig meget stor blandt søfolkene på det tidspunkt, og der var mange hyresøgende i Ghent, som jeg kunne tage mig af. Iøvrigt var søfolkene dengang meget internationalt indstillet.“

„Deres første opgave?“

„En norsk sømand var kommet til skade i nattens løb og blev indlagt på hospitalet. Han forstod ikke politiet, og politiet forstod ikke ham. Derfor blev der ringet til den nye sømandspræst og spurgt, om han kunne fungere som tolk. Jeg svarede bekræftende, og retten blev sat ved sygesengen. Der blev sagt et eller andet på gammelfransk, og jeg forstod først ikke et suk af det hele, men jeg opfattede dog ordet „sandhed“, og da der samtidig blev lagt en bibel på bordet, var jeg klar over, at jeg skulle sværge kun at sige sandheden. Nå, jeg klarede iøvrigt opgaven som tolk ganske glimrende, og senere lærte jeg jo en hel del mere fransk. Men havde jeg ikke været så ung, havde jeg den første gang nok betænkt mig noget længere, før jeg med mit gymnasie-fransk havde påtaget mig at fungere som tolk.“

„Men De havde altså heldet med Dem?“

„Ikke på alle områder. En af mine første embedspligter i Ghent var således at vie et skandinavisk par, men jeg gjorde det uden at vide, at alle ægteskaber, der af skandinaver indgås i udlandet, først skal indgås borgerligt for de konsulære myndigheder, når papirerne har vist sig at være i orden. Iøvrigt har konsulaterne ingen generel tilladelse til at vie borgerligt, men skal i hvert enkelt tilfælde rådføre sig med myndighe-



Somandspæsten mellem elever på Somandshojskolen i Svendborg.

derne hjemme. Men parret, hvoraf han var sømand, viste deres papirer frem, og da jeg mente, de var i orden, viede jeg samme dag parret i sømandskirken. Om aftenen festede vi, og næste dag rejste de to. Jeg fik nu at vide, at de ikke var levformeligt gift, fordi de borgerlige formaliteter ikke var i orden.

„Hvordan med ægteparret?“

„De to lever endnu i lykkelig uvidenhed om, at deres ægteskab i virkeligheden ikke er helt juridisk holdbart. Om kort tid kan de fejre sølvbryllup, og vielsen var trods alt „solid“ nok. Men hvis de skulle finde på at ville skilles, kan der nok opstå problemer!“

Somandspæsten gav en omgang  l!

„Hvad lavede De ellers i Ghen?“

„Jeg gik på besøg i skibene, holdt sammenkomster for søfolkene, prædikede i kirken, døbte og konfirmerede børn fra den danske koloni o. s. v. Jeg m der stadig søfolk fra min tid som sømandsp st i Ghen, og så mindes vi sammen den tid. Det var jo ikke alene danske skibe, jeg besøgte. Jeg kom også om bord i andre skandinaviske fartøjer, og noget af det værste for mig var, n r jeg blev budt på lutfisk. Den ret kunne jeg ikke rigtigt klare, men var nødt til at spise den for ikke at fornærme nogen. Den skandinaviske koloni var kun på 35 mennesker, men heraf kom de 30 regelmæssigt i kirken, og desuden havde vi en skandinavisk ungdomsklub. Jeg fungerede forøvrigt også som legationsp st i Bruxelles.“

„Har De nogle morsomme oplevelser?“

„Har De aldrig hørt historien om sømandsp sten, der gav en omgang på værtshuset? P sten, det var

mig. Jeg gik om bord i et skib for at besøge en besætning, som jeg kendte godt i forvejen. Men folkene var ikke om bord. Jeg fik at vide, at de sad på en beværtning i nærheden. Altså gik jeg op på værtshuset, sagde „davs“ og satte mig ned. Jeg sagde, den næste omgang var min, og at vi så bagefter gik om bord i skibet. Omgangen blev drukket, og vi gik alle om bord for at sludre sammen. — Så mange søfolk har efterhånden fortalt den historie som en selvoplevelse, at man skulle tro, jeg gav en omgang til mindst et par hundrede mand. I virkeligheden drejede det sig kun om otte mand.“

„Er De nogensinde blevet smidt i land?“

„Ja, een gang! Det var en vanskelig periode dengang, og om bord i flere svenske skibe fandtes opslag, hvorpå stod, at „pastorer och svartkjoler“ forbødes adgang til mandskabsmesserne. Det var da også om bord i et svensk skib, jeg blev smidt i land. Jeg blev mødt forude af en flok granvoksne mænd, der ikke ville sige goddag, men i stedet stak hænderne i lommerne. Det var dog tydeligt, at de ville bruge n verne, hvis jeg ikke forføjede mig. Skønt jeg jo selv er ret høj, var jeg en baby ved siden af de mænd — og gik i land.“

40.000 kopper kaffe.

„Ellers er De måske altid blevet godt modtaget?“

„Jeg har ellers altid mødt goodwill, og skilte som dem, jeg omtalte f r, findes vist ikke mere om bord i noget skib.“

„S  De mange søfolk hjemme?“

„Min kone lavede kaffe til mange hver dag og serverede mad til en halv snes mand om dagen. I de seks år, vi var i Ghen, har hun nok lavet 40.000 kopper kaffe. En p stekone er iøvrigt uvurderlig ved en sømandskirke. Vi havde ingen assistent i de første tre år, og i den tid havde vi ikke een aften alene. Men vi hyggede os i gæsternes selskab og fik dem vist virkelig til at føle, at vort hjem også var deres. Vi havde jo også en lille pige, og hun blev godt fork let af søfolkene. Hvad hun fik af gaver, det var ikke sm tning. Søfolk er næsten alle glade for børn, og vores lille datter lavede virkelig op. Engang, da vi sang aftensang, sad en af søfolkene og så mut ud. Den lille, der vel var tre år dengang, afbrød sangen og sagde: „Han synger ikke med.“ Et stort smil bredte sig på hans ansigt, og sangen blev genoptaget med hans medvirken. Som „inventar“ betød hun meget for søfolkene, navnlig for de gifte. — Nu er hun jo voksen og forresten selv gift med en styrmand.“

„Hvad skete der efter de seks år i Ghen?“

„Så skulle jeg hjem for at virke som sømandsp st i København og som hj lpesekret r for Vilh. Rasch, der betød så meget for Indenlandsk Sømandsmission. Jeg fik til opgave at skabe kontakt med sømandsfamilierne og gik systematisk frem for at finde adresser. Kontakten blev skabt og har varet lige til nu. Mange af familierne er iøvrigt de samme som dengang. Kort efter døde Vilh. Rasch efter et langt liv i Indenlandsk

Bescheinigung.

Der Indenl ndsk Sømandsmission i Danmark wird hiermit die Erlaubnis zu einer Reise København - Asnes und zurück f r ca 200 Personen erteilt.

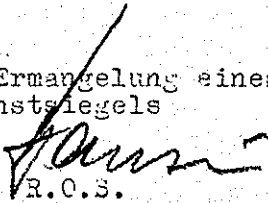
København den 2. September 1943.

Der Chef der Zivilverwaltung
beim Befehlshaber der deutschen Truppen
in Dänemark.

A.B.

Regierungssekret r.

In Ermangelung eines
Dienststempels


R.O.S.

Skrivelsen der gav familier til søfolk i allieret tjeneste rejsetilladelse! Læg mærke til bem rkingen om, at tjenestesejl savnes.

S mandsmissions tjeneste, og jeg overtog stillingen som sekretær for i 1950 at blive generalsekretær. Fra den 31. oktober 1937 afholdt vi s mandsgudstjenester i Lutherkirken, men så kom krigen, og den 8. oktober 1939 mindedes vi for første gang et par danske skibsbes tninger, der var blevet ofre for krigshandlinger. Efterhånden som stadig flere ulykkesbudskaber indløb, skete der fra kirkeministeriet en henvendelse til biskop Fuglsang-Damgaard om et mere officielt præg over mindegudstjenesterne. Disse gudstjenester blev derfor henlagt til flådens og de søfarendes egen gamle kirke, Holmens Kirke, og desværre blev det jo ikke så få mindegudstjenester, Indenlandsk Sømandsmission efterhånden kom til at forestå.

Den tunge gang.

„De fik jo også til opgave at underrette de omkomnes efterladte?“

„For flere rederier blev det almindeligt at ringe til mig og bede mig give de efterladte familier besked. Det var frygteligt, og jeg glemmer aldrig påsken 1940, da fem skibe gik ned. Jeg havde siddet oppe på et rederi hele eftermiddagen og langt ud på aftenen for at finde adresser frem og bede præster ude i provinsen om at underrette familierne d r. Da vi var færdige, blev jeg om natten kaldt op på et andet rederi i samme  rinde. Og sådan fortsatte det. Det første sted, jeg selv var på besøg for at overbringe sorgelige nyheder, var i Roskilde, og hver gang jeg kører under jernbanebroen i Roskilde, tænker jeg med gru på den oplevelse. Mange steder blev man modtaget med forventning og glæde, fordi familierne troede, at man kom med gode nyheder derudefra, — og så — ! Den slags arbejde bliver aldrig rutine, og jeg kan næsten ikke mere. Mange af de mennesker, hvis død jeg måtte give meddelelse om, har jeg selv kendt.“

„De har også efter krigen måttet overbringe triste nyheder?“

„Ja, det er sket flere gange. Jeg husker eer tilfælde, hvor jeg jagede rundt i bil for at nå ud til alle hjemmene inden kl. 22. Rederiet havde nemlig lovet at frigive meddelelsen til pressens radioavis' sidste udsendelse, men forinden skulle de efterladte underrettes direkte. Tit, når man sad på rederierne, blev man ringet op af pressen, der ville have nyheden i trykken. Det var ikke altid let for bladene at forstå, hvorfor vi t vede.“

Da tyskerne blev snydt.

„Krigsforlisene gav anledning til feriehjemmene?“

„Ja, vi kom jo i kontakt med mange af enkerne, men også med mange familier, hvis mænd sejlede uden for spærringen. Derfor startede vi tidligt på sommeren 1942 en lille sommerlejr for s mandshustruer og -børn i „Reden“ ved Karlslunde Strand. En dag blev jeg ringet op af skibsreder Marius Nielsen, der havde sommerhus dernede i nærheden. Han havde set dueflaget vaje og spurgte, hvad det skulle betyde. Jeg forklarede ham hvorfor, og han blev meget begejstret. Nogle få dage senere gav han 5.000 kroner til finansieringen af en lejr ved H ve Strand, hvor 130 kvinder og børn fik nogle dejlige dage i september. Senere fortsatte vi med feriehjemmene, og Marius Nielsen støttede arbejdet med betydelige beløb også i årene efter, hvorefter flere redere og private fulgte efter. I 1944 kunne vi sende 700 s mandshustruer, enker og børn ud. — Det kunne iøvrigt sommetider knibe med alle de mange restriktioner, men det gik da. Eet  r kneb det meget stærkt med at få sendt et hold børn og kvinder til Sejrbugten, og vi måtte indhente tilladelse hos tyskerne til at sende ferieg sterne af sted med tog. Vi fik tilladelsen, men tyskerne skulle bare have vidst, at halvdelen af

kvinderne og børnene havde en mand eller far sejlede i allieret krigstjeneste!“

„Feriehjemmene er stadig i gang?“

„Ja, vi har nu „Aggershøj“ i Marstal og „Brinchly“ ved Roskilde Fjord, og disse feriesteder besøges hvert år af ca. 325 enker og børn. Antallet af deltagende børn bliver selvfølgelig stadig mindre, fordi aldersgrænsen er sat til 15 år. Vi har iøvrigt den glæde, at mange stadig tænker på vort arbejde med feriehemmene. Fornylig modtog vi 10.000 kroner til hjemmene. Mange søfolk havde ikke afhentet deres feriemærker, og søfartsministeriet samt Søfartens Fællesråd besluttede, at Søfolkens Mindehotel skulle have 40.000 kroner af pengene og feriehemmene 10.000.“

„En af de andre store opgaver var jo ombygningen af „Bethel“?“

„Der har været mange store opgaver, f. eks. også Mindeindsamlingen, hvor jeg sad i bestyrelsen sammen med Ove Nielser. Den indsamling blev en af de største og mest vellykkede, der nogensinde har været afholdt herhjemme. Dette skyldes ikke mindst vor nuværende konges aktive medvirken. — Men også ombygningen af „Bethel“ var en meget stor og dejlig opgave, der viste, at Indenlandsk Sømandsmission har mange venner. „Bethel“'s udvidelse var hårdt tiltrængt. Der er altid fuldt hus derovre, og til gudstjenesterne møder der hver gang mellem 60 og 80 mennesker.“

Ekspress-brøllupper.

„De har viet nogle søfolk : tidens løb!“

„Jeg har ikke tal på dem, men det drejer sig vel om 2-300, og sommetider er det sket i lyntempo eller under usædvanlige forhold. Engang førte jeg en lang telegrafisk korrespondance tværs over Atlanten med kaptajn Karl Nielsen fra „Tove Vendila“ angående tre mand om bord, som skulle giftes. Vi fik herhjemme fra sendt de tre piger med fly til Skotland, hvor vielsen fandt sted. Det sidste telegram, jeg fik i den sag, var underskrevet „de seks nygifte“! — En morgen kl. 10 kom en maskinmester fra „Atalanta“ op til mig og spurgte, om jeg kunne vie hans forlovede og ham. Men det skulle gå hurtigt, for skibet ventede i Hamburg og skulle sejle næste morgen. Ingen af de nødvendige papirer var i orden, men det blev de, og der blev løst kongebrev. Kl. 15.30 var de to mand og kone, og om aftenen fløj de til Hamburg, hvor hun tog med ham ud på en hustru-rejse.“

„Og blandt de morsomme oplevelser er vel også udsendelsen af julegaver?“

„Ja, allerede i juli skal vi til at tænke på julegaver til skibene igen, idet vi udsender ca. 6.000 pakker om året, hvoraf den ene halvdel kommer om bord i skibene og den anden til sømandshjemmene. Det er navnlig vore damer, der har arbejdet med de mange julegaver, og det er også kvinderne, der for en stor del har stået bag feriehemmenes succes. En del sømandshu-struer besluttede i sin tid — som et tegn på taknemmelighed over, at de stadig havde deres mænd i live

— at afholde basarer til fordel for feriehemmene. Hver af disse basarer har givet mellem 20.000 og 30.000 kroner. En af dem gav endog 40.000.“

Fremtiden.

„Har De planer for fremtiden?“

„I øjeblikket er sømandshjemmet i Grimsby en af de store opgaver, der står for, og desuden arbejder vi med planerne om et fritids- og sømandshjem i Godthåb på Grønland.“

„Har De fortrudt, at De blev sømandspræst?“

„Nej, det har jeg bestemt ikke. Det har været dejlige år i arbejdet for søfolkene, der iøvrigt er et meget behageligt folkefærd. Vi har haft et godt samarbejde med alle de forskellige organisationer, selv om vi ikke har været enige om alt. Også det nordiske samarbejde må nævnes. For to år siden stiftedes her i København et Nordisk Sømandskirkeråd, der bl. a. skal virke for at undgå overlapning og spild af arbejdskraft ved etablering af stationer i samme byer. Vi venter os meget af dette nordiske samarbejde til gavn for de søfarende. — Joh, tiden som sømandspræst har givet mig mange dejlige oplevelser. En af mine venner udtalte en gang, at hver dag i hans liv havde været som juleaften! Så vidt vil jeg ikke gå, men bortset fra de gange, hvor jeg har måttet gå den tunge gang med dødsbudskaber til sømandsfamilierne, har hver dag i alle tilfælde været en festdag!“ slutter Eilschou-Holm.

Otto Ludwig.



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
HORSSENS - TLF. 2704

Vi savner en matrosprøve,

siger Henry Christiansen fra den jubilerende Styrmandsforening

Henry Christiansen har været på broen igennem en meget lang årrække og har ført sit skib lykkeligt gennem mange storme til gavn for ca. 2.300 mennesker, der både er besætningsmedlemmer og aktionærer. „Broen“ ligger ganske vist på det tørre i Havnegade 55, og skibet hedder „Dansk Styrmandsforening“, men også i land kan der rase vejr. Styrmandsforeningens mange medlemmer, som den 27. januar — hjemme eller fjernt fra Danmark — på en eller anden måde fejrede 50 års organisations-jubilæum, kan alle som een skrive under i logbogen på, at forretningsfører Christiansen med assistance af de skiftende bestyrelser har navigeret godt.

Men vi tager turen op på „broen“ ad den høje trappe, der fører fra styrmandsforeningens „dæk“, nemlig selve kontoret, hvor sekretær Gents igennem en lang årrække så dygtigt har assisteret Christiansen.

Forretningsføreren har oplevet andre storme end de rent fag-politiske. Han har været hele kompasset rundt fra „køkket“ til aktiv styrmand, og man tror selv, man lyver, når man skriver, at han kom til søs så tidligt som i 1903. Men Christiansens dåbsattest siger, at han blev født i 1889, og så må det vel være rigtigt, selv om stormene er gået næsten sporløst hen over ham. Nogle kraftige vindstød har ganske vist taget noget af hans hårpragt, men ellers ser han ikke een dag ældre ud end 55.

70 kroner om måneden!

I en lille pause efter jubilæums-halløjet fortæller Christiansen oppe på broen om styrmændenes kår på det tidspunkt, da de organiserede sig:

„Styrmændene havde under alle omstændigheder ubegrænset arbejdstid, men gagen var ikke derefter. En trediestyrmand havde 70, en andenstyrmand 80 og en førstestyrmand 90 kroner — om måneden, alt inclusive! Jeg begyndte selv med 70 kroner om måneden, da jeg blev styrmand. Vi havde dengang ingen søn- og helligdags-frihed og ingen ferie. Da styrmændene første gang begyndte at tale om ferie under forhandlingerne, fik de svaret: „Ferie —? Andre mennesker betaler penge for at komme til søs og få frisk luft i deres ferie!“ — Ja, sådan var tidens ånd. Først under den første verdenskrig fik vi ferie-kravet gennemført, men på det tidspunkt var ikke ret mange af styrmændene interesserede i at feriere. Fra ferien holdt op, havde styrmændene nemlig ingen gage mere, før de igen kom ud at sejle. Derfor puklede de fleste løs af frygt for at blive arbejdsløse. Iøvrigt var en stor del af den danske skibsfart jo dengang beskæftiget i Nord- og Østersøen, hvorfor mange skibe lagde op for vinteren — uden at besætningerne havde mulighed for at tjene noget.“

„Hvordan var forholdene ellers om bord?“ spørger vi.

„Beboelsen var mildest talt ringe. Mandskabet boede 10—12 mand i eet lukaf, 2. og 3. styrmand boede sammen i et kammer, der var så stort, at man lige akkurat kunne vende sig. Hvis man skulle tage frakke på derinde, måtte man åbne døren imens. Vi gik dengang toskiftet vagt, og styrmanden var faktisk både arbejder og arbejdsleder. Han arbejdede simpelt hen dobbelt. Søfolkene havde fået gennemført kravet om overtid, men for at man kunne spare ekstra udgifter i den retning, måtte styrmanden arbejde også efter kl. 18 med det, besætningen ikke blev færdig med. Han måtte banke rust, mønje o. s. v. Jeg vil regne med, at vi havde mellem 80 og 90 timers arbejdstid om ugen. Frihed kendtes overhovedet ikke for styrmandsstanden.“

„Hvorfor gik folk så til søs?“

„Der har altid været folk, som har ønsket at sejle, og når man først begyndte som dreng i et sejlskib, var der som regel ingen vej uden om. Man fandt sig i forholdene, fordi man mente, at sådan skulle det nu engang være. Man hørte sjældent nogen klage i sejlskibene, og der var trods alt nogen romantik ved sejlene. I virkeligheden kom mange til søs af tradition.“

„Originaler“, der ikke ville til søs

„Også De selv?“

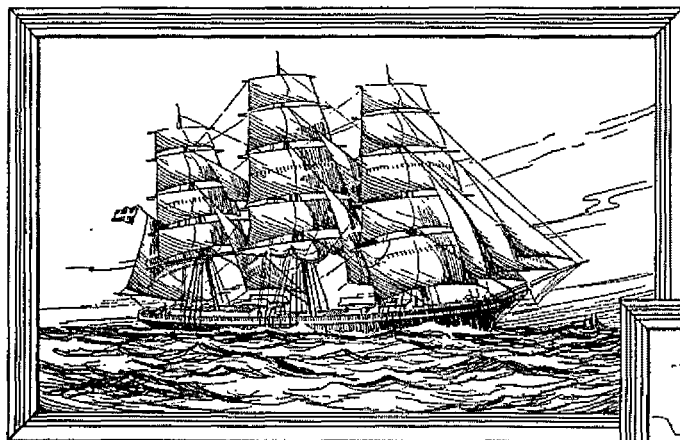
„Jeg kom til søs i 1903 med en tre-mastet skonnert af Thurø, og det havde været bestemt lige fra min fødsel. Far var styrmand fra Troense, og bedstefar var skibsfører og reder. Han ejede til sidst 4—5 skibe. Når en styrmand dengang blev 30—31 år, blev han „vinterskipper“. Den rigtige skipper gik i land for vinteren og lod styrmanden sejle i dårligt vejr. Efterhånden begyndte en sådan styrmand selv at samle parter sammen til eget skib, og på den måde blev mange navigatører fra Svendborg, Marstal og Thurø dengang selv skipper. Men før jeg nåede til styrmandsværdigheden, havde forholdene jo ændret sig lidt.“

„Lad os høre lidt om Deres liv til søs?“

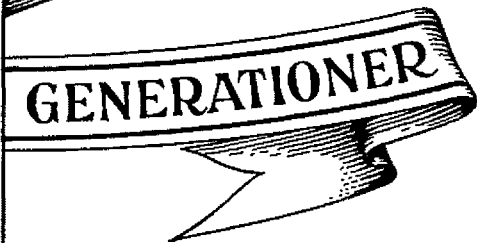
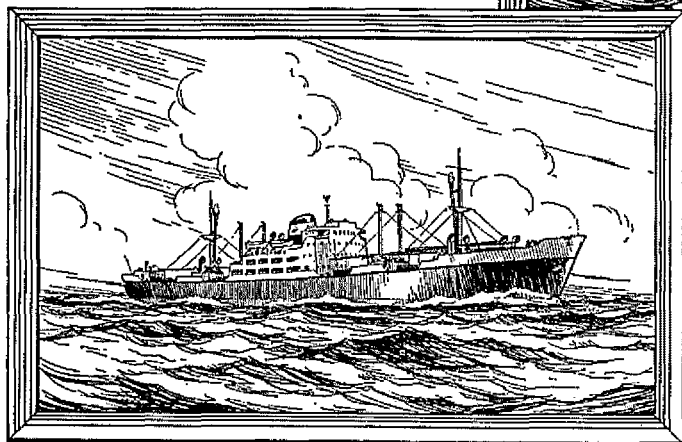
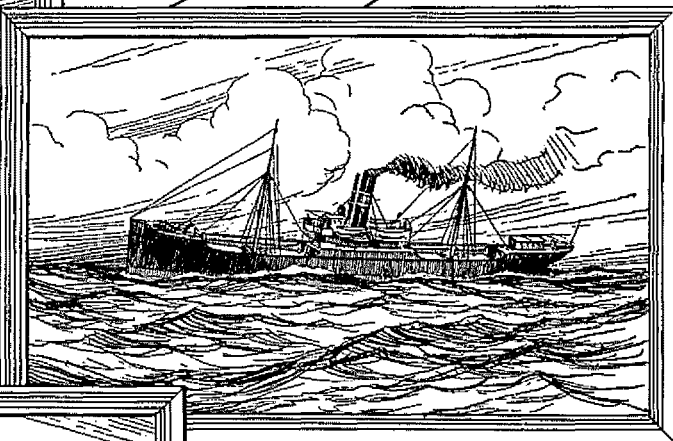
„Vi var femten drenge, der gik til præst sammen derhjemme. Af disse var der kun een eneste, der ikke ville til søs. Han ville „tjene bønder“ og blev derfor anset for at være lidt af en original. — Det var et hårdt liv, man kom om bord til dengang, men det kan man først se nu. Dengang beklagede man sig ikke, og det kunne ikke nytte, at man jamrede sig hjemme, for familien kendte selv mosten og mente, at sådan skulle det være.“

„Og De begyndte vel som kok?“

„Det gjorde alle,“ svarer Christiansen. „For at blive kok skulle man forresten helst kunne gøre bramsejl fast. Søloven sagde, at hvis man mønstrede ud i en stilling, man ikke kunne bestride, kunne skipperen sætte en ned i hyre. Derfor gjorde man alt for at lære noget, og jeg



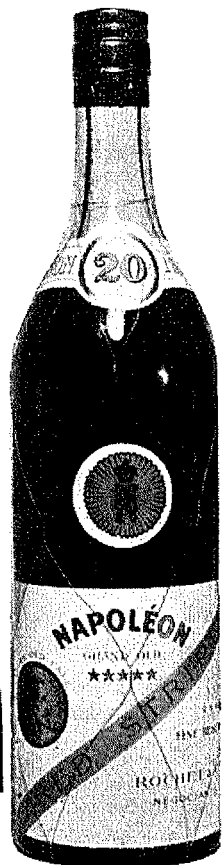
H. SCH - P.

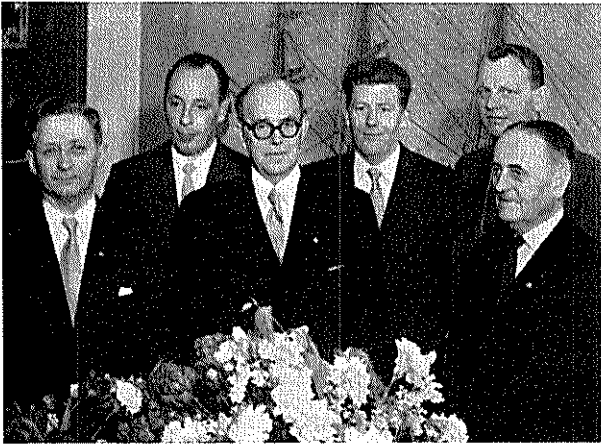


HAR DE
OVERALT PAA HAVET
FAAET

fra JESPER CHRISTENSEN & Co
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER





Den hjemmевærende bestyrelse på jubilæumsdagen.
Henry Christiansen står som nr. 3 fra venstre.

må sige, at de gamle søfolk var flinke til at hjælpe de unge med råd og dåd. Men hårdt var det som sagt. Som kok måtte jeg tørne ud hver morgen lidt over 5 for at lave the eller kaffe. Fra kl. 6 til 8 var jeg på dækket. Derefter skulle jeg servere for officererne og så gøre klar til middag. Når vi lå ved land, skulle jeg helst stå i spillet, mens jeg „samtidig“ lavede mad. Kosten blev selvfølgelig sommetider derefter. Men styrmændene kunne iøvrigt selv lave mad, når det kneb. I søen var alle de lette sejl som bramsejl, jager og gaffeltopsejl kokkens. — Efter skafning måtte kokken gøre baksstørn. Opvasken foregik med varmt saltvand uden klude. Var skaffegrejterne meget snavsede, brugte man en lap sejldug og lidt sand til at få dem rene med. Viskestykker kendtes ikke om bord. Efter opvasken blev hele herligheden skyllet af i et andet hold varmt saltvand og måtte så selv tørre. Efter baksstørn arbejdede man på dækket til kl. 18, og så kom rengøringen i kabyssen og andre steder.“

„Det var et surt job?“

„Ja, men man befandt sig godt ved det. Og drengene var ivrige efter at lære noget dengang. Efter udskøjning sugede man lærdom til sig ved samtaler med de ældre om bord. Når man blev jungmand, havde man lært at splejse. Det var først i dampskibene, man begyndte at gøre vrøvl, for dér var arbejdet ikke så interessant og mindre tillokkende.“

Et møde med Henry Ford

„Hvor blev De styrmænd?“

„Efter seks års forløb kom jeg på styrmændsskolen i Svendborg og havde til den ende sparet 800 kroner sammen. Jeg var meget flittig og tog både første og anden del på 13 måneder. Det var jeg — af økonomiske grunde — nødt til, selv om jeg havde den fordel at kunne bo hjemme hos mine forældre under læsningen.“

„Og efter endt eksamen?“

„Så kom jeg ind i DFDS, og i 1913 kom jeg som 3. styrmænd om bord i gamle „C. F. Tietgen“, med hvilken jeg var ude i seks måneder. Så blev „Tietgen“ solgt som film-skib. Derefter var jeg med „Oscar II“ i 3½

år og oplevede under den første verdenskrig bl. a. „fredsrejsen“ med Henry Ford. Det var oprindeligt meningen, at guvernørerne fra alle de amerikanske stater skulle have været med på fredsmissionen, men de faldt fra en efter en. Derimod medfulgte der en hel række korrespondenter, sekretærer og maskinskrivere. Ford havde chartret skibet for egen regning, og der var en meget fin afsked i New Yorks havn, hvor mange notabiliteter var mødt op på kajen, bl. a. gamle Edison. „Oscar II“ var slet ikke til at kende igen om læ. Ford havde forsynet møblerne med nye betræk af fineste sort. Da vi stod New Yorks havn ud, blev en hel flok fredsdue sluppet ud gennem køjerne, og et specielt fredsflag blev hejst. I rum sø telegraferede Ford til alle statsfolkene og appellerede til dem om at slutte fred. Til gengæld for en fredsslutning lovede han de forskellige lande maskiner til genopbygningen.“

„Hvordan var gamle Ford?“

„Han var i virkeligheden en meget beskeden mand. Han talte med alle om bord, og jeg havde tit en samtale med ham. Engang inviterede vi styrmænd ham ned i vor messe, hvor han fortalte os om sit levnedsløb og sine planer. Han sagde bl. a., at det var hans store kongstanke at fremstille en bil til 101 dollar, hvoraf kun den ene dollar skulle være hans fortjeneste. Kaptajn Hempel fik forresten foræret en Ford sedan på rejsen. Også overmaskinmester Anger fik en bil foræret.“

„Men fredsmissionen gik jo ikke som ventet!“

„Nej, først kom vi ind til Kirkwall for kontrol i fjorten dage, og da vi kom til Kristiansand, rejste Ford hjem med uforrettet sag. Hele affæren havde kostet ham en kæmpeformue.“

Skipperen blev bilist på een dag!

„Hvordan gik det med skipperens og overmesterens biler?“

„Fords sekretær fulgte med skibet til København, og dér holdt de to biler og ventede på kajen. Dengang var der ikke så meget pjank med kørekort. Sekretæren satte sig op i vognen ved siden af kaptajn Hempel og lærte ham fiduserne, og næste dag kom skipperen selv kørende hen til falderebet. Ak ja, sådan var det kørekort klaret i 1916.“

„Mærkede De noget til krigen ellers?“

„Jeg slap fra den uden en skramme, skønt jeg under den uindskrænkede ubåds-krig sejlede på Hull med „I. C. la Cour“. I 1914 var jeg iøvrigt kommet ind i Styrmændsforeningens bestyrelse. Jeg skrev flere indlæg til medlemsbladet, og på den måde fik man øje på mig. Man ville have en ung mand ind, og i 1926 gik jeg i land for at blive sekretær.“

„Der er sket store fremskridt i styrmændenes kår siden foreningens start?“

„Ja, på næsten alle områder er styrmændenes forhold blevet forbedret, og styrmændene selv er vokset i om-dømme. Selvfølgelig har foreningen ikke hele æren af dette, men en stor del af den. Medlemstallet er da også



A. P. MØLLER ☆ MAERSK LINE

KONGENS NYTORV 8 - KØBENHAVN K.

REDERI

TANK-, LINIE- OG TRAMPFART
BEFRAGTNING KLARERING

☆

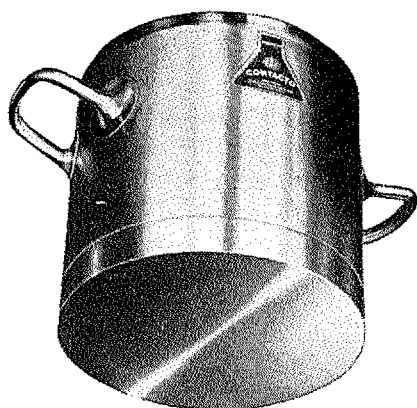
KØB OG SALG AF SKIBE

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

Rustfri kokekar i højeste kvalitet

CONTACTO

med plansleben bronzebund



Katalog sendes på forlangende

OLUF BRØNNUM & CO.
KONGELIG HOFLEVERANDØR

HOLBERGSGADE 8-10



TLF. CENTRAL 8750

- lige bag

KØBENHAVN K

Størekassen!

*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

steget fra ca. 500 ved starten til 2.300 i dag. Ved foreningens start var der et par tusind styrmand eller mere, men mange af dem var tilmeldt allerede bestående lokalforeninger. Af de medlemmer, Dansk Styrmandsforening har i dag, er ca. 1.650 aktive. De fleste passive medlemmer er styrmand, der er blevet skibsførere. Andre passive medlemmer er tilknyttet andre med skibsfarten beslægtede erhverv.“

„Hvordan med styrmandsuddannelsen?“

„Den er strengere i dag end nogensinde. Den praktiske uddannelse er dog — efter min og mange andres mening — ikke så god som før. Sejltiden er jo skåret ned og sejlskibstiden i realiteten faldet bort. Men teoretisk er uddannelsen i dag både bedre og mere krævende. De mange nye navigationsinstrumenter kræver en større matematisk viden hos styrmandene end før, og hele den tekniske udvikling stiller større krav til deres viden i el-lære, som man slet ikke kendte på styrmandsskolerne før i tiden. Og trods alt det nye skal man stadig lære også alt det gamle. Men vi mangler i høj grad en matrosprøve. Efter vor mening bør en matros stille op til en prøve, der stempler ham som faglært.“

Skal være både kontormand, kasserer og navigator!

„Ja, men det er vel trods alt et matros-anliggende?“

„Nåh, vore folk rekrutteres jo fra matroserne, og de folk, der vil være navigatører, vil selvfølgelig søge at lære alt det, de kan, allerede mens de er drenge, jungmænd og matroser. Det kniber med at få ønskerne opfyldt på dette område, og derfor holder vi styrmand på sejlskoleskibene og er gået stærkt ind for sømandsskolerne.“

„Kravene til styrmandene — de rent arbejdsmæssige krav — er vel blevet større?“

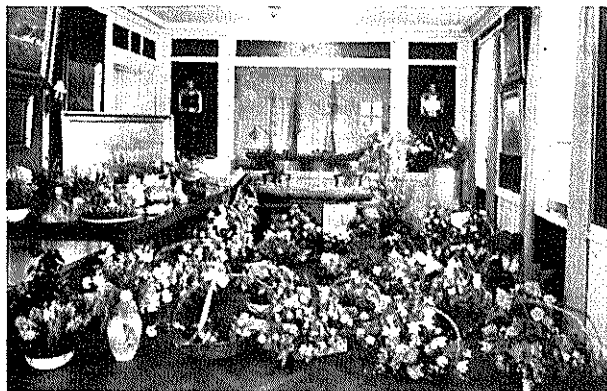
„Ubetinget. I dag skal en styrmand både være kontormand, kasserer, sømand og navigator foruden en hel masse andet. Han skal kende til en masse ting, som han næppe nok når at snuse til i matrostiden, og på navigationsskolen bliver uddannelsen jo hovedsagelig kun teoretisk. Derfor anser vi her i foreningen aspirant-spørgsmålet for at være nyttigt.“

„Det er jo et prekært spørgsmål!“

„Ja, meget prekært, men man må huske på, at en styrmand skal kunne udføre stabilitets-beregninger, og det lærer han også på skolen, men han mangler de praktiske forudsætninger. Før lossede og lastede besætningerne altid selv. Nu har man i de fleste tilfælde havnearbejdere til at gøre det. Under losning og lastning kunne en mand med interesse for sagen ikke undgå at snuse lærdom til sig. Det kan han i dag kun gøre ved at rende styrmandene i hælene, sådan som aspiranterne gør det.“

„Lastning og losning kan jo i dag være lidt af et puslespil?“

„Ikke bare lidt, men meget. En styrmand kan komme ud for at skulle laste og stuve 20—30 forskellige slags stykgods til en halv snes forskellige pladser. Han må først og fremmest stuve sådan, at skibet stadig er sødygtigt. Dernæst må han tage hensyn til, at visse varer



Gaver og blomster strømmede ind på jubilæumsdagen fra søfartsorganisationer, Rederiforeningen, rederier og venner. Den store model af „Regina Mærsk“ i baggrunden var en gave fra A. P. Møller.

ikke kan tåle at ligge i nærheden af eller under hinanden, og endelig må han sørge for, at de forskellige varer er til at komme til på de rigtige tidspunkter.“

„Den unge styrmand skal altså først til at lære den slags, når han kommer til søs?“

„Han har selvfølgelig på skolen fået teoretiske opgaver gående ud på at laste og losse et skib med bestemte varer, men det er klart, at den unge styrmand har meget at lære i praksis, før han er fuldt uddannet.“

„Har ting som radar og decca gjort styrmands-livet sværere?“

„Nej, tværtimod. Navigatøren er på grund af de mange nye navigations-hjælpemidler ikke længere udsat for så stort et nervepres som før. Men på den anden side sejler skibene unægtelig stærkere nu om dage og repræsenterer større formjer, og trods de mange hjælpemidler må man ikke et øjeblik svække opmærksomheden. Hele tiden skal man være parat til at gribe til de gamle hjælpemidler. Navnlig i den hjemlige rutefart stilles der meget store krav til navigatørerne.“

Dansk søfart driver strandhugst på fremmede kyster!

„Danmark mangler jo stadig styrmand. Har hustrurejserne ikke hjulpet på tilgangen?“

„Vi mangler mange styrmand, og jeg troede faktisk, at muligheden for hustru-sejlads ville have hjulpet mere, end den har. Dog må det jo nok siges, at mange flere styrmand var gået i land, hvis de ikke havde fået lejlighed til at få hustruerne med ud en gang imellem. Imidlertid er det jo ikke alle sømandshustruer, der kan rejse ud til mændene. Der er jo noget, der hedder hjem og børn, og som jo også skal passes.“

„Det er jo heller ikke gratis at få konen ud til sig i en fjern havn!“

„Nej, derfor er en skattelettelse for de søfarende også et altoverskyggende problem. Søfolkene burde have kompensation for de afsavn, de har i forhold til folk i land. De søfarende har også større udgifter, og de er nødt til at tage overarbejde, hvorfor de kommer op i skat. Skattelettelse og bedre feriemuligheder er måske det eneste, der kan sikre tilgangen af nye styrmand.“

„Hvordan med styrmandenes forhold til marinen?“

„Forholdet til marinen er det bedst mulige. Men flåden beholder bare vore folk for længe. To års tjenestetid for styrmændene er til skade for handelsflåden, som landet jo tildels skal leve af. Mange meldte sig før frivilligt til reserveofficersskoler., men to års tvungen tjeneste for en styrmand er efter vor mening for meget, fordi handelsflåden ikke kan undvære sine folk. I Holland og England kommer styrmændene på et 4—5 måneders kursus og har derefter pligt til at gøre tjeneste i handelsmarinen under en krig. Styrmændenes arbejdspladser er jo i krigstilfælde om bord i handelskibene. Handelsflåden er absolut i sig selv et våben, og derfor burde dens folk nøjes med en uddannelse i konvojsejlad og den slags. Vi går ind for noget i den retning, men er selvfølgelig klar over, at marinen mangler folk. Søværnet er vore venner og åbnede bl. a. muligheder for hjemmeværende styrmænd under krigen, men jeg tror, at styrmændenes tjeneste i marinen skulle være frivillig.“

„Hvordan står vore styrmænd i forhold til udlandet.“

„De indtager internationalt et meget højt stede på uddannelsens område. Men det er også nødvendigt, hvis dansk skibsfart skal beholde sin position. Vore handelskibe skal jo leve af strandhugst på fremmede strande,

og det kan de kun, hvis materiel og personel er første-klasses.“

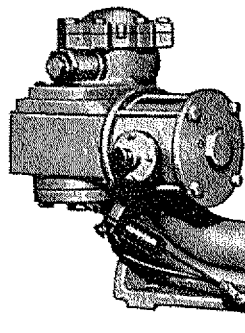
„Savner De aldrig selv søen?“

„Til at begynde med kunne det tit være svært for mig at skulle sidde i land, og egentlig ville jeg gerne en tur til søs igen, men hvordan skulle jeg få tid til det? Jeg har aldrig fri her, men det er jeg ikke ked af. Jeg har aldrig fortrudt, at jeg havnede, hvor jeg nu sidder. Jeg har en interessant gerning og befinder mig midt i det levende liv. Jeg tror næppe, der findes nogen anden sømands-organisation, der har så stor kontakt med medlemmerne som Styrmandsforeningen. — Nej, jeg har bestemt ikke haft grund til at fortryde — trods savnet af søen,“ slutter Henry Christiansen. *Otto Ludwig.*

Forsidebilledet

er en reproduktion efter et af maleren Fritz Schrøders kendte billeder af vesterhavskuttere. Fritz Schrøder afholder sammen med sin hustru fru Ebba Schrøder i tiden 15.-29. marts en udstilling i Galleri Alexander i Bredgade i København (Den russiske kirke). Fruen viser korsstingsvægtapper og vævede arbejder, mens gemalen præsenterer nogle af sine arbejder fra havet og den jyske vestkyst.

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 vis af passagerbåde,
tank- og lastbåde over hele verden.

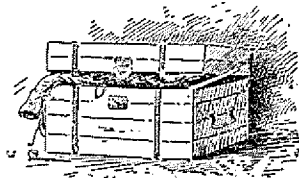
De vigtigste fordele ved
SUPERTYFON er:

- 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, hvis forholdene kræver det.
- 3** Håndmanøvreret, elektrisk eller automatisk.

Forlang prospekt nr. 677 A!

... fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



Russiske minder om dansker

Byen Petropavlosk på Kamtjatka er i sig selv et minde om den danske opdagelsesrejsende Vitus Bering. Den er nemlig opkaldt efter to af skibene i hans berømte ekspedition for russerne. Beringes eget skib hed „Pjotr“, og det andet skib i ekspeditionen, som førtes af russeren Tjirikov, hed „Pavel“. Iøvrigt kan man — hvis man kommer på de kanter — inde i byens hjemstavns-museum finde to modeller af skibene, og uden for museet er anbragt en kanon fra „Pjotr“.

Usandsynlig, men morsom!

Vi har her i bladet mange gange beskæftiget os med de japanske handelsskibes „efternavn“, der jo er „Maru“. Ingen synes at vide helt bestemt, hvorfra det stammer, og mange mærkelige forklaringer er i tidens løb blevet givet på dets oprindelse. I et nummer af det engelske „Sea Breezes“ giver en læser endnu en forklaring. Den er næppe helt troværdig, men i alle tilfælde morsom: Da Japan fik den første damper med japansk besætning, var maskinfolkene ikke i stand til at standse maskinen. Efter mange mislykkede forsøg besluttede japanerne endelig at vente, indtil al dampen var opbrugt. For at det skulle gå hurtigt, begyndte de at sejle rundt og rundt i havnen. For de mange mennesker, der stod inde på kajen, var det et interessant skuespil, der udspillede, for de havde aldrig før set et dampskib. De døbte ganske simpelt fartøjet „et gå-rundt“, hvilket på japansk hedder „Maru“. Siden arvede alle japanske dampskibe dette navn — siger brevskriveren!

Et skib og en luftarmada

Et interessant regnestykke er blevet foretaget af „Svensk Sjøfarts Tidning“, der har regnet ud, at der skal ca. 1.100 DC 6-fly til at klare en last, som Svenska Amerika Liniens m/s „Vasaholm“ (8.575 dwt) kan klare på een gang! Samme skib sejler iøvrigt med en fart af 17 knob, hvilket svarer til verdensrekorden i 400 meter løb!

75 atom-ubåde

Efter planerne vil den amerikanske flåde om ti år råde over 75 atomdrevne ubåde. Imellem de ti første bliver der een med et deplacement på 6.000 tons. Den bliver således verdens største ubåd og kommer til at skyde den fantastiske fart af 30 knob. Desuden får den en meget stor aktionsradius. — Der er her tale om en fantastisk udvikling, når man tager i betragtning, at det først til december bliver 40 år siden, der første amerikanske undervandståd krydsede Atlanten. Fartøjet hed „Skipjack“ og sejlede fra Newport til Azorerne. Det havde et deplacement på 340 tons!

„Gik“ selv i en alder af to timer!

Den første danske ubåd, „Dykkeren“, der sosattes i juli 1909 i nærheden af Spezzia, var kun på 105 tons, men præsterede, hvad ingen moderne ubåd har gjort den efter: To timer efter søsætningen sejlede den for egen kraft ind i Spezzias havn!

Da sofolk „blokkedes“

I middelalderen havde mange danske skibe — altså i katolicismens tid — særlige blokke, d. v. s. bosser, om bord, hvori de måtte lægge en skilling nu og da, hvis de da ikke ville være uvenner med kirken og helgene. Søens folk ofrede til deres specielle beskytter, Sankt Nikolaj, mens eventuelle passagerer måtte af med penge til Sankt Anna, der beskyttede de rejsende.

Fiskerne ofrede til Sankt Johannes, der var sildefangstens beskytter.

Leve demokratiet!

Da postvæsenet for kun lidt over hundrede år siden, nemlig i 1850, åbnede sin dampskibsfart mellem København og Runne, lod det i aviserne offentliggøre afgangstider, priser m. m. Det meddeltes, at dampskibet „Valdemar“ ville afsejle fra København første gang mandag den 27. maj, og at „til Dækspassagerer antages ikkun Haandværkere, Tjenestetyende, Metroser, Soldater o. lign. Personer“!

Sådan pejledes „Varpelars“

Den senere bornholmske postdamper „Mercur“, også kaldet „Varpelars“, lavede så meget spektakkel, at man kunne „pejle“ dens ankomst, inden man overhovedet kunne se den, siger samtidige kilder!

Nu er der andet at lave!

Når Suez-kanalen engang er blevet ryddet for sænkede skibe, vil gravemaskinerne i kanalen få mere at bestille end nogen sinde før. Suez-kanalen kræver en hel opmudrings-armadas konstante tilstedeværelse, og mens den vigtige vandvej har været ude af drift, har store mængder sand lagt sig til hvile på bunden. Under normale forhold flytter sandsugere og gravemaskiner hvert år mellem tre og fire millioner kubikmeter sand og andet materiale, som er blæst ud i kanalen fra ørkenen eller på anden måde fort derud.

Somænd i sandstorm!

Selv på Suez-kanalen kan skibsfarten blive stærkt forsinket på grund af uvejr. Ofte hersker der en meget tæt tåge i kanalen, og i så tilfælde er skibene i konstant radioforbindelse med kontorerne i land. Dette gælder også under sandstormene, som er meget hyppige. Sommetider flyger sandet i en sådan grad, at sigtbarheden er næsten ligeså dårlig som under den tætteste tåge. Det meste af det sand, der flyger ud i kanalen, bliver iøvrigt pumpet eller løst i land igen til ørkenen. En del af det opgravede eller -sugede materiale bliver dog tomt ud i havet.

Charley Noble

I den engelske flåde kalder man kabysskorstenen for „Charley Noble“. Dette navn tilhørte oprindelig en kaptajn fra den britiske handelsflåde, som engang — omkring 1850 — opdagede, at hans skibs kabysskorsten var af kobber, hvorfor han gav ordre til, at den hver dag skulle pudses for at holde sig blank!

Lige omvendt!

For den internationale skibsfart i 1848 fik indført ensartede regler for lanterneføringen, var der mange skibe, der førte rødt lys om styrbord og grønt om bagbord!

Fiskene dør

Det Døde Hav indeholder 25 procent salt. Hvis man bader i det, bliver man løftet op fra bunden, når vandet når til armhulerne. Fisk, der føres af Jordan-floden ud i Det Døde Hav, dør.

Salt til maden!

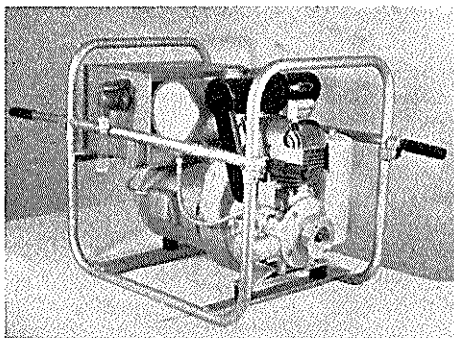
Hvis alle verdens have pludselig indtørredes, ville de blive så meget salt tilbage, at det fyldte fjorten gange så meget som hele den del af kontinenterne, som for øjeblikket rager op over vandet!

Nye typer aggregater

Al mekanik kan svigte, og det sker f. eks., at hele kvarterer i en storby pludselig er uden elektricitet. Sådanne tekniske uheld er meget ubehagelige, og har De nogensinde tænkt over, hvad svigtende el-forsyning kunne betyde for hospitalernes operationsstuer, hvis man ikke i forvejen havde sikret sig? Det kan betyde liv eller død, hvis lyset på et hospital pludselig går ud under en operation. Man kan selvfølgelig til nød klare sig med petroleumsllys. Men meget af en operationsstues tekniske udstyr, af hvilket patientens liv kan være afhængigt, drives ved hjælp af elektricitet.

Hospitalerne har imidlertid deres „elektriske robotter“ i form af aggregater, der straks træder i virksomhed, hvis den normale strømforsyning svigter.

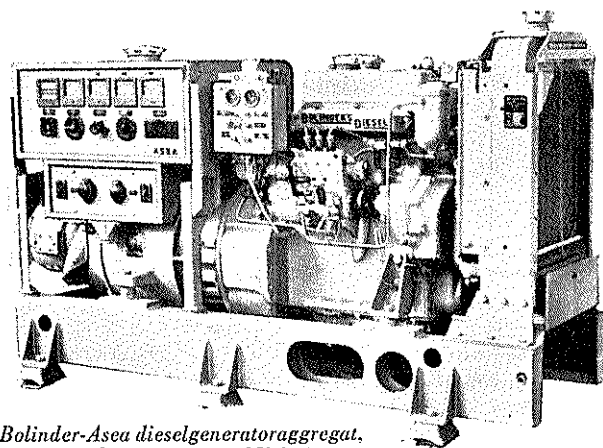
Aggregaterne, der fås i mange typer og størrelser, har imidlertid også betydning andre steder — både i land og til søs. I mange tilfælde anvendes de ikke bare som reserveanlæg, men som permanente hjælpeanlæg. De kan bruges f. eks. til drift af radiostationer (på Grønland), til fyr og fyrskibe, til katastrofebelysning for brandvæsen og bedriftsværn, til små el-værker for isolerede bopladser, til fuldautomatisering af signal-tjenesten for statsbanerne, samt til store skibe, hvor de f. eks. kan sørge for lys, når maskinen er ude af virksomhed i havn eller til ankers.



Electric kondensatormagnetiseret vekselstrømsaggregat, type CV, 2 kVA.

A/S Electric i København, der bl. a. har specialiseret sig i aggregater, har til specielle formål konstrueret en automatisk startkontrol i form af en controlbox med forskellige relæer. I forbindelse med et aggregat, der er koblet parallelt med nettet eller anden strømkilde, og et akkumulatorbatteri sørger startkontrollen automatisk for, at aggregatet startes og leverer strøm få sekunder efter, at hovedforsyningen er blevet afbrudt. Den sørger ligeledes for, at aggregatet automatisk standser, når hovedforsyningen kommer igen.

Selve aggregaterne, hvoraf A/S Electric fremstiller flere typer, er kombinerede veksel- og jævnstrømsanlæg med 220 eller 110 volt vekselstrøm og 12, 24 eller 32/42 volt jævnstrøm, som i forbindelse med et akkumulatorbatteri bevirker, at aggregaterne kan startes ved hjælp af en tryknap og samtidig fjernstartes ved



Bolinder-Asea dieselgeneratoraggregat, type 1053 G, 3 faset, 27,5 kVA, 50 per.

anbringelse af een eller flere trykknapper i ønsket afstand fra selve aggregatet.

Hvis et aggregat med automatisk startkontrol ikke går i gang, når hovedstrømmen svigter, vil startkontrollen efter ca. 20 sekunders forløb afbryde startstrømmen til aggregatet, og en lampe vil lyse i controlboxen. Iøvrigt kan anlægget også leveres med et horn, der tuder, samtidig med at lampen lyser.

Svigtende start kan skyldes, at man har betjent anlægget forkert, har glemt at komme brændstof på tanken, at akkumulatorbatteriet er udpint o. l. Fejl ved aggregatet kan rettes, efter at controlboxen er sat ud af funktion. Controlboxen er iøvrigt forsynet med Danfoss-relæer.

A/S Electric's benzindrevne generatoraggregater i størrelsen fra 0,5 til 4 kva betegner en helt ny konstruktionsform på generatoraggregaternes område. Motor og generator er sammenbygget til en kompakt enhed monteret på svingningsdæmpere i et solidt stål-rørstativ. Derved er aggregaterne gjort næsten helt vibrationsfrie og er lette at transportere. Iøvrigt kan anlæggene afskærmes med en plade, som fastgøres på rørstativet.

Firmaets rene vekselstrømsaggregater, de såkaldte kondensatormagnetiserede, betegner teknisk et stort fremskridt, idet generatoren hverken har kommutator, slæberinge eller kul etc., der kan slides eller ødelægges. Dette nye konstruktionsprincip medfører tillige absolut radiostøjfrihed foruden 100 % driftssikkerhed.

A/S Electric er også agenter for de store Bolinder-Asea diesel-generatoraggregater af forskellige typer op til ca. 40 kva. Motorerne til disse store aggregater er leveret af den svenske motorfabrik Aktiebolaget Bolinder-Munktell, Eskilstuna, mens ASEA leverer generatorerne. Anlæggene er lette at starte og kan bruges under såvel arktiske som tropiske forhold. De er forsynet med automatiske anordninger, der standser dieselmotoren, hvis smøreolietrykket eller kølevandstemperaturen af en eller anden grund når op over det forsvarlige, eller hvis motoren af andre grunde arbejder unormalt. Dette gør, at aggregatet kan køre uden tilsyn i længere tid.

Ikke mindst for skibsfarten er aggregaterne af stor betydning og er med til at gøre arbejdet lettere for maskinbesætningerne.

Nu fyrer jeg kun i kakkelovnen,

**siger det ældste medlem
i Søfyrbødernes Forbund**

Jubileums-samtale med 82-årige Rasmus Rasmussen

Den 12. februar fyldte Søfyrbødernes forbund 60 år, og i den anledning ville vi have haft et interview med formanden.

„Var det ikke en meget bedre idé at tale med forbundets ældste medlem, der har været med lige fra starten?“ spurgte Harry Rasmussen, der som formand måtte tage turen til Oslo i et fagligt anliggende lige efter jubilæet.

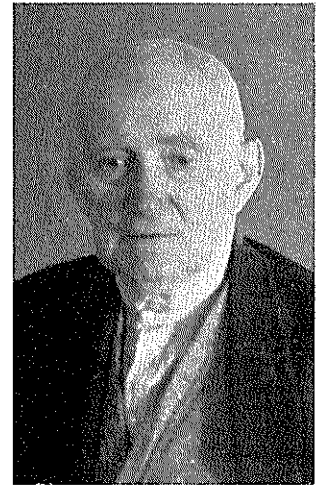
Vi syntes, at formandens ide var god og ringede forleden på dørklokken hos Rasmus Rasmussen på Strandboulevarden i København.

Rasmus Rasmussen er 82 år og var med ved Jubilæumsreceptionen i Tordenskjoldsgade, hvor bestyrelsen gjorde al den stads af ham, som er en pioner værdig. Han lever i bedste velgående sammen med sin hustru, der har haft den glæde at være gift med en sømand uden at skulle undvære ham på grund af lange rejser. De sidste tyve år af sin tilværelse som aktiv søfyrbøder skovlede Rasmus Rasmussen nemlig kul i en af de små bugserbåde i Københavns havn. Men vi lader ham selv fortælle fra begyndelsen:

„Jeg blev født i Marstal. Nej, ikke som søn af en sømand. Jeg er ud af en smedefamilie. Mine forfædre helt tilbage til min oldefar var smede. Også jeg kom i smedelære og blev udlært. Men i 1895 blev jeg indkaldt til fæstningsartilleriet og kom til at gøre tjeneste ved „Vestfronten“, i fæstningsterrænet rundt om København. Da jeg var færdig med tjenesten, fik jeg lyst til at sejle, og i 1897 kom jeg ud med Det Forenedes dampskib „C. P. A. Koch“, der sejlede i rutefart mellem Stettin, København og Kristiania, som det dengang hed. Kort tid efter blev Søfyrbødernes Forbund stiftet, og jeg blev medlem næsten med det samme og har medlemsnummer 340. I løbet af det første år fik forbundet ca. 800 medlemmer,“ siger Rasmussen og tager sig en gang snus.

To tons pr. mand i døgnnet!

„Som smed var jeg vant til at slæbe, og det blev virkelig et slid om bord i „C. P. A. Koch“. Vi var seks fyrbødere om bord, og det var ikke altid sjovt at skulle fodre fyret. Vi skulle jo holde farten, og det var ikke altid let, når kullene var dårlige. Vi gik tosiftet vagt og skovlede 12—14 tons kul i døgnnet, hvilket altså er over to tons pr. mand. Skovlen var i sving hele tiden, og om natten, når passagererne sov, hev vi aske op. Også dette var et hårdt job, for det foregik dengang



Rasmus Rasmussen

med håndkraft. Det var noget, man blev godt tørstig af, men der stod altid et anker skibsøl, hvoraf vi kunne drikke så meget, vi ville. Spiritus drak vi aldrig i søen. Jeg blev skrækkelig søsyg fra begyndelsen, og det varede et par måneder, før jeg kom over det. Men arbejdet skulle jo passes alligevel, og da søsygen først var overstået dengang, blev jeg aldrig mere søsyg.“

„Længtes De ikke efter smedien?“ spørger vi.

„Joh, det gjorde jeg mange gange, og det skete også, at jeg sagde til mig selv, at jeg ville gå i land, når vi næste gang kom til København. Men det blev aldrig til noget.“

„Hvordan med hyren?“

„Den var 40 kroner om måneden. En smedesvend tjente på den tid 20 kroner om ugen, men til gengæld havde man jo som søfyrbøder både kost og logi. Kosten om bord i gamle „Koch“ var skam rigtig god efter datidens forhold. Logiet var derimod ikke strålende. Ingen dansk fyrbøder ville i dag kunne bo under de forhold, der dengang blev de søfarende til del. Men vi tænkte såmænd ikke rigtigt over det dengang. Nå, i efteråret 1898 blev jeg sammen med flere andre sendt til Glasgow for at hente det nye „Ficaria“. Det var en fin nybygning, men vi fik en forrygende tur hjem og havde fem dages sejlad over Nordsøen. Vejret var så hårdt, at vi ikke kunne komme af med den engelske lods og måtte tage ham med helt til København. Nede på fyrpladsen fik vi nogle gevaldige ture hen ad dørken med skovlene i hænderne, og det var ikke let at ramme fyret med kullene. Med mellemrum væltede en sø ned til os med det resultat, at kul og aske æltedes sammen til en snavset og ækel masse. Vi havde lysmaskine om bord, men lanterneerne lyste ved hjælp af petroleum, og jeg kan huske, vi måtte standse, hver gang de skulle tændes og slukkes. Søfolkene kunne ganske simpelt ikke komme op til dem på grund af vand, og vi måtte ligge underdrejet, mens arbejdet stod på. Med „Ficaria“ fortsatte jeg iøvrigt nogen tid i farten mellem København og Newcastle.“

„Dælens gode fyrbødere!“

„Hvordan med forholdene om bord?“

„Dengang syntes jeg, at vi boede fint, skønt vi var

alle otte fyrbødere i samme lukaf. Nå, men heldigvis var vi jo ikke alle til stede på een gang under sejlads. Vi havde tolv store fyr om bord og to fyrpladser. Der var fyr i begge ender af kedlen. Der blev bestilt noget om bord, skal jeg love for. Vi havde somme tider kapsejlads med finske dampskibe, der ligesom vi sejlede med landbrugsprodukter til England. Det skete, at finnerne afgik fra Havnegade, hvor de lagde ind for at laste, samtidig med os, og så gik den vilde jagt over Nordsøen. Vi vandt hver enesæ gang! Nu og da kom en finsk kaptajn efter endt kapsejlads om bord hos os. Jeg kan huske, at en af dem på sit mærkelige skandinaviske engang sagde til os: „Ni er däleme nogle gode eldare!“ — Men det var i høj grad også fyrbøderne, det kom an på, når der skulle sejles hurtigt.“

„Blev De i DFDS?“

„Ja, til 1907, hvor jeg kom til ØK. Her kom jeg om bord i „Anamba“, med hvilken jeg var en tur til Liban, England og Østen. På den næste tur til Østen blev skibet solgt til englænderne, og vi blev i Singapore i 22 dage.“

„Det var varmt at være fyrbøder på de ture!“

„Det skal jeg love for. Ofte var der 40 grader på fyrpladsen, og der blev drukket oceaner af havrevand. Mens vi den første gang lå med „Anamba“ i Bangkok, gik alle mand i land med undtagelse af to matroser. Disse to var de eneste, der fik kolera, mens vi andre, der havde været en tur i land, slap. Vi fik forresten en dansktalende doktor om bord, og han gav os to store stænger karbolsæbe, som vi skulle desinficere med om bord på vejen hjem. Men stængerne forblev urørt, og ingen andre om bord fik kolera. De to matroser døde i Bangkok.“

„Helvedesporten“

„Deres næste skib?“

„Det blev ØKs „Tranquebar“, som jeg var med på 3—4 rejser. Det var et godt skib. Jeg nåede iøvrigt i min tid som fyrbøder at komme 13 gange gennem Rødhavet, der var den værste del af turen til Østen. Her bukkede den ene efter den anden af fyrbøderne under for varmen, og faktisk arbejdede vi på denne strækning dobbelt. Selv måtte jeg et par gange ligge på langs på grund af varmen. Turen var skrap, navnlig fra Aden til Suez og omvendt. Ikke for ingenting blev Aden kaldt „Helvedesporten“! Senere kom jeg ud med andre ØK-skibe. I 1912 kom turen til „Arabien“, hvor jeg sejlede sammen med den senere forbundsformand, Erik Jacobsen, der sad ved roret fra 1920 til 1933. I 1914 lastede vi med „Kataj“ egetræ i Japan. Det halve af lasten skulle til Bordeaux og den anden halvdel til Rotterdam. Da vi kom til Rotterdam, var der ikke een mand i havnen til at losse. Alle var draget øst på til grænsen, men otte dage efter kom nogle af dem tilbage og udlossede os. Vi skulle iøvrigt have vendt om i Rotterdam og have været til Østen igen, men i stedet sendtes vi til Newcastle for at hente kul. Krigen var på det tidspunkt i fuld gang, og mens vi var på vej hjem, gik „Maryland“ og „Chr. Broberg“ ned i Nordsøen. Da vi



- vandafvisende murtfarve





- den populære forsteningfarve fremstillet på basis af
HVID PORTLAND-CEMENT

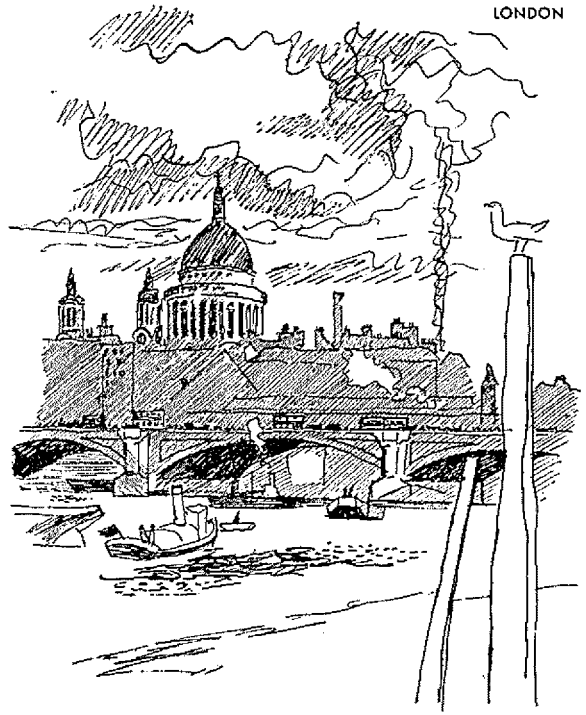
*Den ideelle overfladebehandling
til Bygværker af enhver art.
Fås i 8 smukke farver og hvid.*


Anvendes på
murværk, puds, beton m. m.



FORHANDLERE OVER HELE LANDET

LONDON





WORLD WIDE BUNKERING SERVICE

nåede hjem, stod en kaptajn fra rederiet nede på kajen og spurgte os, om vi havde set nogle miner. Nej, vi havde kun set fiskerbåde, svarede vi. Men det viste sig, at „fiskerbådene“ havde været miner. „Kataj“ fik i København ny last, men jeg gik i land. Jeg var heldig, for da skibet nåede ud i Kanalen, gik det ned. Heldigvis blev alle reddet.“

„Var De i land under krigen?“

„Nej, jeg kom om bord i en af bugsererselskabets både og sejlede med petroleumslægtene på Østersøen, Stockholm og Oslo. I 1919 blev jeg gift, og fra 1920 til 1940 sejlede jeg med Det Forenede Dampskibsselskabs bugserbåd „Askø“. Med den kom jeg ikke uden for Københavns havn. Det var en ganske lille båd, hvori skorstenen senere blev lavet sådan, at den kunne lægges ned. Jeg var eneste fyrbøder om bord og passede samtidig maskinen. Een uge havde vi station ved Kvæsthusbroen og en anden i Frihavnen. Vi arbejdede iøvrigt næsten altid om søndagen, og jeg blev fast inventar om bord i „Askø“. Jeg fik næsten facon efter skibet. Men siden 1940 har jeg altså været i land.“

„— og har ikke fyret siden?“

„Ikke andet end i kakkelovnen, og det kan jeg jo nok klare med de nøddekoks, vi bruger. Jeg får min aldersrente og to gange om året 100 kroner fra rederiet. Min kone og jeg har det godt. Vi stiller ikke så store fordringer og klarer os fint. Min søn ville iøvrigt have været sømand. I nogen tid sejlede han på dækket, men faldt for synsprøven. Så kom han på fyrpladsen, men er nu gået i land.“

Motorskibe? Nej, tak!

„Det er ellers noget andet at være fyrbøder i dag?“

„Ja, jeg skulle engang have været med motorskibet „Fionia“, men heldigvis skete der noget med maskinen forinden, så det ikke kom ud i den omgang!“

„De siger heldigvis!?“

„Ja, for pokker.“ svarer Rasmussen og sender foragteligt en spytklat hen i koksspanden. „Fyrbøderne dér om bord var jo ikke andet end vaskekoner! Jeg har ganske vist aldrig prøvet et motorskib, men det er jo noget helt andet end de gamle kulbrændere. Jeg kunne lide at bestille noget, når jeg alligevel skulle være i søen, i stedet for bare at gå rundt at skrue på haner og fedte lidt med en tot tvist!“

„Nåh, så slemt er det vel heller ikke?“

„Nej, sikkert ikke. Men jeg er jo af den gamle skole. Iøvrigt må man jo med glæde hilse, at søfolkene nu har meget bedre forhold end dengang — på næsten alle områder. Men som fyrbøder i kulbrænderne følte man virkelig sit eget værd. Jeg kan huske, at førstestemeren i „Tranquebar“ engang kom ned i lukafet, mens vi lå i Antwerpen. Vi havde holdt juleaften i havnen, men skulle sejle julemorgen. Mester ville se, om alle var mødt om bord. Alle fyrbøderne var der, men der manglede to assistenter. „Til helvede med assistenterne, når bare vi har fyrbøderne!“ sagde førstestemeren. Nå, heldigvis kom assistenterne om bord i rette tid.“



ATLAS-WERKE AG
BREMEN

Dæksmaskiner til alle Formaal

Vandtætte Døre

Stempelpumper

Centrifugalpumper

Damp-Hjælpemaskiner

Evaporatoranlæg

Ventilationsanlæg

Fødevandsanlæg

Skibskøleanlæg

GENERALREPRÆSENTATION I

ALBERT JENSEN

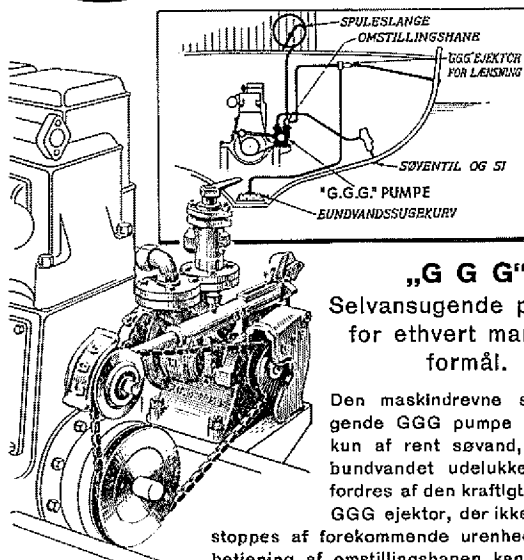
AKTIESELSKAB

AMALIEGADE 32

CENTR. 12 612 TELEX: 2541

GILKES
PUMPS

GILJECTOR læsepumpe, afvaskningspumpe og maskin-kølevandpumpe



„G G G“

Selvansugende pumper for ethvert maritimt formål.

Den maskindrevne selvansugende GGG pumpe passerer kun af rent søvand, medens bundvandet udelukkende befordres af den kraftigt sugende GGG ejektor, der ikke kan stoppes 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.

„Hvordan med forholdet til dækket?“

„Det var ikke altid godt. Men vi satte jo også nu og da nogle grimme, sorte lapper på det hvidskurede dæk, og så blev matroserne arrige. Til gengæld skete det tit, at vi under spulingen af dækket fik en ordentlig skvat søvand ned i fyrrummet! — Vi havde også vore små skærmydsler med kokken, og jeg tror, at vi gennemgående blev mere forkælede af ham end dæksbesætningen. Var maden ikke helt efter vor smag, fik han dårlige kul til kabyssen. Og det var ham jo ikke ligegyldigt, om han skulle fyre med „snus“ eller med gode briketter!“

„Hvad går tiden med nu?“

„Jeg går ture, når vejret er nogenlunde, og slår mig ofte ned på en bænk for at sludre med de andre gamle. Jeg har det godt,“ slutter det ældste medlem i Søfyrbødernes forbund.

— — —

Søfyrbødernes Forbund mødte på jubilæumsdagen en mængde buketter, telegrammer og gaver, og der var trængsel i foreningslokalerne under receptionen, hvor repræsentanter fra alle søfartens organisationer var mødt op.

„Mest glade var vi næsten for et telegram, som vi fik fra Ringkøbing,“ fortæller formanden, Harry Rasmussen. „Der stod i det: „De bedste ønsker for fremtiden sender et medlem i Ringkøbing fra 1897. — Damgaard Hansen, maskinmester.“ — Det ser altså ud til, at der er dukket endnu et gammelt medlem fra stiftelsen af forbundet op. Og jeg har allerede skrevet til afsenderen i Ringkøbing for at takke og for at få nærmere enkeltheder at vide. Jeg synes, det er rørende, at et gammelt medlem ikke har glemt os, selv om han senere gled ud af vore rækker og blev maskinmester.“

Søfyrbødernes arbejdsforhold har skiftet karakter igennem årene, sådan som den gamle fyrbøder fortalte. Nogle tal kan illustrere det: Endnu i 1865 udgjorde dampskibstonnagen kun ca. 5.000 tons her i landet mod sejskibenes 143.600 tons. I 1895 var dampskibstonnagen nået op på 144.100 tons. I året 1900 havde dampskibstonnagen overfløjet sejskibstonnagen. Der var på det tidspunkt 247.000 brt dampskibe og 146.000 tons sejskibe.

Senere led sejskibene totalt nederlag, men så begyndte både de oliefyrede dampskibe og fra 1912 motorskibene at gøre sig gældende på kulbrændernes bekostning.

I dag udgør de kulfyrede dampskibes tonnage i dødvægt-ton kun mellem 3 og 4 procent af den samlede handelsflådes tonnage. Men fyrbøderne er ikke af den grund blevet overflødige og vil stadig være nødvendige for den danske statshusholdning.

Ludwig.

AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE-DAMPKIBSSELSKAB
FREDERIKSGADE 17
KØBENHAVN K

Tysk u-båd på amerikansk museum

Vi er efterhånden vant til, at man — d. v. s. lande med større forståelse af søfartens betydning end Danmark — sender gamle sejskibe på museum. Men at en forholdsvis moderne u-båd bliver museums-genstand, ja, det havde vi næppe drømt om.

Den slags sker også kun i USA, hvor alt skal være „verdens største“. Men det mærkelige er, at den u-båd, der er tale om, ikke er amerikansk, men tysk! Den hedder „U-55“ og er anbragt på Museum of Science and Industry, som vel nærmest svarer til vort „Teknisk Museum“, i Chicago.

Som museums-genstand skal den store u-båd minde om den sidste, blodige søkrig, under hvilken netop den og dens tyske søskende spillede de uhyggelige skurke-roller.

Men u-bådens anbringelse på museet har ikke til formål at medvirke til en oplussen af hadet mod Tyskland. For de fleste amerikanere er tyskernes krigsforbrydelser forlængst glemt. Tyskland ligger så langt væk! Nej, u-båden vil først og fremmest tilfredsstille den amerikanske menigmands hunger efter spændende mekanik.

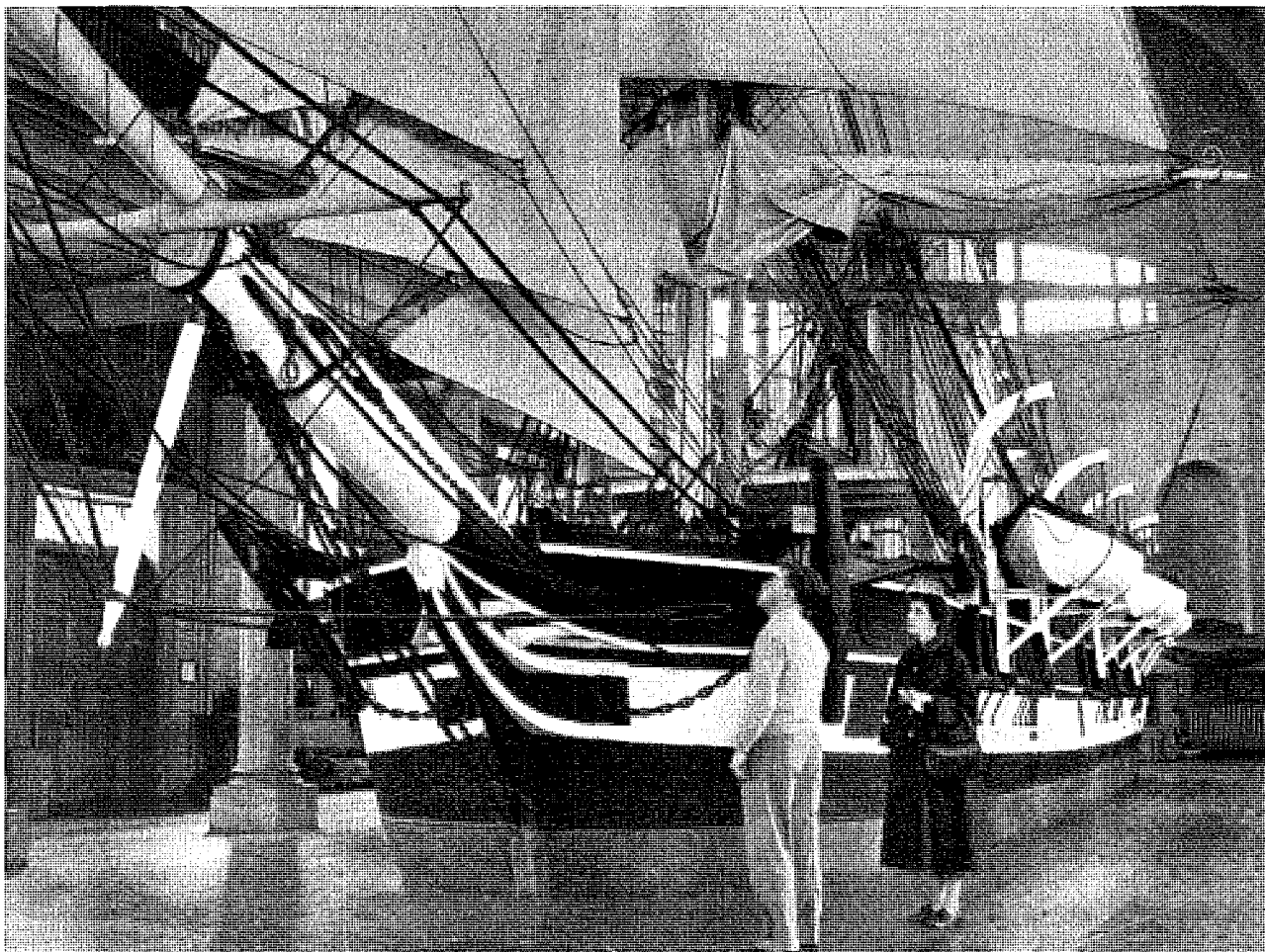
„U-55“ blev taget fra tyskerne og i 1945 anvendt af den amerikanske marine i dens propaganda for at få folk til at yde staten krigslån. Maskinerne var på det tidspunkt taget ud af fartøjet, og amerikanske teknikere og videnskabsmænd undersøgte dem grundigt indtil de mindste enkeltheder for at finde ud af tyskernes konstruktions-metoder. Men vi kender jo amerikanernes næsten sygelige appetit efter souvenirs, og netop souvenir-jagten er vel skyld i, at mange maskin- og andre dele manglede, den dag u-båden blev opstillet på museet.

Amerikanerne gør ingenting halvt. Selv om u-båden for almindelige mennesker at dømme så ud, som en tysk u-båd skulle se ud, var museums-folkene ikke tilfredse. „U-55“ skulle føres tilbage til sin oprindelige skikkelse — næsten klar til at sætte i vandet igen!

Det samme mente mange teknikere uden for museums-folkenes kreds, og derfor påbegyndte man en intensiv jagt efter de manglende dele. Nogle fandt man, og dem, man ikke kunne finde, lavede man — med store omkostninger for de samlebands-indstillede fabrikker — nogle nye af. Mange amerikanske firmaer og fabrikker sendte teknikere til museet for at finde ud af, hvad der manglede.

Tyskerne hørte om de amerikanske anstrengelser for at føre „U-55“ tilbage til dens oprindelige skikkelse. Den amerikanske plan tiltalte dem, og tyske skibsbygnings-firmaer sendte u-båds-dele, som ikke let kunne fremskaffes i USA, ja, den vesttyske regering sendte oven i købet en tidligere u-båds-chef over Atlanten for at være den tidligere fjende behjælpelig med at samle og identificere delene.

De amerikanske museums-folk ville også have, at u-båds-maskinerne skulle arbejde, når museet var åbent, men naturligvis kun for nedsat fart. Dette var et meget stort krav. De to maskiners 18 cylindre var nemlig



Verdens største

Her ser De verdens største skibsmodel. Den findes opstillet på hvalfangstmuseet i New Bedford, USA. Modellen er en nøjagtig kopi af den gamle hvalfangerbark „Lagoda“ — bortset fra at den kun er bygget i halv størrelse. Det er vist det eneste skib af denne størrelse, der nogensinde har ankret op på et nybonet

gulv! Om bord i „Lagoda“ mangler intet af alt det, der skulle findes om bord i et hvalfangerfartøj i sejlernes dage. Sejlene er hejst og alt klar til aktion. Museet i Massachussetts er — også på andre punkter — en virkelig seværdighed. Skade, at det ligger så langt borte!

Fortsat fra foregående side.

fjernet og erstattet med træpropper for at beskytte de indre dele, og ventilerne var ikke at finde noget sted. At fremstille nogle nye var ikke så let, fordi de forskellige fremstillere af diesel-motorer har deres specielle fabrikations-metoder for ventiler. De manglende ventiler kunne faktisk ikke fremstilles i Amerika. Det ville næsten være lettere at bygge en helt ny maskine. Men den slags er rigtige museums-folk selvfølgelig ikke interesseret i. Alt skal være originalt!

Den vesttyske regering hørte om de amerikanske museums-mænds hovedpine og satte sig i forbindelse med Maschinenfabric Augsburg-Nürnberg A. F., som tilbød at fremskaffe ventilerne. MAN, som fabrikken for det meste kaldes, var netop det firma, der havde fremstillet „U-55“s maskine, og ventilerne blev leveret uden omkostninger for amerikanerne. MAN så naturligt nogen reklame i på den måde at blive repræsenteret på

et stort amerikansk museum og i samtidig at få sit navn i amerikanske aviser.

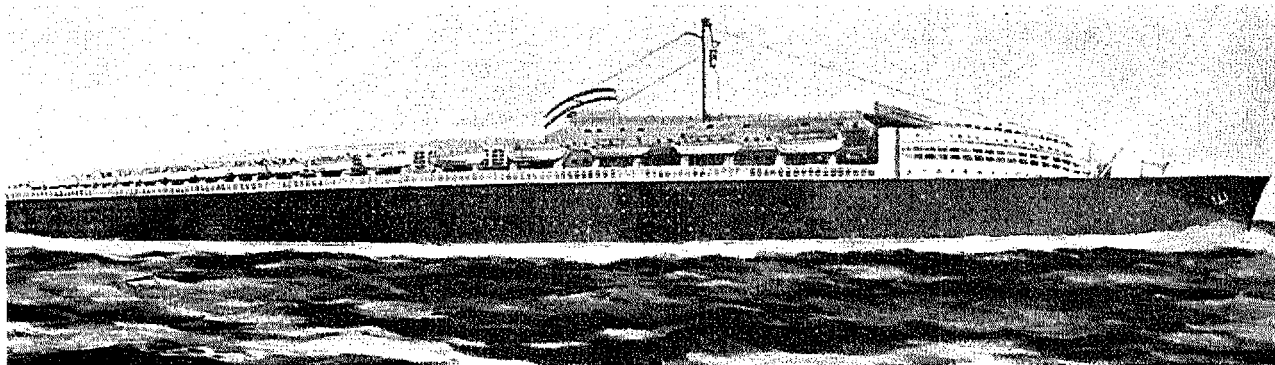
Og nu er næsten alle de manglende dele blevet installeret i „U-55“. Amerikanske drenge i alderen fra 3 til 100 år har noget at glæde sig til. Snart vil de kunne se, føle og høre de store, kraftige maskiner gå inden for det uhyggelige stålskrog.

Det er en næsten barok tanke, at en nazi-u-båd ved den nuværende vesttyske regerings hjælp i den nærmeste tid sandsynligvis vil fordoble et amerikansk museums indtægter!

—wig.

A/s Dampskibsselskabet VENDILA

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



USA har projekteret en kæmpelinje, om bord på hvilken man skal kunne „gøre“ Atlanten for kun 350 kroner.

Over Atlanten for kun 50 dollars!

Søfarten har efter krigen i stadig større grad kunnet mærke konkurrencen fra luftfartens side på Atlanterhavet. Kort efter krigen, i 1947, da den transatlantiske lufttrafik for alvor var kommet i gang, befordredes ialt 457.000 personer over Atlanten pr. skib, medens 194.000 kom over med fly. I 1954 var antallet af skibspassagerer ganske vist blevet fordoblet og udgjorde 938.000, men samtidig var lufttrafikken mellem Europa og Nordamerika praktisk taget blevet tredoblet, idet der ad luftvejen transporteredes 581.000 passagerer. I løbet af 1955 fortsattes denne udvikling med samme tendens, altså til fordel for flyvemaskinerne.

Dette fik Atlantens store linere at mærke. En af dem fik engang i oktober sidste år kun udsolgt en fjerdedel af sine 2.500 passagerpladser.

Søfarten bliver måske med tiden nødsaget til at sænke billetpriserne betydeligt for at kunne holde stand mod konkurrencen fra luften. Det mener man i alle tilfælde i Amerika, hvor der fornylig er blevet offentliggjort et projekt gående ud på at bygge et kæmpeskib på ca. 90.000 tons — „Queen Elizabeth“ er på 83.673 brt — med plads til 6.000 passagerer. Men det også en hotelmand, der står bag planen, nemlig direktør H. B. Cantor fra Carter-hotelkoncernen. Han regner med, at

projektet vil få den amerikanske regerings velsignelse og støtte. Fartøjet skal nemlig kunne gøre 34 knob mod de 29—30 som „United States“ (officielt) kan gøre. „United States“ er som bekendt indehaver af Atlantens „blå hånd“, og selv om Atlantens søfart i forhold til luftfarten havde en lille fremgang, kunne dette skib sidste år notere en ny rekord i den transatlantiske passagerfarts historie med det hidtil største antal transporterede passagerer, der lå på over 70.000. Det nye kæmpeskib skal efter planen kunne klare rejsen over Atlanterhavet på mindre end fire døgn.

Naturligvis skal skibet, som man agter at bygge, også kunne bruges som troppetransportskib, og netop derfor håber direktør Cantor på statsstøtte. Skibet skal også indrettes smagfuldt, men enkelt og effektivt, så det hurtigt kan omdannes til militært brug. Bl. a. vil man kun have en klasse om bord, på hvilken man kan rejse over Atlanten for 50 dollars — altså ca. 350 kroner. Men denne pris skal kun gælde for selve rejsen med kahysplads. Måltider, drikkevarer o. s. v. må enhver selv betale efter trang, smag og tegnebog. Alligevel vil en sådan liner betyde en hård konkurrent for lufttrafikken.

E. L.

HOLM-PETERSEN:

Fanø Sejlskibe

Beretninger og Breve fra de hvide
Sejls Dage.

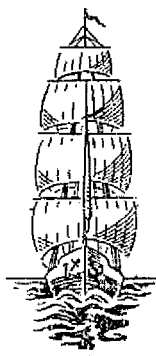
334 Sider — rigt illustreret

30 Kr., indb. i smukt Helbind
hæftet 25 Kr.,

kan bestilles hos enhver Boghandler

Henning Clausens Boghandel

Rådhuspladsen — Aarhus



VIRGINIA ROSE



- en herlig
shagtabak

Grave Nord for Helsingør

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 sidste i rækken:

Der har været mange grave nord for Helsingør. Hvert af lejerne har sikkert haft en eller flere grave. Hornbæk plantage har taget sin part. Ved Hornbæk kirke fandtes en grav, nu forlængs nedlagt, den kaldtes „Russerhullet“.

For at nævne de mest kendte er der den såkaldte „Tyrkerhøj“ i Hornbæk plantage. Her udfør strandede et tyrkisk skib. Mandskabet reddedes i land, de blev indkvarteret hos fiskerne, der sørgede godt for dem. En mand døde af koldbrand. Han blev begravet i plantagen. Stedet fik navnet „Tyrkerhøjen“. Højen er borte, men stedet kan påvises.

I „Negergraven“ ved Fabers hus i Nakkehoved hviler en negersømand.

I Smidstrup er der engang myrdet en bissekræmmer. Han blev også begravet nær mordstedet („Bissekræmmergraven“). Den har derfor ingen tilknytning til sømandsgravene.

Niels Hansens grav i Udsholt. Det kan ikke påvises, hvor den var. Den var omgivet af en firkantet stensætning af strandsten, som hyrdedrengene holdt vedlige. En gravsten med navn N. H. S. Thurø var fjernet og er senere fundet. Egnens beboere brugte langt op i min tid at mærke deres ting, f. eks. med J. N. S. = Jens Nielsen, Cornelius Olsen C. O. S. o. s. v. Eftersøgning i kirkebøger fra Thurøs omegn endte uden resultat. Overleveringen siger, at den døde var svensker.

Et stykke fra Niels Hansens grav fandtes en anden sømandsgrav, som efter alt at dømme er fra Christian IV's tid. Tiden stadfæstedes ved fundet af 4 sølvmonter. Det var museumsleder Terstin og dyrlæge O. Hardt, som foretog udgravningen. Det er såvidt jeg ved, det eneste tilfælde, hvor der er fundet penge i en strandvaskergrav. Pengene, der falder ind under bestemmelserne om „Danefæ“, blev indsendt til Nationalmuseet. Det var 2 slags mønter, 2 af hver slags. Det ene hold beholdt Nationalmuseet, medens Gilleleje Museum har det andet. Ligresterne blev begravet på Blidstrup kirkegård.

Egnen er desuden kendt for sine mange gravhøje fra oldtiden.

Oplysningerne om disse grave er fra en af Terstin's bøger: „Fra det gamle Gilleleje“.

Drachmanns digt: „Der drev en person på strandbredden op“, er sikkert en oplevelse fra hans flerårige ophold i Hellebæk.

Til slut en spøgehistorie fra Hellebækegnen. Afdøde fru Bertha Olsen, Horserød, der var datter af ejeren af

Ellekildegård, Hans Gudmandsen, fortalte, at hun sammen med sine forældre en mørk aften kørte hjem til Ellekilde fra Helsingør. Vejen, som nu går langs stranden, gik dengang ovenover strandbakkerne. På det sted, hvor Kobberdammens afløb fører under vejen, standede hestene pludseligt og var ikke til at drive frem. Så kom der noget tyndt hvidt som et meget stort stykke papir eller tøj blafrende hen over vejen lige foran hestene. Så snart det var inde over dammen, satte hestene i vildt spring fremad. Det var meget vanskeligt at herolige dem igen.

„Mand over bord“ lød råbet

Uddrag af Chr. Richards skønne digt om Jørgen Brasks skæbne

Gyngende skød sig briggen
fremad med vinget mod,
stærke hølger rortes,
men farten var god.

— — —

Det mørknede, og det kulede
alt mer og mere op,
Mærsejl skulle rebes
af en forvoven krop.

De andre, de trykket sig,
men Jørgen bød sig til.
Kaptajnen sagde rolig:
„Lad Jørgen, om han vil.“

Og ungersvenden entred'
derop som en kat
og rebet og beslog
i den hælsmørke nat.

— — —

Men just som Jørgen atter
satte foden på dæk,
kom der en frådende brådsø
og skyllede ham væk.

Det høretes knap i bølgen,
det sagte smule plask.
Rørgængerens så udefter:
„Der gik nok Jørgen Brask.“

Dog hvem stod til at redde
i denne skrappe sø,
briggen måtte fremad,
og Jørgen måtte dø.

Afslutning

Vi rystes ved beretningerne om, hvorledes man i svundne tider ved umenneskelige pinsler fik mennesker til at tilstå forbrydelser, de aldrig så meget som havde tænkt på at begå. Er menneskene blevet bedre? Er vor så udskregne kultur kun et tyndt lag fernis, som

råhed og grusomhed let kan afkaste. De sidste krige har givet beviset herpå. Forhørsmetoder og fangelejr gav ikke hekseprocesserne noget efter.

Så længe troen på de onde magter truede, søgte befolkningen hjælp hos de gode. Kirkerne blev flittigt besøgt. Med overtroen svandt også troen, og atheismen bredte sig. Nu synes det at bedre sig. I en forjaget tid, hvor alt er teknik og travlhed, søger menneskene atter de steder, hvor de kan finde fred og åndelig hvile.

Snekkerstenskorset var et synligt bevis på, at der er magter og love, vi er ude af stand til at ændre. Korset rejstes i en streng tid og burde aldrig være fjernet. I mange andre lande, særligt sydpå, er der mange steder pestmonumenter. Hvorfor mindes mange tvivlsomme sejre ved pragtfulde monumenter, i stedet for at stemmes til alvorlig eftertanke ved for en gangs skyld at mindes de mørke tider i vor historie.

Korset kan rejses igen for et par hundrede kroner, men det bør stå som minde over en af Danmarks hårdeste trængselstider. Jeg har både hos enkeltmand, foreninger og institutioner kun mødt velvilje for denne tanke.

A. Nielsen.

Kildeangivelser:


Landsarkivet for Sjælland og Lolland-Falster.
 Dansk Folkemindesamling.
 Det kgl. Bibliotek.
 Erslev m. fl.: Danmarks Riges Historie.
 Laur. Petersen: Helsingør i Sundtoldtiden.
 Betzonich: Dansk Soldaterliv.
 Ferslev: Fra det gamle Gilleleje 1949.
 Drachmann: Paa Sømands Tro og Love.
 Thieles Folkesagn III.
 V. Sieverts: Hekseri og Overtro.
 Politiken 21/9 1926.
 Illustreret Tidende 19/3 1899.

Mundtlige oplysninger:

Arkivar H. Ellekilde.
 Skibsbygger, havnefoged Edv. Magnussen, Humlebæk.
 Tømremester A. Johannesen, Snekkersten.
 Sognefoged J. Johannesen, Snekkersten.

For den store imødekommenhed, jeg overalt har mødt, bringer jeg hermed min hjerteligste tak, ikke mindst til „Vikings“s redaktion.


A. Nielsen.



KGL. HOFMØBELFABRIKANT
C. B. HANSENS ETABL.

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

Moderne
UNIFORMSHUER
Guld- og Sølvgaloner
Guld- og Sølvbroderede Kranser
Emalleflager · Emalleemblemer
Uniformsknapper



★

C.L. SEIFERT A/S

KGL. HOF-GULDTRÆKKER
 ST. REGNEGADE 12-16 · TELEF. C. 297

★

Danmarks ældste Guldtrækkeri

SPAREKASSEN

for
 Kjøbenhavn og Omegn

Hovedkontor
 NIELS HEMMINGSENSGADE 24



KNUD E. HANSEN

Consulting Naval Architects
 Marine Engineers

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

BASSE & CO.

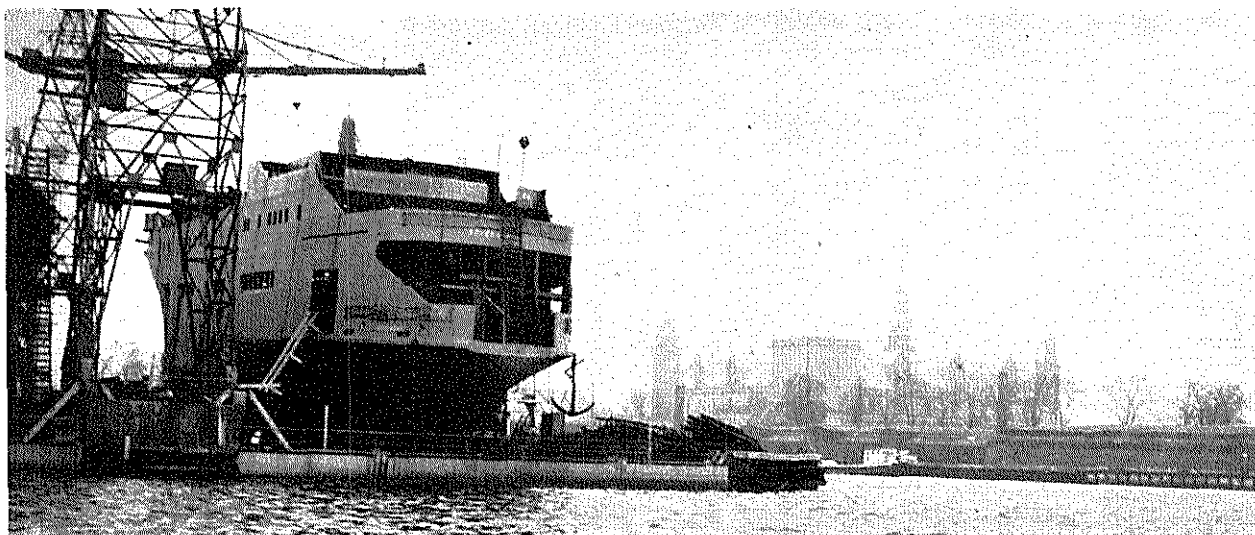
Amaliegade 33, København
 Telef. Minerva 3232
 Telegramadresse: Damphetland, Steam Pacific
 Fjernskriver: no. 2250

★

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

DE FORENEDE KULIMPORTØRER

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211
 KØBENHAVN K.



Helsingør søsatte 333 skibe på 75 år

Byen mistede sundtolden, men fik et skibsværft i stedet

1957 er på mere end eet område et mærkeår for Helsingør. Byen kan i år fejre 100-året for sundtoldens ophævelse, og netop i dag — den 1. marts — fylder Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri 75 år.

Sundtoldens ophævelse har for eftertiden været et smukt eksempel på, hvordan Danmark på en fornuftig måde løste et kildent problem af samme dimensioner som Suez-krisen i dag. Men desværre er eksemplet ikke blevet fulgt. Ved sundtoldens ophævelse gik Danmark og navnlig Helsingør by glip af store pengesummer, og i de næste 25 år var Helsingør en fattig by.

Skibsreder M. C. Holm blev Helsingørs redning. Holm, der var født på Mors og udlært som skibstømrer, rejste i en ung alder til Californien, hvor han havde succes og ved slid og slæb efterhånden blev ejer af et mindre skibsværft. Efter sin hjemkomst til Danmark grundlagde han rederiet „Norden“. Senere kom han i forbindelse med kredse i Helsingør, der allerede i nogen tid havde syslet med tanken om et skibsværft.

M. C. Holm og hans medarbejdere måtte igennem lange og trange forhandlinger med myndighederne for at få overladt en del af eksercerpladsen ved Kronborg, og først da Holm erklærede, at hvis pladsen ikke snarest blev stillet til rådighed, ville Helsingør intet skibsværft få, højede myndighederne sig.

Den 1. marts 1882 påbegyndte man anlægget af skibsværftet med en aktiekapital på 1,6 millioner kroner, og virksomheden kom til at begynde med til at dække over et areal på 37.000 kv.m. Værftet, der bl. a. fik eget støberi, kedelsmedie, snedkerværksteder og efter den tid hypermoderne værktøjsmaskiner og kraner, havde ikke ligefrem bliden bør i starten. Der fulgte nedgangsår for skibsbygningen i slutningen af 80'erne,

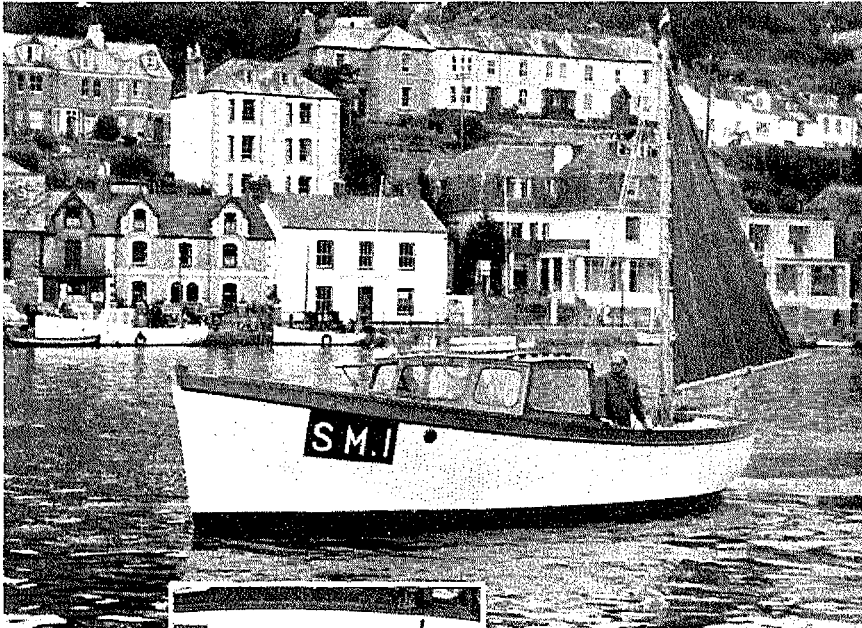
men den nystartede virksomhed klarede alle skær og var endda i stand til at udvide allerede i 1896, bl. a. med anlæggelsen af endnu en tørdok. Aktiekapitalen udvidedes til 2,1 million kroner.

Senere er værftet blevet udvidet og moderniseret gang på gang, og i dag har selve værftet et grundareal på 62.000 kv.m. Med sine spredte lagre og værksteder råder værftet over et areal på 131.000 kv.m. Værftet har på grund af sin beliggenhed et ret begrænset areal til rådighed, og derfor har man måttet udvide i højden i flere tilfælde.

M. C. Holm var formand for værftets bestyrelse lige til sin død i september 1892, og fra 1887 til maj 1892 tillige direktør.

I de sidste 30 år er værftet blevet ledet af direktør H. P. Christensen, under hvis dygtige førerskab store mål er blevet nået. I dag råder værftet over to nybygningsbeddinge, der blev moderniseret og forlænget i 1953. På dem kan der bygges skibe på op til 12.000 tons dødvægt. Værftet har to tørdokker. Den mindste kan tage skibe med en længde af 118 meter, mens den store kan klare skibe med en længde af 150 meter. Den store tørdok blev taget i brug i 1955 som erstatning for den gamle dok fra 1882. Takket være denne dok kan værftet påtage sig tørsætning og reparation af skibe på op til 12.000 tons dødvægt. I forbindelse med dokken er indrettet anlæg for uddampning af tankene om bord i tankskibe. Endelig råder værftet over en ophalerbedding, der kan tage skibe på op til 4.000 tons dødvægt.

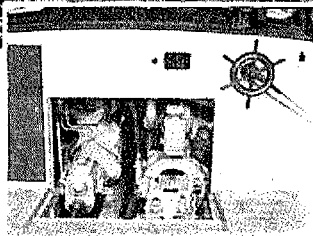
Værftets maskin- og kranpark er den mest moderne, der tænkes kan, og værftet står godt rustet til at møde eventuelle vanskelige tider. For øjeblikket er værftet



Pålidelighed, god driftsøkonomi og sikker start m.m. var nogle af de krav, man stillede til den motor, der skulle installeres i „Cannet“, en båd, som byggedes på et værft i Sydengland, og som koberen ville bruge til hajfiskeri. Den skulle udover den almindelige drivkraft have en hjælpemotor, som skulle modvirke havstrømme og holde båden stille, når man kom frem til fiskepladsen.

Drivkraften blev Bolinders 3-cyl. marinedieselmotor, og hjælpemotoren blev den 1-cyl.-model af samme velkendte motor.

Bolinder har den ideelle motor indenfor effektområdet 10-50 hk, og ydermere står Bolinder-Munktells eksperter parate med service, når det gælder beregning, konstruktion etc.



Forlang specialprospekter og tilbud Hilda 800

Bolinder
Marinedieselmotorer over hele verden

A/S ELECTRIC

Vesterbrogade 181, København V.

RHUM
NEGRITA

LIQUEURS
BARDINET

BORDEAUX



FRANCE. N° 165

Repræsentant for Danmark:

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



Direktør H. P. Christensen.

ligesom andre skibsværfter inde i en højkonjunktur, men det har også haft sine vanskelige perioder. Den værste indtraf i begyndelsen af trediverne, og da værftet fejrede 50 års jubilæum i 1932, så det sort ud. På det tidspunkt beskæftigede skibsbygningen i Helsingør 1620 arbejdere og funktionærer. I dag er tallet mere end dobbelt så stort, nemlig 3.600. Sidste år udbetalte virksomheden ca. 42 millioner kroner i lønninger! For at skaffe boliger for arbejdere, der kommer langvejs fra, har værftet måttet opføre komplekset „Grønnegården“.

Helsingør Skibsværft er navnlig blevet internationalt kendt for sine mange specialskibe. Især er værftet ekspert på færge-området, men bygger iøvrigt enhver form for skibe. I løbet af de 75 år har værftet søsat 333 skibe!

Blandt de mange bemærkelsesværdige nybygninger, Helsingør Skibsværft igennem årene har afleveret, kan bl. a. nævnes „Kronprins Frederik“ og „Kronprinsesse Ingrid“, der danner bro mellem Esbjerg og Harwich, „Kronprins Olav“, der har gjort DFDS' Oslo-rute internationalt kendt, en lang række danske jernbanefærger og bilfærger, det smukke norske passagerskib „Venus“ (også kaldet „Nordsøens dronning“) og den franske færge „Saint Germain“, som ved afleveringen var verdens største skib af sin art.

Sidste år afleverede Helsingør Skibsværft den store dobbeltdækkede jernbanefærge, „Halsskov“, til stats-

banerne. Denne færge betegner en nyskabelse inden for skibsbygningen. For øjeblikket har værftet det store passagerskib „Prinsesse Margrethe“ under bygning til DFDS' Oslo-rute. Dette skib bliver det første i den danske handelsflåde med stabiliserings-finner.

Skibsværftets reparationsafdeling har også igennem årene udført mange betydelige arbejder. Blandt disse fremhæves ombygningen af den tidligere omtalte „Venus“, der blev bygget i Helsingør i 1931. Under krigen blev skibet taget fra Norge af tyskerne, og da kampene sluttede i 1945, fandt man lineren sunket i Hamborgs havn — ramt af to bomber. Bl. a. var skibets maskineri blevet helt ødelagt, og Det Bergenske Dampskibsselskab troede ikke, at fartøjet nogensinde ville komme ud at sejle mere. Skibet blev imidlertid nødtørftigt repareret og derpå slæbt til Helsingør. I maj 1948 fremstod „Venus“ som en helt ny „Nordsøens Dronning“. Før havde det plads til 285 passagerer, mens det nu kan transportere 400 passagerer over Nordsøen ad gangen.

Værftets maskinafdeling er også af stor betydning. Den fremstiller bl. a. skibsdieselmotorer af Burmeister & Wains konstruktion og dampmaskiner af egen konstruktion.

I 1954 udvidedes værftets aktiekapital til 12,6 millioner kroner i overensstemmelse med virksomhedens hurtige fremmarch, og Helsingør kan med rette sige, at skibsværftet gav byen, hvad der blev berøvet den ved sundtoldens ophævelse. I dag tjener byen sine penge ved produktivt arbejde, der er til gavn for hele landet.

Helsingør Skibsværft har heller aldrig været bange for at prøve noget nyt. Direktør H. P. Christensen har efter krigen ladet gennemføre en række eksperimenter med gasturbiner på værftet, og i anledning af jubilæet er udsendt et festskrift, hvori fortælles, at værftet har ladet nogle af sine ledende ingeniører uddanne i atomteknik. Denne uddannelse fortsættes stadig. Samtidig er værftet medstifter af det selskab, der fornylig er oprettet med atomenergiens erhvervsmæssige anvendelse for øje. Værftet vil således stå godt rustet, når atomenergien for alvor holder sit indtog herhjemme til søs og i land.

Helsingør Skibsværft og Maskinafdeling har iøvrigt også ydet — og yder stadig — en stor indsats i land. Bl. a. har denne afdeling leveret mange store kedelanlæg, hvoraf fra de sidste år må fremhæves det meget store anlæg til Svanemølleværket i København. Endvidere har landafdelingen bygget mange broer i ind- og udland samt tankanlæg til danske havnebyer. Værftets kedelafdeling har eksporteret flere skibskedelanlæg.

Værftets allerede omtalte forsøgs-gasturbineanlæg, der udførtes i 1949, har allerede gjort sin gavn. På grundlag af erfaringerne med dette anlæg begyndte man i 1953 at bygge turboladere til de B & W totakts motorer, værftet selv fremstillede. De første turboladere blev indbygget i m/s „Abelone Vendila“, og derefter påbegyndte værftet en systematisk fabrikation af turboladere i standardstørrelser.

DE FORENEDE BUGSERSELSKABER KØBENHAVN

Helsingør Skibsværft har et meget nært samarbejde med A/S Aarhus Flydedok og Maskinkompagni, der beskæftiger sig med skibsbygning, skibsreparationer samt maskin- og kranfabrikation. Denne virksomhed har to flydedokker, der hver kan klare skibe på op til 8.000 tons dødvægt. Sidste år anlagdes et beddinganlæg beregnet til nybygning af skibe op til 5.000 tons dødvægt. Virksomheden i Århus er for øjeblikket inde i en hastig udvikling.

Helsingør Skibsværft er ejer af Frederikssund Skibsværft, der bygger træskibe. Blandt dette værfts fineste arbejder var ishavs-skibet „G. C. Amtrup“ til Grønlands Styrelse. Desværre ødelagdes skibet efter kort tids tjeneste af en voldsom brand. Værftet i Frederikssund bygger hovedsagelig fiskekuttere til ind- og udland. Navnlige har islandske fiskerederier været flittige aftagere. Til den danske marine har Frederikssund Skibsværft i samarbejde med Orlogsværftet bygget en serie hurtiggående motortorpedobåde.

Et af Helsingør Skibsværfts store problemer er i dag fremskaffelsen af det nødvendige stål. Denne vanskelighed er Helsingør-værftet ikke alene om. Men iøvrigt kan Danmark i høj grad takke direktør H. P. Christensen og hans medarbejdere for, at Det Danske Staalværk i dag kan dække en ret betydelig del af værft-

ternes stålforbrug. Helsingør Skibsværft er en af hovedinteressenterne i stålvalseværket, som iøvrigt er i stadig fremgang. Værfternes stigende stålforbrug har nødvendiggjort omfattende udvidelser af stålvalseværket. Når disse udvidelser er afsluttet, vil stålsituationen blive betydeligt forbedret for de danske værfter.

I anledning af jubilæet har værftet, som omtalt, udsendt en smuk tryksag, der er redigeret af direktionssekretær H. Kjølhede. Skriftet er på 62 sider, hvoraf halvdelen udgøres af billeder. Forsiden, der er i farver, viser m/s „Prinsesse Margrethe“ passere Kronborg med værftet i baggrunden. Forsiden er udført af tegneren Riise. —

Der er ingen tvivl om, at Helsingør Skibsværft og Maskinafdeling står godt rustet med fremtiden for øje, og gamle Holger Danske nede i Kronborgs kælder har god grund til at glæde sig over støjen fra skibsværftet. For Helsingørs indbyggere må tryklufthamrenes bulden og kranernes hvinen være sød musik!

Hvem skulle iøvrigt have troet, at det gamle Kronborg slot og et moderne skibsværft kunne klæde hinanden så godt, som de i virkeligheden gør? Kronborg og skibsværftet er de to ting, man først får øje på, når man kommer til Helsingør ad søvejen, og det er også dem, der har gjort byen kendt. O. L.

UDENBORDS - **ARCHIMEDES**

INDENBORDS - **GØTA**

MOTORER DE KAN STOLE PAA

OG TIL DE RIGTIGE PRISER OG BETINGELSER

leverer

V. H. LANGEBÆK & SØN

CIVILINGENIØRER

TRONDHJEMSGADE 9, KØBENHAVN - TRIA 5400

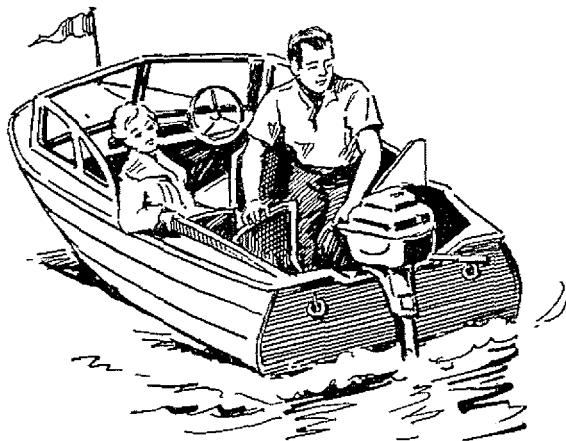
FABRIK OG LAGER: BALLERUP 97 09 90

Forlang Tilbud og PROSPEKT

AFLÆG BESØG I VOR Udstilling

Trondhjemsgade 9

Vi opgiver Dem vor nærmeste FORHANDLER

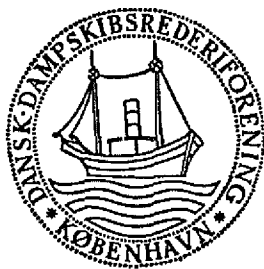


Fra Værft · Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. marts 1957



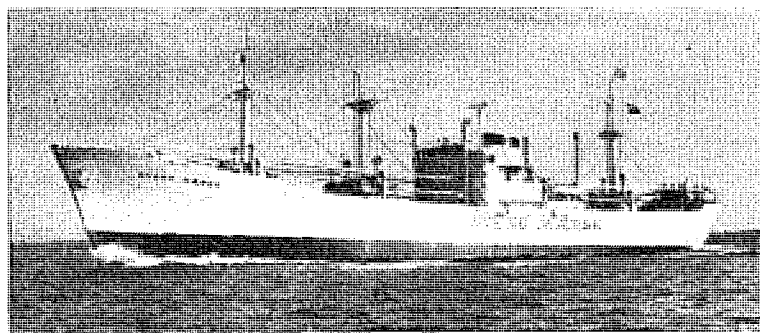
Medlemmer

Aabenraa Rederi A/S
 D/S „Activ“ A/S
 D/S af 1912 A/S
 R/A „Atalanta“
 D/S „Baltic“ A/S
 A. H. Basse R/A
 Chr. Borg
 D/S „Bothnia“ A/S
 A/S D/S på Bornholm af 1866, Rønne
 C. Clausen A/S
 Concord Line A/S
 D/S „Dania“ A/S
 Danish American Gulf Oil Transport 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. Jebsen 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
 Olav-Line 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 Svenningesen
 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 Svend Mærsk

Tirsdag den 15. januar 1957 afleveredes fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's værft på Refshaleøen fragtmotorskibet „Svend Mærsk“, nybygning nr. 741, kontraheret af Dampskibsselskabet af 1912, A/S,

København. — Skibet er bygget til Lloyd's Register of Shipping's højeste klasse + 100 A.1. som åben shelterdækker med materialedimensioner svarende til „full scantling vessel“.



M/S „Svend Mærsk“.

Hoveddata for m/s „Svend Mærsk“ er:

Længde mellem perpendicularer	114,300 m
Bredde	16,460 m
Sidehøjde til øverste dæk	9,754 m
Sidehøjde til andet dæk	7,163 m
Dybgang til sommerlastelinien (åbent skib)	6,744 m
Tilsvarende dødvægt	5900 eng. tons
Lastrummenes kapacitet inkl. bak og højtanke:	
total grain	11.000 m ³
Fart på lastet prøvetur	14¾ knob

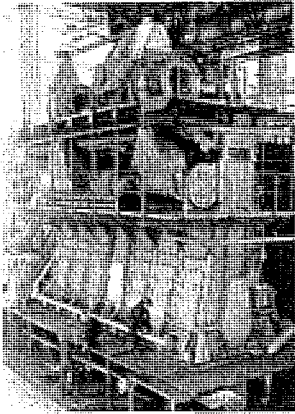
Skibet er et enkeltkruet motorskib med to gennemgående dæk, fremfaldende stævn og krydserhæk. Maskineriet er anbragt midtskibs.

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, brændselolie, vandballast, latex, molasse eller tørlast.

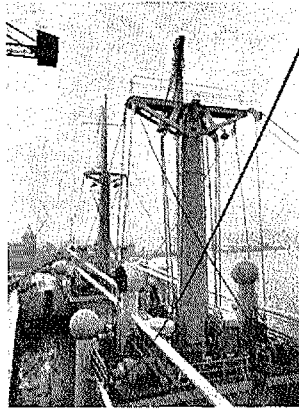
Ventilation af lastrummene er en kombination af mekanisk og naturlig ventilation.

Rigningen består af 2 pælemaster, 1 pælelademast samt 4 almindelige lademaster. Lugerne betjenes af elleve 5 ts. bomme, fem 10 ts. bomme samt af 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 tilkøbes 7,5 tons tromler for 40 ts. bom. Den elektriske mekaniske styremaskine er leveret af Thomas B. Thrige.



Hovedmotor.



Fordæk.

Skibet er forsynet 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“ er udstyret med fuldt moderne navigationsmidler såsom radar, radio, radiopejler, gyrokompas og ekkolod.

I hus på kommandobro er indrettet styrehus, kortrum, radiatorum samt rum for telegrafist. Telegrafistens kammer udført med malede skodder og med møbler i elm.

I hus på promenadedæk findes aptering for kaptajn, lods, telegrafistassistent og 2 aspiranter. Kaptajn har opholdsrum, kontor, soverum og bad. Møblerne hos kaptajn er udført i nød, medens de hos de øvrige er udført i elm.

I hus på bådedæk forefindes hospital, 2 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, mester-messe, assistent-messe, kokkes messe, kontorer samt kabys og pantry.

Agter på 2. dæk, øverste dæk og i hus på hytte 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.

Maskineriet består af en seks-cylindret, enkeltvirkende to-takts krydshoved dieselmotor af B & W type 662-VTBF-115 på 4500 IHK ved 130 omdr./min.

Motoren er indrettet til drift med tung olie.

Hjælpemaskineriet består af tre fire-cylindrede dieselmotorer af B & W's enkeltvirkende, fire-takts trunkmotor-type 425-MTH-40, direkte koblet til hver sin jævnstrømsdynamo. Normal ydelse pr. maskine: 143 kW ved 220 volt og 450 omdr./min.

Der findes en oliefyret, vertikal kedel med en hedeplade på ca. 50 m² samt en udstødsgaskedel med en hedeplade på ca. 80 m².

Kedlerne er beregnet for et arbejdstryk på 7 atm. og kan arbejde parallelt.

Søsætning af Danmarks største skib, motortank- skibet Emma Mærsk



Skibets gudmor, Hds. excellence fru minister Bibidh Virajjagar.

Lørdag den 26. januar 1957 søsattes dette tankskib (værftets byggenr. 139) til A. P. Møllers rederier fra Odense Stålskibsværft A/S, Odense.

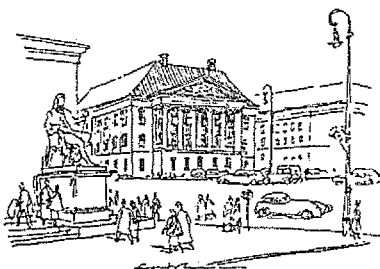
Skibet blev navngivet af hendes excellence, fru minister Bibidh Virajjagar, og afløbningen overværedes af hans excellence, ministeren for Thailand Bibidh Virajjagar og datteren, frøken Vasna Bibidh Virajjagar, skibsreder A. P. Møller og frue og andre repræsentanter for værft og rederi.

Skibet bygges som helsvejst skib til Lloyd's Register of Shippings højeste klasse og bliver på ca. 29.400 tons d. w.

Skibets totale længde er 180,3 m og dets bredde 24,7 m.

Skibet får ialt 24 tanke, 8 centertanke og 2x8 side-tanke, samt et lastpumperum umiddelbart foran for maskinrummet og et mindre pumperum forude. Det udstyres med endog meget kraftige pumper og forsynes med varmespiraler i alle lasttanke.

Rummelig og smuk aptering for kaptajn og dæks-



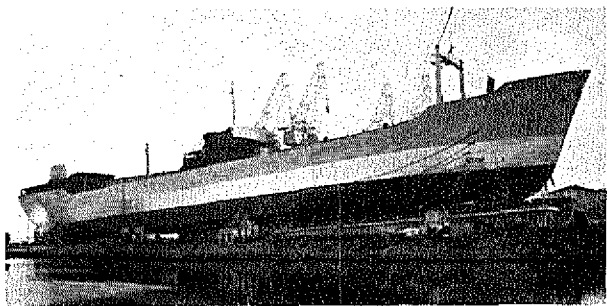
HANDELSBANKEN

HOVEDSÆDE:
HOLMENS KANAL 2
KØBENHAVN K



93 AFDELINGER
OG FILIALER OVER
HELE LANDET

— den moderne bank med de gode traditioner



„Emma Mærsk“.

officerer anbringes i brohuset midtskibs, medens maskinbesætningen og mandskabet anbringes i agterskibet i gode, rummelige enekamre, ligesom der indrettes messer og rygesaloner såvel for officerer som for det menige mandskab. Der er luftkonditionering i alle kamre og saloner.

Skibet bliver forsynet med de bedste navigationsinstrumenter og udstyr, såsom radar, ekkolod, gyrokompas og selvstyrer, SAL-log, radio, radiopejler og radiotelefon.

Maskinen består af en nicylindret Burmeister & Wain dieselmotor med turboladning, som udvikler ca. 12.500 hk. Skibet får B & W diesel-hjælpemotorer og iøvrigt damp-hjælpemaskineri.

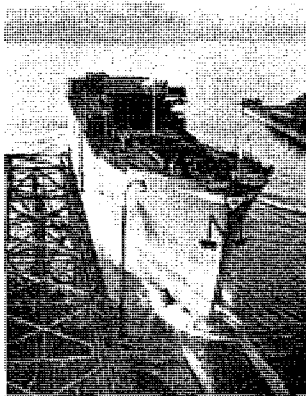
M/s Bellina

Torsdag den 17. januar 1957 søsattes fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's skibsværft på Refshaleøen fragtmotorskibet „Bellina“, nybygning nr. 744, kontraheret af Rederiaktiebolaget Dalen, Göteborg, skibsreder Jørgen J. Lorentzen.

„Bellina“, der er det største tørlasteskib, som hidtil er bygget i Danmark, er det første af to søsterskibe, rederiet har i ordre hos Burmeister & Wain, det andet skib forventes at blive søsat i april dette år. Skibene vil blive bygget til Lloyd's Register of Shippings højeste klasse + 100 A. 1, og forstærkes til at føre „heavy cargo“ med materialedimensioner svarende til en dybgang af ca. 9,118 m.

Hoveddata for m/s „Bellina“:

Længde mellem perpendicularer	144,78 m
Bredde på spant	19,51 m
Dybde til 2. dæk	9,91 m
Dybde til øverste dæk	12,57 m
Dybgang ca	9,12 m
Dødvægt ca.	14.800 ts.
Fart på lastet prøvetur	14,5 knob



M/S „Bellina“.

Skibet rigges med 4 tobens-master og 2 lademaster, alle af stål.

Maskineriet er anbragt agter, og der er 6 hovedlaste-rum og mellemdæksrum. I maskinrum højtanke for olie.

I midtskibs opbygning indrettes aptering for reder, passagerer og officerer, samt salon. I hytte og i dæks-huse agter aptering for officerer, underofficerer og mandskab med messer, rygesalon og opholdsrum.

M/S „Bellina“ forsynes med moderne navigationsmidler såsom radiopejler, radar, gyrokompas og selvstyrer, ekkolod, elektrisk log etc.

Hovedmotoren er en syvcylindret dieselmotor af B & W's enkeltvirkende, totakts, direkte omstyrede krydshovedtype 762-VTBF-140 med udstøderturboladning og indrettet for drift med tung olie.

Motoren udvikler normalt 6200 ihk svarende til ca. 5600 ehk ved ca. 120 omdr./min.

Hjælpemaskineriet består af tre femcylindrede, fire-takts, enkeltvirkende trunk-dieselmotorer, type 525-MTH-40, direkte koblet til hver sin jævnstrømsdynamo. Normal ydelse pr. maskine 200 kw ved 220 volt og 500 omdrejninger pr. minut.

Rederiet J. Lauritzen

har ved skandinavisk værft bestilt yderligere to ishavsskibe på 2200 tons d. w. Skibene, som forsynes med B & W motorer, som giver en fart af 12½ knob, bygges til rederiets farter på Grønland, Finland og Antarktis.

Af hensyn til sejlads særlig i østgrønlandske farvande forsynes skibene, hvis maskiner iøvrigt er anbragt agter, med isfiner, iskniv og udkigstønde i fokkemasten; stævnen er udformet som særlig isbryderstavn.

Med disse to nybygninger, som leveres i 1958 og 1959, har rederiet J. Lauritzen hermed 16 ishavsskibe i fart eller i ordre.

M/s Fearnleaf

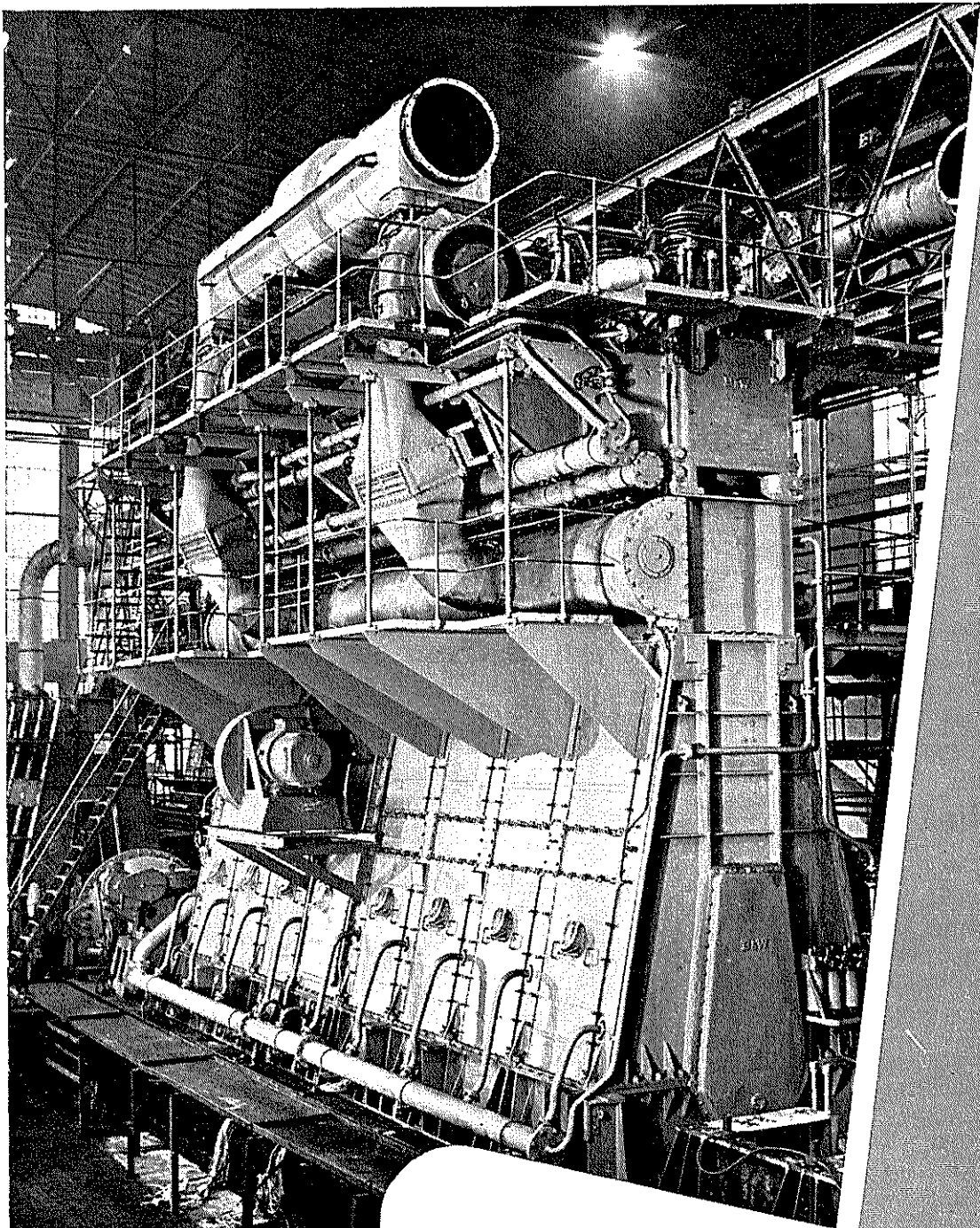
Den 19. januar søsattes fra Uddevallavarvet et nyt af værftets 10.500 tons lastmotorskibe, som af fru Else Lie fik navnet „Fearnleaf“. Skibet er bygget til Fearnley og Eger, Oslo.

Vikingen har tidligere omtalt typen udførligt.

A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders



BURMEISTER &



**SKIBSBYGNING
REPARATIONER
DIESEL MOTORER**

med og uden **TURBO-LADNING**

WAIN



M/S „Vinni“.

M/S **Vinni**

Fra Götaverken afleveredes den 31. januar lastmotorskibet „Vinni“ til Skips A/S Eidsiva, Oslo. Skibet er af værftets nye lastskibstype, som kan anvendes enten som lukket eller åben shelterdækker og laster henholdsvis 13.480 tons d. w. og 11.400 tons d. w. Skips A/S Eidsiva hører til Ditlev-Simonsen-koncernen, og værftet skal til samme bestiller yderligere bygge to skibe af samme type.

„Vinni“ er bygget til højeste klasse i Det norske Veritas med forstærkning for at kunne føre særlig tunge laster som f. eks. malm eller kul og er desuden isforstærket.

Skibets hoveddimensioner er:

Længde overalt	149,0 m
Længde mellem perpendikulærerne	137,2 m
Største bredde på spant	19,5 m
Sidehøjde til øverste dæk	12,5 m
Sidehøjde til underste dæk	9,2 m
Dybgang som lukket shelterdækker	9,0 m
Tilsvarende dødvægtsbæreevne	13.480 ts.
Dybgang som åben shelterdækker	8,1 m
Tilsvarende dødvægtsbæreevne	11.400 ts.

Apteringen for både officerer og mandskab ligger midtskibs og er som sædvane i rederiets skibe af høj standard. Skibet skal kunne medføre 6 passagerer i tre dobbeltkamre, desuden findes spisesal, rygesalon etc.

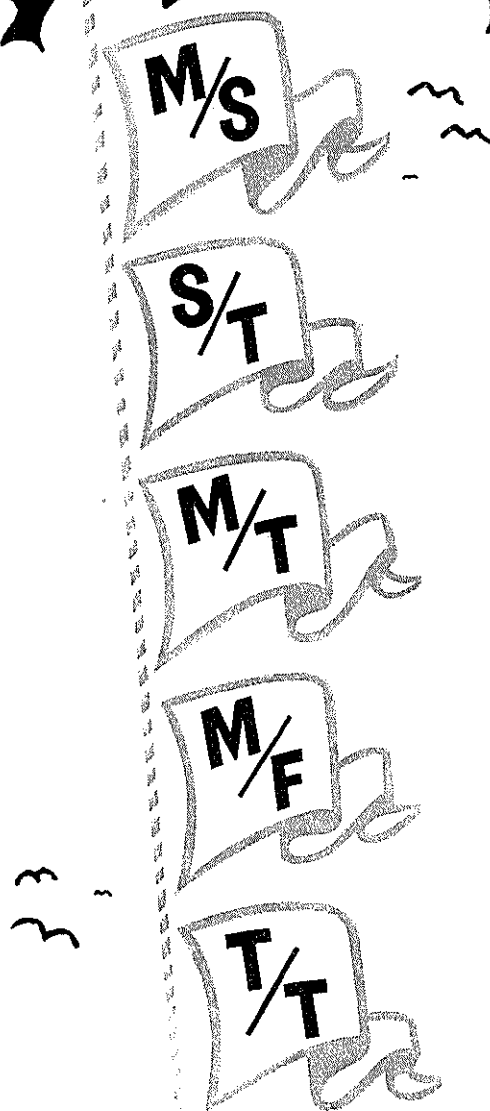
Fremdrivningsmaskineriet er en ottecylindret dieselmotor af værftets konstruktion og fremstilling. Ved 112 omdrejninger pr. minut yder den 6.000 AHK, hvilket giver skibet en fart på 15 kn. på fuld last som lukket shelterdækker.

De tre femcylindrede hjælpemotorer, som også er af værftets type, driver hver en 200 kw jævnstrømgenerator. Desuden findes et 80 kw havneaggregat.

„Vinni“ føres af kaptajn Eilert Eilertsen, og maskinchef er Arne Andersen.

For yderligere detaljer angående „Vinni“ beder vi læserne se i Vikingen nr. 12 1956.

Hempels til alle slags skibe



J. C. Hempels Skibsvarer-Fabrik

AMALIEGADE 8

KØBENHAVN K. MINERVA 3842



Fra „World Splendour“'s søsætning. Fra venstre: Dir. H. C. Tett, direktor Niels Holmstrøm og gudmor, mrs. H. C. Tett, dir. Erik Kockum. Yderligere direktor Lundeqvist og Niarchos' Londonchef, mr. R. J. E. Dodds.

^{S/T} World Splendour

Stabelafløbning nr. 400 hos Kockums

Den 15. februar søsattes fra Kockums i Malmö et tankskib på 39.000 tons d. w., som af mrs. H. C. Tett fik navnet „World Splendour“. Det bygges til Merchant Tankers Corporation, et datterselskab, som kontrolleres af den græske storreder Stavros S. Niarchos.

Kockums Mek. Verkstad søsatte i 1873 sit første skib, damperen „Tage Sylwan“ på 450 tons d. w. Afløbning nr. 400 er med sine 39.000 tons ca. 4.000 tons større end noget skib, der endnu er sat i vandet ved et skandinavisk værft, men den rekord står ikke længe. Endnu større skibe er allerede bestilt ved Kockums og andre værfter, hvoraf de ledende forbereder sig på at følge den internationale udvikling mod skibsstørrelser, som man for nogle år siden anså som usandsynlige, op mod 80-90-100.000 tons.

Sammen med sine 399 forgængere på Kockums beddinger repræsenterer „World Splendour“ en søsat tonnage på 2.723.000 tons d. w., hvoraf 916.000 tons tørlastskibe, 1.751.000 tons tankskibe samt 56.000 tons krigsskibe, færges, isbrydere og andre specialskibe. Værftets bogførte bestillinger omfatter for tiden 43 skibe på ca. 1.080.000 tons.

Baggrunden for tanktonnagens voldsomme udvikling er i første række den hurtige udvikling af olieforbruget. Det beløber sig for tiden i den frie verden til 700 millioner tons om året, men ventes i 1965 at være steget til 1.300 millioner tons og 1975 til 2.000 millioner tons. En medvirkende årsag til det voksende tonnagebehov er også de forlængede transportveje. Olie importeres i voksende udstrækning fra Det mellemste Østen til både Europa og Amerika. Det viser sig derved, at det bliver billigere at fragte olien i meget store skibe rundt om Afrika, end gennem Suezkanalen

i skibe af den nu gængse størrelse på 16-25.000 tons. Suezkanalen vil på grund af den tidsbesparelse, den medfører, forblive den vigtigste transportvej for olie. De tankskibe på 40-45.000 tons, som i den senere tid er bestilt i stort antal, tager nærmest sigte på at udnytte Suezkanalens maximale kapacitet.

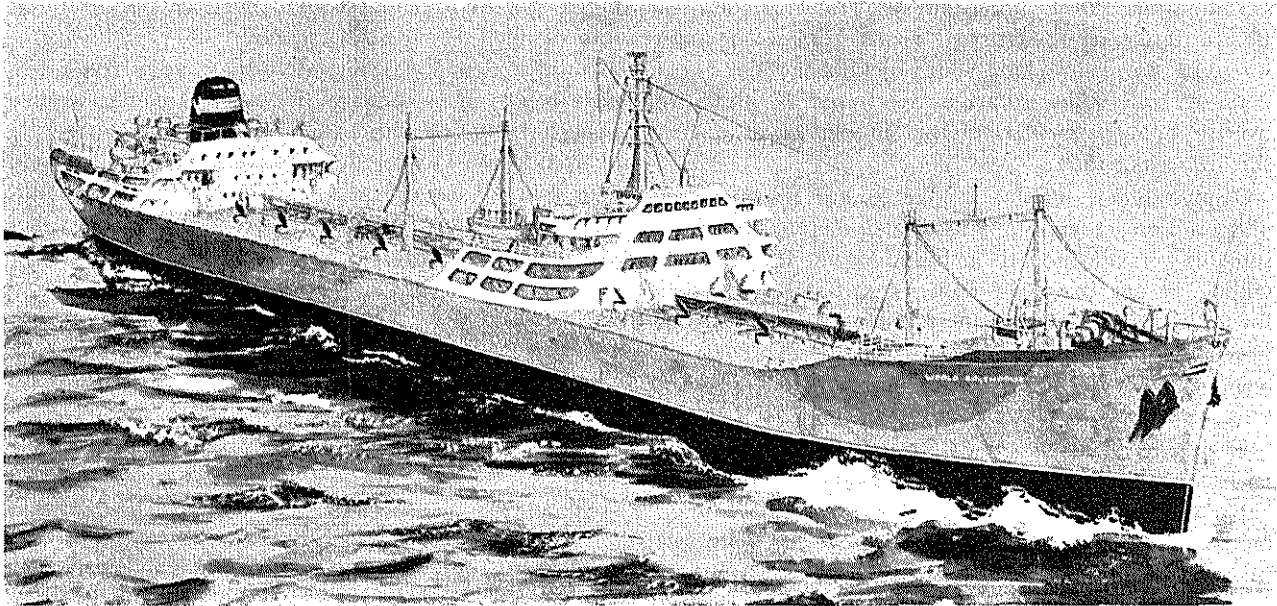
Kanalen tillader for tiden passage af skibe med 35 fods dybgående, hvilket svarer til fulldastede tankskibe på 38-40.000 tons d. w. Før den nuværende krise var det meningen, at kanalen skulle uddybes til 38 fod (45-50.000 tons skibe), og derefter skulle man 1968, da kanalen efter traktaten skulle overtages af Ægypten, komme op på 38 fod, svarende til ca. 65.000 tons d. w. Hvorledes det vil gå, kan ingen sige, men det synes, som om tankskibe på 40-45.000 tons vil være de mest formålstjenlige, i det mindste de nærmeste 10 år.

„World Splendour“ blev bestilt i december 1954, køllægningen fandt sted i marts 1956, og leveringen ventes at finde sted i maj i år. Skibet, som indregistreres i Monrovia i Liberia, bygges til højeste klasse i American Bureau of Shipping for helsevejste, langskibs spantede tankskibe samt til Board of Trades fordringer vedrørende maskineri og udrustning.

Hoveddimensionerne er:

Længde overalt	213,4 m
Længde mellem perpendikulærerne	202,7 m
Største bredde på spant	29,6 m
Sidehøjde	15,0 m
Dybgående	10,8 m

Brutto-registertonningen er 26.000 og nettotonnagen 16.000. Lastekapaciteten er 57.270 m³, bunkerkapaciteten 4.500 tons, svarende til en aktionsradius på 20.000 sømil med 16,5 kn.



„World Splendour“.

Man har særlig søgt at give skibet et fornemt udseende med svajede og fartbetonede strømlinieformer. Skroget har fremfaldende stævn, forlænget bak og hytte. Den sidstnævnte detalje er en nyhed efter svenske forhold og medfører, at hele skibsbredden agter ikke tages i brug til aptering. Man får i stedet en gang i borde på hoveddækket og opnår et formindsket dækshus og større fribord med forøget sikkerhed for skibet. Apterungen bliver også lettere, da kamrene ikke skal følge agterskibets rundning.

Roret bliver af en ny konstruktion, et balanceror af spadetypen, hvorved man undgår den lange rorstamme samt hælen under skruerunden, hvilket er fordelagtigt ud fra et vibrationssynspunkt. Rorstammen har tre lejer, hvoraf de to øverste inde i hækken. Det øverste bærer hele rorets vægt (28,5 tons), medens de to andre kun er styreljer. Det nederste sidder på rorbladets halve højde.

Propelleren har fem blade. Den er af bronze med en diameter på 6,9 m og vejer 32,3 tons. Skrueraksens diameter er 604 mm.

De usædvanligt kraftige lastoliepumper tillader losning af fuld last på ca. 13 timer. Hovedpumperummet forsynes med fire turbinedrevne pumper, hver på 1.250 tons vand i timen samt to slikkepumper. I det forreste lastrum installeres en ballastpumpe på 50 tons og en brændoliepumpe på 75 tons pr. time.

Hovedmaskineriet, som beregnes at give skibet en fart på 17 kn., bliver et Kockum de Laval damp-turbineanlæg på 16.500 ehk ved 103 omdrejninger pr. minut af propelleren. Højtryksturbines omdrejninger bliver 4.000 pr. minut og lavtryksturbines 3.000. Disse høje omdrejningstal overføres til propelleren gennem et dobbeltgear. Dampen genereres af to Foster Wheeler vandrørskedler, hver med en hedeblade på 1350 m² og en dampmængde på 26 tons i timen. Efter overhedning har dampen en temperatur på 463° og et tryk på 42 kg/cm².

Hjælpe-maskineriet skal bestå af 20 turbinedrevne trefasede vekselstrømsgeneratorer, hver på 900 kva, 450 v, 60 per, samt en trykknappstyret dieseldreven havnegenerator på 150 kva. Den starter automatisk, hvis hovedanlægget falder ud. Som strømkilde til start har den et akkumulatorbatteri på 24 v, 150 ah.

Skibet apteres til 20 officerer, 59 besætningsmænd og tre passagerer. Dæksofficerernes kamre ligger midtskibs og maskinofficerernes på hyttedækket, hvor også alle messer og opholdsrum findes. Mandskabsapteringen bliver i hytten. Der bliver et større og to mindre køkkener, de sidstnævnte til den farvede del af besætningen. Messer og opholdsrum bliver luftkonditionerede. Maskinvaskeri og svømmebassin indrettes også.

Den navigatoriske udrustning bliver komplet med radar, selvstyrer o. s. v.

Skroget vejer 10.000 tons og er bygget i 216 større sektioner foruden et antal mindre. Den tungeste sektion, den øverste del af forskibet, vejede 105 tons. Ca. 3.000 stålplader og 81.000 løbende meter profilstål er medgået.

Varmespiralerne i tankene måler 8.000 m, lastolieledningerne 1.500 m og dampledningerne på dækket alene 2.500 m.

De elektriske ledninger har en længde på 20.000 m og føder ca. 80 elektromotorer og ca. 600 lampesteder.

De to bovankre vejer hver 9,2 tons, ankerkæderne er 302 m lange og vejer tilsammen 74,6 tons.

Apterungen har en dæksflade på 1.300 m²

Proviantkølerummet er på 100 m³.

Den tykkeste plade i skroget er på 36 mm og ligger i dækket over agterste pumperum. Kølrangen er 32 mm og barkholtsrangen 34,8 mm.

Til svejsninger af selve skroget medgår 140 tons elektroder.

Ved afløbningsmiddagen udtalte dir. Gösta Lundqvist bl. a., at bygningen af „World Splendour“ var en milepæl ikke blot for Kockums, men også for hele den

skandinaviske skibsbygningsindustri. Han manede også til eftertanke og forsigtighed i den konkurrence om større og større tankskibe, som i øjeblikket råder i verden, og som stiller søfarten, værfterne og havnene overfor tekniske og økonomiske problemer af uoverskuelig rækkevidde.

Mange redere vidste, at olie kunne transporteres billigere i meget store tankskibe, men det var Niarchos, som først havde mod til at bestille dem. Hvilken udvikling er der ikke sket i de sidste 8 år, siden den første 30.000-tonner byggedes? Siden da er tankskibene vokset til 40-, 47-, 53- og nu 106.500 tons, og rygterne vil vide om endnu større skibe på 120-150.000 tons.

Problemerne ved så store skibe er enorme og gælder, særlig i Europa, havneanlæg, vanddybder, modtagelseskapacitet, tørdokker etc. Skibsbyggerne er tvivlrådige indenfor disse udsigter. Vældige investeringer fordres til nye beddings, kraner, værksteder og maskiner af forskellig slags, og arbejdskraftsproblemet tårner sig op. Det er ikke let at bygge værfter, som kan udvides, så man kan forøge skibenes størrelse. Det er på tide at

tænke på, hvor denne konkurrence er på vej til at føre os alle.

Suezkanalen kan vel relativt snart være trafikabel, men hvem ved, hvor længe det varer? I dagens urolige politiske situation kan hvad som helst hænde igen. I hvert fald må vi allerede nu være taknemmelige mod dem, som var forudseende nok til at bestille store tankskibe. Uden dem ville vi i dag være meget dårligt stillet med vore olieforsyninger.

Tonnageudvektningen
1873-1957

KOCKUMS MEKANISKA VERKSTAD

	Total produktion
B.nr. 421, T.T. "WORLD SPLENDOUR", 39.000 tons d.w.	2.723.000 tons
B.nr. 322, M.T. "TANK EMPEROR", 24.000 tons d.w.	1.532.000 "
B.nr. 155, M.T. "CASTOR", 12.500 tons d.w.	210.000 "
B.nr. 90, S.S. "NORD", 2.970 tons d.w.	53.000 "
B.nr. 1, S.S. "TAGE SYLVAN", 450 tons d.w.	450 "



År	Længd. f. a.	Bredd. m. allad	Djup. till. övre däck	Djupgående
1873	160' - 0" (48,77 m)	ca. 28' - 0" (8,53 m)	16' - 2" (4,92 m)	12' - 0" (3,66 m)
1906	280' - 0" (85,27 m)	43' - 6" (13,25 m)	28' - 6" (8,68 m)	17' - 0" (5,18 m)
1928	486' - 0" (148,13 m)	61' - 7½" (18,78 m)	36' - 3" (11,05 m)	26' - 5" (8,05 m)
1950	606' - 3½" (184,80 m)	77' - 0" (23,50 m)	42' - 9" (13,00 m)	31' - 9½" (9,69 m)
1957	700' - 0" (213,21 m)	97' - 0" (29,56 m)	49' - 3" (15,01 m)	35' - 6" (10,82 m)

Kæmpeordre til Uddevallaværftet

Da den — i alle tilfælde i Danmark — ret ukendte skibsreder Gustaf Thordén efter krigen købte et helt skibsværft i USA, lod det nedmontere og genopbygge det i Uddevalla, var der vel nok en del, der rystede på hovedet og tænkte sit derved. Tiden har imidlertid vist, at beregningen var rigtig, og den største vanskelighed har været at skaffe arbejdere og navnlig boliger til arbejderne i Uddevalla. Udvidelsesmuligheder er der heller ingen chancer for, hvor det „gamle“ værft ligger.

Skibsreder Thordén er for nylig vendt hjem fra USA med bestilling på seks 65.000 tons tankskibe, hvoraf tre skal leveres til Standard Oil og tre til Cities Service Company. Alle seks bliver imidlertid af nøjagtig samme type. Skibene bliver 248 m lange, 35,5 m brede og får en fart på 16,5 kr.

Arbejdet med at udbygge Uddevallaværftet med et nyt anlæg ved Sörvik er allerede begyndt. I første omgang skal der anlægges en bedding, der er 300 m lang og 45 m bred, på hvilken skibe op til 100.000 tons kan bygges. Desuden opføres et pladeværksted og en 250 m lang kaj. Maskinværksted bygges foreløbig ikke, da det er meningen, at kun skrogene til de store skibe skal bygges ved Sörvik, hvorefter de bugseres til det gamle anlæg i Uddevalla for udrustning. Den første bygningsetape ved Sörvik er beregnet til at koste ca. 18 millioner sv. kroner, hvortil kommer udgifter til kraner og maskinudrustning, som skal leveres fra Amerika.

Kølen til det første af de store tankskibe beregnes at kunne lægges i forsommeren 1958 og leveringen begynde i juni det følgende år, det sidste i 1963.

Kontrakt med Brasilien på syv 34.000 tons tankskibe opgives at være så godt som klar.

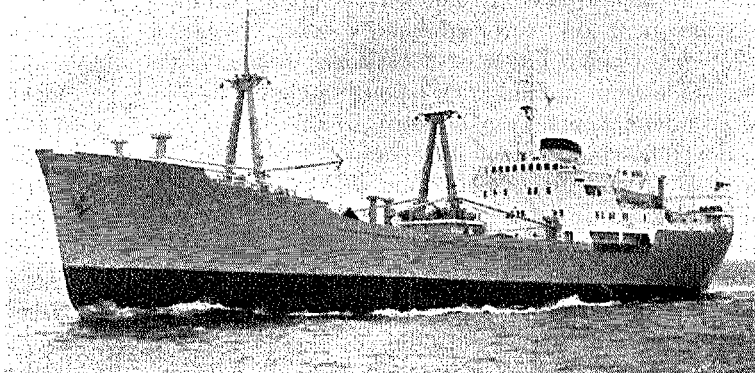
M/S Massilia

Den 8. november afleverede Helsingborgs Varfs Aktiebolag lastmotorskibet „Massilia“ til Rederiaktiebolaget Svenska Lloyd, Göteborg.

På prøveturen repræsenteredes rederiet af direktør K. R. Bokman og værftet af styrelsens formand, skibsreder Folke Hillerström, og den administrerende direktør, Thor Thorsson.

Der opnåedes en fart på 16,1 knob.

Fører er kaptajn E. Eidvik, Sölvesborg og maskinchef H. Hök, Göteborg.



M/S „Massilia“.



Skibsreder og skibsmægler

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

★

14 tramp-, cargoliner- og tankskibe
153.000 ts. d. w.

★

Korresponderende reder for:

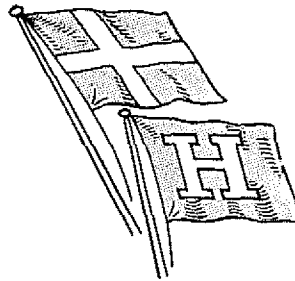
DANNEBROG



C. K. HANSEN

AMALIEGADE 35 · KØBENHAVN K

Telefon: Central 72 (18 linier) · Rigs 13 '2 linier)
Tlgr.-adr.: „HANSEN“ · Telex: Nr. 25CI & 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



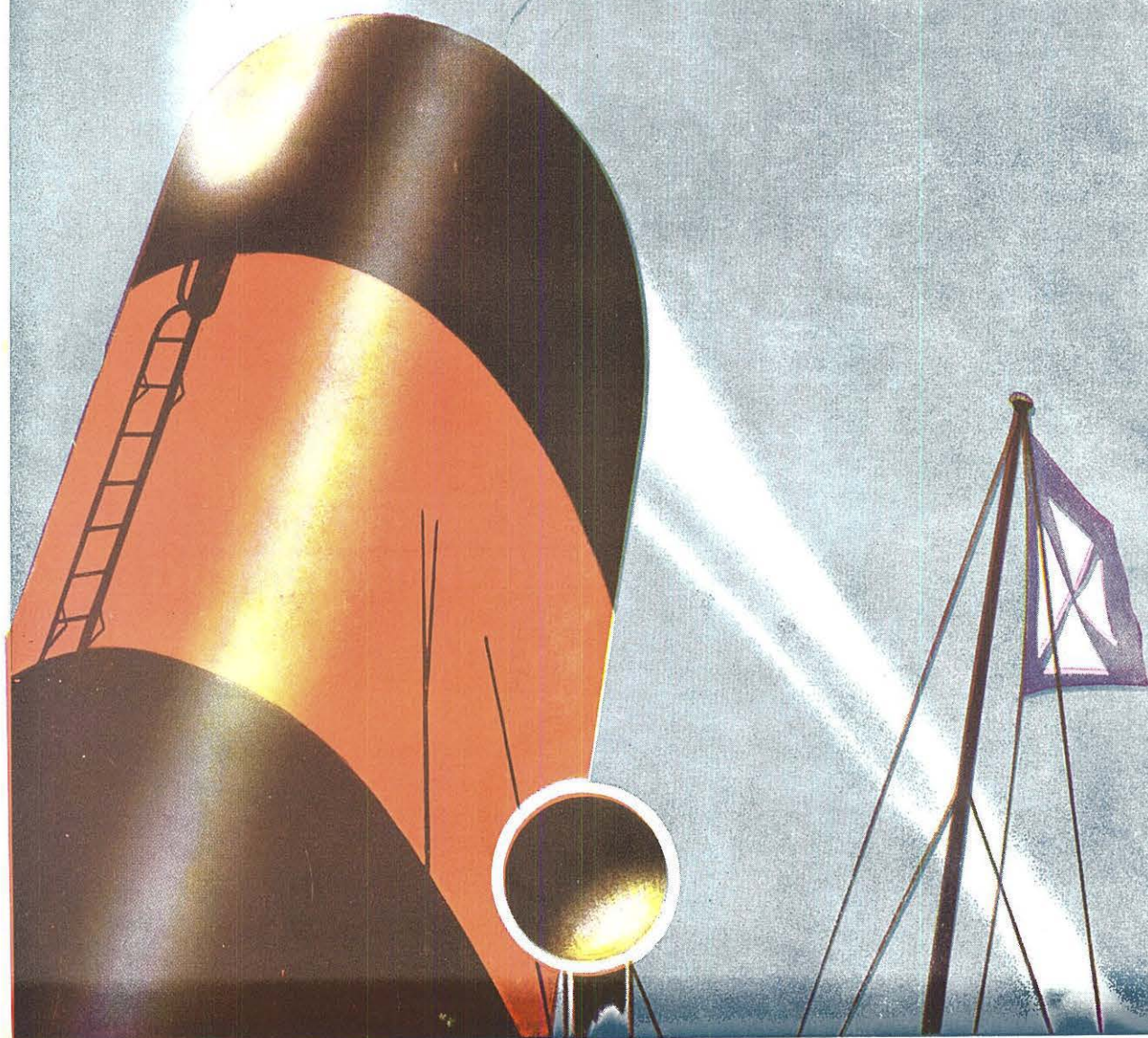
DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

„MYREN“

KØBENHAVN

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

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB





VIKINGEN

Kr. 1,85
1. april

M/S Holthav på prøvetur inden afleveringen fra B & W

1957 - nr. 4
34. 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

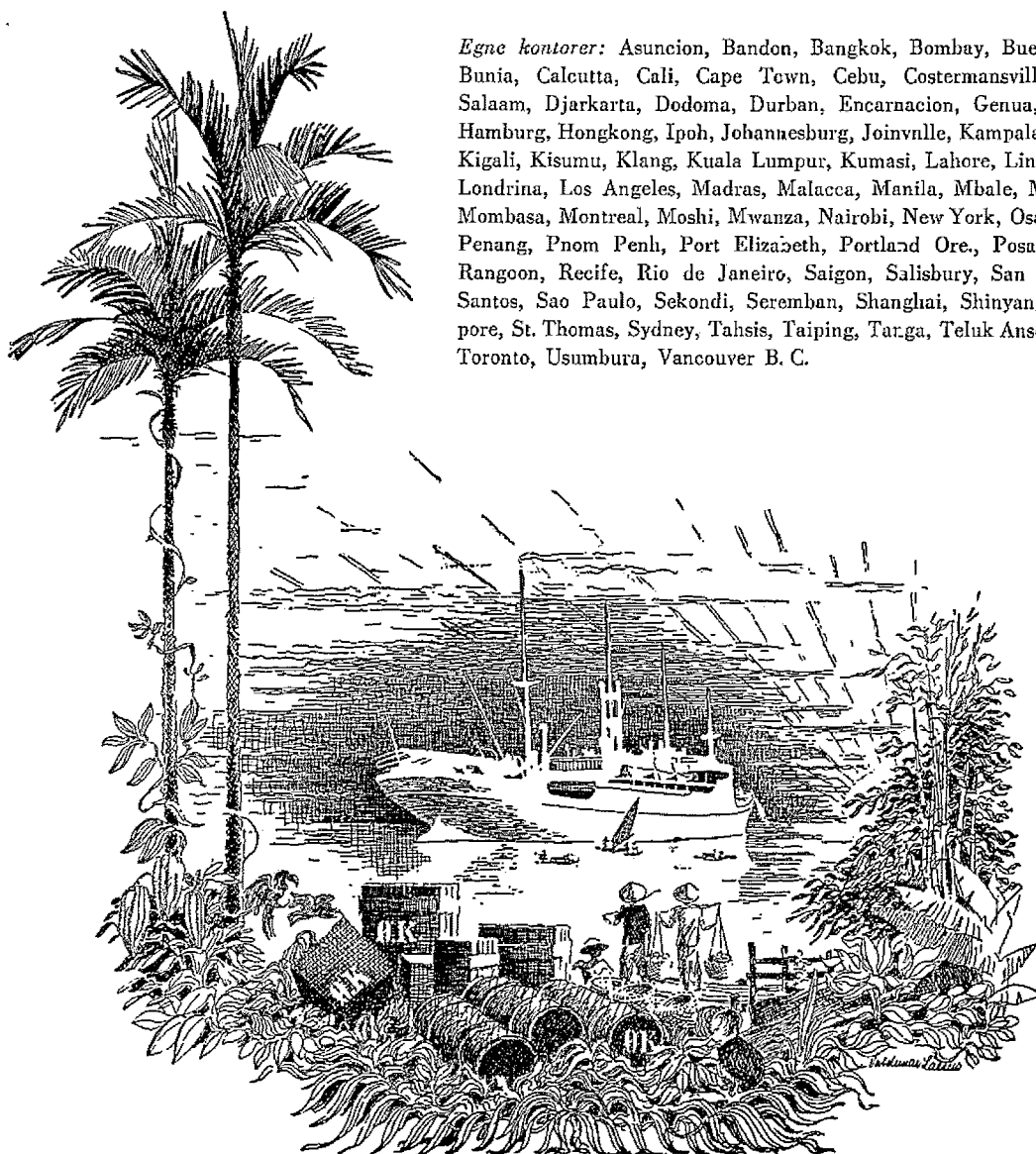
AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI KØBENHAVN

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, Targa, Teluk Anson, Tokyo, Toronto, Usumbura, Vancouver B. C.

SÃO PAULO SAIGON RECIFE PORT ELIZABETH: EGNE KONTORER: RANGOON PENANG MEXICO CITY MELBOURNE

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREREDE MAGASIN

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

Ø. K. S

verdensomspændende virksomhed gennem 60 år

Det Østasiatiske Kompagni beskæftiger sig med næsten alt mellem himmel og jord over hele kloden. I sin globale virksomhed beskæftiger kompagniet ca. 35.000 mennesker. Det er „kun“ 60 år siden, den store virksomhed blev grundlagt af kaptajn H. N. Andersen. Allerede i hans tid udviklede kompagniet sig til de helt store dimensioner, og dets vækst fortsættes stadig.

Den 27. marts fejredes 60 års jubilæet, og trods kompagniets mangesidede virke var man på jubilæumsdagen enige om, at søfarten er en af virksomhedens grundpiller.

Ved kompagniets stiftelse bestiltes tre 6.000 tons skibe, der indsattes i regelmæssig fart på Østasien. Endvidere skulle der bygges en mindre damper til kystfart i Østen, og kompagniet rådede desuden over et barkskib, der havde tilhørt H. N. Andersens gamle firma, Andersen & Co.

Den 27. marts betragtes som stiftelsesdagen, fordi selskabet på denne dato blev anmeldt til handelsregistret. Kapitalen skulle være på 2 millioner kroner, men forhøjedes allerede i 1898 til 3,5 millioner.

Ved udgangen af 1956 bestod ØK's flåde af 34 motorskibe og eet tankskib på ialt 358.592 tons dødvægt. Under bygning eller i ordre havde kompagniet 5 motorskibe og 4 tankskibe på ialt 125.000 tons dødvægt, og desuden var der ved Nakskov Skibsværft reserveret plads til endnu to motorskibe.

Foruden de allerede nævnte fartøjer råder kompagniet over ialt 47 lægtre og andre fartøjer hjemme og ude. Desuden har kompagniet interesse i et dansk tramprederi og har 50 procent interesse i 22 skibe under britisk flag.

Navnlig på skibsfartens område har ØK gang på gang vist mod og initiativ. Sammen med Burmeister & Wain bragte selskabet i 1912 Danmarks navn på alles læber ved bygningen af motorskibet „Selandia“, det første af sin art i hele verden. Det skorstensløse motor-

skib blev efterhånden en særkende for ØK's skibe. Det var også ØK's skibe, der som de første blev udrustet med B & W's verdenskendte turboladede dieselmotorer. Nu har næsten alle ØK-skibe skorsten, men ved bygningen af m/s „Bogota“ fornylig begyndte kompagniet igen på noget nyt. „Bogota“ fik både maskine og skorsten placeret agter.

Alle ØK's skibsruter under dansk flag udgår fra og har endepunkt i Københavns Frihavn. Iøvrigt har der altid bestået et nært samarbejde mellem kompagniet og Frihavnen. Kompagniets første bygning opførtes på Frihavnens grund og eksisterer endnu. Det Østasiatiske Kompagni har også derude ladet opføre sin hypermoderne og kostbare lagerbygning. Den første kontorbygning i Frihavnen benyttes nu af datterselskabet A/S Dumex, der beskæftiger sig med fabrikation og eksport af medicinalvarer.

ØK har i tidens løb gjort sig gældende på næsten ethvert sted på land- og søkortene. På H. N. Andersens initiativ stiftedes før århundredskiftet Det Russisk-Østasiatiske Dampskibsselskab med skibsfart under russisk flag fra Østersøen og Sortehavet til det fjerne Østen. Senere omlagdes denne virksomhed til fart mellem Østersøen-USA og Canada samt rutefart i Østersøen. I farten på Amerika koncentrerede kompagniet sig især om passagerfarten, og da den første verdenskrig brød ud, havde man fem moderne dampskibe hver med plads til mellem 1.000 og 1.200 passagerer. I 1920 blev denne fart, der blev afbrudt af krigen, genoptaget under dansk flag og under navnet Baltisk Amerika Linie. Denne linie kom ca. ti år senere til at danne grundlaget for den nationale polske linie, Gdynia-Amerika Line, for hvilken ØK gennem en årrække har været agenter.

I 1952 traf ØK aftale med Den norske Amerikalinje om repræsentation og samarbejde.

ØK har deltaget i stiftelsen af flere udenlandske selskaber. F. eks. var det med til at stifte East Asiatic

Français og senere medvirkede det danske kompagni ved stiftelsen af Svensk Østasiatisk Kompagni. ØK har dog ikke længere økonomiske interesser i disse udenlandske selskaber.

Men ØK er andet end blot skibsfart. I dette selskab har man brug for dygtige folk med næsten enhver uddannelse. Næppe noget andet dansk selskab har i den grad som ØK medvirket til, at dansk flid og dygtighed er blevet kendt verden over. Det Østasiatiske Kompagni uddanner selv sit personale næsten fra grunden, og det byder sine medarbejdere en livskarriere, der tit fører dem meget langt ud i verden. Flere af kompagniets handelsfolk har skabt sig en karriere gennem virke i fem verdensdele efter tur.

Utallige er de grene af erhvervslivet, som ØK og dets datterselskaber beskæftiger sig med. Nævnes kan f. eks.: Handel med foderkager, oliefrø, spiseolier, uld, korn, metaller, kolonialvarer og kaffe. Kompagniet beskæftiger sig i stor stil med skov- og plantagedrift, der som resultater giver teaktræ, gummi, kokosnødder, olie, træolie og andre produkter.

Herhjemme var ØK bl. a. medstifter af A/S Dansk Sojakagefabrik, A/S Nakskov Skibsværft og flere mælkefabrikker.

Selvfølgelig følger kompagniet også med stor opmærksomhed luftfarten i dens udvikling. Kompagniets ledelse er klar over, at fremtiden indebærer store muligheder for fragtbefordring ad luftvejen, og med sin vidt forgrenede organisation over alt på kloden har ØK som

agenter for SAS kunnet påtage sig mange og store opgaver i luftfartens tjeneste. ØK er generagenter for SAS i Bangkok, Kuala Lumpur, Penang, Phnompenh, Rangoon, Saigon og Singapore.

Det er umuligt i en kort artikel som denne at give en blot nogenlunde indgående oversigt over ØK's virke hjemme og ude. I et netop udsendt jubilæumsskrift har kompagniet selv gjort det så kort og overskueligt som muligt. Den smukke tryksag, der er spækket med billeder fra hele verden, indeholder bl. a. en oversigt over selskabets flåde ved årsskiftet, og der er billeder af hvert eneste skib. Den lille tryksag vil sikkert blive revet bort af alle, der har mulighed for at sikre sig den.

Det er fantastisk, så ompsændende ØK's virksomhed er, og man kan blive helt svimmel ved at opregne alt, hvad den dækker. I forhallen til ØK's hovedkontor i København står opstillet en bronzeglobus på en udskåret sokkel af teaktræ. Denne globus og sokkel, der skal symbolisere ØK's virksomhed, skænkedes for ti år siden af direktion, funktionærer og søfarende. På soklen kan man læse følgende citat af H. N. Andersen:

„Jorden er ikke større, end at den kan ompsændes af tanken!“

Efter dette motto arbejdede H. N. Andersen selv, og det gør også hans efterfølgere i dag — til gavn for dansk industri, handel og søfart og for hver eneste dansker. ØK har kunnet gøre sig gældende trods stridigheder mellem øst og vest og uden at have en velrustet stormagt bag sig.

O. L.

LARSEN COGNAC

FINE
CHAMPAGNE
T.V.F.C.

Invincible!



Elleve gange rundt om jorden med „Georg Stage“

Kommandørkaptajn
N. Juel-Brockdorff.

De første måneder af 1957 har været rig på jubilæer inden for dansk skibsfart, og den tredje april kan der fejres endnu eet: Stiftelsen Georg Stages Minde fylder den dag 75 år.

Der vil imidlertid ikke blive afholdt nogen fest, fortæller bestyrelsens formand, kommandørkaptajn N. Juel-Brockdorff. Dertil er stiftelsen for fattig. Bestyrelsen håber imidlertid, at mange mennesker alligevel „vil åbne for posen“, som Juel-Brockdorff siger, og betænke stiftelsen med et beløb.

„Georg Stage“ er efterhånden en så traditionsrig institution, at mange mennesker tror, den er meget ældre. Andre tror af samme grund, at den skyldes statens initiativ.

Stiftelsen Georg Stages Minde skylder en enkelt mand og hans hustru sin tilblivelse. Skibsreder C. F. Stage var en mand, der nærede stor interesse for den danske sømandsstand. Det var almindeligt kendt, at søfarende på den tid oplærtes under meget strenge forhold. Meget ofte tog læremestrene „fingersproget“ til hjælp. Skibsreder Stage fandt disse forhold uværdige, og det var hans drøm at skaffe et skoleskib, om bord på hvilket drengene kunne lære i en noget mere human atmosfære.

Ægteparret Stages søn, Georg, skulle selv have været sømand, men da han var ret svagelig, måtte C. F. Stage til sin sorg sende ham i handelslære. 22 år gammel bukkede Georg Stage under for en lungesygdom, og forældrene besluttede at bevare hans minde ved at opkalde det skoleskib, de ville skænke søfarten, efter Georg.

Det første „Georg Stage“ blev bygget hos Burmeister & Wain og kom på prøvetogt i 1882. Skibet var, da det blev overdraget, fuldt udrustet. Sit sidste togt under dansk flag afsluttede skibet i 1934.

Carl Frederik Gottlob Stage, der selv havde været sømandens hårde uddannelse igennem fra skibsdreng til navigatør, skænkede sammen med sin hustru, Doro-

thea Engelsted, ca. en trediedel af sin formue — 180.000 kroner — til bygningen af skibet. Efter sin død skænkede han sit testamente 455.000 kroner til skibets fremtidige drift.

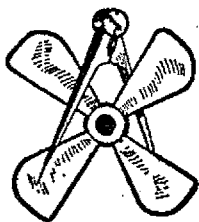
„Det var jo kæmpesummer dengang,“ siger Juel-Brockdorff. „Men i dag er vi alligevel fattige. I 1882 var udgifterne til lønninger 3.300 kroner. I dag ligger de på ca. 110.000 kroner. Dengang kostede en elevs uddannelse om bord 279 kroner. Nu er den nået helt op på 3.400 kroner — eller mere end samtlige lønninger om bord i 1882. Eleverne betaler kun 400 kroner for et togt, og ud af disse penge købes der beklædning for 200 kroner. Georg Stage-uniformen forbliver forresten elevernes ejendom efter afmønstringen. Iøvrigt kan der gives fripladser til trængende elever.“

„Og disse penge er givet godt ud?“

„Ja, igennem de forløbne år er der blevet uddannet ca. 6.000 elever om bord i de to Georg Stage-skibe. Ca. 75 procent af eleverne fortsætter i øvrigt søvejen, efter at de har været på togt med stiftelsens skib. Selvfølgelig går nogle af disse så i land endnu senere. Men under alle omstændigheder har de fået en uddannelse, der kan komme dem til gode under mange forhold,“ svarer kommandørkaptajn Juel-Brockdorff.

I de sidste år har regnskabet balanceret med ca. 250.000 kroner, og staten og rederierne samt mange foreninger og organisationer yder stor støtte — staten alene ca. 100.000 kroner om året. Uden de private tilskud kan stiftelsen imidlertid ikke klare sig, og derfor er det, at Juel-Brockdorff håber på støtte, skønt ungarnshjælpen allerede har støvsuget adskillige tegnebøger.

Kun to år har „Georg Stage“ ikke været udrustet, nemlig i 1915 og i 1940 — begge gange på grund af krig. Til gengæld gennemførtes både i 1945, 1948, 1949 og 1950 to togter, der hvert varede tre måneder. I alt har de to „Georg Stage“ udsejlet en distance på

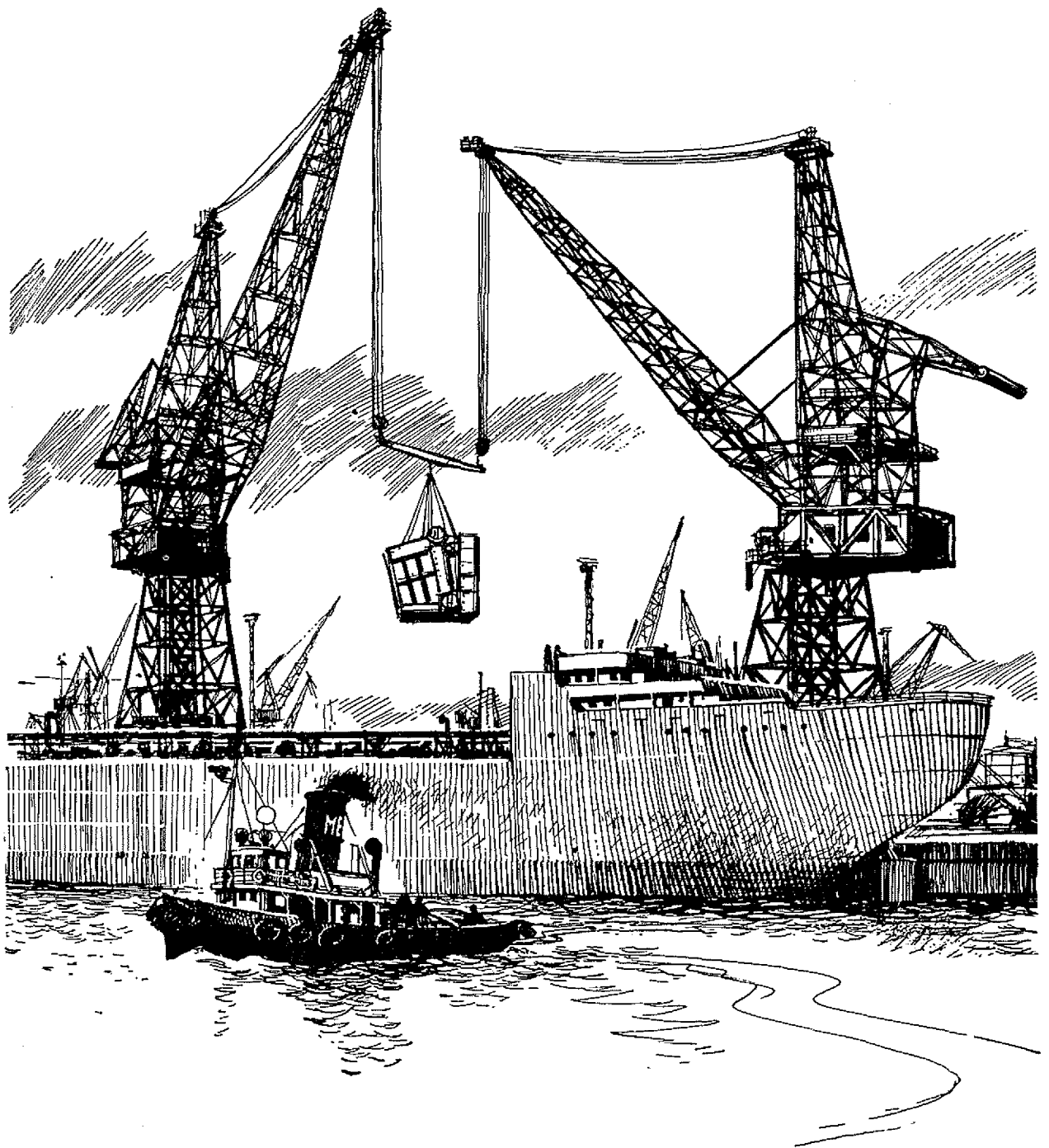


KØBENHAVNS MASKINSKOLE

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

Obs.! Nye undervisningsplaner må forventes fra d. 1. august 1957. .

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



NYBYGNINGER
KLASNINGER
REPARATIONER

Nybygningsprogram:

Tankskibe op til 65.000 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
Rørflænsere og sænkesmedie m. m.

KOCKUMS
MEKANISKA VERKSTADS AB • MALMÖ • SWEDEN

237.000 sømil, hvilket svarer til ca. elleve gange rundt om jorden. „Georg Stage“ nummer to har en væsentlig andel i denne lange distance blandt andet ved sin deltagelse i den store skoleskibs-kapsejls sidste år, hvorunder det udsejlede 3.677 sømil og gennemførte sin hidtil længste rejse. Skønt det lille skib var ude i meget hårdt vejr, klarede det sig fint.

„Georg Stage“ var Danmarks eneste sejlskoleskib helt indtil 1907, da en række søfartsinteresserede mænd berigede landet med den firemastede bark „Viking“. Forinden var gamle „Georg Stage“ imidlertid blevet ramt af en frygtelig ulykke:

I året 1905 — natten mellem den 25. og 26. juni — blev skibet i Hollænderdybet sejlet i sænk af den engelske damper „Ancona“. „Georg Stage“s fører var helt uden skyld i forliset. Iøvrigt blev mange af drengene frelst fra døden, fordi de stod på dækket for at se på fyrværkeriet fra „Tivoli“. Men 22 elever, der lå i deres køjer, døde.

„Ancona“s rederi betalte en erstatning på 98.000 kroner, men en reparation af det lille sorte sejlskib ville koste 110.000. Staten besluttede imidlertid at yde en større økonomisk støtte end tidligere, og skibet blev snart hævet. Allerede det næste år var det på togt igen. Den gamle dampmaskine var taget ud for at skaffe plads til vandtætte skodder, og helt indtil 1915 sejlede „Georg Stage“ som rent sejlskib. Det nævnte år fik det imidlertid installeret en 52 hk Alpha-motor.

Efterhånden blev man klar over, at gamle „Georg Stage“ skulle have en afløser, og den danske stat lovede et tilskud på 120.000 kroner til det nye skibs bygning. Den 3. april 1935 afleveredes det nye „Georg Stage“ fra Frederikshavns Værft og Flydecock. Det kom til at koste 360.000 kroner. Forinden afleveringen af det nye skib blev det gamle solgt til forfatteren Allan Villiers. Man var oprindeligt mest stemt for, at skibet skulle opkøbes, da man meget nødtigt ville se det ende sine dage som kulpram. Under britisk flag fik det gamle skib navnet „Joseph Conrad“ — efter den berømte søforfatter, der var en ven af Allan Villiers. Det kom ud på mange lange togter og var bl. a. på jordomsejling. Senere blev det solgt til den amerikanske rigmand Herrington Hardtford, der lod det ombygge til lystfartøj. I private dyster slog skibet to gange den berømte yacht „The Seven Seas“. Kort før den anden verdenskrig solgtes det gamle, hæderkronede skib til den amerikanske marine for — een dollar! Under krigen var det skoleskib for amerikanske kadetter. Nu ligger det i Mystic Port, Conn., hvor det er stationært skoleskib for spejdere og samtidig en slags museumsgenstand.

Som kvittering for sit rente- og afdragsfrie lån på 120.000 kroner til det nye „Georg Stage“s bygning, er staten repræsenteret i bestyrelsen ved dennes formand. Baron Juel-Brockdorff har på denne måde været statens repræsentant siden 1939, men har ikke af den grund leve særligt fedt. Ligesom den øvrige bestyrelse arbejder også formanden helt ulønnet!

I bestyrelsen sidder tre tidligere Georg Stage-elever, nemlig den tidligere formand for skibsførerforeningen,

kaptajn Hagelberg fra 1890, Svitzer-direktøren Hector Kjær fra 1912 og viceadmiral Vedel fra 1910.

Iøvrigt er der tradition for, at besætningen om bord i skoleskibet selv er tidligere Georg Stage-dreng.

„Tror De, det nuværende „Georg Stage“ holder lige så længe som det gamle?“ spørger vi Juel-Brockdorff.

„Ja, det kan der næppe være tvivl om,“ lyder svaret. „Det gamle kunne have sejlet endnu længere som skoleskib for os, men man ville hellere bygge et nyt skib i stedet for at foretage omfattende reparationer med udskiftning af flere plader. Skibet indbragte iøvrigt ved salget ca. 31.000 kroner. Der har flere gange været fremsat planer om at ombygge og modernisere „Georg Stage“ nummer to. Skibet er jo trods alt kun et sommerskib. Der er hverken elektrisk lys eller centralvarme om bord, og hvis man skulle installere disse goder, ville det gå ud over pladsen om bord. Derfor har vi måttet droppe planerne.“

Sommertogterne varer normalt 4½ måned hvert, og i vinterhalvåret ligger det smukke skoleskib oplagt på Flådestationen.

Skibets nuværende fører er kaptajn J. P. Nørgaard, der har bestridt denne post siden 1947. Kaptajn J. B. Junker, der nyder sit otium i land, førte det smukke skoleskib fra 1918 til 1946. Kaptajn G. Myhre var fører fra 1914 til 1917. Før den tid var det almindeligt, at søofficerer skiftedes til at føre skibet. Da søofficererne lønnedes af marinen, var udlånet således en økonomisk gevinst for stiftelsen.

„Georg Stage“ pynter op i danske farvande og hilses overalt velkommen. Under kapsejls sidste år mellem de mange større og mindre skoleskibe vakte skibet beundring og klarede sig efter vejrforholdene godt. Forhåbentlig får skibet lov at komme med på skoleskibskapsejls sidste gang.

Eleverne fra „Georg Stage“ pynter også op i gadebilledet, hvor de kommer frem. Deres pyntelige huekvaster giver dem en egen charme. Kvasten blev iøvrigt indført, for at man kunne kende eleverne fra de almindelige orlogsgaster. Af samme grund fik Georg Stage-eleverne røde navnebånd i huerne, mens marinens gaster havde deres skibes navne påmalet huebåndene i guld.

Forhåbentlig vil mange betænke „Georg Stage“ på jubilæumsdagen. Stiftelsen og de raske danske drenge fortjener det.

—wig.

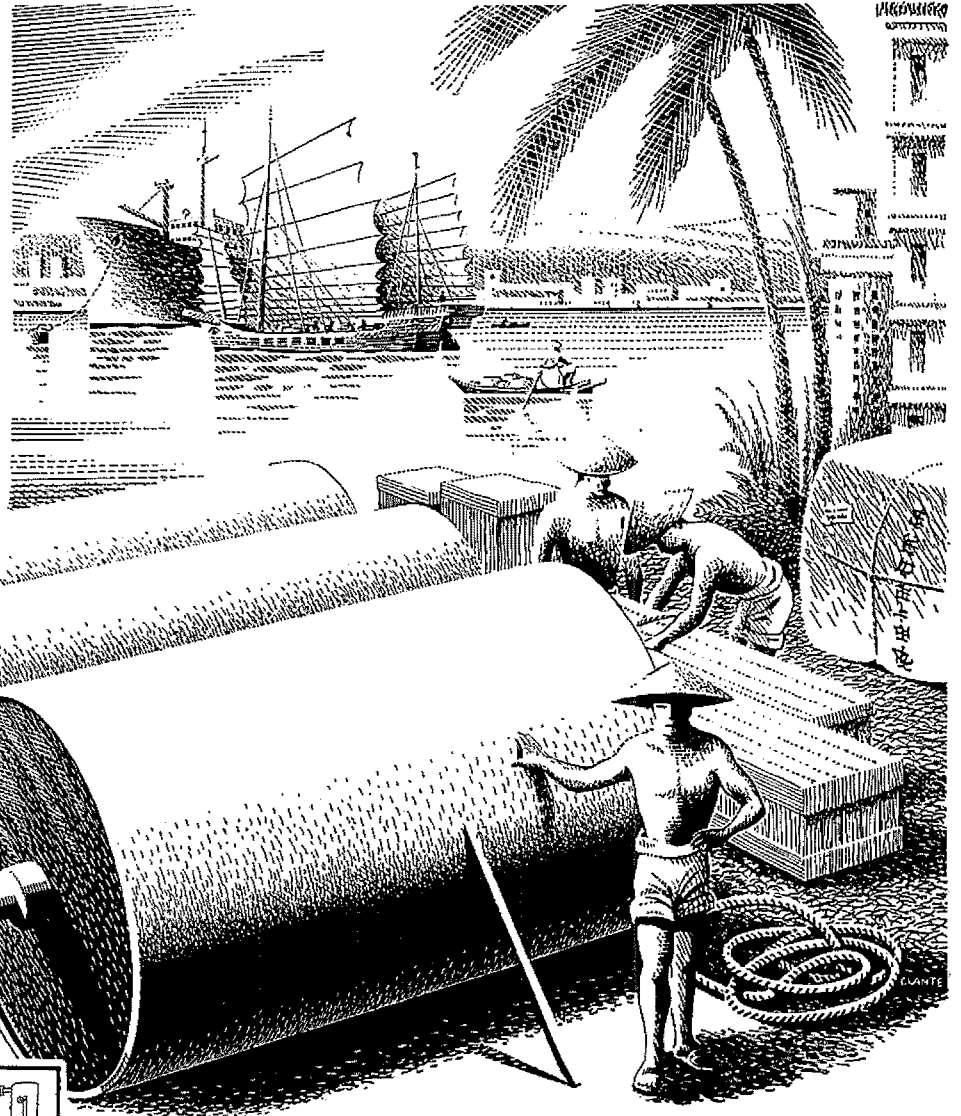
SPAREKASSEN

for

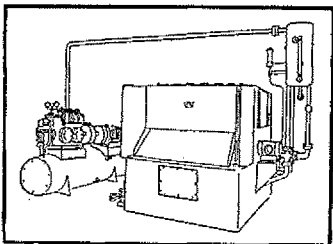
Kjøbenhavn og Omegn

Hovedkontor

NIELS HEMMINGSENSGADE 24



Brud-istmaskine med køleanlæg. Isen glider ud gennem åbninger i maskinens forside



VITCO hårdkrom

på valsen...til fjerne lande!

Disse imponerende tromler er nedfrysningscyklindere – såkaldte Brud-istromler – en del til en af de mange eksportartikler, som fremstilles af maskinfabrikken ATLAS. Den anvendes ved fremstillingen af is til levnedsmiddelindustrien overalt på kloden. Brud-istromlens store valse er belagt med VITCO HÅRDKROM, der effektivt modvirker korrosion og forhindrer, at isen sætter sig fast på valsen. VITCO anvendes i stigende grad indenfor praktisk tal: alle industrigrene.

VITCO

Cini Fonden i Venedig

af ROBERT LITTELL

San Giorgio Maggiore er en lille ø, der er indlagt som en ædelsten i Venedigs blå lagune. På denne ø har en far i sorgen over sin tabte søn bygget et af verdens skønneste og mest levende mindesmærker.

Giorgio Cini var en højtbegavet efterkommer af en fremstående slægt. Han var kun 31 år, da han styrtede ned med sin sportsmaskine ved Rivieraen for otte år siden og blev dræbt. Dengang var det meste af San Giorgio Maggiores 12 tønder land et forsømt vildnis af pakhuse og kasernebygninger, en slægs militært slumkvarter, der havde opslugt et gammelt Benediktinerkloster og okkuperet dets prægtige søjlegange. Selv om man fra Venedigs berømte Markuskirke og fra Dogepaladset henover knap en halv kilometer vand havde fri udsigt til klosterets smukke klokketårn og gamle kirke i palladisk stil, var det sjældent, turisterne fandt på at tage med den lille båd, der lagde til her.

I dag er ungdom og håb blevet genfødt hundredfold på den lille ø. Takket være Giorgio Cini Fonden, der blev oprettet af hans far, greve Vittorio Cini, kan nu omkring tusinde italienske drenge — dels drenge, der har mistet deres far på havet, og dels „gadens forældreløse“ — på dette sted lære et håndværk eller fag, der kan sætte dem i stand til at skabe sig en karriere i stedet for den ufaglærtes halve beskæftigelse, denne nagende og usikre tilværelse, der er en plage for så mange unge italienere. Gennem dette mindesmærke har Vittorio Cini opnået, at hans egen søns gyldne løfter bliver virkeliggjort af andre.

Når man i dag står ved Dogepaladset i Venedig, stråler San Giorgio øen omkap med solen. Militærrets efterladenskaber, de grimme skure og barakker, er som fejtet bort; de næsten glemte og vanhelligede bygninger er blevet istandsat, og dertil er der kommet værksteder, et par teatre og en park.

Nogle få minutter tager det at sejle over det blikstille, blå vand, og man går i land fra den lille motorbåd som på et tæppe af gamle fliser. I den lille, snævre havn inden for den spinkle mole lærer overall-klædte drenge at ro. Der ligger to fartøjer i det solbeskinnede havnebassin. Det ene er den elegante yacht San Giorgio, der engang tilhørte Giorgio Cini. Det andet er et 500 tons tremastet sejlskib, opkaldt efter ham og brugt som skoleskib. Langs kajen ligger søfartsskolens bygninger, hvor flere hundrede drenge mellem 12 og 18 år fra hele Italien har fundet sig et nyt hjem — alle sammen drenge, hvis fædre mistede livet på havet i krigs- eller handelsflådens tjeneste.

I skolens værksteder og klasseværelser og på lange sommertogter får drengene gratis undervisning i håndværk og fag, der har en eller anden tilknytning til havet: Foruden den almindelige skolevirksomhed lærer

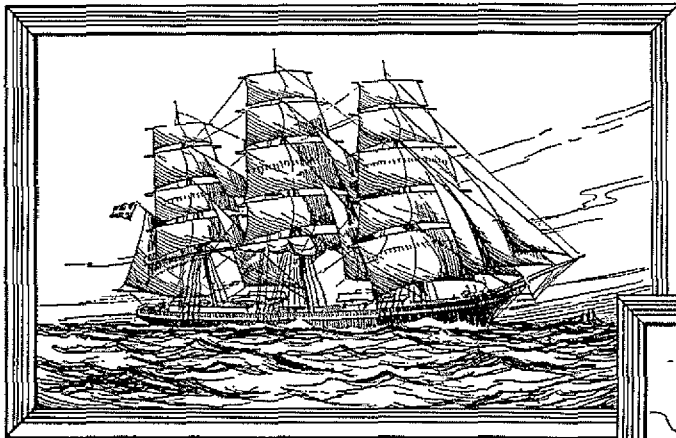
de at rebe sejl, at læse kompasset, slå knob, signalere, med flag, afsætte en kurs på kortet, udbore en motorcylinder og at sende og modtage morsesignaler. Senere får de specialuddannelse, så de kan gøre fyldest som skibselektrikere, skibstømrere, maskinister, radiotelegrafister og endda som navigatører på mindre skibe.

Næppe nogen anden skole af denne art har en så storslået beliggenhed. Som en slags flåde af mursten og marmor ligger øen ganske lavt i vandet og synes at vugge i kølvandet efter forbigående skibe. Når skolens drenge lader blikket glide henover deres egen lille havn og videre ud mod horisonten, ser de med himlen som baggrund de silhuetter, som tusinde malerier har gjort berømte. Fra den lange stenmole kan de iagttage et uendeligt optog af fragtskibe, turistdampere fra fjerne lande, udflugtsbåde og tuschsorte gondoler med den karakteristiske høje for- og agterstav — og alt dette ser de mod en baggrund af lyserøde kniplinger udført i sten, en kyststriben, der godt kunne ligge i eventyrland.

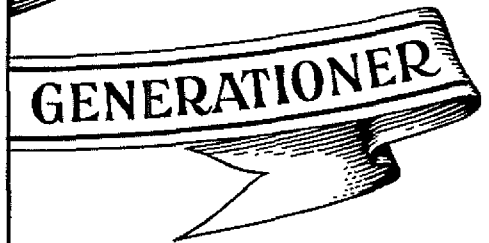
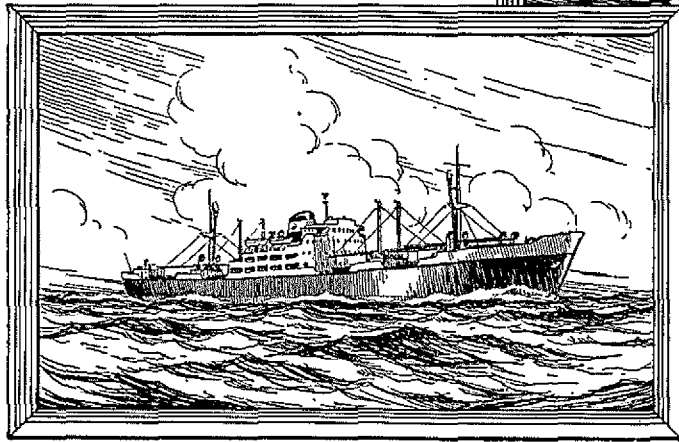
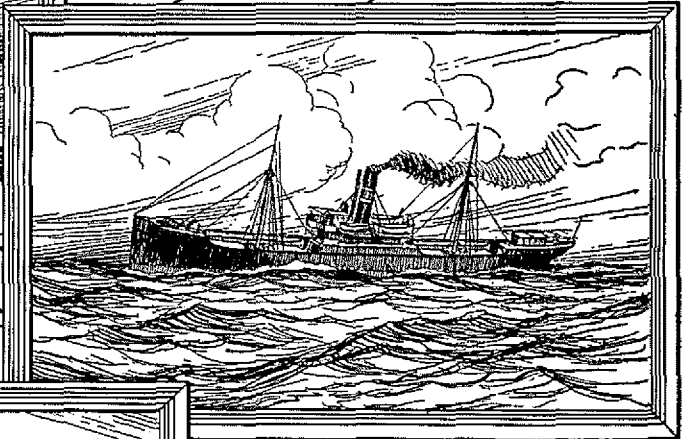
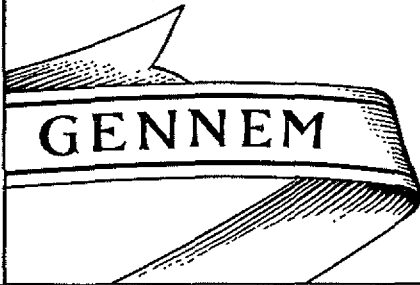
Man mærker havet overalt, inde som ude. I spisesalen hænger Italiens gamle søfartsrepublikkers flag; køkkenet er blå og hvidt som bølger og skumsprøjt, og hver lille luftning fra havet, som går gennem skolens korridorer og klasseværelser, er krydret af venetianske søfolks stolte bedrifter. I den vældige, højloftede sovesal, hvor 330 drenge sover i dobbelte køjesenge, er der et gigantisk panoramavindue. Når de er kommet i seng, kan de ligge og følge de stadigt vandrende lanterner fra skibe og både, og de kan stirre på de stillestående lys fra Lido'ens fjerne bred.



Fra venstre: M. Celso Constantini med Nino Berkanini og senator Vittorio Cini.



H. SGN - P.

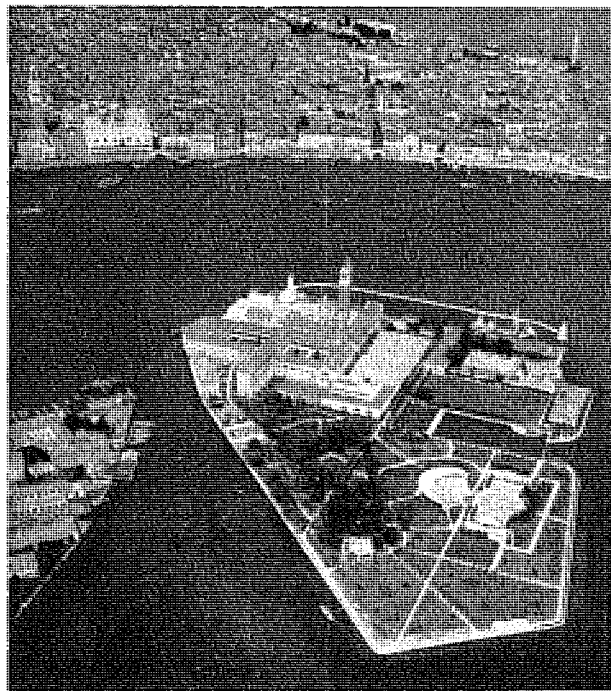


**HAR DE
OVERALT PAA HAVET
FAAET**



fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER



Luftfoto af øen San Giorgio Maggiore.

Disse „sø-lærlinge“ har et udstyr af værksteder, maskinværktøj og bevægelige modeller, som mangan industrivirksomhed ville misunde dem. De har allerede en radarmast i naturlig størrelse til øvelsesbrug, og snart vil de kunne prale af deres egen kortbølgesender. I en bygning, der ligger adskilt fra de øvrige, fanges øjet af det friske, hvide skelet, der en dag skal blive til en 80 tons fiskerbåd af træ, bygget af drengene selv. Deres eget skoleskib, *Giorgio Cini*, er udstyret med tre stålmaster, dobbeltskruer, radar, radiotelefon, et helt batteri af navigationsinstrumenter og det allersidste, der er fremme på markedet, i udstyr til kabys, vaskeri og brusebad. Fartøjet vugger graciøst på vandet ved kajen og ser ud som et lille krigsskib fra begyndelsen af forrige århundrede. Denne morsomme virkning fremkommer ved de skiftevis sorte og hvide felter, der er malet rundt om skroget, og som ligner kanonporte.

Hver sommer foretager *Giorgio Cini* tre månedlange øvelsestogter i Middelhavet. Da det er Italiens eneste skoleskib for handelsflåden, er der mellem de 80 drenge, der udgør besætningen, også elever fra de tre andre officielle italienske søfartsskoler. Der arbejdes hårdt — der skures dæk, der pudses messing, man tager solhøjden og klatrer op i masterne for at sætte sejl — men så er der også vidunderlige oplevelser, som f. eks. når de pløjer de historiske farvande i deres fædrene hav, når de går langs de græske øer eller skimter Ætnas sneklædte, rygende top uden at kunne se resten af vulkanens kegleformede krop, der ligger nede bag horisonten.

Greve Cini har bestemt sig for at skænke skolen et næsten 2000 tons lastskib. Når det bliver færdigt, skal det have en fast, professionel besætning. Desuden skal der være 60 elever ombord. Man håber, at skibet vil

blive i stand til at betale sin egen drift, og at der derudover kan indtjenes et net overskud, der skal tilfalde fonden.

Omkring 75 drenge har allerede fulden uddannelse ved søfartsskolen, der åbnede i 1952. Alle disse drenge har sikret sig arbejde. Fra en bestemt afdeling gennemgik samtlige drenge en statsanerkendt prøve og bestod med glans. De blev øjeblikkelig engageret af private rederier.

Jeg spurgte et par af drengene om, hvordan de mente, deres skæbne ville have formet sig, hvis *Giorgio Cini Fonden* ikke havde rakt dem en hjælpende hånd.

Sergio L's far havde været med en lastdåmper, der gik ned. Hvis Sergio ikke havde fået adgang til skolen, havde han måttet stå på venteliste i Genua, indtil der blev en chance for ham som skibsdreng. „Hvor mange måneder havde du så måttet vente?“ spurgte jeg. „Måneder!“ kom det rapt. „Snarere fem eller seks år.“

Filippo's far havde været fisker i Chioggia, en slags mindre Venedig i en lagune længere sydpå. Mange indbyggere i Chioggia havde gennem flere år været uden arbejde. Da jeg spurgte Filippo om, hvad han ville have gjort, hvis han var blevet i Chioggia, svarede han: „Tja-eh! — vel sagtens hvad de fleste af mine venner derhjemme gør nu — gået på gaden som tigger.“

Skønt antallet af arbejdsløse i Italien overstiger halvanden million, er der næppe tvivl om, at de fleste af disse mennesker er ubeskæftigede, udelukkende fordi de ingen uddannelse har. Hvis han er faglært, kan den unge italiener næsten altid finde et job. Og netop med dette for øje har *Giorgio Cini Fonden* blot nogle få meter fra søfartsskolen skabt en særlig håndværkerskole. Her er der 600 drenge. De kommer alle fra yderst fattige familier. På skolen bliver de oplært i et



Yachten „San Giorgio“ og skoleskibet forankret i øens lille havn.



A. P. MØLLER ☆ MAERSK LINE

KONGENS NYTORV 8 - KØBENHAVN K.

REDERI

TANK-, LINIE- OG TRAMPFART
BEFRAGTNING KLARERING



KØB OG SALG AF SKIBE

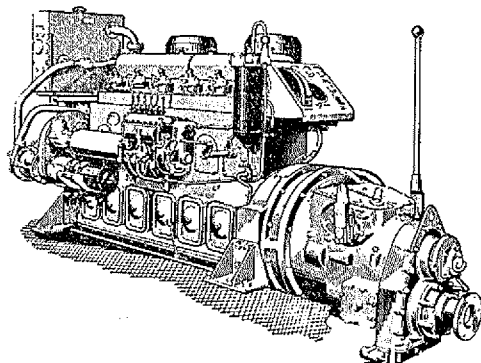
TELEFON CENTRAL 514 - TELEGR.-ADR.: MERSK

RUSTON

MARINE DIESEL MOTORER

nye moderne typer

leverer vi i 4 takt motorer
i størrelserne:



1 YBM	6 HK	Vægt	257 kg
2 YBM	13 HK	"	345 "
2 YCM	26 HK	"	648 "
3 YCM	39 HK	"	726 "
4 YCM	52 HK	"	825 "
6 YCM	78 HK	"	1270 "
4 YEM	75 HK	"	1647 "
5 YEM	94 HK	"	1819 "
6 YEM	112 HK	"	1990 "

Forlang prospekt og tilbud.

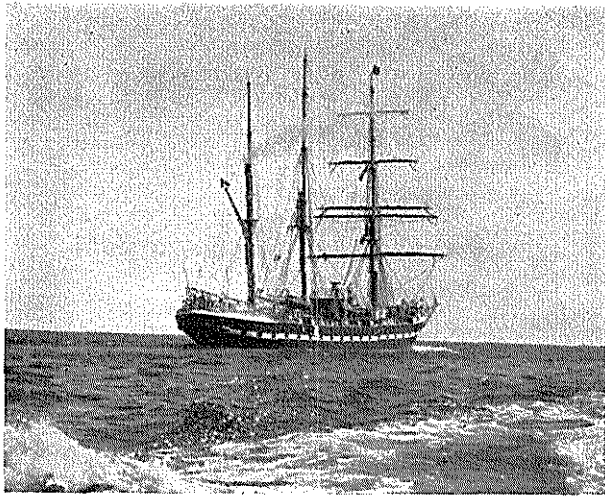
V. H. LANGEBÆK & SØN

CIVILINGENIØRER

TRONDHJEMSGADE 9

TRIA 5400

KØBENHAVN



Skoleskibet „Giorgio Cini“.

fag under vejledning af salesianere, medlemmer af en munkeorden, der igennem næsten et århundrede i lignende faglige skoler over hele verden har uddannet og reddet „gadens forældreløse“. Når disse drenge forlader skolen, er det som fuldt udlærte bogtrykkere, skræddere, tømrere, møbelsnedkere eller mekanikere. Ca. 150 af dem bor på skolen. Resten kommer fra alle kanter af Venedig eller fra de mindre øer i lagunen. En lille fyr, jeg traf, står op et kvarter i fem hver morgen for at tage med båden. Han bor i en landsby på den anden side af bugten.

Udover at redde unge liv fra undergang er denne smukke, genopstandne ø indviet til en anden opgave, nemlig at puste nyt liv i Venedig som kulturcentrum. I rolige og skønne omgivelser har fonden her oprettet et „Centrum for Kultur og Civilisation“. Det består blandt andet af tre forskningsinstitutter. Der er et, som har til formål at studere Venedigs, den „flydende republiks“, kunst, et skal udforske gamle skrifter, og det tredje egnens historie. En stadig voksende strøm af studerende og kloge hoveder besøger centret for at rådføre sig med dets skatte af mikrofilm, dets fotografisamling, der indeholder 40.000 billeder, og dets enestående bibliotek — et arkiv, der omfatter praktisk talt alt, hvad der har været udgivet om venetiansk kunst over hele verden.

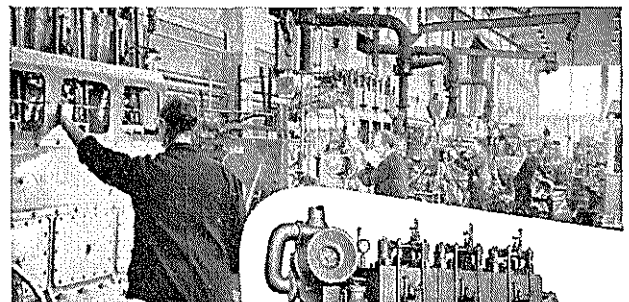
Kulturcentret optræder som vært for både internationale og italienske kongresser og selskaber, der har opdaget, at de prægtige mødesale, den storslåede udsigt fra korridorerne og søjlegangenenes skyggefulde skønhed danner en fuldendt ramme om deres forhandlinger. Den ene uge finder man her „kvindelige dommeres og juristers internationale kongres“, næste uge er det måske eksperter, der mødes for at drøfte mulighederne for oprettelse af et europæisk fællesmarked for frugt, og senere afløses de af videnskabsmænd, der foretager studier vedrørende ionosfæren eller E-vitaminet.

Takket være arkitekten Luigi Vietti og den tilsynførende med venetianske mindesmærker, Dr. Ferdinando Forlati, der forestod restaureringen af San Giorgio Maggiore, finder man overalt i centret et lykkeligt

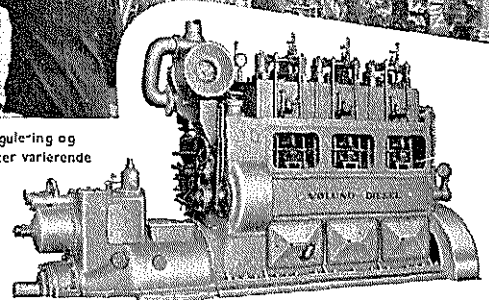
og harmonisk ægteskab mellem klassisk og moderne, og man har på samme heldige måde forenet det skønne med det nyttige. Sovesalens 128 m lange galleri (opført af Giovanni Buora i 1533) er blevet restaureret i al sin forbløffende enkelhed, men til opvarmning er det aller- sidste nye strålevarmesystem installeret under gulvet. I sine proportioners strengthed og sin enkle skønhed optræder den store mødesal i uændret skikkelse; men man har dristigt fået moderne klapstole af stål og lærred til at harmonere med omgivelserne.

To af fondens kostelige skatte på San Giorgio Maggiore er splinternye: det Lille Teater med kurvemønstrede vægge og loftet iført Harlekin-kostume, og det Grønne Teater, som genopfører det forsvundne italienske friluftsteater fra for to hundrede år siden. Katherine Hepburn har kaldt det „Verdens skønneste teater“. Bænkerækkerne hæver sig under marmorbuer mod den pastelblå venetianske himmel, og ind imellem dem er der nydeligt klippede grønne hække. Om sommeren er der ballet-, skuespil- og pantomimeforestillinger. Baggrunden består af cyprestræer. Høvederne på skuespillere og balletdansere kan man gennem en lysning mellem træerne se de lyserøde sejl på fiskerbåde, der glider langsomt forbi i det fjerne.

Manden, der stod fadder til alt dette, greve Vittorio Cini, fødtes for 72 år siden i Ferrara. Han kom fra en gammel, velhavende slægt. Han har altid været manden med dristige og banebrydende ideer. Hans plan for udtørring af marsken i Poflodens delta stod



Omfattende regulering og afprøvning under varierende belastninger



150-1000 hk - med og uden turbo-charge

Når det gælder sikkerheden...

VOLUND DIESEL

Volund 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 „VOLUND“
 ØRESUNDSVEJ 147, KØBENHAVN S. TELEFON CENTRAL 5322

model til andre lignende planer; han var blandt de første, der indså, at Venedig ikke i tid og evighed kunne basere sin eksistens på at være turistattraktion og museum. Han ydede derfor sin støtte til bygningen af Margheras havn på fastlandssiden, hvor den kan ses fra landevejen til Venedig, for at den med sine nye fabrikker og store skibsværfter kunne give Venedig noget mere håndgribeligt at leve af end turisternes rejsechecks.

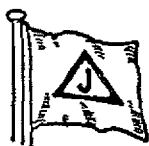
Grev Cini brød åbent og afgørende med Mussolini og blev under krigen arresteret og ført til en tysk koncentrationslejr på Görings direkte ordre. Da det skete, var hans søn Giorgio Cini 26 år. Han var lige så høj og flot som sin far og havde dennes karakteristiske udseende. Han var modig og besad tillige en anelse af renæssancens muntre dumdristighed og formummede udspekulerethed.

På en eller anden måde lykkedes det Giorgio Cini at komme til Tyskland, hvor han snusede omkring, indtil han fandt ud af, at hans far lå alvorligt syg på hospitalet i Dachau-koncentrationslejren.

Uden at ænse risikoen undersøgte Giorgio Cini stedet og mulighederne og tog derpå tilbage til Italien, hvor han købte en lille sportsmaskine. Hvor utroligt det end lyder, førte han i disse krigens sidste måneder maskinen tilbage til Nazi-Tyskland. Her opnåede han, at faderen blev overført til en klinik, og på grund af svigtende årvågenhed hos Gestapo fik han tilladelse til selv at flyve sin far til klinikken. Efter mindre end en times flyvning ankom Giorgio Cini med sin far og to vagter helskindet til Schweiz, hvor de opholdt sig, til krigen var forbi.

Få år efter var Giorgio Cini død — en klart lysende flamme blev pludselig pustet ud, et stort håb — ikke alene for familien, men for et Italien, der trængte så hårdt til mandsmod, dristighed, foretagsomhed, kløgt og førerskab — var pludselig udslukket.

Stillet overfor et sådant tab vil mange mennesker trække sig ind i sig selv med deres sorg eller skjule sig for denne verden bag håbet om en ny og bedre. Grev Cini, en dybt religiøs mand, skabte gennem sin gavmildhed og sin enorme energi, men også ved hjælp af sin fantasi og sit ædle hjerte en levende ting af mænd og sten, af drenge, bøger, marmor og grønne træer. Og denne ting skulle fylde den plads i hans hjerte, der blev tom ved sønnens bortgang. Og således bærer grenene på sorgens træ frugt på øen San Giorgio Maggiore, og nyt liv banker bag de gamle sten.



Dampskibsselskabet

JUTLANDIA

JENS TOFT

Toldbodgade 29

TELF. *8192



ATLAS-WERKE AG
BREMEN

Dæksmaskiner til alle Formaal

Vandtætte Døre

Stempelpumper

Centrifugalpumper

Damp-Hjælpemaskiner

Evaporatoranlæg

Ventilationsanlæg

Fødevandsanlæg

Skibskøleanlæg

GENERALREPRÆSENTATION :

ALBERT JENSEN

AKTIESELSKAB

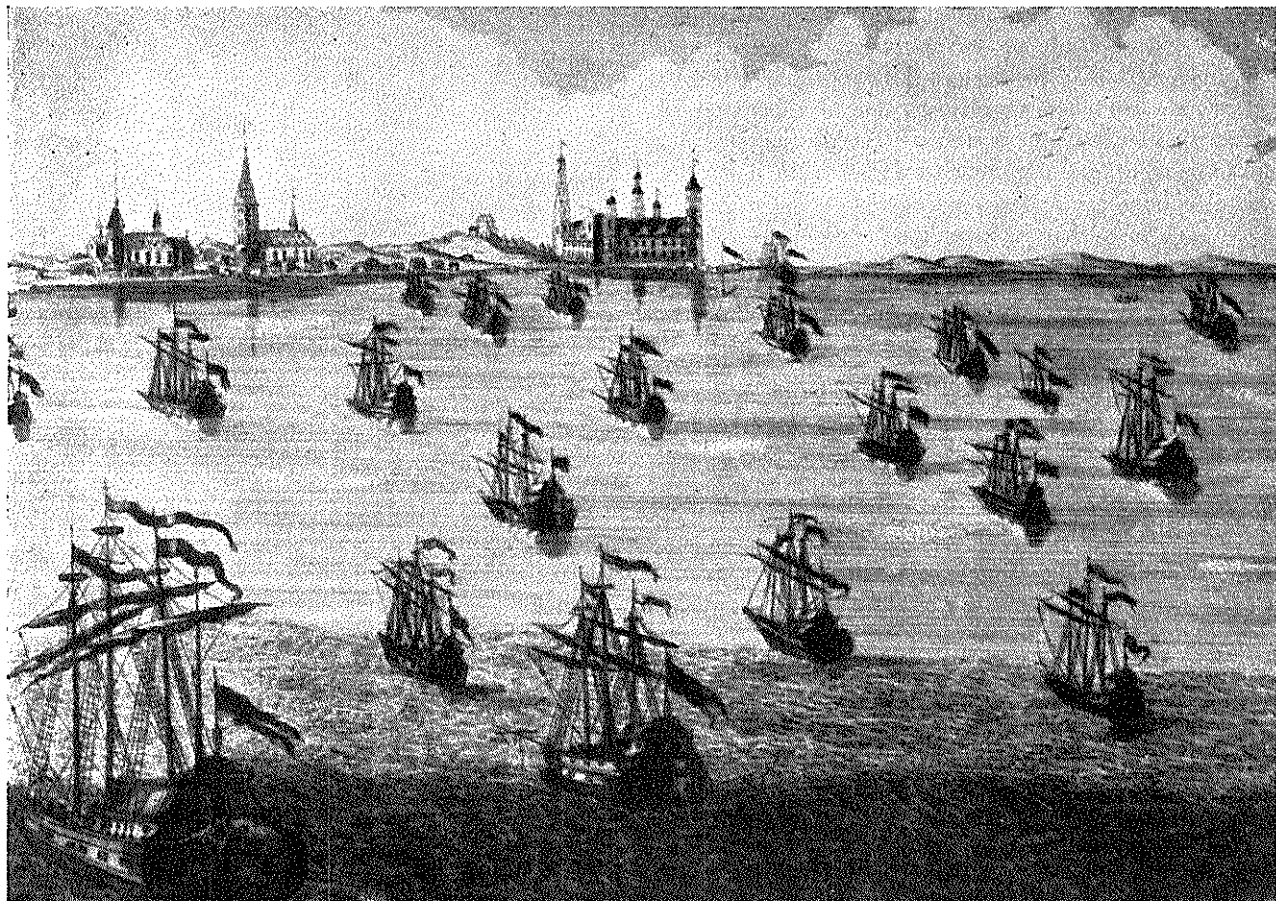
AMALIEGADE 32

CENTR. 12 612 TELEX: 2541

**Vi holder
os til**



ESBJERG TOV



Gammelt nederlandsk billede visende en flåde af koffardiskibe til ankers på Helsingors red.

Vagtskibene i Sundet

Øresundstoldens vogtere

I over 400 år var *øresundstolden* en god og sikker indtægtskilde for Danmark. Lige siden kong Erik af Pommerens dage havde man, da Danmark endnu havde det fulde herredømme over Sundet med dansk land på begge sider af dette vigtige gennemsejlingsfarvand til Østersøen, tvunget alverdens skibe til erlæggelse af en klækkelig afgift for passage ad denne vandvej. Selv da Danmark efter freden i Roskilde 1658 måtte afstå Skåne, Halland og Blekinge til Sverige, og således nu kun havde herredømmet over Sundets vestlige side, forblev *øresundstolden* ved magt; man kan kun forundre sig over, at Sverige ikke nu krævede sin andel i denne sikre statsindtægtskilde.

Efter freden i Stettin 1570 fandt man det nødvendigt at have et orlogsfartøj fast stationeret ved Sundets smalleste sted. Ganske vist var fæstningen Kronborg den væbnede magt, der gav baggrund for opkrævningen af *øresundstolden*, men det viste sig tillige nødvendigt at have et orlogsskib her til at opretholde orden blandt de mange store og små koffardiskibe, der var tvunget til at ankre på Helsingørs red, hvor tolden

skulle erlægges. Det må i denne forbindelse erindres, at foruden den rent økonomiske side af sagen med betaling af tolden, så var denne standsning på rejsen, når der ellers var god vind for datidens store og små sejlskibe, en meget generende og tidsspildende faktor.

I foråret 1571 blev der udlagt en galej som vagtskib ved Helsingør, og siden har der her alt efter de skiftende forhold været holdt et eller flere — store og små — orlogsfartøjer på station afhængig af de mere eller mindre urolige og krigeriske tilstande, der herskede i de efterfølgende 300 år, hvorunder *øresundstolden* eksisterede.

Også i Store Bælt blev der opkrævet en tilsvarende strøm- og bælttold — i Lille Bælt var gennemsejling af fremmede skibe forbudt i mange år, den frie adgang til Østersøen var således totalt spærret til stor harme for de mange driftige handelsbyer her, men ingen vovede at forfægte den danske konges ret til opkrævning af denne forhadte afgift for adgang til Østersøen.

Vagtskibsstationerne blev hvert år besat ved forårstid — inden dampkraftens og senere isbrydernes benyt-

telse i skibsfarten, blev der ikke sejlet i vintermånederne, skibene lagde op og gik i hi, når isen bandt farvandene. Det var mest ældre skibe, oprindelig fregatter, senere korvetter og brigger, der blev benyttet til denne tjeneste, og som regel var vagtskibstjenesten det sidste, man brugte et gammelt orlogsskib til, inden det gik til ophugning.

Nu må man ikke sammenligne datidens vagtskibe med et moderne toldpatruljefartøj, en jager eller et andet hurtiggående skib, der var i stand til i en given situation at sætte efter de handelsskibe, der søgte at unddrage sig den for skibsfarten meget bekostelige og generende afgift. Vagtskibet lå „svinebundet“ for 4 ankre og virkede alene ved sin tilstedeværelse, en form for symbol på kongemagtens ret til at kræve told af alle, der passerede farvandet. Ganske vist var der i reglen knyttet en mindre lodsbåd, kragejolle eller andet hurtigsejlende fartøj til stationen, idet instruksen for vagtskibstjenesten, § 9, sagde: „at Chefen skal lade sin Chaluppe fare paa Søen, at alle Skibe som passere og fornemme, hvorfra de ere, hvorhen de sig agter, og hvad Ladning de indehaver.“

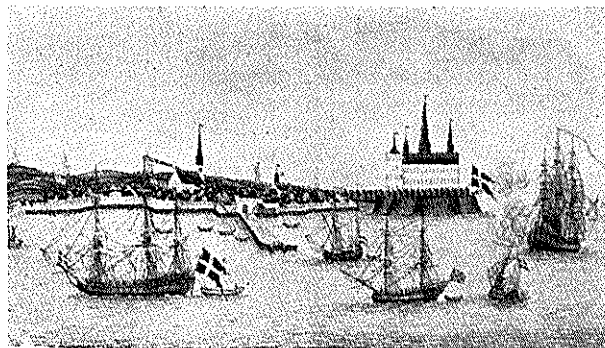
Det var ikke så helt få pligter den førnævnte instruks pålagde vagtskibschefen: dels at repræsentere kongemagten, dels assistere de forskellige myndigheder i deres pligters udførelse, hjælpe her og der, såfremt nogen kom i nød. Samtidig var der heri også givet anvisning for signalering ved dag som ved nat, dersom skibet ønskede assistance fra garnisonen på Kronborg fæstning. Salutteringen derimod sorterede ikke under vagtskibet, det blev den gang som nu besørget fra Kronborg.

År efter år lå der således et dansk orlogsfartøj her ved Helsingør som en frygtindgydende vogter af den danske stats noget tvivlsomme ret til beskatning af den livlige trafik gennem Sundet. Fredelige sysler som toværksarbejder, pasning af tids- og kulingssignaler, signalering med kystpolitiet, inspektionstjeneste, deltagelse i karantæne- og sundhedskommissionens arbejde samt samarbejde med garnisonen og andre af Helsingørs myndigheder optog dagens timer. Udover sejladsen til og fra stationen var det dog chefen tilladt „imellem at lette med Vagtskibet og gøre en liden kort tur til Mandskabets Øvelse, men kun i Nærheden af Vagtskibsposten, og naar Vejret er bekvemt hertil“.

Kun een gang vides vagtskibet fra Sundet som sådant at have været i kamp, og det endda inden en krig officielt var erklæret, hvilket i ældre tider var en formalitet, man lagde mere vægt på end i vore dage.

I 1807, da englænderne for 2. gang i forrige århundrede med væbnet magt stævnede mod Danmark, var den 24 år gamle danske fregat „Frederiksværn“ på vagtskibsstationen i Sundet under kommando af kaptajn *Henrik Gerner*, en brodersøn af Holmens berømte fabrikmester af samme navn.

Den 3. august meldte vagtskibschefen om de første britiske orlogsskibes ankomst til Sundet, og han fortsatte som maritim observatør under hele den engelske transportflådes opmarch her, hvor den tilsyneladende i



Helsingørs red i det 18. århundrede med vagtskibet i forgrunden.

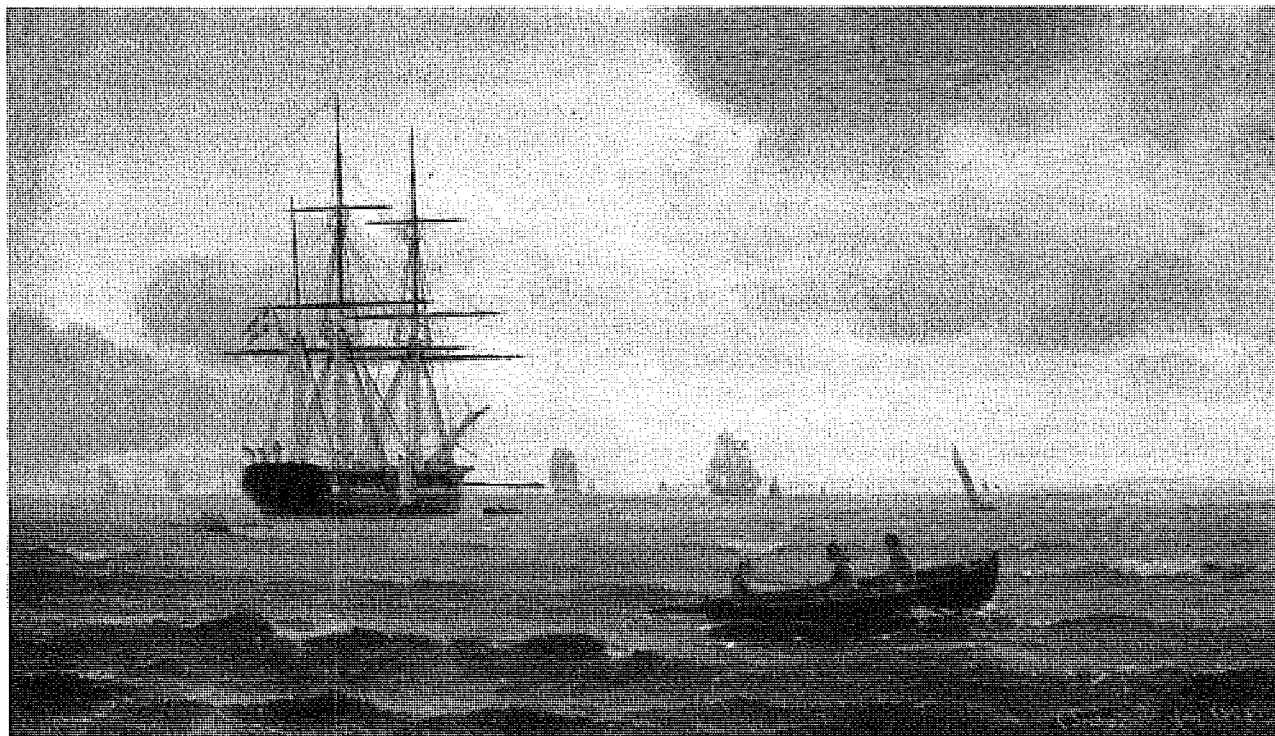
de fredeligste hensigter saluterede fæstningen Kronborg som det sig hør og bør. Kaptajn *Gerner* fik nu ordre til med sit skib enten at søge til København eller at opbrænde den skrøbelige og usødygtige gamle fregat efter at have landsat besætningen.

Den 12. august melder han om en mistænkelig omplacering af de engelske skibe, samt at han i nattens løb agter at lette for at nå København. Imidlertid kunne dette sidste ikke ske på grund af sø og strøm, hvorfor kursen sættes nordpå for at nå til Norge. Så snart englænderne den næste morgen opdagede, at det danske vagtskib var forsvundet, sendtes lineskibet „Defence“ og fregatten „Comus“ efter det for at bemægtige sig fregatten — endskønt der endnu ikke var erklæret krig.

„Comus“ løb i forvejen og nåede lidt over midnat den 14. august ind på den danske fregat ca. 3 sømil syd for den svenske fæstning Karlsten ved Marstrand. Efter $\frac{3}{4}$ times kamp måtte al modstand opgives, englænderne besatte den danske orlogsmænd og førte den tilbage til Sundet. Kampen havde kostet danskerne 12 døde og 20 sårede. Få dage efter sås „Frederiksværn“ igen i Sundet imellem den britiske flådes skibe, men endnu under dansk flag, idet England endnu på dette tidspunkt kun havde forlangt den danske flåde udleveret som depositum. Senere tænkte den britiske højstbefalende, admiral *Gambler*, først på at indlemme den danske fregat som en enhed i sin kampflåde, men da „Frederiksværn“ som nævnt var meget skrøbelig, blev den i stedet for indrettet som hospitalsskib.

Om „Defence“ kan oplyses, at dette skib få år efter — i 1811 — sammen med et andet britisk lineskib, „St. George“, der havde været *Nelsons flagskib* i 1801, strandede juleaftensdag syd for Torsminde på Jyllands vestkyst. Af skibenes samlede besætninger på ca. 1400 mand kom kun 17 mand levende i land, de store skibe blev knust og totalt udsløttet af de voldsomme bølgeslag, og de mange ombordværende drev ind på kysten som lig.

På grund af de meget få udkommandoer i begyndelsen af forrige århundrede, der skyldtes den efter krigen stærkt reducerede orlogsflåde samt den store pengekrise, var en vagtskibskommando ved Helsingør stærkt efterspurgt blandt de danske søofficerer, specielt da der hertil knyttede sig ikke så få emoulementer og sportler af forskellig art. Af mere kendte søofficerer, der i de



Det sidste vagtskib i Sundet, barkskibet „Saga“ (1848—1861). Maleri af C. F. Sørensen, 1858, tilhører Soofficers-Foreningen.

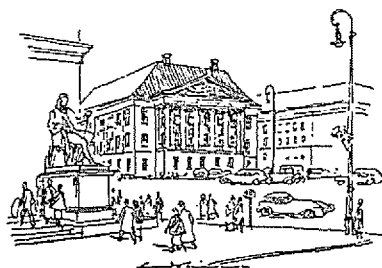
seneste år var vagtskibschef her, kan nævnes marinehistorikeren, kaptajn *H. B. Garde*, der var chef for briggen „Møen“ i 1829, kaptajn — senere østrigsk admiral — *H. B. Dahlerup*, der som chef for fregatten „Rota“ i 1838 bragte *Thorvaldsen* og hans værker hjem fra Italien — både han og „Rota“ er gengivet på den nu restaurerede frise på Thorvaldsens museum i København — var året efter som chef for korvetten „Flora“ på vagtskibsstation i Sundet. Ligeledes var Danmarks første marineminister, den senere admiral *C. C. Zahrtmann*, som kaptajn chef for korvetten „Diana“ på denne station i 1838.

Imidlertid blev der fra udlandet øvet et stadig pres på Danmark for at få denne meget generende beskatning af den frie skibsfart ophævet. Tiden var nu løbet fra en sådan afgift. Omkring år 1800 var flodtolden i Tyskland blevet afskaffet, og svenskernes protester mod øresundstolden blev stadig kraftigere. I det britiske parlament kom spørgsmålet for, ligesom der fra Amerika hævdede sig meget stærke røster for en afvikling af denne byrde, og Danmark måtte så — efter lange forhandlinger — for 100 år siden gå med til ophævelse af øresundstolden. De danske forhandlere var i denne sag meget dygtige, de opnåede en erstatning til landet på 33,5 millioner rigsdaler, hvilket svarede til ca. 12 års normal toldafgift.

Til gengæld lovede Danmark fremtidig en gratis afmærkning og fyrbelysning i de danske gennemsejlsfarvande, og det er gennem de nu svundne 100 år blevet en dyr historie. Siden toldens ophævelse i 1857 har udgifterne til det danske fyr- og vagervæsen beløbet sig til ialt henved 250 millioner kroner — det

havde været en god ide, om man i sin tid havde aftalt en vis tidsbegrænsning for denne service — eller at man herhjemme havde sat en vis sum af afløsningsbeløbet til side og brugt renterne heraf til fyrvæsenets drift, som efterhånden er blevet en meget stor udgiftspost på statsregnskabet, medens alle andre lande dækker sig ind ved at opkræve en fyr- og prikkeafgift.

De mange penge, der sådan på een gang strømmede ind i den danske statskasse, blev en god hjælp til imødegåelse af de mange udgifter, som vi få år efter havde ved den sørgelige krig i 1864 — men det hævdes dog, at ikke alle lande har betalt, endnu har vi penge til gode hos Brasilien, men de hører vist til, hvad man kalder usolide fordringer. —*del.*



HANDELSBANKEN

HOVEDSÆDE:
HOLMENS KANAL 2
KØBENHAVN K



93 AFDELINGER
OG FILLALER OVER
HELE LANDET

— den moderne bank med de gode traditioner

Er Nelsons trafalgarsignal

kun en myte

Står en stor engelsk tradition for fald? Det er intet mindre end trafalgarsignalet, det drejer sig om. En pensioneret søofficer i Portsmouth (Chief Yeoman of Signals) forrettede 1897 tjeneste om bord i Nelson's „Victory“ og begyndte dengang sine undersøgelser. Han har gennemgået alle de gamle logbøger for alle de 27 skibe, som deltog i slaget, men intet steds nævnes signalet. Han påstår, at det kræver mindst 12 forskellige ophalinger, der vil tage mindst en time, og fastholder, at det vil tage længere tid, før de andre 25 skibe har gentaget det. Det er en umulighed umiddelbart før et afgørende søslag. Hans navn er George Walder.

Løjtnant S. A. Noble, „H. M. Victory“, giver sin kommentar til ovenstående: „I henhold til de beretninger, vi har, blev signalet hejst, og det er omtalt i alle rapporter om slaget.“

Det skal blive interessant at følge striden. Der er dog også den mulighed, at ordren til at sætte signalet er givet skibscheferne forud eller sendt skriftlig pr. båd til hele flåden.

A. Nielsen.

Olielosning kapløb med tidevandet

Tankskibene og især supertankerne er steget voldsomt i kurs lige fra Suez-krisens første dag. Uden kæmpetankskibene ville benzin- og olierationeringen f. eks. i England være blevet meget alvorligere, end tilfældet har været.

Supertankerne har selvfølgelig også deres begrænsning, der bl. a. henviser dem til benyttelsen af ganske bestemte og ret få havne. Men nød bryder alle love, og det er historien om det 56.000 dødvægt tons store „Sinclair Petrolore“ et godt eksempel på.

„Sinclair Petrolore“ har et dybtgående, der er betydeligt større end både „Queen Elisabeth“s og „United State“s, og engang i vinter indtog det en last råolie på 52.000 tons bestemt for Philadelphia. „The Middle East Emergency Committee“, i hvilken sidder repræsentanter for femten amerikanske olieselskaber, lod imidlertid kæmpetankeren dirigere til det olietørstende England.

Skibet skulle losse i Fawley, men her havde man aldrig taget imod tankskibe på over 40.000 tons. Det forbød vandstanden ganske simpelt. Da man imidlertid trængte hårdt til olien, besluttede man alligevel at tage imod skibet. I en desperat kamp med tidevand, tåge og tid lykkedes det at klemme kæmpen ind, hvorefter man begyndte at pumpe olien i land, næsten endnu før fortøjningen var tilendebragt.

Nu betød tågen ikke længere noget. Men kampen med tidevand og tid fortsatte. Der blev pumpet olie i land på livet løs for at følge trop med det fremadskridende ebbe. Oliens fossede næsten i takt med havstrømmen.

Det lykkedes virkelig at få losset „Sinclair Petrolore“ til tiden og få det ud, inden vandstanden var sunket til minimum.

Man er i Fawley trods alt ikke meget for at gentage dette kapløb, men er klar over, at supertankerne bliver flere og flere. British Esso har således planer om at bygge flere tankskibe på over 40.000 dwt, hvorfor farvandet ved Fawley vil blive uddybet, så det kan klare tankere, der er endnu større end „Sinclair Petrolore“.

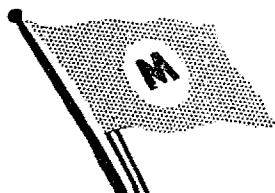
Havnemyndighederne i Fawley er derfor enige om, at Suez-krisen trods alt også har haft sine lyse sider.

—wig.

VIRGINIA ROSE



i den fikse pose
- en herlig shagtabak



MOORE & McCORMACK A/s

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

DET DANSKE KULKOMPAGNI

C. 9214



KGL. HOFMØBELFABRIKANT

G. B. HANSENS ETABL.

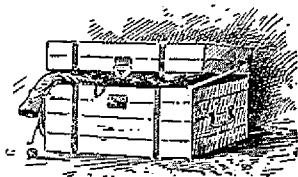
BREDGADE 32

København K.

Central 386 — 11,386 — 11,585

...fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



Skibes kilopris

Hvad koster et skib egentlig pr. kilo? Burmeister & Wain fortæller, at et moderne fragtmotorskib koster ca. 2,5 millioner kroner pr. tusind tons, hvilket vil sige, at det koster kr. 2,50 pr. kilo. En moderne dieselmotor koster pr. hestekraft næsten det samme som en rigtig, arbejdsdygtig hest!

Tankskibene har vokseværk

Verdens første damptankskib var tysk og hed „Glückauf“. Det blev bygget i 1886. Verdens største tanker af i dag hedder „Universe Leader“. Det er „kun“ tre gange så langt som „Glückauf“, men laster 28 gange så meget olie. Nok har tankskibene altså vokseværk, men det tærer ikke på deres kræfter!

Brandfaren størst i havn

En sammenslutning af britiske skibingeniører har fundet ud af, at risikoen for brand om bord er $3\frac{1}{2}$ gang større i havn end til søs.

Isbryder uden maskinbesætning

I Leningrad er verdens første atomdrevne isbryder for øjeblikket under bygning. Den bliver på 16.000 deplacement-tons og vil kunne opholde sig i søen et helt år uden at bunkre. Isbryderen får ingen maskinbesætning om bord. Skibets navigatører skal ved hjælp af et automatisk, elektronisk system kunne manøvrere med maskinen.

Navn med morsom tradition

Krigsskibsnavnet „Saratoga“, der er givet et af de store hangarskibe under Stars and Stripes, har stolte traditioner i den amerikanske marine. Fire amerikanske orlogsskibe har nu båret dette navn. Det første „Saratoga“ var i kamp i 1812 mod en overmagt på fire fjendtlige skibe. „Saratoga“ blev stærkt medtaget, og besætningen anså så småt slaget for at være tabt. En af fjendens kugler landede imidlertid på dækket og splintrede et bur, hvori et af besætningsmedlemmerne havde anbragt en kamphane. I et helt snevejr af fjer sprang hanen op på skibets lønning og med en højlydt galen vendt mod fjenden udtrykte den sin indignation. „Saratoga“s besætning så i den kendsgerning, at en medtaget hane stadig kunne vise indignation, et godt varsel. Med nyt mod genoptog „Saratoga“s besætning derfor kampen og vandt slaget!

Davy Crockett til søs

En amerikansk flod-bugserbåd hedder „Davy Crockett“. Tro nu ikke, at navnet skyldes de sidste par års Davy Crockett-feber, for skibet fik sit navn allerede i 1948, da det blev bygget i St. Louis.

Redningsskøytterne

Norsk Selskab til Skibbrudnes Redning fylder i år 65 år. Selskabet har i dag en flåde på 27 kraftige motorfartøjer, hvoraf fire er redningskrydsere. Selskabet, der drives for privat indsamlede midler, har reddet over 3.800 mennesker fra den sikre død på havet, og skøytter og landstationer har hjulpet 183.000 andre, der var i nød. Over 63.000 fartøjer er blevet slæbt ind, og 750 store skibe har modtaget assistance.

„Prøvetur“ i haven!

Kæmpelineren „Queen Elizabeth“ har i virkeligheden aldrig været på prøvetur! Skibet blev færdigt i hegyndelsen af 1940.

„Færdigt“ er måske nok for meget sagt, for da skibet i slutningen af februar det nævnte år forlod floden Clyden med kurs mod New York, var averteringen endnu ikke fuldført. „Queen Elizabeth“ afsejlede i al hemmelighed. Skønt hele den skotske presse vidste, hvornår lineren skulle afgå, undlod den at trykke historien. Skibets eneste prøveture foregik — på grund af frygten for tyske ubåde — i et kun 315 meter langt bassin. Den ene af dets fire store skruer gik frem og en anden bak, og lineren bevægede sig næsten ikke!

Kun „redningsbåds-ovelser“

I realiteten troede de fleste mennesker langs Clyden, at „Queen Elizabeth“s første sejlads kun gjaldt en redningsbåds-ovelse lige uden for kysten. Selv ikke skibets kaptajn kendte bestemmelsesstedet, selv om han var klar over, at der forestod en længere tur. Enkelte af besætningen havde lugtet luntten, og de af dem, der foretrak at blive hjemme, fik lov til det efter at have aflagt et højtideligt tavshedslofte, som ikke blev brudt!

Dronningens juletræ

Dronning Louise sendte hvert år, når festen var forbi på Amalienborg, sit og kongens juletræ ned om bord i Bethelskibet i Nyhavn. Da dronningen døde, fortsatte prins Valdemar, der var skibets protektor, den smukke tradition. Ofte kom prinsen og hans familie selv til stede ved Bethelskibets julefester og dansede om juletræet med de barkede sømandsnæver i deres egne.

Danmarks første sømandshjem

Den 16. november 1884 åbnedes det første sømandshjem i Danmark, nemlig i Holbergsgade 17. Hjemmet havde tre soveværelser med ialt ti senge.

Lord Nelson som galionsfigur

I Devonport opbevarer den britiske marine nogle interessante galionsfigurer fra gammel tid. En af de morsomste figurer smykkede H.M.S. „Horatio“, der gjorde tjeneste fra 1807 til 1865. Figuren forestiller Lord Nelson — med eet øje! „Horatio“ blev søsat to år efter slaget ved Trafalgar.

Dystert 25 års minde

I år for 25 år siden oplevede britisk skibsbygning en af sine mest kritiske perioder. Skibsbygningen var den hårdest ramte del af den samlede britiske industri med en ledighed blandt arbejderne på 60 procent. I Clyde-distriktet, hvor hovedparten af britisk skibsbygning også dengang var placeret, var 70 procent af arbejderne arbejdsløse!

Og et „firkantet“ minde

Det er i år også de firkantede skibsskorstenes 25 års jubilæum! Franskmændene, der aldrig har været bange for at gennemføre uortodoxe ideer inden for skibsbygningen, lancerede de firkantede skibsskorstene i 1932 om bord i lineren „Georges Philippar“. Kort efter jomfrurejsen brændte skibet i Aden-bugten, og de særegne skorstene fik ikke nogen større succes.

Da Niels Juel brækkede armen

Ved Niels Juels begravelse blev det under ligtalen udtalt, at den store søhelt deltog i „14 capitale og store Søsslagninger“. Trods de mange kampe slap Niels Juel uden en skramme helt indtil 1693, da han kom til skade for første gang. Han brækkede armen — under et ophold i land!

Motoren,

der bruges i Østens djunker, polar-ekspeditionernes både, på canadiske søer og i den danske fiskerflåde.

I trediveerne fik mange danske fartøjer, navnlig fiskerbåde, installeret svenske BOLINDER-motorer, men krigen satte en stopper for importen, og i de nærmeste efterkrigsår var motorerne næsten heller ikke til at få fat i herhjemme. Før krigen var det navnlig Bolinders råoliemotorer, der kendtes i den maritime verden. Det drejede sig om motorer fra 10 til 400 hestekræfter. I 1951 begyndte Aktiebolaget Bolinder-Munktell i Eskilstuna imidlertid produktionen af mindre dieselmotorer i fire forskellige typer med en kapacitet fra 10 til 50 hk. Disse motorer, der nu også har fundet over Sundet, har vundet en eklatant sejr på grund af deres enestående driftsikkerhed og fremragende brændstoføkonomi.

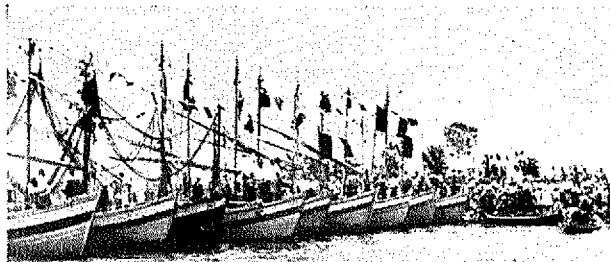
Bolinder-Munktells dieselmotorer eksporteres ikke bare til Danmark. Man kan finde dem næsten under alle himmelstrøg. Djunker i det fjerne Østen har ofte en sådan motor i bugen, og den svenske motor bruges af ekspeditioner både under Syd- og Nordpolen. I Canada flådes tømmer med Bolinder-motorer, der også driver hollandske kanalbåde, norske fjord-busser, spanske småfærger, sydamerikanske transportbåde, små britiske bugserbåde, fartøjer til hajfiskeri på Atlanten og så videre.

En hel fiskerflåde i Scardovari i Italien har Bolinder-motorer om bord, og endelig kan det nævnes, at en mængde lodser verden over har taget denne motortype i deres tjeneste, og at man kan finde den i stadig flere redningsbåde om bord i skibe under alle mulige flag.

Mange af dieselmotorerne har uden reparationer og uden udskiftning af reservedele kørt over 20.000 timer under ofte meget krævende omstændigheder.

Bolinders 4-takts dieselmotorer med direkte indsprøjtning kan fås i fire forskellige størrelser som 1, 2, 3 og 4-cylindrede med en kapacitet på henholdsvis 11½, 23, 35 og 46 hk ved 1500 omdrejninger i minuttet. De 2-, 3- og 4-cyl. motorer kan også fås med 1800 omdr./min. med en kapacitet på henholdsvis 25, 37 og 50 hk.

Bolinder har bygget marinemotorer i over 60 år, og i kraft af fornemme traditioner har den svenske fabrik hele tiden forstået at følge med udviklingen eller endog at være lidt foran. Bolinder-motorerne er lette at starte under praktisk taget alle vej-forhold. Det er en kendt sag, at en motors levetid i høj grad er afhængig af den temperatur, under hvilke motoren arbejder. Imidlertid er Bolinder-dieselmotorerne forsynet med et kølesystem, der er sådan konstrueret, at motorerne altid arbejder ved ideal-temperatur. Kølesystemet er udstyret med en termostat, der arbejder efter det princip, at cirkulationspumpen er indkoblet i kølevandssystemet, selv når



En hel fiskerflåde i Scardovari har Bolinder-motorer om bord

termostaten er lukket. Dette betyder også, at kølevandet inde i motoren efter meget kort tid når op på den rigtige temperatur, når vandet cirkulerer hurtigt. Når den rigtige temperatur er nået, åbnes termostaten og kobler kølevandskammeret ind i systemet.

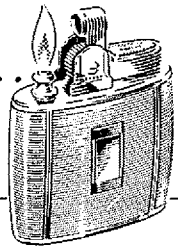
På den anden side kan motorerne også arbejde under meget lave temperaturer, hvilket selvfølgelig er en af grundene til, at de har fundet anvendelse både under Syd- og Nordpolen.

AB Bolinder-Munktell i Eskilstuna er i besiddelse af et meget fint laboratorie-udstyr. Hver eneste motortype gennemprøves efter alle kunstens regler, inden den sættes i produktion og hver 10. motor tages ud af produktionen og skilles fuldstændig ad for efterkontrol på mål etc. Selv de mindste enkeltheder i motorerne må igennem omfattende prøver. Desuden gennemprøver man motorerne om bord i særlige prøvofartøjer, der hører til fabrikken.

Bolinder-motorerne udmærker sig ved at være meget robuste, lette at starte og passe, billige i drift og ved at have en lang levetid. Det er altsammen noget, der har betydning, hvor en dieselmotor end skal anvendes. Fiskere og lodser har brug for motorer, der kan arbejde under de mest krævende forhold i isnende kulde og i høj sø med næsten ligeså meget vand i som uden for båden. Og for redningsbåde gælder det, at de må have motorer, der kan starte til enhver tid, selv om de har stået arbejdsløse gennem længere tid. Bolinder-motorerne har fået ry for at kunne klare disse fordringer til punkt og prikke, hvorfor de vil blive hilst hjerteligt velkomne herhjemme, hvor de forhandles af A/S Electric, Vesterbrogade 181, København V.

RONSON - den
fuldendte gave...

Ronson Flo-line,
formgivet til at ligge
godt i hånden...



RONSON

World's greatest lighter!

Forliset a la „Mary Celeste“

Historien om Deerings skonnertflåde

Blandt de store skonnertredere i USA var også det velkendte skibsbygningsfirma Gardiner G. L. Deering og William T. Donnel i Bathurst, Maine. De to mænd byggede sammen eller hver for sig ialt 108 skibe — hvoraf de fleste var skonnerter. De to var redere for mange af de skibe, de selv byggede. Her skal nævnes nogle af de enkelte skibes historie:

En stakket frist

Den 5-mastede skonnert „Henry O. Barret“ fik lige bestemt 25 års tjeneste på agterspejlet, før den blev ophugget. Skibet byggedes i 1899 og var på 1807 brutto-tons. På rejse fra Pascagoula til Boston blev det den 4. maj 1917 svært beskadiget ved kollision. I 1919 blev det solgt til Frankrig og figurerede i de næste tre år som „Monte Finigu“ af Le Havre. I 1922 blev det omdannet til lægter før endelig i februar 1924 at blive befriet for denne fornødelse ved at blive ophugget.

Et meget uheldigt skib var 5-masteren „Frank M. Deering“. Det blev bygget i 1916 og målte 1891 tons brutto. Allerede den 7. februar 1923 var der bud efter det stolte skib. Under en kraftig storm den nævnte dag drev det i land på Cobb Island i Virginia. I marts måned samme år fik skonnerten igen vand under kølen, men fik kun en stakket frist. Man nåede ikke engang at få skibet under kontrol efter flotbringelsen, før en ny pålandsstorm drev det på grund igen. I april måned måtte det kondemneres.

Stort bedre gik det ikke 5-masteren „Gardiner G. Deering“, der var opkaldt efter sin bygmester, skønt den fik en noget længere karriere. Skibet byggedes i 1903 og var på 1982 brt. Det kostede 90.000 dollars. På en rejse fra Santos til Philadelphia i januar 1921 udbrød der ild om bord. Ilden bredte sig hurtigt så meget, at skibet måtte forlades, og dermed var dets skæbne beseglet.

3-masteren „Josiah H. Smith“ på 704 tons forliste i 1895 på Cuttyhunk, og samme skæbne mødte 4-masteren „Edward E. Briary“ på 1613 tons. Det sidstnævnte skib, der var bygget i 1896, forliste den 13. december 1917 på Nantucket Shoals. Det var da på rejse med en kullast fra Norfolk til Portland i Maine.

Mystisk forlis

En af de mærkeligste skæbner i søfartshistorien ramte den 5-mastede skonnert „Carrol A. Deering“. Dette skib blev bygget i 1918-19 og var på 2114 brutto-tons. Dets historie minder på mange punkter om det berømte „Mary Celeste“-mysterium, og ligesom denne klassiske gyser har historien om 5-masteren aldrig fundet sin opklaring.

„Carrol A. Deering“ gik sin undergang i møde på

kysten af North Carolina. Det samme havde hundreder af andre sejskibe gjort forinden, og derfor blev stedet meget tit kaldt „Atlantehavets kirkegård“. Nærmere betegnet fik 5-masteren sin grav på Diamond Shoal ved Cape Hatteras. Hvor besætningen fik sin fællesgrav, ja, det er stadig en gåde.

Skibet, der var opkaldt efter rederens søn, blev af samtiden beskrevet som et „tremendous sailing ship“. På sin første rejse havde skibet en syg kaptajn om bord, og han måtte sættes i land i Lewes, da skibet var på vej fra Boston til Buenos Aires. Han blev afløst af kaptajn Wormell, en gammel rotte i skonnertfarten. Wormell førte uden større uheld skibet til Sydamerika, hvor han anløb forskellige pladser for så at afsejle i ballast fra Rio de Janeiro den 2. december 1920. Rejsen skulle gå til Norfolk i Virginia. På turen hertil blev Barbados i Vestindien anløbet, hvorefter der fortsattes nord over. Skibet havde 12 mands besætning om bord.

De mennesker, der kastede et blik ud over Diamond Shoal ved solnedgang den 30. januar 1921, så intet usædvanligt. Kun de sædvanlige brølende brækkere, der kom rullende fra begge sider ude fra Atlanten, tegnede sig mod horisonten. Brækkerne tørnede sammen med alt deres sand og dannede nye banker. Men alt dette var et ganske almindeligt syn på stedet.

Redningsfolkene fandt et dødt skib

Næste morgen stod en stor og statelig skonnert imidlertid fast i sandet med sejlene sat på alle fem master. Skibet blev observeret kl. 6.30 langt inde på sandene. Det var redningsmandskabet på Cape Hatteras, der først fik øje på det. Fra to forskellige redningsstationer blev fartøjer sendt ud for at redde de nødstedte. Der blæste en hård sydvestlig kuling, der satte en fæl sø, og samtidig var der en kraftig strømsætning.

Da redningsbådene nåede frem, viste det sig, at skibet stod i en frygtelig heksedel af brækkende søer. Så vidt man kunne se, var skibet forladt i al hast. Alle bådene var borte, og stormlejderen hængte ned langs siden. I det hele taget var der ikke det mindste tegn på liv om bord.

På grund af de brølende brækkere kunne redningsfartøjerne ikke komme strandingen nærmere end en kvart sømil, og det fygende skumsprøjt gjorde det umuligt for folkene at læse skonnertens navn og hjemsted. Begge bådene måtte derfor vende tilbage, uden at man havde været om bord.

Det skulle vare 4 dage, før man endelig kom om bord. Den næste og de følgende dage var vejret nemlig stadig det samme djævelske, og man måtte tilkalde adskillige fartøjer fra Coast Guard og en stor bjergningsdamper fra Wilmington, men endelig kunne man iden-

tificere skibet, hvorover søerne stadig vaskede i afsindigt raseri.

„Carrol A. Deering“ var under opholdet på den hårde sandbund blevet fyldt med vand, og da man endelig kom om bord, viste det sig, at skibets styregrej var i uorden. Søkortene lå hulter til bulter på kahytsdørken. Maden stod på bordet, både foran og agten for stormasten, og i kabysen var i orden.

Men hvor var mandskabet henne? Der var ikke eet eneste spor efter det. Dette spørgsmål blev stillet mange gange i 1921, og det vil også blive stillet mange gange i fremtiden. Forliset på „Atlantehavets kirkegård“ er og forbliver en af havets store gåder, som sikkert aldrig vil blive løst.

Vragfolkene fjernede alt af værdi fra det strandede skib, og alle papirer, der måske kunne give et fingerpeg om, hvad der var sket, blev omhyggeligt gennemgået. Men gåden kunne ikke løses. Ca. tre uger senere blev skibet næsten totalt ødelagt under en storm, og det blev nødvendigt at sprænge det helt i stykker med dynamit. Måske findes der endnu enkelte vragstykker af den store skonnert i det farlige sand. Andre stykker fra vraget drev ned langs kysten af Ocracoke Island mange år efter. Men ikke eet eneste lig drev ind fra forliset, og skibets redningsbåde var og blev borte.

Ingen pardon

Også de tyske ubåde blandede sig i Deering-skibenes skæbne. Den 5-mastede skonnert „Dorothy B. Barret“, der blev bygget i 1904 og målte 2038 brutto-tons, var på rejse fra New York til Norfolk, da en tysk u-båd dukkede op den 14. august 1918 ud for Angelsej ved New Jersey-kysten. Der var ingen pardon. Det smukke skib blev sænket.

En tysk u-båd var også ansvarlig for 4-masteren „Edwin R. Hunt“s endeligt. Dette skib, der var bygget i 1892 og var på 1193 brutto-tons, var på rejse fra Cette i Frankrig til New York, da det den 7. april 1917 blev torpederet af u-båden ud for Cap de Gata i Middelhavet. Skibet sank næsten øjeblikkelig.

4-masteren „William R. Wilson“, der var bygget i 1908, forliste i januar 1913 ud for Florida-kysten på Pickles-revet.

Den berømte „Palmer-storm“ berørte også den 5-mastede skonnert „Grace A. Martin“. Skibet var bygget i 1904 og var på 3.129 tons brutto. Det sank den 12. januar 1904 ud for Highland Light på Cape Cod. „Prescott Palmer“, der befandt sig i nærheden, feg til søs for vinden. „Fuller Palmer“ fulgte „Grace A. Martin“ ned på bunden, mens „Rebecca Palmer“ overlevede og nåede ind til Boston.

Selv ikke ved kaj er et skib sikkert. 4-masteren „Lewis H. Goward“, der var bygget i 1895 og var på

1197 tons brutto, lå den 1. juli 1919 under losning i le Havre, da den blev påsejlet af den 7.000 tons store norske damper „Kaffarli“. Skonnerten blev svært beskadiget, men kom den 8. december svært beskadiget til Bermuda. Senere skæbne ukendt. (Men måske læserne kan hjælpe os?)

3-masteren „Horatio L. Baker“, der var bygget i 1888, sank i søen efter lækage i marts 1915. 5-masteren „Courtney C. Houck“ byggedes i 1913 og var på 1637 tons. Den blev lagt op i Booth Bay, hvor en brand i 1943 skånede den for at rådne fuldstændigt op. Ilden gjorde hurtig proces. 4-masteren „William Chester Tanner“ forsvandt med mand og mus i januar 1909 på rejse fra Rockport i Maine til Key West i Vestindien. Skibet var bygget i 1890 og målte 1034 brutto-tons.

Alle blev reddet

Forladt af sin besætning blev 4-masteren „David P. Davis“. Skibet var bygget i 1893 og var på 1231 brutto-tons. Efter kollision med en ukendt skonnert blev „David“ svært beskadiget og helt afmastet ud for Cape Hatteras den 27. februar 1904, og det blev nødvendigt for besætningen at gå i bådene.

Den 4-mastede skonnert „Mary L. Baxter“ blev bygget til og af rederiet i 1909 og fik dengang navnet „John C. Hildebrandt“. Dette skib sank i rum sø den 14. marts 1928, men heldigvis reddedes alle ombordværende. Forinden var det drevet i land på kysten ved Pugwash den 9. januar 1924, men blev solgt til Crowell & Thurlow, der gav det dets første navn igen.

3-masteren „Oliver S. Barret“ var på 635 tons. Den forliste den 9. september 1906. En anden 3-master, „John G. Haynes“ på 758 tons og bygget i 1887, forliste i 1895. En tredje 3-master, „Samuel Dillaway“, forliste den 4. januar 1916. Det sidstnævnte skib var bygget i 1886 og målte 739 tons.

Som man vil se, endte mange af rederiets skibe deres dage voldsomt, og flertallet af dem, som havet, naturkræfterne og krigen levede, overgik i Crowell & Thurlows eje omkring 1926.

Deerings skonnertflåde var stor og smuk. Flertallet af skibene var jo bygget på eget værft, der iøvrigt var et af Amerikas fineste. Men „gone are the days“!

Efter oplysninger fra pens. statslods *P. Gruelund*.

Komplette årgange af Vikingen i fine eksemplarer 1934—1956 sælges samlet for 1 krone pr. stk. incl. Jul på Havet. Enkelte a 2 kr. pr. stk., nemlig: 1924: nr. 1 og 12. 1925: nr. 2, 3, 4, 7, 9, 10, 11, 12. 1926: nr. 1, 2, 6, 8, 10, 11. 1937: nr. 2, 8, 12. 1938: nr. 3, 4, 6, 9, 15. 1945: nr. 8.

Viggo Nielsen, Færgevej 27, Frederikssund 622

DE FORENEDE BUGSERSELSKABER
KØBENHAVN

Fantastiske skibsskæbner

Søhistorien vrimler med beretninger om fantastiske skibsskæbner. Her er et lille udpluk:

Det er vist almindeligt kendt, at sejskibstidens søfolk nødigt afsejlede på en fredag, fordi denne dag i ugen blev betragtet som en „uheldig“ afrejsedag. I forbindelse med fredagen skal De have historien om den syv-mastede skonnert „Thomas W. Lawson“, hvis skæbne tidligere har været fortalt her i bladet, uden at „grunden“ til dens forlis blev nævnt.

„Thomas W. Lawson“, hvis master forresten havde navne efter ugedagene, var opkaldt efter en kendt forfatter, hvis kendteste værk var en bog med titlen „Friday the Thirteenth“ (Fredag den 13.). Mange søfolk mente, at det var at udfordre skæbnen unødigt at opkalde skibet efter en mand, der havde skrevet en bog med en sådan titel. Men efterhånden glemte man historien, for skibet klarede sig udmærket.

Under en storm ud for den britiske kyst gik det imidlertid galt for „Thomas W. Lawson“. Skibet gik på grund og blev slået til vrag. Seksten mand af besætningen mistede livet efter en stædig kamp mod de overmægtige naturkræfter.

Det mærkelige ved „Thomas W. Lawson“s forlis var, at det skete *fredag den 13. december 1907!* — Er der noget at sige til, at mange gamle søfolk er overtroiske!?

På søen har skibene ikke alene vejrguderne at kæmpe med eller imod. Selv insekter kan være en fare for søfolkene. Således blev en særlig art sommerfugle i 1913 årsag til, at det tyske skib „Adler“ blev slået til vrag. „Adler“ befandt sig i Den persiske Havbugt, da en storm blæste en mængde sommerfugle til havs. Insekterne kom som en tågebanke og gjorde himlen mørk som om natten. Som den druknende, der griber efter et halmstrå, satte sommerfuglene sig til rette på „Adler“ for at redde sig, men de forårsagede en sådan redelighed på dækket og i riggen, at besætningen mistede kontrollen over skibet. „Adler“ gik derfor på grund og totalforliste.

Det er sjældent, at en meteorsten koster menneskeliv, men på vej fra Newcastle til San Francisco mødte sejskibet „Eclipse“ i 1908 sin skæbne i form af en sådan sten. Skibet befandt sig midt ude i Stillehavet, da meteorstenen med større kraft end noget projektil trængte gennem dækket og ud gennem skibssiden under vandlinjen. I fire døgn kæmpede besætningen som besat ved pumperne for at holde skibet flydende, men til sidst måtte man overlade „Eclipse“ til dens skæbne. Besætningen gik i redningsbådene, og efter endnu femten døgn forløb nåede bådene frem til en af Sandwich-øerne. Men da var tre mand døde efter frygtelige lidelser — og altsammen på grund af en meteorsten!

Den amerikanske kanonbåd „Watertee“ kom i 1863 ud for en fantastisk oplevelse: Skibet var flygtet fra en

epidemi af gul feber, der på det tidspunkt hærgede Callao, og nu ankrede det op ud for Arica. Imidlertid ramtes Arica af et kraftigt jordskælv, der satte en kolossal flodbølge i bevægelse. Bølgen førte kanonbåden tre sømil bort fra kysten og derefter tilbage. Ja, skibet standsede først to sømil inde i land! Ulykken kostede mærkværdigvis kun een mand af besætningen livet, og han befandt sig ikke engang om bord i skibet. Han sad som vagt i en båd, der havde ført nogle officerer i land fra kanonbåden, og da flodbølgen kom, førtes båden til søs. Man så ikke siden det mindste til vagten.

Selv når et skib er nået sikkert i dok, kan det blive ramt af uheld, der kan koste livet. I 1940 mødte dampskibet „Chile“ således sin skæbne, mens det lå i en flydedok i Valparaiso. En voldsom orkan hærgede byen og omegnen og havde til resultat, at både skib og flydedok kæntrede.

Det sker også, at et skib lige netop når at komme ud på prøvetur, inden skæbnen indhenter det. F. eks. sank hjuldampere „Prince of Wales“ under sin prøvetur på Clyden i 1888 efter at være kollideret med et andet skib.

Men selv under søsætningen lurer farerne på et skib. Det kan historien om dampere „Principessa Jolanda“ fortælle os. Dette store post- og passagerskib skulle i 1907 søsættes fra et værft i nærheden af Genua. Det drejede sig om en af de sjældne søsætninger, hvor hele skibet var bygget færdigt på beddingen — med master isat og overbygning og skorstene monteret. „Principessa Jolanda“ var med andre ord et fuldstændigt færdigt skib. Dette betød imidlertid, at stabiliteten ikke var helt i orden. Derfor krængede skibet voldsomt over, da det rutchede ned ad beddingen.

Der var sikkert ikke sket noget videre med „Principessa Jolanda“, hvis det ikke havde været så forbandet varmt den pågældende dag. Netop på grund af varmen havde arbejderne om bord i det store skib åbnet næsten samtlige køjer, så at der blev gennertræk. Da nu skibet hældede over, begyndte vandet at løbe ind gennem køjerne. Stabiliteten blev derved endnu dårligere, og tilsidt kæntrede dampere helt over på siden og sank!

Det er også engang sket, at det britiske admiralitet helt har glemt et af sine krigsskibe. Således lå HMS „Falmouth“ engang i Batavia, hvortil det var ankommet for at blive repareret, i ti år, uden at admiralitetet bekymrede sig om dets skæbne. Først ti år senere, da HMS „Dolphin“ var på rejse jorden rundt og anløb Batavia, blev det glemte skib fundet igen; men da var flere om bord sindssyge og døende. Historien om „Falmouth“ er forresten blevet brugt af mange romanforfattere.

Der er utallige eksempler på, at skibe er kollideret med hvaler. Et af de interessanteste er historien om

hvalfangerskibet „Ann Alexander“. I 1850 ville man fra en af dette skibs både harpunere en hval. Forehavendet blev gennemført, men hvalen ville ikke give sig, hvorfor „Ann Alexander“ fortsatte jagten på den. Uheldigvis dykkede det sårede dyr imidlertid ned, da skibet nærmede sig, og med fuld kraft dukkede det op påny og styrtede sig lige mod skibsskroget. Derefter forsvandt hvalen, men skibet begyndte at synke. Besætningen måtte gå i bådene — næsten uden proviant. Heldigvis blev de bjerget allerede den næste dag.

Det mærkelige ved denne hvalhistorie er, at hvalen blev fanget fem måneder senere af New York-hvalfangeren „Rebecca Sims“. I dyrets krop sad stadig to harpuner, som mændene fra „Ann Alexander“ havde kastet, og i dets hoved sad flere store træsplinter fra sammenstødet med skibet.

Det sker heldigvis også, at skibe kommer heldigt fra de mest halsbrækkende oplevelser. Dette er historien om „Llangibby Castle“ fra den britiske Union Castle Line et glimrende eksempel på:

Det var midt under den anden verdenskrig. „Llangibby Castle“ var sammen med en konvoj på vej over Atlanten med flere tusinde mand tropper om bord. Under et u-bådsangreb blev skibet torpederet. Torpedoen ramte roret og bortførte det fuldstændigt. Alligevel nåede skibet i sikkerhed, idet skipperen ved at udvise højeste karat af sømandskab fik det navigeret ind til Azorerne.

Det var ikke muligt at få påsat et nyt ror på Azorerne, men efter nogle dages forløb ankom nogle eskortefartøjer, som skulle føre det store fartøj til Azorerne. Uden for ventede et helt kobbel af fjendtlige u-både, som man dog ikke fik større besvær med på rejsen. Turen til Gibraltar var trods alt også streng nok endda. Det varede næsten tre uger, før man nåede frem, selv om distancen var ret ubetydelig. Men farten overskred heller aldrig tre knob. Sommetider var den endda helt nede på to knob.

I Gibraltar kunne man få repareret, men skipperen om bord i „Llangibby Castle“ var utålmodig. Han ville ikke ligge og rådne uvirksom op i havn. Det ville vare alt for længe med at få et nyt ror på i Gibraltar, og så haltede den tidligere liner igen ud i rum sø. Denne gang havde den to jagere med som beskyttere, og en bugserbåd hjalp med til at styre det store skib. Til at begynde med holdt man de to-tre knobs efterhånden traditionelle fart, men ude i rum sø sattes farten betydeligt i vejret.

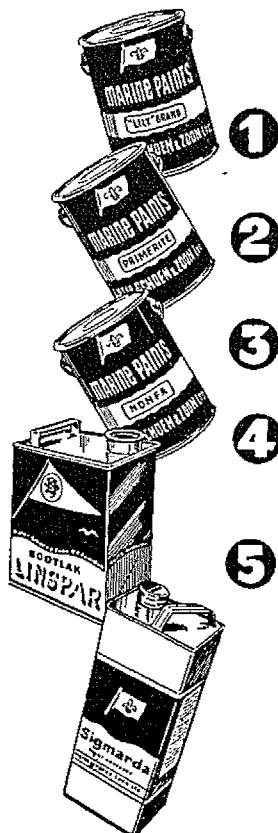
Den øgede fart gjorde styringen noget lettere, men alligevel var det store skib lige ved at køre rundt på omvendt kurs, idet det hele tiden girede. Det lykkedes dog at nå sikkert hjem til England.

En fantastisk bedrift var fuldført, syntes alle — med undtagelse af skipperen, der ikke var det mindste imponeret af sin egen dygtighed og koldblodighed.

Ludwig.

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 træring 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 & ZOOM, LTD
HEJREVEJ 43, KØBENHAVN NV
TELF. ÆGIR 4343

Vikings store tekniske årshefte

er udkommet!

Vikings store, righoldige årshefte indledes i år med et meget åbenthjertigt interview, hvori formanden for Dansk Dampskibsrederiforening, direktør L. O. Normann kritiserer flere af de mindre danske havnes politik. „Når havnebyerne lukker jernbane- og landevejs-gods gratis ind ad bagdøren“ står der som titel på samtalen. Direktør Normann påpeger, at DFDS anløber færre og færre danske provinshavne år for år, fordi de mindre havne favoriserer jernbane og lastbilkørsel på skibsfartens bekostning. Direktøren kommer også ind på flere andre brændende problemer i samtalen.

Hovedvægten under årsheftets redaktion er som sædvanlig lagt på de store oversigtsartikler omhandlende dansk skibsfart og skibsbygning i året, der sidst gik til ende. Heftet bringer omtale af alle danske skibe, der byggedes i 1956 ude og hjemme, ligesom alle skibe, der blev bygget af danske værfter til udenlandske redere, omtales. Der er billede af hvert enkelt skib og i flere tilfælde også en kapacitetsplan.

Efter interviewet med direktør Normann bringes en artikel om „Den danske handelsflåde i året 1956“, hvori der gøres status for dansk skibsfart. Den meget interessante artikel er skrevet af Dansk Dampskibsrederiforenings nye direktør, Victor Wenzel.

„To fluer med eet smæk“ er en interessant artikel om et radar kort sammenligningsinstrument, der skal gøre sejladserne i tåge og snævre farvande mere betryggende. „Kultjæreemulsions anvendelse i skibsfarten“ er en artikel, der viser, hvilke muligheder skibsfarten i dag har for at sikre sig mod rust. Den er skrevet af Vikings tekniske medarbejder gennem mange år, ingeniør J. A. Thorvang.

Frihavsdirektør Axel Brønø fortæller på en levende måde om de metoder for udregning af takster m. m., som Københavns Frihavn har indført. Artiklen er morsomt illustreret med instruktive tegninger.

Frihavnsens anden direktør, H. Fugl-Meyer, fortæller på en lige så interessant måde om de sidste forbedringer og udvidelser på frihavnsområdet, og i tilknytning til denne artikel bringes et farvekort over frihavnen, lavet som en folder.

I den næste artikel fortælles „Lidt om skumgummi“, og så følger direktør H. P. Christensens interessante rapport om „Dansk skibsbygning 1956“, en anden af heftets hovedartikler.

Derpå følger den store, skematiske oversigt over nye danske skibe og over danske skibsleverancer til udlandet. I tilknytning hertil bringes en oversigt over de forskellige danske værfters kapacitet og muligheder med en omtale af skibe, der er i ordre de forskellige steder.

Direktøren for Svenska Varvsföreningen har til heftet skrevet en udtømmende rapport „Svenska Varvsin-

dustrien 1956“, og efter denne artikel bringes en oversigt over de enkelte svenske værfters produktion og fremtidsplaner.

„Norge vil bygge skibe på 100.000 tons dødvægt“ er titlen på den næste artikel, der fortæller om den norske skibsbygnings kolossale opsving i de sidste år. De norske værfter havde igen sidste år en større produktion end de danske!

„Et mareridt i kulstøv blev til en drøm i rustfrit stål“. Sådan har Otto Ludwig kaldt sin interessante artikel om madlavning om bord før og nu — fra osende kulkomfurer til cafeteria-disken med varmeplader og køleskab. Samme forfatter har skrevet en indholdsrig artikel med den morsomme titel „Fra Marstal-soda og knofedt til sulfomidler og støvsugere“. I den fortælles der om skibshygiejnens og -rengøringens møjsommelige udvikling.

Derefter følger et interview med direktør Knud Birkedal, der har fremstillet den første europæiske plastic-redningsbåd, der ikke kan brænde. Denne type både er nu sat i masseproduktion.

Heftet slutter med en artikel „De oppustelige redningsflåder vinder frem“, men desuden indeholder det en mængde mindre artikler og et hav af billeder, deriblandt flere helsides farvebilleder.

Ligesom de foregående år er de store oversigtsartikler trykt på både dansk og engelsk, og et par artikler af særlig international interesse er trykt på engelsk alene. Årsheftet læses af shipping-folk og skibsbygnings-eksperter verden over og vinder stadig større international udbredelse.

Heftet fås som sædvanlig både hos bog- eller blad-handlere samt på bestilling direkte fra Vikings ekspedition, Christiansborggade 1, København V, tlf. Byen 8040. Prisen er kr. 4,00.

Redaktionen.

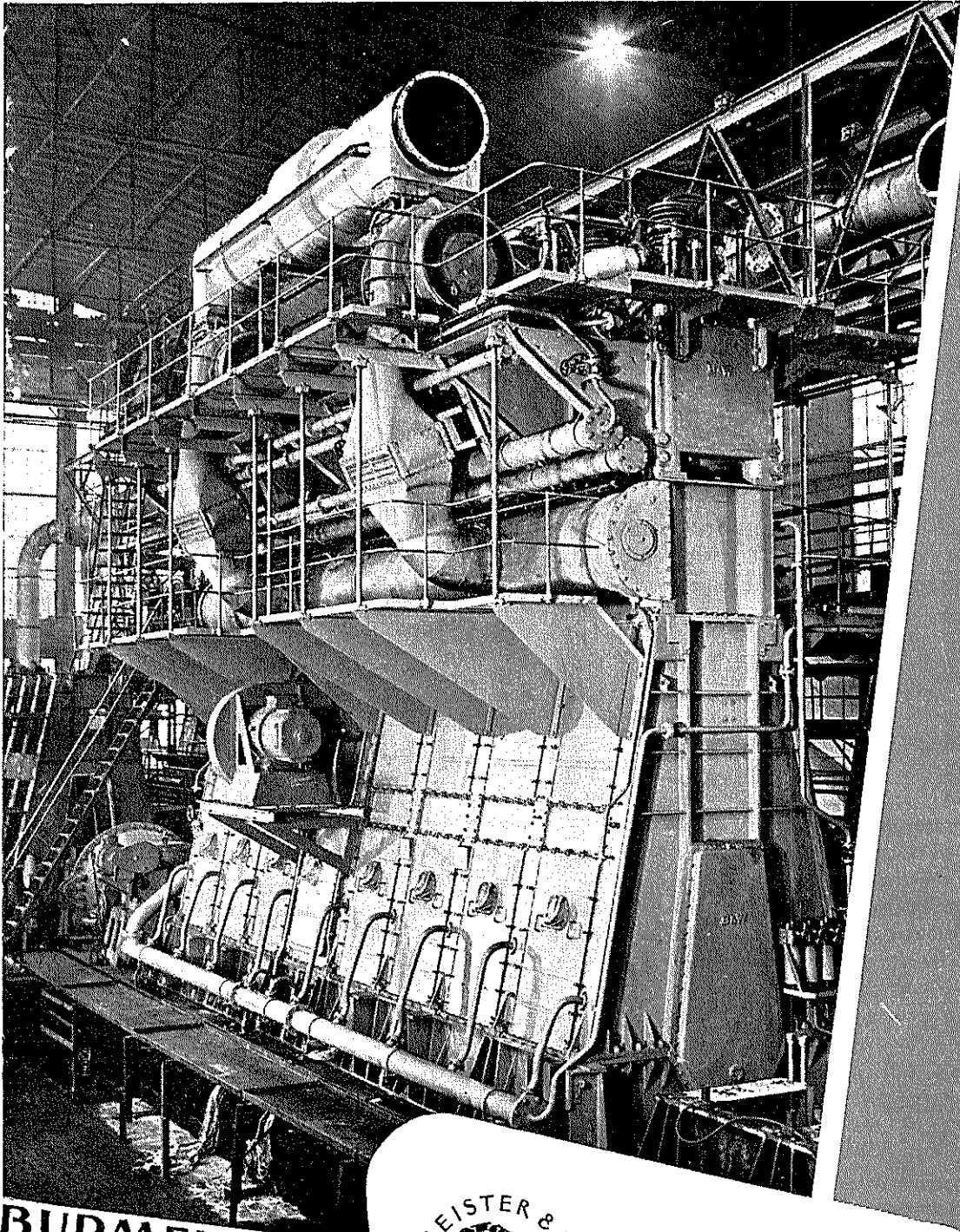
Clicheerne

til „Vikings“, „Sejl og Motor“
samt „Årsheftet“

fremstilles af

Brdr. Bærentzens Glicheanstalt

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



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 1957



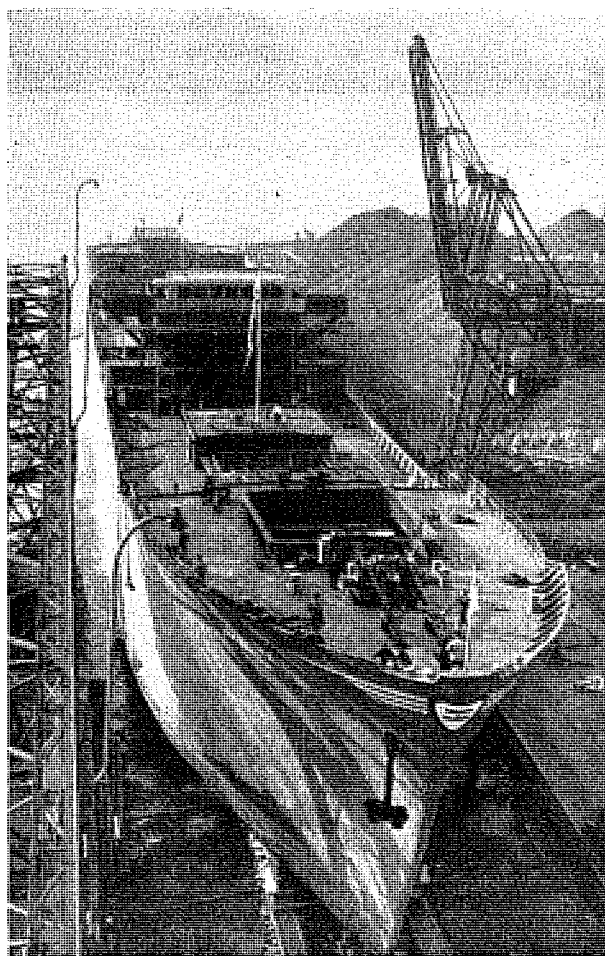
Medlemmer

Aabenraa Rederi A/S
 D/S „Activ“ A/S
 D/S af 1912 A/S
 R/A „Atalanta“
 D/S „Baltic“ A/S
 A. H. Basse R/A
 Chr. Borg
 D/S „Bothnia“ A/S
 A/S D/S på Bornholm af 1866, Ronne
 C. Clausen A/S
 Concord Line A/S
 D/S „Dania“ A/S
 Danish American Gulf Oil Transport 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. Jebsen 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- & Liniebaad
 D/S A/S „Nautic“
 D/S „Norden“ A/S
 Olav-Line 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 Amacita

Tirsdag den 12. marts 1957 søsattes fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's skibsværft på Refshaleøen fragtmotorskibet „Amacita“, nybygning nr. 745, kontraheret af Rederiaktiebolaget Dalen, Göteborg, skibsreder Jørgen J. Lorentzen. „Amacita“ er, sammen med søsterskibet „Belli-

na“, byggenummer 744, der blev søsat i januar dette år, de to største tørlastskibe, som hidtil er bygget i Danmark. Skibet vil blive bygget til Lloyd's Register of Shippings højeste klasse + 100 A.I. og forstærkes til at føre „heavy cargo“ med scantlings svarende til en dybgang af ca. 9,118 m.



M/s „Amacita“.

Hoveddata for m/s „Amacita“:

Længde mellem perpendicularererne	144,8 m
Største bredde på spant	19,5 m
Dybde moulded til 2. dæk	9,9 m
Dybde moulded til øverste dæk	12,6 m
Dybgang ca.	9,11 m
Dødvægt ca.	14.800 tons
Fart på lastet prøvetur	14,8 knob

Skibet rigges med fire bipod-master og to lademaster, alle af stål.

Maskineriet er anbragt agter, og der er seks hovedlastrum og mellemdæksrum. I maskinrum højtanke for olie.

I midtskibs opbygning indrettes aptering for reder, passagerer og officerer samt salon. I poop og i dækhuse agter aptering for officerer, underofficerer og mandskab med messer, rygesalon og opholdsrum.

M/s „Amacita“ forsynes med moderne navigationsmidler, såsom radiopejler, radar, gyrokompas og selvstyrer, ekkolod, elektrisk log etc.

Hovedmotoren er en syvcylindret dieselmotor af B & Ws enkeltvirkende, totakts, direkte omstyrebar krydshovedtype 762-VTBF-140 med udstødsturboladning og indrettet for drift med tung olie.

Motoren udvikler normalt 6200 ihk svarende til ca. 5600 ehk ved ca. 120 omdr./min.

Hjælpemaskineriet består af tre femcylindrede, firetakts, enkeltvirkende trunk-dieselmotorer, type 525-MTH-40, direkte koblet til hver sin jævnstrømsdynamo. Normal ydelse pr. maskine 200 kw ved 220 volt og 500 omdrejninger pr. minut.

Prøvetur

M/s **Leda Mærsk**

Fredag den 6. marts 1957 gik dette skib på prøvetur i Øresund. Det er bygget ved Odense Stålskibsværft A/S, værftets nybygning nr. 138, og kontraheret af A/S Dampskibsselskabet Svendborg og Dampskibsselskabet af 1912 A/S.

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

Hoveddata for m/s „Leda Mærsk“ er:

Længde mellem perpendicularererne	138,7 m
Bredde mid.	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 krydsershæk. Maskineriet er anbragt midtskibs.

Udrustningen er på alle måder den mest moderne i henhold til rederiets krav og værftets praksis. Spil samt

ankerspillet er alle elektrisk drevne og ligesom den elektriske styremaskine af Thomas B. Thriges fabrikat.

De fire redningsbåde betjenes af 4 sæt gravitydavidder af Welin-MacLachlans fabrikat.

M/s „Leda Mærsk“ er udstyret med fuldt moderne navigationsmidler. Skibet er indrettet med tanke for vegetabiliske olier.

I huset midtskibs er indrettet plads for et mindre antal passagerer. Kamrene har separat bad og wc. Endvidere findes midtskibs aptering for dæks- og maskinofficerer og restaurationspersonale.

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

Både officerer og besætning har foruden messe særlige opholdssaloner.

Apteringen har et kombineret opvarmnings- og mekanisk ventilationssystem.

Skibet er forsynet med en hovedmotor af B & Ws nyeste type, enkeltvirkende, to-takts, 8 cylindre med turboladning. Cylinderdiameter 740 mm. Slaglængde 1600 mm. Motoren er i stand til normalt at udvikle ca. 11.100 ihk.

Som hjælpemotorer er installeret tre femcylindrede B & W firetakts trunkmotorer med trykforstøvning og turboladning, hver direkte koblet til en generator.

Skibet fores af kaptajn Sv. Å. Støckel, og N. H. Møller er maskinchef.

M/s **Anne Birthe**

Tirsdag den 26. februar søsattes nybygning nr. 72 fra A/S H. C. Christensens Stålskibsværft, Marstal.

Skibet er en forøgelse til den allerede så populære „Caroline“-type, bygget til kaptajn Ejnar Petersen, Møllevejen, Marstal, hvis hustru gav skibet navnet „Anne Birthe“.

M/s „Anne Birthe“ er bygget til Bureau Veritas klasse + I 3/3 L.1.1. great coasting trade ice og til dansk lovs fordringer. Konstruktøren er skibsingeniør Martin A. Nielsen, København. Til bygningen er udelukkende brugt dansk stål leveret af Det Danske Stålværværk A/S, Frederiksværk. Det udrustes til indskrænket fart.

Skibets hoveddimensioner er følgende:

Længde overalt	32,83 m
Længde mellem perpendicularererne	30,48 m
Største bredde på spant	6,48 m
Dybde til hoveddæk	2,95 m
Dybgang lastet	2,69 m

Dødvægten er 240 tons all told, bruttotonnagen under 150 tons. Skibet vil blive udstyret med lossegrej, så det kan anvendes både til stykgods og til sten- og grustransport.

Inddelingen af skibet består af fire vandtætte rum med følgende vandtætte skodder: Forpeakskod, forreste lastrumsskod, agterste lastrumsskod og agterpeakskod.

Skibet har et stort lastrum med en stor luge.

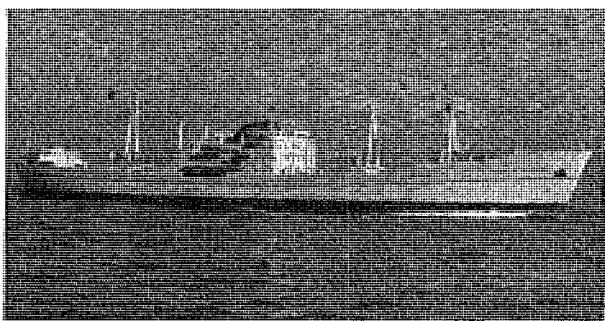
I forskibet findes 2 ballasttanke med en samlet kapacitet på 20 tons. Over disse vil der blive indrettet to tomandskamre for mandskabet og i nedgangskappen toilet og baderum.

I hytten agter blever der beboelse for fører og styrmand og tillige kabys med spisekrog samt baderum og toilet. Beboelsesrummene vil blive opvarmet ved centralvarme med oliefyr, ligesom der vil blive elektrisk lys overalt i skibet.

Hovedmotoren er en firecylindret, totakts, B & W Alpha dieselmotor forsynet med reversgear for skrue med faste blade. Den yder ved 375 o/m 240 hk og vil give skibet en fart på 9,5 knob.

Hjælpmotoren er en 10 hk Ruston-Hornsby dieselmotor, som trækker en startluftkompressor, en ballastpumpe og en 1 kw 24 volt jævnstrømsdynamo. En tilsvarende dynamo trækkes af hovedmotoren.

Styremaskinen er af Svendborg Skibsværfts fabrikat. Lossespillene er olietryksspil.



M/s „Orient“.

M/s Orient

Kockums Mek. Verkstad afleverede den 28. februar lastmotorskibet „Orient“ på 14.000 tons dw til Rederi A/S Heron, Arendal.

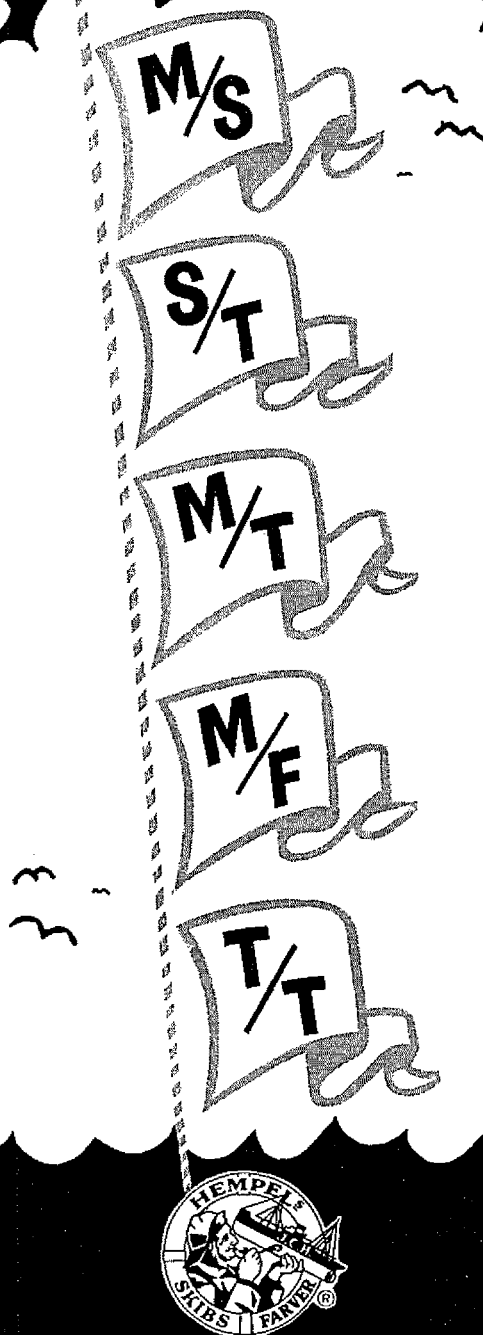
M/s „Orient“ er et konvertibelt lastmotorskib på 11.700/14.000 tons dw. Det er bygget til højeste klasse i Det norske Veritas og leveres som lukket shelterdækker. Skibet har to gennemgående dæk og visse ekstra forstærkninger for malmlast. Skroget er helsvejt og delvis forsynet med langskibs spanter.

Der findes aptering for en besætning på 51 mand. Officerer og økonomipersonale bor midtskibs, den øvrige besætning agter. Midtskibs findes desuden en reder-suite og et dobbeltkammer for passagerer. Mandskabet udspises efter cafeteria-systemet. Alle messer er midtskibs. Ventilationen er mekanisk, men friskluften kan om nødvendigt opvarmes med damp eller elektricitet.

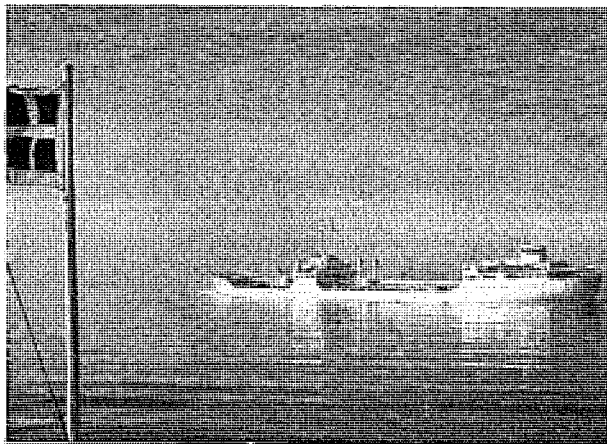
I Vikingen nr. 1 har vi givet en yderligere beskrivelse af „Orient“.

AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE-DAMPKIBSSELSKAB
 FREDERIKSGADE 17
 KØBENHAVN K

Hempels til alle slags skibe



J. C. Hempels *Skibsfarve Fabrik*
 AMALIÉGADE 8 KØBENHAVN K. MINERVA 3842



M/s „Sonja“.

M/s **Sonja**

Fra Götaverken afleveredes den 28. februar tankmorskibet „Sonja“ på 17.250 tons dw, som værftet har bygget for Skibs A/S Alse, Oslo.

Skibet er bygget til Det norske Veritas højeste klasse med hoveddimensionerne:

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

I Vikingen nr. 1 har vi bragt en mere udførlig omtale af skibet.

M/s **Rio de Janeiro**

Fra Frederiksstad Mek. Værksted afleveredes den 28. februar m/s „Rio de Janeiro“, et tørlastskib på ca. 5.200 tons dw, til A/S Ivarans Rederi, Oslo. Skibet er forsynet med en FMV/GV dieselmotor på 5.600 ihk.

En ny konstruktion af tankskibe

Chefen for Transoil-rederierne, civilingeniør Rolf Sörman, har efter oplysninger i den svenske presse udført arbejdet en ny skibskonstruktion, som i visse henseender er revolutionerende, og rederiet har bestemte planer om at bestille et tankskib af denne type. Den nye type, som der er søgt patent på, vil uden tvivl vække stor opmærksomhed og livlige diskussioner ved værfterne.

Ved rederiet har man konstrueret en 19.000 tonner, men det betones, at man kan bygge et tankskib af en hvilken som helst størrelse. Formodentlig bliver det også et større skib, rederiet vil bestille. Den nye konstruktion er godkendt af Lloyd's Register of Shipping. Skibets ydre adskiller sig fra den konventionelle type bl. a. derved, at den karakteristiske løbebro er forsvundet, og et vigtigt resultat af den nye konstruktion er, at farten kan øges med et par knob.

Løbebroen med alle sine rør, kabler etc. er jo meget

udsat, og der opstår ofte skader i hårdt vejr. I den nye konstruktion har ing. Sörman gjort et radikalt greb: Han har helt enkelt flyttet løbebroen med hele sin udrustning ned i en tunnel lige under dækket. Desuden er alle lastrør anbragt i en anden tunnel i skibets bund. Normalt ligger disse rør inde i lasttankene, hvor møtrikker og bolte let rustner sammen. I den særlige tunnel kan man have dem under direkte opsigt.

Dækshuset har også fået et nyt udseende, det falder fremad ligesom en bølgebryder. Desuden er der et stykke foran for dækshuset anbragt en særlig bølgebryder, som skal tage brodden af søerne.

Lasttankene i den nye konstruktion er et særligt kapitel.

Hidtil har man haft rektangulære midtskibs tanke med sidetanke på begge sider. Den nye konstruktion har kun sidetanke. De løber sammen i pileform med spidsen rettet agter ud. Derved dannes en spids, hvor man kan anbringe en sugebrønd og få den olie op, som ellers bliver stående. Som förstærkning lægges omkring tankene rammer, og derved bliver det hele som en slags bjælkekonstruktion.

En anden fordel ved den nye konstruktion bør nævnes. Når et tankskib fører en olielast med stor vægtfylde, må en del lasttanke stå tomme, og med den nuværende udformning opstår en udpræget og meget brat ændring af forskydningskræfterne. Det medfører belastninger, men i den nye konstruktion bliver overgangen ideel blød.



Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Dania“

AMALIEGADE 33

Telef. 11598 - 11568

DAMPSKIBSSELSKABET

TORM

AKTIESELSKAB

Grundlagt 1889

Telefoner: MINERVA 2437 - RIGSTELEFON 203

HOLMENS KANAL 42 — KØBENHAVN

M/s Dalhem

Fra Öresundsvarvet AB søsattes den 20. februar et 9.100 tons dw lastmotorskib til Rederiaktiebolaget Volo, Slite, og AB August Leffler og Son, Göteborg. Skibet fik af fru Inga Gattberg navnet „Dalhem“.

„Dalhem“ har samme navn som et af rederiets tidligere skibe. Det nye skib bliver rederiets og også Gotlands største skib. Det bygges som åben/lukket shelterdækker til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping med isforstærkning og har hoveddimensionerne:

Længde mellem perpendikulerne	120,4 m
Største bredde på spant	17,7 m
Sidehøjde til hoveddæk	7,7 m
Sidehøjde til shelterdæk	10,5 m
Dybgående som åben shelterdækker	7,1 m
Dybgående som lukket shelterdækker	8,2 m

Dødvægtsbæreevnen er som åben shelterdækker 7.350 tons og som lukket 9.100 tons. Den totale lastrumkubik er 13.420 m³ grain.

„Dalhem“ er i alle henseender et moderne lastskib med to gennemgående dæk og med to lastrum foran for og to lastrum agten for maskinrummet. Skibet har desuden lang bak og hytte i fuld højde. I hoved- og shelterdækket findes fem lastluger og desuden en i bakken. De betjenes af otte 10-ton og to 15-ton bomme samt en 30-ton sværbom. Der skal være otte 5-ton og to 7,5 tons Ward-Leonard regulerede elektriske spil med påbyggede topningsspil. Bommene er rigget på to master og to bomstøtter. Lastrummene ventileres elektrisk med vifter, der kan give mindst fem luftfornyelse i timen.

Styremaskineriet bliver elektro-hydraulisk med to stempler og to pumpeaggregater, og udrustes for automatisk styring fra gyrokompasset. Et 5-ton forhalings-spil anbringes på hyttedækket. Ankerspillet bliver helt elektrisk.

Apteringen bliver moderne og meget formålstjenlig i alle henseender. Alle om bord med undtagelse af to køkken- og messedrenge får enekamre. Mandskabets kamre og opholdsrum bliver agter i hytten og i dæks- huset på hyttedækket, medens messen bliver midtskibs. Skibet skal ikke medføre passagerer, men får dog en spisesalon og to rygesaloner. Desuden indrettes en rummelig reder- og gæstesuite.

Den nautiske udrustning bliver af nyeste type med gyrokompass med selvstyrer, ekkolod, SAL-log, radiopøjler og True Motion radar.

I skibet skal installeres en ottecyndret, enkeltvirkende, totakts dieselmotor af Götaverkens fremstilling, type DM 630/1 300-VGS. Ved 120 omdrejninger pr. minut giver den ca. 4.500 bhk og skal give skibet en fart på 14 knob på fuld last.

Til fremstilling af elektrisk energi installeres tre dieselgeneratorer, hver på 200 kw, type G-5 af Götaverkens fabrikat.

Ny Cargoliner til rederiet Ove Skou

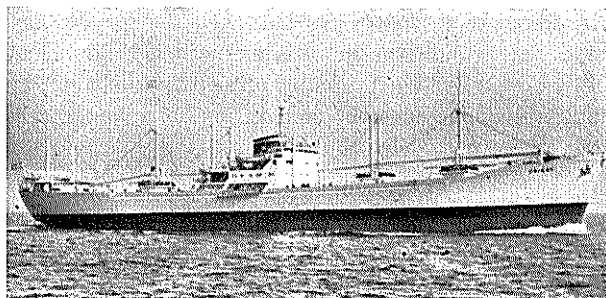
Fra skibsværftet i Helsingør afleveredes fredag den 22. februar et nyt skib til rederiet Ove Skou. Skibet, der bærer navnet „Marie Skou“, er en moderne cargoliner, der i hovedsagen er søsterskib til den af rederiet udviklede „Benny Skou“ type, bl. a. m/s „Kirsten Skou“, leveret fra Helsingør Skibsværft i 1953 og m/s „Rikke Skou“ leveret fra Helsingør Skibsværft i 1955.

Skibets hoveddimensioner er følgende:

Længde overalt	ca. 127,0 m
Bredde på spant	17,2 m
Sidehøjde til shelterdæk	10,7 m
Dybgang til sommerfribord	7,31 m
Dødvægt	7.000 m

Skibet er bygget til Lloyd's Register of Shippings højeste klasse.

Skibet er bygget som åben shelterdækker med tonnageluge agter og lang bak over luge nr. 1, midtskibshus, dæks- og agter, „soft nose“ pladestævn og krydserhæk. Skibet er bygget med højtanke og vingetanke for vegetabilsk olie samt elektrisk ventilation for let fordærlige varer og forsynet med tre bipodmaster og tolv 5 tons lossebomme, to 10 tons samt to 25 tons sværgods lossebomme.



M/s „Marie Skou“.

I midtskibshuset er der en passager-aptering til 12 1. kl. passagerer fordelt på 8 kamre og en luksussuite alle med separat bad og toilet. Passagererne har egen spisesalon, rygesalon, veranda og bar.

Skibets officerer bor ligeledes midtskibs, medens den menige besætning bor agter alle undtagen de yngste drenge i eenmandskamre. Der er baderum, varmt og koldt ferskvand overalt i apteringen, og alle beboelsesrum, saloner og messer for passagerer, officerer og menig besætning er luftkonditionerede.

Skibets hovedmotor er en direkte omstyrbar, enkeltvirkende ottecyndret, totakts dieselmotor med turboladning, type B & W 862-VTBF-115 bygget af Helsingør Skibsværft indrettet til at forbrænde både dieselolie og tung olie. Maskinen er i stand til at udvikle 7300 ihk, der giver skibet en fart af 17 knob.

Skibets fører er kaptajn C. Carlsen, og maskinchef T. Bredsgaard har ansvaret for maskinanlægget.

Den 27. februar blev der søsat et søsterskib til „Marie Skou“ på Helsingør Skibsværft.

„Trækkebåd“ i stedet for slæbebåd

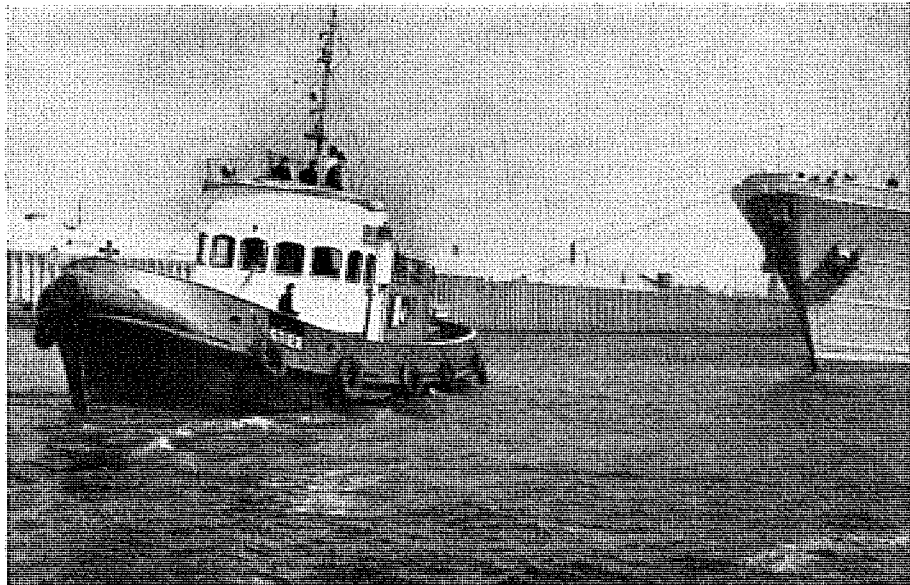
Voith-Schneider propelleren har været kendt i en år-række, og er nu af fabriken udformet og indbygget i bugserbåde på en sådan måde, at manøvreduktigheden er forøget og al fare for kæntring udelukket.

Voith-Schneider propelleren består kort fortalt af en række blade anbragt på en roterende skive, således at de under skivens omdrejninger bevæges på en sådan måde, at der dannes en vandstrøm, som ved indstilling kan rettes agterud, forud, til styrbord eller til bagbord, hvorved skibet kan manøvreres i en hvilken som helst kurs. Propelleren er med andre ord ikke blot et fremdrivningsmiddel, men også et ror.

Når denne propeller ikke har fået nogen større udbredelse, skyldes det vel nok, at den i almindelige skibe, hvis den ikke beskyttes særligt, er udsat for at tage skade ved grundberøring, drivtømmer eller lign. Ved indbygning i forskibet som på disse „trækkebåde“ er imidlertid denne ulempe undgået, og man opnår desuden følgende fordele.

Ved mellemstilling af propellerbladene kan trækkræften momentant indstilles, så det passer til trossetrækket. Dieselmotoren, der kan være hurtiggående, beholder under alle manøvrer sin omdrejningsretning og sit omdrejningstal. Trækkekræften reguleres trinløst fra broen, hvorved ryk i trossen undgås. Da propellertrykket kan gives en hvilken som helst retning, har båden under alle farter, ja, selv ved stilleliggen, god styreevne. Båden har også god kursstabilitet.

Da propelleren i „trækkebådene“ er anbragt under forskibet, er det muligt at placere slæbekrogen i den modsatte ende af skibet, d. v. s. helt agter. Derved er båden i stand til at lade sig slæbe agterover i trossen



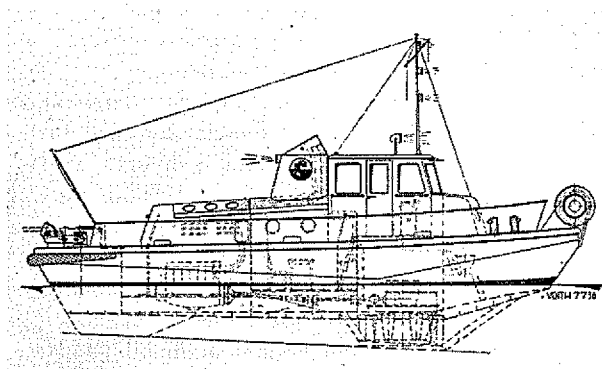
Norddeutscher Lloyds trækkebåd i arbejde.

uden fare for kæntring og med bibeholdelse af styreevnen. Også ved et pludselig sideværts træk findes ingen fare for kæntring, da båden ved en for stor trækkekraft i trossen automatisk drejer sig med sin længdeakse i trossens retning.

Ved overtagelse af bugsertrossen fra et skib i fart løber en slæbebåd med skrue agter den fare, at dens styreevne hindres af forskibet, så den eventuelt kan blive sejlet ned. Ved Voith-Schneider propellere anbragt i forskibet er „trækkebåden“ altid i stand til at holde sin forstavn fri af det farlige forskib og gå klar, selv om den først har klappet til med hele breddesiden.

Den som trækkebåd byggede bremse- og styreslæbebåd kan uden fare for kæntring lade sig trække med over agterstævnen selv med stor fart. Ved at dreje på „styrerattet“ kan trykket fra Voith-Schneider propelleren dirigeres i den ønskede sretning, og således udøve den fordrede styrekraft på det skib, der skal forhales. Når det beordres, er trækkebåden straks i stand til at bremse med sin fulde maskinkraft.

Trækkebåde har vist sig formålstjenlige i havne i Tyskland, Belgien, Ægypten, belgisk Kongo, Japan, England og Kanada samt i flere kanaler.



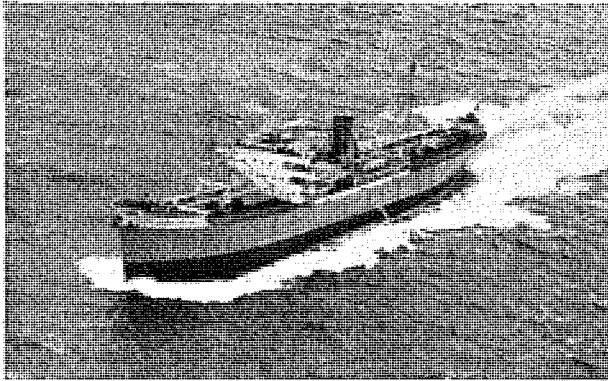
13,5 m trækkebåd med Voith-Schneider propeller.

Den schweiziske søgående handelsflåde

I mange år har indbyggerne i Schweiz søgt ned mod havet, men det var først i foråret 1941, det blev besluttet at starte en søgående handelsflåde under landets flag for at skaffe fornødenheder til befolkningen.

Schweiz er et land, hvis import, særlig af fødevarer, overstiger eksporten. Efter erfaringerne fra den første verdenskrig og begyndelsen af den anden, hvor man fandt sig afskåret fra forbindelse med oversøiske lande, besluttedes det at skabe en egen søgående handelsflåde.

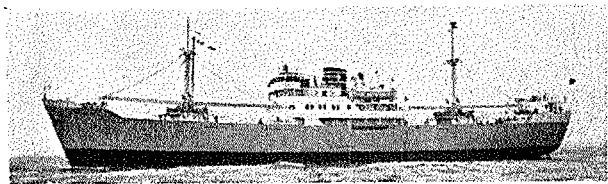
Planen fremkom i forbundsrådet, men det var ikke let at realisere den. Der blev vedtaget en lov med de



S/s „General Guisan“, 9.100 tons, bygget 1948, hjemsted Lausanne.

nødvendige bestemmelser for sejlads på de store have og sikring af landets neutralitet ved at undgå konflikter med andre søfarende nationer. Desuden skulle skibsrederne overholde en halv snes internationale overenskomster, som alle søfarende nationer havde godkendt, f. eks. de internationale overenskomster om konossementer, skibskollisioner, bjergning etc.

Til at forestår driften blev der oprettet et særligt organ, hvis første opgave var at skaffe uddannede besæt-

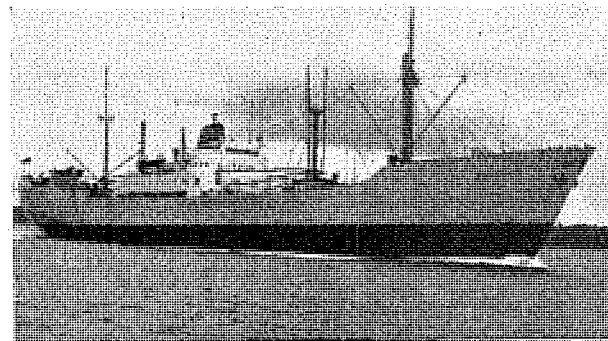


S/s „Corona“ på 3000 tons, bygget 1948, tilhører Compagnie de Navigation, Basel.

ninger. Den blev løst ved at antage officerer og mandskab fra neutrale lande, hvis love ikke forbød dem at tjene under det schweiziske flag.

Under krigen havde Schweiz ialt 11 skibe med 61.000 tons i fart, hvoraf tre gik tabt på grund af krigsoperationer. De syv af skibene tilhørte private rederier, og de fire forbundsrådet.

Så tidlig som i 1942 havde den schweiziske rederisammenslutning givet udtryk for, at efter krigen skulle handelsflåden ledes og udvides på grundlag af privat kapital og uden regeringens støtte. I 1948 sluttede



S/s „Basilea“, bygget i 1952, 9570 tons hjemmehørende i Basel.

krigstransportkommissionen sit arbejde, da dens hverv var fuldført.

Det betyder ikke, at det schweiziske flag er forsvundet fra verdenshavene. I 1955 bestod handelsflåden af 31 skibe på ialt 103.590 tons.

Forbundsrådet erklærede sig enig med rederierne i deres ønske om at være uafhængig af regeringsstøtte og nedsatte en kommission med den opgave at assistere udenrigsministeriet med at udforme bestemmelser. Op-gaverne var:

1) At opstille normer på lang sigt for ledelse og organisation af en handelsflåde ved en nøje undersøgelse af fremmede og nationale love.

2) At indrømme skibsrederne en handlefrihed, der ville gøre det muligt for dem at opbygge en effektiv handelsflåde, der kunne yde Schweiz uvurderlig nytte i nødstilfælde.

3) At fremkomme med normer for ledelse og organisation af en sådan handelsflåde.

Kommissionen bestod af repræsentanter for alle interesserede parter. En søfartslov blev vedtaget af forbundssamlingen i 1953 og godkendt ved folkeafstemning i 1954.

Man regnede med, at nøjagtige regulativer og en streng gennemførelse af dem ville tjene rederierne bedst og garantere besætningernes sikkerhed, så flagets gode rygte ville blive opretholdt på verdenshavene.

Det lille alpeland med sine fire millioner indbyggere kan naturligvis ikke sammenlignes med andre såkaldte store søfartsnationer. Anslaget mod en nations økonomi kan ikke illustreres mere dramatisk end ved eksemplet på Schweiz kamp for at sikre en livsvigtig forsyningslinie for et syv århundrede gammelt demokrati.

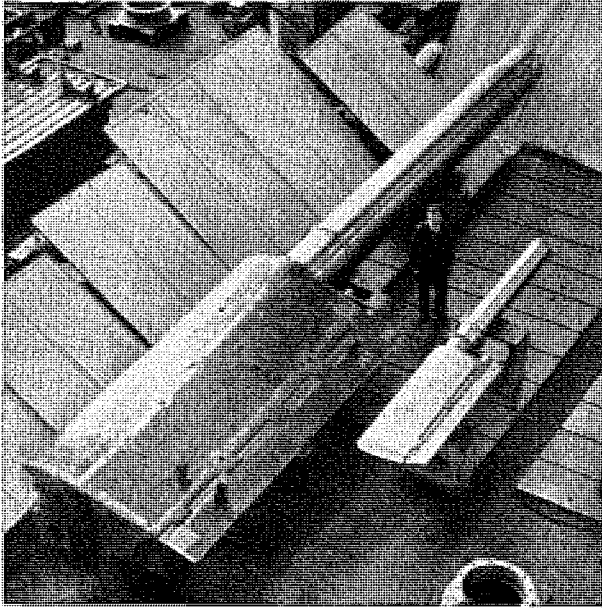
Stabilisering af „rock and roll“

Passagerer, der lider af søsyge, skylder Denny-Brown stabilisatoren stor tak, fordi skibe med denne opfindelse ruller mindre og er i stand til at holde fart og kurs selv i høj sø. Formindskelsen af skibets bevægelser gør det naturligvis mere komfortabelt for ikke at tale om havari-er og tilskædekemster.

Der har lige siden i forrige århundrede været forskellige opfindelser for at formindske skibes rulninger. Vi kan blot nævne gyrostabilisatoren og slingretankene. De havde begge deres begrænsning, og da de optog megen plads, havde stor vægt og var meget bekostelige i installationsudgifter, tabte de snart interessen og har ikke været anvendt i årevis.

Det gamle middel er naturligvis slingrekølene, men de har ikke stor virkning. Man kunne sætte slingrekølen eller sektioner af den i forskellige retninger i forhold til vandets strømning langs skibssiden, men ved deres placering i kimningen ville de sandsynligvis virke som et slags rør, der tilførte skibet et drejningsmoment til den ene eller anden side.

Denny-Brown stabilisatoren er i virkeligheden konstrueret efter princippet for slingrekølen. To finner, en



Størrelsesforholdet mellem den største og den mindste udforte finne.

på hver side af skibet, skydes frem fra skroget i nærheden af kimmingsen under en vinkel på 90°. Når de er skudt ud, men ikke i bevægelse, ligger de i den naturlige strømlinie, virker som en slingrekøl og forårsager praktisk talt ikke nogen reducere af skibets fart. Når de bevæges, har de nogen virkning på skibets fart, men den kan man se bort fra, da skibe med denne stabilisator kan holde højere fart i moderat til hårdt vejr end ellers muligt. Det var således tilfældet med „Queen Elizabeth“ på en af rejserne. Skibets kaptajn, C. Ivan Thomson, gik 30 knob i vindstyrke 9 med tilsvarende sø, hvilket ville være næsten umuligt for et passager-skib uden stabilisator.

I stabilisatoren er hver finne anbragt på en vandret aksel, der er så fint afbalanceret, at der kun skal en lille kraft til at dreje den. Finnerne drejes af akslen på en sådan måde, at de virker til modsat side.

For at forklare virkninger tænker vi os, at skibet er ved at rulle styrbord over. Før rulningen er helt begyndt, drejes finnerne, så den styrbords har en positiv angrebsvinkel (næsen op) og den bagbords en negativ (næsen ned). Skibets fart får vandet til at give et tryk oppefter på den styrbords og et nedadrettet tryk på den bagbords finne. Da kræfterne er lige store og modsat rettede, vil deres virkning søge at dreje skibet bagbord over, hvorved bølgerne virkning modvirkes i betydelig grad. Ved et forsøg på ruten fra Lieth til Bergen blev rulningerne formindsket med 85,3 % og rulningshastigheden med 82,5 %.

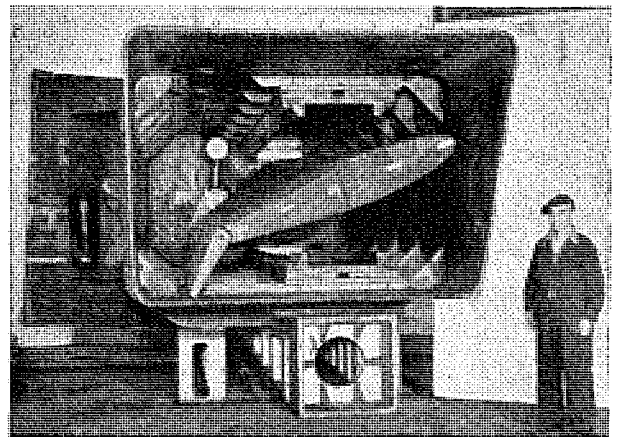
Det er af yderste vigtighed, at stabilisatoren virker hurtigt. Da rulningsperioden for et skib af moderat størrelse er 10 til 15 sekunder, er det klart, at kun en brøkdel af denne tid kan benyttes til at skifte finnerne,

hvis det oprettende moment skal være effektivt over en tilstrækkelig tidsperiode for at opnå det ønskede resultat. Skiftning af finnerne retning kan derfor ske på omtrent et sekund, i hvilken tid finnerne drejer 40°. Denne hurtighed forklarer andre metoders svigten og kan sammenlignes med de 30 sekunder, det almindeligvis varer at bevæge et skibsrør 70°.

Vort billede viser finnen indbygget i et hus, der svejdes glat til skibssiden. I havn er finnen trukket ind i huset. Ti løse skydes den ud og forbliver der til næste havn. For at holde dimensionerne af finnerne selv til et minimum og samtidig få en maksimumsvirkning, er finnerne udført i to dele, en hovedpart, der drejer om akslen, og en klap, der er hængslet i agterkanten af den. Klappen bevæger sig således, at dens vinkelbevægelse altid er større end finnens og i samme retning.

Finnerne skydes ud, drejes og trækkes ind med et hydraulisk maskineri. Deres modbevægelse kontrolleres med relæer af små gyroskopier.

Skønt forholdsvis nye er over 170 anlæg udført eller i ordre. Den nye norske amerikabåd får således et anlæg til en pris af en million kroner.



Huset med finnen til „Queen Elizabeth“. Hullet i skibssiden lukkes, så det kun er så stort, at finnen lige kan skydes ud eller trækkes ind.

M/T **Horn Crusader**

Ved Frederiksstad Mek. Verk. søsattes den 24. januar et ca. 20.000 tons dw tankskib til Jacob Kjøde A/S, Bergen.

Skibet skal forsynes med en FMV/GV dieselmotor på 10.500 ihk.

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-, cargolinier- og tankskibe
153.000 ts. d. w.

★

Korresponderende reder for:

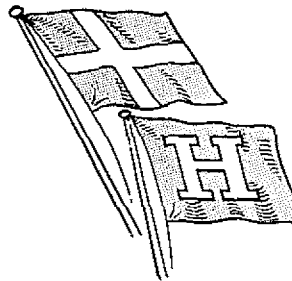
DANNEBROG



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





VIKINGEN

Kr. 1,85
1. maj

KOSTERBÅD

Maleri af S. KIELLAND-BRANDT

1957 - nr. 5
34. årgang



Læs om:

„Busuanga“ - Vi ionglerer med havnens store tal

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

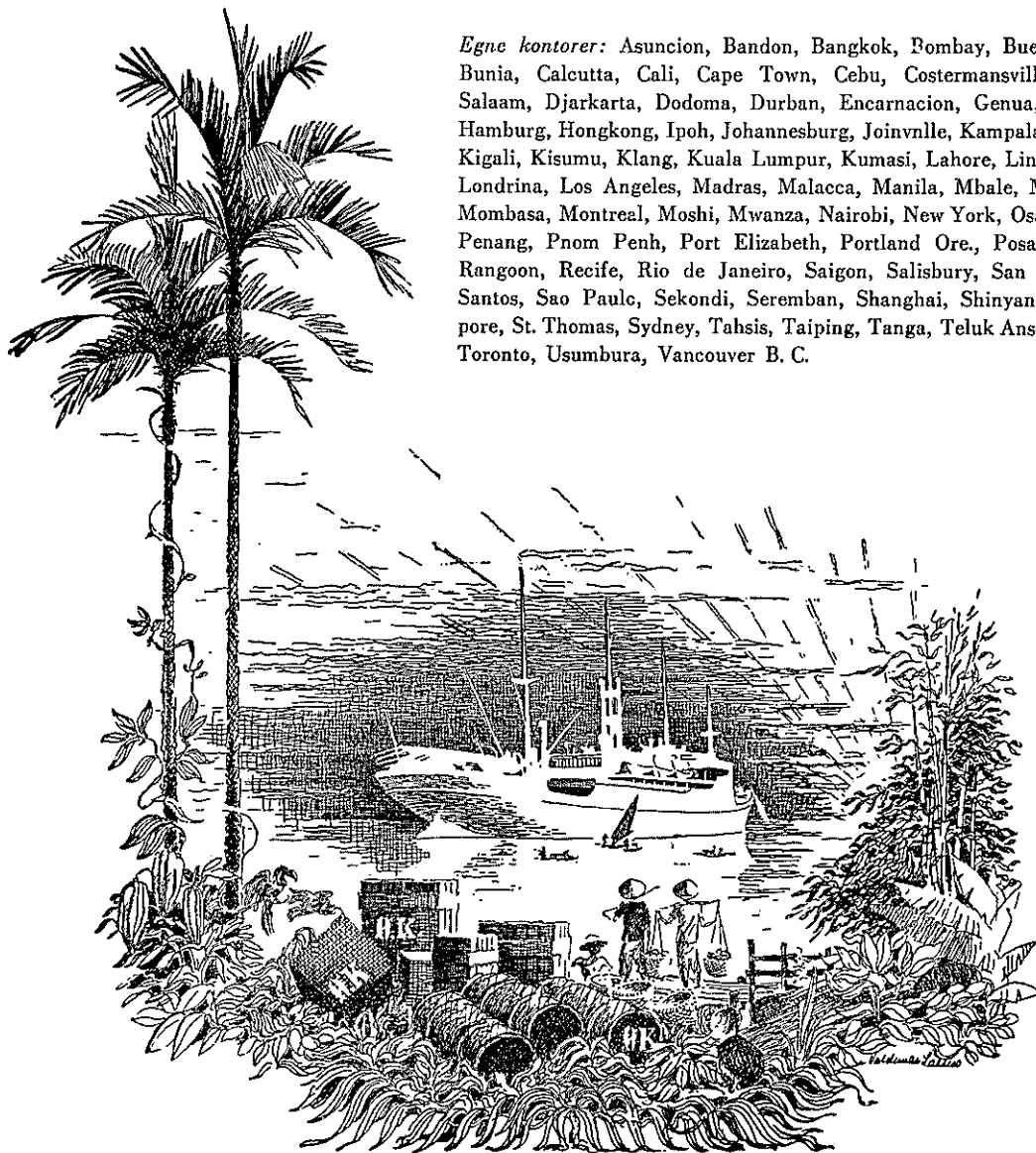
AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI KØBENHAVN

IMPORT til Europa af oversøiske produkter

EXPORT oversøisk af europæiske varer

Plantage-, savmølle- og skovdrift i Øster, 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 Paulc, 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

Vi jonglerer med havnens store tal

De tror nok, det er løgn, men Danmark eksporterer træ både til Norge, Sverige og Finland. Dette fremgår af en statistisk oversigt, som Københavns Havnevesen lige har udsendt. Fra hele Københavns havneområde udgik i 1955 ca. 2.800 tons trælast til Norge, hvoraf det, man kalder „toldhavnen“, tog sig af de største forsendelser. Samme år udskibedes til Sverige lidt over 900 tons trælast, hvoraf Frihavnen besørgede 772 tons. Til Finland udgik kun 61 tons — og altsammen fra toldhavnen.

Som om de tre nordiske lande ikke har tømmer nok! — Ja, men man må jo huske på, at de i nogen grad savner sådanne træsorter som bøg og elm, og dem kan Danmark altså hjælpe dem med. Når Finland ligger så langt bagud for Norge og Sverige i denne import fra Danmark, skyldes det visse finske importrestriktioner for træ. Iøvrigt er der i de nævnte tal også medregnet en reeksport af ædle træsorter, hvilket de 772 tons fra Frihavnen til Sverige kan tyde på.

Apropos træ: Størsteparten af det træ, der udgår fra Københavns havn til udlandet, sejles til Storbritannien og det træløse Grønland. I 1955 tog Storbritannien sig af 8.122 tons, og 6.900 tons gik til Grønland.

Statistik kan være morsom, men desværre går havnevesenets oversigt ikke længere end til 1955. Alligevel er den nok værd at studere, selv om man ikke er nationaløkonom eller noget i den retning.

Provinsen havde større tonnage end København

Lad os f. eks. se på tallene for den indregistrerede handelsflåde: I dag er omtrent 75 procent af den danske handelstonnage indregistreret i København, men sådan har det ikke altid været. Først omkring århundredskiftet fik hovedstaden overtaget i den retning. I året 1900 var nemlig 57 procent af tonnagen hjemmehørende i København og 43 procent i provinsen. Ti år tidligere havde København kun 34 procent af tonnagen, og i 1870 var hovedstadens andel helt nede på 28 procent, efter at den i 1800 og 1824 havde været henholdsvis 74 og 56 procent. Provinsen kan altså trøste sig med, at skibsfarten jo altid møder bølgetoppe og bølgedale efter hinanden. Måske vil bøtten vende igen?

Hvormange anløb af Frihavnen tror De, at færgen

mellem København og Malmø gør om året? Den statistiske oversigt giver svaret, der for 1955 lyder på 1770 — en rekord indtil da. Det højeste tal før krigen — nemlig i 1938 — lå på 1510 anløb. Men så kom krigen, og i 1939 noteredes „kun“ 1420 anløb. I 1940 — det første besættelsesår — nåede man ned på det hidtil laveste antal anløb, nemlig 192. To gange efter krigen, nemlig i 1952 og 1953 kunne der noteres en lille nedgang i antal anløb, men i 1954 røg tallet igen i vejret.

Ialt indkom til Københavns havn 25.354 skibe i 1955, hvoraf 21.331 til toldhavnen og resten til Frihavnen. Tallene var de hidtil højeste i havnens historie. Tonnagetallet for hele havneområdet nåede også op på en rekord, nemlig 11,29 millioner netto register tons. Det højeste førkrigstal — det fra 1938 — er på 8,12 millioner tons. Stigningen i antallet af anløb skyldes både danske og udenlandske skibe. Men det er hovedsagelig de udenlandske skibe, der har fået tallene til at stige. Københavns havn med Frihavnen er i langt højere grad end før blevet en international havn. Denne udvikling fortsætter stadig. Målt efter tonnagen faldt de danske skibes andel fra 61 procent i 1950 til 53 procent i 1955. Dette skyldes bl. a. også, at flere og flere danske skibe sejler i ren udenlandsk fart og meget sjældent er hjemme.

Flere tyske skibe i havnen end under besættelsen

Navnlig svenske skibe er blevet gode kunder hos Københavns havn, og den stærkeste stigning falder på dem. Derefter kommer norske og tyske skibe. Tonnagen for norske og svenske skibes anløb af København viste henholdsvis en tredobling og en fordobling i forhold til før krigen.

I 1938 anløb otte sovjetrussiske skibe Københavns havn, og året efter kun to. Fra 1941 og krigen ud var russerne afskåret fra at benytte havnen, men efter 1945 er antallet af russiske anløb steget rask og androg i 1955 36 skibe. Bemærkelsesværdigt er det, at antallet af tyske skibes anløb nu ligger betydeligt højere end under besættelsen, da der sattes rekord med 1610 anløb i 1943. I 1955 anløb 2.121 tyske skibe København.

Spanske, græske, italienske og tyrkiske skibe hører til de mest sjældne gæster i København. I 1955 havde

havnen således kun besøg af to spanske og fire græske skibe. De øvrige nævnte er i tabellerne henført under „andre nationer“.

Københavns havn med Frihavnen er selvfølgelig suveræn blandt de danske havne, når det gælder vareomsætning ad søvejen med udlandet. Men konkurrencen fra de største provinshavne kan alligevel godt mærkes, og på flere områder er disse havne førende.

København og Esbjerg slås om godningen!

I 1955 — havnenes indtil da bedste år — udlossedes i Københavns havn 5,7 millioner tons gods fra udenlandsk havn. Derefter kom Ålborg og Nørresundby med 1,55 millioner tons, Århus med 1,25 millioner og Esbjerg med 666.000 tons. København førte også med hensyn til indladet gods bestemt for udlandet og kunne notere 974.000 tons. Ålborg-Nørresundby indtog også her andenpladsen med 539.000 tons, men Esbjerg og Århus havde skiftet stilling. Esbjerg lå på dette felt på tredjepladsen med 290.000 tons, mens Århus kunne notere 173.000.

Når det gælder afskibning af levende dyr, er Esbjerg suveræn blandt de danske havnebyer. Fra Esbjerg afsendtes nemlig i 1955 næsten samtlige de levende dyr, der eksporteredes fra Danmark ad søvejen — 13.365 tons. Også på landbrugsprodukternes område ligger Esbjerg i spidsen. For 1955 var tallet 171.815 tons. Århus lå på andenpladsen med omtrent 100.000 tons, og København på tredjepladsen med omtrent 75.000 tons. Ålborg og Nørresundby indtog fjerdepladsen.

Som kornimportør er København den største af de danske havne med Ålborg-Nørresundby på andenpladsen. Århus og Esbjerg ligger her omtrent lige på henholdsvis tredje- og fjerdepladsen, og Odense yder dem skarp konkurrence. Som importør af foderstoffer fører København med næsten den dobbelte vægt foran Ålborg og Århus. På gødningsstoffernes område er konkurrencen om førstepladsen mellem importhavnene knivskarp mellem København og Esbjerg

Ålborg fører med cementen!

I 1955 kom der (hold Dem fast i stolen!) 2,43 millioner tons fast brændsel til København, mens Ålborg-Nørresundby på andenpladsen „kun“ skrev sig for 631.000 tons. Samtlige danske havne modtog 7,5 millioner tons brændsel! Man bliver hed i kinderne — bare ved at tænke på, hvad det kostede i valuta!

Også med hensyn til mineralske olier ligger København i spidsen med ca. 1,5 millioner tons om året. Dette tal vil stige år for år sammen med antallet af nye olie-fyr — indtil atom-kraften er en realitet herhjemme.

Ålborg-Nørresundby havde den største omsætning, hvad angår „sten, kalk, cement m. m.“ Der blev i denne havn indladet 288.000 tons af disse varer i 1955, hvilket var næsten ti gange så meget som i København, der i denne henseende lå på andenpladsen. København indfører iøvrigt ad søvejen næsten tre gange så meget kalk og cement, som den udfører fra havnen. Også med hensyn til teglværksprodukter ligger Ålborg-Nørresund-

by på en fin førsteplads. Her inklades en større mængde af disse varer end i samtlige andre danske havne tilsammen!

En halv milliard franskbrød

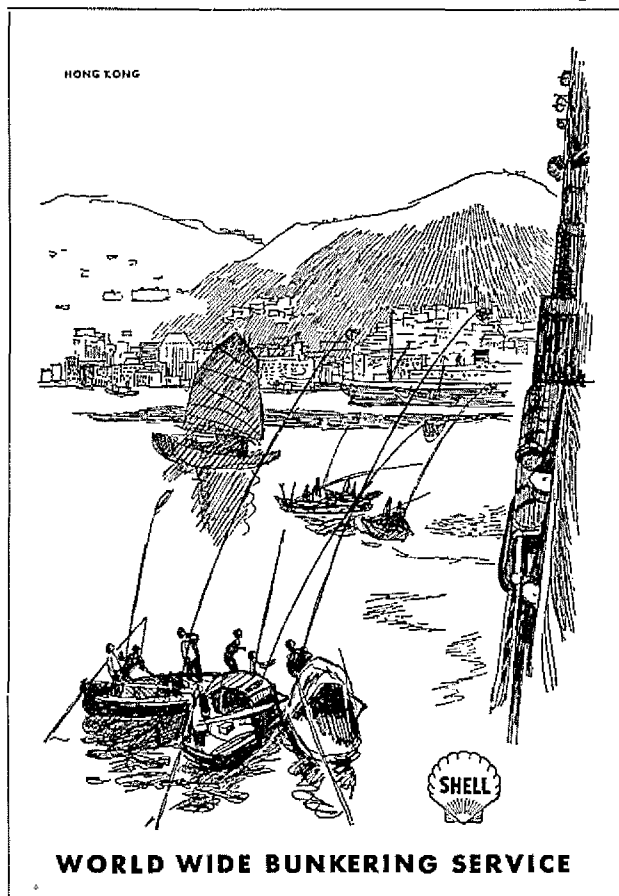
Men hvor kommer varerne fra? — Ja, det vil sikkert undre Dem, at havnevæsenets statistik for varegruppen „korn“ har f. eks. Norge, Sverige og Finland med blandt eksportørerne til Danmark. Norge stod for 1955 opført med elleve tons, Finland med 30 tons og Sverige med 7.850 tons. Det norske tal skyldes sikkert varer som „fladbrød“, og det svenske skyldes nok i høj grad forskellige former for knækbrød. Men iøvrigt modtager København korn fra en mængde lande og fra alle verdensdele. I 1955 var Sydvestasien, Vesttyskland, Sydamerika, Frankrig og USA Københavns vigtigste leverandører af kornvarer. Det nævnte år nåede kornlandet Australien overhovedet ikke med i statistikken, men iøvrigt er Danmarks kornimport fra Australien aldrig særlig stor.

I 1955 udlossedes i Københavns havn over 158.000 tons korn eller kornvarer. Men dette tal var ikke så imponerende i forhold til det fra året i forvejen. I 1954 kom der nemlig 220.223 tons korn til havnen. Hvis det alt sammen havde været hvedemel, havde der været nok til over en halv milliard almindelige franskbrød!

De to store kornsiloer i Københavns frihavn kan hver rumme 11.000 tons.

Man kunne blive ved at lege med tallene fra havnens statistiske oversigt, men lad os hellere holde inde, inden vi kliver svimle!

—wig.



B & W viser reklamefilm-kunst og gør nye erobringer på verdensmarkedet

Mange reklamefilm er lavet sådan, at publikum ikke gider se dem, men tværtimod irriteres ved gang på gang at møde den opfattelse hos annoncører og filmfolk, at vi alle er håbløse tosser, der skal have sprøjtet kendsgeringerne ind med trykløftpumper!

Nu er der selvfølgelig forskel på at lave en reklamefilm på et minut og en på tyve minutter. Det første er det sværeste. Men mange af de lange reklamefilm er også håbløse forbriere.

Burmeister & Wain har før vist, hvordan en god reklamefilm skal laves. Den 11. april havde B & W igen inviteret til Danmarks-premiere. I Parkteatret i København vist tre film, der i den kommende tid skal propagandere for B & W-produkter ude i verden.

De tre film repræsenterede reklamefilm-kunst i højeste potens. Ingen af dem virkede anmasende. De fangede fra første glimt på lærredet interessen hos publikum og holdt den fanget. Ja, på visse steder ligefrem begejstrede de. — Alle tre film, der er produceret af Minerva-Film A/S, er optaget i Eastman-color. Farverne virkede gennemgående ægte, hvad der ikke altid er tilfældet med farvefilm. Filmene er alle optaget af Rolf Rønne, der her kan notere sig tre fuldtræffere.

Den første af filmene har titlen „Facts about B & W Alpha“. Den gør indtryk allerede med sine første billeder, men drejebogen er også skrevet af en kapacitet som Theodor Christensen, mens Søren Melson har æren for instruktionen.

Filmen om Alpha-motoren interesserer, hvadenten man bliver vidne til, hvordan motoren laves, eller hvordan den bruges i praksis. Publikum føres af filmfolkene både til Kreta og Piræus, hvor kameraet følger en trawler på fiskeri. Skibet har Alpha-motor om bord, og man ser, hvordan motoren letter fiskernes arbejde og bl.a. hiver trawlet med fangsten hjem for dem. Senere føres tilskuerne til Finland for at se, hvordan Alpha-motoren udfører det fantastiske om bord i små bugserbåde, der trækker af sted med hele skove af fældede træer.

Alpha-filmen lægger vægt på at vise fordelene ved de omstyrebare propellerblade, og det er gjort fikst og morsomt ved indlagte tegnefilm, som også viser hele motorens arbejdsgang. For tegnefilmen står Kaj Pindal, og den dejlige musik skyldes Poul Rovsing Olsen. Musikken er, ligesom i den næste film, indspillet af Statsradiofonis Symfoniorkester under ledelse af Erik Tuxen!

„What makes them run“ er titlen på en film om B & W's 2-takts turboladede dieselmotorer, der har betydet en revolution inden for skibsbygning og skibsfart. Indtil nu er der af B & W og licenshavere fremstillet motorer af denne type med et samlet antal hestekræfter på fem millioner! Denne film vil sikkert gøre sit til, at tallet stiger endnu voldsommere end før.

Theodor Christensen, der har stået for manuskript og instruktion, lader os følge ØK's „Simba“ fra prøveturen og ud på jomfrurejsen. Vi får forklaret, hvilke fordele

den turboladede dieselmotor har, bl. a. gennem morsomme, levende tegninger lavet af Bent Barfod. Vi ser, hvor meget plads en dieselmotor af den „gamle“ type kræver om bord i forhold til den nye, og hvor meget mere last et skib med turboladet motor derfor kan have om bord, samtidig med at det kan sejle hurtigere med mindre omkostninger. Vi kommer med på jomfrurejsen over Middelhavet, gennem Suez-kanalen og over Rødhavet til Aden.

Filmen har en „helt“, nemlig andenmester, som Theodor Christensen meget fikst lader demonstrere, hvordan dieselmotoren er indrettet, ved tegninger på maskinrummets store, sorte tavle.

Nogle uvejrsbilleder med masser af skumsprøjt er fantastisk godt set og gengivet, og midt under det hele bringes vi tilbage til maskinrummet for at se, at motoren arbejder uforstyrret trods havvejret.

På turen møder vi masser af andre skibe, der er udrustet med B & W-motorer, og bl. a. møder vi ud for Aden et ØK-skib af næsten samme type som det første „Selandia“. Rejsen slutter for vort vedkommende ud for Aden med et pragtfuldt solnedgangs-billede til tonerne af Niels Viggo Bentzons musik.

Den sidste af filmene hedder „Power“ og viser B & W's stationære motorer fra den ældste i 1904 til den mest moderne. Denne film er den mest reklameprægede af de tre, men det gør den ikke dårligere. I korte glimt vises, hvordan gamle B & W-motorer stadig arbejder i land rundt om i verden til alle mulige forhold. De arbejder lige godt under arktiske og tropiske forhold.

Filmen, der kun varer halvt så længe som de to andre, nemlig ti minutter, er instrueret af Margot og Hans Christensen, der er universal-genier, idet de også har leveret manuskript og arrangeret musik. Forresten er musikken til denne film blændende dygtigt arrangeret. Eet sted hører man en trommesolo, der er fantastisk i sig selv, men bliver endnu bedre ved, at man samtidig ser stemplerne på en dieselmotor arbejde i takt til den!

Til alle tre film er der engelsk tale, men der tales ikke mere end nødvendigt. Speakerne, hvem de så end er, taler et smukt og formfuldendt engelsk.

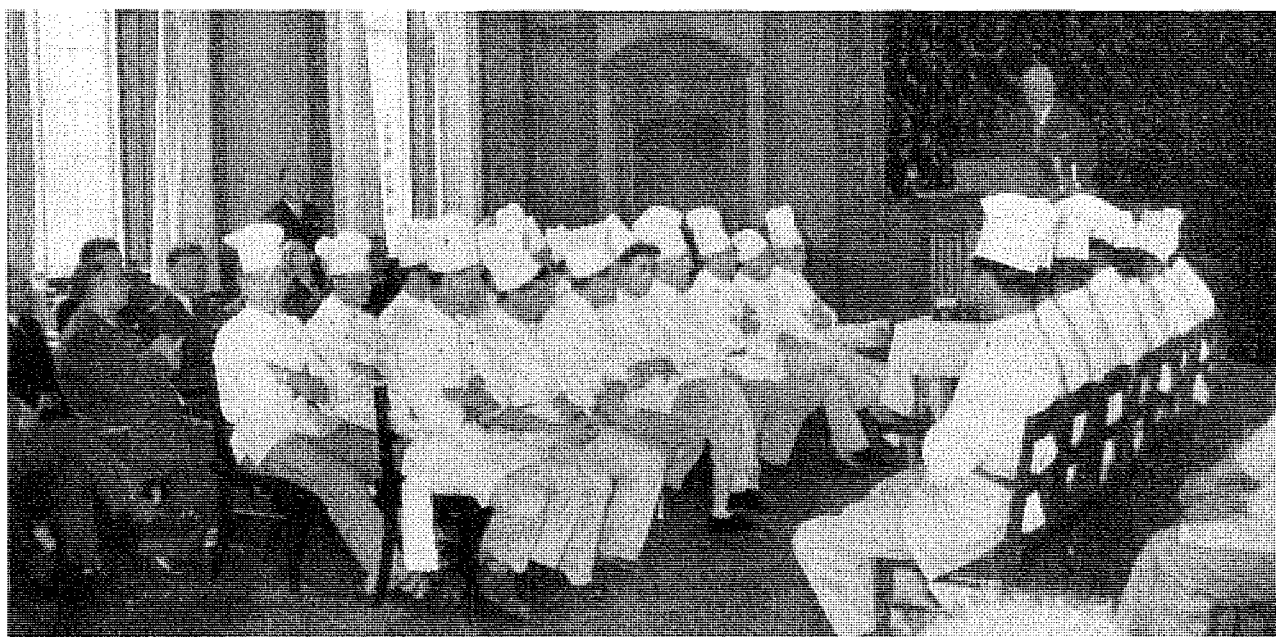
Filmene skal støtte B & W's agenter ude i verden i deres arbejde, og det vil de uden tvivl gøre. B & W havde haft den gode ide at invitere bl. a. en gruppe maskinfolk fra den canadiske kæmpeisbryder „Labradore“ med til premieren i København, og de udtalte bagefter over for „Vikingen“ deres begejstring for filmene.

„Vi troede, at al belæring om motorer skulle ske efter ganske bestemte regler. Men filmene var belæring på en helt ny og morsom måde,“ sagde en af maskinfolkene.

De tre film er ikke alene en god propaganda for Burmeister & Wain, men også for Danmark — og så er det gjort, uden at man på „Simba“s prøvetur ser det obligate billede af Krønborg!

—wig.

DE FORENEDE BUGSERSELSKABER KØBENHAVN



Afgangseksamen for kokkene blev også i år en mægtig festdag. Formanden for Sørestaurationsforeningen, Peter Jensen, var eet stort smil. Alle hans planer var ved at gå i opfyldelse. Der var bevilget penge til dobbelthold fra næste år, og der var forslag fremme om at oprette et hovmesterkursus, og holdet i år var sær-

deles fint, så der var kun anledning til lutter glæde. Dette mærkedes også tydeligt på formandens tale til de unge kokke, og præmieuddelingen foregik under stor højtidelighed ledet af forstanderen for skolen, hr. Schmidt-Nielsen.



Pålidelighed, god driftsøkonomi og sikker start m.m. var nogle af de krav, man stillede til den motor, der skulle installeres i „Ganne“, en båd, som byggedes på et værft i Sydengland, og som køberen ville bruge til haffiskeri. Den skulle udover den almindelige drivkraft have en hjælpemotor, som skulle modvirke havstrømme og holde båden stille, når man kom frem til fiskepladsen.

Drivkraften blev Bolinders 3-cyl. marinedieselmotor, og hjælpemotoren blev den 1-cyl.-model af samme velkendte motor.

Bolinder har den ideelle motor indenfor effektområdet 10-50 hk, og ydermere står Bolinder-Munktells eksperter parate med service, når det gælder beregning, konstruktion etc.

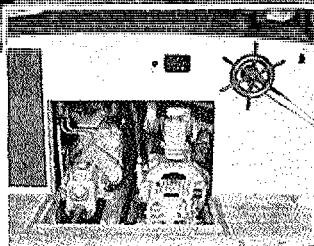
Bolinder

Marinedieselmotorer over hele verden

A/S ELECTRIC

Vesterbrogade 181, København V.

Førlang
special-
prospekter
og tilbud
Hilda 800



Et møde med **Dronning Elizabeth**

Jeg havde været så uheldig at pådrage mig en ret slem dysenteri i Bangkok, medens jeg var med en ØK-båd, og var derfor blevet indlagt på RAF-hospitalet i Aden. Mit ophold her faldt sammen med Dronning Elizabeths besøg i Aden, da hun og Hertugen af Edinburgh var på deres store jordomrejse.

At hele RAF-hospitalet stod på den anden ende — for ikke at sige på gloende pæle — er mildt sagt. Ingen af os var rigtig klar over, hvad der var i gære, men at det var noget ud over det almindelige, var vi klar over, for der blev vasket og skrubbet og støvet af, og vi blev grundigt sat ind i, hvordan man indtager retstilling i en seng. Vi fik så at vide, at næste dag ville The Queen og Prins Philip inspicere hospitalet. At de kongetro briter var glade og stolte er selvfølgelig, og jeg forstod dem, da jeg selv er meget kongetro. Jeg var lige så spændt som briterne selv.

På hospitalet var en del rekonvalecenter fra Korea; flyvere med store hædersbevisninger og ordner, og vi regnede selvfølgelig med, at det var disse veteraner, dronningens besøg særlig gjaldt, så vi blev meget forbavsede, da The Queen gik fra seng til seng og talte med hver eneste, men det gjorde hun. Vi var alle til køjs, og der måtte selvfølgelig ikke være en fold noget sted, og der var pyntet med blomster overalt.

Så stod hun i døren, Storbritanniens unge herskerinde, med favnen fuld af blomster, medens hun lod blikket løbe rundt til alle seksten senge. Hun trådte derpå frem til den første seng, hvor der lå en ung flyveraspirant, og talte til ham; men stemmen slog helt klik for ham, og han lå så stiv som en pind. Dronningen har sikkert opfattet, hvordan det var fat med ham, for hun gik videre. Min seng stod næst, så hun kom lige hen til mig, men jeg forstod ikke, hvad hun sagde. Oversøster, som ledsagede dronningen, fortalte nu, at jeg var en dansk sømand, som ikke forstod ret meget engelsk. Nu kom der et smil i de brune øjne, og dronningen tog et fotografi af min kone og vor lille hund, som stod på mit bord, idet hun spurgte om det var min kone og min hund. Ja, det var det jo. — Søster smøgede nu mit skjortearme op og viste dronningen en tatovering, jeg har på venstre overarm, nemlig af min min hund. Den er ret vellignende, og dronningen lo hjerteligt. Hun tog fat i min arm og bevægede den, så er det, som om hunden bliver levende, og nu skulle hele hendes følge med hertugen i spidsen selvfølgelig også se „vovsen“, som de alle lo meget af. Hertug Philip og vor egen konge har dette til fælles, at de går lige i folk med træsko på — man ved, med det samme man står over for dem, at de er mandfolk.



Efter at de alle havde været ved hver eneste seng og talt med alle, gik de mod udgangen. Her stoppede dronningen op og lod blikket løbe til hver eneste seng, hvorefter hun sagde noget til en officer i sit følge. Han var fra flåden og efter uniformen at dømme højt oppe på rangstigen. Han kom nu over til min seng og spurgte, om jeg havde nogen penge. Jo, det havde jeg. Om jeg havde, så jeg ikke manglede noget. Jo, jeg havde 1200 kr. i danske penge og 5 i engelske. Han sagde nu en hel masse, som jeg ikke forstod, men jeg forstod så meget, at hvis jeg ikke havde penge, så skulle jeg synge ud, for det var dronningens ordre, at jeg ikke måtte være pengeløs. Jeg syntes, det var så smukt et træk af dronningen.

Til slut et træk af engelsk humor.

Føromtalte oversøster gik hver eftermiddag en runde på stuerne sammen med den vagthavende søster. Hun talte aldrig til nogen af os, men hun havde for vane, når hun forlod min seng, efter at vagtsøster havde vist hende journaler og kommenteret dem, at give min storetå en halv rundtørn, som jeg altid kvitterede for med et spark i hendes velbyggede agterspejl.

Jeg var sandt at sige blevet noget benovet, da jeg havde set hende sammen med dronningen og set alle hendes ordner og veteranmærker fra verdenskrigen og Korea, og hun bar også frontmærkerne, så da hun næste dag kom på sin runde, og min tå fik sin rundtørn, kvitterede jeg ikke som sædvanlig. Hun drejede omgående rundt og gav min arme tå en vældig rundtørn, og hun fik omgående et spark. Hun fortrak ikke en mine og ikke et smil, men da hun gik ud, drejede hun lige akkurat hovedet så meget, at hun kunne se hen

på mig, og da var der lige en anelse af et smil på hendes ansigt.

Jeg kom aldrig til at tale med hende, for hun tiltalte mig aldrig, og jeg turde simpelthen ikke tale til hende. En norsk søster fortalte mig, at hun var af Englands blåeste blod, og jeg fik også at vide, hvad hun hed, men jeg kan hverken stave eller udtale hendes navn. Forøvrigt var de alle, både læger og søstre såvel som alle de høje herrer, der kom og førte tilsyn med hospitalet, ualmindelig flinke og hjælpsomme over for mig. Lægerne var meget dygtige, ellers var dette aldrig blevet skrevet.

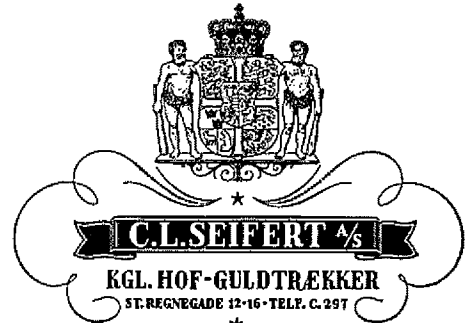
Georg H. Petersen,
tømmermand,
M/S „Siena“, ØK

A/S Dampskibsselskabet VENDILA

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

Moderne UNIFORMSHUER

Guld- og Sølvgaloner
Guld- og Sølvbroderede Kranser
Emaillélag · Emailléemblemer
Uniformsknapper



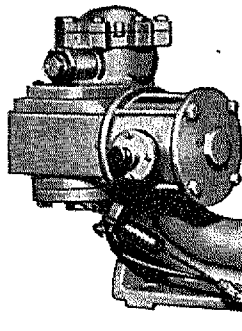
Danmarks ældste Guldtrækkeri

DE FORENEDE KULIMPORTØRER

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.

KOCKUMS SUPERTYFON



Indregistreret varemærke



Grundlagt 1840

Hvis damp skal anvendes
forlang vort TYFON-prospekt
nr. 68!

SUPERTYFON

er installeret på 1000 vls af passagerbåde,
tank- og lastbåde over hele verden.

De vigtigste fordele ved
SUPERTYFON er:

- 1** Minimalt luftforbrug — kun 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.

KOCKUMS

MEKANISKA VERKSTADS AB · MÄLMÖ

Repræsentant i Danmark:

SCAND. STEEL & SHIPPING AGENCY — AMALIEGADE 16, KØBENHAVN

Forlang prospekt nr. 677 A!

En ny krig vil kræve 5.000 artilleri-uddannede søfolk i danske handelsskibe

Den svenske marine påbegynder i år en „konvoj-uddannelse“ af handelsflådens personel. Foreløbig bliver der kun tale om et forsøg, men slår dette godt an, vil man fortsætte uddannelsen under mere faste former.

„Konvoj-uddannelsen“ skal ledes af søværnet i tilknytning til en betænkning fra handels- og søfartsministeriet om handelsflådens beskyttelse under krig. Uddannelsen tager sigte på at give handelsflådens officerer visse specielle kundskaber, der er nødvendige for at holde søfarten i gang under en krig.

Den svenske søværnsledelse har understreget, at erfaringerne fra den sidste verdenskrig med al tydelighed viste, hvor betydningsfuldt det er, at officerer om bord i handelsskibene har kendskab til konvojtaktik, ligesom det er nødvendigt, at både officers- og mandskabspersonel har gennemgået et kursus i betjening af skyts og i udbedring af eventuelle krigsskader om bord.

Den form for uddannelse, som svenskerne her vil forsøge, har allerede i flere år efter krigen været i fuld gang både i Holland og England. De britiske officers- og mandskabsorganisationer har udtalt sig positivt om ordningen.

Den svenske „konvoj-uddannelse“ vil bl. a. omfatte kursus i signal- og radartjeneste, artilleribetjening samt tætning af lækager, brandslukning og anden form for havaritjeneste. En del af de planlagte kursus vil foregå på marinens skoler i Göteborg.

Men hvordan her i Danmark? — Allerede for syvotte år siden fremsatte en dansk styrmand forslag om en særlig uddannelse af handelsflådens personel, så at koffardiskibene bedre var i stand til at møde en eventuel ny krig. Spørgsmålet har også med mellemrum været diskuteret siden, men ret meget mere er der ikke sket.

Den danske sømand er ikke særlig begejstret for militær under nogen form, men når det gælder, viser han både mod og offervilje. Intet andet dansk erhverv fik som søfarten den sidste krig at mærke, og skulle det frygtelige ske, at en ny krig udbryder, vil søfolkene endnu en gang være dem, der må trække det tungeste læs. Derfor er de selvfølgelig interesseret i at stå bedst muligt rustet.

Uden iøvrigt at kritisere uddannelsen i søværnet, kan man vist godt sige, at sømanden under sin aftjening af værnepligten lærer en hel mængde, som han næppe får brug for under en krig, og meget lidt af det, han virkelig får brug for. Efter endt værnepligtstid tager de fleste søfolk atter ud at sejle, og vi ser dem kun hjemme med meget lange mellemrum. I stigende grad arbejder vor handelsflåde langt fra Danmark, og under den sidste verdenskrig var 65 procent af den uden for spærringen. Skulle en ny krig bryde ud, vil en meget stor del af flåden og søfolkene atter være at finde langt væk fra landets grænser. Når en mobilisering finder sted,

vil søfolkene derfor ikke være til at få fat på, og iøvrigt vil de kunne gøre endnu bedre fyldest om bord i handelsskibene end i søværnet.

Under en eventuel krig vil der være brug for et artillerimandskab på ca. 5.000 mand om bord i danske handelsskibe. Flertallet af disse vil blive rekrutteret blandt handelsflådens eget personel. Under den sidste verdenskrig var 150.000 mand på handelsskibe under britisk flag uddannet i betjening af skibenes eget artilleri, og af disse var kun de 35.000 mand militært personel. Intet ville være mere naturligt, end hvis danske søfolk under deres tid i marinen hovedsagelig blev uddannet i betjening af antiluft-skyts og dybdebomber samt i plottertjeneste og udbedring af krigsskader om bord i handelsskibe. På den måde ville man kunne spare en mængde personel fra hær og flåde, som ellers ville blive sendt om bord i skibene til betjening af kanoner m. m. Desuden ville ingen sømand så med nogen ret kunne sige, at hans værnepligtstid var spildt.

For øjeblikket tager søværnet ikke så få navigatører fra handelsflåden og gør dem til officerer — til nogen fortrydelse bl. a. for rederierne, der jo i høj grad mangler styrmænd. Men søværnet har selvfølgelig brug for navigatørerne, og enhver form for nag mellem orlogs- og handelsflåde, som jo under alle omstændigheder ikke kan undvære hinanden hverken under freds- eller krigsforhold, ville kunne undgås, hvis man i søværnet gav navigatørerne en speciel uddannelse, der ville komme dem til nytte i handelsskibene.

Det er ikke kun i Danmark, der er knyttet faste bånd mellem orlogs- og handelsflåde. I Storbritannien har man et stort korps af søofficerer af reserven, som rekrutteres blandt landets navigatører. Omvendt er man gået så vidt som at sende søofficerer af linien ud som officerer på handelsskibene. Derved opnår man, at søens folk fra begge lejre lærer hinanden bedre at kende, ligesom de lærer at respektere og vurdere hinandens arbejde efter fortjeneste.

Vi har allerede et maritimt hjemmевærn, men havde længe i forvejen et i form af handelsflåden. Dette „hjemmевærn“ har vist sig i stand til at kunne kæmpe både på hjemme- og udefronten, selv når hele det militære danske forsvar var sat ud af spillet.

Hvis handelsflådens personel endnu en gang kommer i ilden, bør det have de bedste muligheder for at klare sig igennem, og det kan man først og fremmest give det i form af en speciel „konvoj-uddannelse“ i smag med den, svenskerne nu er ved at indføre.

I Sverige gør man iøvrigt på mange måder noget ud af samarbejdet mellem søværn og handelsflåde. I et af sine sidste numre meddelte „Svensk Sjöfarts Tidning“, at det vidt berømte passagerskib „Stella Polaris“, som nu ejes af Rederi AB Clipper i Malmö, er blevet ud-

nævnt til årets bedste „signalfartøj“. Bag denne meddelelse ligger et godt bevis på samarbejde.

Orlogsflådens skibe signalerer ofte med handelsskibene på deres togter og fører omhyggelig journal over resultaterne. I 1956 signaleredes der med 93 svenske handelsskibe, bl. a. med morselamper. Det viste sig, at „Stella Polaris“ var det svenske skib, der var dygtigst til at besvare de signaler, marinens drevne signalgaster sendte. Løvrigt viste det sig, at besætningerne også på mange andre svenske skibe var dygtige til signalering.

Den svenske form for samarbejde og konkurrence var måske noget for den danske marine. Signalering er netop en af de ting, handelsflådens folk har brug for under konvoj-sejlad, og når der oven i købet — som i Sverige — følger en flot sølvplakette med til hvert års vindende skib fra søværnsledelsen, kan det godt tænkes, at interessen for signalering ville stige om bord i handelsskibene!

—wig.

HEINRICH WINTER:

Die Katalonische Nao

Nao betyder skib, et middelhavsbygget fartøj fra midten af det 15. århundrede, og ovennævnte bog indeholder en detailleret beskrivelse af bygningen af et sådant skib, skrevet af den anerkendte søfartshistoriker Heinrich Winter, kendt for sine værdifulde værker angående middelalderlig skibsbygning, navigation og kartografi.

Tidligere har man vel kendt billeder af de såkaldte naos, men de har været så stiliserede, at det var umuligt deraf at få noget virkeligt kendskab til selve konstruktionen af skrog og navnlig til linier og mål. Det er mærkeligt, at man har langt større forståelse af skibe, byggede for over fire tusind år siden i Ægypten end af disse naos, der sejlede og gjorde opdagelser for kun et halvt årtusinde siden.

Dette er navnlig beklageligt, da verdens mest berømte skib, Christoffer Columbus' „Santa Maria“ netop var en nao, og ser man de utallige forskellige mere eller mindre vellykkede rekonstruktioner af dette skib rundt omkring i søfartsmuseer og de fantasifulde illustrationer i beskrivelser af de store opdagelser, vil man få et indtryk af, hvor lidt man i virkeligheden kendte til disse skibes bygning og indretning.

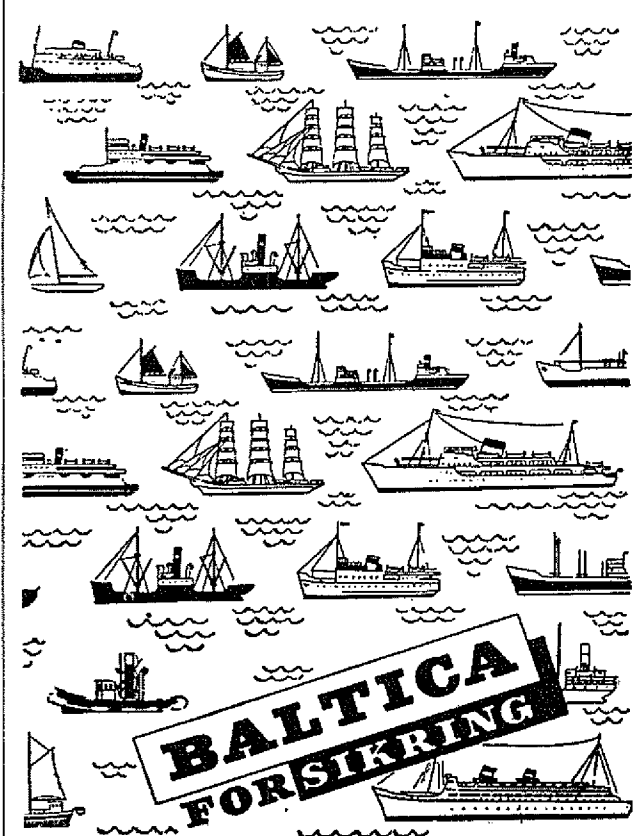
Men så dukker der pludselig en model af en nao op hos en antikvitetshandler i Rotterdam, fundet på loftet blandt andet skrammel i et lille kapel, San Simon, på kataloniekysten i Spanien — et yderst værdifuldt fund for den, der forstår at føje de enkelte dele sammen og magter at klarlægge alle enkeltheder. Og det er netop, hvad der sker i denne bog. Modellen er utvivlsomt et votivskib skænket til sømændenes helgeninde Jomfru Marie af en taknemlig søfarende efter frelse fra forlis, og den har rimeligvis hængt i kapellet i mangfoldige år, indtil den som forfalden er blevet udrangeret og henlagt på loftet for til sidst at ende hos en antikvitetshandler.

Det interessante ved denne model er, at skroget, der ellers ved votivskibe er formet af en uchlulet træklods, i dette tilfælde er bygget og sat sammen som i virkeligheden. Der er ingen tvivl om tidsfæstelsen — ca. midten af 14 hundredtallet, og det er ligeledes evident, at modellen er bygget af en søfartskyndig mand. Vi får derved besked om mange ting og svar på mange spørgsmål, der tidligere var ligeså mange gåder. Selv om denne er modellen af en lille nao, betydelig mindre end „Santa Maria“, så får vi alligevel mangfoldige oplysninger om, hvorledes skibene fra de store opdagelses tid var byggede. At løbe indholdsfortegnelsen igennem er som at fordybe sig i middelalderens spændende skibsbygning — spanteform, lønning, fenderliste, mast, mærs, blokke etc. etc. og ikke mindst afsnittene med beskrivelser af de ejendommelige opbygninger for og agter.

Med tysk grundighed ledsages teksten af talrige detailtegninger foruden 11 udmærkede fotografier i stort format af den fundne model set fra enhver kant, ligesom den resulterer i en linietegning af en rekonstruktion af modellen med mange interessante enkeltheder fremstillet af forfatteren.

Bogen, der er udgivet af forlaget Robert Loef i Magdeburg, kan fås hos Høst og Søn, Bredgade i København, og koster kr. 10.

C. S.



BALTICA
FORSIKRING

ASSURANCE-COMPAGNIET BALTICA
Aktieselskab
Bredgade 42 . København K . Central 4058
Afdelingskontorer og agenturer overalt i Danmark

Skipperen, der gik med diamant i halstørklædet i en pivende storm!

Rederierne Emerys og Phillips begivenhedsrige historie

Mens rederiet J. S. Emery bestod, ejede det ialt 51 skonnerter. I året 1900 havde det 26 skonnerter og et barkskib, nemlig „Penobscot“, sejlene under sit konfortflag. Derfor gør man ikke noget forkert ved at nævne rederiet blandt et af Amerikas største i sejlskibstiden.

Desværre har det ikke været muligt at få samlet oplysninger sammen om alle rederiets mange skibe, og kun enkelte af skibsskæbnerne skal her beskrives:

Først og fremmest må nævnes det enlige barkskib „Penobscot“. Det var bygget af Gem & Hill i Bucksport i Maine 1878. Det forliste på Maine-kysten ved Two Bush.

To gange læk

Mange skibe, der er blevet forladt af besætningen, blev aldrig senere fundet igen. Men sådan gik det ikke 3-mastet skonnertribrig „John S. Emery“. Dette skib, der var opkaldt efter rederen, blev bygget i East Boston i 1890 og var på 919 brutto-ton. Det blev forladt den 30. september 1923 efter at være blevet meget ilde tilredt under en storm. Som vrage blev skibet senere fundet igen, men om det kom ud at sejle, er nok tvivlsomt.

Også 4-masteren „Frontenac“ blev forladt af sin besætning, men gik ned. Dette skib var bygget i Bathurst i Maine af Kelly & Spear i 1904 og målte 1704 brutto-ton. I november 1917 var skibet på rejse fra Norfolk til Buenos Aires og kom ud for flere voldsomme storme. Under uvejret sprang skonnerteren læk, og ud for Bermuda var den synkefærdig, hvorfor besætningen gik i bådene.

Den 4-mastede skonnert „Eleanor F. Bartram“ blev bygget i 1903 i East Bothbay og var på 1114 brutto-ton. På rejse fra Norfolk til Pernambuco grundstødte skibet i maj 1919, men fik dog igen vand under kølen. På en rejse til Barbados med kul måtte det igennem hårde storme og ankom meget ilde tilredt til bestemmelsesstedet den 24. november 1924.

Skonnertribriggen „Rocky Glen“ var en gammel dame. Den var bygget allerede i 1866 i Robinson i Maine og målte 400 brutto-ton. Den forliste på Showell i 1895. Bedre gik det ikke 3-mastet skonnert „Florida“, der forliste i 1898 i Cahoons Hollow. Skibet var bygget i Belfast, Maine, i 1872.

Den 1. april 1917 forliste 4-masteren „Lucinda Sutton“ på rejse fra Paranagua til Bahia Blanca. Skonnerteren var bygget i West Haven af Gessner & Mar 1891 og var på 1487 brutto-ton. 3-masteren „Albert L. Butler“ strandede i slutningen af november 1898 på Cape Cod og blev totalt vrage. Dette skib var bygget i Thomaston, Maine, i 1869 og var på 344 tons brutto.

Blandt Emery-flådens mange skibe var der i alle tilfælde eet, der krigsforliste, nemlig den 4-mastede

skonnert „Francis M.“ Dette fartøj var bygget af C. Minot i Phippsburg, Maine, i 1896 og var på 1229 tons brutto. På positionen 35° 55' nordlig bredde og 11° 25' vestlig længde traf skonnerteren den 15. maj 1917 på en tysk u-båd, der sænkede den med en torpedo. Skibet var da på rejse fra New York til Le Havre.

Blæst ud af havnen

Blandt de forsvundne skibes store skare er 3-mastet skonnert „Sedwick“ (ex „Carrie T. Balano“). Skibet, der var på 605 tons brutto, blev bygget i 1890 af Washburn i Thomaston, Maine. Det forsvandt sporløst i februar 1902.

4-masteren „Tifton“ tog to mand med sig, da den forliste. Dette skønne skib var bygget af M. B. McDonald i Mystic, Connecticut, hvor gamle „Georg Stage“ forresten nu befinder sig. Prøveturen fandt sted i 1905. Skibet var på 594 tons brutto. Forliset fandt sted ved Hillsboro fyrstårn på kysten af Florida den 29. januar 1926.

Emery havde også en bark ved navn „Lapland“. Den var på 649 tons brutto og var bygget i 1880 af Gem & Hill i Bucksport, Maine. Barken forliste på en lidt usædvanlig måde under en vestindisk cyklon. Den 9. september 1895 lå den fragtsøgende til ankers ved Barbados. Cyklonen pustede den bogstaveligt talt ud af havnen sammen med det 1586 brutto-ton store fuldskib „Loando“ af Windsor i Nova Scotia og den 3-mastede skonnertribrig „Grace Lynwood“ af New York. „Lapland“ totalforliste på luv side af øen St. Vincent.

Endelig skal nævnes den 4-mastede skonnert „Geneva“s skæbne. Dette skib, der var på 874 tons brutto, var bygget af Cobb & Buttler i Rockland, Maine for Emerys regning i året 1900. Den 13. juli 1912 forliste skonnerteren ved Itaparica i Brasilien.

„Hard drivers“

Brødrene J. B. og J. M. Phillips fra Taunton og Fall River var begge skibsførere med mange hårde tørne i kulfarten bag sig. De var, hvad samtiden kaldte „hard drivers“, men iøvrigt velvidt af deres undergivne, der nok af og til rystede i bukserne under de hårde sejladser, men samtidig så en sport i dem. De følte sig sikre, når en af brødrene var fører af skibet.

Om kaptajn J. Marshall Phillips går der mange historier, og det samme er tilfældet med hans bror. Men J. M. havde om bord i den 4-mastede skonnert „King Philip“ for vane at gå klædt, som om han skulle lige til en barnedåb. Altid havde han fint tøj på, hvordan vejret så end var. Når han i en hivende kuling drev skibet frem med 14 knops fart, kunne man se ham

spankulere rundt på dækket i fineste pudt med puritaner-tørklæde om halsen og i dette en funkende diamant.

Han ofrede gerne meget for at holde på sine fine manerer. Han kunne stå ganske urørlig få centimeter fra klydset og se en slæbetrosse forsvinde ud i karret for evigt. Han ville nødigt tilsmuds hænder eller sko for den slags bagateller. Men samtidig sejlede han, som den skinbarlige satan var i kølvandet på ham!

De fine manerer kunne tyde på ødselhed, men trods alt lykkedes det brødrene at skrabe en pæn sum penge sammen, så de — henholdsvis i Taunton og Fall River — kunne stable hver sin flåde på benene og selv administrere dem. Samtlige 19 skibe i denne brødre-flåde var skonnerter. De varierede i størrelse fra 343 til 1670 tons brutto. Begge var yderst respekterede i de byer, hvor de slog deres folder, og samtidig havde man stor tillid til deres økonomiske sans. Ingen var bange for at sætte penge i deres skonnerter. J. M. udstrakte iøvrigt sin virksomhed også til andre områder, og før han døde i 1893, var han blevet enejer af Taunton Jernstøberi.

Dampumpen ilod

Nogle af skibenes skæbne kendes og skal kort fortælles her:

4-mastet skonnert „King Phillip“ gik ned med hver eneste sjæl. Dette skib, der sejlede som død og djævel, var bygget af H. M. Bean i Camden, Maine. En model af det smukke skib findes udstillet på Smithsonian Museum i Washington DC. Skibet forliste i den såkaldte Portland-storm den 27. november 1898 med en ladning kul om bord. Formentlig er skonnerten sunket ud for Cape Cod, for adskillige vragestykker fra den drev ind på land her. Blandt vragegodset var et stort stykke tømmer, hvorpå dampumpen endnu befandt sig. Alle mand omkom.

4-masteren „Sahra W. Lawrence“ gjorde sig bemærket ved at fuldføre ikke mindre end 20 kulrejser på et år. Det gjaldt om at gøre så mange rejser som muligt, for fragterne var fine, ja, så fine, at det ligefrem kunne betale sig at lade skibet bugsere helt fra Greenwich Pier i Philadelphia til Boston. I løbet af de første 18 måneder af sin karriere præsterede skibet at indtjene de tre fjerdedele af sine byggeomkostninger. Det var ligesom mange andre af brødrenes skibe forsynet med sænkekøl. Brødrene mente, at fordelene ved sænkekølene opvejede alle ulemper, og blandt fordelene var den kendsgerning, at sådanne skibe holdt god højde under sejlads på bidevind. „Sahra“ forliste den 10. februar 1909 på Hen & Chicken Shoal ved Delaware-kysten.

3-mastet skonnert „Roger Drury“ blev bygget i Boston i 1892 og forliste ti år efter på Monomy Point. Tonnagen var 361 tons brutto. Også 3-masteren „Charles Briggs“, der var bygget i 1879 af Goss & Sawyer, forliste. Skonnerten, som var på 720 brt, mødte sin skæbne på „Little Nathan“ i 1899.

Den største slettopper, der er bygget, var 3-mastet skonnert „Bradford C. French“. Den var på 969 tons brutto og bygget af D. Clark i Kennebunk 1884. Den

strandede i 1894 på Dickens Point, men fik igen vand under kølen. Senere skæbne ukendt.

En kold skæbne

Med et halvt års mellemrum var skæbnen to gange ude efter 4-mastet skonnert „Eagle Wing“. Dette skib var bygget i 1891 og målte 1232 brt. Den 23. oktober 1919 kom skibet meget læk ind til St. Thomas, og den 15. april 1920 måtte det — også på grund af en lækage — landsættes på Cuba-kysten.

Et koldt endeligt i højeste potens — med is både inden og uden borde — fik 3-mastet skonnert „Alfred Brabrook“. Dette skib var bygget i 1873 af Goss & Sawyer i Bathurst. Det var på 563 tons brutto. I begyndelsen af marts 1899 afsejlede skonnerten fra Boothbay i Maine med kurs mod Charleston i South Carolina. I lasten var der is.

Da skibet ved aftenstide den 7. marts nåede ud for helvedet ved Cape Hatteras, fik det en forrygende snestorm over sig. Kommandoråbene gjaldede gennem stormen, og folkene arbejdede deres valne hænder til blods, men inden man nåede at få rebet og bestemt skibets plads, strandede „Alfred Brabrook“ to sømil norden for Gull Shoal redningsstation.

Der blev straks afskudt en redningsraket ud mod skibet for at etablere forbindelsen med redningsstol. Raketten faldt godt ned over skibet, men på grund af sneen, stormen og den isnende kulde tog det hele morgenstunden, før man fik anbragt stolen rigtigt. Trods alt lykkedes det at redde hele den otte mand store besætning nogenlunde uskadt i land. Forkomne var de allesammen efter den isnende tur gennem brændingen. Kort efter skiltes skibet ad, og på stranden lå ikke alene vragester i de kommende dage. Kunstige isbjerge fra skibets last drev milevidt bort.

— — —

Model på Kronborg

Også skibsbyggerfirmaet Carlton Norwood & Co. i Rockport, Maine, beskæftigede sig med rederivirksomhed. Firmaet byggede ialt 14 store skonnerter og andre sejlskibe, som de selv administrerede. De fleste af firmaets egne skibe var store, oceangående fuldriggere. En 4-mastet træbark, „Frederick Billings“, kan ses i model på Kronborg-museet. Dette skib var på 2.497 tons brutto og 4.200 tons dødvægt.

Om skonnerternes skæbne foreligger på denne side af „dammen“ kun få oplysninger. Lods Gruelund kender kun 3-masteren „Hattie C. Lune“s. Denne skonnertbrig var bygget af firmaet selv i 1891 og målte 536 tons brutto. I februar 1912 blev den forladt i synkefærdig stand i rum sø.

Efter oplysninger fra lods Gruelund.

Har Du læst „Sejl og Motor“

„Busuanga“

er virkelig et hjem for sin besætning!

Man ville uden tvivl udsætte en gammel sømand, der ikke har sat sine ben om bord i et skib i de sidste par årtier, for et alvorligt chok, hvis man tog ham med om bord på et hypermoderne skib som ØK's „Busuanga“. Han ville næppe tro sine egne øjne, når han så, hvor smukt og praktisk et dansk skib af i dag indrettes.

Noget af det mest interessante om bord i m/s „Busuanga“ er skibets cafeteria. Cafeteria-systemet er godt på vej til at erobre den danske handelsflåde. Dets børnesygdomme er forlængst overstået, og det er det nye ØK-skib et strålende bevis på.

Før „Busuanga“ afsejlede på sin første rejse fra København, havde Vikingen lejlighed til at bese skibet og tale med besætningen, der udtrykte tilfredshed med beboelsesforholdene.

„Busuanga“ har ligesom tankskibene maskineriet anbragt agter. Denne placerings tekniske fordele skal vi ikke komme ind på her. Men da maskinbesætningen også bor agter — ligesom dæksbesætningen — har det moderne maskineris betvingere fået den kortest mulige vej til arbejdet.

Også vejen fra beboelse til messer er meget kort. Messerne ligger nemlig lige over de forskellige kamre, og fra messerne er der kun få skridt til mandskabets dagrum og officerernes rygerum.

Messerne med deres cafeteria-system imponerer alle, der kan lide gedigent arbejde. I mandskabsmessen møder man op ved cafeteria-disken, hvor kabyspersonalet øser maden op. Hver mand tager sin tallerken og rækker den ind over disken. Hvis den står på varm ret, kommer tallerkenerne varme op, efterhånden som man tager af stablen.

Varm mad er altid varm, når man får den fra en skibs-cafeteria. Kantinerne, hvorfra den øses op, er opvarmede. På den anden side er kolde retter som f. eks. is eller budding virkelig kolde, idet cafeterien også er indrettet med køleskab. Alt er uhyre rent og hygiejnisk, og det rustfri stål, som dominerer en cafeteria, giver ligefrem ekstra appetit.

Kaffe eller the tapper besætningen selv fra haner ved disken, og der er ingen fare for, at kaffen er kold, når man får den, selv om den er placeret side om side med en hane, hvorfra man kan tappe isvand!

Det ser ligefrem festligt ud, når frokosten er klar i messen. Pålægget ligger pænt og tilløkkende på cafeteria-disken, og i det næste ØK-skib vil man arrangere det sådan, at besætningen selv kan tage af pålægget.

På hver side af disken hænger der om bord i „Busuanga“ en lille glasbeholder med nogle små, blå kugler. Hver gang man trykker på en fjederknop under glæset, triller en af kuglerne ud i hånden på en. Kuglerne —? Ja, det er vitaminpiller med alle de forskellige former for vitaminer, et menneske behøver!

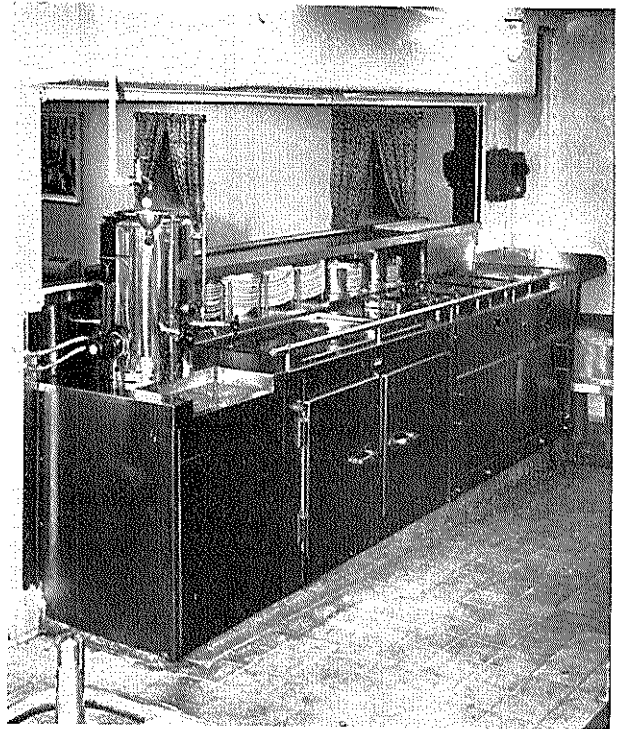
Hverken i messe eller kabys er der mados. Et kraftigt sugelanlæg i kabysen sørger for, at der aldrig „bliver røg i køkkenet“. Lovrigt skaffer hele besætningen under de bedste klimatiske forhold, hvadenten tropesolen bager over skibet eller en snestorm raser. Messerne er nemlig indrettet med HI-press anlæg, der sørger både for ventilation og airconditioning.

Stolene i messerne er arkitekt-tegnede og vil være en pryde for ethvert hjem og en behagelighed for enhver bagdel! Dørk og skotter er udført i hyggelige farver. Både skotter og borde er lavet af warerite. De sidstnævnte er i mandskabsmessen røde. Og så er både messer, dagrum og rygesalon smykket med smukke billeder. Der er bl. a. Willumsen-kopier!

I mandskabets dagrum er der radio og behagelige hvilestole. Bordpladerne er her af sort warerite, der tåler høj varme, således at der ikke sker noget, selv om man skulle glemme en brændende cigaret på dem. Dagrummet har også eget køleskab til opbevaring af søfolkenes drikkevarer.

Kabyssen vil kunne gøre de fleste husmødre misundelige. Der findes alle de tekniske hjælpemidler, nogen skibskok med rimelighed kan forlange. Kantinerne, hvorfra maden øses op, har runde hjørner og er hver presset af eet eneste stykke rustfrit stål.

„Cafeteria-systemet er rart rentligt,“ udtalte kok John Nielsen. „Og maden kan umuligt blive bedre end med et sådant system. Maden er altid varm, selv om man



Mandskabscafeteria set fra kabysen.

skulle komme lidt for sent til skafningen. Jeg har prøvet at lave mad ved gammeldags komfurer, men et elektrisk komfur, som det, vi har her i „Busuanga“, er en stor lettelse, selv om man må være forberedt på at sætte maden noget før over end ved brugen af kul- og oliekomfurer.“

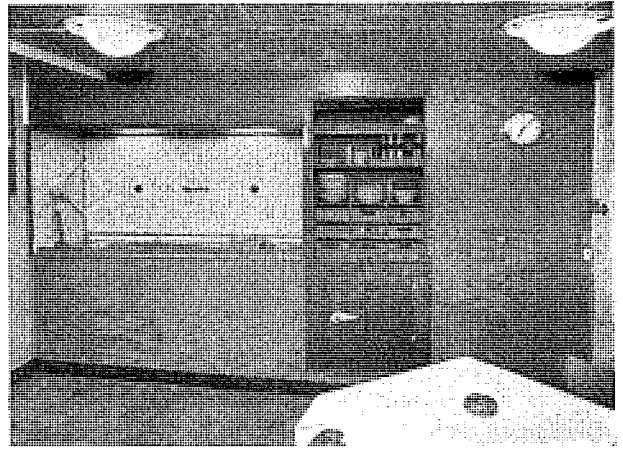
Før i tiden var der en himmelvid forskel mellem mandskabets og officerernes messer, mer. om bord i „Busuanga“ er det faktisk ikke let at sige, hvor officererne holder til, og hvor mandskabet skaffer! Der er lige hyggeligt begge steder.

Skufferne i messerne er udført i teaktræ og lavet sådan, at de ikke ryger på døren, selv om skibet ruller eller stanger. Skufferne er først til at trække ud, når man samtidig løfter dem lidt.

„Jeg tror, cafeteria-systemet er fremtidens løsen,“ udtalte skibets fører, kaptajn A. O. Poulsen. „Jeg har talt med de fleste af besætningen her om bord om forholdene, og alle er glade for systemet, der jo også er meget hygiejnisk og tiltalende.“

Kaptajnens beboelse er lidt af en drøm. Den er faktisk en villa anbragt på et skib. Føreren har sin egen overdækkede veranda, hvor han, som han udtrykte sig, „kan sidde og meditere“. Men en skibsfører har sjældent en ledig stund, og de smukke forhold er en nødvendighed, fordi en skibsfører skal tale med og modtage mange gæster og forretningsforbindelser i de forskellige havne.

Kaptajn Poulsen viste os iøvrigt broen, hvor der for



Officerscafeteria set fra officerernes spisesalon.

første gang i et dansk skib er installeret et „Foxboro“-anlæg, der er et amerikansk produkt. Det drejer sig om en dugpunktmåler, ved hjælp af hvilken man kan se, om lasterne er for fugtige for de varer, der transporteres. Ved hjælp af elektriske blæsere og sugere kan man, hvis fugtigheden bliver for stor, rette på forholdet. På broen findes endvidere et moderne Raytheon-radaranlæg, Sperry-selvstyrer, Amplidan-anlæg, en Jericho-råber, der vil spare kaptajns og styrmænds stemmebånd, når folk på bakken eller passerende skibe skal råbes op. Aldis signallampe og Walkers patentlog samt alle de mange andre moderne hjælpemidler, som i dag står til navigatørernes rådighed, findes også på „Busuanga“.

Også maskinchef Ejnar Jensen, som tidligere har sejlet sammen med kaptajnen, var tilfreds med sit nye skib.

„I 1936 sejlede kaptajn Poulsen og jeg med samme skib. Han var 3. styrmand og jeg 4. mester. Forholdene har ændret sig betydeligt siden. Jeg er uhyre tilfreds med „Busuanga“. Maskinen er fin-fin. Jeg har tidligere haft en sådan maskintype og kender den. Ved at flytte maskinen agterud har man opnået at få en mindre skrueaksel, og tunnellen er forsvundet. Desuden har man fået bedre lastforhold. Der er kun een ting, jeg er lidt ked af. Jeg boede tidligere midtskibs sammen med den øvrige officersbesætning, men er jo nu flyttet agterud, så jeg er isoleret fra de andre officerer. Til gengæld bor jeg jo nu lige over mit lille rige, maskinen, og har let ved at komme til arbejde,“ sagde maskinchefen, inden „Busuanga“ gik fra kaj. —wig.

Fanø Navigationsskole

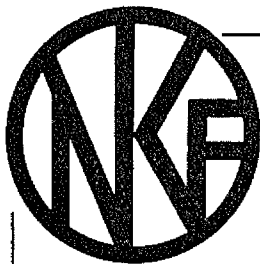
Eksamen ved Fanø navigationsskole sluttede den 13. april. Efter eksamen fandt en festlig afslutning sted på skolen. Til stede var navigationsdirektør Knud Hansen m. fl.

Bestyreren gav meddelelse om de beståede oprykningsprøver og uddelte tre flidspræmier, der alle bestod af en prismekikkert. „Foreningen til søfartens fremme“'s flidspræmie tildeltes Alfred Thygesen Hansen, Eshjerg.

„Konsul D. Lauritzens flidspræmie“ tildeltes Jens Lydom Christensen, Sønderho.

„I. C. Hempels legatfond“'s præmie tildeltes Sonnich Krømann Frederiksen, Brøndsoede.

Toldvagtimester Duysen uddelte for Fanø spare- og lånekasse 2 flidspræmier, der tildeltes Jørgen Elvin Sørensen, Århus, og Poul Andersen, Skive.



Kulsyre
til brandslukning

Tør-is
til konservering
af fødevarer



Nordisk Kulsyrefabrik A/S

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

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

Da Sverige og England var ved at komme i krig

En svensk flådeafdelings spændende sejlads under verdenskrigen

I 1940 kom det til en episode mellem enheder fra den svenske og den engelske flåde ved Færøerne, som på det tidspunkt var blevet besat af England. På baggrund af krigens hastigt skiftende kulisser glemtes affæren hurtigt. Der skete så meget andet på det tidspunkt. Men episoden var alvorlig nok, og det var ikke langt fra, at den medførte Sveriges inddragelse i krigen som Englands modstander.

Mærkeligt nok var Mussolini, der selv var i nød for krigsskibe, gået med til, at den svenske marine købte fire ældre, italienske jagere. Købet kom vist nok kun i stand, fordi Sverige var en betydelig kunde hos den civile italienske skibsbygningsindustri.

I slutningen af marts 1940 ankom depotskibet „Patricia“, der var identisk med et dampskib, som tidligere havde tilhørt Svenska Lloyd, til Italien. Om bord i „Patricia“ befandt sig en hel kommission, der skulle afslutte den endelige handel og overvåge jagerens overlevering til den svenske flåde. Desuden medfulgte personel fra den svenske flåde, som skulle bemande jagerne på hjemrejsen til Sverige.

De fire italienske jagere fik navnene „Puke“, „Psilander“, „Romulus“ og „Remus“ under svensk flag. De to førstnævnte var på 935 tons og var bygget i 1926. De havde en maksimumshastighed af 35 knob. „Romulus“ og „Remus“ (ex „Spica“ og „Astora“) var på hver 638 tons og var bygget i 1934. Deres maksimale fartevne var 34 knob.

Jagerne lå i Spezia, hvor der blev foretaget visse ændringer om bord, som var nødvendige for deres fremtidige tjeneste i Østersøen. Den 1. april hejstes det svenske orlogsflag om bord i fartøjerne, og den 14. i samme måned var man klar til afgang.

Den nye, lille svenske flådeafdeling var under kommando af kommandør Hagman, der havde hejst sin stander om bord i „Puke“. I konvojen var også det svenske tankskib „Castor“. Om bord i „Patricia“ befandt sig 116 passagerer, hvoraf størstedelen var svenske statsborgere, der havde været bosat i Italien, men som på grund af krigen nu gerne ville hjem til Sverige.

Fra Spezia sejlede flådeafdelingen til Neapel, gennem Gibraltar-strædet og til Lissabon, hvorfra man styrede langt ud i Atlanten for at komme bort fra farezonen. Den 2. juni kom man til en irsk havn, og fjorten dage senere sattes kursen mod Færøerne, idet man stadig bestræbte sig på at undgå farezonen. Den 20. juni fandt så den episode sted, som let kunne have kastet Sverige ind i krigen.

Sverige var på det tidspunkt stort set engelskvenligt, men episoden under Færøerne fik mange svenskere til at foretrække Tyskland. Da episoden nemlig endelig var blevet glattet ud og den svenske flådeafdeling på vej ned langs den norske kyst, kastede et britisk fly fire bomber i nærheden af skibene. På samme tid viste tyskerne sig yderst imødekommende

over for de svenske skibe. Tyske orlogsskibe viste galant de svenske fartøjer vej gennem minefelterne og ydede også på anden måde assistance, idet de var klar over, at de her havde en chance for at vise, at de ikke var „så slemme barbarer som disse englændere“. Episoden med nedkastningen af bomberne skyldtes en fejltagelse og blev dybt beklaget fra britisk side, men den havde alligevel sammen med affæren under Færøerne sat sit spor i Sverige, og det tog lang tid, inden såret var helet.

Så alvorlig var affæren — set med svenske øjne — at Sveriges forsvarsminister den 9. august 1940 fremkom med en redegørelse i Riksdagen.

Allerede før 1938, sagde ministeren, havde den svenske marine indledt forhandlinger med den italienske regering om køb af materiel til flåden. Bl. a. var Sverige meget interesseret i at købe torpedoer og torpedoudskydningsapparater. I december 1939 sendtes en delegation til Rom for at slutte handlen. Men forinden havde den svenske forsvarsminister haft besøg af en sagfører, der sagde, at han repræsenterede et italiensk konsortium. På dette konsortiums vegne forespurgte sagføreren, om Sverige var interesseret i at købe krigsskibe i Italien. Den svenske forsvarsminister var lidt betænkelig, bl. a. fordi manden ikke ville ud med navne på de folk, han repræsenterede. Desuden forlangtes der en høj pris for skibene.

Men den svenske marine manglede i høj grad sejlene materiel for fortsat at kunne holde sig neutral under en konflikt. Derfor gik forsvarsministeren ind på at forhandle med det italienske konsortium. Den delegation af eksperter, som i december afsendtes fra Sverige, fik ordre til i Italien at inspicere de fartøjer, der blev tilbudt. Men foreløbig blev handlen ikke til noget.

Men så meddelte den italienske regering, at den var villig til at indlede direkte forhandlinger med den svenske. Resultatet var, at den svenske marine købte de fire jagere, et antal motor-torpedobåde og forskelligt torpedoudstyr. Først når skibene havde fuldført de to trediedele af rejsen hjem til Sverige, skulle den endelige betaling falde. På den måde ville svenskerne få lejlighed til at se, om skibene svarede til forventningerne, inden de rystede ud med det forlangte beløb. I alt kostede skibene 34,95 millioner svenske kroner.

Selve episoden ved Færøerne kom forsvarsministeren ikke nærmere ind på. Men efter at skibene var nået til Göteborg, blev der nedsat en krigsret for at klarlægge de nærmere omstændigheder ved affæren. I slutningen af august offentliggjordes resultatet af retsmøderne.

De fire destroyere og depotskibet „Patricia“ ankom til Færøerne om eftermiddagen den 19. juni. De britiske flådemyndigheder anviste skibene en ankerplads ved Kongshavn (Skålefjord) i nærheden af

RHUM NEGRITA

PRODUKT HA 188

LIQUEURS BARDINET

BORDEAUX



Representant for Danmark:

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

FEM TOP-PRODUKTER

fra „LILY“ BRAND MARINE PAINTS



①

„LILY“ BRAND — modstandsdygtig for al slags vejr.

②

„PRIMERTE“ — ekstra stærkt anti-corrosive, nærmest baseret på zinkchromat-pigmenter.

„PRIMERTE“ 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, så snart den er færdigstrøget, og samtidig er den langtrækkende. Den står til stadighed blank, og binder endnu bedre. Hurtigtærrende.

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 støvfrit. 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

HEJREVEJ 43, KØBENHAVN NV

TELF. ÆGIR 4343

Thorshavn. Først den næste morgen ankom tankskibet „Castor“, og det blev af englænderne anvist en ankerplads lige uden for Thorshavn i betydelig afstand fra de øvrige fem svenske skibe, hvilket ikke var så heldigt. De fire jagere havde kun brændselolie nok til to eller tre timers forceret sejlads, mens de med den tilbageværende oliebeholdning kunne sejle i endnu ca. 25 timer for en fart af under 12 knob. Også beholdningen af ferskvand var efterhånden ret ringe. Der var halvanden times sejlads hen til den ankerplads, hvor „Castor“ lå, og iøvrigt var oleyfildning fra dette skib under de daværende forhold meget vanskelig. For at spare på brændselolien bakkedes fyrene om bord i jagerne, og det ville nu tage mellem to og fire timer at gøre dem klar til afsejling igen.

Til at begynde med var englænderne yderst tjenstvillige over for den svenske flådeafdeling, og kommandør Hagman var overbevist om, at den britiske flåde kun havde venlige hensigter over for skibene.

Englænderne var imidlertid på det tidspunkt meget nervøse. Dunkuerque var lige overstået, og tyskerne var meget stærke. Storbritannien sloges med ryggen mod muren. Mange neutrale lande anså allerede de allieredes kamp for at være tabt og gjorde meget for at tækkes Hitler. Det var derfor ikke så mærkeligt, at englænderne troede, at de tidligere italienske krigsskibes sejlads under svensk flag var et camoufleret forsøg på at styrke den tyske Kriegsmarine. Englænderne var i virkeligheden bange for, at de fire jagere skulle overdrages til tyskerne!

Om morgenen den 20. juni kom en britisk søofficer om bord i jageren „Puke“ for at tale med kommandør Hagman. Han havde dårlige nyheder med. Den britiske regering, sagde han, følte sig tvunget til at tage jagerne i forvaring, for at de ikke skulle falde i tyskeres hænder. Allerede tre timer senere skulle skibene forlades af de svenske besætninger, sagde englænderen. Skibene ville forblive svensk ejendom, og der ville blive ydet fuld erstatning for tab eller skader. „Patricia“ og „Castor“ ville få tilladelse til at fortsætte rejsen.

Englænderne mente fuldt ud, hvad de her sagde. Hvis svenskerne viste tegn til at ville gøre modstand, ville der blive grebet kraftigt ind, tilføjede den britiske officer.

Selvfølgelig nægtede kommandør Hagman at efterkomme denne usædvanlige ordre. Han sagde rent ud til englænderen, at han hellere ville kæmpe eller sænke sine skibe end efterkomme en så drastisk ordre fra en fremmed flåde. Iøvrigt forlangte han at komme til at konferere med sin regering over radioen, gerne på engelsk, så de britiske myndigheder kunne følge med i, hvad der blev sagt. Men ikke engang dette ville englænderne gå med til. Officeren sagde rent ud, at der ville blive anvendt magt, hvis svenskerne forsøgte at kalde deres regering over radioen, eller hvis de i det hele taget prøvede at komme i kontakt med overværdeneren.

Kommandør Hagman fremsatte en mundtlig protest og forlangte samtidig, at de britiske krav blev frem-

sat skriftligt, hvorefter han ville svare skriftligt også. Dette gik englænderen med til.

Kl. 9 samme morgen, to timer efter besøget, fremsendtes de britiske krav skriftligt. Et svar forlangtes afsendt en time senere. Samtidig fremsattes krav om, at Hagman, alle hans officerer og besætningsmedlemmer fra samtlige fire jagere gik fra borde for at afsejle til britisk havn. Hvis svenskerne nægtede dette, ville der blive anvendt magt. Og hvis forsøg blev gjort på at sænke fartøjerne, ville englænderne forhindre det og betragte skibene som britisk ejendom. Iøvrigt måtte ikke engang „Castor“ og „Patricia“, selv om de kunne fortsætte rejsen, bruge deres radio, før de var ude i rum sø, blev det understreget.

Inden tirnen for svarets aflevering gik ud, sammenkaldte kommandøren skibscheferne fra de fire jagere samt fra depotskibet „Patricia“. Chefen for „Castor“ var for langt væk, til at man kunne få fat i ham. Hagman sagde, at der var tre måder at klare problemet på: Enten kunne man kæmpe, man kunne sænke skibene, eller man kunne midlertidigt lade englænderne få deres vilje under protest. I sidstnævnte tilfælde kunne „Patricia“ og „Castor“ stikke i søen og kontakte den svenske regering, hvorefter problemet kunne løses ved forhandlinger mellem denne og den britiske regering. Hagman mente, at jagernes besætninger kunne overføres til tankeren og forsyningskibet.

Mens Hagman drøftede situationen med sine officerer, understregede englænderne med al tydelighed, at deres trusler ikke var tomme fraser. Tre store destroyere af „Tribal“-klassen viste sig ved indsejlingen til fjorden. Den svenske flådeafdeling var spærret inde. Englænderne havde i forvejen fortalt, at hele fire skibe af denne klasse var til rådighed, og at de også rådede over flere mindre enheder ved Færøerne, som hurtigt kunne blive sat ind på en hvilken som helst opgave. Desuden rådede englænderne over svært skyts på land.

De engelske destroyere var dobbelt så store som de svenske „Puke“ og „Psilander“ og altså tre gange så store som „Æmus“ og „Romulus“. Desuden var de betydeligt bedre armerede. De svenske skibe var ikke fuldt armerede.

De svenske officerer indså, at overmagten var for stor til, at de kunne kæmpe sig ud på åbent hav. En kamp ville kun blive af symbolsk karakter og koste en masse blod. Hvis besætningerne selv sænkede deres skibe, ville Sverige ikke alene miste skibene, men også den erstatning, englænderne havde lovet, og desuden var der så mulighed for, at „Patricia“ og „Castor“ ikke ville få tilladelse til at afsejle.

Resultatet blev, at svenskerne gik ind på de britiske forlangender, men under meget kraftig protest. Især protesterede Hagman imod, at han ikke måtte sætte sig i forbindelse med sin regering via æteren. Endvidere understregede han det engelske løfte om, at skibene stadig ville forblive svensk ejendom, og om at englænderne ville betale erstatning for alle lidte skader. Endelig forlangte han, at de svenske besætninger ikke skulle bringes til britisk havn, men måtte overføres til

„Castor“ og „Patricia“. Dette gik englænderne med til. Og så gik svenskerne fra borde, mens de lod det svenske flag vaje på de fire jagere.

Den næste dag afsejlede tankeren og depotskibet fra Færøerne, og ude i rum sø kontaktede Hagman den svenske regering pr. radio for at modtage instruktion. Af den svenske flådechef fik han ordre til at sejle mod Færøerne igen, hvorefter den svenske regering indledte drøftelser med den britiske. Resultatet blev, at jagerne blev frigivet.

På vejen hjem til Sverige var det så, at jagerne blev angrebet af et britisk bombefly. Der skete ikke større skader. Episoden skyldtes en fejltagelse, som den britiske regering beklagede dybt. Samtidig fik det britiske militær understreget allerede givne ordrer om, at de svenske skibes rejse ikke måtte forstyrres på nogen måde.

Man kan måske nok synes, at den britiske fremgangsmåde var lovlig hårdhændet, men englænderne havde på det tidspunkt ikke råd til at være blåøjede. Tyskerne var knusende stærke på det tidspunkt, og havde de villet, kunne de sikkert mageligt have rendt Sverige over ende i løbet af få dage, sådan som det var sket med Danmark og Norge for bare at tage de mest nærliggende eksempler. Skete dette, ville de fire skibe sammen med resten af den svenske flådes enheder måske falde i tyskernes hænder.

Heldigvis havde tyskerne mærkeligt nok ikke på det tidspunkt sådanne planer med hensyn til Sverige, og senere blev det svenske forsvars styrke — bl. a. takket være Mussolinis fire destroyere og en del motor-torpedobåde — så stor, at Hitler virkelig ville risikere noget ved at angribe Sverige.

Løvrigt viste de italienske skibe sig fuldt ud at svare til de svenske forventninger, ja, de overgik dem endog, og skibene ankom til Sverige på et tidspunkt, hvor den svenske orlogsflåde ikke var ret stærk. De to største af jagerne udrangeredes forøvrigt kort efter krigens afslutning, men havde da opfyldt en mission.

Trods alt kan sikkert både England og Sverige være tilfredse med, at affæren ved Færøerne fik den afslutning, den gjorde.

Otto Ludwig.



KGL. HOFMØBELFABRIKANT
C. B. HANSENS ETABL.

BREDGADE 32
København K.

Central 386 — 11,386 — 11,585

Rustfri kogekar i højeste kvaliteter

CONTACTO

med plansleben bronzebund



Katalog sendes på forlangende

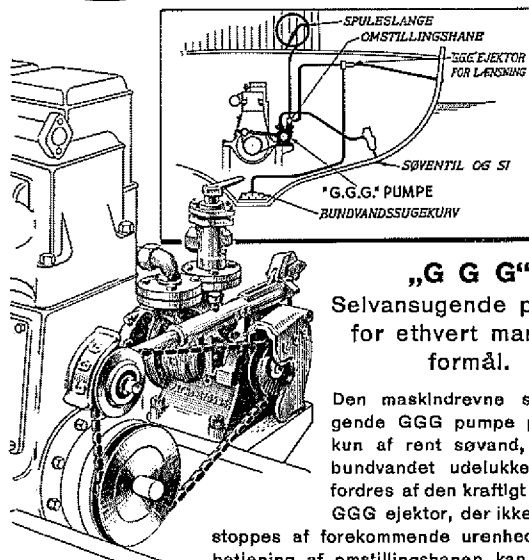
OLUF BRØNNUM & CO.
KONGELIG HOFLEVERANDØR

HOLBERGSGADE 8-10 TLF. CENTRAL 8750

- lige bag **KØBENHAVN K** *Størekassen!*

**GILKES
PUMPS**

GILJECTOR lænepumpe, afvaskingspumpe 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 ejector, der ikke kan for-

stoppes af forekommende urenheder. Ved betjening af omstillingshanen kan pumpen samtidig virke som spulepumpe.

Kan påmonteres alle eksterende motorer.

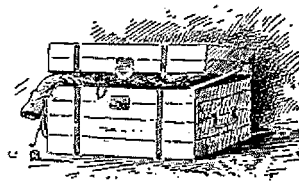
GILBERT GILKES & GORDON LTD
PUMPE- OG VANDTURBINE-FABRIKANTER

KENDAL OG LONDON, ENGLAND

Danish Agents: HANS BUCK & CO. A/S, COPENHAGEN V.

...fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



Ret op og ned

Amerikaneren Iver Johnson har fået tilnavnet „den levende korkprop“, efter at han er begyndt at lære den amerikanske marines personel, hvordan man skal holde sig flydende i vandet uden at røre en muskel. Johnson har demonstreret sin teknik på flådens øvelsesskoler ved de store indsøer. Han siger slet og ret, at man ved skibbrud eller overbordfald skal holde sig flydende ved at stå lodret i vandet. Den gamle metode med at ligge på ryggen er for anstrengende og tillige upraktisk. Man skal trods alt bruge musklerne og kan ikke se andet end himlen. Omvendt med Johnsens lodrette stilling. Den kræver overhovedet ingen brug af musklerne, og man kan iagttage eventuelle fartøjer i nærheden og gardere sig mod vragsstykker, der ellers let kan slå en bevidstløs. Der er bare den hage ved Johnsons metode, der kræver fuldstændig afslappelse, at det tog ham tolv år at lære den. Han hævder imidlertid, at andre kan lære den på næsten ingen tid, nu da han kan give tips.

Bankassistenter søger hyre

Det er ikke hver dag, der sker væbnet roveri i en bank, og derfor er banklivet ikke altid lige spændende. Der er mange bankfolk, der misunder sømanden hans „friske“ liv, men ingen af dem har hidtil haft mulighed for at tage jobbet med på langfart. Bankfunktionærerne Donald S. Gould og Monte J. Robinson fra American Trust Company i San Francisco har imidlertid fornylig fået hyrer om bord i Matson Lines to nye luksulinere „Mariposa“ og „Monterey“, hvor banken har oprettet filialer. Funktionærerne, der er ungkarle på henholdsvis 33 og 26 år, sejler i farten mellem San Francisco, Hawaii, Australien og New Zealand. De har begge bundet sig for to år på søen.

Andre mærkelige job på søen?

Mange erhverv er efterhånden repræsenteret blandt de sofa-rende. På de store linere har man således faste barberer, dame-frisører, skønhedseksperter, massører, bademestre, butiksekspe-dienter, musikere, gymnastik- og svømmelærere og endog gartnere til at passe skibenes mange grønne planter. Kender læserne andre morsomme skibsjob, hører jeg gerne fra dem!

Ak, så forandret!

Civilisationen tromler frem over alt — selv på de steder, vi som børn troede ville forblive urørte. Se nu f. eks. til Robinson Crusoes ø, Juan Fernandez: Hvor den skibbrudne sømand Alexander Selkirk blev skyllet i land og oplevede alt det, der gav anledning til historien om Robinson Crusoe, har befolkningen nu elektrisk lys og kraft!

Tjære-kaptajner

Om bord i de engelske orlogsskibe skelnede man i det ferrige århundrede mellem skibschefer, der havde søen som profession, og mellem dem, der blev skibschefer takket være venner ved hoffet. De første kaldtes „Tarpaulin Captains“, og skibscheferne med de fine forbindelser kaldtes „Gentleman Captains“.

Den gule eskadre

At være „admiral for den gule eskadre“ var i det attende år-hundrede et meget let job inden for den britiske flåde. Eskadren eksisterede nemlig slet ikke. Udtrykket var admiral Ansons op-findelse. Søofficerer, der blev udnævnt til admiraler, men

som samtidig trådte ud af aktiv tjeneste, kaldte Anson nemlig for „admiraler i den gule eskadre“!

Englændere i Danmarks flåde

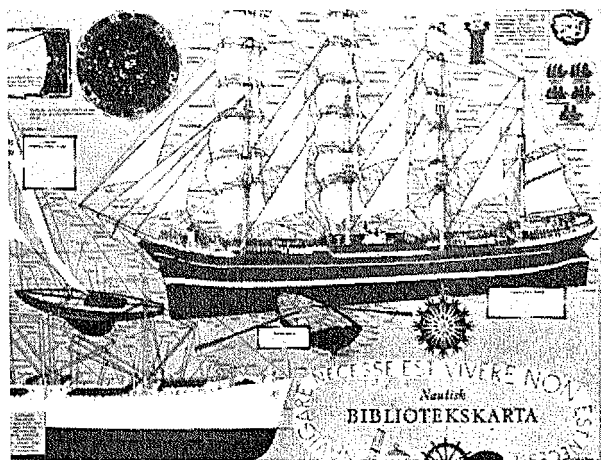
Den danske orlogsflådes maskinkorps er kun lidt over hundrede år gammelt, idet det først blev grundlagt i 1851. De første maskinmestre i søværnet var „importerede“ englændere, der efterhånden oplærte danske kolleger. Den engelske flådes maskinkorps var allerede grundlagt i 1835.

Muskinmestre med primadonna-nykker!

Også i den danske handelsflåde måtte man til at begynde med ty til England for at skaffe maskinpersonel. De engelske maskinmestre var klar over deres eget værd, og under en prøvetur med et dansk skib i begyndelsen af 1850'erne, gik maskinen pludselig i stå, fordi „mester“ blev sulten og ville holde frokost!

Ingen penge i femten år!

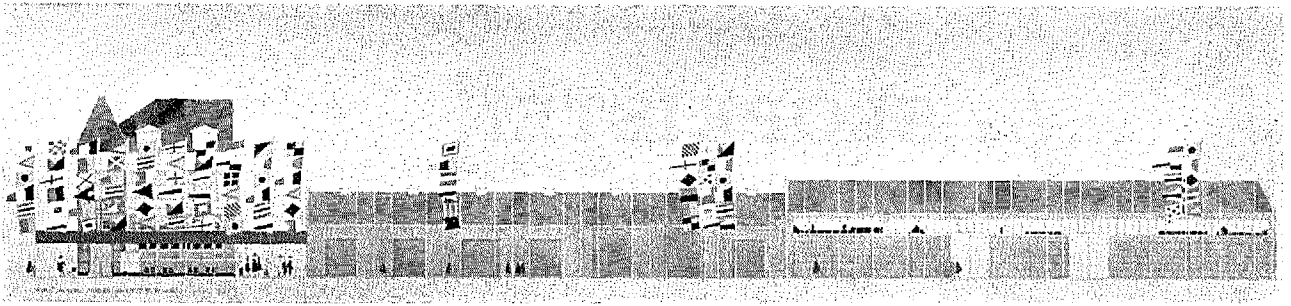
Der har været perioder i den danske flådes historie, da perso-nellets familier i land sultede, fordi staten var adskillige måne-der bagud med hensyn til udbetalingen af forstrækning. Men det var ikke alene i den danske flåde, folkene led af tørre lomme-merter. I den engelske flåde fik både officerer og mandskab først hyren udbetalt, når skibet blev lagt op. For de flestes vedkommende skeie udbetaling af forstrækning således ved vintrens begyndelse. Men var et orlogsskib på langfart, kunne det have lange udsigter med udbetalingen. Om bord i HMS „Fox“ varede det således engang femten år, inden besætningen fik penge. I HMS „Rattlesnake“ (forresten også et uheldigt navn for et orlogsskib) ventede besætningen i fjorten år, og „Centurion“s besætning fik først forstrækning efter elleve års forløb! Samtlige tre skibe gjorde tjeneste i Indien.



Lille udsnit af det populære NAUTISK BILLEDVÆGKORT (fuld størrelse 123x69 cm). Pragfuldt trykt i otte farver. Masser af enkelttegninger og oplysninger på svensk. Trods de mange detaljer er det af stor kunstnerisk helhed og dekorativ virkning. - Pris kun kr. 8,50. - Leveres i paprulle.

ANDR. FRED. HØST & SØN

KONGELIG HOFBOGHANDEL - BREDGADE 35 - CENTRAL 5051 - 7571
Danmarks største lager af søfartslitteratur



Skibsudstyrsudstillingen i Frihavnen

En international skibsudstyrsudstilling vil blive afholdt i dagene 13.—26. maj i Københavns Frihavn.

Prins Axel er udstillingens protektor, og en del af skibsfartens førende folk er medlemmer af udstillingskomiteen. Udstillingen, der særlig vil omfatte skibsudstyr, som har vanskeligheder ved at komme fra udlandet gennem Frihavnen, vil her finde et udmærket sted i den gamle restauration „Atlanten“, der er restaureret til dette brug.

„Atlanten“ er, hvis udstillingen vinder rigtig tilslutning, forbundet med et stort pakhuis, som bliver inddraget i udstillingens område.

Frihavnsdirektør Axel Brønøe venter sig meget af denne nye service for Frihavnens kunder, og man regner med, at det besøgende publikum vil kunne komme om bord i nogle af vore mest moderne skibe, f. eks. den nye norgesbåd „Prinsesse Margrethe“.

168 saltskud for Elizabeth ved ankomsten!

Dronning Elizabeth og Prins Philip af Storbritannien har forhåbentlig ikke alt for sarte tæmmehinder, for ved ankomsten til København vil de blive hilset velkommen med en kanonade, der vil få ruderne i byen til at dirre.

Dronningen og hendes gemal kommer hertil ad søvejen med kongeskibet „Britannia“, som ledsages af tre britiske destroyere. Ved Skagen vil de britiske skibe blive mødt af to danske fregatter af „Hunt“-klassen. Besætningerne om bord i de danske orlogsskibe stiller sig op ved lønningen og gør efter traditionen front mod de britiske fartøjer.

Derpå vil de danske fregatter affyre 21 saltskud, hvilket traditionen foreskriver for regenter. Personlige salutter besvares ikke. Kanonerne på Kronborg afgiver også 21 skud for dronningen, og de britiske skibe affyrer 21 skud for det danske nationalflag. Salutter for flaget besvares altid, og Kronborgs kanoner skal altså ved denne lejlighed affyre ialt 42 skud.

Batteriet Sixtus på Holmen afgiver ligeledes en personlig salut, og det samme gør englænderne for Kong Frederik, når han møder op til modtagelse på Toldboden. Når Kong Frederik går om bord i chaluppen for at sejle ud til „Britannia“, hilser også de danske kanoner ham med 21 skud.

Når Dronning Elizabeth stiger i land, hilses hun med endnu 21 skud. Og så bliver der forholdsvis stille. Men over de kongeliges hoveder vil danske jetjagere stadig larme. Jet-jagerne møder op, mens „Britannia“ endnu befinder sig i Sundet, og eskorterer den fornemme flotille det sidste stykke vej ind til København.

Når Dronning Elizabeth og Hertug Philip igen forlader København ad søvejen, vil saltskudene atter brage. Der vil blive holdt meget nøje regnskab med antallet af skud. Måske kan det synes ret ligegyldigt, om der affyres eet skud mere eller mindre, men det er det ikke. I middelalderen var det en diplomatisk fornærmelse, hvis der manglede et skud. Skulle Dronning Elizabeth ved ankomsten trods alt få et saltskud for lidt, klarer man forhåbentlig miseren ligeså elegant som i 1858. Det pågældende år blev der den 20. september udstedt en ordre til chefen for hovedvagten i København, hvori det bl. a. hed, at „da den svenske korvet „Najaden“ ved sin ankomst kun fik sin salut på 9 skud besvaret med 8, skulle den ved afgang fra havnen have et skud mere, end den selv afgav“!

Den første Dronning Elizabeth af England var iøvrigt ikke så glad for den megen saltskydning, og det skyldes hende, at saltskydning stadig er forbudt på Themsen oven for Gravesend. Ved en bestemt lejlighed befandt dronningen sig nemlig på Greenwich Palace, da en salut blev affyret. En af salverne drøede ubehageligt nær ved hende, og det blev hende for meget. Siden den dag har saltskydning derfor været forbudt på den øvre del af Themsen!

—wig.

BASSE & CO.

Amaliegade 33, København

Telf. Minerva 3232

Telegramadresse: Dampbetland, Steampacific

Fjernskriver: no. 2250

*

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

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

Typebestemmelse

ved morsomt navnesystem

Det bliver mere og mere almindeligt at give skibe navne efter et bestemt system på den måde, at hvert enkelt rederi opkalder sin flåde efter dyr, fugle, fisk, floder, lande o. s. v. eller giver skibene navne med bestemte forstavelser. På det område er vi forresten ganske godt med herhjemme.

I USA har man taget skridtet fuldt ud og har døbt alle skibe inden for en bestemt klasse efter et bestemt system, således at det er meget let at sige, hvilken type et skib er af.

I den amerikanske handelsflåde findes fragtskibe af syv forskellige hovedtyper. Først og fremmest er der de to mest kendte, liberty- og victory-skibene. De førstnævnte kaldes tit „krigens arbejdsheste“. De blev bygget i et antal af ca. 2.500 under den anden verdenskrig. De havde og har hver en lastekapacitet af ca. 10.800 tons og en fartevne af 10 knob. De blev allesammen opkaldt efter afdøde, kendte personligheder, der gjorde en bemærkelsesværdig indsats for amerikansk kultur, mens de levede. Andre blev opkaldt efter mænd indenfor handelsflåden, der mistede livet under arbejdet.

Efterhånden blev liberty-skibene for langsomme over for de hurtige tyske og japanske u-både, og så begyndte amerikanerne i stedet at bygge victory-skibe. Ca. 500 af disse skibe så dagens lys. De har omtrent samme lasteevne som deres forgængere, men kan gøre en fart af mellem 16 og 18 knob. Inden for victory-skibene findes flere underklasser. 34 skibe blev opkaldt efter lande, der kæmpede mod nazisterne, og havde alle efternavnet „Victory“. En anden serie blev opkaldt efter mindre amerikanske byer, skoler og universiteter — også med efternavnet „Victory“.

En anden serie skibe tilhører C-1 klassen. Det er skibe med en lastekapacitet af ca. 7.400 tons. De blev alle opkaldt efter forbjerge. Et hedder f. eks. „Cape Junction“, et andet „Cape Trinity“ og et tredje „Cape Isabel“.

Så kom C-2 typen, der har en lasteevne af ca. 8.900 tons. Dens skibe kan sejle med en fart af 16 knob og er alle opkaldt efter berømte clippere som f. eks. „Great Republic“.

C-3 typens „medlemmer“, der er skibe med en lasteevne af ca. 12.000 tons, er opkaldt efter fugle, fisk og

andre dyr. De har allesammen fornavnet „Sea“. Et eksempel er „Sea Bass“. De har hver en fartevne på 17 knob.

C-4 typen er skibe med en fartevne af ca. 18 knob. De kan hver laste ca. 14.600 tons. De er også opkaldt efter fugle, fisk og andre dyr, men har fornavnet „Marine“. Et af dem hedder „Marine Falcon“, et andet „Marine Panther“ og et tredje „Marine Tiger“. Disse fartøjer var oprindeligt bygget til ekspresrejser langs kysten, men under krigen omdannedes mange af dem til troppetransport- eller hospitalskibe.

Endelig er der T-2 typen, der består af tankskibe med en fartevne af ca. 18 knob. Disse skibe er opkaldt efter berømte amerikanske slag, nationalparker, monumenter, historiske steder o. s. v.

Desuden har mange amerikanske rederier deres egne navnesystemer. American Mail Line i Seattle giver alle sine skibe efternavnet „Mail“ med et geografisk fornavn som f. eks. „American Mail“, „China Mail“ og „Java Mail“.

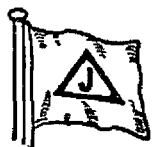
American President Lines opkalder selvfølgelig sine skibe efter amerikanske præsidenter, og foreløbig har der været navne nok at vælge imellem. — Grace Lines skibe har alle fornavnet „Santa“, f. eks. „Santa Barbara“ og „Santa Rosa“.

Pacific Far East Line bruger „bjørnenavne“ med et geografisk fornavn. Eksempler: „Alaska Bear“ og „Canada Bear“. — Sun Oil Company giver sine skibe navne med efternavnet „Sun“ og ligesom det forrige rederi et geografisk fornavn. Nævnes kan f. eks. „Atlantic Sun“ og „Delaware Sun“.

The Texas Co. bruger ganske simpelt navnene på de amerikanske stater uden andre dikkedarer. Endelig kan nævnes Seas Shipping Co., der giver sine skibe „Robin“-navne som f. eks. „Robin Doncaster“, „Robin Sherwood“ og selvfølgelig „Robin Hood“!

Navnesystemerne har deres praktiske sider, og desuden er de jo også tit meget morsomme. Noget af det ejendommeligste er det dog, at man kan risikere at se en førstmand komme flydende midt ude på havet i form af skibet „Forester“. Det engelske rederi Thos. & Jas. Harrison opkalder nemlig sin flådes enkelte enheder efter forskellige professioner. Det kan også ske, at man på Atlanten træffer på en „Planter“, en „Naturalist“, en „Speaker“ og en „Diplomat“!

—wig.



Dampskibsselskabet

JUTLANDIA

JENS TOFT

Toldbodgade 29

TELF. *8192

A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders



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. 12612 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 - TELEGR.-ADR.: MERSK

Viking=Filmen

Af Carl Østen

Kopien af det verdens-berømte vikingeskib „Gokstad-skibet“ på „Norsk folkemuseum“ på Bygdøy ved Oslo, som lige er lavet til filmen „The Viking“, er ikke som nævnt i dags-pressen den første kopi. Den findes nemlig i „Gods own Country“, nærmere stedsbetegnet til „Lincoln Parc“ i Chicago! Skibet er ydermere selv kommet sejlende dertil, hvilket skete i 1893. Udgangspunktet var Oslo. Her er dets historie: Forlængst afdøde norsk søfartsdirektør Magnus Andersen, der i 1886 med en kammerat forgæves havde forsøgt at krydse Atlanten i kun en „Arendalsjekte“ (sejladsen endte galt et par dages sejlads fra New Foundland-bankerne), ville så gøre forsøget med et vikinge-skib. Efter at det var lykkedes ham at rejse kapital til bygning af en kopi af det kendte norske 1000 år gamle „Gokstad-skib“, stod det med ham som fører ud af Oslo-fjorden i maj 1893. 12 „nutids-vikinger“ udgjorde dets menige besætning, målet i Amerika var en verdens-udstilling i Chicago, og motivet var, at man fra norsk side ville søge anerkendelse af Leif Erikson som Amerikas rette opdager, altså ikke Columbus. New York nåedes virkelig uden havari eller andet uheld, et bevis for disse ældgamle fartøjers fortræffelighed. Denne viste sig først og fremmest i, at skibet ikke tog sø over, men kun lidt sprøjt foran midtskibs i skarp bi-de-vind, at side-roret virkede yderst effektivt under alle vejr-forhold, og at skibet takket være klædningens sammen-surring med vidjer i stedet for nagel-spiret viste meget større elasticitet i sine bevægelser end vor tids fartøjer. Til alles overraskelse var det ydermere trods sin enkle sejl-føring, det rød-hvid-stribede rå-sejl, en ypperlig bi-de-vind-sejler. (Som noget „snyd“ anvendtes delvis også et slags jager-sejl). Farten over var gennemgående god, under gunstigste forhold 11 knob, en præstation, hvortil skrogets fine linjer var højst medvirkende.

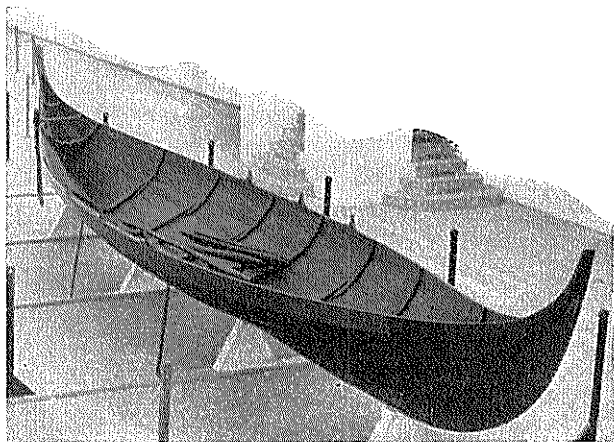
Fra New York fortsattes rejsen via Hudson, Eriekanalen og Michigan-søen, hvor en eskorte på et halvt hundrede dampere med deres tusinder af passagerer gik i skibets køl-vand, til Chicago. På hele ruten om-

trent havde man hilst skibet med hurra-råb, flag, ban-ketter og festtaler. Ganske naturligt blev snekken en meget stor seværdighed på udstillingen. Bortset fra samtidens appendixer i form af flag, det norske vajende fra agterstavnen, det amerikanske fra forstævnen og navnevimplen „Viking“ i maste-toppen, var skibet jo også originalt nok med sine sorte og gule skjolde og forgyldte stævn-forhøjninger, den forreste med et skrækindjagende dragehoved. Nordmandens ide havde ikke alene fået sin store succes, men flere amerikanske aviser anerkendte ligefrem Erikson som Amerikas sande opdager, ja, tilføjede endog, at Columbus havde haft kendskab til denne hans færd.

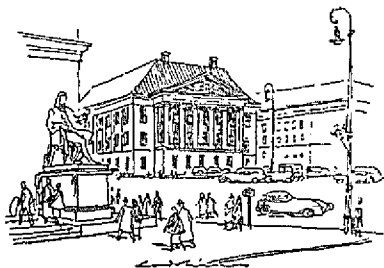
Efter udstillingens lukning sejlede Andersen sit skib nedover Mississipi-floden for til slut at lægge det ind i New Orleans. En kreds af norske i Chicago ville imidlertid som et led i norsk-national ære have det tilbage hertil. Den fornødne penge-sum for købet blev skaffet ved indsamling, og i 1894 overdroges skibet til „Fields Columbian Museum“ mod dets løfte om at ville hæge om gaven. Men med årene drev souvenir-jægere deres mani så vidt, at dels forsvandt skibets kostbarere dele og dels blev skroget ribbet splintvis. Denne vandalisme harmede den norske kvindeforening i Chicago så meget, at den iværksatte en penge-indsamling til skibets restaurering, ca. 30.000 dollars, hvorefter „Viking“ overgaves til „Lincoln Parc“. Her, hvor det kom under tag, kan det stadig ses i fredet, uberørt skikkelse, et naturligt appendix til Leif Erikson-dagen, 9. oktober, som er amerikansk officiel festdag.

Originalen til „Viking“, „Gokstad-skibet“ fra år ca. 900, befinder sig sammen med to andre unica-fæller, „Tune“ og „Oseberg-skibet“ på museet på Bygdøy ved Oslo, verdens eneste museum af sin slags. „Gokstad-skibet“, der er 24 m langt, 5,24 m bredt (midtskibs) og 1,70 m højt (fra køl til lønning), er af eg og klinkbygget. På styrbørds låring findes roret, der nærmest har form som et åreblad, med pinden tværskibs ind. Masten i midten var til at lægge ned. I hver side er der skvætbord til 16 årer, hvilket krævede en betjening på mindst 32 mand. Disse skvætbord er indrettet sådan, at de kunne dækkes til i søgang. Klædningen i bordene var som før nævnt sammenholdt af vidjer. Og tætningen herimellem bestod af tre-slået garn og spundet dyre-hår.

„Gokstad-skibet“, som er det længste og bedst bevarerede af alle i verden fundne, blev udgravet 1880 nær Sandefjord af en høj, hvis tvær-mål var ca. 50 m og højde 5. Forstævnen vendte mod syd, mod Valhalla. Videnskabelige undersøgelser af fundet har klarlagt, at højen var en begravelse for en høvding, højst sandsynligt for en konge (ikke helt usandsynligt Olav Geirstad) samt hans sk.b, dyr og andre ejendele. Lige udenfor skibet er således nedlagt mindst 12 heste og 6 hunde i slagtet tilstand. Et andet dyr, en påfugl, hvis tilstede-



Båd fundet i Gokstad-skibet.



HANDELSBANKEN

HOVEDSÆDE:
HOLMENS KANAL 2
KØBENHAVN K



93 AFDELINGER
OG FILIALER OVER
HELE LANDET

— den moderne bank med de gode traditioner

SPAREKASSEN

for

Kjøbenhavn og Omegn

Hovedkontor

NIELS HEMMINGSENSGADE 24

TRÆSKIBE og træ i skibe

holder længere med



Træimprægnering

C-TOX er det bedste og sikreste middel mod de svampe arter, der ødelægger vore fiskefartøjer og andre træskibe.

Afprøvet på TEKNOLOGISK INSTITUT 1954-55 på træværk hentet direkte fra svampeangrebne fartøjer.

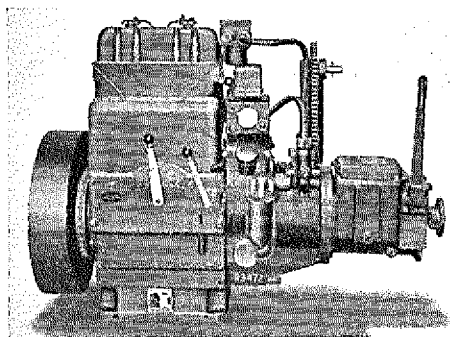
C-TOX behandlet træ er holdbart træ — og så kan det males og lakeres som sædvanlig.

KIRK & KOMPAGNI

THS. LAUBSGADE 6-8 & 15, KØBENHAVN Ø.

TLF. CENTRAL. *27 50

RUSTON *Marine* DIESELMOTORER



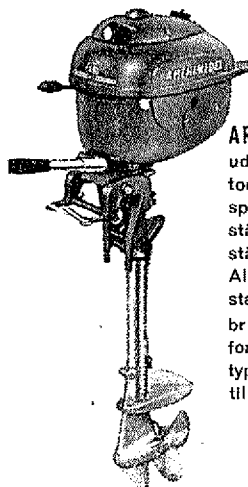
NYE TYPER LEVERES I
STØRRELSERNE FRA 6 HK TIL 112 HK

FINESTE OG SOLID KONSTRUKTION

*Forlang special prospekt
og tilbud*

ARCHIMEDES

UDENBORDS MOTOR



ARCHIMEDES motor er kvalitet fra top til tå, udført i det mest moderne to-taktsystem. Motoren indkapslet med aftageligt dække: for inspektion og rengøring. Krumtap af kromnikkelstål. Blybronzelejer, propelleraksel af rustfrit stål. Hundrede procents saltvandsbestandig. Alle undervandsdele fremstillet i søvandsbestandig bronze. Meget gunstigt brændstofforbrug. — ARCHIMEDES motoren leveres i 8 forskellige typer fra 2 HK til 10 HK. Flere af typerne kendetegnes som særlig anvendelige til erhvervsbrug.

BESØG VOR UDSTILLING

Trondhjemsgade 9

sxm

Andreas Flensborgsgade 21 A, Horsens

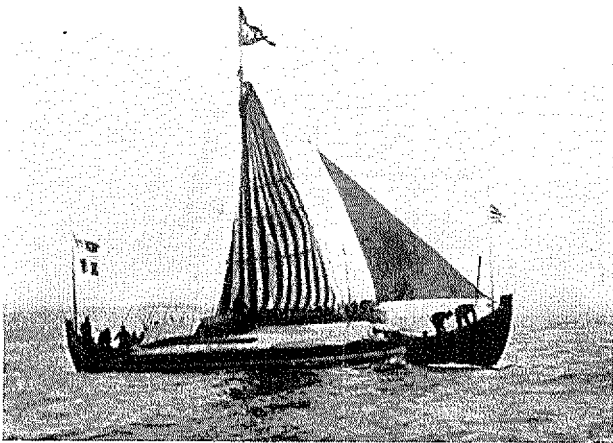
V. H. LANGEBÆK & SØN

CIVILINGENIØRER
TELEFON TRIA 5400

TRONDHJEMSGADE 9

KØBENHAVN Ø.





Over Atlanten 1000 år efter.

værelse på så nordlige breddegrader på den tid virker meget besynderlig, var cerimod anbragt inde i skibet. For høvdingens gravsætning opførtes et lukket gravkammer (form som et spids-tag) i agterskibet af rått tilhuggede træstammer. Herinde lagdes liget af høvdingen på sin seng iført sine bedste klæder og våben ved siden. Efter at masten var kappet ned til niveau med kammeret, dækkedes det hele til med blå-ler med mos og kviste ovenpå for sluttelig at formes med et læg af jord til en høj. Dette menes at have fundet sted ca. år 900. Gennem undersøgelse af høvdingens skelet-rester har man anslået hans dødsalder til ca. 50 år, samt at han har været 178 cm høj, kraftigt bygget og lidt af leddegigt i venstre knæ.

Det var en utrolig mængde ejendele, den døde havde fået med sig i sit skib. For det første kan nævnes skibstilhør såsom blokke, talje og landgangs-planke, dernæst 3 mindre både med årer og ror, køkkentøj omfattende en stor bronze-kedel (kun til brug i land), tallerkener, kopper, bølter, kar, samt et par lystager og en udskåret slæde. Blandt en del andre småting var endvidere en pung af skind og et bælte med spænde af jern. Også rester af beklædning fandtes i form af uld-tøj og silke med guld-tråde. Et stykke træ viser resten af et brædt-spil til to slags spil, et på hver side. De indridsede figurer på den ene er til spillet „mølle“, som endnu, 1000 år efter, er velkendt i brug. Og så må der have været endnu mere gravgods, ting af for eksempel sølv og guld, for et i skibssiden (bagbords) og gravkammeret hugget hul kan kun stamme fra indbrud af røvere, hvilket antages at have fundet sted i den første kristne tid. Ikke mindst interessant i hele fundet er nogle ganske godt bevarede runde skjolde, de eneste i hele verden, der kan vise, hvordan disse fra billeder så kendte tingester virkelig så ud. Af disse havde skibet ialt 64. De bestod af tynde granplader, målte i diameter 94 cm, var malet skiftevis gule og sorte og har sandsynligvis været holdt sammen i kanten af læder-beslag. På bagsiden var et hånd-tag, der samtidig tjente som bindeanordning til skjoldremmen under essingen.

Som helhed er selve „Gokstad-skibet“ et udmærket eksempel på datidens høje stude af skibsbygningskunst,

hvilket fremgår af mange andre detaljer, men som af begrænsning-hensyn ikke kan medtages her. Når såvel skib som tingene deri har kunnet bevares så uforholdsmæssigt godt gennem tusind år, skyldes det — blå-leret. Presset heraf samt af de øvrige lag i højen havde dog fået skibssiderne til at slå sig. De fik dog deres oprindelige form under konserveringen gennem opdampning. Øvrige skader paa skroget udbedredes ved at indsætte nyt træ, der dog for at kunne skelnes fra det oprindelige sorte er maldt i en lysere farve.

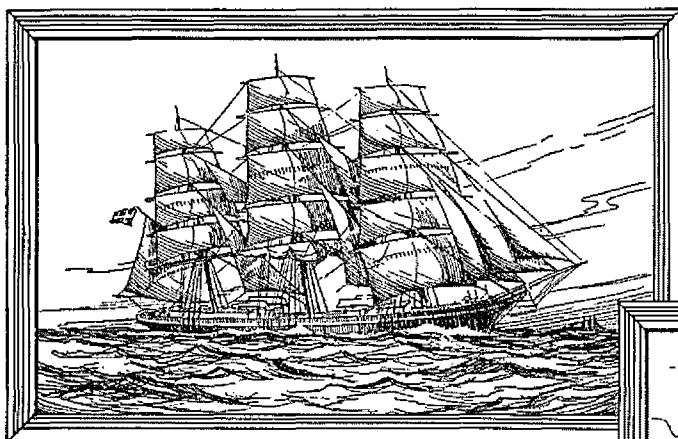
Alle de her fundne inventar-genstande kan dog ikke måle sig i hærken antal eller kunstfærdighed med de, der fandtes i „Oseberg-skibet“ (fundet 1904, også ved Oslo-fjorden), i hvis gravkammer var begravet en dronning og hendes trækvinde. Væggene derinde har været beklædt med billedtæpper, og sengene har haft dyner, tæpper og puder. Mest bemærkelsesværdigt i dette fund er dog en firhjulet vogn og tre slæder, alle fire dele smukt udskårne, samt en almindelig arbejds-slæde. Af andre ting kan nævnes to vævestole, en håndvæv, en garnvinde og en lille stol, der er Norges ældste. I en del bølter fandtes vildæbler, der ved udgravningen næsten var velbevarede, korn, nødder, frø og plante-farvestof.

I Danmark har man kun fundet én lignende høvdingebegravelse ved Ladby på Fyn, men hvor både skib og inventar er gået til på nær mere modstandsdygtige metaldele. Dette fund viser kun bunnen af skibet med sine relief-fremstående rester af mands- og dyreskeletter (høvdingen her har også fået sine dyr med, 11 heste og 4 hunde). Som liggende sådan er „Ladby-skibet“ studiemæssigt et godt supplement til de norske. Desværre har højens dannelse af tørv og dynd fra stranden i forbindelse med fugtig undergrund ikke haft blå-lerets konserverende egenskaber. „Ladby-skibet“, der først fandtes i 1935, var ca. 22 m langt og også klinkbygget, men med sine sammennaglede sider var det nogle udviklingskridt foran Norges-fundene.

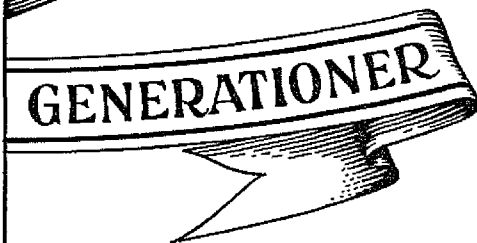
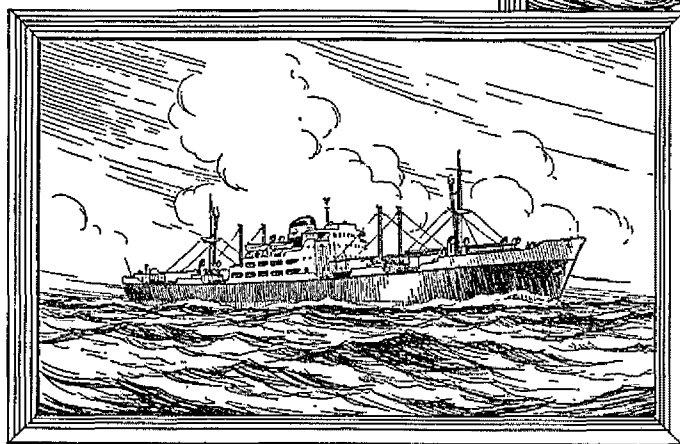
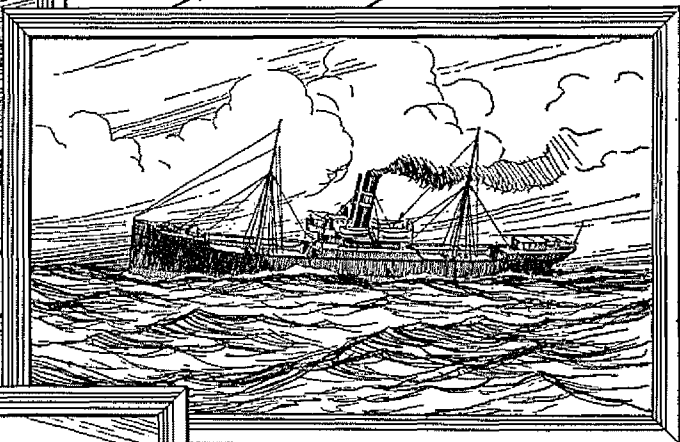
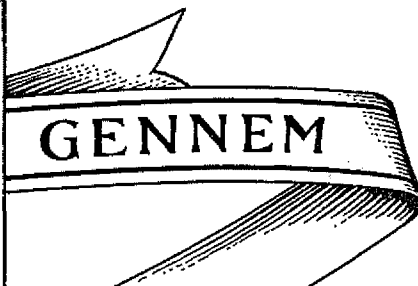
To andre bådfund i Danmark må i denne forbindelse også nævnes: „Hjortespring-båden“ og „Nydambåden“, der er flere hundrede år ældre samt mindre end de ovenfor omtalte egentlige vikingeskibe. Førstnævnte kan ses i Nationalmuseet i København, den anden på Gortorp Slot i Slesvig.

VIRGINIA ROSE

-en herlig shagtabak



H. SCH - 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

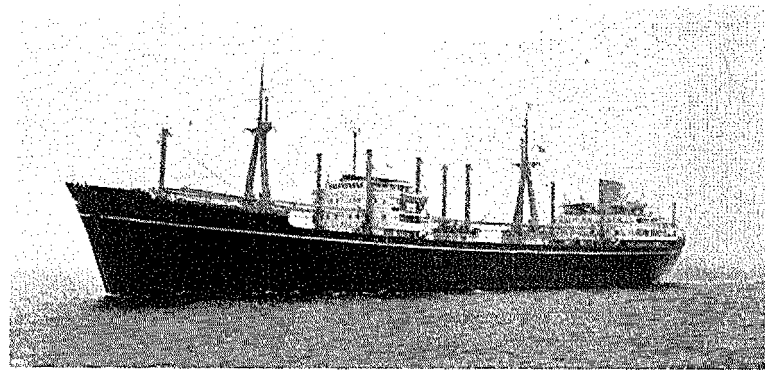
1. maj 1957



Medlemmer

Aabenraa Rederi A/S
 D/S „Activ“ A/S
 D/S af 1912 A/S
 R/A „Atalanta“
 D/S „Baltic“ A/S
 A. H. Basse R/A
 Chr. Borg
 D/S „Bothnia“ A/S
 A/S D/S på Bornholm af 1866, Ronne
 C. Clausen A/S
 Concord Line A/S
 D/S „Dania“ A/S
 Danish American Gulf Oil Transport 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 „Heimdals“
 Hellesten & Vollmond
 D/S „Hetland“ A/S
 Rhederi M. Jebsen 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
 Olav-Line 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 Tankskibsrederi
 D/S „Torm“ A/S
 A/S D/S „Vendila“
 Vestjysk Dampskibsselskab A/S
 A/S Det Østasiatiske Kompagni

Nybygning til Det Østasiatiske Kompagni fra Nakskov Skibsværft



M/s „Busuanga“.

Den 29. marts afholdt Nakskov Skibsværft prøvetur i Langelandsbæltet med nybygning nr. 145 — m/s „Busuanga“ — til Det Østasiatiske Kompagni. — „Busuanga“ er et fragtmotorskib med maskinen agter og plads til 4 passagerer på 1. klasse, og dets hoveddimensioner er:

Største længde	151,4 m
Længde mellem perpendikulærerne	139,0 m
Største bredde på spant	19,4 m
Dybde til shelterdæk	11,6 m
Lasteevne	ca. 10.300 tons

Skibet er det første af den nye serie fragtskibe med maskinen anbragt agter, som værftet har fået overdraget at bygge for kompagniet.

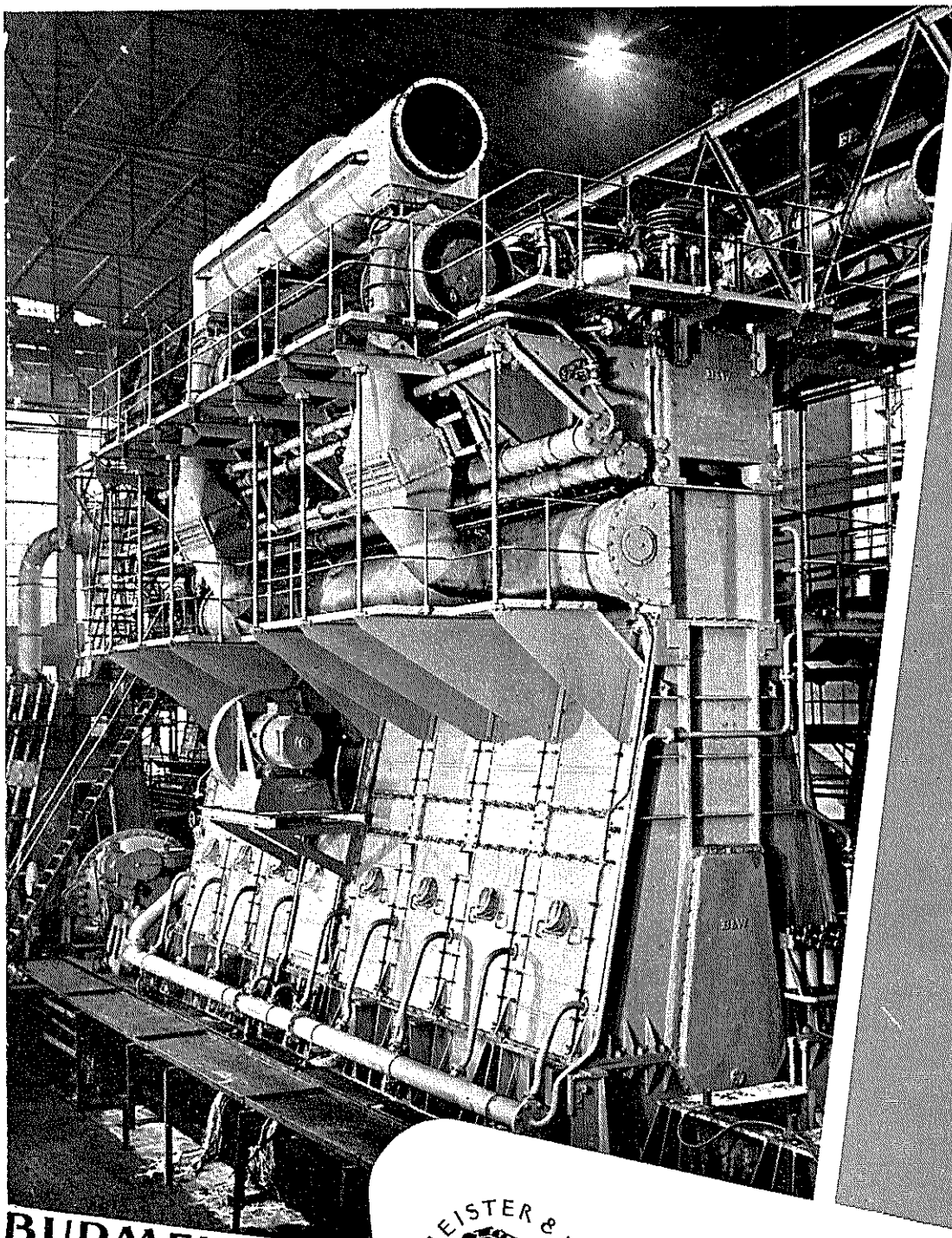
„Busuanga“ er bygget til Lloyd's Register of Shippings højeste klasse med lukket shelterdæk, lang bak og hytte samt hus mellem 2 og 3 lugen. Skibet har to tobensmaster og 9 bomstøtter. Alle master og bomstøtter er helt uafstagede, og lossegrejerne består af en 60-tonns bom, en 20-tonns bom samt ti 5-tonns bomme og ti 3-tonns bomme. Endvidere en 9,5-tonns løftedrager til brug ved 5-tonns bommene. De elektriske lossespil, ankerspil, varpespil og styremaskinen er leveret af firmaet Thomas B. Thrige.

Alle moderne navigationsinstrumenter findes om bord: Radar, SAL-log, gyrokompas, selvstyret, ekkolod, kommandohøjttaler etc.

I huset foran midtskibs er foruden kamre til kaptajn, dæks officerer, stewardesser indrettet to passagerkamre med plads til 4 passagerer.

Alle skodder, paneler, bordplader m. m. i saloner, kamre, gange og badeværelser er her belagt med plasticstoffet warerite.

Tre letmetal-redningsbåde samt en glasfiber-forstærket polyester båd er placeret i gravity-davider fra firmaet Schat i London. Bådene er forsynet med særlige „skøjter“, således at de let kan glide ned langs skibs-



BURMEISTER &



**SKIBSBYGNING
REPARATIONER
DIESEL MOTORER**

med og uden **TURBO-LADNING**

WAIN

siden, selvom skibet har slagside. — Til opbevaring af provianten findes proviantkølerum. Thomas Ths. Sabroe & Co. har leveret kølemaskineriet hertil.

Hovedmaskineriet består af en ottecylindret B & W enkeltvirkende totakts dieselmotor med trykladning, type 874-VTBF-160, der udvikler 10.000 bhk ved 115 o/m og giver skibet en fart af 17,5 knob fuldt lastet.

Alle lastrum samt maskinrum er forsynet med kul-syreildslukningsanlæg, og i styrehuset findes en røg-detektor, der i tilfælde af brand angiver i hvilket last- rum, branden er brudt ud.

Søsætning fra

Aarhus Flydedok og Maskinkompagni A/S

Fra Århus Flydedok og Maskinkompagni A/S søsattes lørdag den 6. april et nyt skib til rederiet Hans Svenningsen, København, der vil blive værftets første nybygning efter anlæget af den nye byggebedding. Skibet, der blev navngivet „Tonna“ af fru direktør H. P. Rolin, Gentofte, er et moderne fragtmotorskib med følgende dimensioner:

Længde	71,00 m
Største bredde på spant	10,97 m
Sidehøjde til hoveddæk	4,19 m
Sidehøjde til hyttedæk	6,53 m
Dybgående	4,04 m
dw	1200 tons

Skibet er bygget til Lloyd's Register of Shippings højeste klasse med bak og lang hytte. Apterung er placeret agter, og de to luger betjenes af fire 5 tons bomme.

Officerer og mandskab har en moderne beboelse med separate messer og opholdsaloner.

Hovedmaskinen er en femcylindret Helsingør/B & W dieselmotor, der udvikler ca. 1300 ihk, og er i stand til at give skibet en fart af 12 knob.

Søsætningen blev foruden af de af rederiet indbudte gæster overværet af repræsentanter for Århus by og havneudvalg samt værftets bestyrelse og ledende medarbejdere.

Ny Reeferbåd

til rederiet J. Lauritzen

Mandag den 18. februar søsattes fra Ålborg værft nybygningen nr. 106, en ny reeferbåd — den første af en serie på 3 — til rederiet J. Lauritzen. Skibet blev navngivet af fru befragter T. Brock-Jørgensen og fik navnet „Arabian Reefer“.

Det er i år 25 år siden, rederiet påbegyndte sejladsen med specielle kølebåde. Den 14. maj 1932 afgik s/s „Ulla“ fra Helsingør til Fort de France i Vestindien for at afhente en ladning bananer til Frankrig. Rederiets kølebåde har i de forløbne 25 år været udsat for utallige opgaver, således kan nævnes transport af frugt fra Argentina, Brasilien, Ecuador, USA og Afrika; kød fra

Argentina, Uruguay, USA og Kina, ligesom der indimellem har været laster med ost, smør, kartofler o. lign.

Det drejede sig for alle lasternes vedkommende om let fordærlige varer, der krævede omhyggelig behandling, hurtig transport og i teknisk henseende veludstyrede skibe.

De erfaringer, der er indhentet gennem 25 års sejlads med kølebåde, er nu nedfældet i „Arabian Reefer“ og dens søsterskibe. Skibene er forsynet med køleanlæg, der er i stand til at holde en konstant temperatur på ned til -20° Celsius, og lastrummene er isolerede med glasuld holdt på plads af aluminiumsplader.

Det 4.200 tons store skib har følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	122,00 m
Største bredde på spant	18,00 m
Dybgang til sommerfribord	ca. 7,95 m
Fart, bananlastet	ca. 18 knob

Maskineriet består af to B & W direkte omstyrbare enkeltvirkende trykladede, syvcylindrede, totakts krydshoved motorer, type 750-VTBF-110, der maksimalt udvikler 8100 bhk, hvilket vil give en fart på ca. 18½ knob.

Beboelsen er dels indrettet midtskibs dels agter med enkeltkamre til alle og iøvrigt med moderne udstyr og bekvemmeligheder. Alle rummene, hvori mandskabet færdes, har luft-konditionering og andet udstyr beregnet til tropesejlads.

Nyt polarskib

til rederiet J. Lauritzen

Den 23. marts er endnu et isforstærket fragtskib til rederiet søsat fra Stülcken Werft i Hamburg. Det blev navngivet af fru direktør Henry Jensen og fik navnet „Helga Dan“.

„Helga Dan“, som er et søsterskib til „Thora Dan“, er ligesom rederiets øvrige polarskibe i det ydre karakteriseret ved sit røde skrog, og skibet har en størrelse på 5.050 tons dw.

„Helga Dan“ vil få en fart af ca. 14,5 knob, og skroget bliver specielt udformet og forstærket af hensyn til issejlads. Skibet bliver således forsynet med isbryderstævn, iskniv, isfinner foran skruen etc. og i fokkemasten vil der blive anbragt et navigationshus, der svarer til det i rederiets øvrige polarskibe f. eks. „Kista Dan“, „Magga Dan“ og „Thora Dan“.

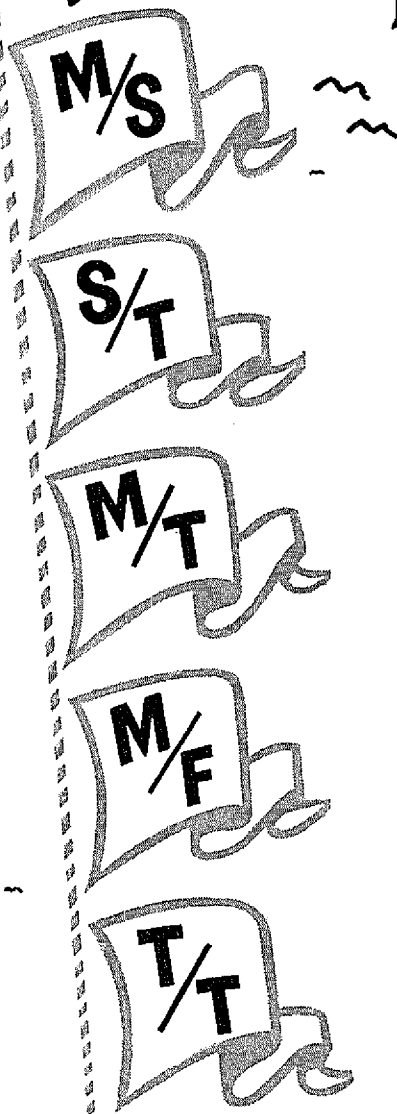
Hoveddimensionerne bliver:

Længde overalt	106,73 m
Største bredde på spant	15,80 m
Dybgang på sommerfribord	7,38 m

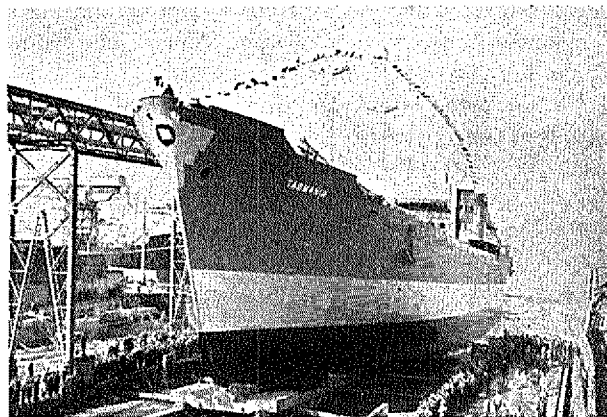
Hovedmaskineriet bliver en totakts, enkeltvirkende, direkte omstyrbar dieselmotor med trykladning, type 750-VTBF-110, der udvikler 4500 bhk med 170 omdrejninger pr. minut med et indiceret middeltryk på 7,9 kg pr. cm².

Der vil blive plads til 11 passagerer.

Hempels til alle slags skibe



J. C. Hempels *Skibsfarve Fabrik*
AMALIÉGADE 8 KØBENHAVN K. MINERVA 3842



M/s „Tasmania“.

Afløbning på Nakskov Skibsværft

Torsdag den 21. marts søsattes fra A/S Nakskov Skibsværft nybygning nr. 146, et 9450 tons dw motorlastskib til Dampskibsselskabet Orient.

Skibet fik af fru Birthe Bagger navnet „Tasmania“
Hoveddimensionerne er som følger:

Længde mellem perpendikulærerne	131,1 m
Bredde på spant	18,5 m
Højde til shelterdæk	11,5 m

Skibet er den alm. type åben shelterdækker, forstærket til 0,36 m større dybgående, hvilket giver en dødvægts forøgelse på ca. 1300 tons, når skibet sejler som lukket shelterdækker.

„Tasmania“ er bygget til Lloyd's Register of Shippings højeste klasse, har to gennemgående dæk og er forsynet med bak og forsænket poop. Lastrummenes kapacitet er ca. 17.000 m³.

I huset midtskibs er foruden kommandobro m. m. anbragt beboelse for passagerer, kaptajn, dæks- og maskinofficerer. Desuden er officers- og mandskabsmesserne, der er indrettet efter cafeteria-systemet, anbragt her. Agter findes beboelse for mandskabet.

Maskineriet er anbragt midtskibs og består af en sekscylindret B & W enkeltvirkende totakts dieselmotor med trykladning, type 674-VTBF-140, der udvikler 5400 bhk ved 108 o/m og giver en fart af 15 knob fuldt lastet.

Afløbningen overværes af medlemmer af rederiets bestyrelse, direktion, inspektion, af medlemmer af værftets bestyrelse, værftets direktion og en del indbudte gæster.

Det danske stålvalseværk udvider yderligere

Det danske stålvalseværk har besluttet at udvide med et moderne pladevalseværk, hvor der af stålblokke vil kunne udvalses 150.000 tons plader årligt, oplystes det på generalforsamlingen.

Det vil betyde en væsentlig forøgelse af produktionen,

når der arbejdes med både det nye og det gamle pladeværk samtidigt. En forudsætning er dog, at de nødvendige stålblokke kan fremskaffes. Udgiften til pladeværket med bygninger og tilbehør er beregnet til ca. 38 millioner kroner, udover de 25 millioner, der er afsat til allerede igangværende udvidelser.

Stålvalseværket nåede i 1956 op på en produktion af ca. 204.000 tons stålblokke, og der udvalsedes 162.000 tons plader og profiler. Produktionen blev således den hidtil største, og det har været af stor betydning, at værket i en periode, hvor dansk industri har haft vanskeligheder ved at inddække sit stålforbrug, har kunnet forøge sine leverancer i forhold til 1955.

Priserne er steget noget, men har dog ligget væsentlig under de priser, som tilsvarende materialer har kunnet importeres til fra udlandet.

Opførelsen af blokvalseværket skrider planmæssigt frem, og arbejdet med havneudvidelsen er så langt fremme, at den nye lastekaj formentlig kan tages i brug inden nytår.

Den nye bygning til elektrikerværksted, laboratorier, prøveanstalt og tegnestuer ventes at blive færdig i løbet af sommeren.

Årets omsætning har været 123 millioner kroner, hvilket er 23 millioner mere end i 1955.

Hvad det koster at bygge et tankskib på 100.000 tons

Det antages almindeligvis, at de store tankskibe koster betydelig mindre at bygge pr. ton dw end skibe af moderat størrelse, og det er rigtigt. Imidlertid skal den 100.000 tons tanker, som skal bygges af Bethlehem Steel Co. i Amerika til Victory Carries, hvori Onassis er interesseret, koste 27 millioner dollars eller 1865 kroner pr. ton dw.

I Europa er prisen på tankskibe på ca. 19.000 tons mellem 1160—1360 kroner pr. ton dw, og der er ingen tvivl om, at den 100.000 tons kæmpe kunne bygges ved et værft i Europa til en pris pr. ton, der ville være betydelig lavere.

Da kontrakten for den 100.000 tonner blev oprettet, blev to andre på 46.000 tons også kontraheret til en pris pr. ton dw af 2100 kroner.

Det 100.000 tons tankskib forventes at få en prøvetursfart på 17 knob. Det vil med last gå fra Den persiske Bugt rundt Kap det gode Håb og i let tilstand gennem Suezkanalen, og det forventes, at en rundrejse vil tage 50 dage. Det kan således transportere cirka 600.000 tons olie om året.



Øverst: M/T „Kim“. Nederst: Kaptajnens kontor og opholdsstue.

M/T **Kim**

Öresundsværvet afleverede den 19. marts tankmotor-skibet „Kim“ til Skips A/S Kim (Christian F. Bonnevie), Oslo.

Ved løb på den målte mil opnåedes en fart på 15,7 knob.

Fører er kaptajn Birger Aanonsen, og skibets maskinchef er Einar Leirvik.

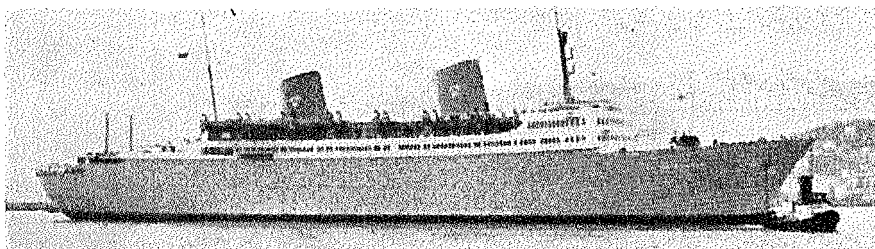
Vi har i *Vikingen* nr. 2 bragt en udførlig omtale af „Kim“.

M/s **Gripsholm**

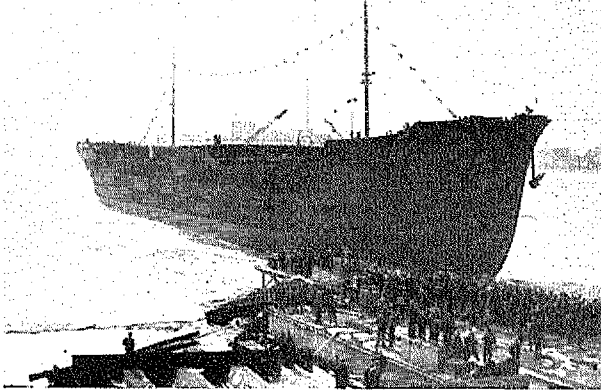
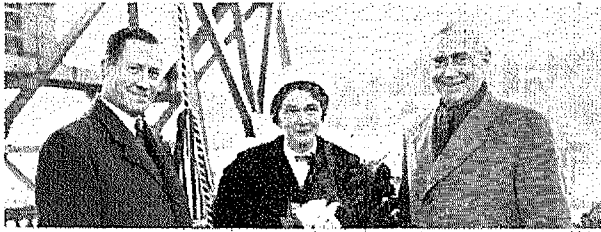
Svenska Amerikaliniens 24.000 tons store passagerbåd til linien Göteborg—New York har nu fuldført sine tekniske prøveture og er den 10. april overtaget af rederiet fra Ansaldoværftet. Skibet har en længde på 193 m og en bredde på 25 m. Skibet er forsynet med to 8.100 bhk Götaverken motorer, som giver det en fart på 20 knob. Motorerne er nicylindrede og konstruerede til at køre med tyk olie. På prøveturene opnåedes en fart på 21 knob.

„Gripsholm“ kan medføre 842 passagerer på ruten og 496, når den er udrustet på krydsture.

„Gripsholm“ kom til Göteborg i påsken og vil afgå på sin jomfrurejse til New York den 14. maj.



M/s „Gripsholm“ vender tilbage efter prøvetur i Middelhavet.



Øverst: Dir. H. Hagelin, gudmoderen, fru A. H. Basse, og skibsreder Thordén. Nederst: M/s „Captain T. Basse“.

M/T **Captain T. Basse**

Fra Uddevallavarvet søsattes den 9. marts et motortankskib til I/S Basse og Co., København. Skibet fik af fru A. H. Basse navnet „Captain T. Basse“.

Skibet bygges til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping, er helsejst og forsynet med to gennemgående langskibs skodder. Både de langskibs og de tværskibs skodder er korrugerede.

Hoveddimensionerne er følgende:

Længde overalt	170,7 m
Største bredde på spant	21,3 m
Sidehøjde	12,1 m
Dybgående	9,3 m
Dødvægtsbæreevne	19.000 tons
Rumfang af lasttanke	25.000 m ³
Rumfang af tørlastrum	1.200 m ³
Fart på fuld last	15 knob

Skibet skal forsynes med en ottecyndret, totakts, enkeltvirkende dieselmotor af værflets tilvirkning og Götaverkens type. Ved 112 omdrejninger pr. minut yder den 7.500 ahk. Den arbejder direkte på skrueakslen og er konstrueret til drift med tyk olie.

Til fremstilling af elektrisk energi installeres to dieselgeneratorer, hver på 200 kw og en dampdrevet generator på 145 kw.

I to pumperum installeres fire vertikale compound lastoliepumper, hver med en kapacitet på 400 tons vand i timen.

AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE-DAMPSKIBSSELSKAB
FREDERIKSGADE 17
KØBENHAVN K

Varmespiralerne i lasttankene bliver af letmetal.

Apteringen bliver med rummelige messer og opholdsrum for officerer, underofficerer, økonomipersonale og mandskab. Dæksofficererne får sine kamre midtskibs, medens maskinofficererne, underofficererne og mandskabet forlægges agter.

Til spuling af tankene skal installeres et Butterworth-anlæg.

Den nautiske udrustning bliver fuldt moderne.

M/T **Stanvale**

Fra Uddevallavarvet afleveredes den 28. februar motortankskibet „Stanvale“ på 19.000 tons til rederiet Stanhope Steamship Co. Ltd., London.

Skibet er et søsterskib til ovennævnte „Captain T. Basse“.

M/s **Axeline Brodin**

Ved Öresundsvarvet er søsat lastmotorskibet „Axeline Brodin“ til Rederi AB Disa (Erik Brodin), Stockholm. Skibet blev navngivet af fru Karin Nielser.

Skibet er bygget som lukket shelterdækker, men konstrueret så det let kan ændres til åben shelterdækker. Det har kort bak og maskineriet midtskibs. Det er bygget til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping med følgende hoveddimensioner:

Længde mellem perpendikulærene	131,1 m
Største bredde på spant	19,1 m
Sidehøjde til hoveddæk	9,2 m
Sidehøjde til shelterdæk	12,5 m
Dybgående som lukket shelterdækker	9,1 m
Tilsvarende dødvægtsbæreevne	12.700 tons
Dybgående som åben shelterdækker	8,1 m
Tilsvarende dødvægtsbæreevne	10.650 tons
Samlet lastekapacitet	19.960 m ³ grain

Ud over klassens fordringer er skibet forstærket for



Øverst: Dir. Karlblom, fru K. Nielsen og skibsreder E. Brodin. Nederst: „Axeline Brodin“.

føring af tunge laster som malm o. lign. hvilket bevirker forøgede materialedimensioner i inderbunden, shelterdæk og spanter.

Skibet bygges med to gennemgående dæk og har tre lastrum foran for og to agten for maskinrummet, alle med mellemdæksrum. I læst nr. 3 er indbygget fire højtanke til vegetabilsk olie eller vandballast. Agten for tonnagebrønden findes et „strongroom“ med luger fra shelterdækket. De fem luger betjenes af tolv bomme for 5 tons løft i enkelt part samt af fire for 5 tons løft i enkelt part og 10 tons i dobbelt. Desuden findes ved lugen til „strongroom“ to bomme for 1,5 tons løft. Bommene er anbragt på seks par bomstøtter. Til hver bom findes et 5 tons, 39 hk, spil. Ved det forreste par bomstøtter er oprigget en 30 tons sværbom.

Styremaskineriet bliver elektrohydraulisk med to pumper og to motorer, hvoraf den ene normalt står i reserve.

Apteringen, som ligger midtskibs, bliver af høj standard og omfatter foruden til besætningen en rummelig redersuite og et kammer for to passagerer.

Der skal installeres en ottecyklindret, enkeltvirkende, totakts motor af Götaverkens fabrikat på 6.000 bhk. Farten på fuld last bliver 14 knob.

I maskinrummet installeres tre hjælpemotorer af Götaverkens fabrikat, hver koblet til en 140 kw jævnstrømsgenerator.

Desuden installeres et anlæg for fremstilling af 12 tons fersk vand i døgnet.

M/s Rio de Janeiro

Ved Lindholmens værft i Göteborg er søsat et lastmotorskib til Johnsonlinien. Det skal i nær fremtid indsættes i liniens trafik på Brasilien, Uruguay og Argentina. Skibet, som er på ca. 9.000 tons dw, med en fart på fuld last af over 19 knob, fik af fru Antonia Ax:son Johnson navnet „Rio de Janeiro“.

Det søsatte skib er det første i en serie på seks enheder, som er bestilt af Johnsonlinien ved værftet. Det er et skib for tør last, bygget som lukket shelterdækker. Ved konstruktionen er der taget hensyn til den særlige fart, skibene skal gå på. Mangeårig planlægning har fundet sted mellem Johnsonliniens tekniske afdeling under ledelse af direktør Rob. Frederiksen samt Lindholmens værft.

Længden mellem perpendikulererne er 137,2 m, største bredde på spant er 19,2 m, og sidehøjden til øverste dæk 12,0 m. Af den totale lastrumskubik er 2.830 m³ fryserum. Skibet har otte lastrum foran for maskinrummet og to agtenfor. De betjenes af ti elektriske kraner med en løfteevne på 3—5 tons og to for 5—7,5 tons.

Placeringen af kølerummene er interessant på den måde, at fire af dem kan nå direkte gennem luger i vejrdækket. Det medfører, at skibet på to steder får tre luger i bredden. Kølerumslasten losses således gennem sidelugerne. Tanktoppen fra for til agter bliver helt fri for støtter og midtskibs skodder. Derved kan tung last



Øverst: Dir. K. E. Jacobsen, kaptajn M. Jacobsen, skibsreder Erling Mathiesen, generalkonsul Arthur Mathiesen.

anbringes midtskibs, hvor den af hensyn til skibets styrke bør placeres. Lastrummene forsynes med apparater for kontrol af fugtigheden for at forhindre fugtskader på lasten.

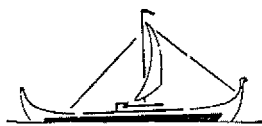
I to underlaster findes elektrisk drevne løbekatte, så behandlingen af godset kan foregå hurtigt, samtidig med at det manuelle arbejde reduceres. I mellemdækket findes syv lastluger, som kan manøvreres hydraulisk fra vejrdækket.

Hovedmaskineriet består af fire dieselmotorer med 425 omdrejninger pr. minut, koblet to og to til ASEA glidekoblinger og driver to skruer. Den samlede effekt er ca. 12.000 ahk. Hovedmotorerne manøvreres fra en særlig central, hvor den vagthavende maskinist kan kontrollere temperaturer på f. eks. smørelie, kølevand etc. Motorerne er konstrueret for drift med tyk olie. Tre hjælpemotorer med 900 omdrejninger pr. minut leverer den nødvendige strøm til skibets interne drift, hvortil kommer to til hovedmotorerne direkte koblede generatorer, som anvendes til søs.

Apteringen bliver af høj standard. Der er draget særlig omsorg for at indrette hyggelige kamre og messer for officerer og mandskab. Til hvert officerskammer hører separat bade- eller styrtebaderum samt toilet. Der bliver badstue for både officerer og mandskab. Opholdsrummene er udformede for at skabe velbefindende og afkobling. Der er plads til seks elever, som har en særlig messe. Desuden findes plads til otte passagerer i komfortable kamre med bad og toilet.

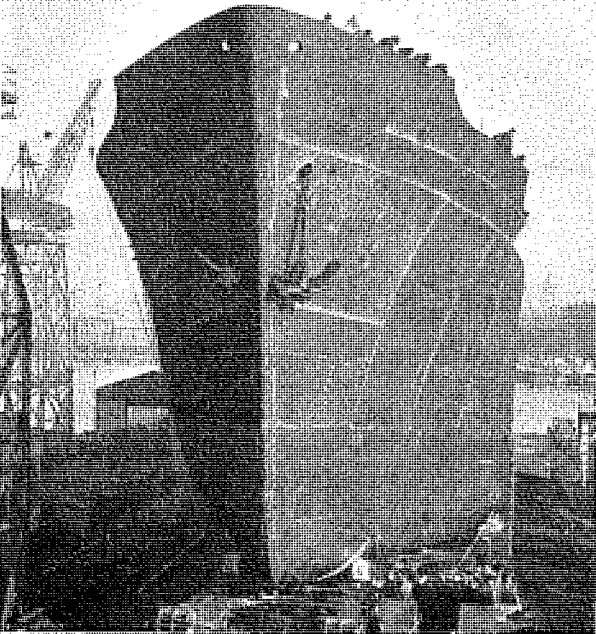
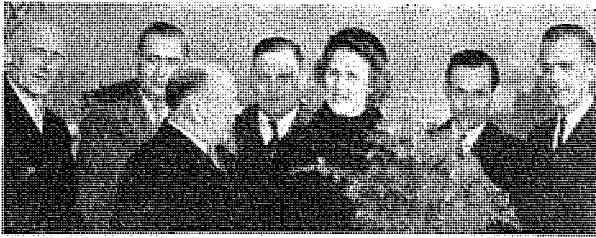
Johnsonliniens flåde består for tiden af 38 skibe på i rundt tal 300.000 tons dw. Den kommer med de nu bestilte skibe yderligere 103.000 tons dw op, heri indbefattet to kontraherede tankskibe.

KNUD E. HANSEN



Consulting Naval Architects
Marine Engineers

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



Øverst: Fra venstre skibsreder Ola^t Ditlev-Simonsen, jun., direktør K. E. Jacobson, skibsreder Halvor Ditlev-Simonsen, gudmor, fru Magdalene Johansen, skibsreder Nic. Johansen, skibsreder Halvdan Ditlev Simonsen, jun. Nederst: „Varda“.

M/S **Varda**

Fra Götaverken søsattes den 12. marts et lastmotor-skib, som er bestilt af Skibs A/S Skagerak og Skibs A/S Nordheim, Oslo. Skibet skal kunne gå enten som lukket eller som åben shelterdækker med en lastevne på henholdsvis 13.400 tons dw eller 11.400 tons dw.

Det nye skib fik af fru Magdalene Johansen navnet „Varda“.

De to rederier, som har bestilt skibet, tilhører Ditlev-Simonsen-koncernen, til hvilken værftet i slutningen af januar i år leverede m/s „Vinni“, et søsterskib, som vi har omtalt mere udførligt i Vikingen nr. 3, til hvilket vi henviser vore læsere.

M/T **Berit**

Fra Götaverken afleveredes den 14. marts tankmotor-skibet „Berit“ på 19.260 tons dw til Rederi A/S Mascot, Oslo.

Skibet 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	12,4 m

Middeldybgående på sommerfribord 9,2 m
Lasttankene har et rumfang på 26.800 m³.

Hovedmotoren, der kan køre med tyk olie, er en svejst nicylindret, totakts, enkeltvirkende dieselmotor af Götaverkens konstruktion og fremstilling. Den yder ved 112 omdrejninger pr. minut 10.000 ihk, som giver skibet en fart på 15,25 knob.

„Berit“ føres af kaptajn M. Jacobsen. Maskinchef er A. Larsen.

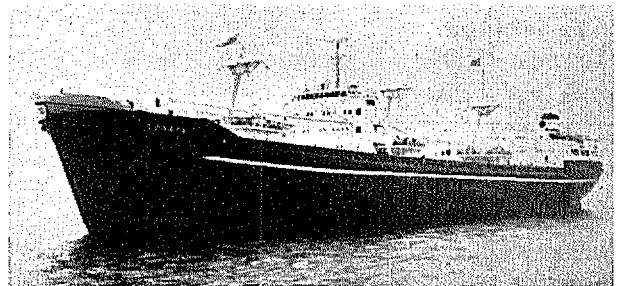
M/S **Sonata** afleveret

Kockums Mek. Verkstad afleverede den 26. marts lastmotorskibet „Sonata“ på 13.400 tons dw til Rederi AB Dalen, Göteborg, som ejes af den norske skibsreder Jørgen J. Lorentzen.

Den kontraherede fart 14,5 knob på 8,2 m dybgående blev overskredet på prøveturen.

Skibet skal indsættes i den nordatlantiske kulfart og afgik umiddelbart efter prøveturen direkte til Hamton Roads, USA, for lastning. Fører er kaptajn L. A. Francker og maskinchef S. G. Svanerup.

I Vikingen nr. 2 findes en omtale af skibet i anledning af søsætningen.



M/s „Sonata“.

M/S **Bellully**

Fra Kockums Mek. Verkstad søsattes den 20. marts et lastmotorskib til Belships Company Limited Skibs A/S, Oslo, et af datterselskaberne i den norske rederikoncern Lorentzens Rederi Co.

Skibet fik af fru Lully Lorentzen, gift med skibsreder Jørgen J. Lorentzen, navnet „Bellully“.

„Bellully“ er et søsterskib til m/s Sonata“.



Til venstre: M/s „Bellully“ løber af stabelen. Til højre: gudmoderen, fru Lully Lorentzen, og direktør Gösta Lundequist.



Skibsreder og skibsmægler

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

★

14 tramp-, cargoliner- og tankskibe
153.000 ts. d. w.

★

Korresponderende reder for:

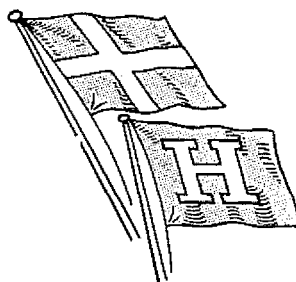
DANNEBROG A/S



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

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



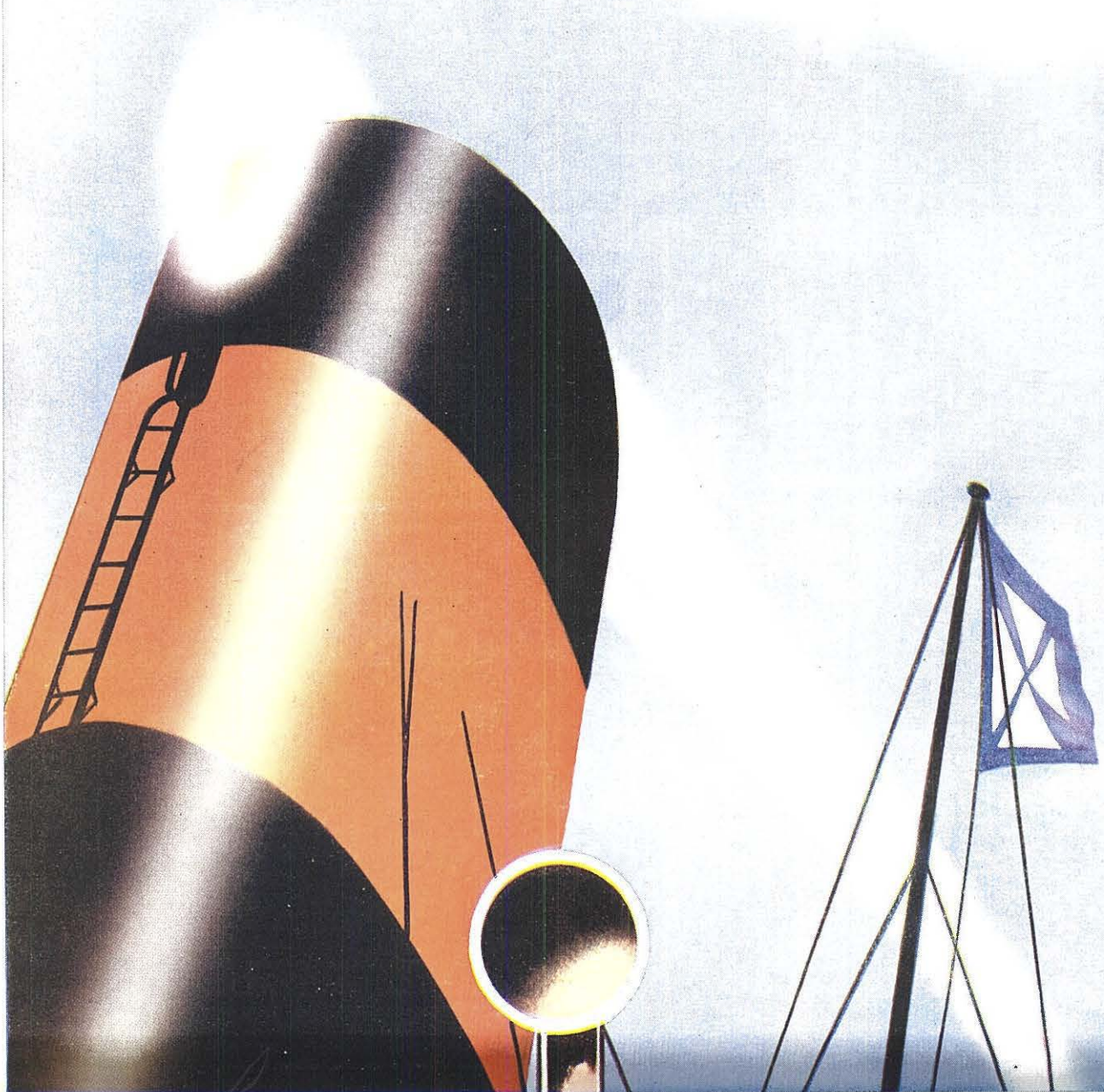
DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

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

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB



-69 40



VIKINGEN

Kr. 1,85
1. juni

I STORM

Maleri af V. QVISTORFF

1957 - nr. 6

34. årgang



Læs om:

**Sømandsskolerne spilder statens penge
En kinesisk Kolumbus**

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 MALAGGA MANILA MONTREAL NEW YORK

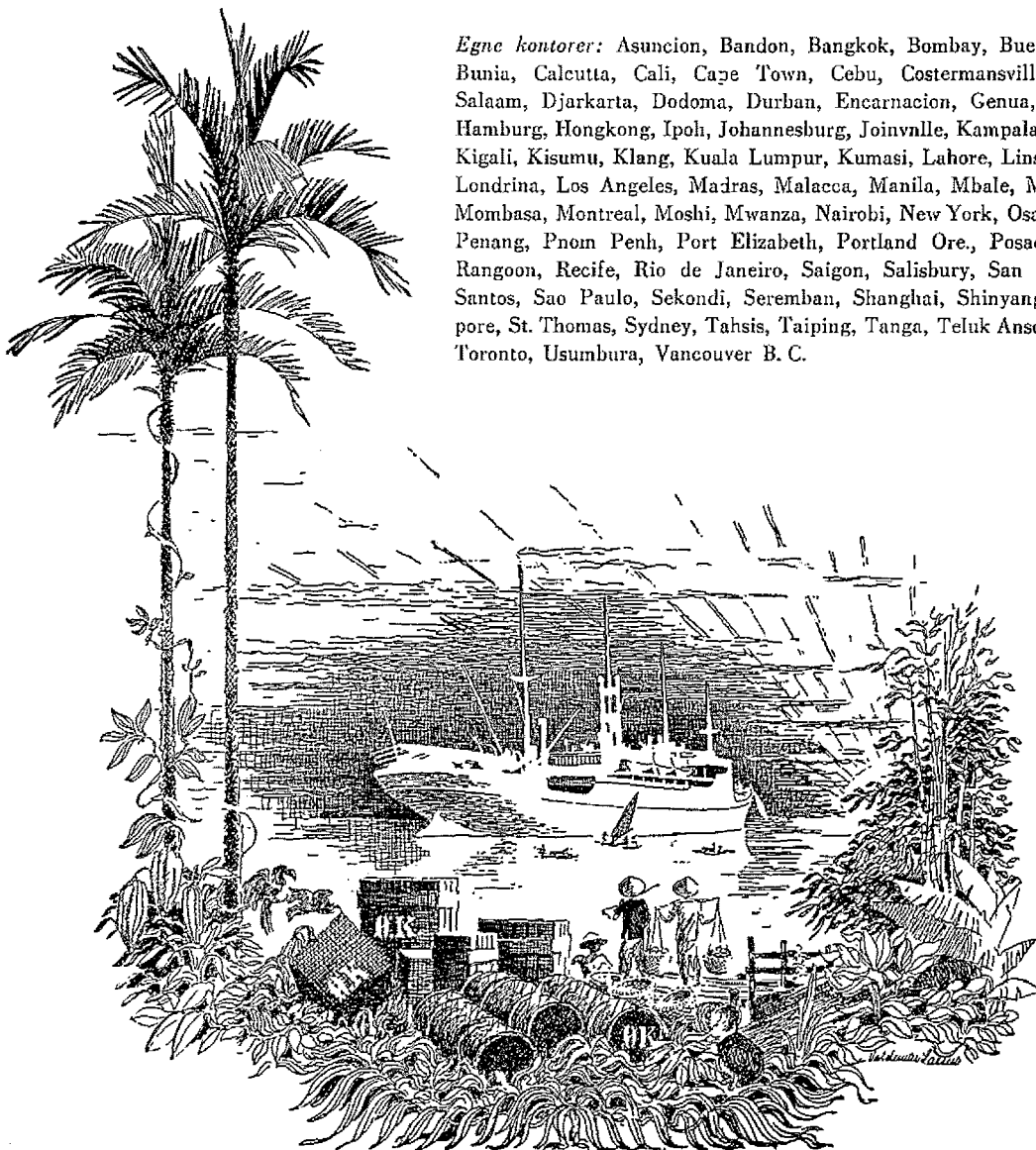
AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI KØBENHAVN

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

Sømandsskolerne spilder statens penge,

siger formanden for Sømændenes Forbund

Sv. From Andersen går imod tuungen sejskibstid

Sømændenes Forbund, som den 5. maj fejrede 60 års fødselsdag, er stadig lige levende og sprælsk, men forbundskontorerne i Herluf Trollesgade trængte til en „ansigtsløftning“, og det har de fået. Alene de smukke lokaler er et vidnesbyrd om, at det er gået frem for den danske sømandsstand.

På formandskontoret træffer vi Sv. From Andersen midt imellem gaver og bunker af telegrammer fra forbundets forbindelser og venner.

„Ja, det var en dejlig dag,“ siger formanden. „Det var bestyrelsen en glæde at se så mange af de gamle medlemmer møde frem. Seks medlemmer, der havde været med siden 1905, hædredes i anledning af jubilæet med hver et sølv-cigaretetui og 200 kroner. Men desuden har vi jo en mængde medlemmer, der har været med i over 25 år, og vi udnævnte tre nye æresmedlemmer, nemlig gamle Mathias Nielsen, A. V. Lundstrøm og den 81-årige Chris Dam, der hentedes hjem fra Antwerpen, hvor han nu er bosiddende. Disse tre fik hver et sølv-cigarskrin og 500 kroner af forbundet. Men der vandrede også gaver den modsatte vej. Særlig glade var vi for en gave fra forbundets elleve repræsentanter ude i landet. Denne gave bestod af elleve platter med motiver fra hver af de byer, hvor vi har repræsentanter. Platterne sørgede vor repræsentant i Rønne for at få lavet specielt til formålet. En anden morsom gave var den, vi fik fra vor svenske broderorganisation, nemlig en skøn glasvase formet som — et klyds!“

„Sømandsskatten vil blive gennemført!“

„Men hvordan står den danske sømandsstand så i dag?“ spørger vi.

„I de 60 år, der er forløbet, er hele standen højnet. Vi har fået bedre lukker, bedre sanitære forhold om bord i skibene, bedre kost, mere menneskelige arbejdsforhold og bedre vagt- og lønforhold. Men dansk skibsfart har slået en gevaldig koldbøtte. Før krigen var 20 procent af handelsflåden beskæftiget i udenrigs fart, mens 80 procent sejlede på hjemmeruterne. I dag er

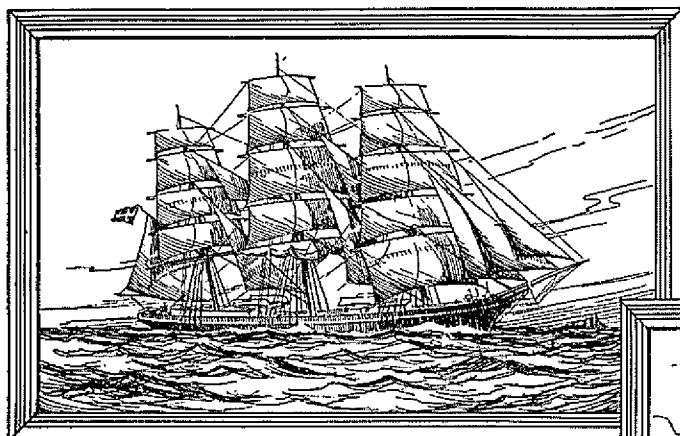
forholdet næsten lige omvendt. I „gamle dage“, der såmænd ikke ligger så langt tilbage, var næsten ingen matroser gifte. Nu er de det næsten allesammen, ja, endog letmatroser og mange jungmænd. Derfor er det så svært at få folk på langfart. Alle vil helst sejle på de hjemlige ruter, men det er selvfølgelig umuligt at opfylde et sådant ønske. Navnlig kan det være galt at få folk til tankbådene, der næsten aldrig er hjemme.“

„Hvad kan man gøre ved det?“

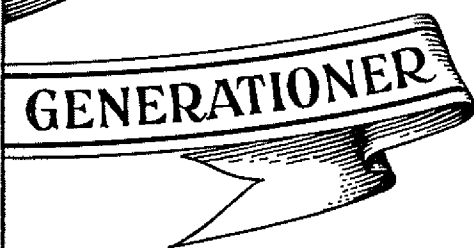
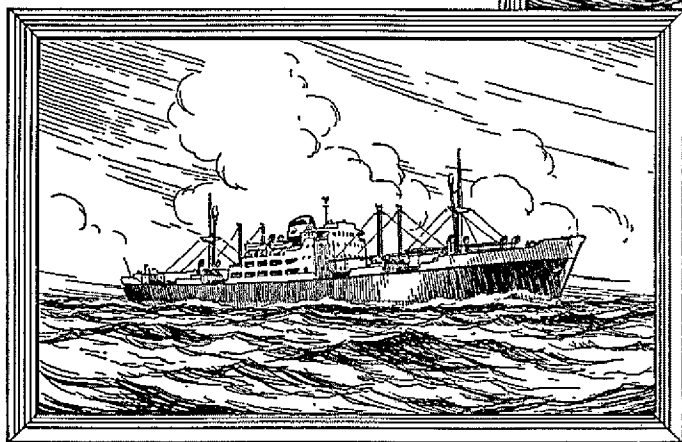
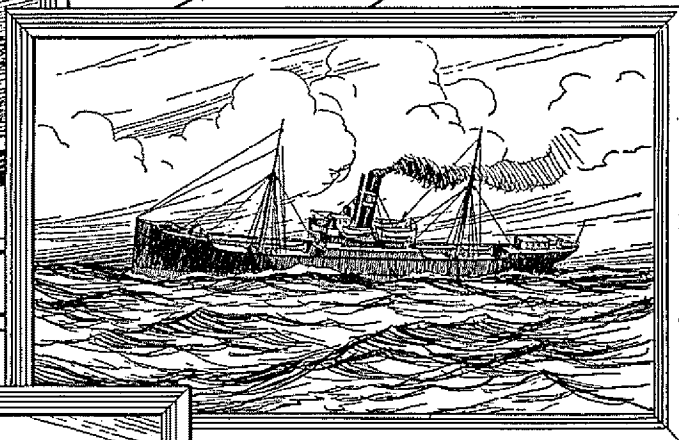
„Det er svært og dyrt at skulle leve to steder, som sømanden jo må det. Derfor er indførelsen af sømandsskatten et af vore store ønsker. Med sømandsskat mener vi en slags skat ved kilden, men ikke bare skatteindkrævning for enhver pris. Vi ønsker visse skattelettelser, eftersom sømanden jo ikke nyder godt af ret mange af de goder, der bliver folk i land til del. Sømanden slider ikke ret meget på brostenene, rejser



To af foreningens 3 æresmedlemmer. — Tilvenstre den 82 årige Niels Chr. Damm fra Antwerpen, 2 gange æresmedlem, 1. gang i 1910, og inviteret hjem af Sømændenes Forbund. Tilhøjre forhenværende formand og hovedkasserer for arbejdsløshedskassen Mathias Nielsen.



H. SGH - P.

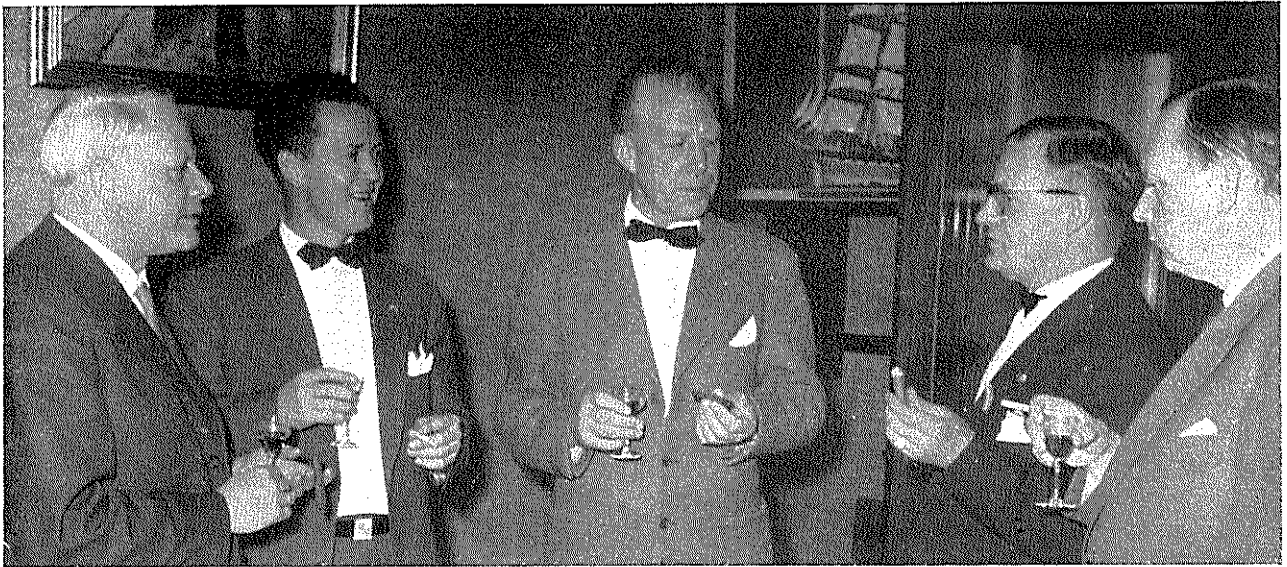


HAR DE
OVERALT PAA HAVET
FAAET



fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER



Fra venstre: Kontorchef Christiansen, søfartsministeriet, Chr. Oldager fra Sømændenes Forbund, afdelingschef Ove Nielsen fra søfartsministeriet, sømændenes formand From Andersen og ekspeditionssekretær Lysgaard, søfartsministeriet.

sjældent med statsbaner og sporveje, ser sjældent lysene på vore gader og veje o. s. v. Vi arbejder på at nå frem til et system, som vil gøre sømændenes afsavns-tillæg, værdi af fri kost og logi samt de penge, der bruges til hustru-rejser, skattefri. Sømanden har mange udgifter, som andre i samfundet slipper for, fordi han har sin familie på så lang afstand. Ferier og fridage falder ofte uregelmæssigt, og det koster den søfarende mange penge at skulle rejse hjem for at holde ferie, sommetider en hel månedsløn eller flere. Hvis han i stedet får konen til at rejse ud til sig, må han af med endnu flere penge f. eks. til konens hotelophold.“

„Hvordan ligger chancerne for sømandsskatten?“

„Vi er overbevist om, at vi nok skal få den gennemført. Rederne støtter os i denne sag, fordi de er interesseret i at have tilfredse folk om bord i skibene og i, at de skal forblive om bord.“

„Vi kan skaffe styrmænd!“

„Andre ønsker?“

„Ja, et meget stort endda, nemlig afskaffelsen af tvungen skole- eller sejskibssejlad for vordende navigatører. Danmark mangler i høj grad navigatører, men der er ingen tvivl om, at Sømændenes Forbund blandt sine medlemmer ville kunne skaffe alle de vordende styrmænd, rederne mangler, hvis man afskaffede den tvungne skole- eller sejskibssejlad. Det betyder økonomiske afsavn for en matros at få den nødvendige sejskibstid, og tit er det også svært at få en god sejskibshyre, og det viger mange af vore medlemmer tilbage for.“

„De mener ikke, at sejskibs-uddannelsen er nødvendig?“

„Nej, den er ikke nødvendig for at føre damp- eller motorskibe. At forlange sejskibstid for en motorskibs-navigatør er det samme, som hvis den motorsagkyndige forlangte, at man — for at få førerbevis til bil — havde kørt med hestevogn! Efter min mening er det kun de

gamle navigatører, som selv har været ude med sejskibe, der stadig holder fast ved kravet om sejskibstid. De siger: „Når vi skulle have sejskibstid, skal nutidens unge søfolk også have det.“ Men det er ikke noget sagligt argument. Vi er det eneste land i verden, der stadig forlanger sejskibstid for vordende navigatører, og jeg kan ikke tro, at andre landes skibsførere og styrmænd af den grund er dårligere end vore!“

Sømandsskolerne

„Hvad med sømandsskolerne?“

„De frembyder efter min mening også et problem, idet de er blevet grebet helt forkert an lige fra starten. Som det er nu, tager man drenge på mellem 15 og 19 år på skole i tre måneder på statens regning, uden at man har garanti for, at de virkelig vil bruge deres nyerhvervede kundskaber til søs. Jeg oplever tit, at folk ringer mig op for at spørge, om jeg kan skaffe deres søn på en af statens sømandsskoler. Når jeg spørger dem, om drengen skal være sømand, svarer de mange gange: „Nej, men han ville have godt af tre måneder på sådan en skole!“ — Med de private sømandsskoler medregnet uddannes der hvert år ca. tusind drenge, og det er da klart, at søfarten ikke kan tage dem alle. Med andre ord finder der et spild af statens penge sted på den måde.“

„Ja, men hvad vil De så?“

„Efter vor mening bør eleverne til søs, før de kommer på skole, så at de, der virkelig vil tjene deres brød ved søfarten, nyder godt af den specielle uddannelse. Denne uddannelse skal finde sted, inden en mand mønstrer ud som matros. Og den skal finde sted på en af staten bekostet skole, der giver ham et afgangsbetis som matros. Dette afgangsbetis skal vise, at manden kan sit arbejde, bl. a. splejse, ro og i det hele taget behandle en båd. Desuden bør der gives undervisning i brandslukning, hvad eleverne ikke får i dag. I det hele taget kan mange af drengene på statens

sømandsskoler i dag ikke meget andet end at holde sig rene, når de forlader skolen. Ved at lægge systemet om vil man opnå, at kun folk, der virkelig vil fare til søs, kommer på skole, og derved kan staten spare mange penge og sømandsstanden yderligere højnes.“

En bestyrelse med medlemmernes tillid

„Der er jo sket mange ting i de forløbne 60 år?“

„Ja, vi har jo bl. a. haft to verdenskrige, der bl. a. kostede Danmark tabet af ca. 2000 søfolk, hvoraf de ca. 580 var medlemmer af vor organisation. Mange af disse søfolk sikrede livsvigtige transporter for Danmark, og andre deltog i krigstransporten for de allierede. Det er mit håb, at søfolkenes indsats vil blive værdsat af den danske befolkning!“

„De kom jo til i juni 1954 efter Thomas Laursens død. Hvordan synes De selv, det er gået for Dem?“

„Thomas Laursen var meget vanskelig at afløse. Han sled sig op i forbundets tjeneste, og han var en yderst veltrænet fagforbundsmand. Men jeg har trods alt forsøgt at leve op til hans standard, og jeg tør i alle tilfælde sige, at Søændenes Forbund i dag — med hele sit fundament og med sin gennemgribende kontakt med hvert enkelt af forbundets medlemmer — står som mønstret på en faglig organisation. Forbundet står i dag med en bestyrelse, der virkelig har medlemmernes tillid. Men det må understreges, at jeg har en god medarbejderstab, uden hvis samarbejde de store opgaver ikke kunne klares,“ slutter Sv. From Andersen.

O. L.

**Vi holder
os til**



ESBJERG TOV

FOR TANK BESKYTTELSE

ARTONEX RESISTANT

Til effektiv beskyttelse af tankskibstanke mod rust og tæring, til betydelig lettelse af tankrensning, brug

ARTONEX RESISTANT



Til effektiv beskyttelse af „deeptanks“ i fragtskibe mod rust og tæring, incl. „rubber latex“ tæring, brug

ARTONEX RESISTANT L. R.!

Fabrikken yder fuld garanti for holdbarheden

ARTONEX RESISTANT:

Største erfaring - Højeste kvalitet

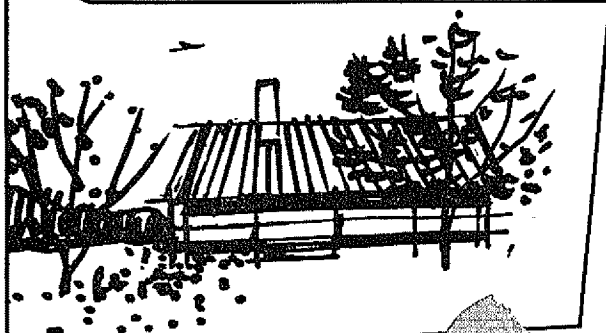
FABRIEK VAN COMPOSITIEVERVEN

DELFT — HOLLAND

SCANIX, Corp., Vesterport 235, København V.

EMPEXO

- vandafvisende murfarve



- den populære forsteningsfarve fremstillet på basis af HVID PORTLAND-CEMENT

Den ideelle overfladebehandling

til bygværker af enhver art.

Fås i 8 smukke farver og hvid.

Anvendes på

murværk, puds, beton m. m.



FORHANDLERE OVER HELE LANDET

Favoriserer folketinget luftfarten på søfartens bekostning?

Trods alt må 1955 betegnes som et opgangsår inden for verdensøkonomien, udtalte formanden for Dansk Dampskibsrederiforening, direktør L. O. Normann, på foreningens generalforsamling den 8. maj.

Direktør Normann oplyste, at fremgangen inden for verdenshandelen medførte et øget transportbehov med et højt, stabilt fragtmarkeds-niveau i de første tre kvartaler af 1956. Vesteuropas kulimport fra USA nåede således op på 40 millioner tons, og en dårlig høst i flere lande afstedkom desuden store korntransporter til Europa. Aktiviteten i de nære farter var derimod gennemgående under den i 1955.

Suez-krisen var også for skibsfarten den alt dominerende begivenhed i 1956. Direktør Normann erklærede, at krisen havde fået fragterne til at stige stærkt i slutningen af året, men samtidig havde medført stigende udgiftsposter. De stigende fragtrater kom iøvrigt ikke dansk skibsfart til større nytte, fordi de fleste danske skibe var bundet af tidligere indgåede forpligtelser. Derimod fik den danske handelsflåde i høj grad de stigende udgifter at føle, og de er svære at slippe af med igen. Fra midten af december har tendensen iøvrigt været nedadgående på fragtmarkedet.

Selv om fragstigningen i forbindelse med Suez-krisen kun fik begrænset indflydelse på dansk skibsfart, blev handelsflådens indsejling i udenrigsfart større end nogensinde, nemlig ca. 1.500 mill. kroner mod 1.250 mill. kroner i 1955. Når driftsudgifterne er trukket fra, bliver der ca. 800 millioner kroner til rest for landet i udenlandsk valuta, hvilket er ca. 150 millioner kroner mere end i året forud.

Direktør Normann fremhævede, at langt den væsentligste del af driftsresultatet af de danske redere er blevet anvendt til en modernisering og fornyelse af tonnagen. Han fremhævede videre, at Danmark fortsat må følge trit med udviklingen inden for skibsfarten, som går imod større, hurtigere, mere effektive, men også dyrere skibstyper. Desværre er lånemulighederne både ude og hjemme stærkt begrænsede, hvorfor penge til nye skibe må skaffes gennem driften, hvilket forudsætter fornuftige afskrivningsregler.

Formanden udtrykte sin og rederiforeningens bitterhed over, at folketinget tilsyneladende viser luftfarten større interesse end søfarten. Han nævnte de foreslåede love om skibes bemanning, uddannelse af navigatører, maskinmestre o. s. v. Desværre har disse forslags gennemførelse trukket urimeligt længe ud trods redernes gentagne henvendelser til handelsministeriet.

„Når man ser, med hvilken velvilje, hurtighed og interesse luftfartens problemer løses af regering og folketing, er det ikke uden bitterhed, at vi konstaterer, at et spørgsmål af vital betydning for et af hovederhvervene er ladet uløst i den nu afsluttede folketingsamling,“ udtaler direktør Normann.

Også søfolkenes skatteproblem omtaltes:

„Alt for mange unge skibsofficerer foretrækker i dag at tage arbejde i land, selv om de derved går ned i indtægt; deres argument er det enkle, at de trods de afsavn, som nu engang følger med livet til søs, og trods det, at de ikke kan få del i mange af de goder, som skatterne betales til, dog må betale fuld skat ikke alene af direkte lønindtægt, men også af godtgørelser for mistet fritid og værdien af ophold om bord, samtidig med at de på en række områder har udgifter, som folk i land ikke kender,“ erklærede direktøren, hvorefter han udtrykte håbet om en hurtig, positiv løsning af spørgsmålet.

Direktør Normann udtalte videre, at dansk skibsfart må være forberedt på øgede vanskeligheder i den kommende tid, bl. a. på grund af den stigende flagdiskrimination. Han oplyste, at skibsfarten under de såkaldte „flags of convenience“, navnlig under Liberia og Panama, er nået op på 11,5 millioner bruttotonns eller over 10 procent af verdenstonnagen. Det må befrygtes, at denne for den frie skibsfart så farlige udvikling vil fortsætte. Ca. 20 procent af den tonnage, som nu er under bygning, er bestemt for disse flag. Direktøren nævnte, at også San Marino, en lille stat med 15.000 indbyggere og uden kyststrækning, nu også tilbyder sig som indregistrerings-land.

„Udviklingen synes på denne måde mere og mere at skulle tendere imod, at et skibs flag ikke kommer til at dække over noget nationalt tilhørsforhold, men bliver en slags frimærke, som påsættes eller fjernes fra skibet efter behag,“ sagde rederiforeningens formand bittert.

Direktør Normann fremhævede til sidst, at det på baggrund af de mange faresignaler må være indlysende, at danske myndigheder i det omfang, det står i deres magt, bør sikre vor skibsfart rimelige arbejdsvilkår og vise forståelse for erhvervets problemer.

På generalforsamlingen i Dansk Dampskibsrederiforening genvalgte iøvrigt til bestyrelsen: Formanden, direktør L. O. Normann, næstformanden, skibsreder E. Hahn-Petersen, skibsreder Alexis R. Andresen og skibsreder Axel Kampen.

SPAREKASSEN
for
Kjøbenhavn og Omegn

Hovedkontor

NIELS HEMMINGSENSGADE 24



T. T. World Splendour
skandinavisk
rekordbygget
39.000 tons d.w.
16.500 hk
17 knob



Nybygningsprogram:

Tankskibe op til 65.000 tons d. w.
Liniefragtskibe
Kombinerede tank- og malmskibe
Bulklasterkibe
Jagere, ubåde, motortorpedobåde
Dieselmotorer, system M.A.N.
Dampurbiner, system de Laval
Jernbanevogne og diesellokomotiver
TYFON og SUPERTYFON signalapparater
Rørflænsere og sænkesmedie m. m.

KOCKUMS
MEKANISKA VERKSTADS AB • MALMÖ • SWEDEN

Spildolie skummes,

eller man „tager en håndfuld sand“

Olie har under utallige farlige situationer reddet menneskeliv på søen. Selv en ganske tynd hinde af olie på vandet er i stand til at tage brodden af søerne, og det har søfolkene benyttet sig af gennem mange århundreder, selv om de maritime myndigheder først så sent som i det forrige århundrede gjorde oliebeholdninger til bølgedæmpning obligatoriske om bord.

Men ellers er man jo meget forsigtig med ikke at tømme olie ud i havet. Store olieansamlinger på søen kan betyde døden for tusinder af fugle, store værdier kan ødelægges i havne og på strandbredder, og mange badesteder kan miste en hel sæsons indtægter.

Navnlig i de sidste år har man igennem et internationalt samarbejde sat ind mod olieplagen til søs, men trods alle sikkerhedsforanstaltninger og al påpasselighed kan det ske, at der f. eks. i havnene spildes olie på vandet. Og hvad skal man så gøre ved det?

Igennem mange år har man — næsten forgæves — søgt billige og effektive midler til fjernelse af olieansamlinger på vandet. Imidlertid har den amerikanske marine — ifølge bladet „All Hands“ — taget to nye metoder i anvendelse, som begge har vist sig lovende.

På Norfolk Naval Shipyard i Virginia har man konstrueret et fartøj, som ligefrem skummer vandoverfladen fri for olie. Skibet, hvis man kan kalde det sådan, har da også fået navnet „The Norfolk Skimmer“ („Norfolk-Skummeren“). Det er kasseformet, 7,6 meter langt, 3,6 meter bredt og med et dybgående af ca. 2,5 meter.

I den ene ende findes en fordybning, som minder om en almindelig køkkenvask med afløb. Når fartøjet ligger på vandet, løber det øverste vandlag med en eventuel olichinde ned i vasken, hvorfra det suges væk af en pumpe med en kapacitet af omtrent 250.000 liter i timen.

„Vasken“ kan indstilles sådan, at dens forreste kant kun lige netop befinder sig under vandspejlet, og når det oliemættede vand suges bort, havner det i en stor tank om bord, hvor olien udskilles fra vandet. Olien forbliver i tanken, mens vandet slippes ud gennem ventiler i bunden.

Når tanken er fuld, eller havnebassinet tørt for olie, sejles „skummeren“ over på siden af en pram og udtømmer sin last.

For at fremskynde processen kan man eventuelt presse det oliefyldte vand hen imod „vasken“ ved hjælp af brandslanger fra andre fartøjer.

„Skumme“-metoden har den fordel, at den er billig, fordi man kan sælge den olie, der fjernes fra vandets overflade. Olien kan bl. a. bruges til fyring. „The Norfolk Skimmer“ har kostet 10.000 dollars (ca. 70.000 kroner), men vil formentlig gennem salget af den skummede olie kunne indtjene sin egen byggesum plus driftsomkostninger.

Den amerikanske marine har også fundet på en metode, hvor man går den direkte modsatte vej, idet man — i stedet for at skumme olien — får den til at synke til bunds. Denne metode er imidlertid ikke helt så effektiv og økonomisk som den førstnævnte.

Metode nummer to går ganske „simpelt“ ud på at strø sand på den olieagtige vandoverflade. Det er imidlertid ikke helt almindelig sand, man bruger. Sandet gennemgår en ganske bestemt proces. Det „overtrækkes“ med kreosot eller tjæreolie, hvorefter det opvarmes i en ovn til en temperatur af ca. 550 grader Celsius.

Derefter sejler man ud med sandet, hvor det olieagtige vand findes. Det kan så med skovle og håndkraft strøs ud på vandet, eller det kan blæses ud ved hjælp af særlige blæsere.

Sandet virker nu på den måde, at det absorberer olien og synker med denne ned på bunden.

Ved sand-metoden har man kun udgifter og ingen fortjeneste ved salg af olien. Desuden skal man — i havne eller sejløb — senere have besvaret med at suge eller grave det udkastede sand op for ikke at skabe hindringer for sejladsen.

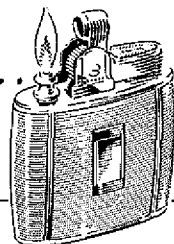
Men den bedste metode — og den billigste — er selvfølgelig stadig, at man undgår at spilde olie på vandet, slutter det amerikanske flåde-blad sin artikel om bekæmpelsen af spildolie.

—wig.

RONSON - den

fuldendte gave...

Ronson Flo-line,
formgivet til at ligge
godt i hånden...



RONSON

World's greatest lighter!

DAMPSKIBSSELSKABET

TORM

AKTIESELSKAB

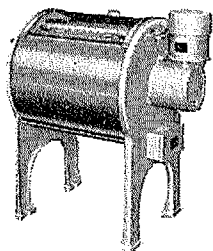
Grundlagt 1889

Telefoner: MINERVA 2437 - RIGSTELEFON 203

HOLMENS KANAL 42 — KØBENHAVN

Maskinvaskeri ombord!

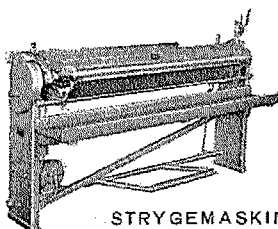
— en lettere og renligere tilværelse for mandskabet



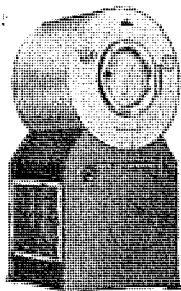
VASKEMASKINE



CENTRIFUGE



STRYGEMASKINE



TØRRETUMBLER

Rent skiftetøj og vask af linned er et problem for mandskabet på mange skibe, især på lange togter — men problemet kan nu løses til fuldkommenhed med et Vølund vaskerianlæg, der kan indrettes helt efter skibets behov, så alle ombord let og hurtigt kan vaske alt, hvad de ønsker.

Vølund vaskerimaskiner har på et stort antal danske og udenlandske skibe bevist deres store driftssikkerhed og holdbarhed. Vølund vaskerimaskinernes robuste konstruktion påvirkes ikke selv af de kraftigste rystelser, de er lette at betjene, og pasning og vedligeholdelse er uhyre enkel.

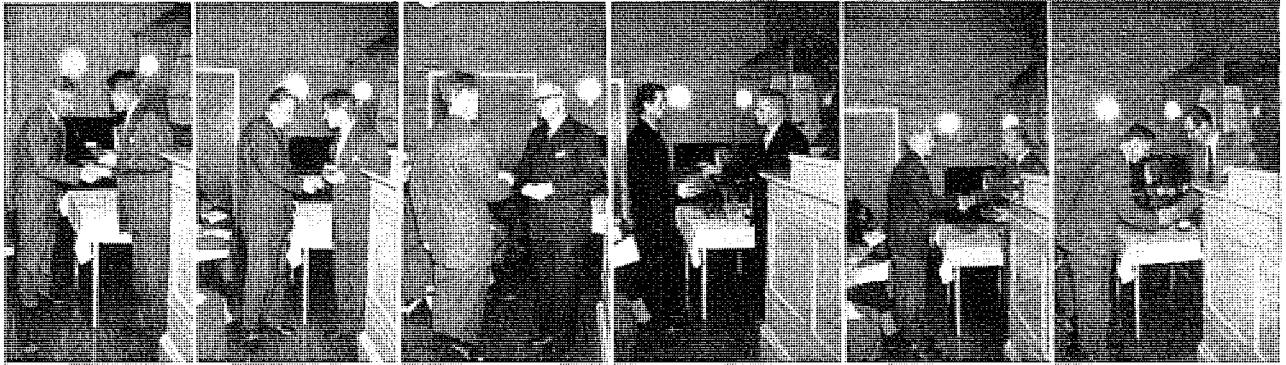
Blandt de mange skibe der har fået installeret Vølund vaskerimaskiner kan nævnes:

*M/S „Mexican Reefer“
M/S „Bella Dan“
M/S „Greta Dan“
M/S „Brazilian Reefer“
M/S „Jonna Dan“
M/S „Aslaug Torm“
M/S Greenland“
M/S „Silja Dan“
M/S „Indian Reefer“
M/S „Peruvian Reefer“
M/S „Marna Dan“
M/S „Gerda Dan“
M/S „Tilda Dan“
M/S „Egyptian Dan“
M/T „T. F. Havelstein“
M/T „Italo Fassio“
M/T „Giovanni Fassio“
M/T „Mosbay“
M/T „South America“*



AKTIESELSKABET „VØLUND“

ØRESUNDSVEJ 147 . KØBENHAVN S . TELEFON CENTRAL 5522



Fra venstre: Fabrikant Larsen overrækker Diwa Manufacturing Co.'s præmie til radioeksaminand Uffe Thybjerg Nielsen. — Fabrikant Larsen overrækker Diwa Manufacturing Co.'s præmie til styrmandseksaminand Guido Grinwalds. — Formanden for Sømændforeningen af 1856, kommandør P. Ibsen, overrækker foreningens præmie, et solcigaretteti, til styrmandseksaminand Thorkild R. Funder. — Skibsinspektør i DFDS, kaptajn J. Reedtz-Funder, overrækker Admiral de Richelieus præmie for flid, en sextant, til skibsførereksaminand Ronny Jürgeisen. — Formanden for Foreningen til Søjartens Fremme, kommandør G. Paulsen, overrækker foreningens præmie, en prismekikkert, til skibsførereksaminand Erling Thommesen Møller. — Navigationskolebestyrer P. Dyrhauge-Hansen overrækker I. C. Hempels Legatfonds præmie, en prismekikkert, til skibsførereksaminand Knud Riisboj.

Afslutning på Københavns Navigationsskole

Under højtidelige og festlige former foregik eksamensafslutningen på Københavns Navigationsskole ved den sidste eksamen, hvor der var indstillet:

Til skibsførereksamen 37, hvoraf 32 bestod, til styrmandseksamen 45, hvoraf 41 bestod, til prøven for radiotelegrafister 5, og alle 5 bestod, til prøven for radiotelegrafister af 2. kl. var indstillet 14, og 8 bestod, deriblandt en dame.

Navigationskolebestyrer Dyrhauge-Hansen holdt en smuk og lyrisk tale for de indbudte gæster, eleverne og

deres pårørende. Han fremhævede særlig de unges pligt til at sejle og forklarede dem indgående, hvilke fordele det var for de unge at gå ind i skibsfarten.

Navigationskolebestyreren har forbavsende hurtigt skabt tradition for disse afslutningsfester, og der råder en festlig stemning, hver gang en elev kommer op for at få overrakt sit diplom.

En særlig kraftig applaus blev tildelt Thorkild R. Funder, som har bestået styrmandseksamen med 192 points, minimum er 87 og maximum 203.

Referenten.

Om levende dyr

Vi har fra skibsreder P. F. Cleeman i Aabenraa modtaget følgende brev:

Hr. redaktør!

I den udmærkede artikel „Vi jonglerer med havnes store tal“ i nr. 5 har De på et punkt jongleret galt.

De skriver, at *Esbjerg* er suveræn blandt de danske havnebyer, når det gælder afskibning af levende dyr, men det er helt galt. Fra *Aabenraa* blev der i kalenderåret 1955 afskibet ca. 60.700 tons levende dyr, så det er mellem 4 og 5 gange så mange som fra *Esbjerg*!

Iflg. Statistisk Årbog blev der ialt fra danske havne udført 157.000 tons i 1955.

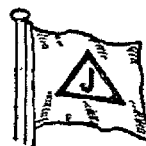
På højde med *Aabenraa*, måske lidt over, ligger *Kolding*, og endvidere afskibes der levende dyr fra *Sønderborg*, *Graasten*, *Korsør*, *Næstved* og *Gedser*, — og altså *Esbjerg*.

Med venlig hilsen
P. F. Cleemann

Svar: Ja, der har vi altså givet *Esbjerg* mere, end den tilkommer — og på *Aabenraa*'s bekostning. Skibsreder Cleemann og Statistisk Årbog har ret. Til vor undskyldning tjener kun, at tallet for *Aabenraa* ikke fandtes i

den statistiske oversigt, hvorfra vi hentede de oplysninger, der lå til grund for den nævnte artikel.

O. L.



Dampskibsselskabet

JUTLANDIA

JENS TOFT

Toldbodgade 29

TELF. *8192

A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders



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 - TELEGR.-ADR.: MERSEK

UDENBORDS - **ARCHIMEDES**

INDENBORDS - **GØTA**

MOTORER DE KAN STOLE PAA

OG TIL DE RIGTIGE PRISER OG BETINGELSER

leverer

V. H. LANGEBÆK & SØN

CIVILINGENIØRER

TRONDHJEMSGADE 9, KØBENHAVN - TRIA 5400

FABRIK OG LAGER: BALLERUP 97 09 90

Forlang Tilbud og PROSPEKT

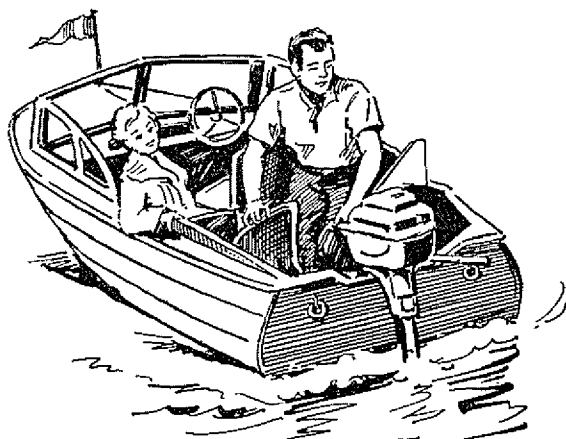
AFLÆG BESØG I VOR Udstilling

Trondhjemsgade 9

samt

Andreas Flensborgsgade 21 A, Horsens

Vi opgiver Dem vor nærmeste FORHANDLER



Et eventyr på Als i amerikanske dimensioner

M/S „Alvida“, som for øjeblikket strider sig over Stillehavet, har installeret køleaggregater og termostater, der er fremstillet midt ude mellem kartoffelrækkerne på Als. Det samme har m/s „Havfruen“ i Atlanten, s/s „Walrus“ i Kanalen og m/s „Chevalier“ i Middelhavet, ja, skibe af alle nationaliteter på alle verdens have.

Der sker noget derude mellem kartoffelrækkerne. En fabrik af store dimensioner er vokset op og tjener hver dag enorme summer hjem til Danmark i fremmed valuta. Hver morgen tømmer 21 store DSB-rutebiler et hav af mennesker ud ved Nordborg og henter dem om aftenen hjem fra bondelandet igen. „Danfoss“, som fabrikken hedder, har gennemgået en fantastisk udvikling.

„Danfoss“ benævnes tit som „Eventyret på Als“, men fabrikkens historie minder nærmere om en moderne amerikansk roman i Hemingway-stil. Der er ingen overflødige dikkedarer, og tempoet har været og er stadig hårdt. Der er sådan set intet romantisk ved fabrikkens tilblivelse og vækst, der udelukkende skyldes hårdt arbejde og rigtig planlægning.

Begyndelsen til „Danfoss“ blev gjort med en termostatisk ekspansionsventil til køleanlæg. En ung og initiativrig ingeniør, Mads Clausen, der stadig er den store virksomheds meget aktive leder, påbegyndte en fabrikation på sin faders gård. I virkeligheden begyndte det hele i et par kvistværrelser i gårdens hovedbygning, og her har Mads Clausen stadig sit private kontor.

I dag fremstiller Danfoss et utal af forskellige apparater. Alle køleanlæg, varmeanlæg, vandværker, tryklufsanlæg og luftkonditioneringsanlæg — uanset størrelsen — kan automatiseres ved hjælp af Danfoss-apparater. Eksporten har antaget anselige dimensioner, og virksomheden har over 70 agenter i udlandet med deraf følgende eksport til næsten ligeså mange lande.

For et par år siden nedbrændte en stor del af virksomheden, men fabrikken er forlængst genopbygget og er i dag næsten tre gange så stor som før branden. Den beskæftiger ca. 2300 mennesker.

Havnbjerg sogn på Nordals, hvor Danfoss ligger, har ingen naturlige betingelser for en industri. Der eksisterer jo ingen jernbane og intet havneanlæg. Alligevel havde Mads Clausen succes. Landbrugets mekanisering var ved at gøre mange mennesker arbejdsløse på egnen, og for dem blev Danfoss redningen. I dag er et helt bysamfund ved at opstå ved fabrikken, idet arbejdere og funktionærer, der tidligere måtte tage 25-30 km frem og tilbage hver dag, nu bosætter sig på stedet.

Spiren til Danfoss blev lagt i sommeren 1933. Allerede tidligt begyndte virksomheden at eksportere, idet den var konkurrencedygtig både med hensyn til priser og kvalitet. Det ene land efter det andet kunne tælles mellem kunderne, og før den anden verdenskrig nåede

man akkurat at få fodfæste i 5-6 lande. Men krigen satte en stopper for eksporten. Til gengæld blev Danfoss som følge af spærringen enerådende på det danske marked og klarede sig på den måde helskindet gennem krigsårene, selv om der til sidst kunne spores en nedgangsperiode.

Så kom freden og med den genoprettelsen af forbindelserne med udlandet. En udvidelse af fabrikken var i høj grad nødvendig, men på grund af byggesituationen kunne udvidelsen ikke indledes før sent i 1946, og så skete det endda kun ved opførelsen af nogle forladte militærbarakker, fabrikken fik anvist af myndighederne. Fabrikkens egne folk måtte selv nedrive barakkerne rundt om i landet og gøre dem klar til transport.

Flere og flere nye kunder kom til, og salgsapparatet i udlandet voksede i effektivitet. De danske Danfoss-apparater blev anerkendt over alt i verden — både til søs og i land — for deres kvalitet og pålidelighed. Nye udvidelser var nødvendige.

Først i 1950 var byggesituationen sådan, at man kunne begynde opførelsen af en virkelig tidssvarende fabriksbygning med en 5 000 kvm. fabriksshal, hvori man installerede de første hypermoderne maskiner i januar 1952.

År for år er produktionen og eksporten steget og med disse ting omsætningen. I dag er Danfoss uundværlig både for Als og for hele Danmark. I 1933 blev der af en enkelt mand fremstillet et enkelt apparat til køleanlæg. Produktionen foregik dengang på et gulvareal af 25 kvm. I dag fremstiller 2300 arbejdere 200 forskellige typer apparater i langt over 2000 udførelser. Udvidelserne fortsætter stadig, og den store brand for to år siden gav kun anledning til en yderligere modernisering.

Hver dag året igennem — både søn- og helligdage — indkøber fabrikkens indkøbschef for 100.000 kroner materialer, hvilket fortæller noget om dimensionerne på fabrikken derude mellem kartoffelrækkerne.

„Eksperter“ spåede under krigen ikke Danfoss nogen alt for sikker fremtid. Allerede i 1942-43 var fabrikkens ledelse klar over, at der måtte skaffes boliger til mange nye arbejdere og funktionærer i omegnen. Et større boligbyggeri blev derfor planlagt i de nordalsiske kommuner. Men planerne blev ikke ført ud i livet. De lokale myndigheder troede ganske simpelt ikke, at Danfoss med sine dengang 200 beskæftigede kunne overleve krigen.

Så begyndte fabrikken selv at opføre boliger, men de forsløg ikke ret meget, for lige efter krigen voksede antallet af beskæftigede hurtigt til ca. 500. I de følgende 3-4 år opførtes en del een-families huse og senere en del lejligheder på ancelsbasis. Desuden opfordrer fabrikken til selvbyggeri og yder de beskæftigede hjælp i den anledning.

Nye boliger er hårdt trænet også i dag, for ud-

viklingen går rask på als. For kun syv år siden var antallet af beskæftigede ved Danfoss kun 700. Hvis der fortsættes i samme tempo, vil der snart opstå en ny by på størrelse med Sønderborg i det nordlige Als! Måske bliver det endog nødvendigt at skaffe fabrikken egen havn!

Maskinfolkene og de øvrige besætningsmedlemmer om bord i de mange skibe af næsten alle nationaliteter, som har Danfoss-apparater om bord, aner for størstedelens vedkommende intet om baggrunden for det store alsiske eventyr, men de ved, at Danfoss-mærket berger for traditionel fin dansk kvalitet. L.

Maskinistkolens Elevforening

skifter formand

Maskinistkolens Elevforening har skiftet formand. Maskinmester Mogens Jensen har trukket sig tilbage og er blevet afløst af maskinmester Helge Bartholdy.

Mogens Jensen, hvis gode humør er kendt langt uden for elevforeningens kreds, bliver svær at erstatte på formandsposten. Trods sin vægt og bredde har han i de forløbne år udfoldet en ganske fantastisk vitalitet til gavn for foreningen. Apropos vægten: Når en eller anden drillede ham i den anledning, har han ved flere lejligheder fejlet alt videre drilleri til side ved på stedet at præstere en baglæns salto!

Det samme kan Helge Bartholdy måske ikke præ-

stere, men elevforeningens medlemmer er enige om, at nogen bedre efterfølger for Mogens Jensen kunne de ikke få. —wig.

En god ven af Danmark forlader Lloyd's

En god bekendt af Danmark og dansk skibsfart, chef-inspektøren ved Lloyd's Register of Shipping, Mr. J. Hodgson, fortræder sin stilling den 30. juni efter næsten 38 års tjeneste i selskabet.

Mr. J. Hodgson, der nu går af på grund af alder, var før krigen øverste skibsinspektør ved Lloyd's kontor i København. Han kom til Lloyd's allerede i 1919 efter en uddannelse inden for skibsbygning hos Irvines Shipbuilding & Drydock Co. i Harlepool og efter nogle års praktisk arbejde med konstruktion af krigsskibe hos W. G. Armstrong Whitworth & Co.

Efter at have gjort tjeneste for Lloyd's både i Italien, Belfast og Barrow-in-Furness udnævntes han i 1937 til øverste skibsinspektør ved kontoret i København. Da tyskerne trængte ind i Danmark, måtte han imidlertid gå i tysk internering for resten af krigen.

Den stilling, hvormed Mr. Hodgson nu går af, har han bestridt siden september 1952.

Mr. Hodgson afløses af sin hidtidige næstkommanderende, Mr. J. M. Murray, der har arbejdet for Lloyd's siden 1928.

Beg og Bitumen Compagniet

Frederiksholms Havnevej
København SV



Indr. Varemærke

Leverandør til Orlogsværftet

Supplier to the Royal Danish Naval Yard

BAT-EMULSION

For bedre forplejning
og økonomisk messe - service
til søs -

INSTALLER CELER-SYSTEM SKIBSCAFETERIA



SCANIX CORP.

Vesterport 235
København V
Palæ 6195-6196
Telegr. Scanixcorp

Celer-System: Største erfaring
Højeste kvalitet.

Over 170 skibe er blevet udstyret
med Celer-System siden 1950.

Begyndelsen til et „Søens Bellahøj“?

Hvis gamle stamgæster i slutningen af maj aflagde det tidligere værtshus „Atlanten“ et besøg, har de utvivlsomt — ligesom H. C. Andersen i en anden forbindelse — sagt: „Ak, hvor forandret!“

Værtshusets „Atlas“ stod stadig troligt på taget med den miserable klode på ryggen, men nede i lokalerne var der tørlagt. Dog ikke helt. Ganske vist duftede der ikke mere af øl og whisky. Men der var en duft af saltvand og tjære.

Københavns Frihavns-Aktieselskab udviste et strålende og frisk initiativ ved at give plads i „Atlanten“ med bagved liggende pakhusanlæg til en international udstilling af skibsudstyr. Udstillingen åbnede den 13. maj og varede i fjorten dage. Udstillingens protektor, HKH Prins Axel, erklærede åbent, og frihavnsdirektør Bronø holdt en åbningstale, hvori han bl. a. sagde:

„Når Frihavnselskabet i dag inden for sit told- og restriktionsfrie område åbner denne udstillingsbygning, er det ikke mindst for at kunne give de importører, der repræsenterer mange af de store udenlandske producenter, muligheder for hele tiden gennem praktiske forevisninger at kunne holde erhvervslivet à jour inden for deres område og muliggøre prøver med nye maskintyper o. l. Også specialudstillinger arrangeret af de forskellige landes handelsrepræsentationer har man haft i tankerne.“

Udstillings-anlægget skal altså være permanent. Men den første udstilling tog selvfølgelig et langt større omfang, end man normalt regner med vil blive tilfældet.

For at vende tilbage til selve „Atlanten“, så var der i udstillingsdagene arrangeret en historisk afdeling på første sal, hvor Handels- og Søfartsmuseet udstillede flere af sine modeller. Der var også udstillet modeller og andre ting af orlogshistorisk interesse. På første sal var endvidere indrettet biograf, hvor A. P. Møller, J. Lauritzen og Burmeister & Wain viste film.

Stueetagen af „Atlanten“ og det bagved liggende pakhus anvendtes til udstilling af moderne skibsudstyr. Der deltog i denne udstilling en mængde kendte danske og udenlandske firmaer. Man så moderne gulvbelægning, behagelige dæksstole med nylon- og plasticbetræk, store Suez-kanal projektører, radar-anlæg, dækskuremaskiner, hypermoderne køjer, letmetal- og plastic-redningsbåde, kompasser, udstyr til skibenes hobby-værksteder o. s. v.

Det var interessant at se, hvordan man nu om dage gør et dæk rent med en elektrisk maskine og bagefter er i stand til at tørre det med en anden maskine. For at blive ved renligheden skal det også nævnes, at man blev præsenteret for hypermoderne skibs-vaskerianlæg.

Firmaet, der udstillede Suez-projektøren, fortalte, at det havde lovet arrangørerne at spare på strømmen. Det forstår man godt, for en af projektørerne var på 2.000 Watt! Den var iøvrigt indrettet således, at den kunne belyse begge sider af en kanal på samme tid uden at drejes.

Man blev også præsenteret for hypermoderne laste- og losseapparatur, nylon-propeller og motorer. Endvidere var der indrettet et helt lukaf, som det findes i et moderne dansk skib. I dette lukaf var der alt, hvad der findes i et rigtigt lukaf — endog cigaretter på bordet!

Ude i pergolaen mellem „Atlanten“ og udstillingens restaurant så man bl. a. en plastic-motorbåd, der var så lækker, at tænderne løb i vand på en.

Restaurationen var iøvrigt et kapitel for sig. Den var nemlig indrettet som en moderne skibscafeteria.

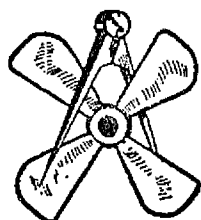
Rederier og firmaer havde stillet skorstensmærker og kontorflag til rådighed for udsmykningen, og søværnet lod en hel flådeafdeling med kystjageren „Huitfeldt“ i spidsen fortoje lige ved siden af udstillingsbygningerne, så udstillingens gæster kunne komme om bord. Fra tid til anden under udstillingen var der frømands-demonstrationer i havnen, og havnevæsenets bugserbåd „Grane“ demonstrerede redningsudstyr og vandkanoner.

Mange britiske turister, der kom hertil for at se, hvordan dronninge-besøget i København spændte af, har uden tvivl også besøgt udstillingen, der for resten også blev set af hele skoleklasser.

Mange forretningsfolk fra ind- og udland besøgte udstillingen, men desværre ser det ud til, at folk i almindelighed var lidt tilbageholdne. Men når udstillingsanlæggets tilstedeværelse bliver mere indgroet i folks bevidsthed, hjælper det sikkert, så at arrangørerne næste gang får endnu større besøg. O. L.

DET DANSKE KULKOMPAGNI

C. 9214



KØBENHAVNS MASKINSKOLE

Obs.! Ingen ændring i undervisningsplanerne.

Nye kursus til den almindelige og udvidede maskinisteksamen samt til elektroinstallatørprøven for maskinister begynder d. 2. august d. a. Skolens kontor giver oplysning om studielån til dagundervisning.

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

DE FORENEDE BUGSERSELSKABER KØBENHAVN

GØRAN SCHILDT:

Solbåden

Gyldendal — Kr. 29,50.

Når man får en ny bog ind ad døren skrevet af Gøran Schildt, så er det, som man møder en kær og god ven, som man skal hygge sig med.

Dr. Gøran Schildts fortælle-måde er så kultiveret, at man fryder sig over dens noble stil.

„Solbåden“, som han denne gang kalder sin bog, omhandler en rejse med båden „Daphne“, som ingen andre før har kunnet fuldføre op ad Nilen til den store katarakt hinsides den sudanske grænse og tilbage igen, en strækning på over 3000 km.

Denne rejse, som ikke kunne have været gennemført af andre end en så stor sejlsportsentusiast, giver forfatteren og hans besætning en sådan rigdom af stof, men han har på en særdeles kultiveret måde forstået både at kritisere uden at såre og bringe os glæden ved denne turs fantastiske oplevelser.

Kære dr. Gøran Schildt, efter denne bog, som skal stå i mit bogskab og mange gange blive taget frem, vil jeg betragte Dem som min ven for livet. A. B.

AXEL AHLMANN:

Fra Øresund til Thule

Grafisk Forlag — Kr. 19,50.

Der er ingen tvivl om, at Axel Ahlmann er en elsker af søen og det frie, ubundne liv, og han er en god fortæller. Han giver udtryk for en sejlens glæde ved at stryge for fulde sejl i Øresund og ligge for anker i de små vige. Og det er en bog, enhver elsker af søen vil være glad for at læse, kun forekommer det een lidt flovt, når man ellers har været glad for at læse en hel bog igennem, så at opdage, at forfatteren i afsnittet om Grønland begynder at håne een af sine gamle kammerater. Han roser Knud Rasmussen, og det er også på sin plads, men Knud Rasmussen kunne godt have tålt lidt mindre ros, hvis forfatteren så til gengæld havde været meget lemfældig overfor den gamle kammerat, som han åler igennem. Bogen ville have vundet ved, at denne omtale havde været udeladt, og hele afsnittet om Grønland ville have beriget den læser med større glæde, som tænker over, hvad Axel Ahlmann skriver.

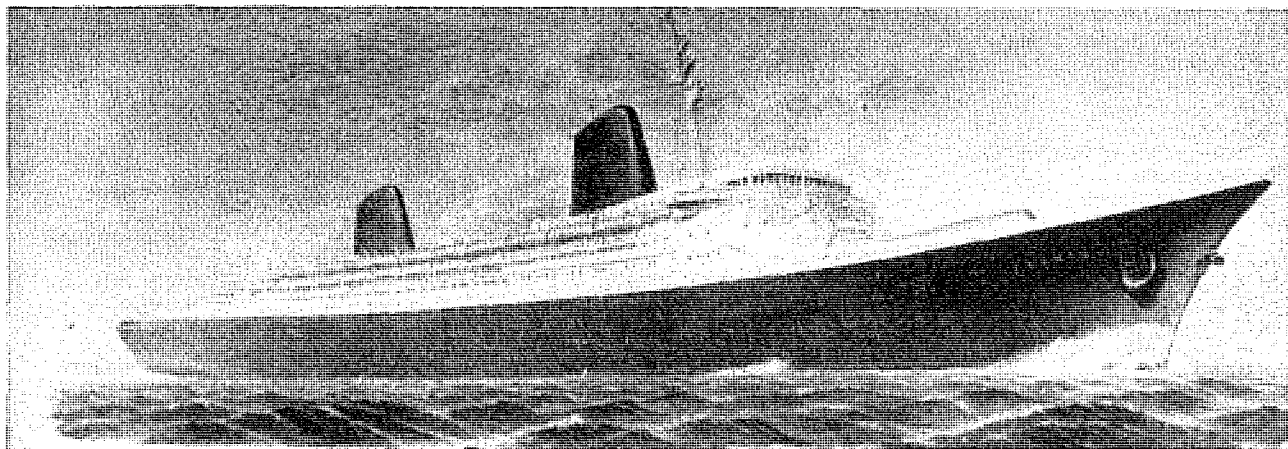
A. B.

LARSEN COGNAC

FINE
CHAMPAGNE
T.V.F.C.



Invincible!



Skal afløse „Liberty“

Sådan vil Frankrigs nye Atlant-liner komme til at se ud. Skibet, der får navnet „France“, skal afløse „Liberty“ — det tidligere tyske „Europa“. „France“, der bliver yderst luksus-præget, bliver på 50.000 tons. Far-

ten bliver på omkring 30 knob. Lineren skal gøre 46 sejladsere over Atlanten om og året og således transportere 75.000 passagerer i løbet af tolv måneder.

Udnævnelse

Det meddeles herved, at ministeriet for handel, industri og søfart fra 1. april 1957 har udnævnt elektrotekniker E. Borre til medlem af maskinisteksamenkommissionen.

Lathrop overtages af B & W

Burmeister og Wain American Corp. i New York meddeler, at de har købt The Lathrop Engine Co. i Mystic, Conn., med hele fabrikkens og firmaets løbende ordrer og goodwill.

Fabrikken videreføres under navnet Burmeister and Wain American Corp., Lathrop Engine Division.

Grundlagt i 1897 er dette New England firma et af Amerikas ældste bådmotorfabrikker. De nye ejere vil med deres store erfaring og kendskab til motorer yderligere forbedre Lathrop motoren.

Burmeister and Wain American Corp. flytter sit kontor og fabrik til Mystic, Conn., og firmaet ejes helt og holdent af Burmeister og Wain i København, Danmarks største industriforetagende, der nu er i sit 114. år og i fuldt sving. Burmeister and Wain American Corp.s kontor i New York, 17 Battery Place, vil blive på denne adresse af hensyn til deres kunder.

O. B.

For fjerde gang

Sommerens chef for kongeskibet „Dannebrog“, kommandørkaptajn Svend Jørgensen, har nu haft denne udkommando for tredje gang på rad, og med en forudgående bliver det ialt fire gange, hvilket, som ikke hænder før er usædvanligt og derfor rekord, tilmed af stor ære.

C. Ø.

Apropos Fregatten „Jylland“s skæbne

Nu vil man igen ifølge dagspressen forny anstrengelserne for at bevare det minderige skib ved at lade det indsætte i en tør-dok. Må jeg i tilslutning til de udtalelser af kendte mænd angående fregattens fremtid, jeg gengav i „Vikingen“ for 2-3 år siden, foreslå følgende plads: Midt imellem Lynetten og Trekrøner, hvor break-wateren eventuelt ved at indgå som et led i tør-dokken kan reducere anlægs-omkostningerne. Anbragt just på dette sted vil fregatten tilmed kunne ses meget bedre end ved „Hønsbroen“, hvor den ligger noget „indeklemt“, og ikke alene fra Langelinje og Frilshavnen, men også ude fra Øresund. For det tilfælde, at der skal være offentlig adgang ombord for besigtigelse, kan båd-fart jo etableres som i sin tid til Trekrøner (restaurant engang i 1930'erne), eventuelt besøges af havne-rundfartens både.

Carl Østen.

VIRGINIA ROSE



— i den fikse pose

— en herlig shagtabak

M/T Adrian Mærsk
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/S Busuanga

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/T Emma Mærsk
M/S Erria
M/T Esso Århus
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
S/S Hedda Dan
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

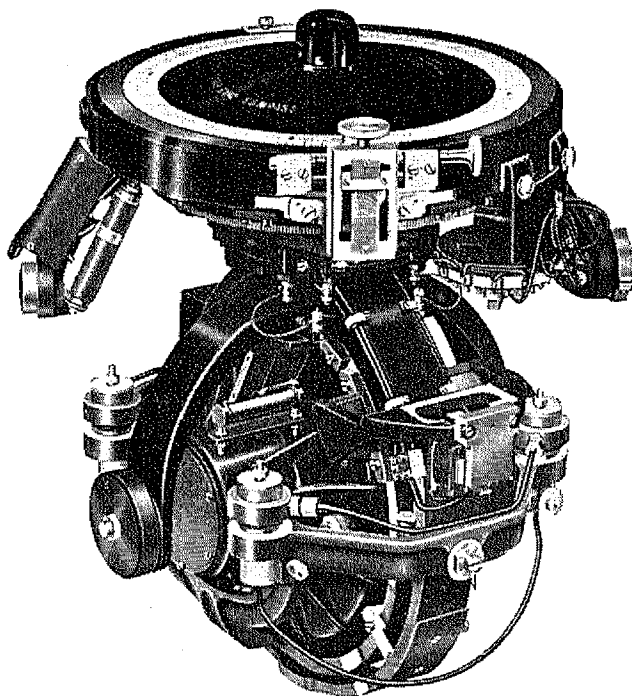
M/T Jakob Mærsk
M/T Jane Mærsk
M/S Java
S/S Jelva Dan
M/S Jeppesen Mærsk

Altid på ret kurs med

SPERRY

GYRO-KOMPAS

Sperry Gyroanlæg er installeret i alle danske navigationsskoler, i danske marineskibe og desuden i følgende danske handels- og passagerskibe:



M/S Jessie Mærsk
M/S Johannes Mærsk
M/S Jonna Dan
M/S Jutlandia

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

M/S Leda Mærsk
M/S Leise Mærsk
M/S Lexa Mærsk
M/S Lica Mærsk
M/S Luna 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 Reefer
S/S Milred Cord
M/S Missigsüt
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 Nordglimt
M/S Nordhval
M/S Nordpol
M/S Nordvest

M/S Olav Asbjørn
S/S Olav Bjarke
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 Rita Mærsk
M/T Rosa Mærsk
M/S Rutha Dan

M/S Sally Mærsk
M/S Samoa
M/S Sargodha
M/S Selandia
M/T Shetland
M/T Siam
M/S Sibonga
M/S Siena
S/S Silja Dan
M/S Simba
M/S Singloa
M/T Sofie Mærsk
M/S Songhla
M/S Sumbawa
M/S Susan Mærsk
M/S Svend Mærsk
S/S Sylvia Cord

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

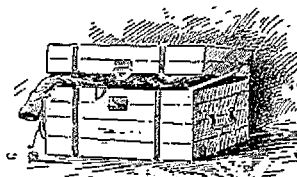


SOPHUS BERENDSEN A/S

„ØRSTEDHUS“ - KØBENHAVN V - TLF. C. 8500 - Tlgr. BERENDSEN

... fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



Fødselsvanskeligheder

Få tænker i dag over, at det tog omtrent seks år at bygge kæmpelineren „Queen Mary“. Kølen til skibet blev lagt allerede den 1. december 1930, men efter et års forløb blev arbejdet indstillet på grund af vanskelige økonomiske forhold verden over. På det tidspunkt var der allerede ofret 1,7 millioner pund sterling (ca. 34 millioner kroner) på nybygningen. Efterhånden bedredes konjunkturerne, og i april 1934 var arbejdet på „Queen Mary“ — bl. a. takket være den britiske regerings tilskud — atter i fuld gang. Søsætningen fandt sted den 26. september 1934, og den 27. maj 1936 kunne skibet endelig sejle ud på sin jomfrurejse.

Store tal

Til bygningen af „Queen Mary“'s skrog medgik over ti millioner nitter. Iøvrigt blev flere af de tunge, støbte dele til skibet fremstillet langt fra kysten og måtte transporteres ad jernbanen. Al anden trafik på linierne var standset, mens den usædvanlige transport stod på, og ved flere broer måtte de specielle jernbanevogne med deres store skibsdele på ladene snegle sig frem, fordi der kun var få tommers mellemrum.

„Dronningernes“ forgængere

Da de fire første Cunard-dampere, nemlig „Acadia“, „Britannia“, „Caledonia“ og „Columbia“, blev søsat, blev de omtalt som „kæmpeskibe“. Deres tonnage var på 1.154 brutto tons, og de havde hver plads til 115 passagerer. Hvis de to „Queen“'s blev bygget lidt om, kunne de mægligt have hver to af de gamle Cunard-linere stående på badedækket!

Besætning: 89 mand og een ko!

De første Cunard-dampere havde hver en besætning på 89 mand samt en hel flok høns og gæs. Endelig medførte de hver en levende ko, hvis opgave det var at forsyne børn og gamle blandt passagererne med mælk!

Lov at håbe!

Det engelske søfartsblad „Syren and Shipping“ fortæller om et shippingfirma, L. A. Jackson Ltd., der sidste nytår sendte følgende hilsen til sine forretningsforbindelser: „Gid alle deres skibe må opnå toprater! Gid de alle må sejle til tiden! Måtte alle deres skibe ankomme til tiden! — Det gør de ikke! — Men man har lov at håbe!“

Galionsfigur til „Cutty Sark“

To blokke særligt udvalgt træ er af den canadiske regering og de canadiske skovarbejdere blevet skænket til udsmykningen af „Cutty Sark“. Af blokkene skal der udskæres en ny galionsfigur til skibet, som engang var verdens hurtigste clipper. „Cutty Sark“ er som bekendt anbragt i en cementdok for at blive bevaret for kommende slægter som et minde om seilskibenes store tid. Sin oprindelige galionsfigur mistede skibet i rum sø, og den, der blev lavet som erstatning, var ikke nær så pæn. Den figur, som nu skal udskæres af det canadiske træ, bliver en kopi af skibets første.

Undersøisk spærring i Roskildefjorden?

I Skovrenden i Roskildefjorden mellem Eskildsø og Østskov skal Dronning Margrethe i sin regeringstid have bygget en undersøisk spærring, hvortil hun anvendte tommer og sten. Spærringen skulle hindre kapere fra Mecklenburg, de såkaldte „fetaliebrødre“, i at trænge længere ind i fjorden og ned til Roskilde. Der er sikkert kun tale om et sagn, men faktum er, at Skovrenden er meget lavvandet, hvilket dog skyldes døde østersbanker.

Omladning i Frederikssund

På grund af den ringe dybde i Skovrenden og andre dele af Roskildefjorden nåede kun mindre skibe frem til Roskilde i middelalderen. Større skibe gik ind til Frederikssund, hvor gods, der var bestemt for Roskilde, blev ladet om i mindre fartøjer. I årene 1833-36 blev der imidlertid foretaget en uddybning af fjorden, og selv om Roskilde stadig ikke er nogen storhavn, finder ikke så få skibe døg vej til domkirkebyen. Det sker endog, at mindre orlogsskibe aflgger „flådebesøg“ i havnen. Jeg har selv været der med opmålingsskibet „Freja“.

Ikke et job for mandfolk!

Prinsen af Wales blev engang spurgt, om han ville gøre et rederi den ære at døbe en af cets nybygninger. Det vides ikke, om prinsen selv nåede at svare, inden George V gjorde det for ham. Kongen sagde: „Vorherrebevares! Det er jo en kvindeopgave!“

Frem og tilbage er lige langt

Det 14.659 tons store tankskib „Walton“ blev for knapt to år siden bygget om til malmfartøj på et værft ved Sunderland. Under Suez-krisen, da der herskede en meget alvorlig mangel på tankskibe, blev „Walton“ igen bragt om til transport af olie — kun halvandet år efter den første ombygning!

„Victory“ var arbejdslos

Nelsons berømte flagskib, „Victory“, som nu i mange år har ligget i cement i Portsmouth, blev færdigbygget i maj 1765 og kostede den — efter tidens forhold — store sum af 83.000 pund. Indtil 1778 lå skibet ubenyttet hen og kom først under kommando i marts 1778, da England var i krig med Frankrig.

Eet skib og fjorten admiraler

Ikke mindre end fjorten admiraler har i tidens løb haft deres flag vajende om bord i „Victory“, der iøvrigt har haft en fantastisk karriere. Efter at have deltaget i en række store slag blev „Victory“ nemlig — fra 1797 til 1799 — brugt som fange- og hospitalsskib. Først efter en ombygning fra 1801 til 1803 kom skibet under admiral Nelsons kommando og oplevede højdepunktet af sin karriere.

Et kryds i dækket

Det nøjagtige sted om bord i „Victory“, hvor Nelson faldt, blev markeret ved, at man i 1805 skar et kryds i dækket. Ca. ti år senere blev dette kryds erstattet med den messingplade med inskription, som findes i dækket i dag.

Arbejdshest tu det sidste!

En af de mærkeligste skibsskæbner i den amerikanske flåde havde kanonbåden „Dover“. Den blev søsat i 1895, deltog i tre krige, havde 30 forskellige chefer gennem tiden og var tre gange admiralsskib. Kanonbåden, der først i 1941 fik navnet „Dover“ og før den tid hed „Wilmington“, nåede at gøre tjeneste på næsten alle have — også på de store amerikanske indsøer! Dens første aktion var mod spanske kanonbåde, og senere oplevede den to verdenskrige. Under den sidste var den skoleskib og kom ofte på steder, hvor der var spækket med fjendtlige u-både. Den 30. december 1946 solgtes „Dover“. Det var på det tidspunkt det ældste tjenstgørende skib i flåden. Kort tid efter brugte et firma i San Francisco den gamle orlogsmænd til at bjærge en sunken bugserbåd med „Dover“ tog derefter bugserbåden på slæb, og ude på åbent hav, hvor det bævede vrage ikke var til gene for skibsfarten, sænkede de to veteraner på samme tid. Bugserbåden sank som en sten, men gamle „Dover“ var glad for livet og ville ikke sådan uder videre tage afsked med det. Langsomt sank kanonbåden med støvnen lige i vejret!

ALBATROSSEN -

Det flyvende vidunder

Med forbavselse og misundelse betragter mennesket fra sin plads på skibsdækket den mærkelige skabning. Højt over hans hoved sejler den mægtige fugl uden eet eneste vingeslag i timevis, ja, i dagevis med iskold ro i store kurver. For den er i sandhed det gamle ideal: Tyngdekraftens ophævelse, blevet noget nær en realitet. De, som har set den, siger: „Det er umuligt. — Det lader sig simpelthen ikke gøre.“ Og dog svæver albatrossen over dem, hvid og slank — en naturens gåde i sin utrolige svæveflugt. — Når den stiger opad, ser det ud, som om den af en usynlig snor blev hævet lodret op i højden. Når den er så højt oppe, som den vil, sejler den med sidevind nedad. — Farten kan stige til 90 kilometer i timen, og når den når ned i nærheden af havoverfladen, kurver den rany og hæver sig igen troldomsagtigt i vejret. — Således fortsætter den, så længe som det passer den.

Den har de længste og smalleste vinger, der overhovedet findes i fugleverdenen. Den vejer meget lidt og bittesmå refleksbevægelser regulerer vingernes og fjerenes stilling, således at den udnytter enhver mulighed for at drage fordel af luftmassernes bevægelser. Man antager, at den udnytter det forhold, at vinden ved havoverfladen på grund af luftmodstanden bevæger sig langsommere end højere oppe, og at dens utrolige flyvepræstationer grunder sig herpå.

Men også på andre områder er det en mærkelig skabning. Til tider foretager den pludselig lange rejser fra sin yngleplads ved sydspidsen af Sydamerika og de derom liggende øer. Uden påviselig forklaring sejler den den halve jordklode rundt helt over til Sibiriens østkyst og halvøen Kamchatka — her bliver den i nogen tid for derefter atter at vende tilbage til Ildlandets tågede og ugæstfrie kyster. — Eet eller andet for os ubegribeligt instinkt leder dens bevægelser.

Når den er i luften, er den suveræn, men på jorden,

hvor den kun kommer for at bygge rede i parringstiden, er den klodset som få. En gås eller en and er en balletstjerne ved siden af albatrossen. Dens gang er en komisk tumlen eller vralten. Højt oppe i klipperne bygger den sin rede af mos og tørre blade eller tang, hvorpå hannen og hunnen i fællesskab ruger det ene æg, som skal sikre artens beståer i fremtiden.

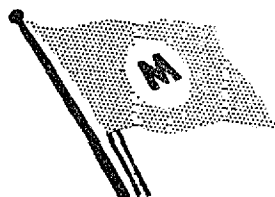
Ikke sjældent må de rugende fugle udkæmpe hårde kampe for at forsvare æg eller unge. Dens eneste dødsfjende, kæmpe-rovmågen, er altid på lur for at benytte et øjeblik, når redan er tom, til et ubarmhjertigt styrtangreb. Kun sjældent lykkes det albatrossen at gribe morderen på fersk gerning og sprøjte ham sin klæbrige mavesaft i møde. Det er et mærkeligt, men farligt våben, for dermed bliver mågerens fjer klæbet sammen, så de ikke kan flyve og således går en ynkelig død i møde.

I løbet af ni uger kommer ungen af ægget. Hver morgen fodrer forældrene ungen på højst sølsom vis: den voksne albatros omfatter den unge fugls næb med sit, og gylper sit endnu ufordøjede maveindhold op til den.

Det lyder mærkeligt, men albatrossen kan — skønt søfugl — ikke engang dykke. Den formår derfor ikke at fange levende fisk, men tager til gengæld alt spiseligt, der flyder på havoverfladen. Derfor følger den gerne skibene. Søfolkene tror, at albatrossen bringer lykke, hvorfor de scmmetider fanger den og sætter den i bur. Det kan den ikke godt tåle. Den bliver nemlig søsyg, når skibet ruller — og en søsyg albatros er det ynkeligste syn, der kan tænkes. —

Albatrossen hører til i luften. Der er den en oplevelse, der aldrig glemmes af den, der engang har set den — et vidnesbyrd om naturens uendelige muligheder, et syn, der giver mennesket en følelse af *undren og ærefrygt*.

Harald Nygaard.



MOORE & Mc CORMACK A/s

Fragt og Passagerer: Borgergade 26, Th. Byen 2708
Rigstelefon 356 Telegr.-Adr.: MOOREMACK



KGL. HOFMØBELFABRIKANT

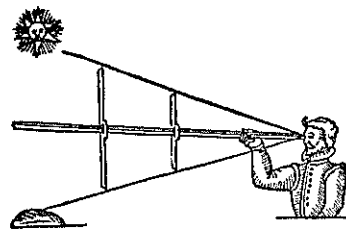
C. B. HANSENS ETABL.

BREDGADE 32

København K.

Central 386 — 11,386 — 11,585

En kinesisk Kolumbus



En Jacobsstav.

I den hvide races historie er „de store opdagelser“s tid den mest strålende og æventyrlige. I vore dage kan man næppe fatte den utrouge indsats af vovemod, udholdenhed og tapperhed, der i løbet af kun een eneste menneskealder åbnede adgangen til nye, hidtil ukendte kontinenter — omkalfatrede alle forestillinger om verdens, og dermed universets udseende — og blev udgangspunkt for en udvikling, der endnu slet ikke kan overskues.

De portugisiske og spanske sømænds rejser gjorde et så dybt indtryk i Europa og påvirkede tankegang og livssyn så voldsomt, at man roligt kan give Vasco da Gama, Kolumbus og Magellan hovedærer, hvis nutidens



En astrolab, gammelt navigationsinstrument.

rumrejse-fantasier nogen sinde skulle blive til virkelighed.

Søvejen til Indien blev fundet i 1497.

Kolumbus' rejser og opdagelsen af det amerikanske fastland varede til 1504 — fra 1492.

Den første verdensomsejling fandt sted i årene 1519 — 1522.

Hverken før eller senere er der som i de tredive år fra 1492 til 1522 gjort så store og vigtige opdagelser.

Men man må derfor ikke tro, at de portugisiske og spanske karaveller var de eneste skibe på verdenshavens enorme overflader — overalt langs Østafrikas, Ostindiens og Kinas kyster vrimlede det bogstaveligt talt med fartøjer. —

Op næsten 100 år før de her nævnte tidspunkter foregik — ukendt for alle europæere — i Stillehavet og det Indiske Ocean en maritim ekspansion og opdagelsesrejser, der i verdenshistorisk dristighed og betydning vel ikke kan måle sig med europæernes — men som til gengæld, når vi hører om deres kolossale omfang og

den organisatoriske vælde, der lå bag — får os til at snappe efter vejret.

Kina har også haft sin Kolumbus. Hans navn var *Sheng-ho*.

Han fødtes i Kunyang i provinsen Yunnan og stammede fra en muhammedansk familie, der var indvandret fra Centralasien. Hans døbenavn var *Ma* — et meget almindeligt navn blandt muhammedanere — men kejser Yung-lo, i hvis tjeræste han stod, gav ham selv det kinesiske navn Cheng-ho. Fra en gravsten, han selv har ladet rejse over sin fader, ved vi, at han var den yngste af 2 brødre og havde 4 søstre. Beretninger siger, at han var „en smuk kraftig mand med en gang som en tiger, lange øreflipper — samt en klar og gennemtrængende stemme.“

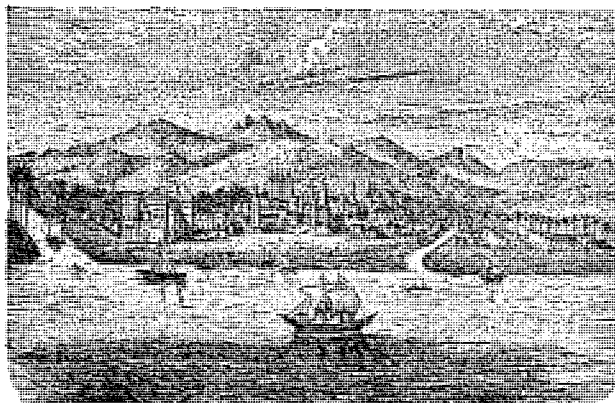
Kejseren lod ham få overkommandoen over de kejserlige flåder, der skulle vise Kinas militære magt i „det vestlige havs lande“. — Dermed mentes alt, hvad der lå vest for Malakkahalvøen.

Kinas søfartstraditioner er ældgamle. Dets kystlinie er mere end 6000 miles, og tusinder af øer pletter kortene over det kinesiske hav. I middelalderen var byer som Canton, Yuangchow, Chankow centre for udenrigshandelen, medens Shanghai, Kanpu, Hangkow og Ningpo var stærkt voksende havnebyer.

Allerede så tidligt som i det 2. århundrede f. Kr. havde kejser Wu-ti af Han-dynastiet sendt en mission til søs til det sydlige Indien. Kompasset, der er opfundet i Kina, hjalp navigatører meget, og skibsbygningskunsten blev efterhånden højt udviklet. I det tolvte århundrede beskrev geografen Chouchu-fei de kinesiske skibe, der pløjede de sydlige have, i det malende kinesiske sprog således: „Umådelige „haller“ — med sejl som skyer — med hundreder af mennesker og et års forråd af korn.“

I det fjortende århundrede skrev den arabiske rejssende, Ibn Batuta, om et kinesisk oceangående skib — som kunne medføre mere end tusinde passagerer! Dets kahytter var sikrede med så svære mellemrum, at skibet kunne støde på klipper uden at synke. — „Kaptajnen forstod at beregne kursen ved hjælp af stjernerne om natten og solen om dagen.“ Han fortæller også: „— og på tågede dage stoledes han på kompasset“. — Kineserne forstod også at bruge *ekkolod* for at beregne vanddybden.

Cheng-ho's første rejse fandt sted i 1405. Hans 7 togter varede tilsammen 30 år. Af denne tid tilbragte han kun ialt ca. 6 år som kommandant i Nanking —



Calicut i 1500-tallet.

hele resten af denne tid var han så godt som uafbrudt på havet.

De mest troværdige beretninger om hans rejser er dagbøger skrevet af mænd, som var med på hans skibe som tolke og forfattere. Ma Huan's rejsebeskrivelse „Ying-ya-sheng-lan“ („Beskrivelse af stjerne-mastens vidundere“), der udkom i 1436, taler om besøg i 40 forskellige lande. — Fei Hsin's „Hsing-cha-sheng-la“ („Beskrivelse af havets horisonts vidundere“), der udkom 1416, nævner 19 fremmede stater. Disse værker giver en mængde oplysninger om den tids geografi, økonomi, folkløse og produktion i østen og er af enestående betydning som kildekrifter.

På sine 7 rejser besøgte Cheng-ho bl. a. Champra på Indo-Kinas kyst, Java, Malacca, Palembang, Sumatra, Calicut i For-Indien. Endvidere: Quilan, Siam, Nicobarerne, Malediverne, Ormuz ved den persiske bugt, Aden, Magadishu, Brava, Jaba på Somalikysten, Bengalen — nogle af ekspeditionernes medlemmer nåede Mekka og beskriver detaljeret Kaaba-moskeen. Muhammeds grav i Medina blev også besøgt. — På Ceylon fandtes 1911 en sten oprejst af Chen-ho, hvis indskrift i eet og alt bekræfter de ældgamle dagbøger. I Malakka findes stadig en landsby ved navn San Pao (Cheng's tilnavn i folkemunde). I Assam i Indien findes i et museum 2 tavler, som han siges at have båret på brystet — det var den tids „akkreditiver“ — givet ham af kejseren selv og daterede 1497.

Indiens, Arabiens og Persiens kultur gjorde det dybeste indtryk på de kinesiske søfarere. Ma Huan skrev om den musik, han hørte i Calicut: „Sangen blev akkompagneret af instrumenter med strenge af kobbertråd, og tonerne og rytmen er yderst behagelige for øret.“ Han omtaler, at Rajjahan af Calicut skænkede de besøgende et smykke lavet af 50 ounce purt guld — „flettet i hårfine tråde og besat med store perler og andre ædle stene af alle slags.“

Det mest imponerende ved Chengs rejser er hans flådes kolossale størrelse.

De „store“ skibe var 44,4 „chang“ lange — hvad der svarer til en længde på 600 fod og en bredde på 250 fod! — De „almindelige“ skibe målte „kun“ 500 fod i længden. — Alle havde navn og nummer — på gan-

ske moderne vis. — Fei-shin skriver, at hvert skib højst havde 12 sejl, når de stod til søs.

Det 240. bind af Wu-pei: „Chi“ (beskrivelse af militære forberedelser), publiceret af Mao Yuan Yi i 1621 indeholder en umådelig langstrakt tegning forestillende: „Kort over det kejserlige skibsværft ved Drageflodspasset.“ — Dateret fra Cheng-ho's tid.

Man navigerede efter himmellegemerne, søkort og kompas. Tidsenheden benævnedes „keng“ — hvoraf 10 i døgn. (Soluret er som bekendt en kinesisk opfindelse).

Kolumbus disponerede over 3 skibe med en besætning på tilsammen 120 mennesker.

Vasco da Gama havde 4 skibe, hvoraf det største på 120 tons og ialt 150 søfolk.

Magellan havde 5 skibe og 280 mand.

Cheng-ho kunne på sit 4. togt fra sit flagskib skue ud over en kæmpeflåde på 63 fartøjer med gennemsnitlig 430 personer om bord på hvert — mere end 27.000 mennesker!! — en flydende folkevandring! — Der var søfolk, håndværkere, købmænd, soldater, forfattere, tolke, geografer, fysikere — 180 læger. Den berømte buddhistmunk Hiu Sieng var med i „officielt ærinde på de vestlige have.“

Skibene byggedes på kejserens egne værfter ved Nanking. Tusinder af håndværkere var samlede her fra alle egne af det uhyre kinesiske rige. Også i Fukien, Tangschau og Kiangshu fandtes værfter.

Disse utrolige opbud af mennesker og materiel var dog en sidste kraftanstrengelse og klimaks på en århundredlang udvikling. Efter Cheng-ho stagnerede kinesisk navigation. — Embedsmændene ved de efterfølgende hoffer fordømte hans ekspeditioner som alt for kostbare og nytteløse og brændte endog hans logbøger og beretninger i de nationale arkiver, så vi kun har almindelige beskrivelser og nogle af deltagernes memoarer at støtte os til. — Ikke desto mindre er disse fantastiske rejser et brillant kapital i Kinas maritime historie. — I det kinesiske folk lever mindet om Cheng-ho den dag i dag. Lo-mou-teng skrev i 1597 en roman på 100 kapitler: „Eunuken San Pao's krydstogt over de vestlige have“, som stadig er folkelæsning i „det himmelske rige“.

H. N.

Alt skibsarbejde udføres

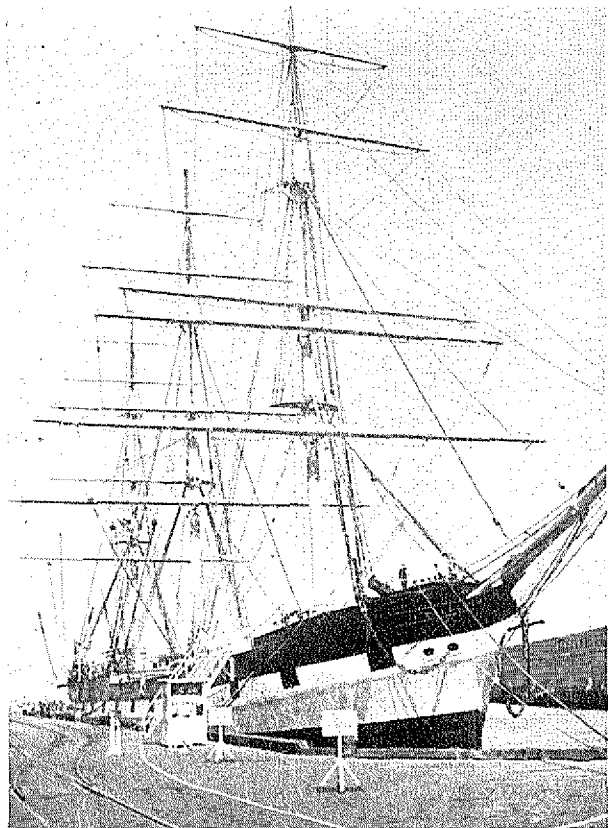
Sejlmagermester O. C. Beck

GL. JERNBANEVEJ 32, VALBY

Telf. Valby 3882

A/S Dampskibsselskabet VENDILA

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



Den sidste, der er tilbage

I USA, hvor alt betragtes som et historisk klenodie, hvis det bare er lidt over hundrede år gammelt, hæger man om de gamle sejlskibe og gør alt for at bevare dem for eftertiden.

Den gamle tre-mastede square-rigger „Balclutha“ er virkelig også et klenodie. Skibet, der er bedre kendt under navnene „Star of Alaska“ og „Pacific Queen“, er den sidste af de berømte Cap Horn-clipperne. Det byggedes i 1886 i Glasgow, men fik senere hjemmehavn i San Francisco. Tiden tilføjede clipperen adskillige ar, men for store pengesummer restaurerede man den fuldstændigt, hvorefter man gav den dens gamle navn igen.

„Balclutha“ ligger nu fortøjet — skinnende ren og næsten altid nymalet — i San Franciscos havn, hvor den er indrettet som museums-skib.

Sejl, damp og the

Helt indtil 1866 kunne dampskibene overhovedet ikke konkurrere med de hurtige the-clipperne i farten mellem England og Kina. Det nævnte år satte skibsreder Alfred Holt imidlertid tre dampskibe i fart på ruten. Disse skrue-drevne skibe var de første dampere, som uden at bunkre undervejs kunne gøre rejsen fra London til Mauritius. Rejsen med the hjem til London fra Foochow gjorde de gennemsnitlig på 58 dage. En hurtig clipper-rejse varede ca. 100 dage. Rekorden lod på 87 dage fra Shanghai til London og blev sat af „Lord of the Isles“ i 1856.

Når man ikke gad gå!

Udbetalingen af forstrækning om bord i de engelske krigsskibe skete tidligere aldrig kontant. I stedet fik besætningen



Forhåbentlig bliver det en tradition

Fredag den 10. maj afholdtes en redningsbåds-kaproning i Københavns havn. Arrangør var Handelsflådens Velfærdsråd, og initiativtageren Norske Amerikaliniens M/S „Stavangerfjord“. Kapsejladsen fandt sted på en tusind meter lang bane langs Langelinie med start fra „nokken“ og opløb ved „Isbjørnen“.

I konkurrencen deltog hold fra „Stavangerfjord“, det norske M/S „Toledo“, S/S „Edouard Suenson“, Middelgrundsfortet, Dragorfortet og Københavns Navigationsskole.

„Stavangerfjord“ kom først i havn få minutter før dystens begyndelse, og roerne måtte hjælpes fra borde, endnu inden skibet var til kaj. Således fik normændene en flyvende start.

Det lykkedes imidlertid gasterne fra Middelgrundsfortet at slå favoritholdet fra „Stavangerfjord“ og blive nummer eet. Den norske limers hold blev nummer to og navigationsskolen nummer tre.

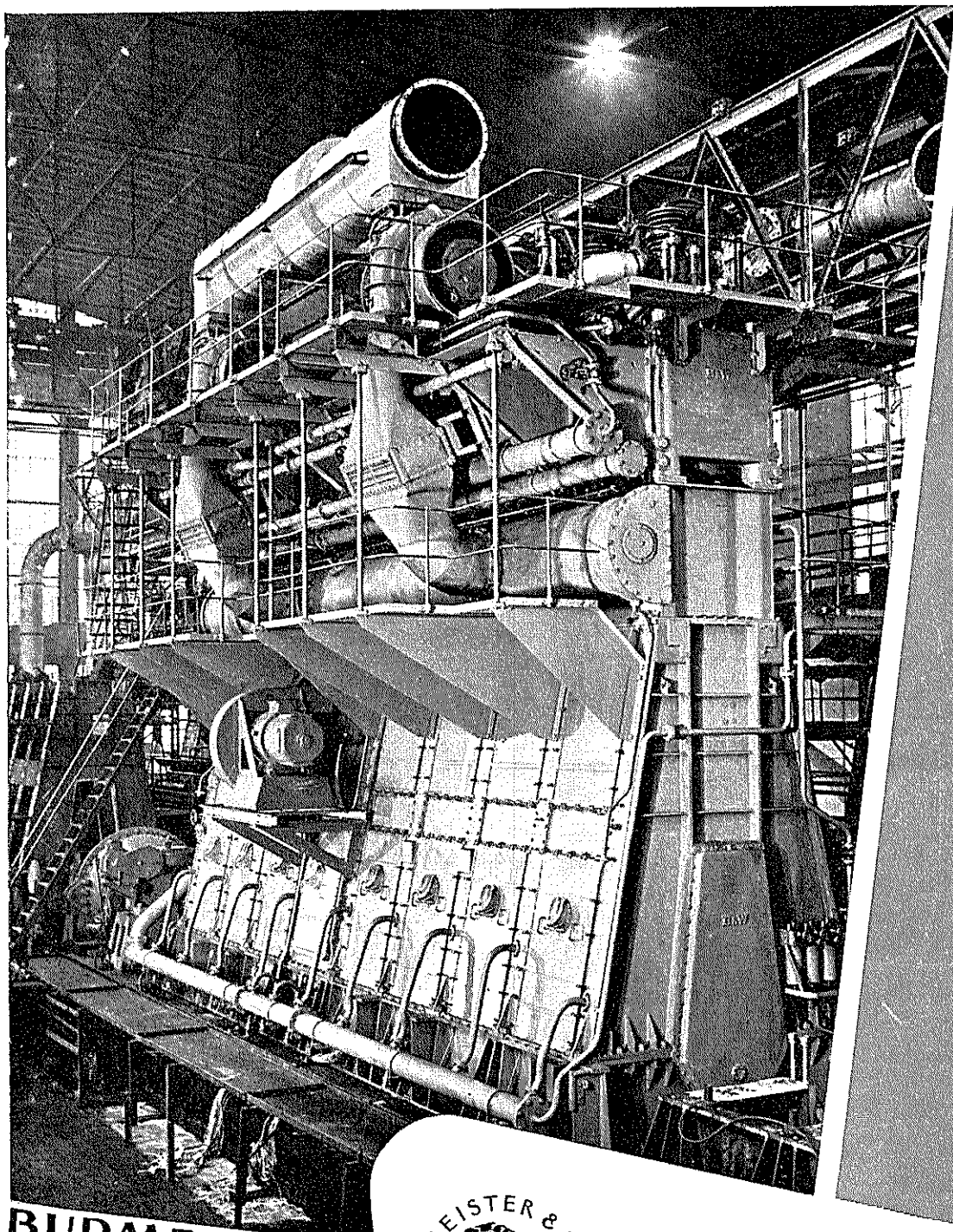
Overrækkelsen af præmie fandt sted om bord i „Stavangerfjord“.

Forhåbentlig bliver arrangementet en fast tradition i København.

udbetalt beviser på, at de havde så og så mange penge til gode, hvorefter de kunne hente kontanterne hos intendanturen i London. Mange gad ikke rejse til London, og andre havde slet ikke mulighed for at komme der. Imidlertid var der ågerkarle, der tjente tykt på admiralitetets usmidighed og sofolkernes modvilje mod at rejse. De købte lyre-beviserne til en kurs af 60—70 procent og hævdede derefter selv pengene. Kom sofolkene endelig selv til London for at få udbetalt deres penge, måtte de ofte betale drikkepenge af anselig størrelse til kontoristerne!

Huen af!

I en periode var det i den engelske flåde almindelig skik, at mandskabet modtog forstrækningen i huerne!



BURMEISTER &



**SKIBSBYGNING
REPARATIONER
DIESEL MOTORER**

med og uden **TURBO-LADNING**

WAIN

Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

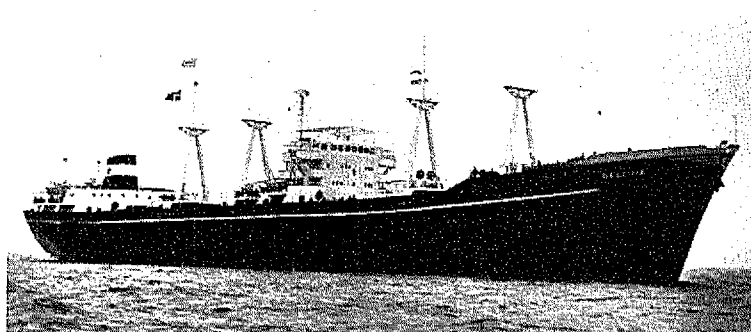
1. juni 1957



Medlemmer

Aabenraa Rederi A/S
 D/S „Activ“ A/S
 D/S af 1912 A/S
 R/A „Atalanta“
 D/S „Baltic“ A/S
 A. H. Basse R/A
 Chr. Borg
 D/S „Bothnia“ A/S
 A/S D/S på Bornholm af 1866, Rønne
 C. Clausen A/S
 Concord Line A/S
 D/S „Dania“ A/S
 Danish American Gulf Oil Transport Co. A/S
 A/S D/S „Dannebrog“
 A/S Dansk Cement Central
 Dansk Eso 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 Bugseriselskab A/S
 Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S
 D/S „Hafnia“ A/S
 A/S D/S „Heimdals“
 Høllsen & Vollmond
 D/S „Hetland“ A/S
 Rhederi M. Jebsen 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- & Liniebaade
 D/S A/S „Nautic“
 D/S „Norden“ A/S
 Olav-Line 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 „Vendula“
 Vestjysk Dampskibsselskab A/S
 A/S Det Østasiatiske Kompagni

M/S BELLINA



M/S „Bellina“

Fredag den 29. marts 1957 afleveredes fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Skibsværft på Refshaleøen fragtmotorskibet „Bellina“, nybygning nr. 744, kontraheret af Rederiaktieselskabet Dalen, Göteborg, skibsreder Jørgen J. Lorentzen.

M/S „Bellina“ er det største tørlastskib, der hidtil er bygget i Dan-

mark, og det første af 2 søsterskibe, rederiet har i ordre hos Burmeister & Wain, det andet skib er fornylig blevet søsat. Skibene er bygget til Lloyd's Register of Shipping højeste klasse + 100 A. 1. og er forstærket til at føre „heavy cargo“ med materialedimensioner svarende til en dybgang af ca. 9,118 m.

Hoveddata for m/s „Bellina“ er:

Længde mellem perpendikulærer	144,8 m
Bredde moulded	19,5 m
Sidehøjde til øverste dæk	12,6 m
Sidehøjde til 2. dæk	9,9 m
Dybgang ca.	9,2 m
Tilsvarende dødvægt ca.	15.400 ts.
Lastrummenes kapacitet inklusive bak og højtanke:	
total grain	22.997 m ³
Fart på lastet prøvetur	14,5 knob

Skibet er et enkeltskruet motorskib med 2 gennemgående dæk, fremfaldende stævn og krydserhæk. Maskineriet er anbragt agter.

Der er 6 hovedlastrum og mellem-dæksrum, og under laster nr. 3 og 4 er placeret underrum for vandballast eller tørlast.

Lastrummene ventileres naturligt, mens ventilationen af apteringen er

en kombination af mekanisk og naturlig ventilation.

Rigningen består af 4 tobensmaster og 2 lademaster, alle af stål. Lugerne betjenes af seksten 5 tons losseboomene samt en 30 tons sværgodsboom anbragt over last nr. 5.

Dæksmaskineriet består af seksten 5 tons elektriske lossespil med 30 m/min. hejsehastighed ved 5 tons

løft. Elektrisk hydraulisk styremaskine er leveret af John Hastie.

Skibet er forsynet med to redningsbåde af aluminium, 8,2 m lange, samt to spejlgattede, klinkbyggede joller, 6 m lange. Redningsbådene betjenes af to sæt Welin gravity davider og joller af Welin luffing davider.

M/S „Bellina“ er udstyret med fuldt moderne navigationsmidler såsom radar, radio, radiopejler, gyrokompas og ekkolod.

I hus på kommandobro er indrettet styrehus, kortrum, radiatorum samt kamre for telegrafist og lods. Disse kamre er udført med malede skodder og med møbler af behandlet mahogni.

I hus på kaptajnsdæk findes kaptajnens opholdsrum, soverum og kontor samt spisesalon og tilhørende pantry. Møblerne i denne afdeling udføres af poleret nøddetræ, dog i soverum af poleret mahogni og i pantry af teaktræ.

I hus på bådendæk midtskibs findes afdeling for reder og 2 passagerer samt hospital. Skodder er malet overalt, og møbler udført i poleret mahogni.

I hus på øverste dæk er indrettet afdeling for overstyrmand, II og III styrmand, hovmester og stewardesser. Skodder er malet, og møblerne er udført i poleret mahogni.

Agter i hus på bådendæk forefindes afdeling for maskinchef med opholdsrum, soverum og bad. Skodderne er malet, og møblerne er udført i poleret mahogni. På bådendæk agter findes ligeledes officerers rygesalon og mandskabs opholdsrum, førstnævnte med møbler i poleret mahogni og sidstnævnte i lyst behandlet bøg.

I hus på øverste dæk agter er indrettet afdeling for mestre og underofficerer. Mestre har møbler i behandlet mahogni, medens underofficererne får møbler udført i behandlet lys bøg. I dette hus findes endvidere officersmesse, underofficersmesse, mandskabsmesse, kabyspersonalets messe samt kabys og pantry. Møbler i messer med undtagelse af officersmesse, der er udført i teaktræ, er udført af behandlet lys bøg.

Agter på 2. dæk er indrettet afdeling for sømænd og motormænd. Inventaret i disse rum er udført i behandlet lys bøg.

Opvarmning og ventilation af kamre og saloner sker ved Hi-Press anlæg.

Maskineriet består af en syvcylindret enkeltvirkende totakts krydshoved-dieselmotor med turboladning af B & W's type 62-VTBF-140 på 6200 ihk ved cirka 120 omdr./min.

Tre femcylindrede dieselmotorer af B & W's enkeltvirkende firetakts trunkmotorer, type 525-MTH-40, direkte koblet til hver sin jævnstrømsdynamo. Normal ydelse pr. maskine 200 kw ved 220 volt og 500 omdr./min.

AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE-DAMPSELSKAB
FREDERIKSGADE 17
KØBENHAVN K

Danmarks største skib på prøvetur

Lørdag den 18. maj 1957 gik motortankskibet „Emma Mærsk“ (værftets bygge nr. 139) på prøvetur. Skibet er bygget ved Odense Stålskibsværft A/S, Odense, til A/S Dampskibsselskabet Svendborg og Dampskibsselskabet af 1912 A/S.

Skibet er bygget som helsvejst skib til Lloyd's Register of Shipping's højeste klasse og er på ca. 29.400 tons d. w.

Hoveddata for m/t „Emma Mærsk“ er:

Længde mellem perpendicularererne	181,4 m
Største bredde på spant	24,7 m
Dybde	14,0 m
Dybgående	10,7 m

Skibet har ialt 24 tanke, 8 midtskibs- og 2 × 8 side-tanke, samt et lastpumperum umiddelbart foran for maskinrummet og et mindre pumperum forude. Det er udstyret med endog meget kraftige pumper og forsynet med varmespiraler i alle lasttanke.

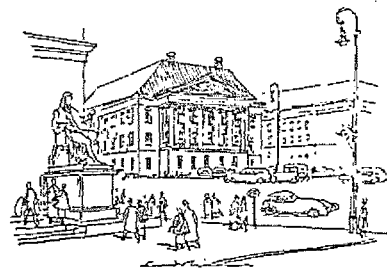
Rummelig og smuk afdeling for kaptajn og dæks-officerer er anbragt i brohuset midtskibs, medens maskinbesætningen og mandskabet er anbragt i agterskibet i gode, rummelige enmandskamre, ligesom der er indrettet messer og rygesaloner såvel for officerer som for det menige mandskab. Der er luftkonditionering i alle kamre og saloner.

Skibet er forsynet med de bedre navigationsinstrumenter og udstyr, såsom radar, ekkolod, gyrokompas og selvstyrer, SAL-log, radio, radiopejler og radio-telefon.

Maskinen består af en nicylindret Burmeister & Wain dieselmotor med turboladning, som udvikler ca. 12.500 hk. Skibet har B & W diesel-hjælpemotorer og iøvrigt damp-hjælpemaskineri.

I prøveturen deltog repræsentanter for værft og rederi.

Skibet føres af kaptajn H. Dichmann og K. T. Greve er maskinchef.



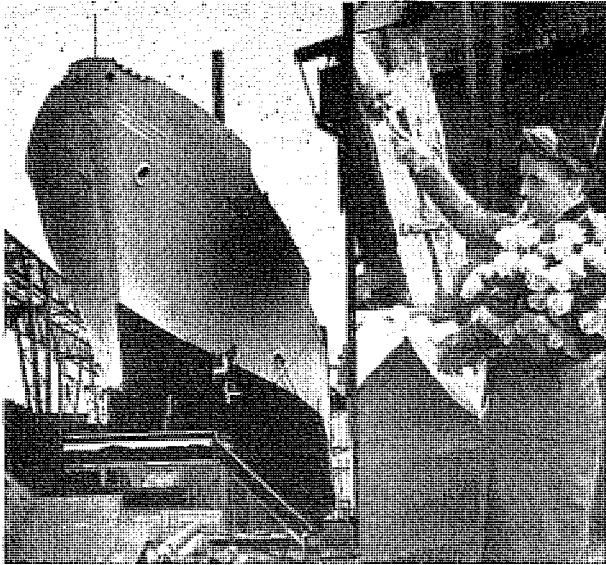
HANDELSBANKEN

HOVEDSÆDE:
HOLMENS KANAL 2
KØBENHAVN K



93 AFDELINGER
OG FILIALER OVER
HELE LANDET

— den moderne bank med de gode traditioner



M/S „Laust Mærsk“ og gudmoderen, fru overretssagfører Emil Stakemann.

Søsætning af M/S **Laust Mærsk**

Lørdag den 4. maj 1957 søsattes fra Odense Stålskibs-værft A/S fragtmotorskibet „Laust Mærsk“, værftets nybygning nr. 141, 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 Full Scantling Shelter-decker med bak og hytte samt huse midtskibs og agter.

Hoveddata for m/s „Laust Mærsk“ er:	
Længde mellem perpendikulærerne	138,7 m
Største bredde på spant	19,4 m
Sidehøjde til andet dæk	12,6 m
Dybgående	ca. 8,4 m
Tilsvarende dødvægt som åben shelterdecker	9.700 tons

Skibet er et enkeltskruet motorskib med 2 gennemgående dæk, fremfaldende stævn, „soft nose“ og krydserhæk. Maskineriet er anbragt midtskibs.

Udrustningen bliver på alle måder den mest moderne i henhold til rederiets krav og værftets praksis. Spil samt ankerspillet er alle elektrisk drevne og er ligesom den elektriske styremaskine af Thomas B Thriges fabrikat.

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

M/S „Laust 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 maskin-officerer og restaurationspersonale.

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

Både officerer og besætning har foruden messe særlige opholdssaloner. Messerne indrettes efter cafeteria-systemet.

Apteringen får et kombineret opvarmnings- og mekanisk ventilationssystem.

Skibet forsynes 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. 16.550 ihk.

Som hjælpemotorer installeres tre femcylindrede B & W firetakts trunkmotorer med trykforstøvning og turboladning, hver koblet til en generator.

Skibet blev navngivet af fru overretssagfører Emil Stakemann.

Stabelafløbningen overværedes af overretssagfører Stakemann og en del andre indbudte gæster samt herrer fra rederi og bestyrelse.

Nyt polarskib leveret til rederiet J. Lauritzen

To dage efter søsætningen af „Thala Dan“ fra Aalborg værft blev polarmotorskibet „Frida Dan“ — efter endt prøvetur — afleveret til rederiet J. Lauritzen fra Nobiskrug værftet i Rendsburg og vil nu indgå i rederiets polarflåde. Skibet blev søsat den 18. september 1956 og blev navngivet af fru direktør A. Christiansen.

Skibets færdiggørelse er blevet forsinket på grund af den langvarige metalarbejderstrejke i Slesvig-Holsten.

Søsterskibet „Anita Dan“ blev afleveret til rederiet i oktober 1956, og endnu et skib i denne serie vil tilgå rederiet i marts 1958.

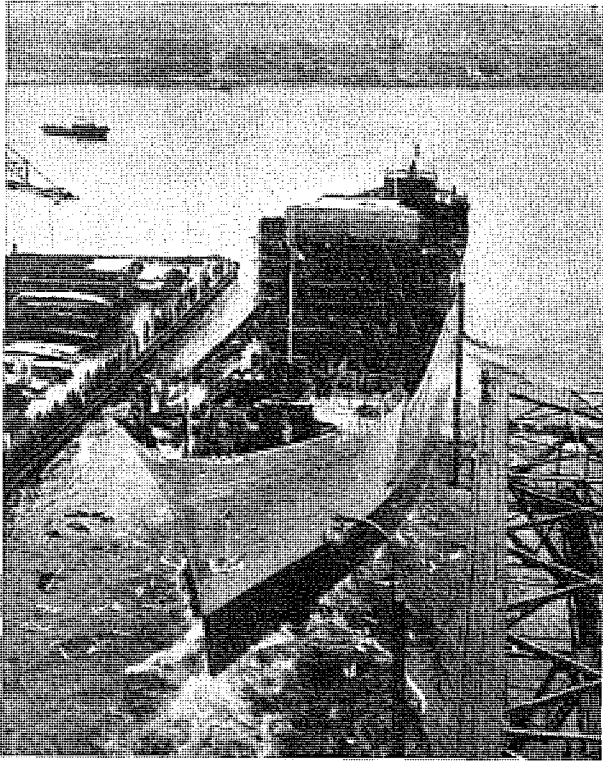
„Frida Dan“, der er på ca. 3.000 tons d. w., har følgende hoveddimensioner:

Længde mellem perpendikulærerne	82,3 m
Dybgående svarende til 3.000 tons d. w.	6,4 m
Fart (fuldt lastet)	ca. 14 knob
Lastrummene ialt	ca. 4.460 m ³ grain

„Frida Dan“ har 4 luger med 8 kraftige lossebomme og en sværgodsbom. Hovedmaskinen er en B & W motor med turboladning, type 550-VTBF-110, der udvikler 3.250 ihk.

Som de øvrige polarmotorskibe, rederiet har under bygning, er „Frida Dan“ forsynet med isbryderstævn, isfinner og iskniv, og i formasten er indrettet en udgigtstønde med navigationsinstrumenter.

Har Delæst „Sejl og Motor“



M/T „Jens Mærsk“

M/S **Jens Mærsk**

Tirsdag den 16. april søsattes fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's værft på Refshaleøen fragtmotorskibet „Jens Mærsk“, nybygning nr. 747, kontraheret af Dampskibsselskabet af 1912 A/S, København.

Skibet bygges til Lloyd's Register of Shippings højeste klasse + 100 A. 1. scm åben shelterdækker med materialedimensioner svarende til „full scantling vessel“.

Hoveddata for m/s „Jens Mærsk“ er:

Længde mellem perpendikulererne	114,3 m
Største bredde på spant	16,5 m
Sidehøjde til øverste dæk	9,8 m
Sidehøjde til andet dæk	7,2 m
Dybgående til sommerlastelinien (åbent skib)	6,7 m
Tilsvarende dødvægt	5.900 engelske tons
Lastrummenes kapacitet: inkl. bak og højtanke, total grain	11.000 m ³
Fart på lastet prøvetur	14,75 knob

Skibet er et enkeltskruet motorskib med to gennemgående dæk, fremfaldende stævn og krydserhæk. Maskineriet er anbragt midtskibs.

Skibet har 5 lastrum, 3 foran for motorrum og 2 agten for. 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 2 pælemaster, 1 pælelademast samt 4 almindelige lademaster. Lugerne betjenes af elleve 5 tons bomme, fem 10 tons bomme samt en 40 tons svarbom, anbragt på pælelademast, og en 30 tons bom på stormast.

Dæksmaskineriet består af seksten 5 tons relaiispil. 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 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 „Jens Mærsk“ bliver udstyret med fuldt moderne navigationsmidler såsom radar, radio, radiopøjler, gyrokompass og ekkolod.

I dækshuset midtskibs indrettes aptering for fire passagerer i to dobbeltkamre. 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.

Maskineriet 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.

Tre firecylindrede dieselmotorer er 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. Kedlerne beregnes for et arbejdsstryk på 7 atm. og kan arbejde sammen.

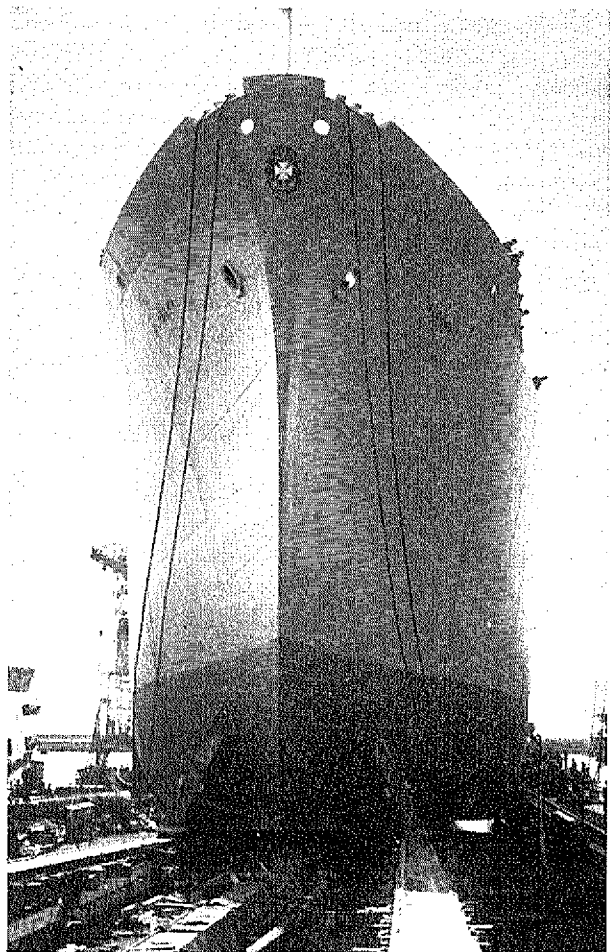
M/S **Fernleaf**

Fra Uddevallavarvet afleveredes den 30. april m/s „Fernleaf“ til Fearnley og Eger, Oslo.

Skibet, som bygges til højeste klasse i Det norske Veritas som åben shelterdækker, er dimensioneret til også at kunne anvendes som lukket shelterdækker.

Skibet indgår i en serie på 10.500 tons lastmotor-skibe, hvoraf værftet har leveret flere og har flere i ordre.

Vikingen har omtalt typen gentagne gange.



M/S „Alabama“

M/S **Alabama**

Den 7. maj løb der på Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri et nyt skib af stabelen til Det forenede Dampskibs-Selskab.

Skibet fik af fru direktør H. U. Garde navnet „Alabama“. Kølen blev lagt den 20. december 1956, og det ventes afleveret i slutningen af august, hvorefter det skal indsættes på Sydamerika-ruten.

M/S „Alabama“ er af samme type som motorskibene „Brasilien“ og „Equador“, der blev afleveret i 1954 og 1955, men foruden disse 3 har selskabet yderligere 3 skibe af samme type i ordre hos Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri, og det første ventes færdigbygget inden udgangen af dette år, de to sidste i 1958 og 1959.

M/S „Alabama“ har følgende dimensioner:

Længde overalt	137,2 m
Længde mellem perpendikulærene	126,5 m
Største bredde på spant	17,8 m
Dybgående	7,6 m
Lastevne	9.000 tons d. w.

Der bliver installeret en totakts ottecyklindret diesel-motor af B & W type 762-VTBF-115 på ca. 6.400 ihk, som vil give skibet en fart af ca. 15 knob.

Skibets lastrum er på ca. 15.700 m³. Det får 5 store luger, som vil blive betjent af seksten elektriske spil, og for transport af tungt gods vil der findes bomme, som vil kunne tage vægte indtil 30 tons.

Der bliver plads til 12 passagerer i 8 enekamre og 2 dobbeltkamre, og samtlige passagerkamre forsynes med eget bad og toilet.

Hovedparten af skibets besætning får 1-mandskamre.

Stabelafløbningen blev overværet af bestyrelsen, ledelse, funktionærer og arbejdere fra værftet samt bl. a. medlemmer af DFDS's bestyrelse og direktion.

Thala Dans søsætning

Som det tredje skib i rederiet J. Lauritzens serie af specialbyggede polarskibe bygget til såvel almindelig polarfart som til særlige ekspeditionsopgaver søsattes onsdag den 8. maj nybygningen nr. 101 fra Aalborg Værft.

Skibet blev navngivet af oversygeplejerske, frk. Signe Vest og dennes plejedatter, frk. Thala Kuitse, og fik navnet „Thala Dan“.

Frk. Vest har i en længere årrække virket som ene-sygeplejerske i Angmagssalik og Scoresbysund — navnet Thala er udledt af det østgrønlandske „dala“, der betyder: Den, der hjælper andre.

„Thala Dan“, der er en søster til „Magga Dan“ og en storesøster til „Kista Dan“, har følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	75,13 m
Største bredde på spant	13,72 m
Dødvægt	ca. 2.160 tons

Skibets hovedmaskine består af en sycylindret, enkeltvirkende direkte reversibel totakts B & W diesel-motor, type 735-VBF-620 med udstødsturboladning, og denne motor vil udvikle 2.200 ihk ved 300 omdrejninger pr. minut.

Skibet, der i første række er beregnet til sejlads i de arktiske farvande omkring Nord- og Sydpolen, har plads til 36 passagerer, der bor i en fuldt moderne passageraptering.

Skibet er bygget til Lloyd's Register of Shippings højeste klasse samt med isforstærkning, udover hvad der svarer til finsk isklasse 1 A. Dertil kommer iskniv, isfiner og isbryderstævn.

I formasten er indrettet et specielt styrehus, hvorfra skibet kan navigeres, idet der her ligesom på broen findes rat, gyrokompass, betjening til indstilling af skruebladene, maskintelegraf etc. Opgangen til mastrummet findes indvendig i masten. Der findes ombord på skibet et særligt ferskvandsgeneratoranlæg, således at skibet selv kan fremstille det nødvendige ferskvand.



Øverst: M/T „Butmah“. — Nederst: Gudmoderen, madame Poirier og direktør Gösta Lundequist.

M/T **Butmah**

Tekniske nyheder i maskinrummet

Kockums Mekaniska Verkstad i Malmö søsatte den 10. maj tankmotorskibet „Butmah“ på ca. 33.000 tons d. w. Skibet bygges til Compagnie Navale des Pétroles, Paris, datterselskab til det halvt statsejede Compagnie Française des Pétroles. Madame Poirier, gift med Directeur au Ministère de la Marine Marchande, gav skibet navn.

„Butmah“ bliver med sine 33.000 tons et af verdens største motorskibe og er sandsynligvis det største med kommandobroen agten. Særlig bemærkelsesværdig er udformningen af skibets hjælpemaskiner, hvor nye principper er virkeliggjort. Skibet skal forsynes med en trykladet dieselmotor, som er den kraftigste, værftet hidtil har bygget.

Skibet er bygget med langskibs spanter og helsevæjt til højeste klasse i Bureau Veritas og forsynes med horisontalt korrugerede langskibs skodder. Det har følgende hoveddata:

Længde overalt	207,9 m
Længde mellem perpendikulærerne	194,2 m
Største bredde på spant	26,2 m
Sidehøjde	14,1 m
Dybgående	10,6 m

Bruttotonnagen er ca. 20.800 og nettotonnagen 12.800 reg. ts., lastekapaciteten er 44.150 m³ og bunkerkapaciteten 4.500 tons.

Lastrummene inddeles i 10 midtskibs og 2 × 5 side-tanke. De adskilles fra den øvrige del af skibet af dobbelte kofferdamme for og agter. I hovedpumpe- rummet agter installeres tre turbinedrevne lastolie- pumper med en kapacitet på 1.000 tons i timen samt en damp- og en elektrisk dreven slikkepumpe hver på 200 tons. I det forreste pumperum findes en lænse- pumpe på 150 tons.

Da skibet savner hus midtskibs, og kommandobroen er agter, har dækshuset på hytten fået 6 dækshøjder over hoveddækket, hvilket er to mere end sædvanligt for huse midtskibs på tankskibe af denne størrelse. Forbindelser mellem de forskellige dæk lettes ved en elevator, som går fra kommandobroen til hoveddækket i maskinrummet.

Det øverste dæk optages af styrehus og radiostation samt lodskammer og telegrafistkammer. På næste dæk ligger førerens sovekammer og kontor samt redersuiten. Næste dæk optages af førerens salon og rygesalon samt af officerernes og stewardens kamre. På bådendækket har maskinofficererne deres kamre, og der findes også et svømmebassin 3 × 5 m. Derunder (på hoveddæk- ket) ligger køkkendepartementet med messer og op- holdsrum for såvel officerer, underofficerer og mand- skab samt kamre for underofficerer og økonomiperson- nale. Dæks- og maskinmandskabet bor på mellemdæk- ket i smukt indrettede enmandskamre.

Apteringen, som er beregnet for 56 personer, er mekanisk ventileret, og den friske luft kan ved behov opvarmes.

I proviantafdelingen mærkes de i franske skibe obli- gatoriske virtanke. Der findes ialt seks, og de er email- lerede indvendig. De rummer ialt 2.500 liter. En sær-



Efter fransk skik stænkede den katolske pater L. Dauchez assisteret af 2 kordrenge skibet med vevand.

lig elektrisk pumpe sørger for, at vinen „motioneres“ efter alle kunstens regler for at beholde sin kvalitet.

Skibets maskineri har en særlig interesse. Hovedmotoren skal bestå af en ticylindret, totakts, enkeltvirkende Kockum-MAN diesel på 11.250 ehk ved 115 omdrejninger pr. minut. Overladningen præsteres af tre turbokompressorer, som drives af motorens udstødsgas efter det såkaldte „konstant tryk“ system. Udstødsgasserne samles i et for alle cylindre fælles samlingsrør, hvor trykket bliver på det nærmeste konstant. Derfra går gasserne til de tre øverst på motoren monterede turbokompressorer, som bringes til at rotere med højt omdrejningstal og leverer luft med forhøjet tryk, ca. 0,5 ato, til undersiden af stemplerne. De til spulepumper udformede undersider af stemplerne samt en separat spulepumpe, der drives af motorens krumtapaksel, forøger derpå trykket til 0,65 ato, inden luften trykkes ind i cylindrene. Systemet i sin helhed fungerer således som en totrins kompressor.

I spørgsmålet om den elektriske kraftforsyning udrustes „Butmah“ efter et for vekselstrømsskibe nyt princip, som går ud på, at til søs skal det undgås, at nogen hjælpemotor holdes igang. Kraftbehovet skal i stedet dækkes af en turbinedrevet generator, som forsynes med lavtryksdamp fra en udstødsgaskedel i skibets skorsten samt af en generator, der drives af hovedmotoren. Hjælpemaskineriet består derfor af en turbinedrevet, trefaset synkronmotor på 400 kva, 380 v, 50 p/s samt en asynkronmotor på 220 kva, som drives af hovedmotoren gennem en kileremsoverføring. Det er lykkedes at udforme systemet, så begge generatorerne kan arbejde samtidig og med konstant frekvens, til trods for at propellerakslens omdrejningstal kan variere mellem 85 og 115 omdrejninger pr. minut. Desuden findes en dieselgenerator på 400 kva, som alene er i stand til at klare skibets effektbehov, men hensigten er, at dette aggregat ikke skal anvendes til søs.

Også i spørgsmålet om dampleveringen til varmespiraler, dæksmaskineri m. m. kan „Butmah“ opvise en væsentlig nyhed. Dampen skal leveres af to vand-rørskedler af en helt ny type, konstrueret ved Kockums. De er forsynet med luftforvarmere, hver med to olie-trykbrændere samt har en forbrændingsautomatik, som holder konstant tryk i kedlen uanset belastningen, og som regulerer brændsels- og lufttilførslen, så forbrændingsforholdene altid er de rette. Disse kedler kan levere 15 tons damp i timen med en temperatur på 250° og 13 ato, hvilket er langt mere end normalt for kedler af den almindelige skotske type.

„Butmah“ ventes at blive klar til levering i september i år. Prøvetursresultaterne afventes denne gang med ekstra interesse både af Kockums og rederiet.

M/T Amica

Fra Frederiksstad Mek. Verksted søsattes den 27. april et 15.200 tons d. w. motortankskib til C. H. Sørensen og Sønner, Arendal. Skibet skal forsynes med en FMV /GV dieselmotor på 8.200 ihk.

Hempels til alle slags skibe

J.C. Hempels Skibsfarve-Fabrik
AMALIEGADE 8 KØBENHAVN K. MINERVA 3842



Øverst fra venstre: Direktør E-land Waldenström, direktör K. E. Jacobson, direktör Sven Bruswitz. — Nederst: M/S „Alta“.

M/S Alta afleveret

Masselastskibet „Alta“ på 14.070 tons d. w., det tredje af 9 søsterskibe, som Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösund har bestilt hos Götaverken, blev den 9. april afleveret.

Skibene i denne serie er først og fremmest beregnet for malmtransport, men egner sig også for andre masselaster, f. eks. kul eller korn.

Vi har tidligere i Vikingen omtalt denne skibstype, senest i nr. 2, til hvilket vi henviser vore læsere.

Det karakteristiske ved disse skibe er „den dobbelte yderklædning“, som giver et mellemrum mellem den indre og ydre klædning, som kan benyttes som ballasttanke.

I udseende afviger typen også fra tidligere byggede skibe til dette rederi derved, at kommandobro og al aptering er anbragt agter.

Farten er 14,25 knob på fuld last.

„Alta“ føres af kaptajn H. Högnell og maskinchef er W. Lindberg.

M/T Inger Knudsen

Den 7. maj søsattes fra Götaverken et motortankskib på 30.000 tons d. w., som er bestilt af Knut Knutsen OAS, Haugesund. Skibet fik af fru Aino Prytz navnet „Inger Knudsen“.

Det nye skib afviger fra den traditionelle udformning af et tankskib derved, at den midtskibs overbygning er bortfaldet og kommandobroen anbragt agter, hvilket er nyt på et tankskib af denne størrelse.

Skibet er bygget til højeste klasse i Det norske Veritas med følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	198,4 m
Største bredde på spant	25,0 m
Sidehøjde	12,1 m
Middeldybgående på sommerfribord	10,4 m

Skibet får en meget moderne udrustning med radar, gyrokompas med selvstyrer, ekkolod etc. Götaverkens lastfordelingsinstrument Lodicatorn installeres også.

Olielasten føres i 11 midtskibs og 12 vingetanke, som tilsammen rummer 44.200 m³. Pumpekapaciteten bliver 3.000 tons i timen. For hurtig udluftning af tankene forsynes skibet med tankventilatorer af værftets nye konstruktion.

Apteringen bliver i topklassen med smukt indrettede kamre, som bliver luftkonditionerede, så alle kamre, messer og opholdsrum kan få varm eller kold luft efter behov.

Den ticylindrede dieselmotor bliver den største trykladede motor, som værftet hidtil har bygget. Ved 112 omdrejninger pr. minut yder den 11.500 ahk eller 13.500 ihk. Den er konstrueret for drift med tyk olie.

De tre GV hjælpemotorer er direkte koblede til 240 kw generatorer.



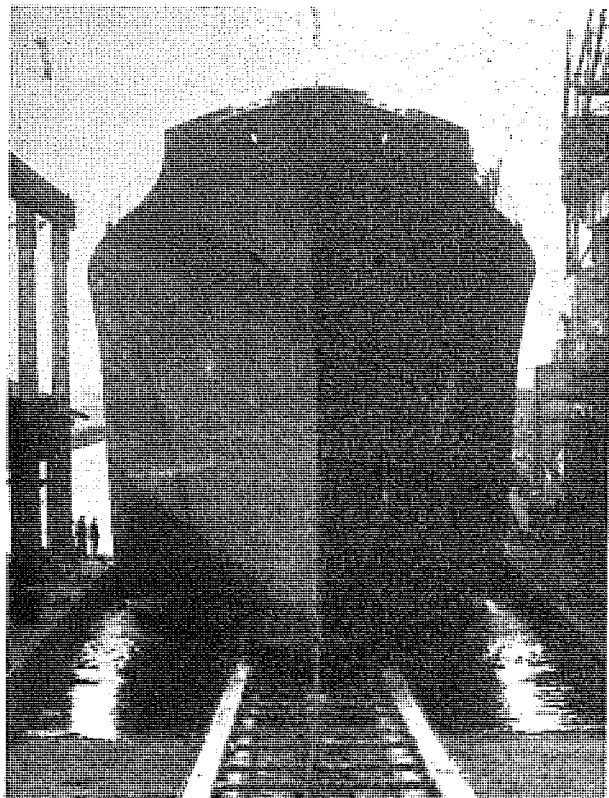
Øverst fra venstre: Direktør K.E. Jacobson, skibsreder O. A. Knudsen, gudmoderen fru Aino Prytz, fru O. A. Knudsen og minister Bjørn Prytz. — Nederst: M/S „Inger Knudsen“.

M/S Neva

Hälsingborgs Varvs Aktiebolag søsatte der 15. april et lastmotorskib til Aktiebolaget Transmarin, Hälsingborg. Skibet fik af borgmesterinde Lisa Ohlsson navnet „Neva“.

„Neva“ er et moderne skib med maskineriet agter. Det bygges med kort, høj bak og forhøjet shelterdæk til agten for luge nr. 1.

Dækshuset er anbragt agter med samtlige lastluger foran for. „Neva“ bygges til Lloyd's Register of Shippings højeste klasse med isforstærkning efter finsk isklasse 1 B og udrustes efter Svenska Fartygsinspektionens fordringer for oceanfart.



M/S „Neva“

Hoveddimensionerne:

Længde overalt	104,8 m
Længde mellem perpendikulerne	95,1 m
Største bredde på spant	14,5 m
Sidehøjde til hoveddæk	5,9 m
Sidehøjde til shelterdæk	8,8 m

Lasteevnen på internationalt sommerfribord af 5,8 m beregnes til 3.800 tons.

Skibet skal rigges med en kortere mast på baksdækket og en signalmast på styrehusets tag. De tre lastluger skal betjenes af fire 3-tons dækskraner af ASEA's fabrikat. Ankerspil, varpespil og styremaskine er af Thriges fabrikat. Apterling og udrustning bliver moderne og praktisk.

I dækshuset og på shelterdækket agter bliver apterling for kaptajnen og officererne. Besætningen får en- og tomandskamre. I en særlig afdeling agter på shelterdækket findes apterling for 12 til 14 officerselever og en instruktør. Rederiet har med dette arrangement villet slå et slag for en lokkende og effektiv uddannelse for vordende officerer til handelsmarinen.

Opvarmning af hele apterlingen sker med varmtvandsradiaatorer. Apterlingen får mekanisk ventilation

Den nautiske udrustning bliver moderne med ekkolod, SAL-log, radiopejlanlæg, Arkas-anlæg med automatisk styring, radar samt decca.

Maskineriet skal være en enkeltvirkende, sekscylindret dieselmotor af Götaverkens fabrikat, som yder 2.500 ehk ved 160 omdrejninger pr. minut, og som beregnes at give skibet en fart på 12,75 knob på last.

M/s Halldor

Fra Lindholmens Varv afleveredes den 16. april den sjette nybygning, m/s „Halldor“ på 6.450 tons d. w., til Bruusgaard, Kiøsterud Skibsaksjeselskab i Drammen.

Skibet er bygget som åben shelterdækker med to gennemgående dæk og lang bak samt forsynet med krydserhæk. Det er bygget til højeste klasse i Det norske Veritas og udrustet efter Board of Trades forskrifter.

Hoveddimensionerne er:

Længde overalt	130,0 m
Længde mellem perpendikulerne	120,4 m
Største bredde på spant	16,5 m
Sidehøjde til hoveddæk	7,6 m
Sidehøjde til shelterdæk	10,4 m
Middeldybgående	7,1 m

Fremdrivningsmaskineriet består af en totakts, enkeltvirkende direkte omstyrbar dieselmotor med trykforstøvning af Lindholmens GV-type, som yder 5.100 ihk ved 125 omdrejninger pr. minut.

Hjælpemaskineriet består af tre sekscylindrede, enkeltvirkende firetakts dieselmotorer, hver på 250 ehk og direkte koblede til en 165 kw dynamo.

Skibet er forsynet med apterling til 12 passagerer, salon og rygesalon. Apterlingen for officerer og køkkenpersonale findes midtskibs, medens besætningen, som er kinesisk, bor agter i kamre for to og fire mand. Særligt køkken og messe for det kinesiske mandskab er i det agterste mastehus.

Skibet har en kølelast på 510 m³ med en temperatur på -20°. Der findes fem lastrum, som betjenes af tolv 5-tons bomme, fire 12-tons bomme samt en 25-tons bom. Master og bomstøtter er selvstændige. Masterne og et par bomstøtter er af tobenstypen.

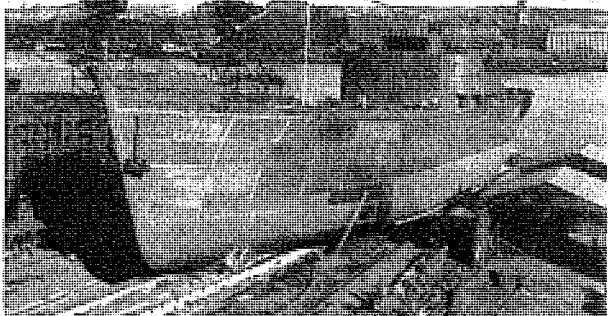
M/s Thorfrid

Ved Götaverken søsattes den 11. april et lastmotor-skib, som er bestilt af Tønnevolds Rederi A/S, Grimstad. Skibet skal gøre tjeneste enten som lukket shelterdækker med en lasteevne på 13.400 tons d. w. eller som åben shelterdækker, hvor lasteevne bliver 11.400 tons d. w.

Skibet fik af fru Andrea Tønnevold navnet „Thorfrid“.

„Thorfrid“ er det sjette skib, værftet bygger for Tønnevolds. De fem tidligere er alle tankskibe. I 1931 leveredes „Thordis“ på 12.200 tons d. w., 1936 „Thelma“ på 12.600 tons d. w., 1948 „Thelma IV“ på 15.930 tons d. w., 1951 „Thorbjørg“ på 13.025 tons d. w. og 1955 „Thordis“ på 17.400 tons d. w.

Skibet har fem lastrum med en total kubik på 18.550 m³ bales. Heri medregnet fire højtanke til vegetabilisk olie, vandballast eller tørlast med 1.075 m³.



Øverst fr. v.: Direktør K. E. Jacobson, fru Andrea Tønnevold, skibsreder Rasmus Tønnevold. — Nederst: M/S „Thorfried“.

Højtankene er indbygget i den underste del af last nr. 3 umiddelbart foran for maskinrummet.

Skibet forsynes med to master og 16 bomme med en løfteevne fra 3 til 30 tons. Spil, ankerspil og styremaskine er hydraulisk drevne.

Skibet er med sine dimensioner, maskineri etc. et søsterskib til m/s „Vinni“, som er omtalt i Vikingen nr. 3 i år.

M/T J. M. Ugland

Fra Öresundsværvet i Landskrona søsattes den 25. juni et 20.000 tons motortankskib, som af fru Sarita Ugland, gift med bestilleren, skibsreder J. M. Ugland, fik navnet „J. M. Ugland“.

Skibet bliver med sine 20.000 tons rederiets og ligeledes dets hjemsteds, Grimstad, største skib.

Skibet bygges til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping med følgende hoveddimensioner:

Længde mellem perpendikulærerne	163,0 m
Største bredde på spant	22,0 m
Sidehøjde	12,1 m
Dybgående på sommerfribord	9,5 m

Skibet er efter værftets system for tankskibe forsynet med langskibs spanter og horisontalt korrugerede langskibs og tværskibs skodder i tankene. Lasttankene er delt i 10 midtskibs og 10 tanke i borde. Tilsammen har de et rumfang på 27.900 m³.

For at give skibet et fordelagtigere trim og samtidig forøge lasttankenes kapacitet, er hoveddækket over de

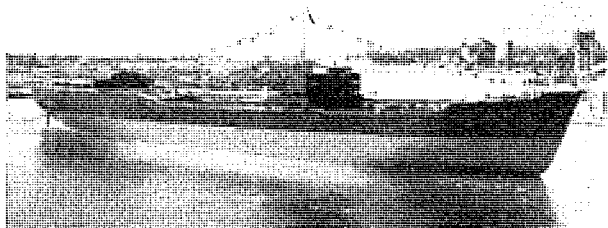
midtskibs tanke nr. 9 og 10 samt sidetankene nr. 5 løftet til samme højde som hyttedækket.

Mellem den agterste lasttank og maskinrummet er indrettet et pumperum med tre lastoliepumper, hvoraf to er dampdrevne vertikale compoundpumper, hver med en kapacitet på 750 tons vand i timen, og en elektrisk drevne centrifugalpumpe med en kapacitet på 650 tons vand i timen samt en slikkepumpe på 100 tons i timen.

Aptering for fører og reder med tilhørende saloner er i dækshuset midtskibs ligesom kamre og opholdsrum for dæksofficerer. Maskinofficerer, restaurationspersonale og mandskab har deres aptering med tilhørende messer og opholdsrum i dækshuset på hyttedækket og på hoveddækket i hytten.

Skibets nautiske udrustning skal omfatte alle moderne hjælpemidler for navigationen såsom gyrokompass med selvstyrer, radar, ekkolod, Sal-log, radiopejler med mere.

Fremdrivningsmaskineriet bliver en nicylindret, enkeltvirkende, direkte omstyrbar, totakts dieselmotor af



Øverst: Direktør B. Karlbom, fru Sarita Ugland og skibsreder J. M. Ugland. Nederst: m/t „J. M. Ugland“.

Götaverkens fabrikat, som ved 112 omdrejninger pr. minut udvikler 8.200 bhk, og som vil give skibet en fart på 15 knob. Den er konstrueret for drift med tyk olie.

Desuden skal der installeres to dieseldrevne generatorer, hver på 240 kw, og en dampdrevne generator på 110 kw til drift af hjælpemaskineriet og belysningsanlægget.

For at levere damp til pumper og dæksmaskineri samt til opvarmning af olielasten installeres to oliefyrede høje cylindriske kedler, hver med en hedeplade på 280 m² samt en udstødsgaskedel med 150 m² hedeplade for at udnytte udstødsgassens varmeenergi.



Skibsreder og skibsmægler

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

★

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

★

Korresponderende reder for:

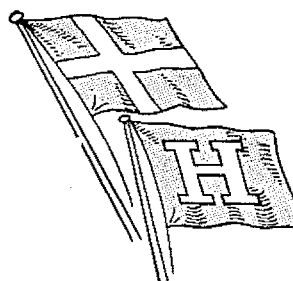
DANNEBROG



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

Sikkerhed til søs

DECCA NAVIGATOR

DECCA RADAR

DECCA NAVIGATOR AKTIESELSKAB

KALVEBOD BRYGGE 20 - KØBENHAVN V.
TELEFON BYEN 8310



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

Grundlagt 1833
KØBENHAVN

C. CLAUSEN



DAMPSKIBSREDERI $\frac{A}{S}$
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

ARTIESELSKAB



209 30

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

7-1957

Japan og Tyskland

med syvmileskridt inden for skibsbygningen

Lloyd's klar til at klasse atom-skibe

Lloyd's Register of Shipping er klar over, at det i løbet af få år vil blive stillet over for at skulle klasse et atom-drevet handelsskib. Dette fremgår af Lloyd's sidste årsberetning, som fornylig offentliggjordes ved et pressemøde i London.

Det oplystes, at det britiske atom-center i Harwell i samarbejde med de britiske skibsværfters organisation arbejder med planerne for et atom-maskineri til handelsskibe. Det understregedes imidlertid, at der kan gå adskillige år, før målet er nået.

„Det britiske admiralitet arbejder med udviklingen af atom-reaktorer til krigsskibe,“ hedder det i Lloyd's beretning. „Det er muligt, at resultatet fører til konstruktioner, der også er velegnede for handelsskibe.“

Ved pressemødet blev Lloyd's chef for maskinafdelingen, mr. H. M. Pemberton, spurgt, hvilken nation der ville komme først med et atom-drevet handelsskib. Han svarede, at Amerika sandsynligvis bliver den første nation, som får et sådant skib klasset.

„Dette skib bliver ikke nødvendigvis økonomisk rentabelt,“ erklærede han. „Men det atom-skib, Storbritannien har planer om, kommer til at svare sig økonomisk.“

Japan eksporterer flest skibe

Det fremgår iøvrigt af årsberetningen, at Japan og Vesttyskland er ved at vinde verdensherredømmet på skibsbygningens område. I 1956 var Japan det land, der søsatte den største samlede tonnage og eksporterede flest skibe.

Japan stod lige med to andre skibsbygningsnationer med hensyn til leveringstider for nybygninger. Gennemsnitlig var Japan ni måneder om at bygge et skib. Vesttyskland og Sverige lå lige med Japan på dette område.

„I årene siden den anden verdenskrig,“ hedder det videre i årsberetningen, „har tendensen inden for verdens-skibsbygningen forandret sig langsomt. Japan og Vesttyskland er blevet alvorlige konkurrenter for Stor-

britannien i kampen om herredømmet inden for skibsbygningen. Med hensyn til produktion af skibe har Storbritannien kun været overgået af USA — og kun under krigsforhold.“

I 1956 ejede USA 22,47 procent af verdenstonnagen mod Storbritanniens 18,58 procent. Norge lå på tredjepladsen med 7,64 procent. Derefter kom Liberia med 5,31, Italien med 3,99, Japan med 3,87, Holland med 3,81, Frankrig med 3,75, Panama med 3,73 og Vesttyskland med 3,05 procent.

Sovjetunionen besad i 1956 2,51 procent af verdens-handelsflåden mod 2,49 procent i 1955, 2,43 procent i 1954 og 1,91 procent i 1939.

Verden over søsattes i 1956 1,25 millioner brutto-tonns mere end i året forud, hvilket var den højeste stigning for eet enkelt år efter krigen.

„Men,“ hedder det i rapporten fra Lloyd's, „fire femtedele af denne stigning skyldtes Japan og resten Tyskland, Italien, Holland, Norge, Spanien og Jugoslavien.“

Danmark nummer ti

Danmark var i 1956 nummer ti på listen over de lande, der søsatte den største tonnage. Nummer eet var Japan og nummer to Storbritannien. Vesttyskland og Sverige var nummer tre og fire. Derefter fulgte Holland, Italien, Frankrig, Norge, USA og Danmark. Spanien, Belgien, Jugoslavien og Finland fulgte efter.

Japan skrev sig for 26 procent af de skibe, der søsattes sidste år, mens Storbritannien noteredes for 21 procent. Vesttyskland for 15, Sverige og Holland 7 pct. hver og Italien for 5 procent. Med hensyn til eksporten satte Japan sig på ikke mindre end 39 procent af tonnagen med Tyskland som nummer to med 19 procent. Storbritannien eksporterede 14 procent af den søsatte verdenstonnage og Sverige 10 procent.

Lloyd's Register noterede et „overraskende“ fald i søsætningen af tankskibe i 1956.

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

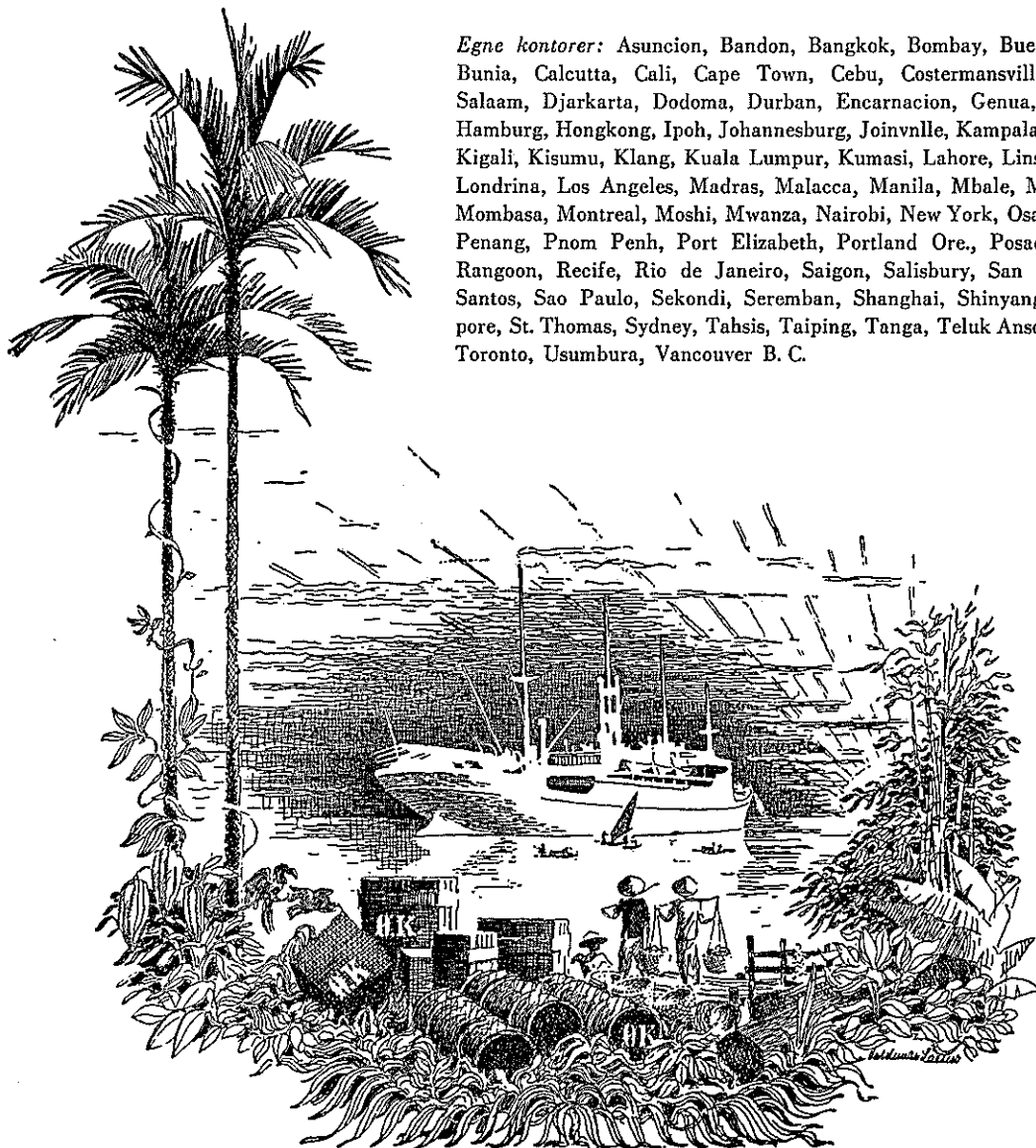
AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI KØBENHAVN

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, Praz, Rangoon, Recife, Rio de Janeiro, Saigon, Salisbury, San Francisco, Santos, Sao Paulo, Sekondi, Seremban, Shanghai, Shinyanga, Singapore, St. Thomas, Sydney, Tabsis, Taiping, Tanga, Teluk Anson, Tokyo, Toronto, Usumbura, Vancouver B. C.

SÃO PAULO SAIGON RECIFE PORT ELIZABETH : EGNE KONTORER : BANGKOK PENANG MEXICO CITY MELBOURNE

„Dette skyldes det lidt nedadgående antal ordrer på olietankskibe for ca. to år siden. Dette tal udlignes stort set af det udvidede byggeprogram for malmskibe,“ hedder det.

„Det stigende behov for olie verden over samt den økonomiske transport af det med super-tankskibe har resulteret i et stort antal nye ordrer på super-tankere,“ siger årsberetningen videre.

„Der er mange tankskibe på mellem 40.000 og 60.000 tons dødvægt i ordre eller under bygning, og planer om bygning af tankere på over 65.000 tons dødvægt er blevet godkendt. Som følge heraf forsøger skibsværfterne verden over at øge deres byggekapacitet. Manglen på tilstrækkeligt store kajer og tørdokker er også et alvorligt problem i forbindelse med de store tankere, og det må overvindes.“

57 procent klasser hos Lloyd's

57 procent af den tonnage, som for øjeblikket er under bygning verden over, klasser hos Lloyd's. Over halvdelen heraf bygges uden for Storbritannien.

Danmark fik i 1956 tretten nye skibe på tilsammen 73.641 tons klasset hos Lloyd's og lå i denne henseende som nummer otte blandt de søfarende nationer. Øverst blandt Lloyd's-kunderne stod Storbritannien med 228 skibe og 1.357.151 brutto-ton. Derefter fulgte Japan med 44 skibe og 446.456 tons, Holland med 96 skibe og 358.830 tons, Sverige med 65 skibe og 316.293 tons, Vesttyskland med 55 skibe og 280.154 tons, Italien med 12 skibe og 103.111 tons og Frankrig med 9 skibe og 75.620 tons. Norge kom først på fjortende-pladsen med kun tre skibe på tilsammen 19.126 tons, hvilket selvfølgelig skyldes, at de fleste norske skibe klassedes hos Norske Veritas.

I årsberetningen gives der en oversigt over skibsbygningen i de fleste større søfartslande. For Danmarks vedkommende omtales strejkerne sidste år og de store udvidelser, der har fundet eller finder sted hos Burmeister & Wain, Nakskov Skibsværft, Aalborg Værft samt ved Helsingør Skibsværft.

Det nævnes, at Belgien er ved at få opført et nyt skibsværft ved Bruges. I Antwerpen er tørdokker for skibe på op til 40.000 og 50.000 tons dødvægt under bygning.

Frankrig har tankskibe på tilsammen 1,5 millioner tons under bygning eller i ordre på sine værfter. Fjorten tankskibe er beregnet for eksport. To af dem er på 65.000 tons dødvægt og to på 52.000 tons hver.

Vesttysklands værfter, der stadig udvider og moderniserer på fuld kraft, har beskæftigelse fem eller seks år frem i tiden. Mange nye flydedokker er tilgået værfterne, der således er i stand til at påtage sig store reparationsarbejder.

Også i Italien udvider værfterne. En stor del af de nybygninger, der er i ordre eller under bygning på italienske værfter, er beregnet for italienske rederier, men landet har desuden en stor eksport af skibe. An-

saldo-koncernen skal bygge fem super-tankere på hver 52.000 tons dødvægt.

Norske værfter, der i de sidste år har udfoldet en fantastisk aktivitet, har ordrer for fem eller seks år frem i tiden, men har vanskeligt ved at skaffe tilstrækkeligt med kvalificeret, faguddannet arbejdskraft.

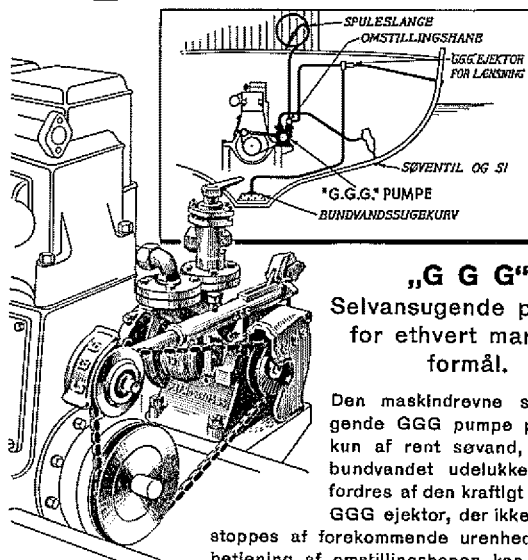
Spanske værfter har ordrer liggende på tilsammen over en million brt, deriblandt tankskibe på 32.000 tons hver. I Sevilla er bygget et nyt værft, som betragtes som et af de mest moderne i verden. Det beskæftiger sig udelukkende med svejste konstruktioner. Værfterne mangler imidlertid stål, og denne mangel afhjælpes ikke helt, før de nye stålværker ved Aviles er færdige.

Også de svenske værfters fantastiske udvikling nævnes i Lloyd's årsberetning „Trods manglen på uddannet arbejdskraft er den tonnage, der i de sidste år er blevet afleveret fra de svenske værfter, gennemsnitlig to og en halv gang så stor som den, der afleveredes i 1947. Dette skyldes en udstrakt modernisering af værfterne og en rationalisering af arbejdet,“ hedder det i den interessante årsberetning.

—wig.

Skibsreder E. Hahn-Petersen, der på det netop afsluttede møde i Paris i The Baltic and International Maritime Conference blev afløst som præsident af skibsreder Krogius, Helsingfors, er blevet udnævnt til officer af æreslegionen ved en reception på Paris' rådhus.

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 for-

stoppes af forekommende urenheder. Ved betjening af omstillingsshanen 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.



Pålidelighed, god driftsøkonomi og sikker start m.m. var nogle af de krav, man stillede til den motor, der skulle installeres i „Gannet“, en båd, som byggedes på et værft i Sydengland, og som køberen ville bruge til hajfiskeri. Den skulle udover den almindelige drivkraft have en hjælpemotor, som skulle modvirke havstrømme og holde båden stille, når man kom frem til fiskepladsen.

Drivkraften blev Bolinders 3-cyl. marinedieselmotor, og hjælpemotoren blev den 1-cyl.-model af samme velkendte motor.

Bolinder har den ideelle motor indenfor effektområdet 10-50 hk, og ydermere står Bolinder-Munktells eksperter parate med service, når det gælder beregning, konstruktion etc.

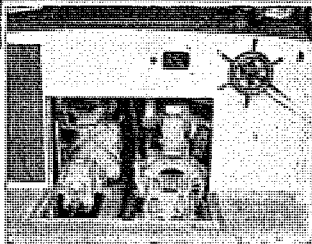
Bolinder

Marinedieselmotorer over hele verden

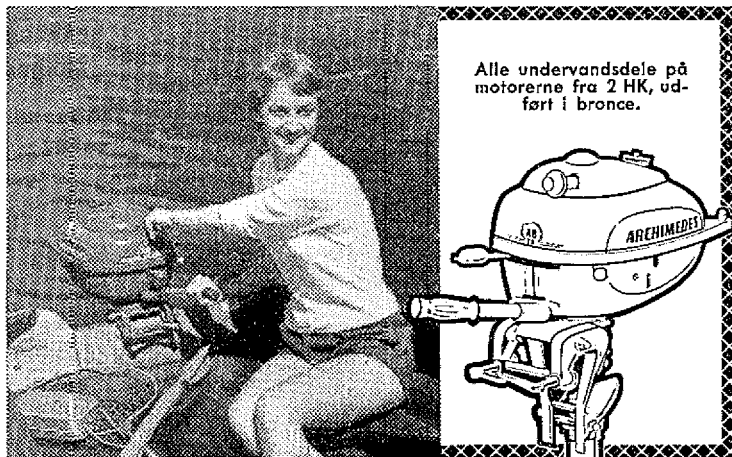
Electric

Vesterbrogade 181, København V.

Forlang specialprospekter og tilbud Hilde 800



Prikken over „i“ med **ARCHIMEDES**



Alle undervandsdele på motorerne fra 2 HK, udført i bronze.

Den verdenskendte ARCHIMEDES Motor

Forlang tilbud og demonstration

Bese vor udstilling, Trondhjems-gade 9, København

Og vor udstilling i Horsens Andreas Flensborgsgade

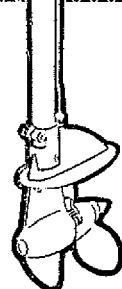
Forhandler på Fyn:
Firmaet Holm & Høgsberg
Kanalvej 49, Odense

Her i København forhandles ARCHIMEDES også af:
Dansk Baadeservice, Skovshoved

ARCHIMEDES

giver de bedste sommerminder

Kvalitet fra top til tå



V. H. LANGEBÆK & SØN

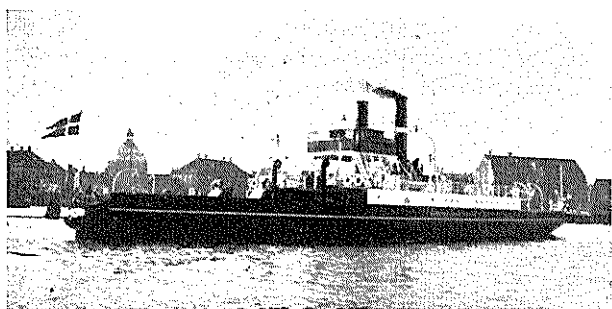
CIVILINGENIØRER

TRONDHJEMSGADE 9, KØBENHAVN
TRIA 5400

Danske skibe med kongelige navne

Ved stabelafløbningen på Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri A/S kort før jul døbte Hendes Majestæt Dronning Ingrid i kongens og tronfølgerens nærværelse Det Forenede Dampskibs Selskabs nye passagermotor-skib til Oslo-ruten med tronfølgeren, Prinsesse Margrethes navn.

Når dette smukke nye skib nu er taget i brug, vil denne vigtige passagerrute mellem Norge og Danmark blive besejlet af 2 danske motorskibe, der er opkaldt efter tronfølgerne i de respektive to lande: Kronprins Olav



„Kronprinsesse Louise“.

og Prinsesse Margrethe. DFDS moderne Englands-både bærer som bekendt vort nuværende kongepars navne: Kronprins Frederik og Dronning Ingrid, men også De danske Statsbaner har skibe, der er opkaldt efter kongeparret, det er de store 3-sporede motorfærger: „Dronning Ingrid“ (Storebælt) og „Kong Frederik IX“ på Gedser-Grossenbrodde ruten.

Det synes kun så naturligt, at Danmarks sømandskonge føler særlig interesse for de skibe, der enten døbes af eller bærer hans nærmeste families navne — eller begge dele.

Da Prinsesse Margrethe i 1948 døbte m/s „Kronprinsesse Ingrid“ på Helsingør skibsværft, slog Kong Frederik ud med hånden, idet han sagde: „Har De flere både, der skal døbes, så har jeg flere døtre —“.

Det blev dog DSB, der tog kongen på ordet —.

I 1950 døbte Prinsesse Benedicte den førnævnte statsbanefærge med sin moders navn, og Prinsesse Anne-Marie gav i 1954 sin faders navn til m/f „Kong Frederik IX“ — nu ventes der kun på de to skibe, der skal bære de to prinsers navne — og om det bliver DSB eller DFDS, der kommer først.

Kongelige navne til kongelige skibe er dog en ældgammel foreteelse, både det 17de og 18de århundrede bød på talrige store og smukke orlogsskibe med kongelige navne i latiniseret form. Her skal som et eksempel kun nævnes Beenstrups smukke tredækker, 90-kanon-skibet „Christianus Sixtus“ (1733—1769). Men ved blot at gå tilbage til det 19de århundredes begyndelse

finder man, at de to eneste større skibe, der var i behold efter englændernes besøg i 1807, var lineskibene „Prinsesse Lovise Augusta“ fra 1783 og „Prinds Christian Frederik“ fra 1803. Det førstnævnte var skrøbeligt og uden militær værdi, det andet mistede vi i kampen ved Sjællands odde i 1808.

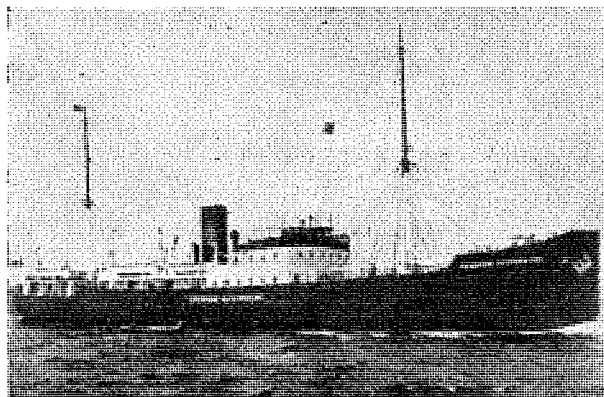
Blandt de koffardiskibe, der af rederne blev stillet til rådighed for flåden i årene efter 1807, nævnes koffardifregatten „Prins Frederik“, opkaldt efter arveprinsen, der var fader til Prins Christian Frederik, den senere Kong Christian VIII. I 1824 løb lineskibet „Dronning Maria“ — opkaldt efter Kong Frederik VI's dronning, Maria Sofie Frederikke, prinsesse af Hessen — af stabelen. På grund af pengevanskelighederne kom dette skib først ud på besejlingstogt i 1834, og det var da med en vis stolthed, at man 26 år efter flådens ran atter så Dannebrog vaje fra et lineskib. Det første togt gik til Færøerne og Island med Prins Frederik, den senere Kong Frederik VII om bord. Den 13. juli samme år tørnede det store skib nogle sten i Storebælt, nord for Vresen — senere kaldet „Dronning Mariæ puller“ — og det blev herved stærkt kølsprængt. Efter i 1848 at have gjort tjeneste som kvarterskib for de slesvig-holstenske krigsfanger blev „Dronning Maria“ i 1850 ombygget til dobbelt-fregat og var som sådan på et kort togt i 1856. Derefter blev det indrettet som logiskib for



Dampfærge „Christian IX“.

værnepligtige og tjente siden som kaserne- og eksercerskib for så sent som i 1896 at blive hugget op. Dets gallionsfigur er nu opstillet ved Søndre takkeloftsbygningens nordgavl på Holmen.

Det næste skib i klassen blev ret naturligt opkaldt efter kongen, det løb af stabelen i 1831 — men lineskibet „Frederik VI“ blev ikke meget benyttet i sine første 30 leveår. Kommandoen hejstes for første gang under krigsberedskabet 1861, og det var ligeledes under krigsudrustning i 1864. Efter at have tjent som eksercerskib i nogle år blev det ophugget i 1872. Dets smukke og rigt forsynede navnebrædt opbevares nu som vægdekoration i søartilleriets kontorbygning på Holmen.



„Dronning Alexandrine“.

Kong Christian VIII's navn var knyttet til to stolte danske orlogsskibe, der begge ødelagdes under kamp. Det første, lineskibet „Prins Christian Frederik“, brændte og sank efter en hæderfuld kamp mod den engelske overmagt ved Sjællands odde i 1808, ved hvilken lejlighed bl. a. vor navnkundige søhelt Peter Willemoes fandt heldedøden.

Forinden det næste skib, som stod på bedding under samme navn, nåede at løbe af stabelen i 1840, var prinsen imidlertid blevet Danmarks konge under navnet Christian VIII, og skibets navn blev derfor ændret i overensstemmelse hermed. Selve afløbningen fandt sted på det nye kongepars sølvbryllupsdag den 20. maj 1840. I 1841 blev det benyttet som flagskib i en eskadre under kommando af viceadmiral, Kronprins Frederik (Fr. VII), og togtet sluttede med, at kronprinsen efter sin formæling med Prinsesse Charlotte Marianne af Mecklenburg-Strelitz, førte sin brud fra Warnemünde til København om bord i lineskibet.

Den 12. marts 1849 blev „Christian VIII“ krigsudrustet, men allerede skærtorsdag den 5. april samme år sprang det — eller som det hævdes fra flere sider — blev det sprængt i luften af egen besætning efter en ulykkelig kamp mod slesvig-holstenske og preussiske landbatterier i Eckernförde fjord.

Med lineskibet „Christian VII“ afsluttedes brugen af kongefamiliens navne ved navngivning af danske orlogsskibe. „Christian VIII“'s søsterskib søsattes i 1850 efter at have stået på bedding i 7 år. Det var tanken, at det skulle have ført den regerende drønnings navn: „Caroline Amalie“, men et tronskifte inden stabelafløbningen ændrede denne plan. Den nye konge var på daværende tidspunkt ugift, hvorfor man foreslog følgende 3 navne: „Frederik VII“, „Dannebrog“ og „Dannevirke“, hvoraf kongen bestemte sig for det midterste.

„Dannebrog“, der iøvrigt var det 4de i rækken af den danske flådes skibe af dette navn, blev Danmarks sidste sejllineskib, i 1862 blev det omdannet til dampanserkorvet, senere tjente det i en årrække som kasereskib for i 1897 at gå til ophugning. Dets meget smukke gallionsfigur er i dag meget dekorativt opstillet i et lille anlæg på Holmen.

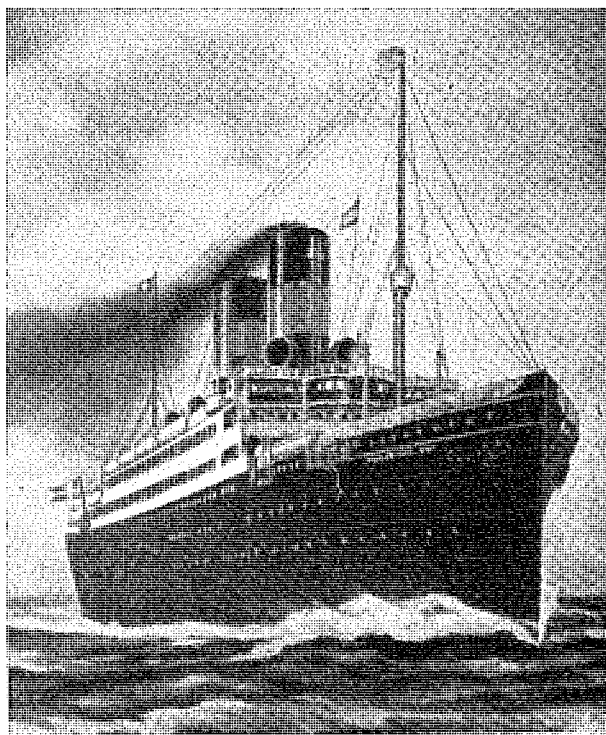
I begyndelsen af det 19. århundrede dukkede de før-

ste dampskibe op herhjemme, og af disse første „pionerskibe“ har flere båret kongelige navne.

„Caledonia“ var det første dampskib herhjemme, indført i 1819 fra England. I 1830 blev det første dampskib — et hjulskib af træ — bygget på Jacob Holms plads i København. Det var et kobberforhudet passagerskib til ruten København—Kiel, og det anføres i en gammel beskrivelse, at der på 1. klasse var „60 senge til 110 personer“. Det efter datidens opfattelse meget komfortabelt indrettede skib løb 8 knob, og ejeren, N. L. Hvidt, gav det navnet „Frederik den Sjette“. Samme konges gemalindes navn optrådte også i handelsflåden, idet et særligt rederiforetagende i 1839 satte dampskibet „Dronning Maria“ i fart mellem København og Stettin. Også dette kongepars ene datter lagde navn til et af generaltoldkammeret anskaffet lille hjulskib „Prinsesses Wilhelmine“, der fra 1833 blev benyttet som bugserfartøj ved Helsingør.

Da Holsten den gang hørte med til det danske monarki, bar de der hjemskrevne skibe ofte tyske navne, og derfor træffer vi her det næste kongepars navne på tysk. Således ejede den kendte handelsfyrste Donner i Altona H/S „Christian der Achte“, der var hjemskrevet i Kiel og herfra gik i fart på København. I 1848 blev dette skib beslaglagt i Åbenrå havn af oprørerne, men ved et dristigt kup erobret af danske orlogsgaster. Senere kom det sammen med et efter dronningen opkaldt dampskib „Königin Caroline Amalie“ af Flensborg, bygget af jern, hvad der var sjældent for de første dampskibe, til at gøre god nytte som troppetransportskib under dansk splitflag i treårskrigen.

Det uheld, der som tidligere nævnt, knyttede sig til orlogsskibe, der bar Christian VIII's navn, afskrækkede imidlertid ikke koffardiflåden. I Husum på Slesvigs



„Frederik VIII“.

vestkyst var hjemskrevet en lille hjuldamper „König Christian der Achte“, og den i indenrigsministeriet meget benyttede H/S „Dania“ fik senere navneforandring til: „Christian VIII“.

I dampskibenes første dage mødte de megen modstand og uvilje indenfor sejskibsfolkenes kreds. Som et kuriosum kan her nævnes, at Helsingør færgelav i 1840 anlagde sag mod H/S „Dronning Maria“s ejere for generende konkurrence og indgreb i laugets rettigheder — et standpunkt, man i vore dage kun kan smile af.

Kong Christian VIIIs søn (Fr. VII) kom til at give navn til dampskibet „Prins Frederik Carl Christian“, populært kaldet „Prinsen“, som i flere år gik på Korsør-Nyborg ruten, den skal til tider have været 4—5, ja op til 6 timer om turen. Skibet ses senere også at have gået i fart på Roskilde fjord.

I 1866 stiftedes Det Forenede Dampskibs Selskab ved en sammenslutning af forskellige rederier, og blandt de skibe, der tilførtes fra de kochske foretagender var bl. a. 3 nye skrueskibe: „Dagmar“, „Thyra“ og „Valdemar“, som uden prinsesse- og prinsetitel dog formenes at være opkaldt efter den da regerende konges børn. Kongens eget navn (Christian IX) blev givet til et af de to skibe, der søsattes den 12. april 1874 som de første stabelafløbninger fra Burmeister & Wains skibsbyggeri på Refshaleøen.

Efterhånden som udviklingen medførte, at flere og flere statsinstitutioner herhjemme fik egne skibe, fulgte navngivningen af disse forskellige regler. Det var fortrinsvis etaternes chefer og ledende mænd, der her måtte lægge navn til skibene.

Statsbanerne udviklede i slutningen af det 19. århundrede en relativ stor flåde af skibe og færger. Blandt de ældste hjulfærger træffer vi navne som „Ingeborg“ (1883) bygget i Tyskland, „Dagmar“, „Alexandra“ og „Thyra“ (B & W 1889—92—93) samt isbryder-skruefærgen „Valdemar“ (B & W 1886) og skruefærgen „Marie“ fra samme værft i 1890. Det er dog også her et spørgsmål, om de i virkeligheden var opkaldt efter kongefamiliens medlemmer, det kan passe med Christian IXs børn med undtagelse af den førstnævnte, men Kong Frederik VIII havde jo en datter Ingeborg, den nuværende hertuginde af Västgötland. Alle disse færger er forlængst hugget op, kun „Valdemar“ høster hver isvinter berømmelse som statsisbryder på Limfjorden.

I 1891 byggede Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri hjulfærgen „Kronprinsesse Louise“, der i 1898 efterfulgtes af „Kronprins Frederik“, der ligeledes var en enkeltsporet hjulfærg. Derpå følger i 1903 hjulfærgen „Prinsesse Alexandrine“ og skruefærgen „Prins Christian“ — den første var oprindelig enkeltsporet og forsynet med 4 skorstene, dog allerede i 1905 fik også den dobbeltspor og kom af med 2 skorstene, den blev dog i de senere år ikke meget benyttet og gik til ophugning i 1935. „Prinsen“ derimod holdt ud til i fjor,

senest som reserve-automobilfærg på Storebælt. Blandt de mange færger på Storebælt finder vi i dag kun een dampfærg: „Christian IX“ fra 1908, trods svære beskadigelser i tyskertiden og talrige ombygninger holder den dog stand endnu blandt de mange motorfærger under DSBs spitflag, hvis seneste enheder er „Dronning Ingrid“ og „Kong Frederik IX“.

Medens DFDS' Islands-rute i en årrække er besejlet af motorskibet „Dronning Alexandrine“, der med mellemrum også chartres af Grønlandske Handel til fart på Grønland, kendes intet dansk skib i dag med Kong Christians Xs navn. Der har før første verdenskrig eksisteret en lille udflugtsdamper, „Kong Christian“, der endog i årene 1915—17 af marinen var lejet til brug som inspektions- og vagtskib i Lillebælt, men dette skib er forlængst hugget op.

Derimod byggede ØK i 1912 et søsterskib til „Selandia“, ved navn „Fionia“ (I), det blev dog efter sin prøvetur overtaget af Hamburg-Amerika linien, der omdøbte det til „Christian X“.

Til slut må også erindres, at DFDS' flag i en årrække vajede på to efter datidens forhold hurtige og bekvemme passagerdampere: „Kong Haakon“ og „Dronning Maud“ i ruter Stettin—København—Oslo for ca. 25 år siden, ligesom samme rederi ejede den store passagerdamper „Frederik VIII“, der i årene 1913—36 var Skandinavien-Amerika Liniens flagskib. —del.

Fru Nicolaisens hjem som „søfartsklub“

„Nick“ i Ålborg og Nørresundby skaffer stadig søfolkene forlorne tænder, biograf- og teaterbilletter, kørekort, flyve- og togbilletter, vielsespapirer o. s. v.

For femte gang har Ålborg-Nørresundby Søfarts-Service indsendt årsberetning og regnskab. Kontaktmanden „Nick“ har altid sit hjem fuldt af søfarende gæster, og så er det fru Nick, der må trække det store læs. En enkelt gang hyggede fru en om 29 gæster på en gang og serverede kaffe for dem.

Ålborg-Nørresundby Søfarts-Service har fuldt ud bestået sin prøve, og søfolk af alle nationaliteter er glade for at komme til tvillingehavnbyerne ved Limfjorden. De to byer yder søfolkene en service, de ikke ser mange andre steder. Men i den sidste ende kommer arbejdet byerne selv til gode.

BASSE & CO.

Amaliegade 33, København

Telf. Minerva + 3232

Telegramadresse: Damptheland, Steampacific

Fjernekriver: no. 2250

*

D/S Hotland A/S - D/S Pacific A/S

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

DE FORENEDE BUGSERSELSKABER
KØBENHAVN

Kanal-tunnellen og skibsfarten

Tanken om en tunnel under den engelske Kanal er i den sidste tid blevet vakt til nyt liv. Den britiske regering har erklæret, at den ikke længere nærer særlige strategiske betænkeligheder ved planens gennemførelse. Desuden taler meget for, at England og Europa er ved at komme ind i et langt friere handelssamkvem, hvilket giver tunnel-planerne endnu større chance for gennemførelse.

Planerne om en Kanal-tunnel er som bekendt af ret gammel dato. The Channel Tunnel Company blev stiftet allerede i 1881, og de indledende arbejder blev foretaget til tunnelens bygning.

Suez-kriseen pustede nyt liv i Kanal-planerne, og fornylig udtalte formanden for tunnel-selskabet, Leo F. A. d'Erlanger, at selskabet har forhandlet med det gamle Suez-kanal selskab om et samarbejde. Suez-kanal selskabet, som jo nu nærmest er arbejdsøst, har de fornødne erfaringer og forbindelser samt et solidt økonomisk rygstød, som kan blive Kanal-tunnellen til gavn.

Mr. d'Erlanger foreslog, at tunnel-selskabet skal reservere sig mellem 20 og 30 procent af aktierne eller give andre britiske interesser lejlighed til at købe sig andele inden for disse grænser. Han foreslog og håbede, at franskmændene sikrede sig aktier til et lignende beløb, men at også amerikanerne skulle få lejlighed til at investere penge i tunnel-planerne.

Formanden anslog, at tunnellen vil komme til at koste

ca. 100 millioner pund sterling eller ca. 2 milliarder danske kroner. Tunnellen bliver ca. 55 km lang, hvoraf de ca. 34 km kommer til at strække sig under selve kanalen. Det er i en af planerne meningen, at biler og motorcykler skal transporteres på jernbanevogne for takster, der efterhånden skal betale tunnelens bygning. Han mener, det vil tage ca. ti år at bygge Kanal-tunnellen.

Men hvad siger nu skibsfarten til disse planer?

Det engelske søfartsblad „The Syren and Shipping“ behandlede dette emne fornylig og erklærede, at de britiske statsejede jernbaners Kanal-sejlsads fra Dover, Folkestone og Dieppe i høj grad ville blive berørt af et eventuelt tunnel-byggeri. Det samme ville — men i noget mindre grad — blive tilfældet for ruterne fra Southampton og Harwich over Kanalen. Jernbanerne ville imidlertid ikke på den måde miste indtægter. Tværtimod ville tunnellen give øgede fortjenester.

Af større økonomisk betydning ville det være, hvis de store Atlant-linere pludselig ophørte med at anløbe både Le Havre og Southampton, og den mulighed ligger ret nær, hvorfor ingen af disse to byer er særligt interesseret i tunnellen.

Men også britiske rederier med ruter til det fjerne Østen og Australien løber en risiko for at miste passagerer, idet mange mennesker sikkert vil foretrække den hurtige togforbindelse fra London til Marseille, som muliggøres ved tunnelens bygning, og så tage med franske skibe fra Middelhavet.

„Syren and Shipping“ konkluderede imidlertid, at bygningen af tunnellen nok i sidste ende vil vise sig at være til gavn for søfarten.

Der er ingen tvivl om, at en tunnel under den engelske Kanal vil give anledning til øget handel mellem det britiske ørige og det europæiske kontinent. Øget handel skaber øget trafik, og — som en kendt industrimand engang har udtalt her i bladet — „trafik skaber trafik“!

—wig.



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

Feriehjemmet fik en gave på 10.000 kroner

De danske børn, som mistede deres sejlene fædre under den sidste krig, er nu ved at blive voksne. Dette fremgår bl. a. af den kendsgerning, at antallet af deltagende børn på feriehomeene „Aggershøj“ i Marstal og „Brinchly“ ved Roskilde fjord falder. Deltagerantallet var i 1956 lidt mindre end i 1955, fordi mødrene kun må tage børn under femten år med på feriehomeene, fortæller pastor Eilschou-Holm i sin beretning for hjemmenes virksomhed sidste år.

Hjemmenes bestyrelse modtog ikke mindre end 10.000 kroner fra Søfartens Fællesråd til driften. Disse penge faldt på et meget tørt sted, idet man nu undgik at hæve af kapitalen, der i væsentlig grad er tænkt anvendt som en rentegivende fond.

Feriehomeene arbejder med underskud, skønt mange foreninger, firmaer og private hvert år yder hjælp i form af penge og naturalier.

Hjælp er fortsat nødvendig, for feriehomeene har stadig en stor mission at udrette.

„SKIPPER SKRÆK“

UDSENDER HISTORISK VÆRK

Danmarks „Skipper Skræk“, kaptajn H. C. Røder, var fornylig i verdenspressen. Under Dronning Elizabeths besøg blev den landskendte skibsfører fotograferet i samtale med Prins Philip og Kong Frederik ved mindeankret i Nyhavn.

Hvad blev der talt om?

„Ja, De må hellere få hele historien,“ siger kaptajn Røder. „Gennem ceremonimester, kommandørkaptajn Eig. Wern spurgte Kong Frederik mig, om jeg som repræsentant for handelsflåden ville være til stede under hertugens kransenedlæggelse i Nyhavn, og jeg mødte selvfølgelig med glæde op. Glæden var iøvrigt særlig stor, fordi jeg samme dag fik at vide, at jeg havde fået Royal Victoria Order IV Class. Da de kongelige ankom, gik Kong Frederik hen til mig og stak mig på næven. hvorefter følgende samtale udspandt sig:

Kongen: „Det var da godt, De kunne komme, kaptajn Røder. Det glæder mig!“

Jeg: „Jeg er selvfølgelig også glad, fordi jeg fik lov at nyde den ære at være til stede.“

Kongen: „Det manglede da bare andet, om De ikke skulle være med.“

Derefter kom Prins Philip hen til mig og sagde:

„Jeg hører, at De er fra handelsflåden?“

Jeg svarede, at jeg havde sejlet i 52 år.

„I 52 år? Nej, det kan da vist ikke passe,“ sagde Prins Philip.

„Jo, jeg er snart 75 år,“ svarede jeg.

„Det skulle man ikke tro,“ sagde Prins Philip.

Derefter blev kransen lagt, og Kong Frederik og hertugen kom igen hen til mig, hvorefter en ny samtale begyndte:

Kongen: „Det er da godt, at vi også kan hædre vore egne.“

Jeg: „Ja, men søfolkene fortjente det også.“

Kongen: „Ja, det gjorde de bestemt.“

Prins Philip: „Hvad bestilte De under krigen?“

Jeg: „Jeg sejlede mit skib i allieret tjeneste under britisk flag.“

Prins Philip: „Har De stadig skibet?“

Jeg: „Nej, det gik ned under krigen og ligger nu på bunden af Atlanten.“

Prins Philip: „Så var skibet ikke så uforgængeligt, som De øjensynligt er!“

„Dermed var samtalen forbi,“ siger kaptajn Røder.

„Ja, men der er også en anden anledning til, at De skal interview'es,“ siger jeg. „De har jo lige fået udsendt en bog om den danske handelsflåde under den sidste krig?“

„Jeg har været så heldig at få den udsendt gennem Høst & Søns Forlag efter mange genvordigheder,“ fortæller kaptajnen. „Den hedder „De sejlede bare“ og er

på 432 sider med 153 illustrationer. Men den bog er kun en lille del af et stort værk, som jeg har arbejdet på igennem mange år, og som jeg blev færdig med for to år siden. Det var mit håb at få udgivet hele værket, der omhandler dansk skibsfarts historie fra 1894 til 1955. Jeg havde da også fået et forlag til at ofre 50.000 kroner på udgivelsen, mod at jeg selv skaffede ligeså meget. Jeg lod en række maritime institutioner og organisationer læse værket igennem, og de anbefalede allesammen værket's samlede udgivelse. Jeg lod også Nationalmuseet læse det igennem.“

„Og hvad sagde så Nationalmuseet?“

Røder læser op af en skrivelse fra museet:

„Det er et usædvanligt oplysningsrigt arbejde, som kaster nyt lys over mandskabsforholdene i sejskibsfartens sidste dage og dampskibsfartens første år, over 90'ernes arbejdskamp og søfartsorganisationernes udvikling. Det bliver derfor et vigtigt bidrag til forståelsen af overgangen til den industrielle epoke. — Forhåbentlig vil ikke blot der del, som omhandler de seneste begivenheder inden for dansk skibsfarts historie, blive udgivet; de øvrige afsnit fortjener det i ligeså høj grad.“

„Men arbejdet blev altså ikke belønnet efter fortjeneste?“

„Nej. Nationalmuseet mente, at jeg kunne få Statens Videnskabsfond til at yde økonomisk støtte. Men det blev der ikke noget ud af. Jeg mangler formentlig et håndtag til mit navn. Med andre ord: Jeg er ikke akademiker, og når man ikke er det, kan man — efter fondens opfattelse — ikke skrive historie!“

„Hvordan fik De så penge til udgivelsen af værket om handelsflåden under krigen?“

„Takket være hjælp fra de fleste ledende danske redere og fra selve Kong Frederik, der har vist værket meget stor interesse og givet en pæn sum til dets udgivelse.“

„Kongen er meget søfartsinteressert!“

„Han er jo selv sømand. Jeg har haft den glæde at tale med Kong Frederik mange gange, bl. a. da jeg var oppe for at takke for mit ridderkors. I forgemakket kom jeg med en bemærkning om, at det hele vel var hurtigt overstået, men fik af en af hoffolkene at vide, at når det var søfolk, der kom i audiens, kunne samtalerne godt vare længe! Og det blev en lang og hyggelig samtale med kongen. Han sagde, at han havde hørt om mine foredrag for skolebørnene, og tilføjede: „Kan De ikke få nogle flere af børnene ud at sejle, Røder?“ — Jeg svarede: „Der skal jo også nogle til at passe jorden, Deres Majestæt!“ — „Det er rigtigt,“ sagde kongen. „Men mange går jo også i land igen efter nogle rejser. Jeg synes dog, at de unge mennesker har godt af at prøve livet til søs.“

„Men tilbage til bogen: Vil den give overskud?“
„Takket være den hjælp, jeg har fået til udgivelsen, kan den ikke undgå at give overskud. Alt er betalt! Men jeg skal nu ikke tjene penge på den, hvis jeg kan blive fri!“

„Det lyder mærkeligt!“
„Nej, for det er stadig min drøm at få udgivet hele værket om dansk skibsfart, og det kan ske, hvis jeg får tilstrækkeligt med penge ind på den del, som nu sælges. — Men kun med skattevæsnets velsignelse. Jeg har ansøgt ligningsmyndighederne om tilladelse til at sætte indtægterne på bogen om krigen ind på en spærret konto, så at indtægterne ikke lægges oven på dem, jeg har i forvejen. Hvis det kan lade sig gøre, skal de indkomne penge bruges til udsendelsen af resten af værket. Men nu er det over otte måneder siden, jeg har sendt ansøgningen ind. Siden har jeg rykket for svar adskillige gange, men ikke hørt eet ord.“

„De kaldes stadig Skipper Skræk mellem venner?“
„Ja, men det var mine uvenner, der gav mig navnet. Under besættelsen holdt jeg over BBC i London adskillige taler, hvoraf nogle var beregnet på hjemlandet. Da jeg en aften havde advaret danskerne mod samarbejde med nazisterne, erklærede den danske stemme i Berlin: „Nu har Skipper Skræk igen talt i BBC. Nu begynder vi snart at blive bange for ham.“ — Tilnavnet blev hængende, og det er jeg ikke ked af, for Skipper Skræk er jo ikke alene en komisk figur. Han er en mand, som kun vil godt, og som kommer de svage til hjælp. Ham har jeg ikke noget imod at ligne!“

„De er vist Danmarks mest talende skibsfører!“
„Ja, for nogle år siden fik jeg fjernet kæbebenet, og mine venner sagde, at det var fordi, jeg havde talt så meget. Jeg sagde i fuldt alvor til professoren på hospitalet, hvad vennerne mente. Men professoren forklarede, at lidelsen skyldtes et stød, jeg engang havde fået — måske da mit skib gik ned under krigen. — Men talt meget, det har jeg! Jeg har holdt ca. 450 foredrag, deriblandt ca. 375 for ialt 70.000 skolebørn!“

„De har ikke noget til gode af livet!“
„Nej, jeg har oplevet meget. Jeg har været hele skalaen igennem fra de små skonnerter til krigens kæmpekonvojer. I 1903 kom jeg på styrmandsskole, og i 1904 tog jeg den udvidede del, der svarer til skibsførereksamen i dag. Men dengang var der så mange styrmande, at man kunne føde svin med dem. Jeg måtte tage ud som aspirant for at få noget at bestille. Da jeg så, at jeg ikke kom ud af stedet på den måde, meldte jeg mig i 1905 til marinens reservekadetskole, og efter et års forløb blev jeg løjtnant. Samme dag, jeg kom ud af søværnet, fik jeg ansættelse hos ØK som trediestyrmand og kom med på den berømmelige etatsråd-tur.“

„Og De kan vel fortælle en masse morsomme skipperhistorier?“
„Ja, i dagevis. Nogle af dem har jeg nedskrevet. Jeg husker bl. a., da jeg engang under spiritusforbudet kom ind til Savanna i USA med mit skib. Toldofficeren, som forresten hed Charlie, kom samme dag om bord og min-

dede mig om forbudet. Jeg erklærede, at det var jeg helt ajour med. Han forklarede derefter, at man i Savanna så meget strengt på forbudets opretholdelse og straffede overtrædelser meget strengt. Det var jeg også klar over. Inden han gik, tilføjede han imidlertid, at hvis jeg eller mine officerer skulle føle trang til at tage et par kasser i land, kunne vi godt det, hvis han til gengæld fik den sædvanlige private takst af to flasker pr. kasse!“

„Toldvæsenet var altså ikke så strengt alligevel?“
„Næh, men historien har en fortsættelse: Samme dag kom den danske konsuls sekretær om bord og forklarede, at hans svigerfar, der var byens borgmester, satte stor pris på lidt godt spiritus. Han ville gerne købe lidt om bord hos os! Jeg forklarede ham det med Charlie, men sagen blev ordnet, og Charlie fik sine to flasker for hver kasse, der blev båret i land til borgmesteren! — Om aftenen var jeg til selskab hos borgmesteren, og her smagte jeg på mine egne varer. Da festen var slut, var jeg den eneste af samtlige tilstedeværende, som var ædru. Alle byens notabiliteter, deriblandt dem, der skulle sørge for, at spiritusforbudet blev overholdt, var lakket godt til.“

„De har vel også en morsom historie fra Deres virksomhed som foredragsholder?“
„De kan godt få en: Engang skulle jeg holde foredrag på Nyborg Skole, hvor der var en kvindelig inspektør. Jeg var lidt forkølet den dag, og før jeg besteg talerstolen, bad jeg derfor inspektøren om at sørge for en karaffe vand til mig. Det lovede hun, og da jeg steg op på talerstolen, sagde hun til mig, at hun havde stillet honningvand til mig, for det var så godt imod forkølelse. „Nå, ja,“ sagde jeg. „Det er jo ikke ligefrem det, vi plejer at drikke til søs! Men det kan vel ikke slå mig ihjel!“ Og så snusede jeg til glasset. Det indeholdt en stiv romtoddy!“

„Hvor sidder De og skriver alle Deres artikler, digte og bøger?“
„Herinde på skibsførerforeningens kontor. Min kone vil ikke have, jeg skriver hjemme. Hun siger, jeg vælter hele huset med mit spektakel. Jeg slår kun på tangenterne med een finger og er nok lidt voldsom! Min højre pegefingert er efterhånden helt flad! — Nå, men her er jeg jo også nærmere ved bibliotekerne og alle de hjælpemidler, jeg benytter,“ slutter kaptajn Røder.

Ludwig.

SPAREKASSEN

for

Kjøbenhavn og Omegn

Hovedkontor

NIELS HEMMINGSENSGADE 24

„Abraham Rydberg“s skæbnetime

Det tidligere svenske skoleskib, den 4-mastede bark „Abraham Rydberg“, har formentlig nu været ude på sin sidste rejse.

„Abraham Rydberg“ hed, før Rydbergska Stiftelsen købte det i 1929, „Star of Greenland“ og før den tid „Hawaiian Isles“. Nu hedder det „Foz do Douro“ og har under det navn sejlet under Portugals flag siden 1943. I den allersidste periode, før skibet lagdes op i Lissabon, sejlede det som moderskib for portugisiske fiskere ved New Foundland. Ved sidste årsskifte blev den før så prægtige bark solgt til Italien for ophugning. Rejsen til ophugningsværftet i Spezia begyndte selve nytårsaften og varede syv dage. Skibet blev bugseret hele vejen.

„Abraham Rydberg“ — det navn, hvorunder vi kender skibet bedst — blev afleveret fra et værft i Glasgow for en Honolulu-kaptajn i 1892. Barkens første rejse under navnet „Hawaiian Isles“ var ikke nogen ubetinget succes. Det tog skibet seks måneder at sejle fra Swansea i England til San Francisco. I 1910 solgtes det prægtige skib til Alaska Packers Ass., der gav det navnet „Star of Greenland“. Barken præsterede under dette navn at sætte ny rekord for sejlskibe ved at tilbagelægge den lange rejse — ca. 2.400 sømil — fra San Francisco til Unalaska på syv dage. I den San Francisco-flåde, „Star of Greenland“ tilhørte, var der over 20 store barkskibe og fuldriggere.

I 1929 solgtes skibet så til den svenske stiftelse og fik nu navnet „Abraham Rydberg“. Behoelsen blev gjort større, så der blev plads til ca. 40 elever plus ordinært mandskab og officerer.

„Abraham Rydberg“ blev det tredje skib i rækken af samme navn og blev ligesom sine forgængere sat i fragtfart, selv om det jo nu var skoleskib. Barken gjorde mange vellykkede rejser med korn fra Australien til England. På rejsen hjem til den svenske stiftelse medførte skibet en last korn til et bryggeri i Irland og var sandsynligvis det sidste sejlskib, som med en sådan last til Europa gik rundt Kap Horn.

„I 1943 overtoges „Abraham Rydberg“ af Julio Ribeiro Campos fra Oporto i Portugal og fik navnet „Foz do Douro“ („Floden Douros udløb“). To år senere oplevede skibet det forsmædelige at få installeret to dieselmotorer — og fik endda en strømliniet skorsten midtskibs! I det hele taget er barken slet ikke til at kende igen på de billeder, man ser fra dens sidste dage i aktiv tjeneste, hvor den bl. a. en tid gik i trampfart.

Nu meddeles det i amerikanske blade, at museumsfolk i San Francisco er interesseret i at erhverve visse dele fra skibet. Formanden for bestyrelsen i San Franciscos marinemuseum, R. Stanley Dollar, der arbejder meget energisk, anmodede for nogle uger siden ad diplomatisk vej de italienske myndigheder om at passe godt på sådanne ting som barkens skibsklokke, galionsfigur, rattet m. m. Museet erklærede, at det meget gerne

ville købe disse og flere andre ting fra skibet, bl. a. også en dør fra en af de tidligere så smukke og elegante kahytter.

Det er naturligt, at museet i San Francisco i særlig grad er interesseret i skibet. Alaska Packers' „Star“-flåde, som det senere „Abraham Rydberg“ jo tilhørte i mange år, skrev et betydeligt kapitel i San Franciscos historie. Alaska Packers' Ass. stiftedes i 1893, og dets første skib var „George Skofield“. I alt rådede selskabet igennem tiden over 26 sejlskibe og sendte hvert år ca. 30 skibe ud til fangstfelterne, hvoraf ca. en trediedel var char-trede. Endnu i 1929, da „Star of Greenland“ blev til „Abraham Rydberg“ ved salg til Sverige, rådede San Francisco-rederiet over elieve sejlskibe, der alle hed noget med „Star“. Rederiet var et af de største i verden inden for sejlskibenes område.

Som allerede nævnt satte „Star of Greenland“ — altså „Abraham Rydberg“ — et år rekord med en kun syv dage lang rejse ud til fangstfelterne. En sådan rejse tog ellers meget ofte mellem 25 og 30 dage. Det var sejlskibenes opgave at sejle laksefangsten — pakket i dåser lige klar til salg — hjem til San Francisco. Når sejlerne havde fået lasten om bord, gjaldt det om at komme af sted i en fart, og der blev udkæmpet drabelige kapsejladser med Golden Gate som mål.

Om vinteren blev „Star“-flåden for det meste lagt op efter at være blevet grundigt rensat og istandgjort. Selskabets sejlskibe var blandt de bedst holdte i verden.

Til de italienske myndigheder skrev mr. Stanley Dollar fra museet i San Francisco bl. a.:

„De ønskede dele vil vise karakteren, styrken og skønheden hos dette fine skib, som i så lang tid havde San Francisco som hjemmehavn“. — Forhåbentlig forstå italienerne ham!

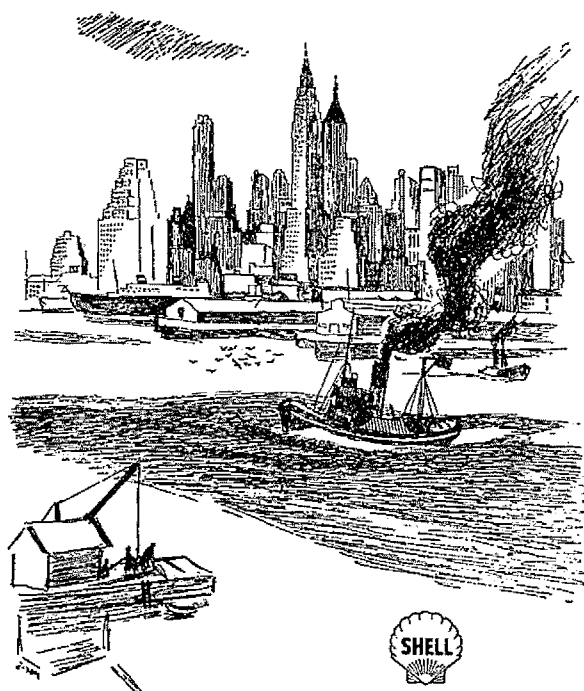
OL

Moderne UNIFORMSHUER

Guld- og Sølvgaloner
Guld- og Sølvbroderede Kranser
Emaillag · Emaillablemer
Uniformsknapper



NEW YORK



WORLD WIDE BUNKERING SERVICE

*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

RHUM
NEGRITA

ROMOS NR. 185

LIQUEURS
BARDINET

BORDEAUX



Representant for Danmark:

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

75 års tænderklapren til søs

Køleskibet, som er blevet lidt af et dansk speciale, er netop fyldt 75 år.

I maj 1882 gennemførtes den første køleskibsrejse fra New Zealand til London, og i disse uger for 75 år siden var begivenheden genstand for en livlig debat i det britiske overhus.

Allerede før det nævnte tidspunkt havde man eksperimenteret med nedkølede skibslaster med større eller mindre held — mest det sidste. Men jern-fuldriggeren „Dunedin“s ankomst til London i maj 1882 betød køleskibets gennembrud.

„Dunedin“ tilhørte Albion Line, der løb en ikke ringe økonomisk risiko ved sine eksperimenter. Før skibet indrettedes med kølerum, foretog rederiet forsøg med kølerum i land. Disse forsøg fandt sted i Melbourne og spændte så godt af, at man besluttede at omdanne „Dunedin“ til køleskib. Man indlagde et fryseanlæg i lasten, der kunne holde en konstant temperatur af ca. ± 2 grader.

Da installationen var færdig, fik „Dunedin“ 4.300 slagtede får, 600 lammekroppe og en del slagtede svin om bord. Men allerede under lastningen fik man besvær med køleanlægget. Den fjerde dag efter indlastningens påbegyndelse brød fryseanlægget ned, og ca. 1.000 fåre- og lammekroppe måtte sælges til spotpriser i Port Chalmers, hvor „Dunedin“ lå. Lasten var nu tom igen, og man begyndte at reparere køleinstallationen. Det lykkedes at finde frem til fejlen og udbedre den, og så kunne man langsommeligt laste om.

Ligesom de første tankskibe blev modtaget med mistro og afsky af mange mennesker, stillede folk sig også meget skeptiske over for de første køleskibe. Albion Line havde regnet med en ret pæn indtægt ved transport af passagerer til London. 60 mennesker havde allerede bestilt billetter til rejsen med „Dunedin“, men efterhånden fik flere og flere af dem betænkeligheder. Da det erfarede, at der havde været havari på køleinstallationen, forsvandt modet fra de sidste. Efterhånden afbestilte 58 mennesker deres billetter og sejlede til England med andre skibe. Kun 2 af de 60 gjorde rejsen med om bord i „Dunedin“.

I de new zealandske havne gik de frygteligste rygter om, hvor farligt det ville være at overlade sin skæbne til „Dunedin“. Kølemaskineriet kunne hvert øjeblik eksplodere og forårsage en frygtelig katastrofe om bord, sagde man.

Med de to passagerer og 5.150 nedfrosne dyrekroppe om bord afgik „Dunedin“ endelig den 15. februar 1882 med kurs mod London. Trods alle spådomme gik rejsen godt uden uheld, og efter 98 dage i søen ankom skibet velbeholdent til London. Hverken de 2 passagerer eller de mange dyrekroppe havde taget skade. Kødet var lige så frisk som den dag, da det blev bragt om bord i New Zealand.

Som allerede nævnt vakte rejsen stor opsigt i London,

og man talte om den endog i overhuset, hvor man roste rederens initiativ i høje toner. New Zealands regering, der så, at en ny æra åbnedes for landets eksport af slagteri- og landbrugsprodukter, belønnede befragterne med den dengang store sum af 500 pund sterling, fordi de havde risikeret en kostbar last på et teknisk eksperiment, som ikke ret mange andre troede på.

Senere har køleanlæggene fået meget stor betydning for skibsfarten og for handlen mellem landene. I mange år var det et meget stort problem, hvordan man skulle transportere frugt ad søvejen. Alt for megen frugt blev ødelagt på rejserne, skønt man sørgede for rigelig, naturlig ventilation. Det hjalp noget, da man fik installeret luftblæsere i skibene, men helt godt blev det først, da man begyndte at installere nedkølede rum med luftblæsere i skibene. Frugtkøleskibene begyndte at slå igennem for ca. 55 år siden, og på det punkt har danske firmaer gjort sig uhyre fint gældende, ligesom Danmark har nogle af verdens fineste frugtkøleskibe, der både bringer dejlig frugt til landet og tjener „usynlig“ valuta hjem til den næsten altid slunkne statskasse.

Man kan næsten ikke forestille sig, hvordan verden skulle klare sig uden køleskibene. Næsten enhver form for varer kan i vore dage bringes fra den ene side af kloden til den anden og derefter afleveres til forbrugeren i den fineste og mest friske tilstand. Alene Danmarks landbrugseksport har meget at takke køleskibene for. —

Selv om luftfarten på mange måder er trængt ind på skibsfartens enemærker, vil den ikke foreløbig slå køleskibene ud. Hvis vi skulle transportere smør, kød og bananer ad luftvejen, ville disse varer blive alt for dyre. Når det gælder transport af afskårne blomster fra eet land til et andet, må skibsfarten derimod give tabt og overlade valpladsen til flyene.

Endelig har køle- og fryseanlæggene også betydet kolossalt meget for fiskeriet. Fiskeflåderne kan opholde sig i adskillige uger på søen uden at frygte, at fangsten skal blive fordærvet. Fiskerne er i stand til at nedkøle lasten, og enkelte trawlere har endda lynfrysingsanlæg om bord.

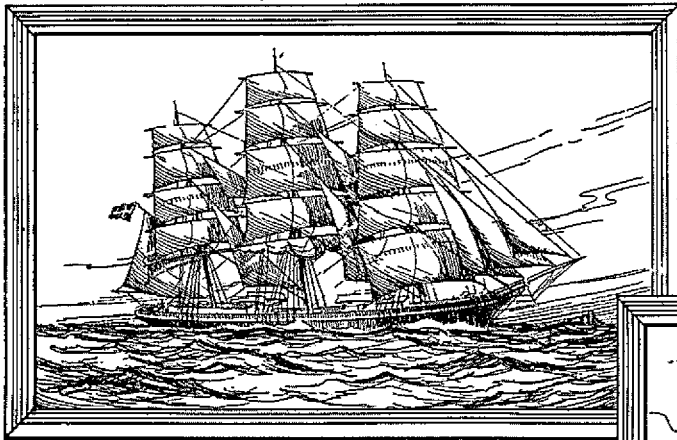
Hvilken fantastisk udvikling på 75 år!

—wig.

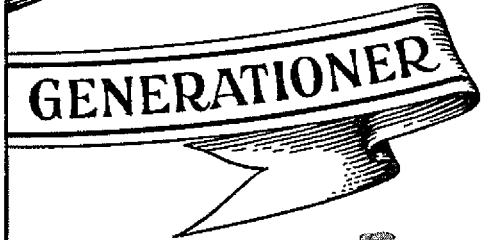
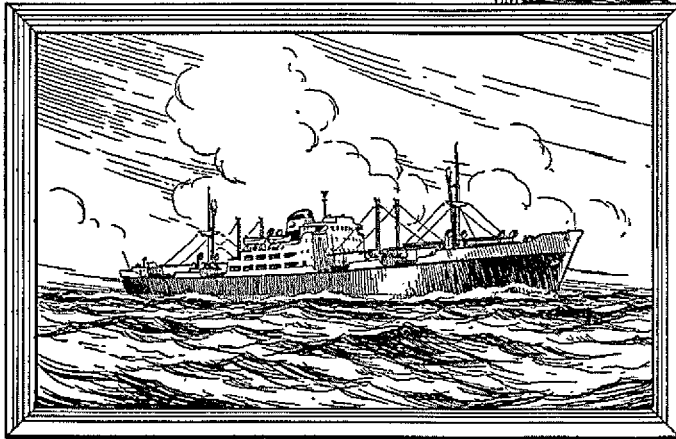
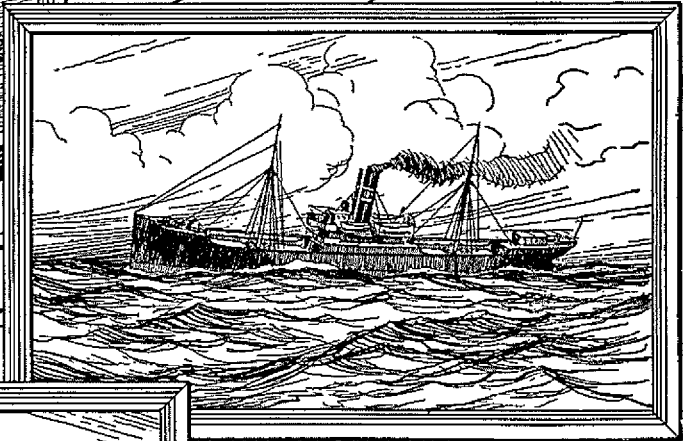
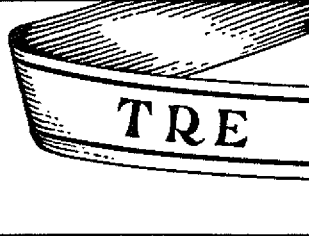
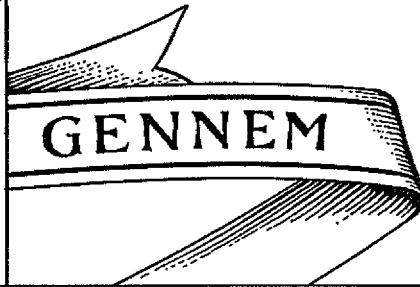
A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders



N. SGM - P.



HAR DE
OVERALT PAA HAVET
FAAET



fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER

Rømmende søfolk oversvømmer de britiske byer!

Sejrherren England har vanskeligt ved at komme sig efter krigens svære tab, mens Tyskland, der på papiret var den tabende part, er på fuld kraft fremover. Derfor er dagliglivet ikke alt for spændende i dagens England. Alligevel er landet målet for mange søfolk fra andre nationer, som vil lade søen bag sig. De britiske øer er for øjeblikket ved at blive oversvømmet af rømmende søfolk.

Det er navnlig søfolk fra Indien, Vestindien, Pakistan og Kina, der rømmer i England og søger arbejde i land. De kan her arbejde på betingelser, som de aldrig ville kunne opnå i deres hjemland. Navnlig Pakistan og Indien er ved at blive tappet for søfolk, og de mange rømninger er ikke alene et problem for England. De giver i ligeså høj grad hovedpine i de lande, søfolkene kommer fra.

De forskellige landes regeringer har truffet strenge foranstaltninger mod på den måde at miste en mængde af deres søfolk. Pakistans regering er endog gået så vidt som til at true søfolkene med at konfiskere alt, hvad de ejer og har hjemme, hvis de rømmer. Men lige lidt har det hjulpet.

Det er ikke små tal, myndighederne i England opererer med, når de beskæftiger sig med problemet rømmende søfolk. Embedsmænd fra Pakistans gesandtskab i London anslår, at henved 100 af landets søfolk rømmer i engelske havne — om måneden!

De indiske diplomater møder også med forfærdende tal, idet de anslår, at Indien hver måned mister ca. 40 søfolk ved rømninger i England.

Først og fremmest er det de gode arbejdsbetingelser i de engelske byer, der lokker de fremmede søfolk i land. De kan her få en bedre løn end om bord i deres egen nations skibe. Og England byder trods efterkrigstidens bolignød på bedre boligbetingelser end deres egne lande. Desuden er det de engelske borgeres adgang til fri medicin og lægehjælp, der lokker, og sidst, men ikke mindst, trækker de engelske fagforeningers beskyttelse af deres medlemmer mange søfolk over landgangen.

De britiske myndigheder betragter kun strømmen af ilandsøgende udenlandske søfolk for ulovlig, såfremt sømændene bryder en kontrakt med deres rederier.

Rømningerne tog rigtigt fart i 1950. Det var den gang mest den lette og billige adgang til medicin, piller og den slags, der trak som en kæmpemæssig magnet. Men når de rømmede søfolk havde fået tilstrækkeligt af de eftertragtede varer, vendte de tilbage til deres respektive hjemlande, hvor de skaffede sig en tyk fortjeneste ved at sælge varerne til priser, som efter engelske forhold var høje, men efter de andre landes meget små.

Efterhånden gentog mange af søfolkene spøgen og fik smag for livet i England, hvorfor de søgte og fik arbejde.

Pakistans diplomater udtaler, at regeringen hjemme føler det, som kæmpede den mod vindmøller. Alle de drastiske foranstaltninger, den pakistanske regering

træffer, hjælper ikke noget, så længe den britiske regering ikke skrider hårdere ind mod de rømmende søfolk. De af rømningsfolkene, der kommer fra lande under British Commonwealth, kan ikke udvises af England, og derfor flyder strømmen med stadig større hast.

De kinesere, der søger i land i England, kommer for størstedelens vedkommende fra Hongkong. Men der kommer også mange fra andre steder i Østen, og mange andre søfolk søger politisk asyl i Storbritannien og udgør et andet stort problem.

De rømmende søfolk strømmer i land fra deres skibe i de store havne, hvor de gemmer sig, indtil skibene er afsejlet. Derefter går de i gang med at søge arbejde. Hvis de er udlært i et eller andet fag, har de let ved at få arbejde i England. Men selv om de må nøjes med mindre lønninger — hvilket kan være tilfældet for ufaglærte — foretrækker de livet på landjorden i England frem for tilværelsen til søs.

Det er naturligvis først og fremmest London, der lokker, men også de andre store havnebyer i England og Skotland fra Kanalen og helt op til de nordligste havne mærker strømmen.

Problemet er blevet behandlet på utallige skibsfarts- og andre konferencer, og det er mere end een gang blevet påstået, at der findes en vidt forgrenet organisation på de britiske øer, som overtaler søfolkene til at rømme under løfte om at skaffe dem arbejde. Løftet bliver isøvrigt som regel opfyldt.

De rømmede søfolk ved, at de hjemme vil få svært ved at komme ud at sejle igen, hvis de skulle finde på at vende hjem som den fortabte søn. Og i land er de arbejdsløses tal som regel stort i samtlige de nævnte lande, der tappes for søfolk. Derfor tager de tidligere søfarende ikke i betænkning at blive på de britiske øer trods lidt lediggang nu og da.

Besøger man britiske restaurationer og natklubber, kan man blandt personalet disse steder finde mange tidligere søfarende. Her finder tjenerne af profession fra Goa og Pakistan f. eks. gode og vellønnede job — og går i skinnende hvidt tøj! Og kinesere finder også let arbejde på disse steder, og især i de kinesiske restauranter. Kineserne påtager sig alt restaurationsarbejde lige fra tallerkenvask til madlavning og servering.

De lande under Commonwealth, der mister så mange af deres søfolk ved rømninger i England, ser med bange anelser fremtiden i møde. De forlanger, at der gøres noget, og den eneste måde at løse problemet på, er efter deres mening, at den britiske regering skrider ind mod de rømmede sømænd. —wig.

A/s Dampskibsselskabet VENDILA

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

„Niels Juel“s rat

Herr H. Andersen, der er formand for Marineforeningen for Haslev og Omegn, var fornylig i Elmshorn ved Hamborg. En aften, da han sammen med en ven nød et glas øl på en restaurant, blev han tiltalt af en tysker, der var meget interesseret i hans Marineforenings-blem.

„Til sidst kunne tyskeren ikke styre sin nysgerrighed længere,“ skriver herr Andersen til os, „og han spurgte, hvad det var for et mærke.“

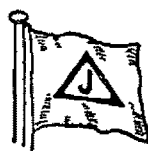
I samtalens løb opklaredes det, at manden havde været rorgænger på det danske artilleriskib „Niels Juel“ under tysk flag, efter at skibet var blevet hævet i Isefjorden. Hjemme havde han en lille maritim samling og lavede iøvrigt selv skibsmodeller. Den danske Marineforenings-formand var med hjemme og kigge på samlingen, og han fik her forevist rattet fra „Niels Juel“. Rattet, som den tyske rorgænger havde sikret sig, inden skibet blev sænket i Eckernförde-bugten, blev skænket Marineforeningen i Haslev og har fået hæderspladsen i afdelingens marinestue.

„Et mærkeligt træf“, slutter herr Andersen sit brev.

Jeg vil ikke blande malurt i brevskriverens forståelige glæde over gaven fra den tyske sømand. Men jeg må dog lige gøre opmærksom på, at der næppe kan være tale om skibets originale rat. Jeg var selv om bord på

„Niels Juel“, da det blev sænket i Isefjorden i 1943, og jeg var med til efter ordre fra chefen, kommandørkaptajn Westermann, at ødelægge alt om bord, som kunne slås i stykker med geværkolber, økser o. s. v., for at det ikke skulle falde i tyskernes hænder. Heller ikke det kostbare udstyr på broen undgik sin skæbne. Det smukke rat, hvorom så mange danske orlogsgaster i tidens løb havde grebet, blev totalt smadret. Resterne af det dinglede rundt om rarstammen, da de tyske officerer fnysende arrige kom om bord senere på dagen. De træsplinter kunne ikke uden videre gøres til rat igen.

Selv har jeg en knag fra rattet liggende hjemme i min skrivebordsskuffe til minde om den 29. august 1943. Det rat, Marineforeningen i Haslev har fået foræret, er derfor uden tvivl et, tyskerne selv satte om bord, efter at det var lykkedes dem at slæbe det stærkt medtagne artilleriskib i havn. *Otto Ludwig.*



Dampskibsselskabet

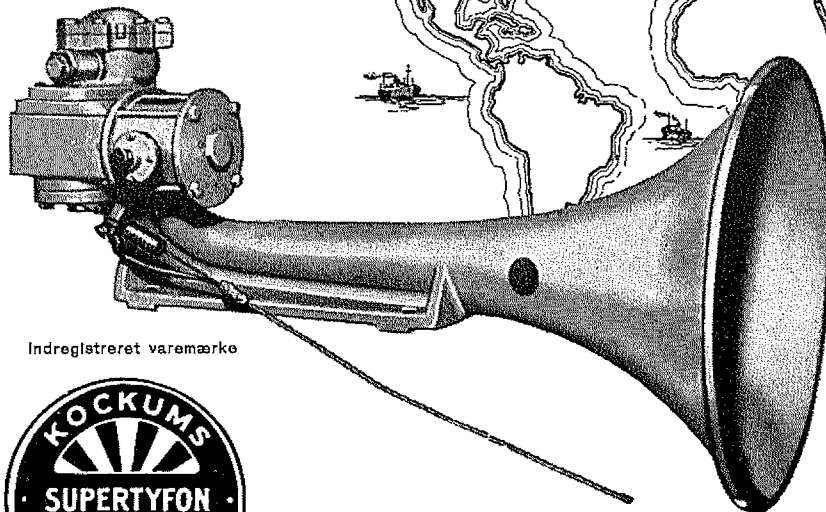
JUTLANDIA

JENS TOFT

Toldbodgade 29

TELF. *8192

KOCKUMS SUPERTYFON



Indregistreret varemærke



Grundlagt 1840

Hvis damp skal anvendes
forlang vort TYFON-prospekt
nr. 691

KOCKUMS

MEKANISKA VERKSTADS AB • MALMÖ

Repræsentant i Danmark:

SCAND. STEEL & SHIPPING AGENCY — AMALIEGADE 16, KØBENHAVN

SUPERTYFON

er installeret på 1000 vis af passagerbåde, tank- og lastbåde over hele verden.

De vigtigste fordele ved SUPERTYFON er:

- 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, hvis forholdene kræver det.
- 3 Håndmanøvreret, elektrisk eller automatisk.

Forlang prospekt nr. 690

En lille og vågen er bedre...

Spændende timer i dværg-ubåde på bunden af Stillehavet

Hvad man end vil mene om krigsfilm, må man vist indrømme, at den engelske, der havde fået navnet „Havet over os“, hørte til kvalitetsprodukterne. Denne film handlede om den første større britiske aktion med dværg-ubåde. Aktionen var rettet mod det tyske slag-skib „Tirpitz“ i Alten-fjorden.

Men der kunne laves mange andre og sikkert ligeså spændende film om dværg-ubådernes senere aktioner under krigen. Angrebet på „Tirpitz“ i den norske fjord beviste de små u-bådes berettigelse til visse, ganske specielle formål.

Den næste større aktion med dværg-ubåde var rettet mod en større flydedok, som tyskerne benyttede i Bergen. Angrebet fandt sted i april 1944 og mislykkedes delvis. U-båden X 24 havde visse vanskeligheder på turen ind til Bergen, men alligevel klarede den sig planmæssigt ind gennem tyskernes stærke havneforsvar. Alt gik, som det skulle, lige indtil bomberne skulle anbringes under flydedokken. Der var sket det for englænderne uheldige, at tyskerne havde lagt et handelsskib med nøjagtig den samme længde som dokken langs siden af denne. I det delvise mørke under vandet tog dværg-fartøjets besætning fejl af handelsskibet og dokken, og det var handelsskibet, der fik alle sprængladningerne. Skibet blev næsten helt ødelagt, og dokken fik også visse skader.

Men også uden for Europa gjorde englænderne efter „Tirpitz“-angrebet brug af de meget små u-både. Ude østpå gav man dværg-ubådene betegnelsen XE plus et nummer. Et stod her for „East“. I juli 1945, da krigen var ved at lakke mod slutningen, fik fartøjerne „XE 1“ og „XE 3“ til opgave at angribe de japanske krydsere „Nachi“ og „Takao“.

Vi vil følge „XE 1“ på dens spændende mission rettet mod „Takao“. Denne dværg-ubåd førtes af en sømand fra handelsflåden, den skotske løjtnant Ian Frazer. Under krigen kom han til u-bådene, men på grund af sin fysiske lidenhed valgte han senere dværg-fartøjerne som sit speciale. Om bord i en X-båd var der nemlig ikke megen plads ved periskopet. Båden havde kun plads til fire mand, og de følte sig bogstaveligt talt som sild på dåse. Foruden Frazer bestod besætningen af den new zealandske løjtnant af anden grad Smith, maskinist Charles Reed og frømanden Magennis. „Mick“, som Magennis blev kaldt, var nord-irer og en dygtig sømand trods alle mindre smigrende og sikkert fejlagtige bemærkninger om irernes manglende sømandsskab.

Både „Takao“ og „Nachi“ lå forankrede ud for Singapore, hvor de var godt beskyttede og derfor meget vanskelige at angribe.

„XE 1“ og „XE 3“ lå på siden af depotskibet „Bonaventure“ ud for Borneo, da ordren om at gå til aktion blev givet. Besætningen fra „XE 3“ gik om bord i den

store britiske u-båd „Stygian“, der tog dværg-ubåden på slæb. Den lille u-båd havde en midlertidig besætning fra „Stygian“ om bord, mens bugseringen fandt sted, så at Frazer og hans folk kunne hvile nogenlunde ud i mellemtiden. Bugseringen ud til et sted ca. 40 sømil fra Singapore tog nemlig fire døgn.

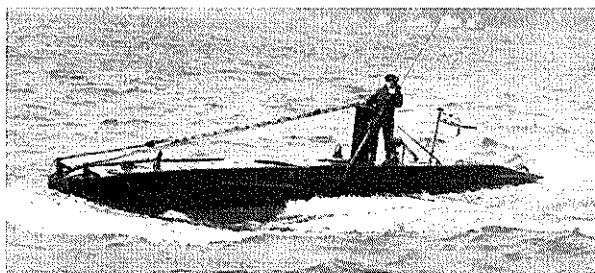
Starten fra moderskibet fandt sted den 26. juli, og tidligt om morgenen den 30. gik Frazer og hans mænd om bord i „XE 3“ for at afløse den midlertidige besætning. Hen mod aften lod man ovre fra „Stygian“ slæbet gå og overlod dværg-undervandsbåden til dens skæbne.

Det var mørkt nu, og derfor tillod Frazer sig at holde fartøjet i overfladen, mens han holdt omhyggeligt udvig. Pludselig hørtes maskinstøj i nærheden, og løjtnanten så et fjendtligt tankskib med en eskorte af japanske krigsskibe. Der var ikke andet for end at dykke, og på grund af fjendens lytteapparater måtte Frazer styre sit fartøj bort fra den minestrøgne rute og ind i et farvandsområde, hvor han var sikker på, at der var spækket med miner.

Hen på morgenen var man inde i nærheden af indsejlingen, der fører ind til Singapore. Frazer så en japansk trawler, som lå og bevogtede netspærringen tværs over indsejlingen. Nu skulle frømanden Magennis efter planen være plumpet i vandet med sit udstyr for at klippe hul i spærrenettet, men Frazer sparede ham for ulejligheden, for han så, at spærringen netop var åben. Ganske vist ville det være meget risikabelt at snige sig forbi trawleren og gennem åbningen, fordi vandet var både roligt og meget klart. Men Frazer og hans folk havde tilsyneladende ikke nerver, og det lykkedes dem at komme uset igennem.

Men endnu var der langt til målet. „XE 3“ måtte snige sig gennem et langt, smalt løb med stor trafik, der frembød en stor fare for opdagelse eller påsejling. Og over to timer ville denne uidelige spænding vare!

Men da de to timer var gået, begyndte man at gøre sig klar til angrebet. Lige i forvejen havde man fået øje på den japanske krydser „Takao“, og nu hævdede Frazer periskopet endnu en gang, hvilket var heldigt. For i det samme så han et japansk fartøj styre lige imod sig. Periskopet røg ned i en vis fart, og „XE 3“ røg næsten



En britisk dværgubåd af nyeste type.

ligeså hurtigt helt ned på bunden, hvorefter den fortsatte i blinde resten af vejen mod målet.

Pludselig giver det en skrabbende lyd i skroget. Det viser sig, at „XE 3“ er helt nede på bunden og har berørt denne, hvilket betyder, at man er på meget grundt vand. Og så får besætningen endnu et chock. Dværg-ubåden rammer nemlig den japanske krydser med en sådan kraft, at det runger gennem vandet. Frazer og hans kammerater tør næsten ikke trække vejret, mens de venter på, at der skal ske et eller andet. Men der sker mærkelig nok intet. Japannerne har intet hørt!

Men endnu kan man ikke gå til aktion. Det tager 40 nervepirrende minutter, før „XE 3“ er kommet i den rigtige stilling. Og så gør Magennis sig klar til at „stige af“. Han går ind i udslusningsrummet, fylder det med vand og åbner lugen ud imod havet. Men lugen lader sig kun åbne en fjerdedel af det normale! Ireren hører heldigvis ikke til de tykkeste, og han kan lige akkurat klemme sig ud.

Bekymringerne er imidlertid endnu ikke forbi. Det viser sig, at Magennis' vanclunge er blevet beskadiget og sender en forræderisk og alt alt for kraftig strøm af bobler til overfladen, mens han bikser med sprængstoffet. Men han er heldig. Japannerne ser stadig ikke noget.

Det viser sig, at den japanske krydser har ligget i vandet længere, end et skib egentlig bør, hvis farten stadig skal være tilfredsstillende. Bunden er helt overgroet. Magneterne på sprænglegemerne vil ikke „bide“. Men Magennis er ikke så let at slå ud. Skønt beholdningen af ilt er meget kneben på grund af apparatets beskadigelse, tilbringer ireren en halv time med at skrabe muslingerne af bunden på krydseren, så hans hænder rives til blods, og med at anbringe de seks sprængladninger over en afstand af femten meter.

Helt udmattet lykkes det Magennis at komme ned i u-båden igen, hvorefter Frazer lader en ladning, der har været fæstnet til fartøjets styrbords side, falde under kølen på krydseren. Men så opstår nye vanskeligheder. Den lille u-båd vil ikke røre sig ud af stedet!

Frazer regerer med apparater, pumper og tanke. Det tager ham 50 minutter, inden fartøjet endelig med fuld kraft skyder til overfladen helt uden styrekontrol. Et øjeblik ligger „XE 3“ i overfladen, inden det lykkes de fire mand at få båden til at dykke påny. De tørrer sveden af panden og venter. Men heller ikke denne gang har japanerne opdaget noget.

Og så gør man klar til afgang, men „XE 3“ gør stadig nykker. Den container, der har indeholdt sprænglegemerne om bagbord, er blevet beskadiget, og det er umuligt at styre fartøjet.

De fire kigger på hinanden. Der er ingen vej uden om. En eller anden må ud igen for at befri „XE 3“ for containeren. Den fuldstændigt udmattede Magennis holder på, at det må blive hans job, men Frazer vil ikke byde ham mere lige med det samme og påtager sig selv opgaven. Men takket være sine talegaver får Magennis

trods alt lov at befri den lille u-båd, og så er man klar til sejladens hjem.

Turen ud igennem kanalen er i sig selv farlig nok, men besætningen regner den ikke for noget, og hen på aftenen mødes man igen med den store u-båd ude i rum sø.

Forinden lyder der et vældigt brag inde fra ankerpladsen. Det er sprængladningerne, der eksploderer under „Takao“. Krydseren får et mægtigt hul i skroget, vandet fosser ind og giver skibet slagside, og rystelserne fra eksplosionerne ryster kanonfundamentterne og de kostbare instrumenter. Det varer lang tid, før „Takao“ atter er kampklar!

Det lykkedes „XE 3“ at nå heldigt hjem igen, og besætningen modtog senere Victoria-korset for udvist mod.

Men endnu havde dværg-ubådene ikke udspillet deres rolle i Stillehavskrigen. Der var flere andre opgaver at udføre, før atombomben endelig tvang Japan til kapitulation.

En af de store Stillehavs-opgaver var afbrydelsen af telefon-forbindelsen mellem Singapore og Tokio. Englænderne spekulerede i nogen tid over, hvordan den sag skulle klares, men så tilbød captain Fell at gå ned med en dværg-ubåd og skære kablet på bunden af det kinesiske hav over. Mange rynkede på næsen ad de små fartøjer, men heldigvis havde Fell en overordnet, der ikke var bange for at prøve noget ekstraordinært. Fell

Rustfri kogekar i højeste kvaliteter

CONTACTO

med plansleben bronzebund



Katalog sendes på forlangende

OLUF BRØNNUM & CO.
KONGELIG HOFLEVERANDØR

HOLBERGSGADE 8-10



TELF. CENTRAL 3750

- lige bag

KØBENHAVN K

Størekassen!

og hans mænd fik opgaven overdraget — og udførte den til største tilfredshed.

Da admiral Nimitz, der var øverstkommanderende for Stillehavs-flåden, fik sendt dværg-ubådene ud fra England, var han en af de første til at rynke på næsen. Han havde ikke megen tiltro til dette „legetøj“. Men han fik det! Og han var ikke bange for at indrømme det senere!

Iøvrigt havde meget små u-både også deres andel i D-dagens lykkelige gennemførelse i Europa. Før de allierede vovede sig i land på Normandiets kyst med deres vældige troppestyrker, havde dværg-ubåde uger i forvejen gjort masser af togter helt ind til kysten for at landsætte rekognosceringsstyrker og føre dem sikkert tilbage igen. Dværg-fartøjerne var også med på selve D-dagen, da de landsatte fortrøpper med radar-sæt og pejleapparater på Normandie-kysten.

Selv i en eventuel ny krig med a- og b-bomber og andet djævelskab, vil „legetøjet“ sikkert få en betydende rolle at spille. Men lad os håbe, at heltegerninger om bord i dværg-ubåde trods alt forbliver historie.

Ludwig.

Fyr- og Vagervæsenet forsøger sig med plastic-sømærker

Fyr- og Vagervæsenet ofrer ikke unødige summer på propaganda. Fornylig har det udsendt sin årsberetning for 1956, og den fremtræder uhyre enkelt i udstyr. „Satsen“ er maskinskrevet, og det lille hefte minder om et af krigens illegale blade. Til gengæld står der virkelig noget i denne beretning, der er spækket med interessante oplysninger. — Hatten af for Fyr- og Vagervæsenet!

Som sædvanlig har „væsenet“ foruden sit normale arbejde i forbindelse med farvandenes afmærkning og belysning udført opgaver af anden art. Vrag og undervandshindringer er blevet eftersøgt, afmærket og uskadeliggjort. Tre nye minestrøgne ruter er blevet afmærket, og AGA-lysspirtønder er blevet udlagt på visse punkter i tvangsruterne, hvorved en del af de gamle lysspirtønder blev overflødige.

Et betydeligt antal sømærker er blevet forsynet med reflektionsmateriale, og enkelte nye sømærkestationer er blevet oprettet på steder, hvor dette var påkrævet.

Sømærkernes reflektionslærred har vist sig at have særlig stor betydning for mindre skibe i indre farvande, men det røde lærred har vist tilbøjelighed til at afbleges, så at det bliver mere gulligt, hvorfor man nu eksperimenterer for at finde frem til et farvebestandigt materiale.

Fyrskibene slap i 1956 for påsejlinger, men til gengæld gik det ud over mange lystønder og andre sømærker, og iøvrigt navigerer mange skibe ved passage af fyrskibene på en sådan måde, at der opstår fare for kollision med fyrskibene, siger beretningen.

Et projekt til et nyt inspektionsskib, som skal afløse „Løvenørn“ — veteranen fra 1910 — er blevet udarbejdet, men penge til skibets bygning endnu ikke bevilget.

„Faros“ var det af inspektionsskibene, der i 1956 tilbagelagde den længste distance, nemlig 16.848 sømil, mens „Argus“ udsejlede 13.988 sømil.

Ved udgangen af 1956 var der i danske farvande udlagt 12 fyrskibe, 150 lystønder af forskellig art, 117 lysspirtønder, 5 klokketønder, 113 faststående båker samt ca. 500 i Grønland, 1100 vagere, ca. 1020 vagere og prikker, der vedligeholdes af lodserier og vagestationer, samt 2130 vagere, der passes af private og kommunale havne. Endelig er der udlagt ca. 30 lystønder og ca. 10 klokketønder, der ejes og passes af private eller af kommunale havne.

Man har forsøgsvis udlagt en vager af plastic, og i år anstilles flere forsøg med sømærker af dette materiale.

Fyr- og vagervæsenet råder over 196 fyr i Danmark, 19 på Færøerne og 33 på Grønland, 15 fyrskibe, 200 lystønder, 47 lufttågesignaler, 26 radiofyr, ca. 550 båker, 1 loranstation på Færøerne og 1 på Grønland, 34 vagerhuse, 4 lastbiler, 3 jeeps og 2 personautomobiler. Flåden består af 5 inspektionsskibe og 3 inspektionsskuttere samt mindre motorfartøjer og motorbåde.

„Væsenet“ med det meget store arbejdsområde fra Christiansø til nord for Thule beskæftiger 751 mennesker. —

—wig.

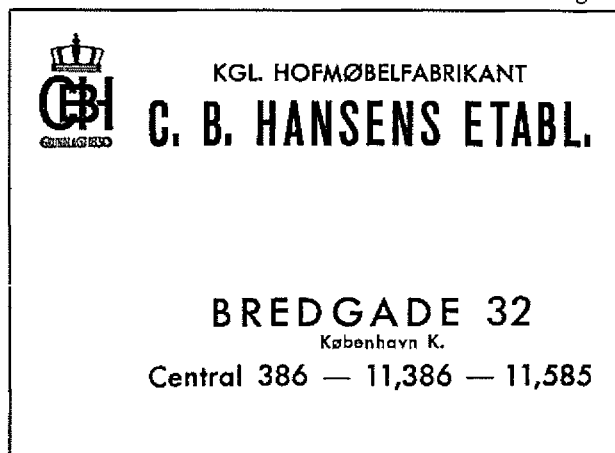


VIRGINIA ROSE

VIRGINIA ROSE
READY RUBBED
MATURED VIRGINIA

i den fikse pose

- en herlig shagtabak



C.B.H.
KGL. HOFMØBELFABRIKANT

C. B. HANSENS ETABL.

BREDGADE 32
København K.

Central 386 — 11,386 — 11,585

NYT I NOTER

Danske søsætninger og afleveringer i Tyskland

På Husum Skibsværft i Sydslesvig er et fragtskib på ca. 600 tons dødsvægt blevet søsat til rederiet A. E. Sørensens i Svendborg. Skibet, der fik navnet „Mogens S“, har byggenummer 1112. Dimensionerne er: Længde p. p. 44 m, bredde på spant 8,2 m, sidehøjde 3,5 m og dybtgående 3 m. Skibet får installeret en 340 hk MAK-diesel, der giver det en fart af 9,5 knob. — På Büsumer Schiffswert i Büsum er for dansk regning søsat m/s „Ulla Rask“. Nybygningens hoveddata er: Længde p. p. 40 m, bredde 8,3 m, sidehøjde 3,3 m og dybtgående 3 m. Skibets lastevne er på ca. 460 tons dødsvægt, og bruttotonnagen 300 brt. Der installeres en 300 hk MAK-diesel, der giver fartøjet en fart af 10 knob. — Abeking og Rasmussen i Lemwerder har til København afleveret motorbugerbåden „Tyr“. Samme rederi fik sidste sommer leveret søsterskibet „Pluto“. Hoveddimensioner: Længde p. p. 22,8 m, bredde på spant 6,1 m, sidehøjde 3 m og dybtgående 2,9 m. Bruttotonnagen er ca. 80 tons, og displacementen 165 tons. Der er installeret en 920 hk MAK-diesel.

Dansk-Fransk bestiller i Lübeck

Det Dansk-Franske DS i København har hos Lübecker Flenderwerft bestilt to bulk-carriers på hver ca.

15.000 tons dødsvægt. Skibene, der har fået byggenummerne 506 og 507, skal leveres i 1959/60. Fartøjerne tilhører en serie af ti lignende skibe, som i den senere tid er blevet bestilt på værftet af tyske og udenlandske redere. Skibene får følgende hoveddimensioner: Længde p. p. 144,8 m, bredde 20,2 m, sidehøjde 12/9,5 m, dybtgående 9 m. De fleste af skibene får installeret hver en MAN-diesel på 5.340 hk, der giver dem en fart af ca. 14 knob.

Verdens største tankskib

Verdens største tankskib, „Universe Leader“ (84.730 tons dødsvægt), som blev bygget på Kure-værftet ved Hiroshima i Japan, har været på prøveture og er nu sat i fart. Supertankeren tilhører rederiet Universe Tankship Comp. i Liberia (D.K. Ludwig) og har kostet ca. 9 millioner dollars (63 millioner kroner).

Nauticus.

„Sofaskipperne“ mødes i Aalborg

Mystisk landmand besøger ophugningspladserne

„Dansk Skibsklub“, der jo er „sofaskippernes“ sammenslutning, har fået navneforandring til „Søhistorisk Forening“, fordi det gamle navn ofte kolliderede med de forskellige skibsklubbers under Handelsflådens Vel-færdsråd.

Foreningen er iøvrigt stadig meget aktiv, og medlemstallet ligger på ca. 50 fordelt over hele landet. End-og midt ude på den jyske hede har foreningen et medlem.

Årsmødet afholdes 1957 i Ålborg i dagene 7. og 8. september. Pioneren i Ålborg annex-klubben, „Greven af Saxen“, har allerede travlt med forberedelserne. „Greven af Saxen“ har fået sit tilnavn, fordi han ikke kan se en mititim avisnyhed uden at skulle klippe den ud.

Flere af Søhistorisk Forenings medlemmer samler på souvenirs fra danske skibe, der ophugges, men tit kommer de for sent på ophugningspladserne. En „mystisk“ landmand fra et eller andet sted i Nordsjælland rager alle de dejlige ting til sig, han kan få fat i, og formentlig har en stor maritim samling på sin gård. „Sofaskipperne“ vil gerne i forbindelse med ham for at snakke „skiv“ og skibsklokker. Så hvis De skulle kende ham, er Søhistorisk Forening meget interesseret i at få hans navn og adresse.

—wig.

Beg og Bitumen Compagniet

Frederiksholms Havnevej
København SV



Indr. Varemærke

Leverandør til Orlogsværftet

Supplier to the Royal Danish Naval Yard

BAT-EMULSION

Bergens Sjøfartsmuseum sætter rekord

Bergens Sjøfartsmuseum, hvis samlinger rummer mange interessante enkeltheder, blev sidste år besøgt af ialt 26.803 mennesker. Dette var det største besøg siden museets åbning i 1927.

Fra Sjømanskirken i Brooklyn fik museet forærende

en stor model af polarskibet „Maud“. „Modellen, der har stået i selve kirken, ankom til Norge med skole-skibet „Statsraad Lehmkuhl“. For øjeblikket har museet en model af en galease fra 1796 under bygning.

Museets økonomi er fortsat anstrengt, fremgår det af årshæftet for 1956. Staten yder kun et ganske ringe bidrag til driften.

Årsbogen indeholder iøvrigt en interessant afhandling af Kjell Falck om udliggerkanoer og indvandringsteorier på Madagaskar. Det hedder i denne interessante afhandling, at en undersøgelse af Madagascars kano-typer har vist, at disse fartøjer i høj grad ligner kanoer brugt f. eks. i det sydlige Indien og i det østlige Afrika, hvilket antyder, at fortidens indvandrere må have fulgt en rute nord og vest på over det indiske hav, før de slog sig ned på den store ø.

Udriggerkanoerne beskrives omhyggeligt, bl. a. ved hjælp af flere fotografier.

En ny bemærkelsesværdig branddragt

I nærværelse af indbudte repræsentanter fra skibsfart, civile og militære institutioner med tilknytning til eller interesse for brandbeskyttelsesmateriel foreviste Dan-Reflex A/S den 4. juni i Luft-havnen de nye amerikanske 3M-brandbeskyttelsesdragter.

Dragterne er af uvurderlig betydning ved brande med stor varmeudvikling, idet den specielle overfladebehandlede asbestreflekterer op til 95 pct. af strålevarmen.

Det fremgik tydeligt af demonstrationen, at dragten var mere bekvem at arbejde i og bære end de hidtil kendte branddragter, og at selv en ret hårdhændet behandling ikke ødelagde stoffet.

Dragtens beskyttende evne demonstreredes bl. a. ved hentning af sandsække fra en bygning, hvori der fandtes udflydt, brændende benzin. Den mest overbevisende prøve bestod i, at to personer opholdt sig ved brændende benzin i bakker og som afslutning gik gennem bakkerne på langs ialt ca. 6 m.



Der kan ikke være tvivl om, at dragten er meget effektiv og et udmærket hjælpemiddel ved bekæmpelse af f. eks. oliebrande ombord i skibe. Prisen er ca. 1100 kroner.

Søhistorie for hvermand

E. Briand de Crevecoeur: „Havets pionerer“.

C. A. Reitzels forlag. Pris kr. hft. 14,75.

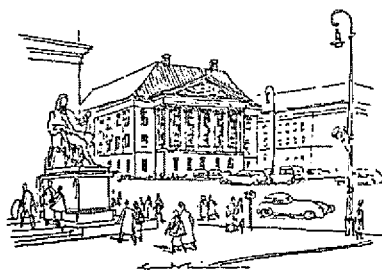
Så har admiral E. Briand de Crevecoeur igen skrevet en søhistorisk bog. Denne gang har han imidlertid vovet sig et godt stykke uden for vor egen søhistorie og i bogen „Havets pionerer“ behandlet emnet „menneskehedens ældst kendte eventyrsejladser“.

I bogens slutord erklærer forfatteren, at hans arbejde hverken gør fordring på at være særligt originalt eller udtømmende. Og det er i og for sig rigtigt. Utallige gange før er de rejser, sagn og eventyr, admiralen her behandler, blevet indgående omtalt i andre værker. Briand de Crevecoeurs fortjeneste ligger i, at han har samlet stoffet til et hele — og på en sådan måde, at appetitten efter mere af samme slags ikke ødelægges. „Havets pionerer“ vil nok give mange mennesker lyst til at læse endnu mere om de enkelte emner, og i så fald har forfatteren nået det mål, han har sat sig.

Bogen er rig på illustrationer, hvoraf mange er ukendte for ikke-historikere. Sproget er let og forståeligt, og forfatteren er ikke hange for nu og da at benytte sig af lidt sø-slang. Bogen er af den slags, som ikke bliver glemt efter gennemlæsningen. Den bliver ikke sat i reol bare for at pynte og fylde op. Gang på gang vil man tage den frem — enten for at læse hele bogen eller enkelte kapitler påny — eller for at bruge den som opslagsværk.

Omslaget kunne nok være gjort lidt mere „spændende“. De fleste tror, at de her står over for en historie-bog til tørt skolebrug. Men man skal ikke skue en bog på omslaget!

—wig.



HANDELSBANKEN

HOVEDSÆDE:
HOLMENS KANAL 2
KØBENHAVN K



93 AFDELINGER
OG FILIALER OVER
HELE LANDET

— den moderne bank med de gode traditioner



A. P. MØLLER ☆ MAERSK LINE

KONGENS NYTORV 8 - KØBENHAVN K.

REDERI

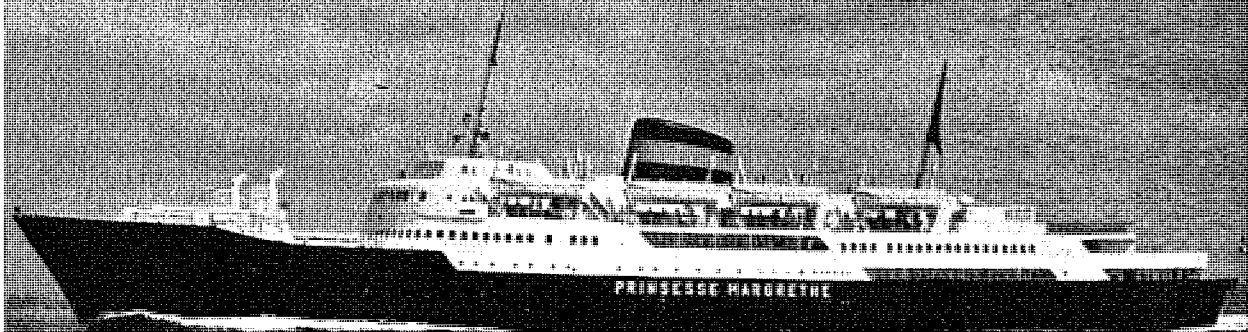
TANK-, LINIE- OG TRAMPFART
BEFRAGTNING KLARERING

☆

KØB OG SALG AF SKIBE

TELEFON CENTRAL 514 - TELEGR.-ADR.: MERSK

FRA KØL TIL MASTETOP



Sadolin's SKIBSFARVER

Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. juli 1957



Medlemmer

Aabenraa Rederi A/S
 D/S „Activ“ A/S
 D/S af 1912 A/S
 R/A „Atalanta“
 D/S „Baltic“ A/S
 A. H. Basse R/A
 Chr. Borg
 D/S „Bothnia“ A/S
 A/S D/S på Bornholm af 1866, Ronne
 C. Clausen A/S
 Concord Line A/S
 D/S „Dania“ A/S
 Danish American Gulf Oil Transport Co. A/S
 A/S D/S „Dannebrog“
 A/S Dansk Cement Central
 Dansk Esso A/S
 A/S Det Danske Kuikompagni
 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
 L/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 „Halnia“ A/S
 A/S D/S „Heimdals“
 Hellesten & Vollmond
 D. S. „Hetland“ A/S
 Rhederi M. Jebsen 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- & Liniebaand
 D/S A/S „Nautic“
 D/S „Norden“ A/S
 Olav-Line A/S
 D/S „Orient“ A/S
 A/S D/S „Orion“
 D/S „Pacific“ A/S
 D/S A/S „Progress“
 D/S „Solnas“ 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 Prinsesse Margrethe til D. F. D. S.

DFDS' nye passagerskib til København/Osloruten, m/s „Prinsesse Margrethe“, som er Danmarks største passagerbåd, blev afleveret af Helsingør Skibsværft til Det Forenede Dampskibs-Selskab fredag den 24. maj.

Den første afgang til Oslo fandt sted fra København torsdag den 30. maj kl. 16.00 med ankomst til Oslo fredag den 31. maj kl. 7.30.

Herefter fortsatte „Prinsesse Margrethe“ alene i ruten i den ordinære fartplan, indtil m/s „Kronprins Olav“ atter indgik i ruten den 21. juni, hvorefter der er 6 ugentlige afgange i hver retning med disse to moderne og hurtige motorskibe indtil sommer-sæsonen ophører den 7. september.

Samtidig med indsættelsen af „Prinsesse Margrethe“ ændredes afgangstiden fra København fra kl. 15.30 til kl. 16.00, således at afgangstiden såvel fra København som Oslo herefter er kl. 16.00.

Dronning Ingrid gav det nye, smukke skib sin ældste datters navn,

da det den 20. december 1956 blev sat i vandet i Helsingør, fulgt af kongelige ønsker om lykke og held på de mange rejser. Den unge prinsesse overværede selv sammen med Deres Majestæter Kong Frederik og Dronning Ingrid og Deres Kongelige Højheder Prins Axel og Prinsesse Margaretha foruden hundreder af gæster og rederiets og værftets bestyrelser og medarbejderstabe den festlige stabelafløbning, der var fuldendelsen af årelange forberedelser og af fire måneders hektisk arbejde på byggebeddingen.

31. august 1956 blev de første kølplader lagt. 31. oktober 1956 var „Prinsesse Margrethe“ spanterest. 15. december havde skroget taget form, og 2000 tons svære stålplader var nittet på spanterne og svejset sammen som en stærk hud i elegant svungne kurver. Og endelig 20. december gled kolossen smukt i vandet.

„Prinsesse Margrethe“, der er Helsingørs Skibsværfts nybygning nr. 332, har dimensionerne:

Længde overalt	121,0 m
Længde mellem perpendicularer	106,5 m
Bredde	16,1 m
Dybde	11,0 m
Dybgang	4,9 m
Lasteevne (dødvægt)	975 tons
Registrertons	5060 brutto
Registrertons	2459 netto

Skibet er bygget til Bureau Veritas højeste klasse og er isforstærket særlig kraftigt i hele forskibets længde.

Særlig bemærkelsesværdigt ved det nye motohskib er, at alt maskineri er anbragt i den agterste del af skibet. Det er en ny konstruktion, og „Prin-

sesse Margrethe“ er det første danske passagerskib, der er indrettet på denne måde. Ved at rykke maskinrummet agterud har man dels gjort plads for store, rummelige, sammenhængende saloner og spisesale, dels har man opnået, at maskinstøjen mærkes



„Prinsesse Margrethe“ på prøveturen.

mindre i passagerkamre og opholdssteder om bord. Alle passagerer er samlet midtskibs, og forude befinder lastrummet sig, der iøvrigt fortrinsvis er beregnet til personbiler, som let og uhindret kan køre direkte ind i skibet gennem brede sideporte. Agterst og øverst oppe bor skibets mandskab og officerer.

På „Prinsesse Margrethe“ er der ialt plads til 1200 passagerer. De 116 passagerer på 1. klasse er fordelt i 56 enekamre og 25 dobbeltkamre. 278 passagerer på 2. klasse er fordelt i 13 dobbeltkamre og 63 firemandskamre. Men foruden alle disse køjepladser er der rum for ca. 800 passagerer, som vil rejse mellem København og Oslo uden køjeplads.

„Prinsesse Margrethe“ er det første skib i den danske handelsflåde, som er udstyret med stabilisatorer, hvorved slingerage elimineres i uroligt vejr. Denny Brown stabilisator-anlægget, der styres af impulser fra et fintmækkende gyroapparat, vejer ialt 40 tons, og det drives af to motorer, en på 37,5 hk og en på 10 hk. Hver finne, som er anbragt i hver skibsside lidt foran midten, er i flademål blot ca. 3 kvadratmeter. Disse finner er kun 2,46 meter lange, når de er stukket helt ud, og deres bredde er kun 1,26 meter, men de er altså tilstrækkelige til at holde skibets 3500 tons i ligevægt.

Stabilisatorfinnerne kan drejes 20 grader, og når skibet løber fuld fart, betyder det et tryk på 23 tons på hver finne. Stabilisatorerne arbejder automatisk efter skibets bevægelser. Den fintmækkende gyroinstallation registrerer selv krængningsvinklerne og rulningshastighederne og dirigerer de kræfter, der får akslerne til at dreje rundt og finnerne til at virke. Både udstikningen og vipningen foregår hydraulisk, og hele stabilisator-systemet sættes i gang fra kommandobroen.

„Prinsesse Margrethe“ har trods de talrige nydannelser bevaret et ydre, der, bortset fra den mere strømlinede form, ikke afviger stærkt fra det konventionelle udseende af motorskibe gennem en årrække.

Skorstenen er bevaret, skønt den slet ikke længere tjener sit oprindelige formål. Udstødningen fra skibets maskineri sker nemlig gennem den hule agtermast. Den sorte skorsten med Det forenede Dampskibs-Selskabs

røde skorstensbælte rummer den teknik, der driver skibets store ventilations- og luftkonditionerings-system. Ventilationen og opvarmningen i skibet sker gennem et luftkonditioneret lavtryksanlæg med indblæsning gennem filtre og varmeplader. I nordiske farvande er det sjældent nødvendigt at have luftkonditionering, men alligevel er dette nye skib udstyret med et aggregat, således at der under alle forhold kan tages hensyn til passagerernes yderste bekvemmelighed. Anlægget er bygget for en udvendig temperatur på 15 graders kulde og en indvendig temperatur på 20—22 grader. I kamrene bliver luften fornyet 8—10 gange i timen, i salonerne 12 gange og i kabysser og maskinrum 30 gange.

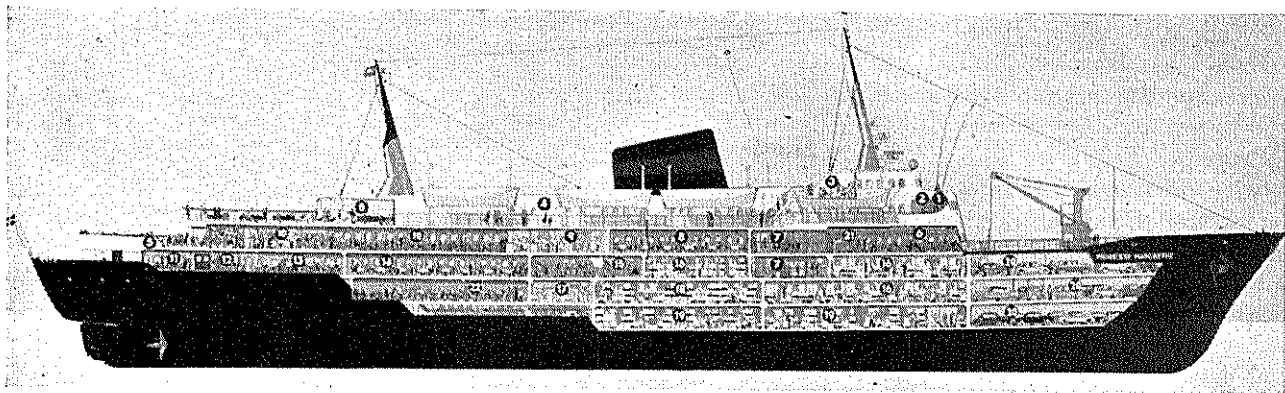
Skibet laster og lossere selv den lastmængde, som der, bortset fra automobiler, er tale om på den specielle passagerutte.

Dertil anvender man de to 3-tons elektriske kraner, som er anbragt umiddelbart agten for bakken. Lugen på fordækket er lukket med ståluge-dæksler.

Skibet er opdelt i syv vandtætte sektioner, der adskilles med fem vandtætte skydedøre, som på få sekunder kan lukkes fra kommandobroen, hvis fare skulle være på færde. På tilsvarende måde er det store passagerskib opdelt i brandzoner, der adskilles af 40 fjernbetjente branddøre. Overalt på skibet er der et effektivt sprinklersystem, som automatisk træder i funktion, når temperaturen i et kammer eller i en salon stiger væsentligt over det normale. Systemet fungerer på den måde, at en glasprop springer, når temperaturen i termostaten, der sidder i loftet i hver eneste rum, når over 70 grader. Samtidig kan man ved truende brand øjeblikkelig standse al ventilation fra kommandobroen.

Skibets store kabys, det skinnende rene skibskøkken, er indrettet efter indgående praktiske studier over arbejdsgangen i et irtenst samarbejde mellem ingeniører og arkitekt og i overensstemmelse med tidens nyeste krav i retning af hygiejne og effektivitet.

Alle tekniske nydannelser er taget i brug og alle de sidste nye elektrisk drevne køkkenmaskiner letter kokken arbejdet, tjeneren serveringen og sparer passagerens tid.



Det store hovedmaskineri, som drejer de to trebladede skruer, og som giver skibet en fart af 21 knob, består af to Helsingør-byggede B & W-dieselmotorer. Det er ottecyndrede, totakts dieselmotorer af trunktypen med trykforstøvning og turboladning. Hver af motorerne udvikler 4250 ihk ved 170 omdrejninger i minuttet.

Hjælpemaskineriet består af tre sekscyndrede fire-takts turboladede dieselmotorer af B & W-typen, bygget i Helsingør. Hver er koblet til en 450 kva vekselstrøms-generator. Dette meget stærke elektricitetsværk, der leverer strøm til hele skibet, leverer lige så megen strøm, som der bruges i en middelstor dansk provinsby på et døgn.

Al strøm til motorerne om bord er trefaset 440 volt, 60 perioder, og til lysnettet er strømmen trefaset, 110 volt, 60 perioders vekselstrøm. Der er arrangeret tilslutning til lysnettet ved kajen, så at skibet, når det ligger stille, kan forsynes med elektricitet fra land.

Saloner, kamre og den øvrige passageroptering har arkitekt Kay Kørbing, MAA, ansvaret for.

I den store hall på 1. klasse hænger maleren Harald Hansens portræt af Prinsesse Margrethe. Den lyse hall er holdt i oregonpine, og i tilknytning til den er der lagt en rummelig garderobe og en skrivestue, hvor passagererne fredeligt og hyggeligt kan føre deres korrespondance. Der er fra telegrafstationen på det øverste dæk rørpostforbindelse til den i hallen anbragte særlig fint lydisolerede og ventilerede telefonsboks.

1. classes rygesalon er adskilt fra hallen af tykke glasdøre med solide aluminiumsbeslag. I denne forreste salon på A-dækket er der plads til 110 passagerer. Væggene langs vinduerne er beklædt med palisandertræ, medens nicherne både om styrbord og bagbord træder frem i lys oregonpine. Lidt tilbagetrukket i styrbords side ligger den hyggelige og stemningsfulde bar med karakteristiske dekorationer. Der er her, som mange andre steder i skibet, skabt et helt nyt skibsinteriør. Stole og borde er gjort i nye, enkle og lette former. Der er polstrede glasfibersæder på ben af rustfrit stål. Det er helt nyt materiale om bord i et dansk skib. Farverne er holdt i lyse og mørke grønne toner, og tæpperne derunder er holdt i grånistret vævning.

1. classes spisesalon agten for hallen har plads til 124. Vægbeklædningen er her oregonpine, og farverne er på de moderne lette stole lyst og mørkt blå ved vin-

duesvæggen, medens de midtskibs er holdt i orange. — Belysningen er arrangeret, så at man gennem store dele af skibet får en udtalt rumfornemmelse. Den særlige punktbelysning i loftet fortsætter gennem det lange forskib, så at rummene, der er adskilt af de store glaspartier, ligesom løber over i hinanden og giver indtryk af sammenhæng, lethed og vidde. I midten af skibet er det den såkaldte dom-belysning, der er taget i anvendelse.

Agter for spisesalonen på A-dækket ligger serveringslokalerne med pantry og udlevering fra kabysen dels til 1. classes spisesalon fremefter, dels til 2. classes cafeteria, agter for serveringen. Der er gjort plads til 190 passagerer. Selvbetjenings-princippet er tillempet efter de krav, tiden stiller til rejsekomfort og økonomi. Let og bekvemt går man til serveringsskranken og udvælger sig varm mad, smørrebrød, dessert, kaffe og drikkevarer. Og rundt om i det smukke lokale, hvor teaktræ er fremherskende, står stolene i gul glasfiber med mørkeblå hynder. Hele arrangementet er lagt an på det indbydende og det hurtige.

I det samme cafeteria er der borde, hvor man stående kan tage sin forfriskning, som også kan købes i kiosken, der fører fornødenheder af mange slags, chokolade, tobak og lign.

Arkitekten og skibingeniøren har løst deres opgave på særlig smuk måde i denne afdeling, der afslutter salonerne agterude i skibet. Hele bagvæggen, der er 20 kvadratmeter stor, er een stor glasflade. Der bliver derved et pragtfuldt udsyn agterud under sejladsen. Og udsigten bliver aldrig forhindret af dug eller generet af kulde. Dette kæmpevindue er nemlig dækket af et infrarødt varmetæppe, der hindrer dugdannelse og samtidig giver en behagelig mild varme ud i det store, velafbalancerede rum.

Den kunstneriske udsmykning af salonerne på 1. og 2. klasse er nøje stemt ind i den ramme af moderne hensigtsmæssighed og praktisk komfort, som konstruktørerne har dannet i selve skibet. I salonerne om bord har yngre danske kunstnere med forskellig teknik og forskellige virkemidler føjet udsmykningen let og naturligt ind i helheden. Maleren Gunnar Aagaard Andersen har med sin specielle malemåde, den såkaldte dirigerede tasisme, dekoreret endevæggen i baren i 1. kl. rygesalon. Mod selve barvæggen står billedhuggeren

Svend Dalsgaards Hane-kamp, en komposition i jern, og i den modsatte side af rygesalonen hænger maleren Ole Schwalbes sort-hvide dekoration i konkret realisme. Den dekorative jernskulptur i sofanichen i 1. kl. spisesalon skyldes billedhuggeren Helge Holmskov, og i 2. kl. midterhall er det fotografen Keld Helmer Petersen, der har skabt perspektiv med sine abstrakt prægede fotografier, i hvilke sorte grene bryder hvide flader. Andre steder i skibet finder man i særlige montrer dansk kunsthåndværk og kunstindustri ud-søgt repræsenteret i skiftende udstillinger.

Både foran og agter for 1. kl. hall på B-dækket er der en- og tomandskamre. Overalt i „Prinsesse Margrethe“ er der anvendt stoffer og materialer, som er resultatet af den allersidste forskning og udvikling både i skibsbygningsteknikken, arkitekturen og den hygiejniske byggeskik. Det er også tilfældet i kamrene ombord. Der har man ved talrige nydannelser og små praktiske finesser understreget det elegante og det fikse i de komfortable kamre. Friskhed, fornemhed og følelse af velvære bliver det, der karakteriserer en rejse med „Prinsesse Margrethe“.

Ventilationen i kamrene er indbygget efter de sidste nye principper. Helt nyt er det særlige garderobestativ, der sparer plads og giver bevægelsesfrihed på pladsen, som trods alt er begrænset på et skib.

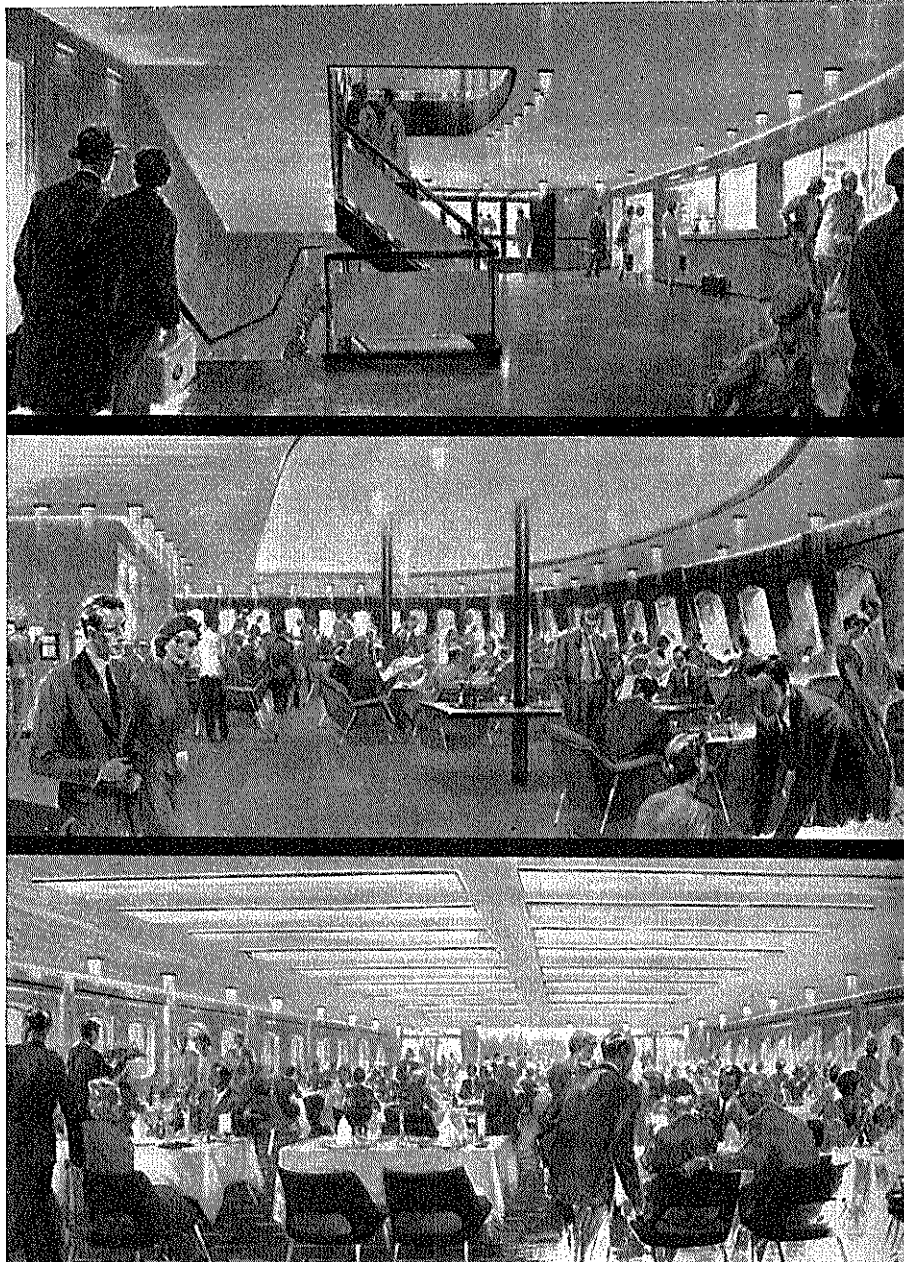
2. klasses hall skiller 1. klasses kamre fra 2. klasses spisesalon, der er præget af teaktvæ, lette møbler og lyse farver. Bag den ligger 2. kl. rygesalon med 60 pladser og en mindre salon til 30 passagerer uden køjeplads. Denne salon er ikke udstyret med stole og borde, men med sofaer af blødt skumgummi og dertil et bagagearrangement, fortrinsvis tænkt til og indrettet for unge mennesker på ferietur.

Den største del optages af passagerkamre, og agten herfor ligger på C-dækket skibskøkkenet, den store, moderne kabys, som er lagt i en ramme af skinnende stål, hvid emaille og rustfri flader. Dette skibskøkken

er lagt umiddelbart i forbindelse med de rummelige proviantrum, og kabyssen har med hurtige serverings-elevators direkte forbindelse til de forskellige pantries på dækkene ovenover.

Bag kabyssen er der på C-dækket indrettet to cafe-terias, et for søfolk og motormænd og et for restaurationspersonalet.

Længst forude, umiddelbart agter for kommandobroen og bestiklukafet, bor skibets kaptajn. Agten for hans salon og soverum bor officererne både fra broen og fra maskinen. Der ligger skibets radiostation med radiotelefonen, og der har officererne også deres egen messe. Længst agtærude ligger 2. kl. soldæk med det store tag, der er dækket af plexiglas, så man får det fulde udbytte af lys og luft. Derfra bliver der et glimrende udsyn agterefter under sejladsen.



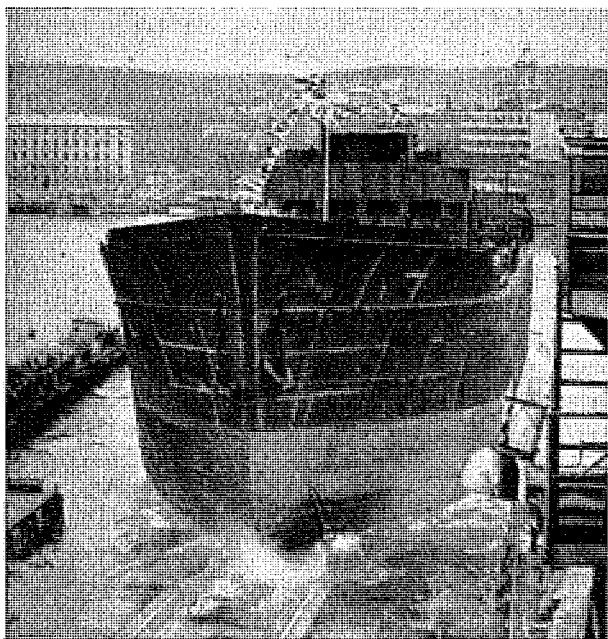
Øverst: 1. kl.s hal. I midten: 1. kl.s rygesalon. Nederst: 1. kl.s spisesalon.

1. kl. soldæk ligger helt ovenpå kommandobroen, hvor der ikke tidligere i skibe har været indretning til eller adgang for passagerer. På „Prinsesse Margrethe“ er der imidlertid indrettet et særligt soldæk, hvis tag og sider er dækket af plexiglas. Der kan passagerer på 1. kl. i læ for søluften, men med fuld nytte af sol, lys og udsyn følge skibets sejlads.

Hele den sidste udvikling i tekniske og radiotekniske hjælpemidler til navigationen præger „Prinsesse Margrethe“s kommandobro. Skibet er udstyret med dobbelt decca-radar-anlæg. Der er decca navigator, ekkolod, gyrokompas, elektrisk log, omdrejningstæller og en hel central til dirigering af skibets automatiske funktioner, stabilisator og alle sikkerhedsforanstaltningerne.

$\frac{F}{T}$ Nanny

Fra Götaverken søsattes den 28. maj et turbinetankskib på 34.000 tons dw, som er bestilt af Rederi AB Monacus, Kungsbacka. Skibet fik af fru Brita Onstad navnet Nanny.



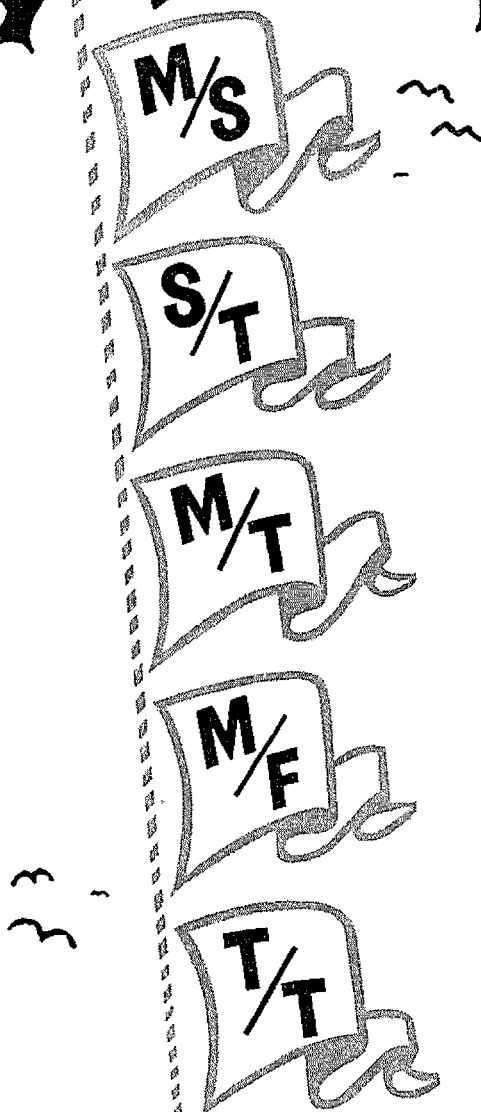
„Nanny“.

Med det søsatte skib har værftet ialt bygget 15 skibe på i rundt tal 300.000 tons dw til Cnstad-koncernen. Det første var motortankskibet „Albert L. Ellsworth“ på 12.500 tons dw i 1936. De andre har været i stigende størrelse indtil „Nanny“, som iøvrigt er det tredje af denne serie fra Götaverken.

Skibet bygges til højeste klasse i De norske Veritas med samme skrog og aptering som „Hugo Hammer“, som Vikingen tidligere har omtalt.

AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE-DAMPKIBSSELSKAB
FREDERIKSGADE 17
KØBENHAVN K

Hempels til alle slags skibe



J. C. Hempels

Skibsfarve-Fabrik A/S

AMALIEGADE 8

KØBENHAVN K. MINERVA 3842

M/s **Amacita**

Onsdag den 15. maj afleveredes fra aktieselskabet Burmeister & Wains skibsværft på Refshaleøen fragtmotorskibet „Amacita“, nybygning nr. 745, kontraheret af rederiaktiebolaget Dalen, Göteborg, skibsreder Jørgen J. Lorentzen.

M/s „Amacita“ er, sammen med søsterskibet „Bellina“, der blev afleveret i marts måned i år, det største tørlastskib, der hidtil er bygget i Danmark. Skibene er bygget til Lloyd's Register og Shippings højeste klasse + 100 A.1. og er forstærket til at føre „heavy cargo“ med scantlings svarende til en dybgang af ca. 9,118 m.

Hoveddata for m/s „Amacita“ er:

Længde mellem perpendicularer	144,8 m
Bredde moulded	19,5 m
Sidehøjde til øverste dæk	12,6 m
Sidehøjde til 2. dæk	9,9 m
Dybgående	9,2 m
Tilsvarende dødvægt ca.	15.400 tons
Lastrummenes kapacitet inklusive bak og højtanke	total grain 22997 m ³
Fart på lastet prøvetur	14,5 knob

Skibet er et enkeltskruet motorskib med 2 gennemgående dæk, fremfaldende stævn og krydserhæk. Maskineriet er anbragt agter.

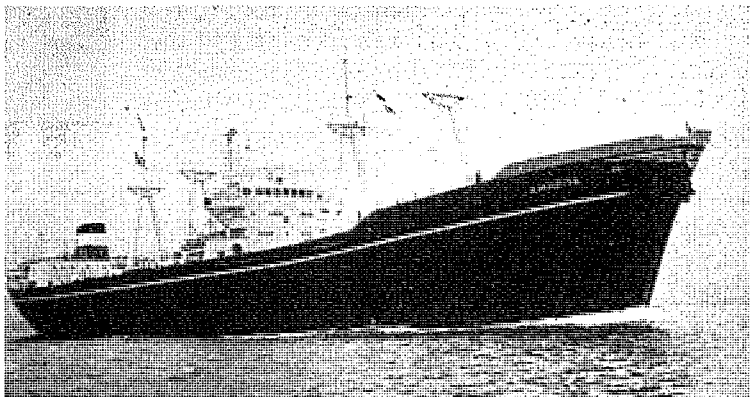
Der er 6 hovedlastrum og mellemdæksrum, og under lastr nr. 3 og 4 er placeret underrum for vandballast eller tørlast.

Lastrummene ventileres naturligt, medens ventilationen af apteringen er en kombination af mekanisk og naturlig ventilation.

Rigningen består af fire tobens-master og to lademaster alle af stål. Lugerne betjenes af seksten 5 tons lossebomme samt en 30 tons sværgodsbom anbragt over lastr nr. 5.

Dæksmaskineriet består af seksten 5 tons elektriske lossespil med 30 m/min. hejshastighed ved 5 tons løft. Elektrisk hydraulisk styremaskine er leveret af John Hastie.

Skibet er forsynet med to redningsbåde af aluminium 8,2 m lange, samt 2 spejlgattede klinkbyggede joller 6 m lange. Redningsbådene betjenes af 2 sæt Welin gravity davider og joller af Welin luffing davider.



„Amacita“.

M/s „Amacita“ er udstyret med fuldt moderne navigationsmidler såsom radar, radio, radiopejler, gyrokompass og ekkolod.

I hus med kommandobro er indrettet styrehus, kortrum, radiatorum samt kamre for telegrafist og lods. Disse kamre er udført med malede skodder og med møbler af behandlet mahogni.

I hus på kaptajnsdæk findes kaptajnens opholdsrum, soverum og kontor samt spisesalon og tilhørende pantry. Møbler i denne aptering udføres af poleret nødetræ, dog i soverum af poleret mahogni og i pantry af teaktræ.

I hus på bådendæk midtskibs findes aptering for reder og to passagerer samt hospital. Skodder er malet overalt, og møbler udført i poleret mahogni.

Agter i hus på bådendæk forefindes aptering for maskinchef med opvaskerum, soverum og bad. Skodderne er malet, og møblerne er udført i poleret mahogni. På bådendæk agter findes ligeledes officerers rygesalon og mandskabs opholdsrum, førstnævnte med møbler i poleret mahogni og sidstnævnte i lyst behandlet bøg.

I hus på øverste dæk agter er indrettet aptering for mestre og underofficerer. Mestre har møbler i behandlet mahogni, medens underofficererne får møbler udført i behandlet lys bøg. I dette hus findes endvidere officersmesse, underofficersmesse, mandskabsmesse, kabyspersonalets messe samt kabys og pantry. Møbler i messer med undtagelse af officersmesse, der er udført i teaktræ, er udført af behandlet lys bøg.

Agter på 2. dæk er indrettet aptering for sømænd og motormænd. Inventaret i disse rum er udført i behandlet lys bøg.

Opvarmning og ventilation af kamre og saloner sker ved Hi-Press anlæg.

Maskineriet består af en syv-cylindret enkeltvirkende totakts krydshoved-dieselmotor med turboladning af B & Ws type 62-VTBF-140 på 6200 ihk ved cirka 120 omdr./min.

Hjælpermaskineriet består af tre fem-cylindrede dieselmotorer af B & Ws enkeltvirkende fire-takts trunkmotorer, type 525-MTH-40, direkte koblet til hver sin jævnstrømsdynamo. Normal ydelse pr. maskine 200 kw ved 20 volt og 500 omdr./min.

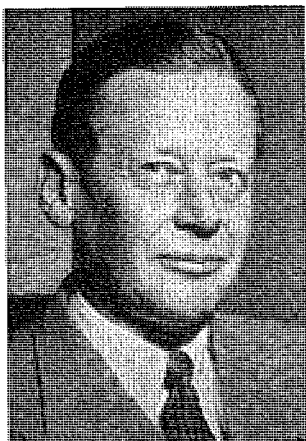
KNUD E. HANSEN

Consulting Naval Architects
Marine Engineers

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



Götaverken får ny direktør



Dir. Hilding Nielsen.



Dir. K. E. Jacobson.



Dir. Assar Gabrielsson.

Ved generalforsamlingen i AB Götaverken godkendes bestyrelsens forslag om at udbetæe 8 % for 1956, medens der til personalets organisationer afsattes 250.000 kr.

Bestyrelsens formand, minister Prytz, meddelte, at selskabets mangeårige adm. direktør, K. E. Jacobson, havde udtrykt sit bestemte ønske om at afgå fra den første juli. Til hans efterfølger havde man udset direktør Hilding Nielsen, der havde været selskabets tjeneste siden 1953.

For at hædre direktør Jacobson for hans gerning i

selskabets tjeneste bevilgedes 100.000 kr. til et fond, som efter direktørens ønske skal anvendes til fordel for dem, der har arbejdet ved Götaverken.

Da minister Prytz og direktør Torsten Petterson på grund af alder ikke ønskede genvalg til bestyrelsen, nvalgtes direktør Hilding Nielsen og direktør Assar Gabrielsson i deres sted.

Bestyrelsen konstituerede sig med direktør Gabrielsson som formand og direktør Jacobson som næstformand.

Direktionen består af adm. Hilding Nielsen og direktørerne Lindén, Svensson og Friberger.

M/T Rosborg

Den danske tankskibsflåde er atter blevet forøget, idet C. K. Hansen har fået leveret endnu et nyt motortankskib „Rosborg“, der er søsterskib til det i slutningen af 1956 leverede „Elsborg“.

Skibet er bygget ved Hitachi Shipbuilding & Engineering Co. Ltd., Sakurajima Shipyard, Osaka, Japan, og er på ca. 12.400 brutto register tons.

Skibets øvrige data er følgende:

Længde mellem perpendikulærerne	163,0 m
Største bredde på spant	22,0 m
Sidehøjde til hoveddæk	11,70 m
Tankkapaciteten er	26.100 m ³
fordelt i 27 lastolietanke	
Dødvægten er	ca. 19.500 tons

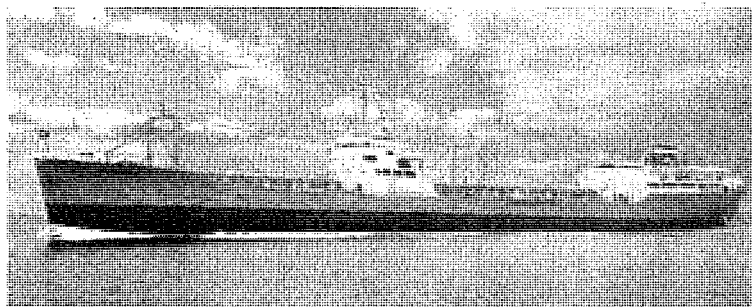
M/t „Rosborg“ er bygget til Lloyd's Register of Shippings højeste klasse „for carrying petroleum in bulk“.

Hovedmaskineriet består af en seks-cylindret Hitachi/B & W-motor, type 674-VTBF-160 trykladet, bygget under B & W licens og udviklende 7500 bhk ved 115 omdrejninger.

I lastet tilstand gør skibet en fart af ca. 15 knob.

Af øvrige detaljer kan nævnes 3 turbine-drevne lastoliepumper med en kapacitet af ca. 2.000 tons pr. time — placeret i et pumperum.

Skibets hjælpemaskineri består af to 225 kva diesel-



„Rosborg“.

generatorer og en 225 kva turbogenerator — alle 440 volt trefaset vekselstrøm.

Spillene er af type Hilbert-Kromann-Mitsui.

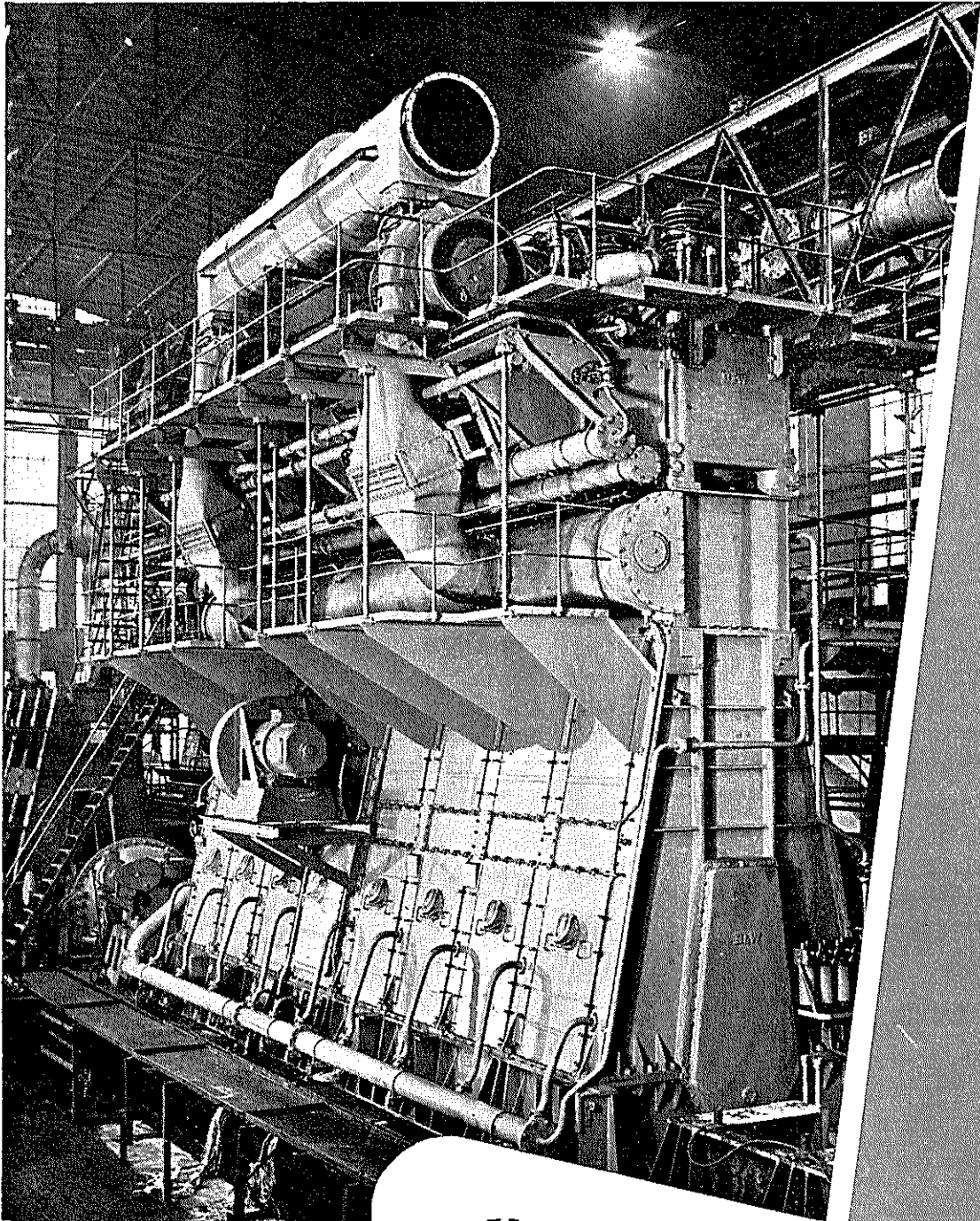
M/t „Rosborg“ er ligesom søsterskibet udstyret med alle moderne hjælpemidler: Gyro, selvstyrer, radar, telefoner, kommandoanlæg etc.

Til mandskabet er der moderne lyse enkeltmandskamre, der overalt er forsynet med luftkonditionering af nyeste type.

Der er ved denne leverance tilført den danske industri store ordrer, idet mange af installationerne er leveret af danske firmaer.

C. K. Hansen har iøvrigt endnu et tankskib i ordre på ca. 32.800 tons dødvægt, og dette ventes leveret i slutningen af 1960/begyndelsen af 1961.

Har De læst „Sejl og Motor“



BURMEISTER &



SKIBSBYGNING

REPARATIONER

DIESEL MOTORER

med og uden **TURBO-LADNING**

WAIN



Øverst fra venstre: Kaptajn Ole Lind, skibsreder Halfdan Ditlev Simonsen, jun. Direktør Assar Gabrielson, skibsreder Olaf Ditlev Simonsen, skibsreder Christian Fossem og direktør K. E. Jacobson. Nederst: Modellen „Hugo Hammer“.

1/7 Hugo Hammer afleveret

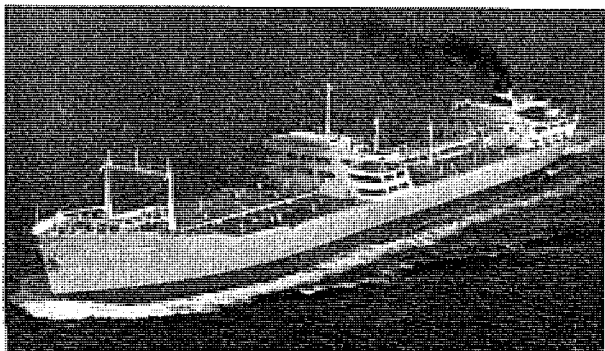
Den 23. maj afleveredes fra Götaverken det 33.850 tons store turbinetankskib „Hugo Hammer“, som er bygget til Skibs A/S Nordheim og A/S Vestheim (Halfdan Ditlev-Simonsen og Co., Oslo).

Skibet er et af de største, som er bygget ved værftet. Det er klasset i højeste klasse i Det norske Veritas.

Den interesserede læser vil i Vikingen nr. 12, 1956, finde nærmere detaljer om skibet.

1/7 World Splendour afleveret

Det efter skandinaviske værftsfornold rekordstore tankskib „World Splendour“, som søsattes ved Kockums Mekaniska Verkstad i Malmö den 15. februar i år til Merchant Tankers Corporation, et af datterselskaberne i den kendte Niarchos-koncern, overtoges den 3. juni af rederiet. Lasteevnen, som oprindeligt kontraheredes til 39.000 tons, har kunnet forøges til 40.530 tons, efter at klassifikationselskabet, i dette tilfælde American Bureau of Shipping, har tilladt en forøgelse af dybgående fra 10,82 til 11,05 m. Selv farten har overtruffet forventningerne. På den målte mil i den ydre Oslofjord opnåedes en højeste middelfart på fuld last af 17,6 knob mod



„World Splendour“.

den kontraherede 17 knob. Det konstateredes også, at skibet var praktisk talt vibrationsfrit ved alle farter.

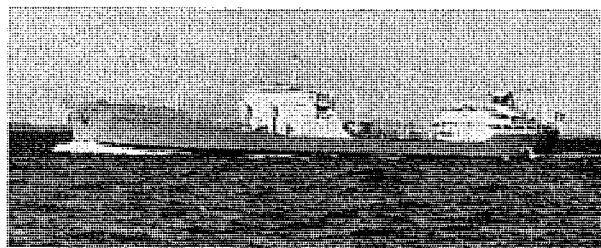
Skibet er registreret i Monrovia, Liberia, og flagskiftet fandt sted ved en enkel højtidelighed ved kaj i Malmö i nærværelse af den tekniske delegation med mr. Caldís i spidsen, som har deltaget i prøveturene.

„World Splendour“, som er tidsbefragtet af engelsk Esso, afgik samme dag til Banias, Libanon, for lastning.

Vikingen nr. 3 bragte en meget udførlig omtale af skibet, til hvilken vi henviser vore læsere.

1/7 Captain T. Basse afleveret

Fra Uddevallavarvet afleveredes den 24. maj motor-tankskibet „Captain T. Basse“ til I/S Basse og Co., København.

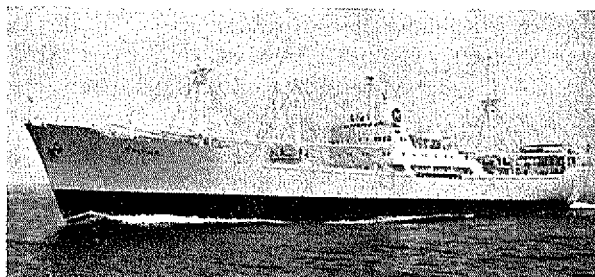


„Captain T. Basse“.

Skibet, der er bygget til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping, har en dødvægtsbæreevne på 19.020 tons på et dybgående af 9,3 m. En GV-motor af Uddevallavarvets fremstilling på 7.500 ahk giver det en fart på 15 knob.

Vi har i Vikingen nr. 5 givet en mere udførlig omtale af skibet.

1/8 Dalhem afleveret

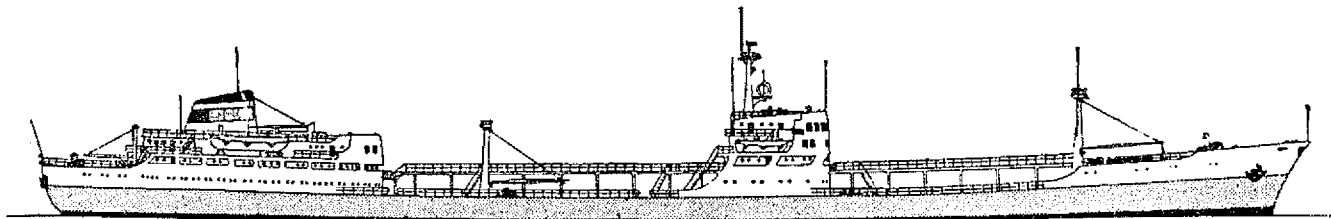


„Dalhem“.

Fra Öresundsværket AB afleveredes den 15. maj det 9.330 tons store lastmotorskip „Dalhem“ til Rederiaktiebolaget Volo, Slite, og AB August Leffler og Sön, Göteborg.

Skibet er bygget som åben/lukket shelterdækker til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping med isforstærkning.

I Vikingen nr. 4 vil læserne finde en mere udførlig omtale af skibet, der på prøveturen opnåede en middelfart af 16,9 knob.



Russisk turbinetankskib

Indenfor den løbende femårsplan vil russerne bygge en ny serie større turbinetankskibe. Med 189 m længde og 26,4 m bredde vil de få 28.970 tons bæreevne. 19.000 hk skal give dem en fart på 19 knob. De skal

også kunne føre kornlast, og de får derfor et særligt tankrensingsanlæg til hurtig klargøring af tankene for kornlast. Af den mindre type Kazbek på 11.500 er ca. 30 enheder i fart

M/s **A. E. S.**

Fra Svendborg Skibsværft søsattes den 18. juni bygning nr. 79, m/s „A. E. S.“ til A. E. Sørensens rederier, Svendborg.

Skibet bliver et moderne motorskib. Skibstype: lukket shelterdækker, bygget af stål til Bureau Veritas' højeste klasse: + I 3/3 l.l. Ice A & C. P.

Skibet bygges til fart på alle have med hoveddimensionerne:

Længde overalt	78,6 m
Længde mellem perpendikulærer	70,6 m
Største bredde på spant	11,3 m
Sidehøjde til shelterdæk	6,5 m
Brutto-tonnage	ca. 1000 brt
Fart på lastet prøvetur	ca. 13 knob
Lastrumskapacitet	ca. 2830 m ³ grain
Dw	ca. 2.200 tons

Skibet bygges med tre store luger, som betjenes af seks 3 tons lossespil af Thrige fabrikat.

Ankerspil og varpspil leveres også af Thrige.

Den ferskvandskølede hovedmaskine er en direkte omstyrbar, otte-cylindret, fire-takts, turboladet MAK dieselmotor, der udvikler 1820 ihk ved 300 o/min.

Hjælpemaskineriet, der ligeledes er ferskvandskølet, består af:

- to 120 hk 60 kw Deutz dieseldynamoaggregater og
- to 90 hk 60 kw Deutz dieseldynamoaggregater.

I forbindelse med maskinrummet indrettes et fuldt moderne maskinværksted.

Styremaskinen, som er af Svendborg Skibsværfts fabrikat, bliver den hidtil største type, der er indbygget i et skib på værftet.

Til brug under særlig lange rejser, vil der om bord blive installeret en ferskvandsgenerator, der omdanner 6 tons saltvand til ferskvand i døgn.

Navigationsudstyret vil omfatte radar (Raytheon Pathfinder), AEG selvstyrekompass, radiotelefoni med radiopejler, centralantenneanlæg og ekkolod.

Der vil blive telefonforbindelse mellem styrehus og maskinrum og kommandoanlæg med vekseltale mellem agterdæk, bro og bak.

Apteringen, der ligger agter i skibet, bliver forsynet med HI-Press luftkonditionering, som normalt leverer frisk luft og varme, men i troperne leverer frisk og afkølet luft.

I apteringen, der udføres i ædle træsorter, får mand-skabet tomandskamre og officererne enmandskamre. — Skibet bliver endvidere forsynet med smagfuldt udstyrede kamre for 12 passagerer, samt spise- og rygesalon.

Fra arkivernes interessante verden

Ved Carl Østen

Rav som tælle-lys

Så sent tilbage som i begyndelsen af 1800-tallet brugte fiskerne i Harboøre (formentlig alle Vesterhavs-fiskere) rav til belysning. Dengang fandtes der masser af rav på vest-kysten, hvilket gemtes til vinteren. De ret uformelige klumper blev så skåret til i form som et tælle-lys, hvis ene ende spidsedes til, medens der i den anden boredes et hul til et søm, som skulle gøre det ud for stage. Energien fra disse rav-lys var ringe og flammen osende, men alt i alt sparede denne lys-kilde på anden belysning såsom tran og tælle-lys.



Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Dania“

AMALIEGADE 33

Telef. 11598 - 11568



Skibsreder og skibsmægler

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

★

14 tramp-, cargoliner- og tankskibe
153.000 ts, d. w.

★

Korresponderende reder for:

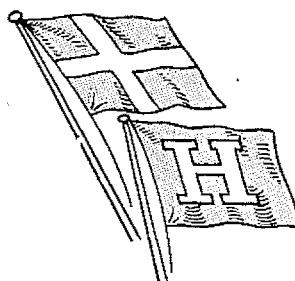
DANNEBROG



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
DAMPKIBSSELSKABET „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



DAMPKIBSREDERI A/s
HAMMERENSGADE 4 - KØBENHAVN

Dampskibsselskabet Progress

Christians Brygge 28

København

★

Telegr.-Adr. „Mariuship“ Telefon Central 12057



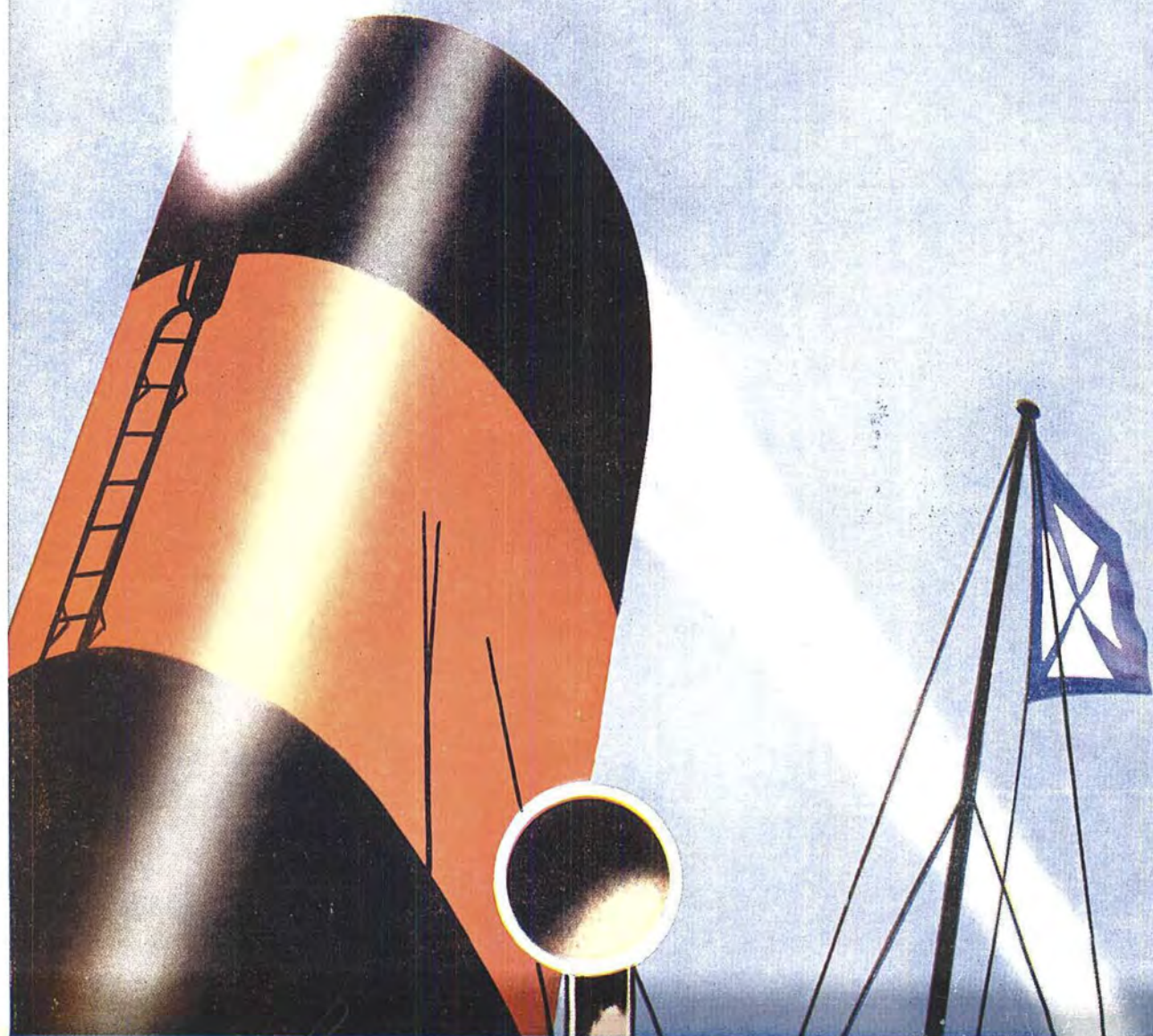
DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

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

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESKAB



759 40



VIKINGEN

Kr. 1,85
1. august

Fra den svenske marine

Maleri af GERHARD ALBE

1957 - nr. 8

34. årgang



Læs om:

**Opfindelsen, der ser og tænker for navigatøren
Kabelskibe arbejder ikke blot i havblik**

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

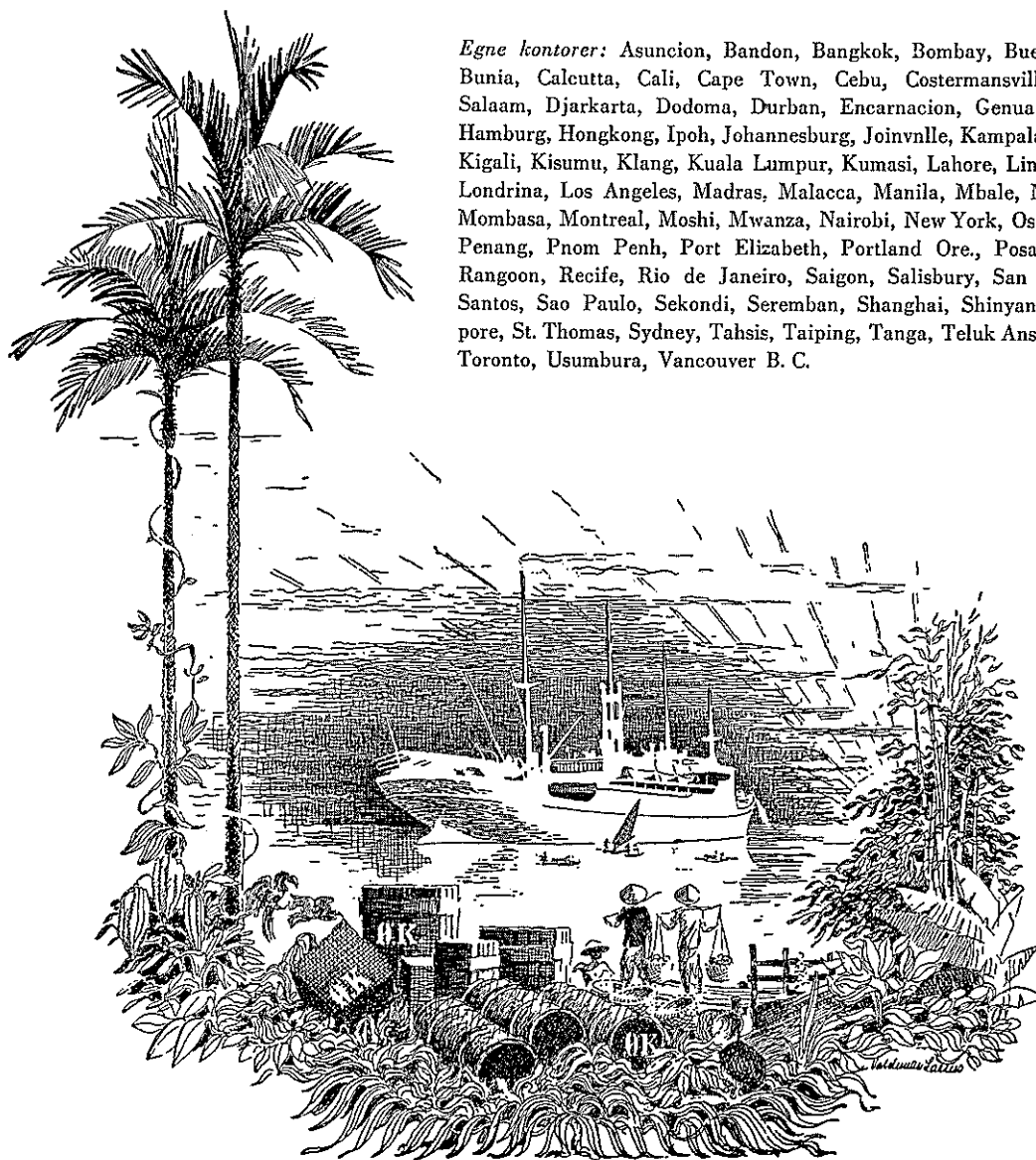
AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI KOBENHAVN

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

Museumsdirektør Gerhard Albe

65 år

Gerhard Albe er blevet kaldt „Europas dygtigste museumsmand“ — og sikkert uden overdrivelse. På det søfarts- og orlogshistoriske område er han måske endog verdens fineste museumsekspert. Statens Sjøhistoriska Museum er fri for alt museumsstøv og er altid en virkelig oplevelse for gæsterne, hvadenten disse er søfartseksperter eller slet intet kender til søfartshistorie.

Den 10. august fylder Albe 65 år, og det vil næppe gå helt stille af. Egentlig havde han bestemt sig til samtidig at gå af som museumsdirektør, men er blevet opfordret til at fortsætte. Da der endnu forestår et stort arbejde, før Albes livsmål som museumsmand er nået, har han indvilget i at gøre dette færdigt. Målet er nået i 1958, og så vil Albe udelukkende hellige sig sin hobby som marinemaler — siger han.

Gerhard Albes flotte karriere som museumsmand begyndte i Danmark, men krogede omveje førte til den. Hans far var skibsfører, og intet var mere naturligt for Albe, end at han gik i faderens kølvand. I tolv år var han til søs og arbejdede sig støt henimod skibsførereksamen. Han nåede at blive styrmand og var bl. a. som sådan lærer på underofficersskolen i marinen. Under sin tjeneste i flåden under mobiliseringen 1914 var Albe så uheldig at brække benet. I halvandet år var han invalid.

Trods alt mistede han ikke modet, men læste privat til skibsførereksamen. En måned før han skulle op, snublede han med det resultat, at benbruddet sprang op påny. Det er vel ikke så underligt, at Albe nu var ved at miste humøret, og for at få tiden til at gå, begyndte den unge Albe selv at tegne og male, som hans far i sin levetid havde gjort.

De svenske kunsthistorikere Carl og Torsten Laurin så nogle af Gerhard Albes kultegninger og malerier og mente, at han havde usædvanlige anlæg som kunstner. De anbefalede ham begge at ofre mere tid på arbejdet ved staffeliet og forlade søen.

I 1917 rejste Albe til Danmark og var i halvandet år elev hos marinemaleren professor Chr. Blache. Derefter begyndte han at udstille nogle af sine arbejder. Han udstillede bl. a. i Helsingborg og Halmstad. I 1919 ud-



Museumsdirektør Gerhard Albe og intendant G. Webe.

stillede han også i Svendborg og Odense, og derefter fulgte nye udstillinger i Sverige. I sin fars hjemby Växjö blev hele udstillingen solgt.

Albe blev nu elev på kunstakademiet i Stockholm. Her havde man imidlertid ingen lærer i marinemaleri, hvorfor det blev anbefalet ham at rejse ned til professor Olof Jernberg i Berlin for at lære mere. Hos Jernberg lærte Albe fra 1921 til 1922 og afholdt samtidig flere udstillinger. Bl. a. solgte han nogle raderinger til museet for kunst i Berlin.

Da Albe igen kom til Sverige, kom han i kontakt med den kendte svenske marinemaler admiral J. Hägg, der på det tidspunkt var chef for det marinehistoriske museum. Admiralen bad ham, da Albe kort efter skulle på en studierejse til England, Holland, Frankrig og Italien, om samtidig at studere søfarts- og marinemuseer. På rejsen hjem i 1924 kom Albe op på Søfartsmuseet på Kronborg for at studere samlingerne dér. Da kustoden hørte, han var udlænding, bad han ham skrive sit navn

M/T Adrian Mærsk
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/S Asia
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/S Busuanga

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/T Emma Mærsk
M/S Erria
M/T Esso Århus
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

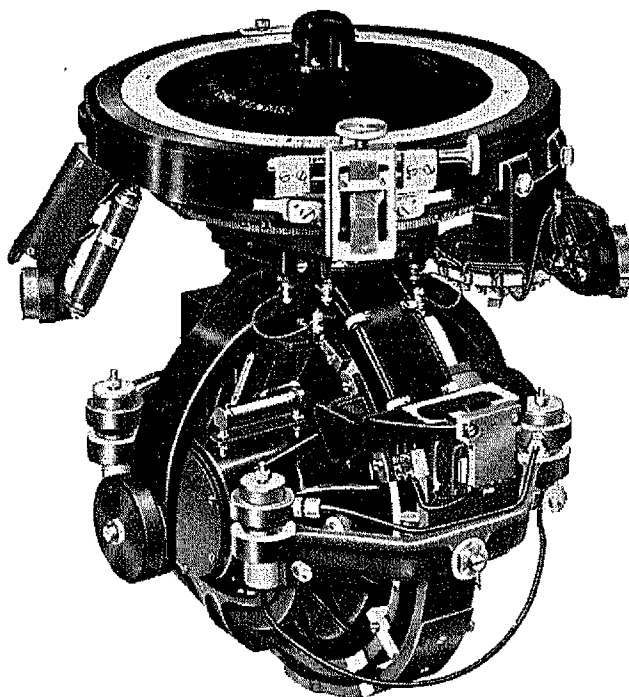
S/S Hans P. Carl
S/S Hedda Dan
M/T Helene Mærsk
M/S Helvig Torm
M/S Herta Mærsk
M/S Hulda Mærsk

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 Jens Mærsk
M/S Jeppesen Mærsk

Altid på ret kurs med
S P E R R Y
GYRO-KOMPAS

Sperry Gyroanlæg er installeret i alle danske navigationskoler, i danske marineskibe og desuden i følgende danske handels- og passagerskibe:



M/S Jessie Mærsk
M/S Johannes Mærsk
M/S Jonna Dan
M/S Jutlandia
S/S Kamma Dan
M/T Karen Mærsk
M/T Kate Mærsk
M/T Katrine Mærsk
M/S Kina
M/S Kirsten Mærsk
M/S Kitte Tholstrup
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

M/S Leda Mærsk
M/S Leise Mærsk
M/S Lexa Mærsk
M/S Lica Mærsk
M/S Luna Mærsk

M/S Magdaia
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 Mathilæ Mærsk
M/T Mc-Kinney Mærsk
M/S Melos
M/T Mette Mærsk

M/S Mexican Reefer
S/S Milred Cord
M/S Missigsût
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 Nordglint
M/S Nordhval
M/S Nordpol
M/S Nordvest

M/S Olav Asbjørn
S/S Olav Bjørke
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 Rita Mærsk
M/T Rosa Mærsk
M/S Rutha Dan

M/S Sally Mærsk
M/S Samoa
M/S Sargodha
M/S Selandia
M/T Shetland
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
M/S Sumbawa
M/S Susan Mærsk
M/S Svend Mærsk
S/S Sylvia Cord

M/S Tasmania
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

i gæstebogen. Kustoden så på underskriften og spurgte, om Albe var den kendte marinemaler Gerhard Albe. Den svenske gæst svarede, at selv om han måske ikke var så kendt, så var han i alle tilfælde marinemaler og hed Gerhard Albe.

En halv time senere kom museumsdirektør Lund og præsenterede sig. Albe fortalte, at han var på studierejse, og det vidste Lund allerede fra admiral Hägg. Lund bad derefter Albe om at fremsætte en udtalelse om det danske søfartsmuseum, hvilket den sidstnævnte imidlertid ikke mente sig kompetent til. Nogen tid senere kom Albe imidlertid på ny i kontakt med Lund og hjalp denne med forskellige fagtekniske ting. Lund spurgte nu, om Albe ville være hans direktør-assistent, og det ville den unge svenske kunstner gerne. På den måde fik Albe i Danmark sin grundlærdom om søfartsmuseer.

På Kronborg arbejdede Albe flittigt og satte sine spor. Imidlertid havde en nordisk nautisk kongres møde i København og besøgte bl. a. Kronborg. Et par af de svenske gæster blev forbavsede over at høre en „danske“ tale så godt svensk, men Albe forklarede den nærmere sammenhæng. Den samtale førte til, at Albe senere blev opfordret til at arbejde for det svenske museum i Stockholm, og i 1925 vendte han tilbage til Stockholm. Han kom her til at arbejde sammen med admiral Hägg, der imidlertid døde i 1932. I 1935 kom han i statens tjeneste og blev i 1939 „styresmand“. Museets samlinger blev under krigen evakueret til forskellige mindre udsatte steder, men samtidig arbejdede Gerhard Albe videre med fremtidens planer.

Da Sjöhistoriska Museet indviedes den 28. maj 1938, var søfartsafdelingen færdigopstillet, men for orlogsafdelingens vedkommende manglede man at organisere og opbygge samlingerne fra perioden efter 1814. Under krigen lod Albe imidlertid bygge modeller af alle de moderne krigsskibstyper og samlede samtidig alle de ting sammen fra den nævnte periode, han kunne få fat på. Den såkaldte „yngre orlogsafdeling“ omhandlende tiden fra 1814 til 1952 åbnedes for offentligheden i april 1952. Denne udstilling var usædvanlig på mange områder. Albe har altid haft en særlig evne til at udnytte rummenes særlige form, belysningen og montrene på en måde, man kun ser få andre steder. Her så man noget helt nyt. Som kunstner og navigatør havde og har Albe særlige forudsætninger for at skabe det helt rigtige søfartsmuseum. Han studerer alle muligheder meget indgående og laver mange skitser i farver, før han går i gang med nye museumsarrangementer.

Ved opbygningen af orlogsafdelingen for perioden efter 1814 lagde Albe vægt på at vise den historiske udvikling fra træ til jern, fra sejl til damp og fra kanonkugle til projektil. Senere kom mennesket med ind i billedet. Albe ville vise, hvordan folkene boede om bord i skibene gennem tiden, hvor mange de var, hvilken uddannelse de havde, hvilken teknik de benyttede sig af, hvilke uniformer de bar, hvordan hygiejne og sygepleje om bord var o. s. v. o. s. v. Alt dette har Albe nu

vist helt op til 1952, og der kommer stadig nye ting til samlingerne. Ligesom Albe hviler heller aldrig hans museum.

Da den yngre orlogsafdeling var færdig, voksede ønsket frem hos Albe om at vise skibsbygningskunstens udvikling, men først skulle orlogsafdelingen fra 1521 til 1814 bringes i overensstemmelse med den yngre afdeling, og Albe fik tilladelse til at rive den helt ned og omorganisere den. Albe har på en beundringsværdig måde forstået at give et levende billede af den svenske flådes og dermed det svenske folks historie. For en dansker er denne udvikling selvfølgelig af stor interesse, men Albe har opbygget sine samlinger, så de ikke irriterer udenlandske gæster fra lande, med hvilke Sverige har ført søkrige. Albes museum udmærker sig ikke ved trofæer.

Samlingen for perioden fra 1521 var færdig i 1954, og Wallenbergs Stiftelse, som også tidligere havde skænket museet store pengegaver, ydede nu en sum på 150.000 og i 1956 yderligere 200.000 svenske kroner til fuldførelsen af Albes kongstanke: Skibsbygnings- og værftsafdelingen omhandlende perioden fra tusind år før vor tid til i dag. Denne afdeling er Albe nu i fuld gang med, og den vil komme til at danne et flot punktum på hans tid som direktør for Sjöhistoriska Museet. Når samlingen er bygget færdig, vil den have kostet ca. 2 millioner kroner.

Værftsafdelingen råder over mange interessante og værdifulde udstillingsgenstande — ikke bare oplagte „museumsting“ som detaljer fra gamle skibe, tegninger o. s. v., men også modeller af Sveriges største skibsværfter. Der er f. eks. en model af Kockums i Malmö med værftets nyeste administrations-skyskraber placeret på modellen!

Trods de mange store arbejder, Albe til stadighed har ofret sin tid på, har han ikke glemt museets øvrige afdelinger. For øjeblikket er man f. eks. i gang med at modernisere museets moderne rederiafdeling. De øvrige afdelinger er blevet moderniseret, og flere gange har museet udvidet.

Man kan sagtens få flere dage til at gå på museet i Stockholm uden at kede sig og uden at få støv i halsen. Albe har benyttet sig af moderne belysninger f. eks. ved hjælp af lysstofrør, og han er ikke bange for at lade f. eks. de udstillede modeller af skibsmotorer arbejde. Lystavler viser, hvilke ruter de svenske handelsskibe følger, og ved tryk på knapper rundt om i salene kan de besøgende skaffe sig viden om de enkelte rederiers linier m. m. På Hovedbanegården i København har vi et par modeller af lokomotiver, der arbejder ved, at man kaster en mønt i en automat. På museet i Stockholm findes mange lignende — men selvfølgelig maritime — arbejdende modeller, som ikke kræver indkast af mønter!

Det er ikke for meget sagt, at Gerhard Albe helt har revideret opfattelsen af, hvordan et museum skal se ud! Man har da også haft brug for ham i udlandet ved flere lejligheder.

I Oslo er man nu begyndt at bygge et søfartsmuseum. Det skal ligge på Bygdøy ved Framhuset og vikingeskibene. Eet enkelt norsk rederi har bevilget tre millioner kroner og andre rederier har skænket betydelige beløb til dette bygningsværk. Bestyrelsen for Norges Søfartsmuseum har flere gange været på studiebesøg i Stockholm, og Albe er konsulent for det norske museum.

Også andre udenlandske søfartsmuseer har Albe hjulpet med råd og dåd. Bl. a. er han også rådgiver for søfartsmuseet i Mariehamn, Finland.

Albe er blevet hædret med mange ordner både i Sverige, Norge, Finland og Danmark. Hans første orden var dansk, idet han i 1928 blev Ridder af Dannebrog. Senere blev han — for sit arbejde i forbindelse med B & W-museets tilblivelse — udnævnt til Kommandør af Dannebrogordenen.

I Sverige er han Kommandør af Vasaordenen og Ridder af Nordstierna-ordenen. I Finland er han Kommandør af første klasse af Lejon-ordenen. Da Kong Haakon i 1954 besøgte museet i Stockholm, udnævnte han Albe til Kommandør af St. Olavsordenen for hans arbejde i forbindelse med det norske søfartsmuseum.

Statens Sjöhistoriska Museum i Stockholm er en — selv efter amerikanske forhold — stor og — efter danske forhold — kæmpemæssig historie. Albe er en kunstner på mange felter. Han forstår også at gøre andre mennesker begejstrede for sine tanker. Ikke mindst den sidste evne har gjort sit til, at museet i Stockholm i dag rangerer mellem verdens allerfineste. Svenska skibsredere og skibsværfter samt andre private har igennem tiden givet vældige summer til museet.

Albe har aldrig sparet sig selv for det museum, der blev hans livsværk. Hans iver var da også ved at give bagslag i år, da lægen rådede ham til at gå af. Men Albe forlader aldrig et ikke fuldført arbejde, og heldigvis lader det til, at han på sin 65 års fødselsdag den 10. august igen er i vigør.

Under sig har Albe på museet ca. 60 mennesker i arbejde, så alene det rent administrative kræver en stor indsats af ham. Han rejser meget, ikke alene for at finde nye ting og nye inspirationer for museet i Stockholm. Han er desuden sekretær i museets understøttelsesforening Föreningen Sveriges Sjöfartsmuseum, og sekretærposten er meget sjældent en hvilestilling i nogen forening — og da slet ikke i denne, der arbejder meget aktivt for det statslige søfartsmuseums drift og fremgang.

Föreningen Sveriges Sjöfartsmuseum udgiver „Sjöhistorisk årsbok“. Denne bog bringer mange interessante søhistoriske afhandlinger og fine illustrationer. Den re-

digeres — selvfølgelig — også af Albe — der oven i købet tit selv er blandt forfatterne til indholdet!

Sjöhistoriska museet i Stockholm besøges hvert år af ca. 60.000 mennesker, men tallet svinger afhængigt af, hvor meget der gøres ud af propagandaen. Når Albe har travlt med en af sine store opgaver, får han ikke altid tid til at gøre propaganda. Men også den kunst forstår han, og når han „trutter i trompeten“, begynder folk straks at strømme til. Men de ved også, at når Albe kalder, så er det, fordi han har noget nyt at vise.

Mange danskere besøger mellem år og dag Stockholm, men ikke alle kender Sjöhistoriska. Imidlertid er et besøg herude noget, man aldrig vil glemme. Det er med garanti!

Den slags foregår stadig!

„Kæmp for alt, hvad du har kært“.

Forfatter: Hans Edvard Teglers.

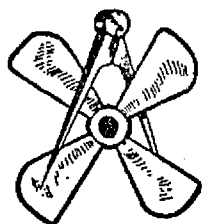
Søren Lunds Forlag, Århus.

Bogen „Kæmp for alt, hvad du har kært“ er ikke det mindste maritim, og det er muligt, at De for år tilbage har læst en anmeldelse af den andet sted. Bogen var imellem den strøm af litteratur, der efter krigen udkom om besættelsestiden. Nu er der imidlertid udsendt en ny og revideret udgave af den.

Det har ikke været meningen med den ny udgave at genopfriske hadet til et andet folk, men alt for mange mennesker har helt glemt, hvordan tusinder af kendte og anonyme mænd og kvinder satte livet på spil for vor frihed i den frihedskamp, der i meget høj grad også var de søfarendes.

De mange unge, som kun var børn under krigen, bør læse denne bog. Men også ældre mennesker kan have udbytte af den, fordi den er et stykke Danmarks-historie. Forfatteren var midt i de voldsomme begivenheders brændpunkt og skriver både spændende og gribende om sine oplevelser. Han var en af de mange, der kæmpede for, hvad han og vi andre har kært. Andenudgaven fortjener at blive læst. Denne bog er en af de bedste skildringer fra besættelsestiden — fri for storpralenhed og hemningsløst had.

Hans Edvard Teglers er ikke bange for gang på gang at indrømme, hvor angst han egentlig var, og hans bog er en advarsel til os på et tidspunkt, hvor vi er ved at glemme, skønt systemer som det, Hitler, hipoerne og stikkerne repræsenterede, stadig eksisterer. —wig.



KØBENHAVNS MASKINSKOLE

Obs.! Ingen ændring i undervisningsplanerne.

Nye kursus til den almindelige og udvidede maskinisteksamen samt til elektroinstallatørprøven for maskinister begynder d. 2. august d. a. Skolens kontor giver oplysning om studielån til dagundervisning.

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

True Motion -

OPFINDELSEN, DER SER OG TÆNKER FOR NAVIGATØREN

Omtrent 15.000 skibe verden over har nu installeret radar om bord. Hvis vi regner lavt og sætter værdien af hvert radar-sæt til gennemsnitlig 50.000 kroner, vil vi se, at der ialt er investeret ca. 750 millioner kroner i radar!

Decca Navigator A/S, der har fremstillet en meget betydelig del af de radar-sæt, som nu er i brug, har gang på gang forbedret den fantastiske opfindelse, som radar er.

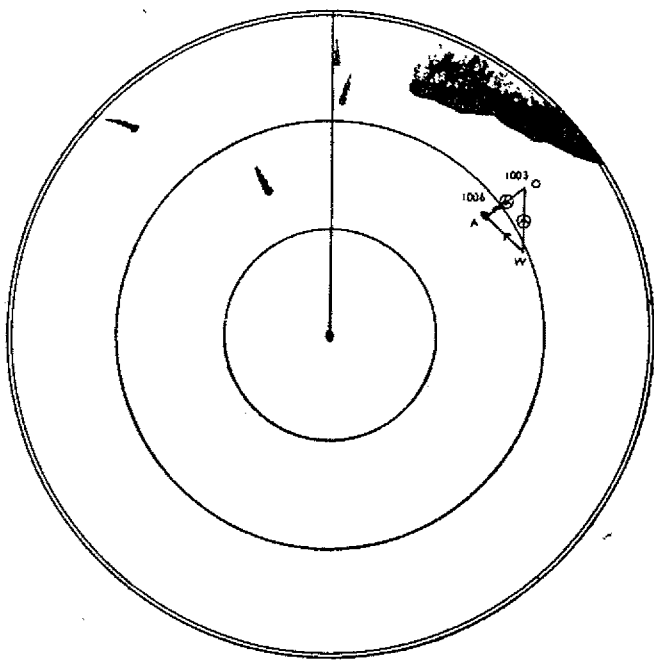
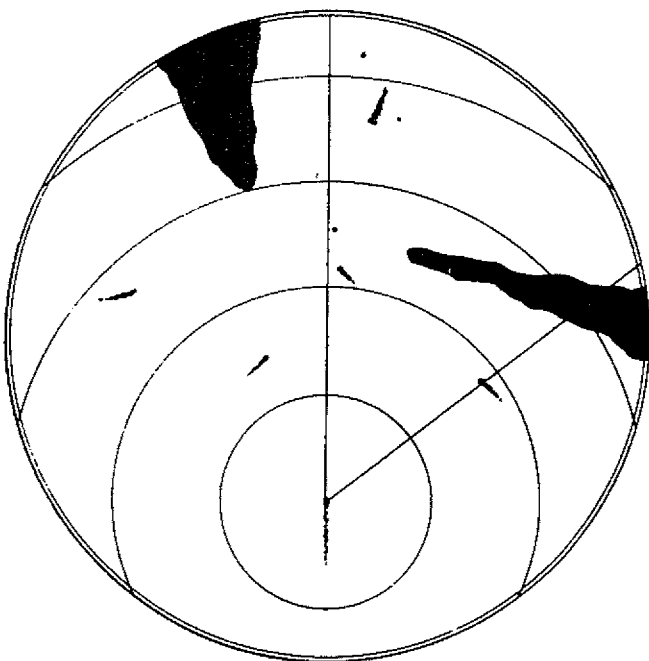
Forbedringerne har været dikteret af den stadig stigende trafik på havene. Fra 1939 til 1956 voksede verdenstonnagen med ca. 33 procent. Samtidig er skibenes fart blevet større, hvert enkelt skibs værdi forøget ganske betydeligt, og fartøjernes fragt- og passagerkapacitet vokset. Dertil kommer, at den forøgede tonnage for hvert skib plus den større maskinkraft stiller større krav til navigatøren, fordi det kræver plads og tid at standse et stort, tungtlastet og hurtigsejlende skib.

På de radar-billeder, vi hidtil har kendt, har eget skib befundet sig i radar-skærmens centrum — altså tilsyneladende stillestående. Alle andre genstande som f. eks. andre skibe, ankerliggere og sømærker har været afbildet i forhold til radar-billedets centrum og i bevægelse i forhold til skibet med radar-anlæg om bord. Med et sådant billede har det været nødvendigt for navigatøren at „plotte“ for — i tåget, regnfuldt vejr eller i

mørke — at finde ud af, om observerede objekter var stationære eller i bevægelse og — i sidstnævnte tilfælde — med hvilken kurs.

„Plotning“ kan i stærkt trafikerede farvande lægge beslag på en stor del af navigatørens tid, og desuden foreligger resultatet — afhængig af navigatørens rutine og anlæggets kvalitet — altid med nogen forsinkelse. Mangelfuld eller fejlagtig fortolkning af radar-billedet har forøvrigt givet anledning til mange problemer.

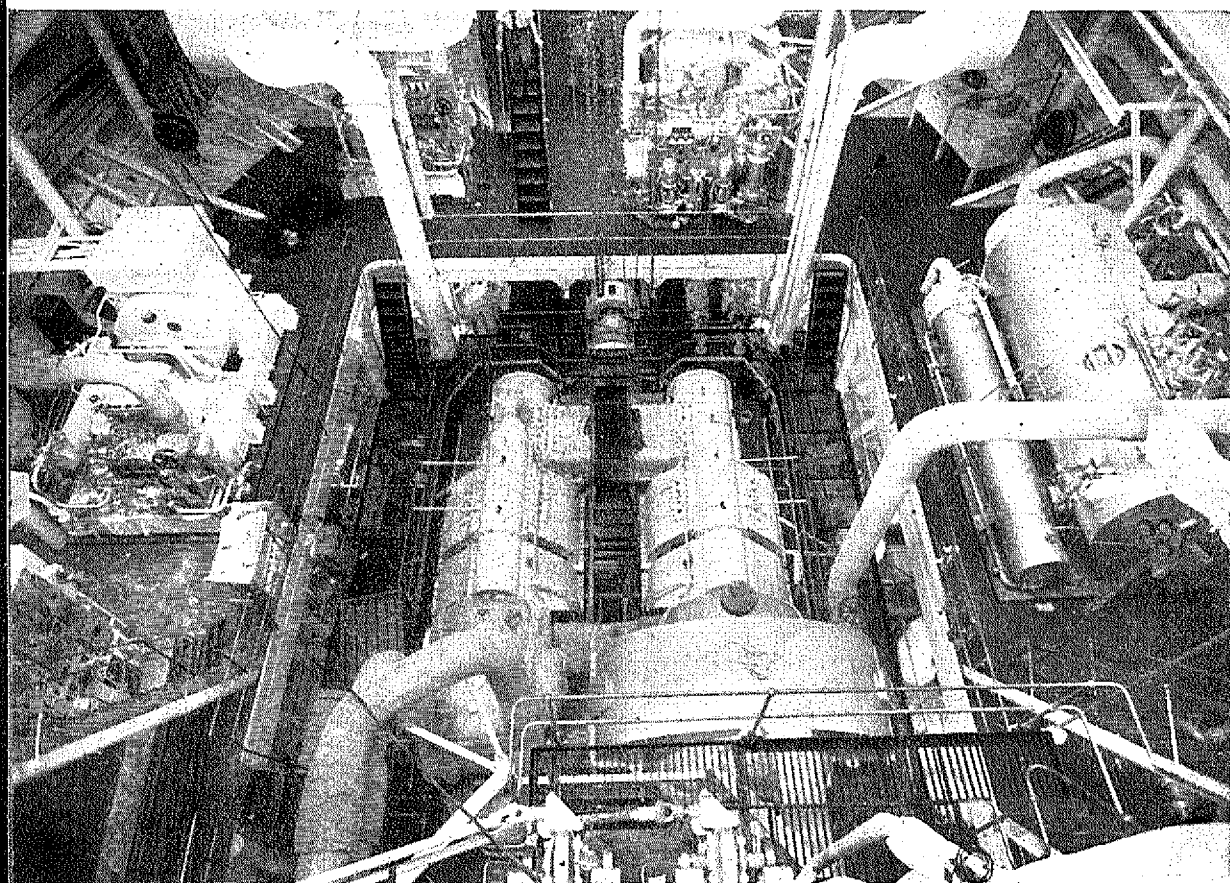
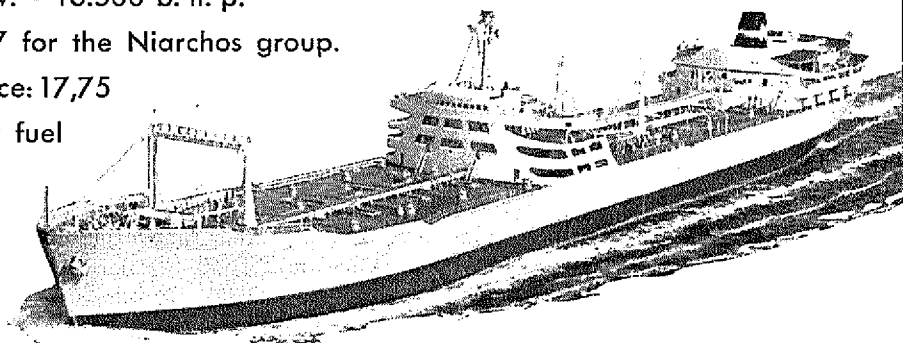
For at bøde på disse gener har Decca Navigator efter langvarige og krævende studier frembragt et „sandt“ radar-billede, „True Motion“, som i virkeligheden må betegnes som en revolution inden for radar. „True Motion“ viser navigatøren den faktiske situation og sparer ham for besværlige regnestykker. Direktør, kommandørkaptajn Tage S. Prip har i et foredrag forklaret, hvordan man ved True Motion ser radar-billedet, nemlig som om man fra en stillestående ballon så ned over farvandet og her så alle faste objekter som stillestående og alle andre objekter bevægende sig med deres faktiske kurs og fart. Ved True Motion ligger alle faste punkter som f. eks. kystlinier, ankerliggere, sømærker og fyrskibe stille, mens skibe i fart bevæger sig hen over skærmen. Også det skib, hvorpå man selv befinder sig, bevæger sig gennem billedet — med sin virkelige fart og på sin virkelige kurs.



På billedet til venstre vises afstandsringe, der er anbragt koncentrisk om eget skib og altid følger dette. Den såkaldte „strobe“ (den uddrejelige afstandsring) kan også anvendes. Endvidere ses pejllinealen, der er elektronisk. Den kan drejes til alle mål på billedet, og aflæsningen sker på en pejlskala anbragt på „regnemaskinen“. Denne pejllineal virker med $\frac{1}{4}^\circ$ nøjagtighed. — Til højre ses samme situation på et „gammeldags“ radarbillede. Her må man — for at konstatere, om et mål er stationært eller bevægeligt, udføre plot for hvert enkelt mål.

»S. T. WORLD SPLENDOUR«

40.530 tons d. w. - 16.500 b. h. p.
Completed 1957 for the Niarchos group.
Trials performance: 17,75
knots at a daily fuel
consumption
(all purposes)
of 95,5 tons.



KOCKUMS
MEKANISKA VERKSTADS AB · MALMÖ · SWEDEN



Her styrer „eget“ skib 340 grader og nærmer sig en skarp bojning på Schelden ved Bat. Man ser kanalen med dens bojer til bagbord for eget skib. Et stort fartøj går her op gennem kanalen. Uden for bojerne om bagbord ses et mindre skib. Agten for eget skib bevæger et større og et mindre skib sig i samme retning som „vi“ selv. Mål, der bevæger sig, ses som kometer med en hale efter sig.

True Motion virker på den måde, at man gennem en simpel elektronisk regnemaskine tilfører radaren oplysninger fra skibets gyrokompass om kursen og fra skibets log eller ved manuel indstilling om farten.

Selv om True Motion betyder en revolution inden for radar, er dermed ikke sagt, at alle andre radar-anlæg nu er helt forældede. Alle bestående Decca-radar-anlæg kan påmonteres ekstraudstyr, der giver True Motion. Underdelen er stadig den samme. Det er kun overdelen, der er ny.

True Motion blev for kort tid siden demonstreret om bord i Statsbanernes Øresunds-båd „Absalon“. Her benyttedes som underdel en Decca-radar til 42.000 kroner, og med den nye overdel påmonteret kom anlægget op på en pris af 75.000 kroner.

Det anlæg, der demonstreredes om bord i „Absalon“, var kun på „gæstespil“ og tilhørte skibsreder Hans Svenningsen, der skal have det monteret i et af sine nye skibe. Mange danske redere har allerede vist sig interesserede, og Decca Navigator har modtaget ikke så få ordrer fra danske redere.

Utallige har de forsøg været, som Decca Navigator har udført, før de turde præsentere den nye opfindelse. Forsøgene har ikke bare fundet sted i laboratorier i land. Opfindelsen udvikledes og afprøvedes meget grundigt til søs. Et anlæg installeredes således om bord i Atlantic Steam Navigation Companys s/s „Empire Baltic“ i fart mellem Tilbury og Antwerpen. Således fik teknikkerne lejlighed til at gennemprøve True Motion i

et af verdens stærkest trafikkerede farvande, hvor det meget tit er tåget vejr.

Et skib, der har True Motion om bord, bevæger sig gennem radar-billedet og vil på et eller andet tidspunkt sejle ud af billedet. Imidlertid er der på anlægget anbragt to betjeningsknapper, der gør det muligt at føre skibet tilbage og lade det sejle over skærmen påny. Man behøver i praksis kun at skifte tilbage een eller to gange i timen.

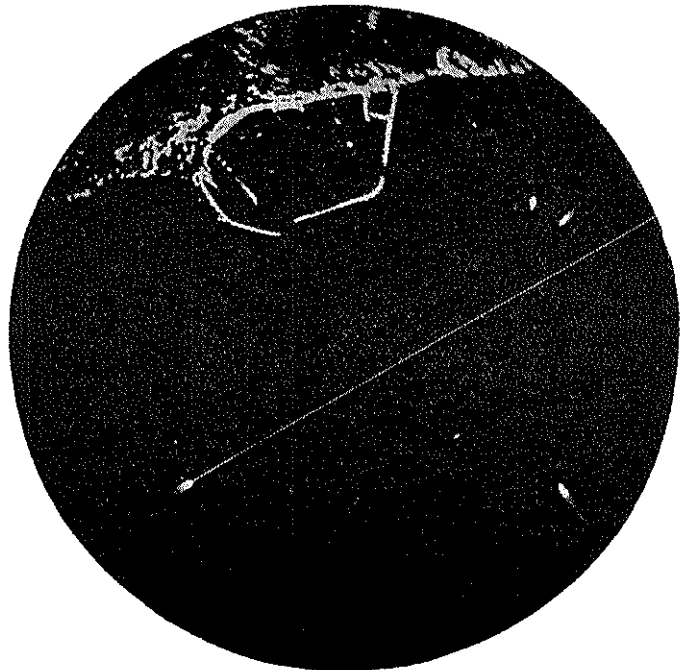
Pejlinger kan udføres ved, at man fra eget skibs plads drejer en elektronisk pejlestråle udgående fra skibet til et hvilket som helst punkt på billedet. Aflæsningen sker på en særlig pejlskala, som giver pejlingen med $\frac{1}{4}^\circ$ nøjagtighed. Denne pejløjagtighed er større end nogensinde tidligere opnået.

Hvis man af en eller anden grund undtagelsesvis foretrækker det „gammeldags“ radar-billede, kan man ved hjælp af en omskifter hurtigt skifte fra True Motion til dette.

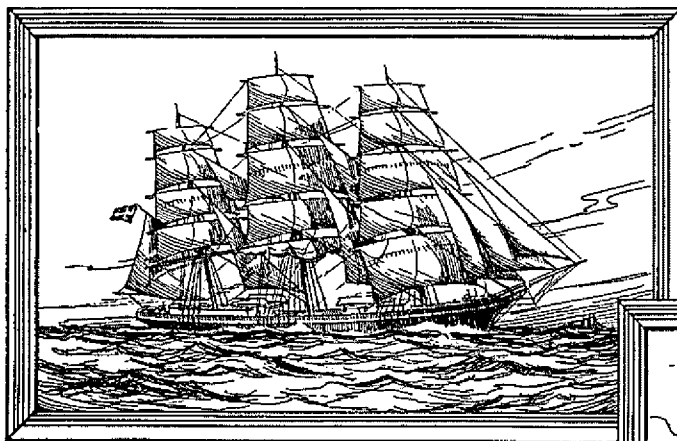
Samtlige tilstedeværende, der så True Motion i anvendelse om bord i „Absalon“, var enige om, at navigatøren med denne opfindelse har fået det hidtil bedste hjælpemiddel. True Motion gør det muligt for ham - selv i bælgmærke eller ærtesuppetyk tåge - meget hurtigt at træffe beslutning om, hvordan han skal navigere, hvis et andet skib kommer for nær. Hvis det andet skib samtidig foretager undvigelsesmanøvrer, der opvejer hans egne manøvrer, kan navigatøren med True Motion straks træffe nye forholdsregler.

Udviklingen fra krigens forholdsvis „simple“ radar-anlæg til True Motion er intet mindre end et teknisk eventyr.

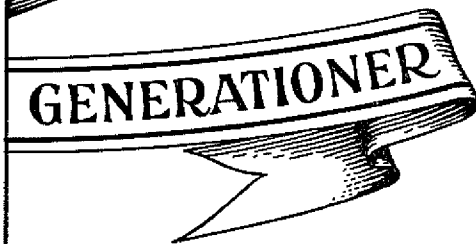
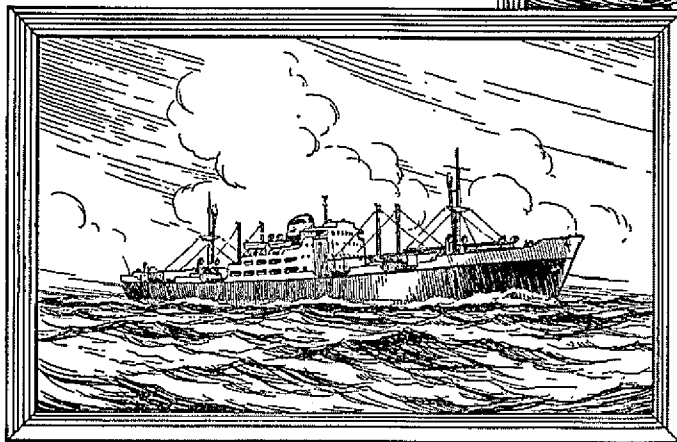
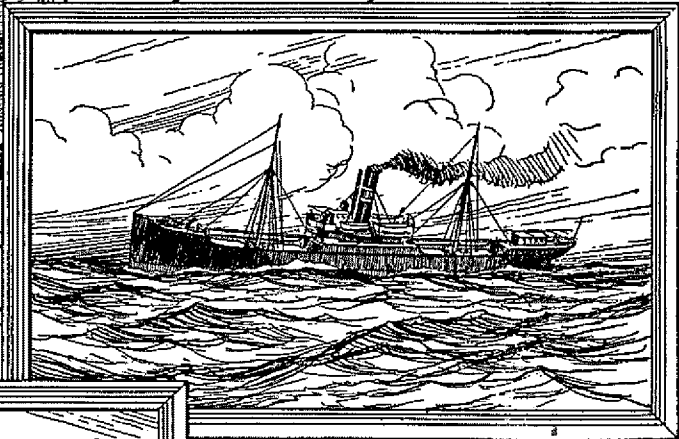
O. L.



Her ses et True Motion billede fra åbent farvand. „Eget“ skib bevæger sig mod øst ud for Dover, og vi ser et skib, der nærmer sig næsten på modsat kurs, og et andet, hvis kurs næsten skærer „vores“. Læg mærke til, hvor skarpe de stationære mål står i forhold til „kometerne“, d. v. s. de bevægelige mål.



N. SCH - P.



**HAR DE
OVERALT PAA HAVET
FAAET**



fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER

MORILDEN

Kong Neptuns fyrværkeri

Når de lyse skærsommernætter forsvinder, og naturen begynder at falme, sukker folk straks over al skønhedens forlis i efterårets ensformigt gule flod.

Men også denne årstid ejer både skønhed og charme. Det giver sig ikke blot til kende i vort farveprægtige løvfald, som det ellers så lovpriste syden slet ikke har magen til. Hvor man end færdes ved vore kyster eller i danske farvande, vil man i stille aftener kunne glæde sig over synet af et ejendommeligt og overmåde smukt natursceneri, når *morilden* funkler, flammer og gløder.

En sejltur i de sene høstnætter — en uforglemmelig oplevelse! Her vises på naturens store drejescene et skuespil, der må fængsle alle hver eneste gang. Hver gang den stille vandflade bevæges af bådens sider eller ved åreslagene, trylles Neptuns fyrværkeri frem. Lange lysende striber tegner sig i det mørke vand — det glimter og gløder i hvirvlerne, hver gang åren drages op, det drypper med funkende perler fra årebladet. Gyldne sting syes over havet på begge sider af båden som på sort silkestof. Så langt vandet bringes i bevægelse, stråler et skær som fra smeltet metal, og bag os breder kølvandet sin fosforiserende vifte ud. Fra stævnen springer en lysende guirlande af ilddråber, men længere ude lukker det fløjlsbløde mørke sig påny over den sølverne kaskade.

Lader vi hånden glide gennem vandet, viser det mystiske, kolde lys sig straks igen. Det kunne næsten se ud, som om selve månestrålerne har fortættet sig til et gyngende fluidum.

Det er ikke underligt, at morilden altid har beskæftiget menneskets fantasi. Mangfoldige spekulationer og overtroiske forestillinger har dette lysfænomen givet anledning til, før man endelig blev klar over dets rent biologiske natur.

I de tropiske have udfolder morildens natlige skuespil sig i endnu større glans og pragt; morilden er faktisk for troperne, hvad nordlysets bølgende tæpper er for polaregnesens befolkning. Kommer man ved nattetid op på dækket, ser man, hvordan hele havfladen lyser som ild. Når skibet krænger, skyder blå og røde gnister som lyn fra dets køl, sprøjter højt op i luften og funkler nogle sekunder efter at have ramt vandspejlet. En særlig kolorit og variation får morilden, når springende delfiner for boven og flyvefiskene langs siderne drager ildlinjer og tegner luende vandsprøjtblomster i den mørkeblå havflade.

— Kølvandsstrøben er klar, som om mælkevejen fortsatte fra himlen hen over oceanet, skriver en trope-rejsende — hist og her lyser der søpølses og store gopler, som sole og måner fuldender de billedet . . .

De mange besynderlige opfattelser af morildens her-

komst var ikke mindst inspireret af de maleriske beskrivelser fra fjerne havs lysfænomener. Endnu så sent som 1830 troede videnskaben i ramme alvor, at havet om natten gav det sollys tilbage, det om dagen havde indsuget, i form af morild. Og ældre folk forklarer stadig morilden som det samlede lysskær fra blinket i millioner sildeskæl, når de store stimer vender.

Men 1830 lykkedes det omsider at bevise, at morilden skyldes myriader af bittesmå lysende organismer. For hvis man tog et glas havvand med de grønligt funkende punkter og dryppede et par dråber stærk gift i det, så lyste det op et par sekunder, men slukkede så for stedse. Det måtte altså være levende væsener, siden man kunne dræbe dem.

Ved de zoologiske undersøgelser, der siden fulgte, blev man klar over, at morilden er det kompakte lysskær fra millioner og atter millioner af havdyr. Infusionsdyr, polyper, bløddyr, småkrebs og orme — næsten alle lavere dyr i havet er i besiddelse af en lille portion fosfor i deres gennemsigtige legemer. Her i de nordlige farvande tændes havets skønne „neonlys“ navnlig af nogle ejendommelige og tit helt fantastisk formede såkaldte flagellater eller perediner, hvoraf en af de største arter, det kuglerunde *lysdyr* (*Noctiluca miliaris*), kun er ca. 1 mm i diameter og forsynet med lange svingtråde for at kunne bevæge sig i vandet. Hen på efteråret har de formeret sig til ganske kolossale mængder, og hele overfladen får da ved bevægelse et grønligt lysende skær. Lyset, mener man, opstår som en iltning af visse olieagtige stoffer, der holder småvæsenerne på overfladen; men de tænder kun lyset, når de gensidigt berører hinanden, eller hvis de på anden måde bringes ud af ligevægt, f. eks. af en skibsskrue eller et åreblad.

Hver krusning bliver da til smeltet metal. Befinder man sig inde på strandbredden, har man det samme syn, når bølgerne ruller mod land. Det er, som om havet brænder, og idet bølgen suges tilbage af havet, efterlades der en mængde af mikroorganismene som strålende stjerner på sandet. Slår man i vandet, flyger der en regn af gnister op af det, som når man slår i et bål.

Morilden lyser naturligvis også om dagen, men skæret er da ikke stærkt nok til at kunne gøre sig gældende i dagslyset.

De indianerstammer, der bor ved den nordcaliforniske kyst, tror at morildsdyrene er giftige, og at det er dem, som via muslingeretter forvolder mange dødsfald af stivkrampe i fiskerbefolkningen. De indianske medicinmænd langs Kaskadebjergene udfør Oregon og Puget Sound advarer i dag som før Kolumbus nåede over til den ny verden deres landsmænd nær og fjern, når det mystiske lysskær ses i havet de mørke høst-

nætter. Da stiger røgsignaler til vejrs, som melder: Hold jer fra at spise havets føde i denne tid! Onde ånder har tændt ild over brændingen . . .

Forstavelsen af betegnelsen morild stammer fra oldnordisk *mar* = hav; vi kender det bl. a. også fra ord som marine, marehalm, marsvin. De vestsjællandske fiskere kalder det for „glo-vand“. I de tropiske farvande kan morilden som nævnt antage besynderlige former. Her skal blot nævnes nogle få af søfolks egne beretninger:

I januar 1849 så besætningen på en hjuldamper i den persiske havbugt, hvordan hele horisonten pludselig blev strålende oplyst. Lidt efter sejlede man ind i noget, der kunne minde om en vældig snemark eller sø af kviksølv, og skovlhjulene ligesom hvirvlede tykmælk eller fløde op.

Også i andre af den nære orient's have er det hændt, at et skib er sejlet ind i et „mælkefad“ af enorme dimensioner. Ved Sydamerikas vestkyst skal havfladen kunne forvandles til „flydende ild“. En stjerneklar nat så man fra et skib på St. Lawrencefloden i Kanada et skærende lys, der pludselig strålede ud fra vandet, så alt ombord lå badet som i det klareste solskin og hele floden var et flammende fakkelskær.

Atter andre beretninger går ud på, at fartøjet uventet hylles i et uhyggeligt, spøgelsesagtigt lys, der ikke kaster skygge! Intet under, at den slags oplevelser gør et dybt indtryk selv på hærdede søulke.

Om et endnu mere besynderligt lysfænomen fortæller kaptajn Gabe på den danske damper „Bintang“:

— Kl. 3 om natten mellem den 18. og 19. juni 1909 befandt vi os i Malakkastrædet, da jeg fra kommandobroen så, at havets overflade opførte sig højst mærkværdigt. Fra et centrum langt ude i horisonten udsendtes lange lysbølger som strålebundter fra en kæmpe-mæssig stjerne, og disse „arme“ roterede hurtigt rundt i solens retning. Fænomenet nærmede sig skibet bagfra og forsvandt forude. Mens det var ret midtskibs, lagde jeg mærke til, at strålesystemet var fuldstændig regelmæssigt, at de enkelte strålebundter måtte findes i selve vandet, da de hverken oplyste skibssiden eller dækket, at de krummede sig fra centrum og i bevægelsens retning samt at de fulgte efter hinanden med cirka eet sekunds mellemrum.

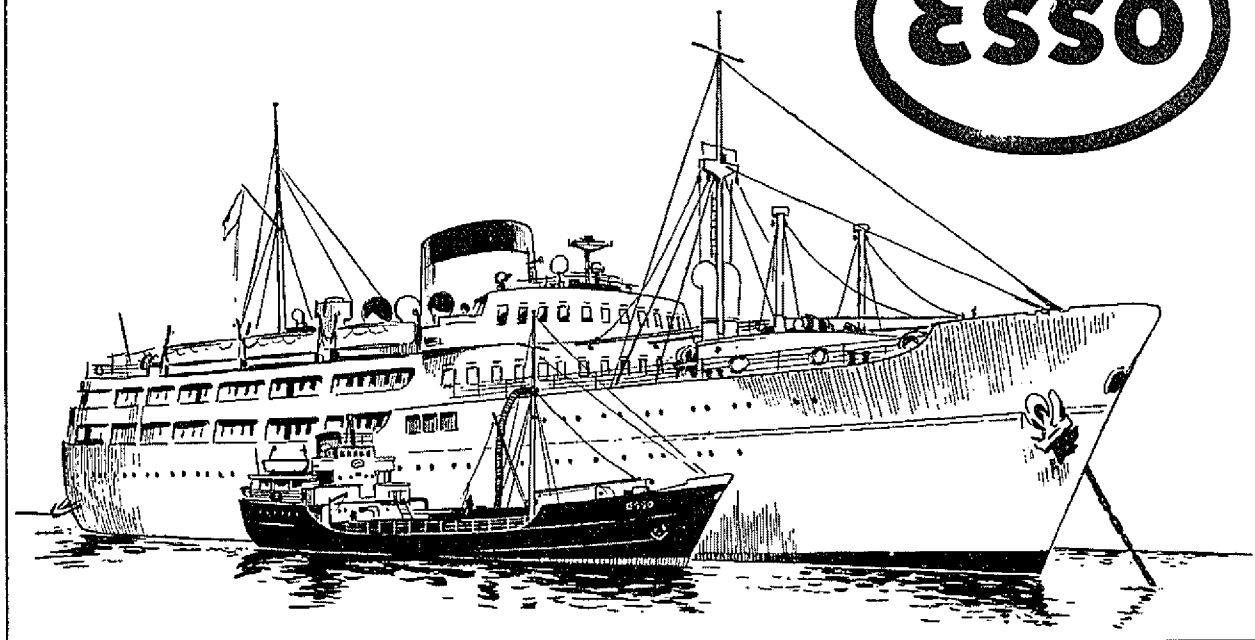
Et lignende fænomen blev den 10. august året efter iagttaget fra den hollandske damper „Valentijn“ i det sydkinesiske hav. Her lyste først hele den østlige horisont op, derefter nærmede et hastigt roterende lyshjul sig skibet — „egerne“ i dette hjul løb tilsyneladende horisontalt hen over havspejlet, passerede direkte „igen-nem“ skibet og fjernede sig atter i vestlig retning, mens lyshjulet snurrede den modsatte vej. Skønt månen var borte, lå alt om bord badet som i et fuldmåneskær.

Hvad der egentlig skete, vil næppe nogensinde blive opklaret. Havet er det element, der skjuler de fleste gåder for os.

V. J. Brøndegaard.

I enhver havn - til enhver tid . . .

International Bunkerolie
Essomarine Lubricants



Kabelskibe arbejder ikke blot i havblik!

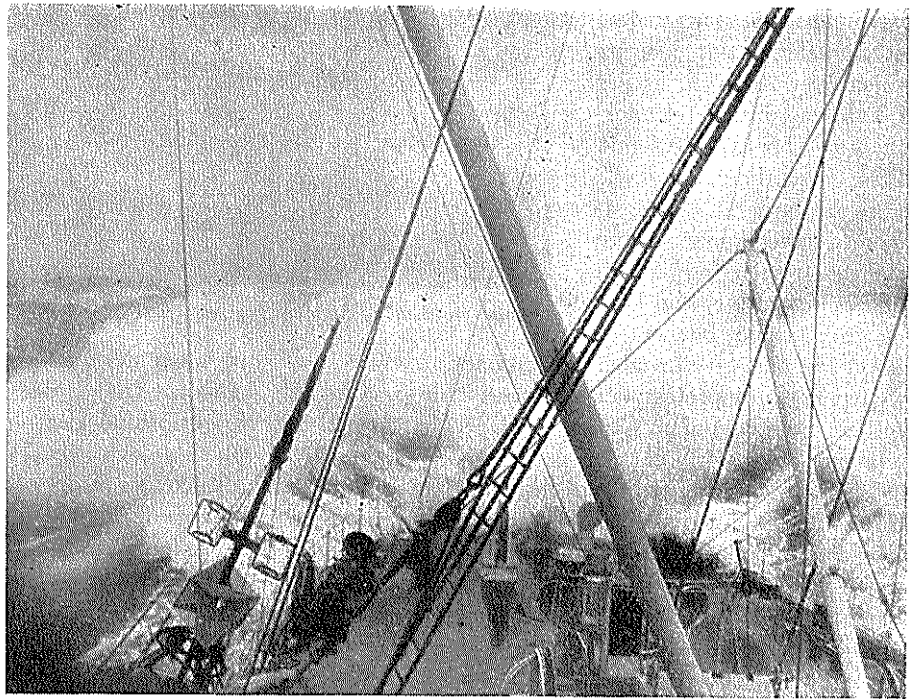
Det undersøiske telefonkabel over Atlanten har nu været i brug i næsten et år. Forbindelsen blev etableret den 25. september 1956 efter mere end to års intenst arbejde. Kablet var det første telefonkabel, der nogensinde var blevet udlagt over et af de store have. Det kabel, som i forvejen lå på bunden af Atlanten, er et telegrafkabel. Helt siden 1927 havde man imidlertid været i stand til at telefonere fra Europa til USA og omvendt, men det skete pr. radio-telefon-forbindelse, der ofte forstyrres af de atmosfæriske forhold.

Da arbejdet med telefonkablets udlægning påbegyndtes, bragte „Vikingen“ en artikel om den opgave, det britiske kabelskib „Monarch“ gav sig i lag med. Nu foreligger der imidlertid oplysninger om de vanskeligheder, mændene om bord i verdens største kabelskib kom ud for.

Det 8.050 tons store skibs 130 mands besætning blev udvidet med tolv teknikere fra American Bell Telephone Company. Skønt der kun arbejdedes med kabeludlægningen i sommertiden, hvor Atlanten plejer at vise sig nogenlunde fra sin behagelige side, kom besætningen ud for meget hårdt vejr. Men arbejdet fortsatte, trods vejret. Var man begyndt med udlægningen af en vis længde kabel, fortsatte man, indtil den var færdigudlagt. Selv i september 1955, da skibet fik en snert af

orkanen „Lone“ at mærke, blev der udlagt kabel. Søerne tårnede sig op i et forfærdeligt raseri og hamrede ned over dækket på skibet med dets tunge last i kabeltankene. Kablet blev udlagt efter planen og til tiden!

Kablet — et tvillingekabel — blev udlagt over en afstand af 2.260 sømil, og det går fra Oban i Skotland til Clarenville på New Foundland. Udlægningen foregik over stævnen på



Under sådanne vejrforhold måtte „Monarch“ også arbejde!

„Monarch“ med en fart af seks sømil i timen. Kablet ligger ikke så lidt nordligere end det telegrafkabel, der i forvejen lå på bunden af Atlanten.

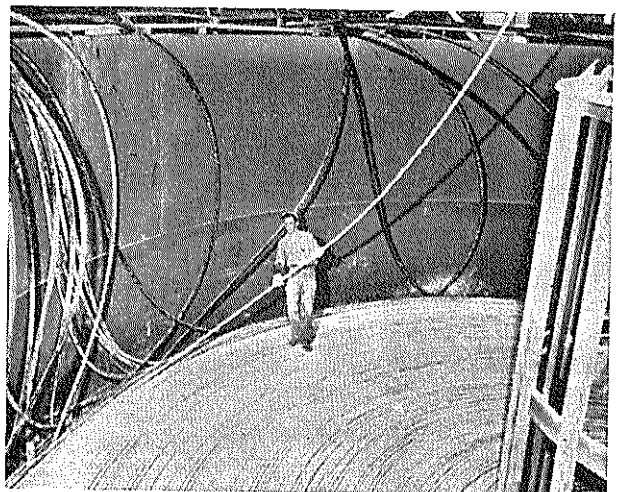
Det nye telefonkabel har været flittigt benyttet i den tid, det har været i drift. I december måned sidste år gik gennemsnitligt 870 samtaler hver dag den ene eller den anden vej gennem kablet over Atlanten!

Den første part af tvillingekablet var udlagt allerede i september 1955 og blev ved hjælp af flydende tromler bragt i land i Skotland. Den anden part blev bragt i land på samme måde på New Foundland i august sidste år. I alt havde selve udlægningen kun taget syv måneder!

Det var nødvendigt at udlægge to kabler, fordi hvert af dem kun tillader samtaler at gå igennem een af vejene. De to kabler ligger ca. 20 sømil fra hinanden på



Den anden part af kablet blev bragt i land på New Foundland sidste år ved hjælp af flydende tromler.

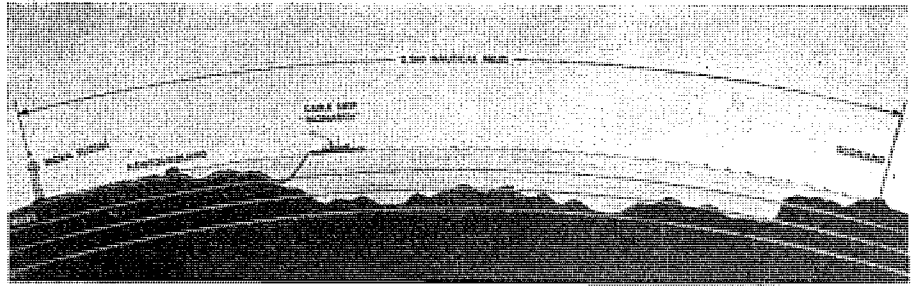


En af kabel-tankene om bord i „Monarch“, der allerede nu er i gang med nye opgaver.

havbunden. For at undgå, at samtalerne dør hen på vejen over Atlanten, er der i kablerne installeret „forstærkere“ for hver 40 sømil. Disse forstærkere, der skulle være konstrueret sådan, at de med lethed kunne passere skibets tromler og øvrige udlægningsudstyr, skal kunne fungere på bunden af havet i mindst tyve år uden reparationer.

Hele det store projekt, der fuldførtes efter samarbejde mellem Storbritannien, Canada og USA, har kostet 42 millioner dollars!

Planerne om udlægningen begyndte først at tage form, efter at en ny type søkabel, der var udlagt mellem Florida og Cuba, viste sig fuldt tilfredsstillende. Nye, store opgaver venter kabelskibene i de nærmeste år. England, Island og Danmark samarbejder således for



Denne profil af havbunden viser, at det lange søkabel ikke ligefrem ligger på en golfbane!

tiden om udlægningen af et søkabel mellem England-Færøerne-Island, der både skal lette telefon- og fjernskriverforbindelsen mellem øerne indbyrdes og det europæiske kontinent.

Takket være det nye kabel mellem Skotland og New Foundland, kan man nu — næsten uden forstyrrelser — telefonere mellem København og New York og omvendt — hvis man altså har råd! Taksterne tillader ikke „telefonpjatter“ at udfolde sig!

—wig.

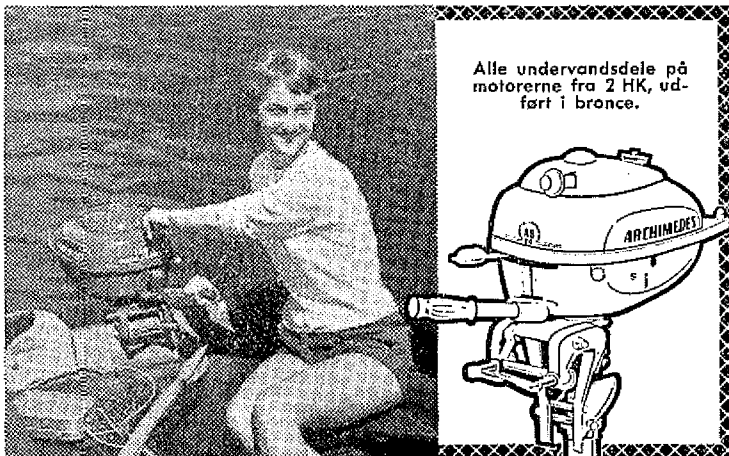
Legat

Den 4. juli, på de hempelske firmaers stiftelsesdag, er den årlige legatydelse fra J. C. Hempel's Legatfond uddelt til følgende:

Georg Stages Minde (til beklædning), Søfartens Bibliotek, Søfartsklubben, Bombebøssen, Sømandsforeningen af 1856, Indenlandsk Sømandsmission, Danmarks Fiskerhøjskole, Middelfart (Iripladser), Navigations-

skolerne (til uddeling af flidspræmier), Søfartens Hygiejnekomite, Sømandshjemmet Bethel, Københavns Maskinskole, Aage Falk Hansen (til arbejde indenfor arbejdsledige søfolk), Dansk Styrmandsforening, Søfolkenes Mindehotel, Dansk Sømandskirke i fremmede havne, Danmark-Amerika Fondet, Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre skibe, Skoleskibet Danmark, Danmarks Skibsfører Forening, Foreningen for skandinaviske sømandshjem i fremmede havne.

Prikken over „i“ med ARCHIMEDES



Alle undervandsdele på motorerne fra 2 HK, udført i bronze.

ARCHIMEDES

giver de bedste sommerminder

Kvalitet fra top til tå

Den verdenskendte
ARCHIMEDES Motor

Forlang tilbud og demonstration

Bese vor udstilling, Trondhjems-gade 9,
København

Og vor udstilling i Horsens
Andreas Flensborgsgade

Forhandler på Fyn:
Firmaet Holm & Høgsberg
Kanalvej 49, Odense

Her i København forhandles ARCHIMEDES også af:
Dansk Baadeservice, Skovshoved

V. H. LANGEBÆK & SØN

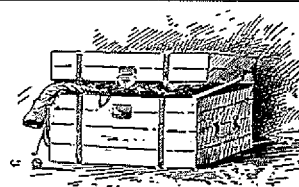
CIVILINGENIØRER

TRONDHJEMSGADE 9, KØBENHAVN

TRIA 5400

... fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



Foregangsmænd

Hvis De synes, at De ryger for meget, er der grund til at sende Chr. IV's søfolk en „venlig“ tanke. Tobakken — navnlig skråtobakken — vandt nemlig herhjemme først rigtig indpas i flåden. Chr. IV betragtede tobakken som et lægemiddel og sagde om den og søfolkene bl. a.: „Skibsfolket tog det (tobakken) gjerne an istedetfor Frokost!“

Oprofrelse

Selv om Chr. IV's regeringstid står som en af de mest strålende epoker i dansk historie, betød den ikke lutter held og fremgang for Danmark. I marts 1645 ventede man et svensk angreb mod København, og Chr. IV gav derfor ordre til, at borgerne skulle aflevere fartojer til sænkning i havneindløbet, der derved gjordes smallere. Flere småskippere mistede dermed deres eksistensmuligheder. Heller ikke de mere velhavende gik ram forbi, og mange storkøbmænd udrustede frivilligt krigsskibe til flåden på egen bekostning!

Sokongen manglede penge!

Brylluppet mellem søkongens søn, den senere Chr. V, og prinsesse Magdalene Sibylle den 5. oktober 1634 er den mest overdådige festlighed, Danmark nogensinde har oplevet. Den kostede så mange penge, at Chr. IV i resten af sin regeringstid kunne mærke det på sine finanser. Prinsens dyre hofholdning bidrog ikke til finansproblemerne løsning, og kort tid efter brylluppet truede Fjerde Christian i en skrivelse til rigsrådet med at sælge hele flåden, hvis han ikke fik økonomisk støtte!

Morgenbrød måtte ikke bringes til Nyboder!

Da Chr. IV havde bygget Nyboder, sørgede han også for, at flådens by fik sin egen bager. Han hed Abraham Holterman. Da han havde svært ved at klare sig i konkurrencen med byens andre bagere, blev det i 1646 disse forbudt at bringe brød til Holmen faste stok!

De var skræppe i munden!

Nyboderkonerne var i midten af det syttende århundrede så slemme til at bruge skældsord og „ubekvem tale“, at Chr. IV truede dem med tugthus!

Studenter og bådsmand

På samme tid herskede der et forbitret had mellem studenter og søfolk, og det kom tit til slagsmål mellem dem i gaderne rundt om Nyboder. Når man ville ramme en københavnsk student på hans ære, kunne man ramme plet ved at sige, at han „skikkede sig som en bådsmand“!

Eet trin ned!

Under et besøg hos den kendte minør Victor Busch, der bor i Tigergade, besøgte jeg hans interessante samling af maritime minder, der tilsammen udgør et helt lille museum. I lejlighedens forrum hænger under loftsbjælken en åre, der er det hidtil eneste spor efter en bugserbåd, som forsvandt ud for Hirtshals under krigen. Når man passerer den, skal man passe godt på hovedet, for der er i forvejen kun 190 centimeter fra gulv til loft. Da vi gik fra dagligstue til spisestue, sagde Busch: „Pas på, der er eet trin ned!“ — Det var der også, selv om det kun var 4 cm højt!

Sådan skaffedes der penge til Nyboder

Nyboder, der oprindeligt hed „Kongens de nye Boder“, blev delvis bygget for penge, der kom ind ved en afgift som i 1631 pålagdes alle danske skibe!

Ikke til at standse!

Men tilbage til nutiden — eller rettere fremtiden: Hvor store tankskibe vil der mon blive bygget? — Der tales og skrives så meget om, at farvandene, havnene og skibenes materialer vil sætte grænsen. Man har bl. a. ment, at supertankererne i hårdt vejr vil blive udsat for langskibs påvirkninger, som de ikke i længden vil kunne tåle. „Svensk Sjöfarts Tidning“ peger imidlertid på et andet problem, som meget nemt kan sætte grænsen for tankskibenes fortsatte voksen: Bladet hævder nemlig — med eksperter som kilde — at en 85.000 tons tanker behøver hele tre sømil at stoppe op på, selv om maskinen går fuld kraft bak! Hvis der kommer mange tankskibe af denne størrelse, bliver havet mere risikabelt at færdes på end Køgevejen en søndag eftermiddag! Det svenske blad spår, at man efter international overenskomst vil sætte en grænse for maskinkraften i skibe over en vis størrelse for derved at mindske risikoen!

Vandroret ville blive slidt op!

Baron Juel-Brockdorff, som selv har sejlet vandet i havene tyndt, fortæller i et brev til „slopkisten“, hvor svært det er at tomme verdenshavene: Hvis man lod en vandmasse på een kubikkilometer pr. minut løbe gennem et rør, ville det vare ca. 2.500 år, før vandet var borte! — Det står læserne frit for at forsøge sig — hvis de altså kan finde et passende sted for vandet at løbe ud!

Sofart og æsler

I det fjerde århundrede f. Kr. var æsler ligeså vigtige på mange af babylonernes skibe som den ordinære besætning, fortæller admiral Briand de Crevecoeur i sin sidste bog, „Havets Pionerer“. På floderne Eufrat og Tigris benyttede babylonerne sig af skjoldformede, helt runde fartojer med spanter af pilegrene — overtrukket med huder. De største af fartojerne kunne bære en vægt af helt op til 25.000 kg. Besætningen var på to mand og eet eller flere æsler! Fremdriften ad floderne til bestemmelsesstederne besorgedes udelukkende af strømmen. Søfolkene havde kun at styre med hver sin åre, mens æslerne bare gloede på! Æslerne fik først noget at bestille, når båden skulle tilbage igen. Når godset var udlosset, pillede besætningen ganske simpelt fartojet fra hinanden og lod æslerne om at bringe både dette og eventuelt dem selv hjem igen!

Norsk skibsfart den største kunde

Norge var i 1956 den vesttyske skibsbygnings største kunde, fremgår det af en beretning, som den vesttyske værftsforening har udsendt. Norske redere bestilte sidste år 178.000 brutto-tons nybygninger i Vesttyskland. England — Tysklands værste skibsbygnings-konkurrent her i Europa — kom på andenpladsen med ialt 89.000 tons bestillinger. Nummer tre var USA med 61.000 tons, og nummer fire var Sovjetunionen med ordrer på ialt 49.000 tons.

16.400 skibe i Marseilles

Skønt 70 procent af Marseilles havn blev helt ødelagt under den sidste verdenskrig, var genopbygningen allerede afsluttet i 1949, da havnen nåede samme kapacitet som før krigen. Nu andrager omsætningen i havnen mellem 18 og 20 millioner tons gods om året. 16.400 skibe anløb havnen alene i 1954 og ilandsatte eller tog om bord ialt 1,2 millioner passagerer. Havnens kajkraner kan tilsammen klare 711 tons i eet løft!

70 havundersøgelser-skibe fra 27 lande i aktivitet på een gang

Vi er i den grad blevet stopfodre: med spændende meddelelser om kunstige jorddrabanter, astronomiske observationer samt arktiske og antarktiske ekspeditioner, at mange mennesker har fået den opfattelse, at det internationale geofysiske år udelukkende drejer sig om himmelrummets samt Syd- og Nordpolens udforskning. Men det internationale geofysiske år, som begyndte den 1. juli, vil også gå over i historien som de store havforsknings år.

Ikke mindre end 70 havundersøgelser-skibe med videnskabsmænd fra 27 nationer vil være på farten i det geofysiske år for at aflure verdenshavene mange af deres endnu uløste gåder.

Skibene vil først og fremmest operere på Atlanten og i Stillehavet samt — i mindre udstrækning — i det indiske hav samt i arktiske og antarktiske have. Et af hovedformålene med skibenes og videnskabsmændenes udsendelse er at udforske havstrømmene på forskellige dybder. I virkeligheden ved man, når overfladestrømmene undtages, meget lidt om havstrømmene. Dette skyldes, at det er både vanskeligt og meget kostbart at måle havstrømmene på større dybder. Imidlertid har øst og vest nu — i en tid, hvor man strides om alt muligt andet — sluttet sig sammen om at udforske havene i større udstrækning.

Det er ikke bare videnskabelig nysgerrighed, der får de 27 lande til at udsende havforsknings-skibe. Udforskningen af havstrømmene vil kunne få praktisk betyd-

ning. Havstrømmene flytter kolossale vandmasser fra de kolde have ved Syd- og Nordpol til Ækvator og tilbage igen, og disse bevægelser kan være af stor betydning for vejrliget de forskellige steder på kloden, siger videnskaben. Derfor vil en effektiv og — bogstaveligt talt — tilbundsgående udforskning af havstrømmene måske føre til, at meteorologerne bliver i stand til at varsle vejret længere tid i forvejen, end det er tilfældet nu.

Videnskaben har endnu en vægtig grund til at udforske havstrømmene: Jordens befolkningstal vokser med faretruende hast, og mange eksperter hævder i dyb alvor, at menneskene vil dø af sult i løbet af få århundreder, hvis ikke en atom-krig forinden tynder ud, eller hvis menneskeheden ikke selv finder muligheder for at ernære stadig flere mennesker. Derfor må mennesket i fremtiden udnytte havets rigdomme i endnu større udstrækning end før. For at kunne gøre dette, er det nødvendigt, at man skaffer sig større viden om havstrømmene.

Det er givet, at samtlige nationer, der deltager i disse havforskninger, udveksler resultater og optegnelser, således at man kan danne en mosaik af de mange brudstykker. Meget er allerede blevet gjort for at udforske verdenshavenes gåder, og Danmark har altid været med i forgrunden på dette område. De mange videnskabsmænd, som nu drager ud på havene, vil i mange tilfælde kunne drage nytte af de forsknings-resultater, „Galathea“-ekspeditionen hjemførte.

Det havde nu været rart, om Danmark i det internationale geofysiske år stadig havde haft et havforsknings-skib som „Galathea“! —*wig.*

LARSEN COGNAC

FINE CHAMPAGNE T.V.F.C.

Invincible!

„Skipper Skræk“ rammer plet!

H. C. Røder: „De sejlede bare“.

I kommission hos Høst & Søn. Pris 28,00, indb. 42,50.

Hvis alle bøger var ligeså gode som „De sejlede bare...“, ville det være een stor, dejlig oplevelse at være anmelder!

Kaptajn H. C. Røder har evnen til at være med, hvor der foregår noget. Han forstår at indsuge og akkumulere indtrykkene, og han forstår at fortælle om det, han har oplevet. Den sidste egenskab er meget sjælden blandt søfolk, og det er vel derfor, der er udgivet så få bøger skrevet af søfarende.

Røder beretter ikke alene om sine egne oplevelser under krigen. Han fortæller hele den danske handelsflådes historie i de fem forbandede år, og han gør det grundigt! Vi hører om hvert eneste dansk skib, som krigsforliste — både uden for spærringen og hjemme.

Men Røder er bedst, når han beretter om sine egne oplevelser. Han har humor og forstår at servere en anekdote — og dem er der mange af i denne ellers dybt alvorlige bog. Selv i kapitlet om hans eget skibs grufulde forlis gnistrer humoren. F. eks. da Røder fortæller om skibsdrengen på fjorten år, som står og lodser resten af besætningen i en af bådene, mens skibet synker. Til sidst står kun styrmanden og drengen tilbage ved dækkene, og styrmanden giver purken besked om at springe. „After you, Sir!“ svarer knægten, hvorpå han af styrmanden bliver taget i kravetøj og bukseende og smidt i båden!

Under konvojrejserne sejlede mange af skibene med spærreballoner oppe, og det får Røder — mens fjendtlige ubåde ligger i nærheden — til at tænke på, da han som barn var på skoleskovtur med ballon i hånden!

Røder har ikke for ingenting fået kælenavnet „Skipper Skræk“ (på det punkt ramte tyskerne i alle tilfælde plet!) Røder går nemlig — ligesom „Popeye the sailor“ — lige på og hårdt. Han langer ud mod folk med tilbøjelighed til „kolde fødder“, mod „kontoriusseri“ og meget andet. Han gør det ikke bare i bogen — nu bagefter. Han gjorde det også under krigen — uden persons anseelse og uanset nationalitet.

I Casablanca giver forfatteren en brovtende, ubehøvelig og fuldstændig usøkyndig amerikansk kaptajn fra flåden tørt på ved at tiltale ham som „that fellow“! — Hvis de allierede selv havde haft flere mænd af Røders slags, havde de sikkert vundet krigen endnu hurtigere!

De spændende episoder, hvor Røder selv var „helten“, fortælles uden praleri. Vi hører også om, hvordan Røder selv bliver en lille smule til grin: Hans skib beskadiges stærkt ved en mineekspllosion og må styres i havn ved hjælp af håndrat. Røder skælder og smelder over søfolkenes dårlige sømandsskab, for skibet sejler konstant i zig-zag, ligegyldigt hvor meget rorgængerne slider i det. Da man endelig når i havn, opdages det, at det meste af roret mangler! Søfolkene har altså en hel nat igennem stået og drejet på et stort, svært rat uden nytte! Røder må bagefter bide alle ukvemsord i sig igen og servere en forsoningsdram.

Det kan virke en lille smule forvirrende, at man midt i forfatterens egne oplevelser flere gange bliver afbrudt for bl. a. at skulle høre om den skæbne, der ramte danske skibe hjemme. Men Røder har trods alt forstået at kæde stoffet godt sammen, så overgangene ikke føles alt for bratte.

„De sejlede bare...“ er ikke alene en god, men også en smuk bog. Indbinding og smudsomslag er pænt arbejde, og illustrationerne tip-top. Bogen indeholder ialt 415 fotografier, hvoraf mange har stor historisk værdi. Nogle af dem har man måske nok set før.

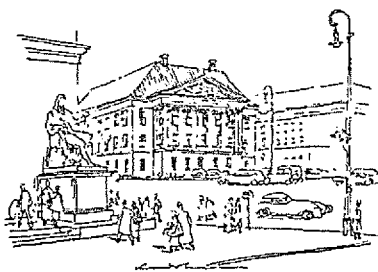
Der ligger et stort arbejde bag denne bogs tilblivelse, og det skyldes kun Røders terrieragtige stædighed, at vi får glæden at kunne læse den i dag. Han har i årene efter krigen rendt mange forlag på dørene med sit stof, og heldigvis lykkedes det ham endelig at finde et forlag, der var mindre landkrabbe-minded end de fleste andre, og mange rederier og private har støttet bogens udsendelse økonomisk. Hans Kongelige Højhed Prins Axel har givet bogen „det blå stempel“ ved at skrive forordet til den.

Hver en øre, der kommer ind på „De sejlede bare...“, er rent overskud på grund af de store tilskud. Det er Røders ide, at pengene skal indsættes på en spærret konto og bruges til udgivelsen af et værk om den danske skibsfarts historie fra før århundredskiftet til i dag. Men planens udførelse afhænger af, om skattedirektoratet vil afholde sig fra at beskatte Røder for de penge, der indsættes på den spærrede konto. Forfatteren har ansøgt for længe siden og rykket for svar adskillige gange — men uden resultat. Den danske, statslige „kontorius“ er såmænd en mægtigere fjende end Hitlers ubåde under den sidste krig!

„De sejlede bare...“ fortjener at blive læst af alle danske — navnlig af dem, der kender mindst til søfarten og sømandens kår!

Bogen er et godt eksempel på, at man ikke absolut behøver at være doktor eller professor for at skrive historie. Det er måske tværtimod en fordel, at ikke-akademikere sommetider gør det.

O. L.



HANDELSBANKEN

HOVEDSÆDE:
HOLMENS KANAL 2
KØBENHAVN K



93 AFDELINGER
OG FILIALER OVER
HELE LANDET

— den moderne bank med de gode traditioner

Merchant Ships

Skibsfart og skibsbygning er mere end noget andet erhverv internationalt betonet. Her er et eksempel: En græsk skibsreder bosiddende i London placerer en ordre på et fragtskib hos et japansk værft. Skibet skal sejle under Liberias eller Panamas flag, og dets maskineri er bygget på dansk licens.

Eksemplet er hentet fra forordet til den enegelske håndbog „Merchant Ships“, som nu er udkommet for femte gang. De to første år omhandlede bogen udelukkende britisk byggede skibe, men de tre sidste årgange har også behandlet skibe fra de største skibsbygningslande verden over. Femte årgang, der er betydeligt større end forgængerne, bringer et index for alle skibe omtalt i denne og de foregående udgaver.

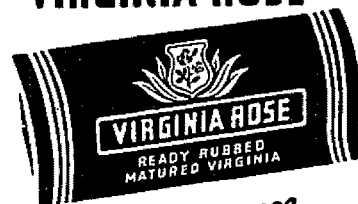
Hvert af de store skibsbygningslande — deriblandt Danmark — har sit eget afsnit i bogen. Der gives en oversigt over, hvad hvert enkelt værft afleverede af skibe på over 1.000 brt i 1956. Bogen indeholder næsten 200 illustrationer — både tegninger og fotografier, og for Danmarks vedkommende er der fotografier af m/s „Gripen“ og m/f „Halsskov“ samt tegninger af m/s „Holthav“ og m/s „Bogota“. Hvert af disse skibe er omtalt meget indgående.

Bogen indeholder også en liste over skibsrederne og deres nye skibe samt flere mindre afsnit om f. eks. søsætninger, tankskibe og et interessant forord af den kendte skibbygnings-ekspert A. C. Hardy, der blandt sidste års mest bemærkelsesværdige skibe nævner det danske polarskib „Magma Dan“.

I udgiverne, Adlard Coles Ltd.s forord takker man de mange organisationer, der har hjulpet med til indsamling af oplysninger. Her kaldes Sveriges Varvsindustri-förening for „Sveriges Varvsindustötrening“, men tydeligvis indeholder denne interessante håndbog ikke større fejl.

Bogen kan bestilles hos de fleste danske boghandlere, og prisen er 30 s. netto, Adlard Coles Limited er hjemmehørende i Southampton. O. L.

VIRGINIA ROSE



Alt skibsarbejde udføres

Sejlmagermester O. C. Beck

GL. JERNBANEVEJ 32, VALBY
Telf. Valby 3882



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 - TELEGR.-ADR.: MERSK

Tankskibsflåden 3,5 gange så effektiv som før krigen

Suez-krisen kostede Europa omtrent 350 mill. kroner om måneden.

Tankskibene har med deres kølvandsstriber skrevet verdenshistorie mere end een gang. De var med til at vinde den anden verdenskrig for de allierede, og navnlig betød det uhyre meget for Storbritannien, at det kunne disponere over ca. hundrede store og fuldt moderne norske tankere på et tidspunkt, da det stod alene i kampen mod Hitler. Uden tilstrækkelige olieforsyninger, hvilket vil sige uden tankskibe, havde de allierede ikke kunnet knække nazismen.

Men vi behøver ikke at gå mere end nogle måneder tilbage i tiden for at se, hvor afhængige vi også i „fredstid“ er af olieforsyningerne. Uden den store flåde af tankskibe var den vestlige verdens produktionsapparat gået næsten helt i stå under Suez-konflikten.

I Dansk Esso's sidste årsberetning oplyses det, at 40 procent af den olie, Europa får fra det mellemste Østen, går gennem store rørledninger til udskibningshavnene i det østlige Middelhav, mens 60 procent går igennem Suez-kanalen.

Irak mistede 5 millioner kroner om dagen.

Under Suez-konflikten blev Suez-kanalen lukket helt for sejlads, og samtidig blev en af hoved-rørledningerne fra Irak til Middelhavet sat ud af drift. Tankskibene måtte nu gå syd om Afrika, og derved forlængedes sejltiden betydeligt, så at Europa kun kunne regne med at få tilført 60 procent af de normale oliekvanta fra Mellem-østen.

Så kom USA imidlertid til assistance med et løfte om at forsyne Europa med olie f. eks. fra USA og Venezuela. I krisens første seks uger leveredes der under det amerikanske hjælpeprogram ca. 70.000 tons olie til Europa om dagen. Det lykkedes at dække 82 procent af Europas normale olieforbrug under krisen.

Tankskibene fik endnu mere travlt, end de plejer, og modtoges overalt på næsten samme måde som den meget omtalte „båd med bananer“ herhjemme lige efter krigen.

Men trods alt var Suez-krisen Europa en dyr historie. I Essos årsberetning anslår man tabet til at ligge et sted mellem 280 og 350 millioner danske kroner pr. måned under hele konflikten. Endnu værre var situationen dog for Irak, der mistede næsten fem millioner danske kroner i olieindtægter hver dag under krisen.

Tankskibsrederne tjente naturligvis store penge under Suez-krisen. Fragterne røg i vejret med en hastighed, der nærmer sig lydets. Men umiddelbart efter krisens „løsning“ begyndte fragterne at falde igen. Dette var i og for sig meget naturligt. Men fragterne raslede ned på et niveau, man ikke havde kendt til i mange år. Tankskibsrederne fik virkelig sandheden i ordene om, at inden for skibsfarten „kommer der altid en bølgedal efter en bølgetop og omvendt“, at føle. Medvirkende til dette var, at man i flere lande stadig opretholdt benzin-

og olieationering. Mange fabrikker, der havde planlagt at gå fra kul- til oliefyring, holdt sig til kullene.

I Essos årsberetning fremhæves det, at planerne om bygning af nye kæmperørledninger fra mellemøstlige oliecentre gennem mere politisk stabile områder til Middelhavet samt placeringen af ordrer på tankere på op til 100.000 tons dødvægt vil indebære, at Europa under eventuelle nye stridigheder omkring kanalen og mellem de tilstødende lande ikke vil være så ilde stedt som sidst.

Større og hurtigere!

Det nævntes i indledningen til denne artikel, at tankskibene udgør over en fjerdedel af verdenstonnagen. For at være helt nøjagtig udgør tankskibene 26,8 procent af tonnagen. Ved årsskiftet var hele verdens tankskibs-tonnage 2,4 gange så stor som i 1939. Men, hedder det i Dansk Dampskibsrederiforenings interessante årsberetning, i transporteffektivitet regnes tankerflåden i virkeligheden for at være ca. 3,5 gange så stor som før krigen. Dette skyldes selvfølgelig, at tankskibenes fart er blevet betydeligt større, samtidig med at man — takket være hypermoderne installationer — er i stand til at laste og losse hurtigere end før.

Rederiforeningen fremkommer i sin årsberetning med mange interessante tal om tankskibene. Det oplyses bl. a., at 48,3 procent af tanktonnagen er motorskibe og 46,4 turbineskibe. Kun 5,3 procent er udrustet med almindeligt dampmaskineri.

Det oplyses endvidere, at 40 procent af verdens tankskibe ejes af olieselskaberne. 53 procent ejes af private rederier, og ca. 7 procent er statsejet. Det er naturligt, at olieselskaberne ejer så stor en del af tankerflåden, men de 40 procent er ikke så imponerende, som man først skulle antage. I 1950 ejede olieselskaberne nemlig 45 procent af tankskibstonnagen, mens de private rederier ejede 41 procent. Hele 14 procent var dengang statseje. Rederne er således blevet mere tankskibs-mindede. Denne udvikling har også karakteriseret dansk skibsfart. Da den anden verdenskrig brød ud, rådede Danmark kun over 22 tankere på tilsammen 108.000 brt. Den 1. januar 1946, da Danmark gik ind i sit første fulde fredsår, var der kun 19 tankskibe på 90.000 brt under dansk flag.

I dag råder Danmark over en tankerflåde på ialt 559.000 brt fordelt på 68 skibe!

USA's førerstilling i fare!

Den danske handelsflådes sidste damptankskib afhændedes allerede i 1953, og vi følger altså på det punkt godt med udviklingen. Aldersmæssigt følger den danske tankerflåde også godt med. Gennemsnitsalderen opgives i Rederiforeningens årsberetning til 8,4 pr. skib og 6,1 år pr. bruttotons. For danske motorskibe i almindelighed er gennemsnitsalderen henholdsvis 19,0 og 10,5 år. Ge-

nerelt er tankskibsflåden således den mest moderne del af vor handelsflåde.

Tilgangen til verdens tankskibsflåde var sidste år på over 3,6 millioner tons dødvægt fordelt på 159 skibe. Afgangen var på grund af de høje fragtrater før og under Suez-krisen minimal i forhold til de foregående år, nemlig på 35 skibe på ialt 383.000 tons dødvægt. Tonnageafgangen udgjorde kun ca. en trediedel af den i 1955.

USA er stadig det største tankskibsland med 17,92 procent af verdenstonnagen. Storbritannien er imidlertid lige i kølvandet med 17,62 procent. Iøvrigt ligger Storbritannien med hensyn til antallet af skibe forrest — nemlig med 555 fartøjer, hvilket er 50 mere end USA. Norge ligger på tredjepladsen med 15,01 procent og Liberia (!) på fjerdepladsen med 13,12 procent. Derefter følger Panama, Frankrig, Italien, Holland, Sverige, Japan og Danmark. Sovjetunionen kommer først på tolvtepladsen, lige efter Danmark.

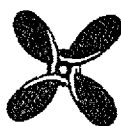
Det varer næppe mange år, før USA må afgive førstepladsen til Storbritannien eller Liberia! I 1946 besad USA 57,0 procent af den samlede tankertonnage i verden, men siden har Amerikas andel i verdenstankflåden været i tilbagegang. Liberias andel er derimod vokset med fantastisk — og ud fra et sundt redersynspunkt — foruroligende hast. Liberia har aldrig tidligere været noget betydende skibsfartsland og skylder ene og alene fremmede eksilredere sin kolossale fremgang som „søfartsnation“.

Flagdiskrimination koster os alle penge!

Flagflugten, der har gjort sådanne lande som Liberia og Panama til „ejere“ af store handelsflåder, skyldes bl. a. de store græske redere, som ved udgangen af 1956 ejede 12 procent af verdens tankertonnage — under forskellige landes flag. Flagdiskrimination er i sig selv en uhensigtsmæssig udnyttelse af verdenstonnagen og en fordyrelse af de internationale søtransporter, skriver Rederiforeningen i sin årsberetning, og de ord har ikke mindst gyldighed for tankskibsfarten.

Ikke alene dansk skibsfart, men hele det danske samfund må med misbilligelse se på flagdiskriminationen. Danmark er i høj grad afhængigt af olietilførslerne inden for både industri, landbrug, fiskeri og transport. og en forhøjelse af oliepriserne betyder en fordyrelse af mange andre varer. Alene det at få olien bragt hjem bliver på den måde dyrere!

Dansk Esso oplyser i sin sidste årsberetning, at Danmark blandt de europæiske lande sidste år rykkede op som det land, der dækker den største part af sit energibehov med olie, nemlig 47 procent mod 39 procent i 1955. Siden den anden verdenskrigs begyndelse er forbruget af olieprodukter her i landet blevet næsten firedoblet, og alene fra 1952 til i dag fordoblet! Det vil altså sige, at Danmark i fremtiden — for stigningen vil fortsætte — vil blive endnu mere afhængigt af tankskibene end nu, hvorfor det alene af den grund er i enhver danskers interesse, at den frie skibsfart får lov at eksistere.



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

Beg og Bitumen Compagniet

Frederiksholms Havnevej

København SV



Indr. Varemærke

Leverandør til Orlogsværftet

Supplier to the Royal Danish Naval Yard

BAT-EMULSION

Skibsrederne Niarchos og Onassis, som Grækenland forgæves har forsøgt at lokke hjem igen, har — som allerede nævnt — været toneangivende med hensyn til flagdiskriminationen. Men de er ikke de eneste redere, der benytter sig af de fordele, flagflugten byder på. USA kan takke sine egne redere for, at det rimeligvis om få år bliver distanceret af Panama eller Liberia som verdens førende tankskibs-nation. En meget stor del af Liberia og Panamas tankflåder ejes nemlig af selskaber i USA.

„Rekord-tankerne“ gennem seks år.

Supertankerne har i årene efter krigen været et af de evigt tilbagevendende samtaleemner inden for skibsfarten. Hver gang der er blevet bygget et tankskib bare et par tusind tons større end de hidtil største, har mange mennesker tænkt, at nu måtte grænsen vist være nået. Rederiforeningens årsberetning indeholder en interessant liste over „rekord-tankerne“ gennem de sidste år:

I 1950 var verdens største tankskib på 28.330 tons dødvægt. Det hed „Velutina“. I 1952 slog Niarchos rekorden med sit „World Unity“ på 31.745 tons. Året efter svarede Onassis, så det for alvor gav genlyd i skibsfartsverdenen. Men forinden havde B. P. Tanker Co. med „British Sailor“ sat rekorden knapt 100 dødvægt-ton i vejret. Onassis derimod lagde over 13.000 tons til rekorden med „Tina Onassis“. Så var det igen Niarchos' tur. I 1954 mødte han frem med „World Glory“ på 45.509 tons. Få måneder senere svarede Onassis med „Al-Malik Saud Al-Awal“ på 46.550 tons. I 1955 bragte Universe Tankships Inc. rekorden op på 56.089 tons dødvægt. Skibet hed „Sinclair Petrolore“. Samme selskab fik imidlertid sidste år afleveret „Universe Leader“, der gav rekorden endnu en kæmpetand i vejret. „Universe Leader“ er på 85.515 tons dødvægt.

„Universe Leader“ har en længde af 250 meter. Bredden er 38 meter og dybgangen 14 meter!

Gennemsnitsstørrelsen for tankskibe på over 5.000 tons var ved begyndelsen af dette år 16.930 tons dødvægt. Gennemsnitsstørrelsen for de tankskibe, der afleveredes i sidste halvdel af 1956 var 31.100 tons dw. Ved udgangen af 1956 var der verden over 322 tankere på over 24.000 tons dødvægt.

Kæmperne er ikke noget for os!

Men vi kan vente endnu større tankskibe. Flere helt store tankere er allerede afleveret i år, og ved udgangen af 1956 var der 622 (!) tankskibe på over 24.000 tons dødvægt i ordre. Heraf var 150 på over 45.000 tons dødvægt. Desuden var to tankere på hver 100.000 og een på 106.510 tons i ordre.

Vil Danmark forsøge at være med i dette fantastiske kapløb?

Rederiforeningen svarer nej. I 1956 afleveredes fra Odense Staalskibsværft det 26.400 tons „Esso Århus“, og desuden har Esso kontraheret om to 32.000 tons tankere, der skal afleveres fra samme værft i 1959 og 1960. Disse skibe vil sikkert stadig være blandt de — efter danske forhold — allerstørste. Tankskibe på om-

kring 19.000 tons vil sikkert blive foretrukket af danske redere. Der er grænser for, hvor store skibe danske farvande og havne kan tage. Prøvestenshavnen og oliehavnen i Nyborg kan højst tage tankskibe på op til 35.000 tons.

Internationalt set er navnlig tankskibe på mellem 45.000 og 50.000 i vælten for øjeblikket. Skibe på 35.000 tons kan fuldt lastet gå igennem Suez-kanalen, og i ballast kan skibe på op til 65.000 gå igennem kanalen.

Ved udgangen af 1956 skønnedes der at være kontraheret tankskibe på tilsammen 29,9 millioner tons dw verden over. De sidste af disse skibe vil dog først være afleveret i 1964. Af den kontraherede tonnage er ca. 10 millioner tons bestilt af de store olieselskaber, mens 19,9 millioner tons er bestilt af private redere, deraf ca. 5,3 millioner alene af Onassis, Niarchos og andre græske redere, der har fundet ly for skatteplagen i udlandet.

Det er vældige kapitaler, der investeres i kæmpe-tankerne. En tanker på ca. 65.000 tons koster omkring 100 millioner kroner.

Tankskibene har fået vokseværk. Spørgsmålet er, om dette vokseværk ikke vil blive en pine for rederne. Tiden vil vise det!

Otto Ludwig.

Fra arkivernes interessante verden

Ved Carl Østen

Hjertensgode Kejserinde Dagmar

Den danskfødte Prinsesse Dagmar, som gift med Czar Alexander III blev Kejserinde Maria Feodorowna af Rusland, glemte aldrig at vise godhed mod danske, høj som lav. Aftenen efter deres bryllup (1866 i St. Petersborg) blev der givet gala-forestilling i teatret. Trods det store run på billetter — folk var jo strømmet dertil fra næsten hele landet — havde hun reserveret en række pladser på gulvet til officererne og en etage-loge til en del af de menige orlogsgaster, der var ombord i den danske orlogsmænd, som havde ført hendes danske slægtninge dertil. Invitationen af de danske marinere rygtedes i land med det resultat, at folk kom ombord for at købe billetter, for hvilke der blev budt helt op til 40 rubler pr. styk, en meget stor sum penge dengang. Men ikke en ville sælge, cpsat på, som man var, at ville se „vor prinsesse“ i aftenens strålende ramme. Vild jubel slog hende innøde, da hun gjorde sin entre, men midt i al festiviteten med hilsen rundt om til alle sider glemte hun ikke at give et særligt nik til danskerne såvel nede som oppe. „Hun glemte ikke sine landsmænd under al pragten og herligheden,“ hedder det. — Engang senere, i 1880, var atter en dansk orlogsmænd i St. Petersborg. En dag lige inden afsejlingen derfra, da en forrygende storm blæste, sås en damp-chalup med kaleche nærme sig skibet, og lidt efter en hånd viftende med et lommetørklæde ud over rælingen. Det var Kejserinde Dagmars. Da hun trods høj søs besværighed var kommet velbeholden ombord, lød hendes første ord: „Jeg måtte ombord og sige Dem alle farvel, inden De rejser herfra.“

Staten sagde nej til en 2-øre

Det er blevet dyrere at drive Handelsflådens Velfærdsråd — udelukkende på grund af pris- og lønstigninger. Derfor forsøgte rådet at få forhøjet velfærdsafgiften fra 8 til 12 øre pr. dag for hver sejrende dansk sømand. Sømanden skulle herefter selv betale 3 øre om dagen, rederen det samme beløb og staten 6 øre. Repræsentanter for redere og søfarende i Handelsrådet gav på forhånd deres tilslutning til forhøjelsen, men statskassen blev smækket i med et brag!

I sin sidste årsberetning spår velfærdsrådet, at dets virksomhed må nedskæres, hvis prisudviklingen fortsætter. Allerede på nuværende tidspunkt balancerer indtægter og udgifter med nød og næppe, og det er mere, end statens budget gør. Derfor forbliver statskassen sikkert lukket for søfolkene foreløbig.

Selv har Velfærdsrådet i sidste regnskabsår ydet en støtte til forskellige søfartsinstitutioner på ialt 173.513 kroner.

Velfærdsrådets kontor opretholdt i årets løb kontakt med ca. 140 skibsklubber. Skønt idræt ikke er enerådende på klubbernes program, indtager den en fremtrædende plads. Der består et fint idrætssamarbejde mellem de nordiske velfærdsråd. I „Nordisk Verdensserie i Fodbold“ deltog således 552 nordiske skibe sidste år. I sømændenes nordiske friidræts-landskamp deltog 304 mand mod kun 148 året i forvejen. I Velfærdsrådets svømmekonkurrence blev der aflagt 707 svømmeprøver mod 574 året i forvejen.

Film tjenesten har udstationeret tonefilmsapparater ved 29 institutioner i ind- og udland, og der sendes læsestof til 13 institutioner i Danmark og 99 i udlandet. 950 søfolk meldte sig i årets løb til brevskole-kursus. Navnlige søfolkene interesseret i at lære engelsk, regning og dansk.

Velfærdsrådet formidlede i alt 92.000 kroner, som søfolkene indbetalte for kursus, bøger o. lign. Der formidledes billetter til sportsskampe, teatre m. m. for ca. 35.000 kroner, og hjemsendelsen af hyremidler for de søfarende blev ordnet til et beløb af ca. 45.000 kroner!

Der blev aflagt 1.900 skibsbesøg og 35 hospitalsbesøg. Ca. 1.250 personer deltog i underholdningsaftener for søfarende.

Velfærdsrådet rutter øjensynligt ikke med sine indtægter. Årsberetningen er der gjort mindst muligt stads ud af, skønt den vidner om en fantastisk aktivitet fra ledelsens side!

—wig.

SPAREKASSEN

for

Kjøbenhavn og Omegn

Hovedkontor

NIELS HEMMINGSENSGADE 24

Danske tæpper til søs under alverdens flag

Skibsfarten er storforbruger af tæpper — både til gulve i saloner og kahytter, til køjer og til brug på dækket. Det siger sig selv, at der stilles ganske særlige krav til de tæpper, der bruges til søs. Tit bliver de tæpper, der bruges af passagererne i deres dæksstole, våde, og det ofte stærke solskin kan være hårdt ved farverne.

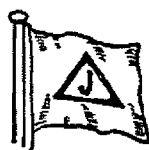
Brødrene Volkerts Fabrikker A/S i Kolding har vævet tæpper siden 1877 og har i dag en meget betydelig eksport. Fabrikens smukke „Safari“ og „Eskimo“-sjaler, der er tegnet af arkitekt Tove Kindt-Larsen, beundres af damerne verden over. 33 procent af den samlede produktion af disse sjaler går til eksport. Desuden fremstiller den store Kolding-virksomhed de kendte Borg-tæpper, som i stadig større udstrækning finder vej til skibenes saloner. Størst interesse for skibsfarten har dog monogram-tæpperne, der bruges af rederier verden over. Disse tæpper fås med rederiernes kontorflag indvævet og i mange smukke mønstre.

Tidligere har det været sådan, at dækpasagerer, der sad og nød solen på skibenes dæk, frøs om fødderne, fordi tæpperne var for korte. Direktør Ove Grau har imidlertid rådet bod på dette ved at gøre monogram-tæpperne så lange, at de rigeligt dækker fødderne, når man sidder i dækstolen.

Tæpperne fra Kolding tåler det utrolige. Garnerne, de er vævet af, er farvet på eget farveri og står for selv meget kraftigt sollys.

Tit må de tæpper, der bruges til søs, ligge opmagasineret i lang tid ad gangen enten i land eller til søs, når skibene er taget ud af driften f. eks. på grund af reparationer, klasning eller ugunstige tider. Under opmagasineret er tæpperne særligt udsat for mølangreb. Men har et rederi anskaffet sig tæpper fra Brdr. Volkerts i Kolding, kommer møllene til kort. Alle produkter fra denne fabrik er behandlet med MITIN, således at der aldrig kan gå møl i dem, hvad enten man vasker dem eller renser dem kemisk. MITIN gør tæpperne evigt mølægte.

Efterspørgslen efter de danske tæpper er så stor, at fabrikken i Kolding må arbejde på skift. Eksporten er i stadig stigen, og det er med stolthed, man som dansk kan konstatere, at mange skibe under fremmed flag — hvadenten de sejler under polaregnes nordlys eller under tropernes ubarmhjertige sol — har danske tæpper om bord!



Dampskibsselskabet

JUTLANDIA

JENS TOFT

Toldbodgade 29

TELF. *8192

Skibet, der aldrig sejler

Af WILLIAM FISH

Shipping-folk på den tæt beboede kyst i nærheden af Singapore kalder det tidligere Liberty-skib „Hai Hsuan“ for det bedrøveligste skib i havnen.

Rustende og overgroet ligger dette skib for anker i Singapores havn med et laset kommunist-kinesisk flag vajende fra den rådnende bro.

I løbet af de sidste næsten syv år har „Hai Hsuan“ kun flyttet sig een sømil — nemlig da monsunen blæste det bort fra dets ankerplads. Søfolk mener, at dets næste sejlads vil gå direkte ned på bunden af havnen.

„Hai Hsuan“ har fået mange øgenavne under sit bedrøvelige ophold i Singapores havn: „Det dødsdømte skib“, „Spøgelsesskibet“ og „Ligkisten“. Navnet „Spøgelsesskibet“ er måske det mest passende, for kun tre mand opholder sig om bord i det 7.000 tons store fartøj.

Skibet har intet lys om bord og intet brændstof, der kan give damp. Redningsbådene rådner op i deres dækk, og selv rotterne har forladt skibet!

„Hai Hsuan“s navn var i overskrifterne på mange aviser verden over i januar 1950, da dets kinesiske besætning gjorde mytteri i Singapores havn og beslaglagde det i Mao-kinas navn.

Den amerikanske regering hævdede, at den var den lovmæssige ejer af „Hai Hsuan“, fordi den nationalist-kinesiske regering, som købte fartøjet i 1947, stadig skyldte USA 400.000 dollars for det.

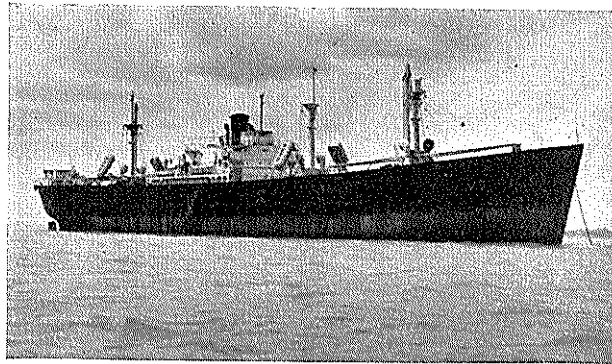
Amerikanske diplomater forsøgte at få stadfæstet USAs ejendomsret til skibet gennem Singapores højesteret — men uden held. Den amerikanske regering meddelte imidlertid, at den ville lade skibet sænke, hvis dets besætning forsøgte at føre det ud af Singapores havn.

En måned senere bordede fire hvide mænd og otte indere „Hai Hsuan“ ved nattetide og gav besætningen ordre til at stikke til søs. To af inderne erklærede med meget sigende håndbevægelser, at de var brydere. En af de hvide mænd hævdede, at han af Peking-regeringen var blevet udnævnt til kaptajn af skibet, men han var ikke i stand til at fremvise papirer, der beviste rigtigheden af hans påstand.

En anden af de mystiske mænd, som talte med amerikansk accent, hævdede, at han var kommet fra Washington for at holde øje med „Hai Hsuan“s last af 8.000 tons salt. Han sagde, at Chiang Kai-sheks regering havde købt saltet af ham, men aldrig betalt for det.

Inderne, der fortalte, at de var maskinfolk, gik ned i maskinrummet. Førstestyrmanden jagede dem imidlertid op igen ved at sigte på dem med sin revolver. Efter nogen diskussion forlod de fremmede skibet, og det er ikke siden blevet opklaret, hvem de egentlig var.

I marts 1950 afsagde en af retterne i Singapore en dom, der forbød besætningen at sejle „Hai Hsuan“ ud af Singapores havn. Men næsten omgående erklærede en anden ret i Singapore dommen for ugyldig.



På afstand ser „Hai Hsuan“ ud, som så mange andre skibe, men om bord råder håbløsheden.

Året efter gik „Hai Hsuan“s besætning med til, at skibets last af salt blev fragtet om. Saltet blev losset over i et amerikansk handelsskib, der sejlede det til de amerikanske besættelsesstyrker i Japan, hvortil det oprindelig skulle være sejlet.

Kommunist-kinesernes forsøg på at sælge skibet blev forhindret af den amerikanske regering, der stod fast ved sit krav om, at „Hai Hsuan“ enten måtte tilbagegives USA eller de resterende 400.000 dollars betales.

Da der efterhånden kun var meget ringe håb om, at skibet igen ville komme ud at sejle, begyndte besætningen at afmønstre og vende tilbage til den kinesiske folkerepublik med andre skibe. I slutningen af 1953 var der kun seks besætningsmedlemmer tilbage i skibet.

Hver eneste dag skurede de seks dæk og pudsede messing. Hver eneste middag oplæste kaptajnen en kommunistisk propagandasmøre under et legemsstort billede af Sun Yat-sen i besætningens dagrum.

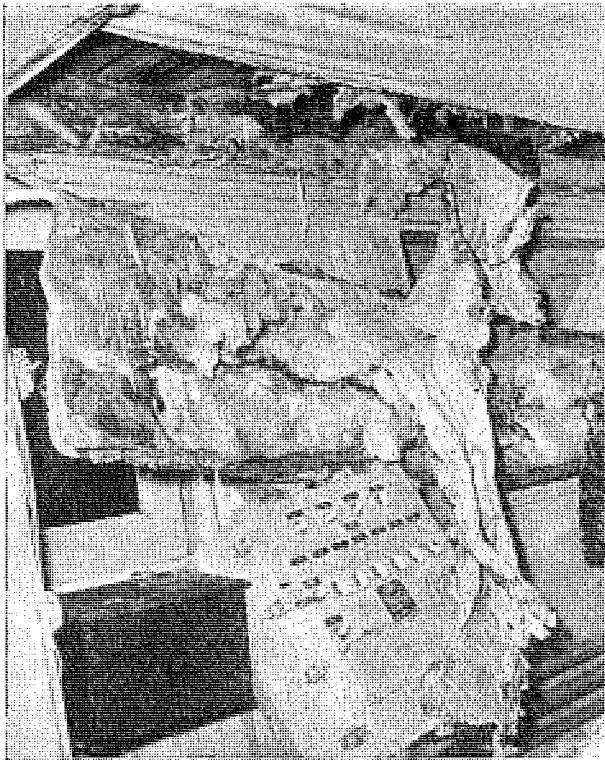
I fritiden spillede besætningen kort og forskellige dækkspil. Da folkene efterhånden blev kede af at gå i land i Singapore, blev de som regel om bord døgnet langt i flere uger ad gangen.

Snart blev skibet, der aldrig sejler, påny midtpunktet i en skandale. Færgfolk og andre, der kom skibet nær, oplyste, at „Hai Hsuan“ var skjulested for kinesiske millionærer, der her lod udskænke champagne og servere kaviar for deres luksus-elskende, free-lancing venner.

Journalister, der ville undersøge, om rygterne om det vilde liv om bord talte sandt, blev nægtet adgang til skibet. „Vi kender intet til disse rygter,“ sagde en fed politisk kommissær blandt besætningen.

Men en pressefotograf tog et billede af en yderst sparsomt påklædt kinesisk pige, der styrtede hen over fordekken. Den næste dag udsendte „Hai Hsuan“s kaptajn en erklæring, hvori det hævdedes, at det pågældende pigebarn var et medlem af besætningen.

I 1954 bordede britiske sikkerhedsofficerer „Hai Hsuan“ og forseglede døren til radiatorummet, efter at modtager og sender var sat ud af virksomhed. Englænderne nærede mistanke om, at radioen benyttedes til at videresende meddelelser fra de kommunistiske styrker i Malayas jungle til det kinesiske kommunistpartis hovedkvarter i Peking.



På broen er alt kaos. Rotterne har gjort deres arbejde godt, men nu har selv de forladt skibet.

Dykkere erklærer, at en begroning på 60 tons æder sig gennem „Hai Hsuan“s skrog med en hastighed af en kvart tomme om året. De mener, at skibet vil synke inden udgangen af 1957. Myriader af sø-organismer har forvandlet skibets bund til et tropisk rev.

Andenstyrmand P. Y. Kwok og hans to matroser — de eneste af besætningen, der er tilbage — er på vagt dag og nat for at udbedre lækager under vandlinien. Hver dag pumper de en halv ton vand ud af skibets skrog.

Kwok nægter at tro på, at „Hai Hsuan“ har været ude på sin sidste rejse, og han fører altid først sine gæster ned i maskinrummet.

Maskinrummet er det eneste sted om bord, der stadig minder om et skib. Før de kommunistisk-kinesiske maskinister vendte tilbage til Kina, smurte de hver eneste bevægelig del af maskinene ind i fedt og overdækkede alt med store presenninger.

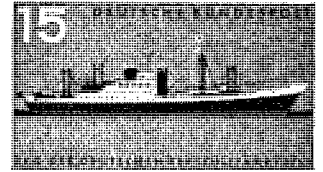
„Hai Hsuan's hjerte er stærkt og sundt,“ erklærer Kwok. „Det vil snart kunne gøres klart til at slå igen, og vi kan fortsætte med at dække lækager i skibets skrog, indtil der træffes endelig beslutning om fartøjets skæbne.“

Kwok mener, at lukke og messer om bord igen en dag vil give genlyd af kinesiske stemmer, og han tror fuldt og fast på, at disse stemmer bl. a. vil give ordre, der bringer skibet til søs igen.

Men gamle søulke og maritime eksperter i land og på andre skibe, der med mellemrum ligger i Singapores havn, ryster på hovedet, når de ser på „Hai Hsuan“.

„Det skib vil aldrig mere opleve ordren „Kast los“,“ siger de.

Maritim lækkerbisen for filatelister




Den 25. juni i år fejrede den vesttyske rederiforening, „Verband Deutscher Reeder“, 50 års jubilæum med en skibsfartsdag. I den anledning udsendte republikkens postvæsen et smukt frimærke, som vil være en lækkerbisen for filatelister. På frimærket er afbildet et af Vesttysklands moderne kombinerede fragt- og passagermotorskibe (8.550 brt / 9.440 dwt), der kan medføre 86 passagerer på første klasse. Disse skibe sejler i „Hamburg-Amerikalinie/Norddeutscher Lloyd Gemeinschaftsdienst“ fra Hamburg til Østasien via Southampton og Genua.

Sammen med „Berlin“-mærket (se Vikingen 5/1955) er det nye mærke et smukt eksempel på det vesttyske postvæsens forståelse af søfartens betydning og iøvrigt noget for enhver frimærkesamler. Den pålydende værdi er 15 pfennig.

Jubilæumsdagen blev fejret med en fest i Hamburgs gamle rådhus, hvor Tysklands rederiforening kunne byde velkommen til ca. 600 redere med gæster. Vesttysklands trafikminister, dr. Seebohm, holdt festtalen og understregede, at opbygningen af den vesttyske handelsflåde endnu ikke er afsluttet. Der ventes en tilgang til handelsflåden i løbet af de næste 3-5 år på omkring 1,4 millioner brt.

Efter jubilæumsfesten på rådhuset var redere og gæster på tur med „Wappen von Hamburg“, som sidste år gæstede København. Turen gik om eftermiddagen til Nedreelben, og skibsrederne fik her lejlighed til at diskutere aktuelle skibsfartsproblemer.

Nauticus.



KGL. HOFMØBELFABRIKANT

G. B. HANSENS ETABL.

BREDGADE 32

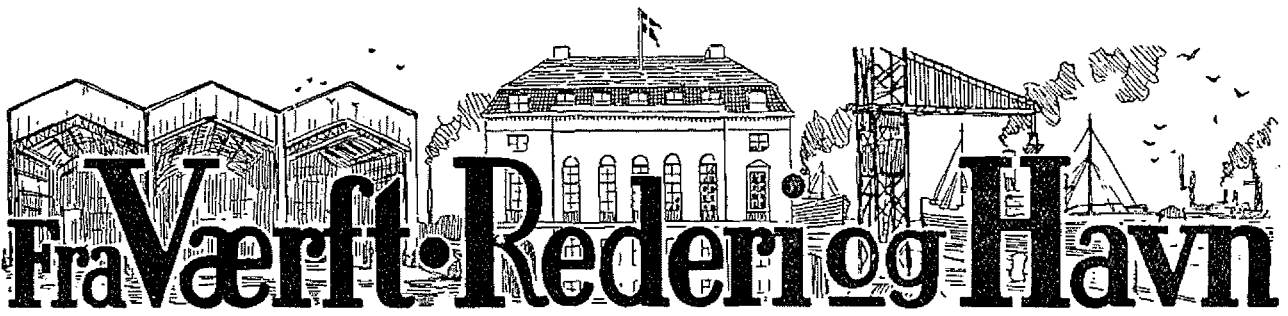
København K.

Central 386 — 11,386 — 11,585

Fra arkivernes interessante verden Ved Carl Østen

„Tordenskjolds bro“

For ca. et hundrede år siden fandtes ved Ulkebøl (Nord-Slesvig) en bro kaldet „Tordenskjolds bro“. Oprindelsen til navn-givningen skal være, at han dér (vist til hest) styrtede og brækkede en arm.



Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. august 1957



Medlemmer

Aabenraa Rederi A/S
 D/S „Activ“ A/S
 D/S af 1912 A/S
 R/A „Atalanta“
 D/S „Baltic“ A/S
 A. H. Basse R/A
 Chr. Borg
 D/S „Bothnia“ A/S
 A/S D/S på Bornholm af 1866, Rønne
 C. Clausen A/S
 Concord Line A/S
 D/S „Dania“ A/S
 Danish American Gulf Oil Transport 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“
 Helsen & 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
 Olav-Line A/S
 D/S „Orient“ A/S
 A/S D/S „Orion“
 D/S „Pacific“ A/S
 D/S A/S „Progress“
 D/S „Solness“ 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

Kommer 500 000-tonneren?

Det engelske skibsbygningsinstitut i Durham profeterer om yderligere mammuttankskibe

Et 500.000 tons tankskib! Det er en prognose fra Det kongelige skibsbygningsinstitut ved universitetet Durham. Fremtidsmusik fra England, som skal tages alvorligt og er teknisk-videnskabeligt begrundet.

Allerede bestillingen af 100.000-tonnere (af Onassis og Niarchos) bevirkede spørgsmålet: Har skibsbygningen overvundet sine begrænsninger? Det blev besvaret med både ja og nej.

Der er spørgsmål, om disse kæmper kan finde steder, hvor de kan laste, losse og dokke. Havne og kanaler kan allerede nu ikke følge med i springet til 45.000 og 60.000 tons. Nu er 100.000 tonneren bestilt og 500.000 tonneren stillet i udsigt.

Udviklingen går direkte mod 500.000-tonneren. Det er indholdet af en publikation, som en englænder, A. Ion Livas, har udgivet. Han tilhører King's College Society of Naval Architects, University of Durham, og har i sit skrift teknisk-teoretisk eftervist, at dette tekniske monstrum er muligt. Alt er beregnet, selv byggeomkostningerne.

Eksperimenter og modelforsøg har ved universitetet Durham ført til den slutning, at et skibskrog med 441,9 m længde, 65,22 m bredde og 23,16 m sidehøjde vil give en dødvægtsbæreevne på ca. 500.000 tons. Til fremdrivning kommer efter planerne kun atomkraft på tale. Kraften skal over gasturbine føres til skruerakslen, og de 150.000 hestekræfter skal give skibet en fart på 24 knob.

Medens besætningen på et 47.000 tons tankskib omfatter ca. 47 mand for en 100.000 tonner ca. 70 mand, vil en 500.000 tonner kunne sejles med ca. 80 mand.

Transportomkostningerne er beregnet således pr. sømil: Sættes de for et 12.000 tons tankskib med 12 kn fart til 100, er de for en 100.000 tonner med 19 kn fart 56 og for 500.000 tonneren 42.

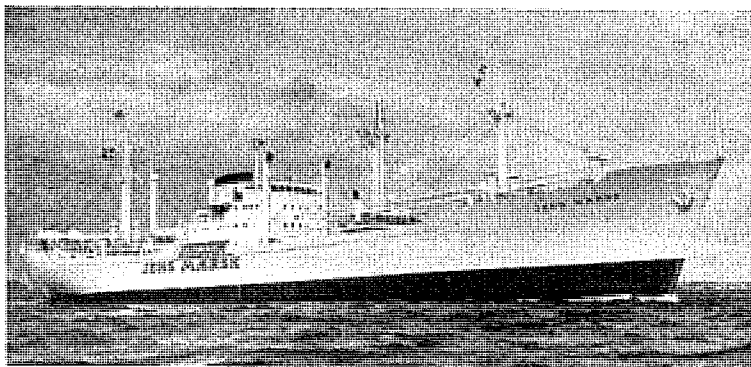
Bygeomkostningerne er med de nuværende priser i USA anslået til 600 millioner kroner (106.500 tonneren til Niarchos kommer til at koste ca. 180 millioner kroner). Til 500.000 tonneren skal bruges 50.000 tons stål, som kun vil udgøre 5,75 % af byggeomkostningerne. Det dyreste ved dette tankskib bliver atomkraft-anlægget, som anslås til 200 millioner kroner.

Et sådant mammutskib er kun egnet til det dybe vand. Det må losse sin last i mindre skibe ved dæmnings-der er ført langt ud i havet og så gå tilbage til de store olielkilder. Allerede det 56.000 tons store erts/olietankskib „Sinclair Petroleum“ må lægtes i T2-tankskibe (16.500 tons), hvis det skal gå op til Marcus Hook ved Delawarefloden. Ingen havn og ingen dok kan for nærværende tage kæmpen. Selv det tomme 500.000 tons skib har et displacement på 100.000 tons og et dybgående på ca. 5 m. Man må til skibet bygge en dok med en længde på 610 m og en bredde på 76 m, hvilket vil medføre en yderligere bekostning på 120 millioner kroner.

M/S Jens Mærsk

Torsdag den 27. juni 1957 afleveredes fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's værft på Refshaleøen fragtmotorskibet „Jens Mærsk“, nybygning nr. 747, kontraheret af Dampskibsselskabet af 1912 A/S, København.

Skibet er bygget til Lloyd's Register of Shippings højeste klasse + 100 A. 1. som åben shelterdækker med scantlings svarende til „full scantling vessel“.



M/S „Jens Mærsk“

Hoveddata for m/s „Jens Mærsk“ er:

Længde mellem perpendikulærer	114,3 m
Bredde	16,5 m
Sidehøjde til øverste dæk	9,8 m
Sidehøjde til andet dæk	7,2 m
Dybgang til sommerlastelinien (åbent skib)	6,7 m
Tilsvarende dødvægt	5900 eng. tons
Lastrummenes kapacitet inkl. bak og højtanke: total grain	11.000 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 2 pælemaster, 1 pælelademast samt 4 almindelige lademaster. Lugerne betjenes af elleve 5 tons bomme, fem 10 tons bomme samt en 40 tons sværbom anbragt på pælelademast og en 30 tons bom på stormast.

Dæksmaskineriet består af seksten 5 tons relaiispil. Til 2 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 m redningsbåde, deraf en med motor, samt en 5,0 m jolle. Redningsbådene betjenes af 2 sæt Welin overhead gravity davider, type 26-HG.

M/S „Jens Mærsk“ er udstyret med fuldt moderne navigationsmidler, såsom radar, radio, radiopejler, gyrokompas og ekkolod.

I hus på 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 2 aspiranter. Kaptajn har opholdsrum, kontor, soverum og bad. Møblerne hos kaptajn er udført i nød, medens de hos de øvrige er udført i elm.

I hus på bådedæk forefindes hospital, 2 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, mester-messe, assistent-messe, kokkes messe, 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.

Maskineriet 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.

Tre firecylindrede dieselmotor af B & W's 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 hedeplade på ca. 50 m² samt en udstødsgaskedel med en hedeplade på ca. 80 m².

Kedlerne er beregnet for et arbejdstryk på 7 atm. og kan arbejde parallelt.

RONSON

- den
fuldendte gave...

Ronson Essex
Det nyeste ny
i lightere



RONSON

World's greatest lighter!

**Prøvetur fra
Nakskov Skibsværft med
M/S **Tasmania****

Dampskibsselskabet Orient's nye enkelt-skruede motorskib „Tasmania“, der er bygget ved Nakskov Skibsværft, var den 28. juni på prøvetur i Langelandsbæltet.

Skibet er bygget til Lloyd's Register of Shippings højeste klasse med shelterdæk, bak og huse midtskibs og agter. Det er forstærket efter klassens fordringer for transport af „tung last“ og til sejlads som lukket shelterdækker og har følgende hoveddimensioner:

Største længde	143,5 m
Længde mellem perpendicularer	131,1 m
Største bredde på spant	18,5 m
Dybde til 2. dæk	8,9 m
Lasteevne:	
som åben shelterdækker	ca. 9.450 tons dw
som lukket shelterdækker	ca. 10.750 tons dw

Skibets dobbeltbund, der strækker sig over hele dets længde er indrettet til brændselsolie.

Skibet er forsynet med 3 master og 2 samsonposter, 14 ladebomme, hvoraf en med 29 tons, en med 12 tons og tolv med 5 tons løfteevne, der betjenes af tolv 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.

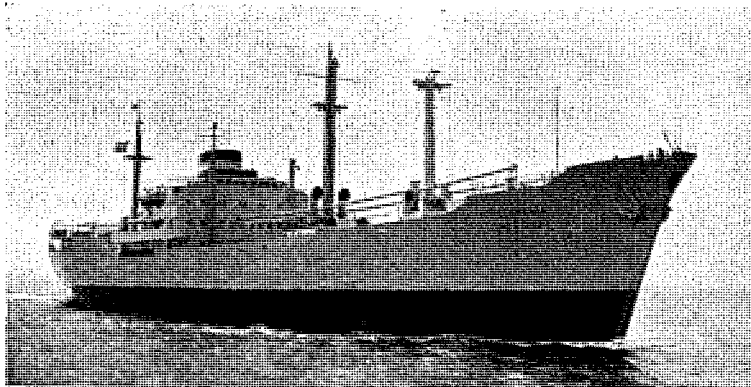
I salonhuset er der foruden en smuk spisesalon, 2 rygesaloner og hovmesterens kammer indrettet lyse og komfortable tomandskamre for ialt 8 passagerer med tilhørende toiletter og baderum; desuden hospital med 3 senge.

Kaptajnshuset, der findes på underbroen, og hvori er indrettet kaptajnens opholdsrum og sovelukaf med tilhørende toiletrum, indeholder endvidere kamre for overstyrmand, II og III styrmand. På kommandobroen findes bestikhus og radiostation med radio-pejleapparat samt kammer for telegrafist og kammer for lods. Skibet er forsynet med gyroskop-kompas og selvstyrer, standard-kompas, ekkolod, radar og kommandoanlæg.

I maskinhuset findes kamre for maskinchef, mestre, elektriker, assistenter, restaurationspersonale og lærlinge, og her findes endvidere, beliggende mellem mandskabets og officerernes cafeteria, kabysen med kombineret elektrisk komfur og bageovn.

Mandskabskamre, der er indrettet som enmandskamre, samt en fælles rygesalon findes i hytten og dækshus agter. Alle opholdsrum for officerer og besætning er lyse, rummelige og hyggeligt udstyrede og har stik fra centralantenneanlæg. Skibet er udstyret med Hi-Press anlæg fra Nordisk Ventilator.

Til opbevaring af skibets proviant findes et stort kølerum med dertil hørende kølemaskineri, leveret af



M/S „Tasmania“

Thomas Ths. Sabroe & Co., Århus. I toiletrum og badeværelser findes varmt og koldt vand.

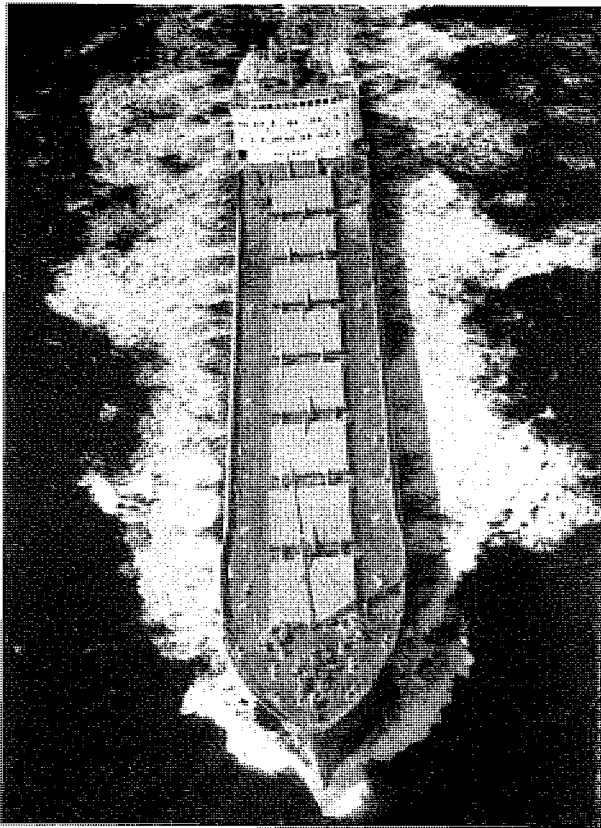
Skibets maskineri består af en sekscylindret Burmeister & Wain totakts enkeltvirkende dieselmotor med turboladning, type 674-VTBF-140, på 5400 bhk, der giver skibet en fart af ca. 15 knob. Til opvarmning af skibet findes en spildegaskedel til brug i søen og en oliefyret kedel til brug i havn.

Alle skibets lastrum er forsynet med kulsyre-ildslukningsapparater.

Vi holder
os til

ESBJERG TOV

AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE-DAMPKIBSSELSKAB
FREDERIKSGADE 17
KØBENHAVN K



M/S „Avasaksa“

M/S **Avasaksa**

Masselastskibet „Avasaksa“ på 14.020 tons dw blev den 6. juni afleveret fra Götaverken til Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösund.

Skroget er bygget ved det belgiske værft Jos. Boel et Sons i Tamise og er siden bygget færdig ved Götaverken.

Vikingen har gentagne gange omtalt typen, senest i nr. 2.

M/S **Buenos Aires**

Lindholmens Varv i Göteborg har søsat det andet skib i en serie på seks lastmotorskibe til Johnsonlinien. Skibet fik af fru Vera Ax:son Johnson navnet „Buenos Aires“.

Det første skib i serien, m/s „Rio de Janeiro“, beregnes at skulle afleveres til september, og det nu søsatte i december måned.

Skibet er bygget til tør last som lukket shelterdæker og klasset i Lloyd's Register of Shipping.

Vi har i Vikingen nr. 5 bragt en meget udførlig omtale af søsterskibet.

M/S **Boma**

Onsdag den 26. juni søsattes fra A/S Nakskov Skibsværft nybygning nr. 147, et 10.200 tons d. w. motorlastskib til A/S Det Østasiatiske Kompagni.

Skibet blev navngivet af fhv. handelsminister, fru Lis Groes, og fik navnet „Boma“.

Hoveddimensionerne er som følger:

Længde mellem perpendicularer	139,0 m
Bredde på spant	19,4 m
Højde til shelterdæk	11,6 m

Skibet er det andet af den nye serie fragtskibe med maskinen anbragt agter, som værftet har fået overdraget at bygge for Kompagniet (det første var m/s „Busuanga“).

„Boma“ er bygget til Lloyd's Register of Shippings højeste klasse, har tre gennemgående dæk i alle lastrum og er forsynet med lang bak og poop. Lastrummenes kapacitet er ca. 15.575 m³, foruden ca. 225 m³ kølelast.

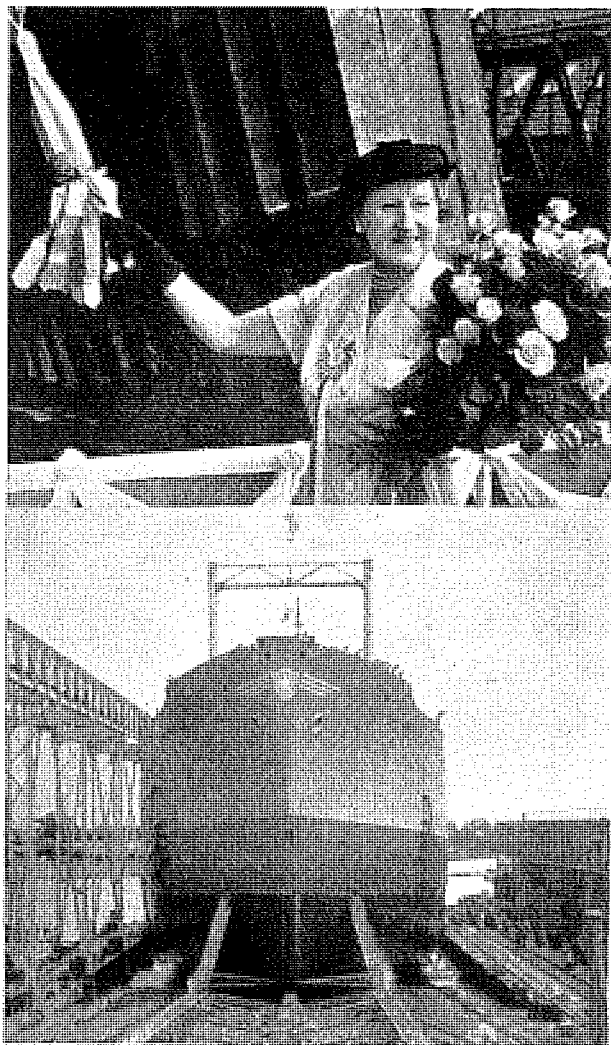
I huset midtskibs er foruden kommandobro m. m. anbragt beboelse for kaptajn og dæksofficerer samt rederkamre. Agter er beboelse for maskinofficerer samt mandskab.

Maskineriet består af en ottecylindret B & W enkeltvirkende totakts dieselmotor med trykladning, type 874-VTBF-160, der udvikler 10.000 bhk ved 115 o/m. og giver skibet en fart af 17,5 knob fuldt lastet.



Øverst: Fra venstre: Prins Axel, dir. O. Christiansen og gudmoder fru Lis Groes. Nederst: M/S „Boma“ løber af stabelen.

DE FORENEDE BUGSERSELSKABER
KØBENHAVN



Skibet bliver forsynet med de bedste navigationsinstrumenter og udstyr såsom radar, ekkolod, gyrokompas og selvstyrer, SAL-log, radio, radiopejler og radiotelefon.

Maskinen består af en nicylindret Burmeister & Wain dieselmotor med turboladning, som udvikler ca. 12.000 ihk. Skibet får B & W diesel hjælpemotorer og iøvrigt damphjælpemaskineri.

M/T **Harry R. Trapp**

Götaverken søsatte i juli måned et tankmotorskib på ca. 19.500 tons d. w. til Rederi AB Bifrost, Göteborg. Skibet fik af fru Pamela Trapp navnet „Harry R. Trapp“.

Det bygges til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping og har hoveddimensionerne:

Længde overalt	169,8 m
Største bredde på spant	21,6 m
Sidehøjde	12,4 m
Middeldybgående på sommerfribord	9,2 m

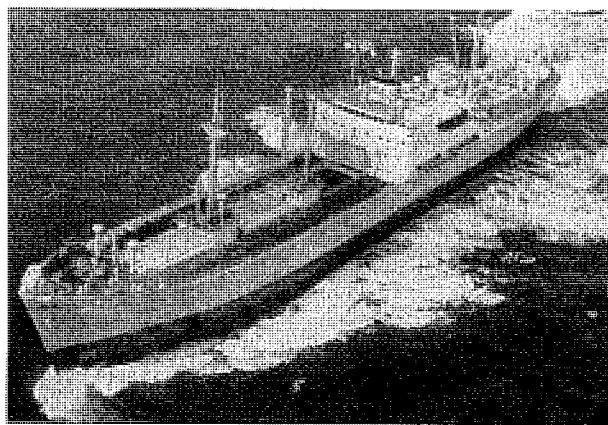
Hovedmotoren, som er konstrueret for drift med tyk olie, bliver en svejst nicylindret, totakts, enkeltvirkende GV-dieselmotor, som ved 112 omdrejninger pr. minut yder 10.000 ihk og beregnes at give skibet en fart på 15,25 kn på prøvetur.

M/S **Varda**

Fra Götaverken afleveredes den 12. juni lastmotorskibet „Varda“ til Skibs A/S Skagerak og Skibs A/S Nordheim, Oslo. Skibet er af værftets nye lastskibstype, som kan anvendes enten som åben eller lukket shelterdækker.

Skibet er bygget til højeste klasse i Det norske Veritas med forstærkning for at kunne føre særlig tunge laster.

Vi har flere gange i Vikingen omtalt typen.



M/S „Varda“

M/S **Eli Mærsk**

Torsdag den 11. juli 1957 søsattes et tankskib (værftets bygge nr. 140) til A. P. Møllers rederier fra Odense Stålskibsværft A/S, Odense.

Skibet blev navngivet af mrs. A. W. Percy, som ledsagedes af sin mand, direktør A. W. Percy fra Eagle Oil & Shipping Co. Ltd., London.

Skibet bygges som helsvejst skib til Lloyd's Register of Shippings højeste klasse og bliver på ca. 29.400 tons dw.

Skibets totale længde er 181,4 m og dets bredde 24,7 m.

Skibet får ialt 24 tanke, 8 centertanke og 2×8 side-tanke, samt et lastpumperum umiddelbart foran for maskinrummet og et mindre pumperum forude. Det udstyres med endog meget kraftige pumper og forsynes med varmespiraler i alle lasttanke.

Rummelig og smuk aptering for kaptajn og dæksofficerer anbringes i brohuset midtskibs, medens maskinbesætningen og mandskabet anbringes i agterskibet i gode, rummelige eenmandskamre, ligesom der indrettes messer og rygesaloner såvel for officerer som for det menige mandskab.

M/T Magnolia

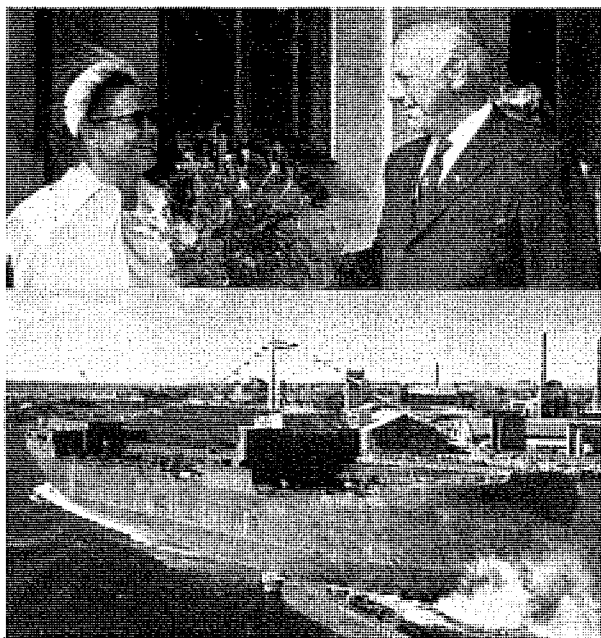
Öresundsvarvet AB søsatte den 2. juli et ca. 19.000 tons d. w. tankskib til Rederiaktiebolaget Dalen, Göteborg (skibsreder Jörgen J. Lorentzen). Skibet fik af fru Elisabeth Karlbom navnet „Magnolia“.

Skibet bygges til højeste klasse i Det norske Veritas med følgende hoveddimensioner:

Længde overalt	169,8 m
Længde mellem perpendikulerne	160,0 m
Største bredde på spant	21,9 m
Sidehøjde	11,7 m
Dybgående på sommerfribord	9,1 m
Rumfang af lasttanke	25.740 m ³

Skibet er helsvejst og bygget med langskibs spanter og korrugerede langskibs og tværskibs skodder i tankene. Der findes 9 midtskibs og fem par sidetanke.

Fremdrivningsmaskineriet skal bestå af en ottecyklindret GV-dieselmotor konstrueret for drift med tyk olie.



Øverst: Fru E. Karlbom og skibsreder Jörgen Lorentzen.
Nederst: M/T „Magnolia“ løber af stabelen.

Den yder ved 112 omdrejninger pr. minut 9.150 ihk og giver på fuld last skibet en fart på ca. 15 kn.

Til fremstilling af damp til lastoliepumper, opvarmning af lasten samt til mindre hjælpemaskiner installeres to skotske kedler, hver med en hedeblade på 230 m² og et arbejdstryk på 12,5 ato. Desuden installeres en udstødsgaskedel med 150 m² hedeblade.

Den elektriske installation udføres for jævnstrøm, 220 volt for drift af hjælpemaskiner og belysning i maskinrummet. Belysningens netspænding er iøvrigt 110 volt.

DET DANSKE KULKOMPAGNI

C. 9214

Hempels til alle slags skibe

M/S

S/T

M/T

M/F

T/T

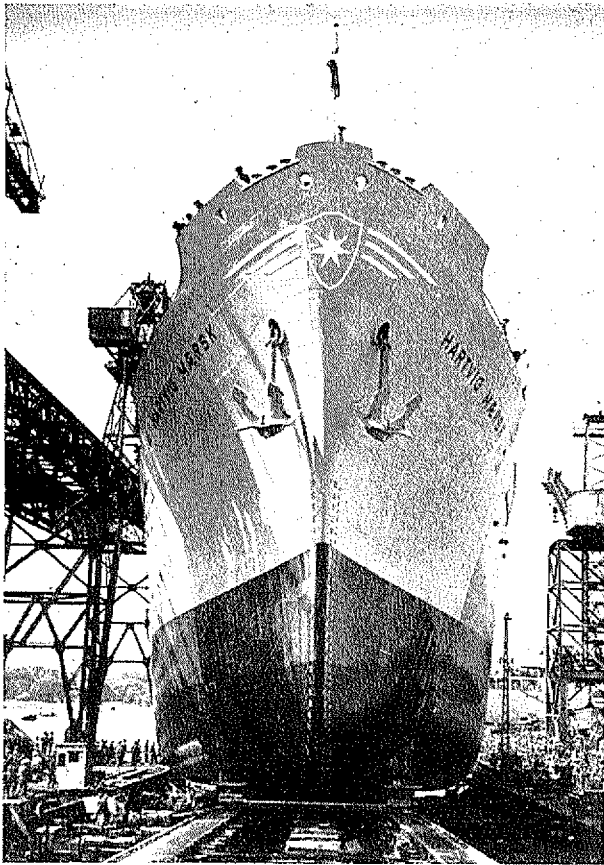


J.C. Hempels

Skibsfarve-Fabrik A/S

AMALIEGADE 8

KØBENHAVN K. MINERVA 3842



M/S „Hartvig Mærsk“

M/S **Hartvig Mærsk**

Fredag den 14. juni 1957 søsattes fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's værft på Refshaleøen fragtmotorskibet „Hartvig Mærsk“, nybygning nr. 749, kontraheret af Dampskibsselskabet Svendborg A/S, København.

Skibet bygges til Lloyd's Register of Shippings højeste klasse + 100 A. 1. som åben shelterdækker med scantlings svarende til „full scantling vessel“.

Hoveddata for M/S „Hartvig Mærsk“ er:

Længde mellem perpendikulærer	114,3 m
Bredde	16,5 m
Sidehøjde til øverste dæk	9,8 m
Sidehøjde til andet dæk	7,2 m
Dybgang til sommerlastelinien (åbent skib)	6,7 m
Tilsvarende dødvægt	6.110 engelske tons
Lastrummenes kapacitet inkl. bak og højtanke, total grain	11.000 m ³
Fart på lastet prøvetur	13,75 knob

Skibet er et enkeltskruet motorskib med to gennemgående dæk, fremfaldende stævn og krydserhæk. Maskineriet er anbragt agter.

Skibet har 5 lastrum. I agterkant af last nr. 3 er indbygget dybtanke til transport af vegetabilsk olie, vandballast, latex, molasse eller tørlast.

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

Riggingen består af 2 master med topmast og 4 selvstagende lademaster. Lugerne betjenes af ti 5 tons bomme og to 25 tons sværbomme samt en 1½ tons proviant- og maskinbom.

Dæksmaskineriet består af ti 5 tons elektriske losse-spil. Et spil ved fokkemast og et ved stormast forsynes med ekstra varpenok. Den elektriske, mekaniske styremaskine leveres af Thomas B. Thrige.

Skibet forsynes med to redningsbåde af aluminium, deraf en med motor, samt en plastic-jolle. Redningsbådene betjenes af to sæt davider af typen Schat Casing Top SPGL.

M/S „Hartvig Mærsk“ bliver udstyret med fuldt moderne navigationsmidler såsom radar, radio, radiopejler, gyrokompas og ekkolod.

I dækshuse agter indrettes aptering for kaptajn, dæksofficerer, maskinchef, maskinofficerer, assistenter og kabyspersonale. Foruden messer til officerer, mestre og assistenter er der tillige rygesalon for officerer.

Agter indrettes ligeledes aptering for sømænd og motormænd samt messer og opholdssalon for mand-skabet.

Opvarmning og ventilation af kamre og saloner sker ved Hi-Press anlæg.

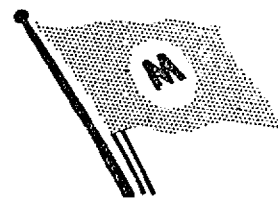
Maskineriet består af en ottecylindret enkeltvirken-de totakts krydshoved dieselmotor af B & W type 850-VTBF-110 på 3760 ihk ved 135 omdr./min.

Motoren indrettes til drift med tung olie.

Hjælpemaskineriet består af tre trecylindrede diesel-motorer af B & W's enkeltvirkende, firetakts trunk-motorer, type 325-MTH-40, direkte koblet til hver sin jævnstrømsdynamo. Normal ydelse pr. maskine: 108 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. 100 m² installeres.

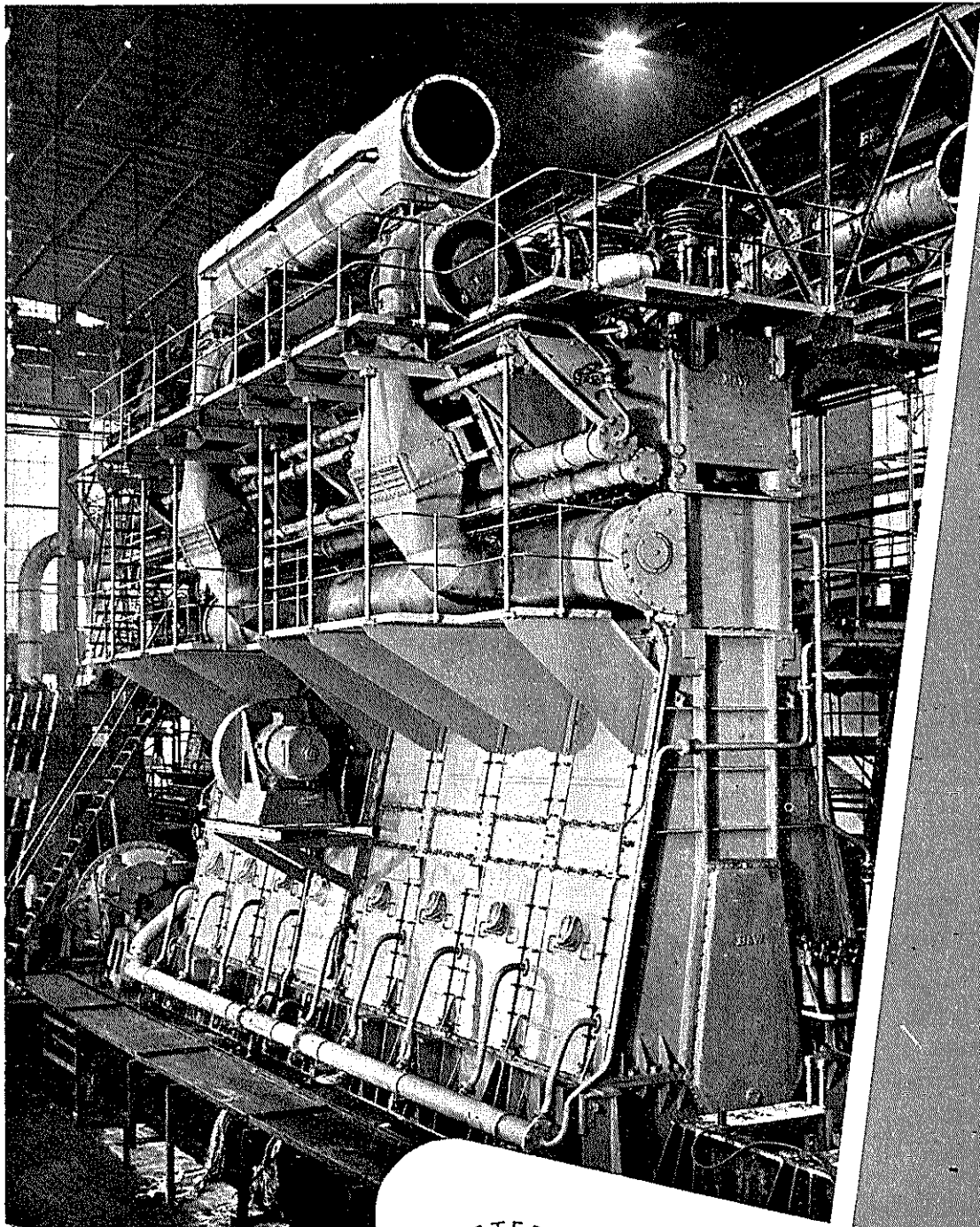
Kedlerne beregnes for et arbejdsstryk på 7 atm. og kan arbejde sammen.



MOORE & Mc CORMACK A/S

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

Har Deløst „Sejl og Motor“



BURMEISTER &



**SKIBSBYGNING
REPARATIONER**

DIESEL MOTORER

med og uden **TURBO-LADNING**

WAIN

Nyt polarskib

afleveret til rederiet J. Lauritzen

Rederiets polarflåde blev den 9. juli forøget med endnu et isforstærket fragtskib, idet rederiet efter endt prøvetur modtog m/s „Helga Dan“.

Skibet er bygget på Stülcken Werft i Hamburg og er et søsterskib til m/s „Thora Dan“, som rederiet fik leveret i december 1956.

„Helga Dan“ er på 5.050 tons d. w. og er beregnet til fart i de isfyldte farvande ved Grønland, Finland og Canada. Skibet har en fart på ca. 14,5 knob, og skroget er specielt udformet og forstærket af hensyn til issejlads, ligesom det er malet rødt i lighed med rederiets øvrige polarskibe. „Helga Dan“ er forsynet med alle moderne navigationsinstrumenter, såsom radar, decca, radiopejling, gyro etc. Desuden er skibet udstyret med isbryderstævn, iskniv, isfiner foran skruen, og i fokkemasten er anbragt et navigationshus med instrumenter, hvorfra skibet også kan navigeres under issejlads.

Hoveddimensionerne er:

Længde overalt 106,73 m
Dybgående 7,38 m

Hovedmaskineriet er en 2-takts enkeltvirkende dieselmotor med turboladning, der udvikler 4500 bhk med 170 omdrejninger pr. min.

Apteringen er moderne, således at besætningen vil finde de bedst mulige forhold ombord. Der er enkeltmandskamre til alle voksne besætningsmedlemmer, og hvert kammer er forsynet med både køje og sofa, ligesom der i de fleste kamre findes enten skrivebord eller skrivepult. Besætningens messer og opholdsrum er udsmykket med akvareller af unge danske kunstnere, ligesom det er tilfældet i rederiets øvrige skibe. Der er plads til 11 passagerer.

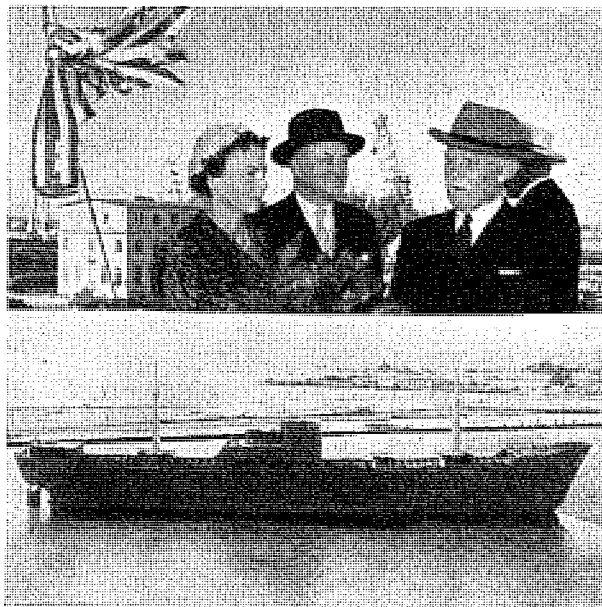
Rederiets røde polarflåde — som nu til sommer skal indsættes i blyfarten fra Mestersvig — består nu af følgende skibe:

„Thora Dan“ og „Helga Dan“ 5.000 tons
„Silja Dan“ 4.200 tons
„Anita Dan“ og „Frida Dan“ 3.200 tons
Desuden de specielle polar-ekspeditionsskibe:
„Kista Dan“ 1.200 tons
„Magga Dan“ 1.800 tons

Følgende polarskibe er endnu under bygning og vil blive leveret i de kommende år: 2 isbrydende malmskibe på hver 18.000 tons, 3 polarskibe på 4.100 tons, samt 3 mindre polarskibe på 2-3.000 tons, foruden ekspeditionsskibet „Thala Dan“, som leveres af Aalborg Værft til september.

A/s Dampskibsselskabet VENDILA

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



Øverst: Fru Jane Northon, direktør Karlbohm og kaptajn Carl Northon. Nederst: M/S „Nordica“.

M/s Nordica

Öresundsvarvet AB i Landskrona søsatte den 20. juni et 6.200 tons dw lastmotorskib, som af fru Jane Northon fik navnet „Nordica“.

Skibet er bygget, så det kan gå som lukket eller åben shelterdækker med en lastevne på 6,200 resp. 4.900 tons.

Dimensionerne er:

Længde mellem perpendikulærene 103,6 m
Største bredde på spant 15,4 m
Sidehøjde 9,4 m

I skibet skal installeres en ottecyldret, totakts GV-dieselmotor, som ved 160 omdrejninger pr. minut udvikler 3.000 ehk.

M/s Sunvard

Kockums Mek. Verkstad i Malmö søsatte den 9. juli lastmotorskibet „Sunvard“ på ca. 13.400 tons dw til Klosters Rederi A/S, Oslo. Skibet blev navngivet af fru Ellen von Hohenberg, Düsseldorf, datterdatter til rederiets grundlægger, afdøde skibsreder Lauritz Kloster.

„Sunvard“ er det femte og sidste skib i serien, som tidligere er omtalt som „Ingwi“, „Sonata“ og „Bellully“.

M/s Polyzene G

Den 6. juni søsattes fra Uddevallavarvet til Commercial Enterprises S. A., Panos Gratsos, Panama, et lastmotorskib i værftets 10.500 tons serie. Skibet blev navngivet af mrs. Dem. Gratsos.

For bedre forplejning
og økonomisk messe - service
til søs -

INSTALLER CELER-SYSTEM SKIBSCAFETERIA

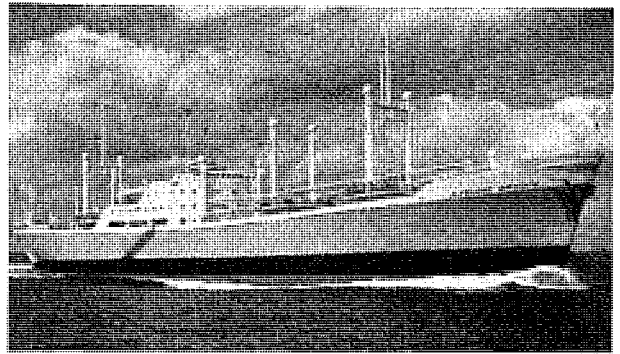


SCANIX CORP.

Vesterport 235
København V
Palæ 6195-6196
Telegr. Scanixcorp

Celer-System: Største erfaring
Højeste kvalitet.

Over 170 skibe er blevet udstyret
med Celer-System siden 1950.



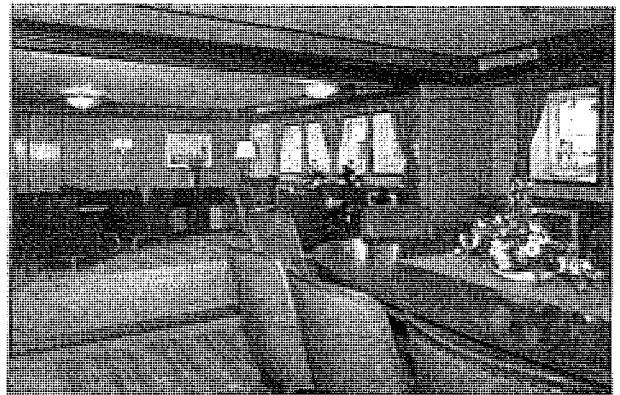
M/S „Axeline Brodin“

M/s Axeline Brodin

Den 27. juni afleverede Öresundsvarvet AB i Landskrona lastmotorskibet „Axeline Brodin“ til Rederiaktiebolaget Disa (Erik Brodin), Stockholm.

Skibet er et søsterskib til „O. A. Brodin“, som blev leveret i fjor, og det tiende skib, værftet har bygget til Brodin-rederierne.

I Vikinger nr. 5 står en udførlige omtale af skibet.



Spise og rygesalon i m/s „Axeline Brodin“

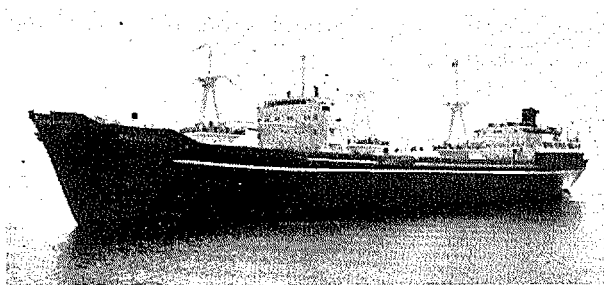
M/s Bellully

Kockums Mek. Verkstad afleverede den 18. juni lastmotorskibet „Bellully“ til Belships Company Ltd. Skibs A/S, Oslo, et datterselskab til den norske koncern Lorentzens Rederi Co.

Typen har flere gange været omtalt i Vikingen.

Den kontraherede fart på 14,5 kn på 8,2 m dybgående blev betydelig overskredet.

Skibet afgik samme aften til Hampton Roads, USA, for lastning, ført af kaptajn Sverre Askim og med maskinchef K. Henriksen.



M/S „Bellully“

DAMPSKIBSSELSKABET

TORM

AKTIESELSKAB

Grundlagt 1889

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



Skibsreder og skibsmægler

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

★

14 tramp-, cargoliner- og tankskibe
153.000 ts. d. w.

★

Korresponderende reder for:

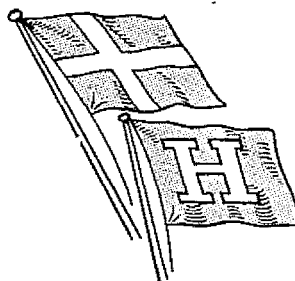
DANNEBROG



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
DAMPKIBSSELSKABET „HEMDAL“

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



DAMPKIBSREDERI A/S
HAMMERENSGADE 4 - KØBENHAVN

Dampskibsselskabet Progress

Christians Brygge 28

København

★

Telegr.-Adr. „Mariuship“ Telefon Central 12057

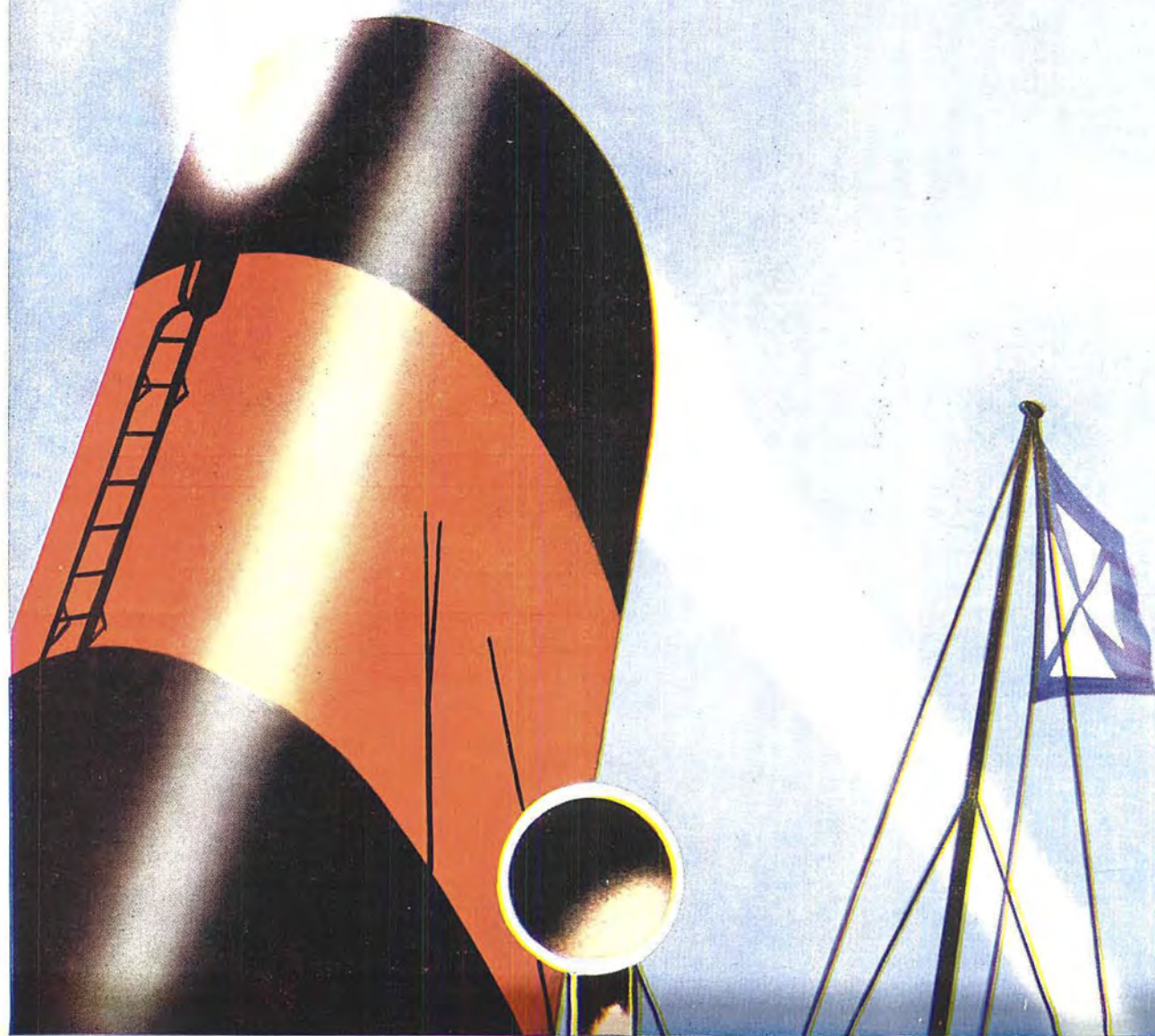


DAMPKIBS-AKTIESELSKABET
"MYREN"
KØBENHAVN

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

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB



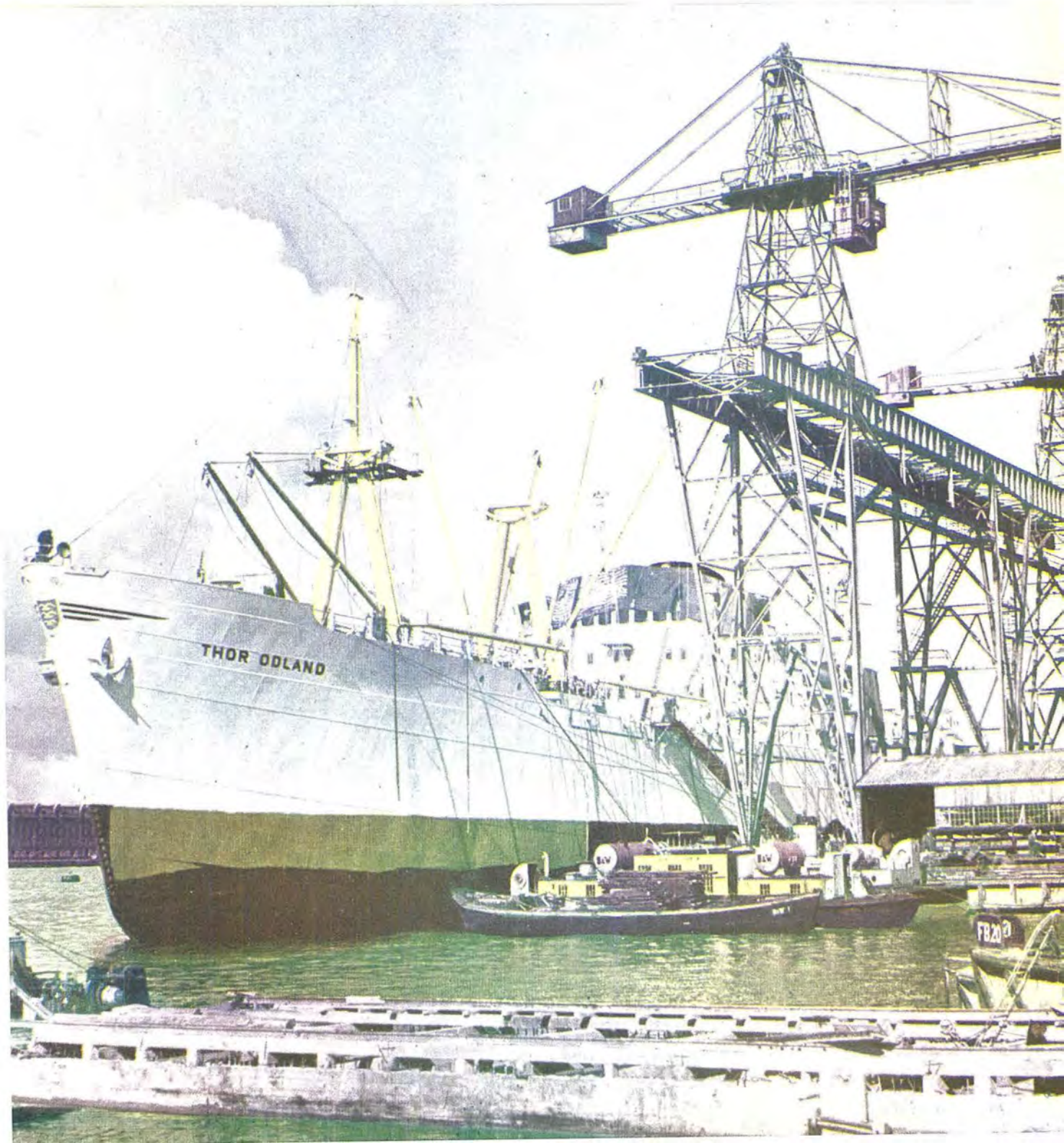


VIKINGEN

Kr. 1,85
1. september

M/s Thor Odland ved B & W's udrustningskaj
Fot. HAAKON JØRGENSEN

1957 - nr. 9
34. 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

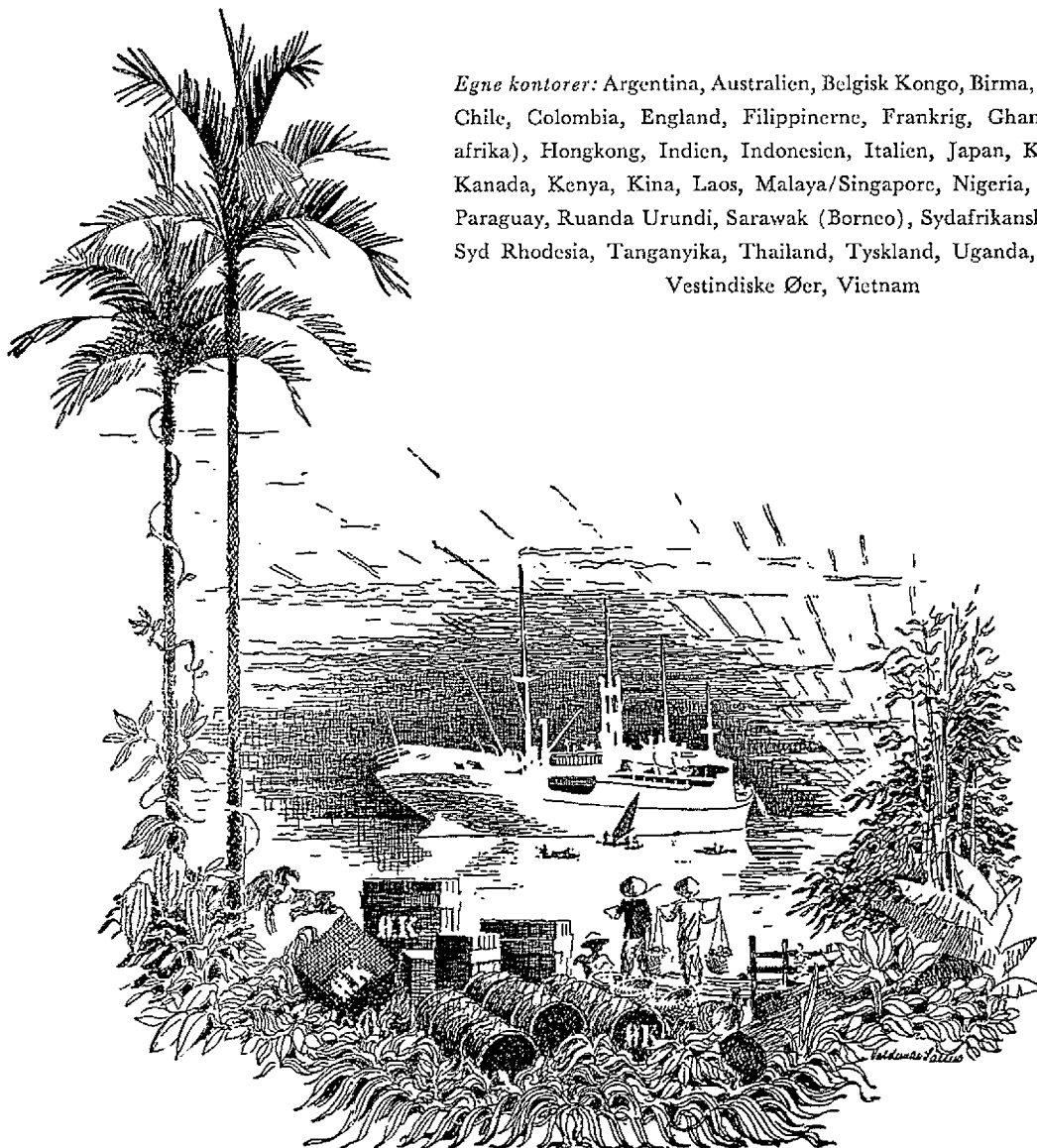
AKTIESELSKABET
DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI
KØBENHAVN

Import til Europa af østasiatiske og andre oversøiske produkter,
teak og andre træsorter

Eksporert til oversøiske pladser af europæiske produkter

Industriforetagender, plantage-, savmølle- og skovdrift

Regulære afsejlinger til Ceylon, Indien, Pakistan, Birma, Malaya, Indonesien, Thailand, Vietnam, Philippinerne, Kina, Japan, Australien, Ny-Zealand, New York, Vestindien, Centralamerika og Nordamerikas Pacifickyst samt fra Amerika til det fjerne Østen



Egne kontorer: Argentina, Australien, Belgisk Kongo, Birma, Brasilien, Chile, Colombia, England, Filippinerne, Frankrig, Ghana (Vestafrika), Hongkong, Indien, Indonesien, Italien, Japan, Kambodia, Kanada, Kenya, Kina, Laos, Malaya/Singapore, Nigeria, Pakistan, Paraguay, Ruanda Urundi, Sarawak (Borneo), Sydafrikanske Union, Syd Rhodesia, Tanganyika, Thailand, Tyskland, Uganda, U. S. A., Vestindiske Øer, Vietnam

SÃO PAULO SAIGON RECIFE PORT ELIZABETH : EGNE KONTORER : BANGKOK PENANG MEXICO CITY MELBOURNE

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

Kollisioner, strandinger, havarier *i storm og store fortjenester*

Historien om det store skonnert-rederi Crowley og Thurlow

Crowell & Thurlow i Boston blev redere for verdens største skonnertrederi, og desuden drev firmaet skibsmægler-virksomhed i stor stil og havde interesser i flere andre erhverv i forbindelse med søfart og skibsbygning.

Firmaets grundlægger var Peter H. Crowell, der i 1887 begyndte som skibsreder med 5—6 skonnerter, som efter datidens forhold var meget store skibe. Senere gik Crowell i kompagni med Lewis K. Thurlow, og disse to skonnert-magnater ejede i 1892 10—12 store 4- og 5-mastede skonnerter, som hovedsagelig var beskæftiget med at sejle Pennsylvania-kul fra Hampton Roads, Baltimore, Norfolk og Newport News til havne længere mod nord. På tilbagevejen medførte de så trælast eller anden last, som det lykkedes dem at få tag i. Flere gange måtte de dog gå syd over i ballast.

Rederiets kontorflag var i sin tid kendte af alle sejlskibssøfolk. Det var et hvidt flag med en blå krans foroven, og i midten fornedet stod bogstaverne C & T. Dette flag havde indtil 1940 vajet over 61 store skonnerter. Skibsværftet Atlantic Coast, som rederiet havde interesser i, byggede alene tretten store skonnerter til de to kompagnoner, og da den første verdenskrig brød ud, havde rederiet en flåde af ca. 20 næsten helt nye skonnerter. Og selvfølgelig tjente disse skibe gode penge hjem under krigen.

Men da den første verdenskrig holdt op, blev disse hastigt byggede skonnerter en dårlig forretning. Stort bedre gik det ikke med rederiets dampere, som i 1923 gik over på andre hænder. Flere af de store skonnerter blev holdt i fart så længe som overhovedet muligt. Rederne indså, at det var bedre at sejle med et lille underskud end at ligge stille med et stort.

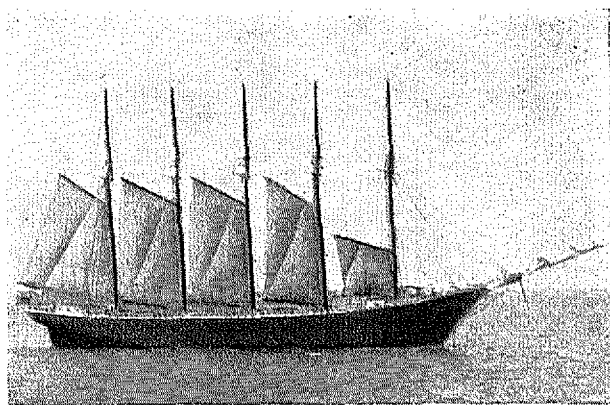
Indian Summer

Pludselig fik skonnerterne imidlertid deres „Indian

summer“, da Florida blev opdaget som turiststed. Masser af huse skulle bygges i Florida, og da jernbanen ikke kunne klare hele transporten af bygningsmaterialer m. m., fik sejskibene for en kort tid masser at bestille.

Andre sejskibsrederier havde været i samme situation som Crowell & Thurlow ved for en tid ikke at have noget at bestille. Det gjaldt bl. a. det store skibsbygningsfirma G. G. Deering, der også drev flere store sejskibe, det selv havde bygget. Da Florida-eventyret begyndte, tog Crowell & Thurlow chancen og købte samtlige Deerings skonnerter. Skibene klarede sig også fint et stykke tid, men det store „boom“ fik en ende, og dermed var også de store skonnerters historie ved at være forbi. Konkurrencen fra dampere, motorskibe og lægtere var for hård. Nogle af skonnerterne blev derfor solgt til udlandet, andre led den tort at blive forvandlet til lægtere, og de ældste, som havde slidt gennem et langt liv, huggedes op.

Men endnu var der syv store skonnerter tilbage af den engang så store flåde under Crowell & Thurlows kontorflag. Disse skibe blev lagt op for at vente på



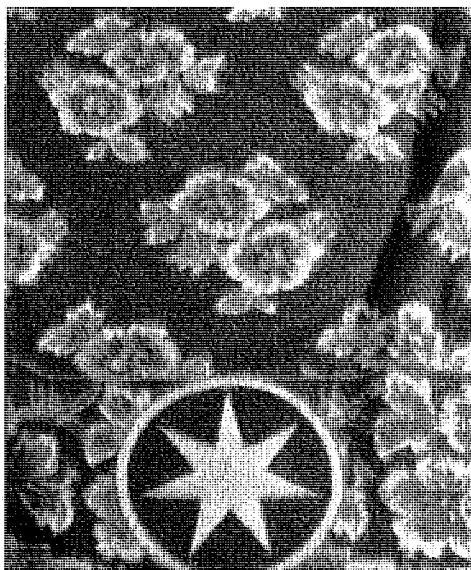
5-mastet skonnert „Aloaeus Hooper“.

Siden 1877 specialister i

KØJETÆPPER

med indvævet monogram

i ethvert prislæg og i størrelse, farve og mønster efter
Deres specifikationer



Desuden til

DÆKSBRUG

vore verdenskendte SAFARI og ESKIMO plaid i raffinerede
mønstre og prima kvaliteter

BRDR. VOLKERTS FABRIKER A/S

SPINDERI, KLÆDE- OG TÆPPEFABRIK

KOLDING

TELEFON 3900. TELEGRAM: VOLKERTTEX

eventuelle bedre tider. Men tiden gik, uden at der viste sig noget håb, og skonnerterne lå og råbnede op i deres fortøjninger. Et verdensrederi rådnede bort.

Her skal fortælles lidt om de enkelte skibe under det hvide kontorflag med den blå krans og hogstaverne C & T:

Den 4-mastede skonnert „Alice M. Colburn“ var bygget af W. T. Donnel i Bathurst, Maine. Bygmestrene byggede det til eget brug. Men i 1917 kom det 1603 brutto-tons store sejlskib i C & T's eje. I december 1920 ankom skibet læk som en si til Barbados i Vestindien efter at have klaret en række voldsomme storme i søen. Skibet blev hurtigt gjort klar igen, og i 1922 solgtes det til O. A. Gilbert i Boston. På rejse fra Portland, Maine, til Hampton blev skibet, der var i ballast, vandfyldt, og som følge heraf gik det på grund ved Coldges Point i Massachusetts den 4. januar 1923. Søerne slog det fuldstændigt til vrage.

En anden 4-master, skonnerten „Anna Laura Mc Kenney“, havde en kort levetid. Skibet, der var på 1021 brutto-tons, byggedes i 1917. I marts 1921 strandede det ved Puerto i Mexico og blev slået til vrage af søerne.

3-masted skonnert „Annie L. Henderson“ byggedes af H. M. Bean i Camden, Maine, Skibsbyggeren satte selv det 428 tons store skib i fart, men solgte det i 1903 til Crowell & Thurlow. De nye redere fik ikke glæde af skibet i ret lang tid. Allerede i september 1906 besegledes skibets skæbne ved en brand i Bangor, Maine.

Også den 4-mastede skonnert „Atlantic Coast“ byggedes af H. M. Bean, men for T & Cs regning. Skibet stod ud på jomfrurejse i 1921, men strandede allerede i januar 1926. Det skete på nordsiden af Cuba, vest for byen Neuvitas. Skibet blev slået til vrage.

En omtumlet skæbne

En omtumlet skæbne havde 4-mast-skonnerten „Augusta G. Hilton“, der var bygget til rederiet af Atlantic Coast Co. i 1919. Skibet målte 1652 tons brutto. På en rejse i ballast fra Boston til Norfolk blev skibet i en tyk tåge påsejlet af den 26.000 tons store damper „George Washington“. Det var den 27. juli 1921. „Augusta“ måtte svært beskadiget slæbes ind til Boothbay Harbour, men holdt sig dog flydende efter kollisionen. Allerede to år senere var uheldet igen ude efter skonnerten. Også denne gang var den på rejse fra Boston til Norfolk i ballast. Under en storm drev skibet 7. marts i land ved Vineyardhaven, men fik dog endnu en gang vand under kølen. I 1932 solgtes skibet til Roy F. Teizeira i Boston og året efter til Canary Ship Corp. i Fernandine, Florida. Samme år, den 18. august 1933, brændte skibet i rum sø og måtte forlades af besætningen.

Den 4-mastede skonnert „Augustus H. Hancock“ blev bygget i 1904 i Brewer, Maine. Skibet var på 1299 tons. Den 20. januar 1919 endte skonnerten sine dage ved en eksplosionsagtig brand 130 sømil nordost for Bermuda. Skibet var ladet med benzin og således helt prisgivet flammerne. Syv mand mistede livet ved det uhyggelige forlis.

Den største 3-mastede skonnert, der nogensinde var bygget, var „Bradford C. French“, der blev til i 1884 i Maine. Den målte 797 brt. Dens første reder var kaptajn J. B. Phillip i Taunton. Han var pioner i skonnertkulfarten. Skibet var forsynet med sænkekøl, men da C & T købte det i 1903, var denne borttaget. Skibet sank i juli 1916 ud for Mississippi.

„Charles A. Dean“ var en 4-masted skonnert på 1015 brt. Den var bygget af Merchant Marine Co. i Camden, Maine, i 1919. Den strandede i 1927 på Diamant Shoal ud for Florida, hvor den blev forladt af besætningen. Men skibet gav ikke så let op. Det klarede sig selv af grunden, og med sejlene sat drev det rundt i 2—3 dage. Under driften kom det i karambulage med en anden skonnert for igen at strande på Diamant Shoal. Og denne gang var der ingen vej uden om.

En endnu mere tragisk skæbne ramte 5-masted skonnert „Courtney C. Houck“, der rådnede op. Skibet var bygget af G. C. Deering & Co. i Bathurst, Maine, i 1913, men blev af skibsbyggeriet solgt til C & T i 1926 for at deltage i Florida-ulykterne. Det 1627 tons store skib blev imidlertid oplagt i Maine og rådnede stille og upåagtet op i sine fortøjninger.

Et moderne sejlskib

„Doris Hamlin“, en 4-master, var et meget moderne skib. Det var bygget i 1919 af Frye Flynn & Co. i Harrington, Maine, og målte 960 tons. Overalt i skibet var der elektrisk lys, og det var oven i købet udstyret med trådløs telegraf. I 1931 havde rederiet held til at sælge det til W. B. Vaine i Baltimore, og skibet gjorde god tjeneste helt indtil 1940, da en ny lovende fremtid syntes at ligge forude på grund af de stigende fragter. Men i februar samme år forsvandt skonnerten sporløst på rejse fra Norfolk til Las Palmas. „Doris Hamlin“ var en af de sidste repræsentanter for „the hard fleet“ i USA.

4-masteren „Edna M. Mc Knight“ blev bygget til C & T af R. L. Bean. Med trælast om bord blev skibet forladt ud for Cape Henry i Virginia, hvorefter det som „dødt skib“ blev slæbt til Bermuda af et fartøj fra Coast Guard. På Bermuda blev lasten solgt til købmænd i Boston. Skibet blev herefter slæbt til Boothbay Harbour, hvor det opgav ånden ved at synke i sine fortøjninger.

Et meget velsejlende og økonomisk skib var 4-masteren „Edward H. Cole“, der var bygget i 1904 af Cobb, Buttler & Co. i Rockland, Maine. Det målte 1791 brutotons, men havde alligevel kun otte mands besætning. Til sammenligning kan det nævnes, at fuldtriggeren „A. J. Fuller“, der kun var ca. 50 tons større, måtte have en besætning på 22 mand. Men reglen var jo også den, at skonnerterne var velbemandet med een mand for hver 200—250 tons, hvorimod råsejlerne mindst måtte have een mand for hver 100 tons. Skibet blev sænket af en fjendelig u-båd ud for Barngate, New Jersey, i indsejlingen til New York. Det skete på et meget sent tidspunkt af krigen, nemlig 31. maj 1918.

I 1920 fik rederiet bygget 4-masteren „Elisabeth

Freemann“, men havde den kun i syv år, idet skibet brændte ned ud for Jacksonville i Florida i 1927. 4-masteren „Ella Pierce Thurlow“ var et af de skibe, der endte som lægter efter at have gjort tjeneste siden 1918. Ombygningen til lægter skete efter salget til Wm. A. Martino i New York i 1931. Som lægter sank skibet i 1932 udfor Frying Pan Shoal.

Også 4-masteren „William H. Harriman“, der var bygget til rederiet i 1919, endte sine dage under fremmed kontorflag, idet det i 1928 solgtes til R. C. Durant i Los Angeles. Tre år efter salget blev skibet forladt i søen af sin besætning.

Skæbne ukendt

Måske læserne kender den 4-mastede skonnert „Zebede R. Cliff“s skæbne? Skibet byggedes for C. & T. af East Coast Shipb. Co. i 1920 og var på 1254 tons brutto. Dets sidste sejlads fandt uden tvivl sted i 1934, hvorefter det blev oplagt i Eastport, Maine, for i 1937 at blive solgt til Bernstein & Jacobsen i Portland, Maine. Senere skæbne ukendt.

En norsk damper blev den 5-mastede skonnert „James Pierce“s skæbne. Skonnerten var bygget i 1901 for og af Washburn Bros. i Thomaston. Den var på 1665 brutto-tonns. I 1911 købte Crowell & Thurlow skibet, men havde kun kortvarig gavn af det. Allerede i november 1912 kolliderede sejlaskibet med damperen „Fram“ af Haugesund 600 sømil ud for Bahama-øerne og sank.

En italiensk damper gjorde en ende på en anden af rederiets skonnerter, 4-masteren „James W. Howard“. Dette skib var bygget i 1920 af Atlantic Coast Co. Det var på 1512 nrt. I december 1925 kolliderede skonnerten med den italienske damper „Livenza“ og sank ud for Cape Lookout i North Carolina.

Et af rederiets første skibe tog syv mand med sig i døden. Det var 3-masteren „Jeanie Lippit“, som i 1880 var bygget af J. M. Brooks i Boston. Det 743 tons store skibs første reder var J. Gross fra Boston, men i 1887 købte Peter H. Crowell det personligt. Skibet strandede i december 1908 ud for Virginia. Syv mand af besætningen omkom.

4-masteren „Jessie G. Noyes“ tog tre mand med sig i dybet, da det i marts 1927 sank i rum sø. Skibet var bygget til rederiet af Atlantic Coast Co. i Thomaston i 1917. Det var på 1376 brt.

I 1924 købte C & T 4-masteren „John C. Hildebrand“ af G. G. Deering, der i 1909 havde bygget det 1036 tons store skib til eget brug. I dåben fik skonnerten navnet „Mary L. Baxter“. Fire år efter ejerskiftet, i marts 1928, sank skibet i søen.

Forsvandt med mand og mus

3-masteren „John R. Fell“ forsvandt med mand og mus. Skibet var bygget i 1880 af W. Rogers i Bathurst, Maine, til en Philadelphia-reder af samme navn som skibet. I 1909 kom det i C & Ts eje. Skibet, der kun

var på 354 brt, blev i august 1915 sporløst borte med hver en sjæl på rejse fra La Vela de Corro i Venezuela til Bowdoinham i Maine.

I Gasværkshavnen i København lå i august 1940 en 4-mastet skonnert ved navn „Mikhel“ af Pernau, Estland. Det lå på grund af krigen oplagt sammen med et par andre 4-mastede skonnerter, nemlig den tidligere danske „Atlas“ og „Jaan“. Alle tre skibe havde sejlet under amerikansk flag, og „Mikhel“ var identisk med den tidligere „Josiah E. Chase“, der var bygget til C & T i 1921 af Atlantic Coast Co. Det var på 1661 brutto-tonns. I lang tid lå det oplagt i Boothbay Harbour, men i 1934 solgtes det til esnuistiske redere og fik navneforandring. Ifølge pastor O. Kure, der er et slags omvandrende maritimt leksikon, afsejlede skonnerten i ballast direkte til sit nye hjemsted, hvortil det ankom den 15. september 1934. Oplysninger om skibets seneste skæbne savnes.

Endnu en af det amerikanske rederis skonnerter, 4-masteren „Josephine A. Mc Questen“, kom i estnisk eje. Dette skib, der var bygget i Rockland, Maine, i 1920, målte 1607 brt. I lang tid efter Florida-eventyret lå det oplagt i Eastport i Maine, men blev i 1936 solgt til Estland med hjemsted i Pernau. Under estnisk flag fik skibet navnet „Victor“, men allerede på sin første rejse for sin nye ejer forliste skibet på vej til København. Det afsejlede i ballast fra Eastport. Forliset skete på Hebriderne efter 31 dage i søen. Det var den 2. august 1936. Skibet blev erklæret for vrage og kom ikke ud at sejle mere.

*For bedre forplejning
og økonomisk messe - service
til søs -*

INSTALLER CELER-SYSTEM SKIBSCAFETERIA



SCANIX CORP.

Vesterport 235
København V
Palæ 6195-6196
Telegr. Scanixcorp

**Celer-System: Største erfaring
Højeste kvalitet.**

**Over 170 skibe er blevet udstyret
med Celer-System siden 1950.**

Også 4-masteren „Lewiston“, der i 1908 var bygget til rederiets grundlægger af Cobb, Buttler & Co. i Rockland, og som senere overgik til C & T, blev vragskibet, der var på 814 brutto-ton, strandede i Brasilien i maj 1915.

4-masteren „Lucia P. Dow“ (1000 brt) blev bygget til C & T i 1919 af Francis Cobb i Rockland. I 1931 solgtes det til britiske redere, men strandede på første rejse under nyt kontorflag og blev vragskibet. Strandingen skete på New Foundland-kysten.

En skæbne i tørdokken

„M. Vivian Pierce“ mødte sin skæbne i tørdok. Dette skib — også en 4-master — var bygget til rede-

riet af Atlantic Coast Co. i Thomaston i 1919. Det var på 1380 tons netto. Ved auktion solgtes skibet til Superior Trading Co. i Boston i 1931. De nye ejere gav skibet navnet „Edward L. Swan“. I 1936, mens det stod i tørdok, væltede skibet over på den ene side, som fuldstændig knustes. Ingen mennesker kom til skade, men det før så prægtige fartøj måtte ophugges på stedet.

Den 3-mastede skonnert „Malden“ var bygget 1884 af S. W. Tilton i Camden, New Jersey, og fik i dåben navnet „Frank Vanderherchen“. Skibet var på 538 tons brutto. Dets første ejere var C. A. Petit i Philadelphia. I 1901 kom skibet i rederiets eje og fik navneforandring. Skibet sank i rum sø i januar 1908, men besætningen blev reddet.

Fortsættes i næste nr.

Sjöhistorisk Årsbok 1955-1956

Under redaktion af museumsdirektør G. Albe foreligger nu dette statelige årsskrift med et indhold, der må glæde enhver søfartsinteresseret, og i sit sædvanlige gedigne udstyr.

Den indledes med en artikel af direktør G. Albe om et maleri af lineskibet „Kung Carl“, hvori forfatteren gør rede for maleriets historie, der ved den nu foretagne restaurering viser sig at være malet af den franske kunstner Etienne Compardel i samarbejde med Jean Bérain, Ludvig XIV's hofarkitekt, der havde givet udkast til agterspejlsornamenterne for en række franske skibe. Billedet er udført på tilskyndelse af Tessin, der stod i forbindelse med Bérain, men en detailleret udredning af dette maleris historie vil føre for langt, så man må henvise til årbogen, der i farver og sort gengiver maleriet før og efter restaureringen. Det hænger nu i Stockholm i museets carolinske afdeling.

Af samme forfatter er der en kort opsats om museets nye afdeling visende skibsværfternes udvikling gennem tiderne, en artikel, der må siges at give stof til eftertanke angående vort eget søfartsmuseums behandling af dette emne. Den er god at få forstand af, men den må læses i sin helhed.

Gustav A. Zethelius giver i en artikel med titlen „Stockholms-varven under 1700-tallet“ en detailleret skildring af de forskellige værfter i Stockholm, såvel selve anlæggingerne som deres produktion, en meget interessant og morsom beretning, idet det jo ikke var helt små fartøjer, der drejede sig om, der blev bygget på de forskellige værfter.

Nils Gruvberger skriver om „Skeppsbygger i Kalmar län under 1900-tallet“, en artikel, der med kurver og statistiske oplysninger belyser dette emne, der viser, at der stadig bygges på de steder, hvor der allerede i middelalderen byggedes skibe. At citere fra den vil føre for langt, da man, for at få fuldt udbytte af den, skal læse den i sin helhed.

Gunnar Hobrob skriver om „Reparebanar och rep-handel i Gävle“ og giver en levende skildring af, hvad

det var at slå reb til alle formål, såvel til skibs- som landbrug. En artikel fyldt med morsomme og detaljerede oplysninger om rebslageri og dertil knyttede emner, for at munde ud i den slutning, at håndrebslageri nu er en saga i Gävle, som alle andre steder, hvor det nu er gået over til maskindrif. Læs den, og se, hvad der kunne fremstilles.

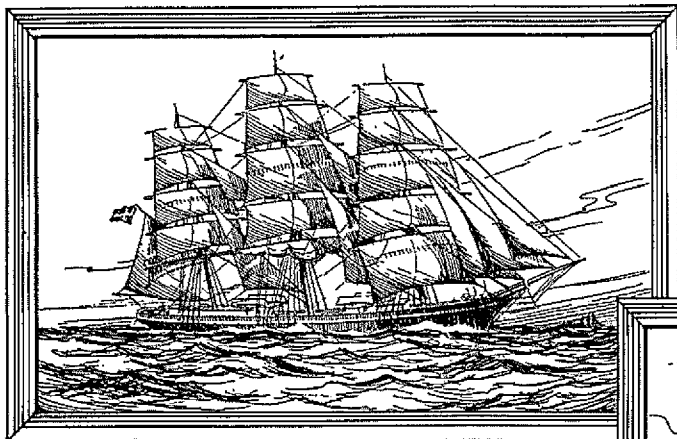
Edward Hamilton giver i en artikel med titlen „En marinarknologisk undersökning“ en beretning om fund gjort i vraket af „Rikäppet“ og andre fartøjer ledsaget af en række glimrende fotografier, der viser, hvad der er kommet for dagen fra disse fartøjer. En række interessante fund som en „potgranat“, d. v. s. en granat inden i en lerkrukke fyldt med krudt og lukket med sejl-dug samt forsynet med håndtag, så den kunne kastes ombord i fjendtlige fartøjer, hvor så lerkrukken gik itu, og den i toppen anbragte lunte tændte krudtet og bragte granaten til sprængning, eller kanonen, der fandtes med sin ladning intakt, et aldeles enestående tilfælde, idet den var med dobbelt skarpt: først forladningen, så en stangkugle, derefter en fuldkugle, og så kardusen med krudt; men der kunne citeres i det uendelige, så her må igen siges: Den må læses i sin helhed.

De to sidste artikler er dels en lille opsats om Hugo Åkermark og hans betydning for Statens sjöhistoriska samlinger, hvor nu hans arbejdsrum og værktøj er indgået som et led i samlingen, og dels en artikel af Gustaf Munthe med titlen „När handelsflottan skulla hylla konung Adolf Fredrik“, en morsom opsats, der viser, at man også dengang kunne feste, selv om den omtalte hyldning ikke blev til noget på grund af de store udgifter til samme.

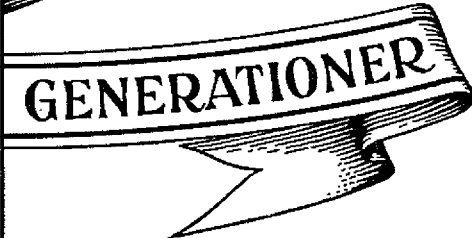
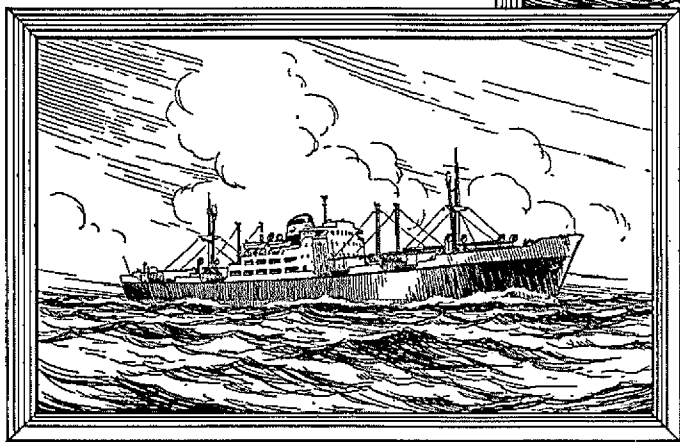
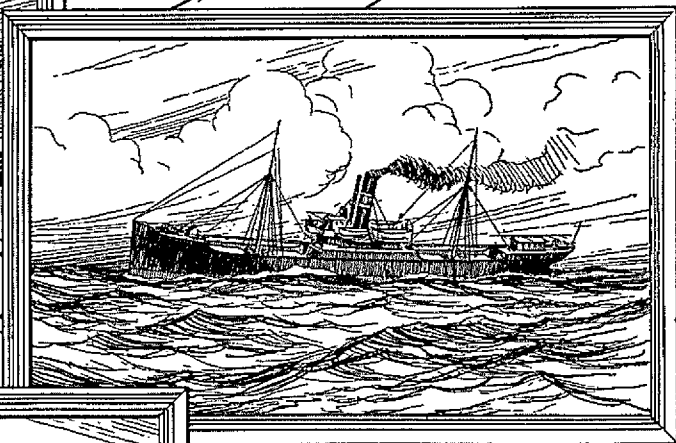
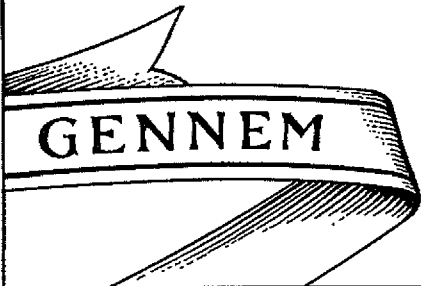
Iøvrigt indeholder årbogen et forord af direktør G. Lundeqvist og en nekrolog over Kapten Ragnar Erfoss, der gik bort i 1955, men som har betydet uendelig meget for sjöfartsmuseet i Stockholm, og som vil blive svær at erstatte, hvad direktør Albe også skriver.

Det er alt i alt en årbog, man med glæde tager i hånden, lodig og fornem som den er. Den være hermed anbefalet alle, der er interesseret i maritime emner og historie.

N. A. O. B.



H. SCH - P.



HAR DE
OVERALT PAA HAVET
 FAAET

fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
 KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER



En redningsdåd

Hovmester har haft travlt, vi er snart hjemme. En del kasser er sat ud på lugen, de skal over siden, hvis ingen har brug for dem, fint og ryddeligt skal der være overalt, inspektøren kommer jo ombord, og han er en streng herre. Der ligger en del gamle aviser i en af dem, mon der skal være lidt læsestof? Vi er på den sidste del af en Australiens-rejse, så efterhånden har vi jo læst det meste af, hvad vi har ombord. Jo, her er en del aviser, gamle jo, men hvad, de må efterses. Øjnene løber over siden på en gammel avis, og i forbifarten fanges blikket af en overskrift: Kaptajn, fornavnet ulæseligt, Andersen død. Der er ingen dato på avisen, det er kun en løs side, men ivrigt løber øjet videre, mon det skulle være kaptajn Andersen på „Delos“, ja, ham må det være. Noget er ulæseligt, noget er revet væk, men den gamle avis har jo også været brugt til indpakning; men af det som endnu kan læses, fremgår det, at han havde været købmand de sidste år. Det var „Delos“ stoute og myndige kaptajn, som havde taget sin sidste store afmønstring. Og i erindringen ser jeg ham på halvdækket af „Delos“, jeg hører ham fortælle på sin korte, knappe måde om den redningsdåd, han og hans folk udførte i et forrygende uvejr i Biskayen i 1904.

„Delos“ var et typisk Ring-skib, tegnet af en mesterhånd, tømret af nogle af de bedste skibstømrere, der nogentid har haft en skarøke i hånden: Rasmus Vest, Hans Knudsen, Jørgen Urtemand, Sofus Garder, Hans Hulgade og hvad de nu hed alle disse fuldskæggede mænd, som Johannes Ring så at sige havde arvet efter sin far, Jørgen Ring. En slank, rundgattet clipper med skønne, harmoniske linier, og med sine høje stænger var hun en værdig repræsentant for den tids sejlere. Om jeg husker rigtigt, så løb hun af stablen på Johannes Rings 18 års fødselsdag. Men denne stolte sejler blev hamret sådan hin dag af Biskayens vilde søer, at hun aldrig forvandt det mere.

I begyndelsen af dette århundrede udbyggede England Gibraltar til den stærke fæstning, vi kender i dag, og en stor del af skibene, der sejlede materialer til Gibraltar, var danske, og blandt dem var „Delos“. I forsommeren 1904 lå hun underdrejet på andet døgn i Biskayen. Hun var på vej til Gibraltar med en last granit. Om morgenen observerede udkikken en stor norsk damper, der havde sat nødflag. Han varskoede 1. styrmand, en gammel marstaller, der var på sin sidste rejse, og denne lavede omgående en masse vrøvl, som han ikke mente noget med, men skælde ud skulle han for at være i godt humør. Kaptajn Andersen kom nu også på dækket for at se, hvad Iste reagerede over. Medens de stod og overvejede muligheden af at bringe

hjælp til nordmanden, der lå et par kvartmil til luvert for dem, nærmede en engelsk damper sig, og han gik op til nordmanden til stor lettelse for „Delos“, for det ville have været en næsten håbløs opgave at sejle sig op til nordmanden.

Nogen tid efter hørte kaptajnen den gamle styrmand skælde og smelde igen: „Er do tovli drenj, ska do lære en gammel størmænd og sæjl, ska do, va.“ Og ind kom en ung matros: „Kaptajn, kan vi ikke gøre noget for at hjælpe de nordmænd, for englænderen er sejlet sin vej, og nu blusser de efter hjælp derovre.“

Da kaptajn Andersen igen kom på dækket, så han straks, at nordmanden lå dybere i vandet, end da han så den første gang, og han forstod, at den ville synke.

Han kaldte dem alle agter. „Så I mener, at vi skal forsøge at bjærge dem?“ „Ja, det mener vi.“ De unge ansigter var vendt imod ham, og kaptajnen var klar over, at de mente det. Styrmanden lavede stadig kvalm: „I tovlie dreng, vi rør ju lie ne te røspætterne.“ Men kaptajnen tog sig ikke af styrmandens snak. Han kendte sin styrmand, han vidste, at han var sømand til fingerspidserne, og han vidste også, at forsøgte han ikke at bringe hjælp, ville den gamle knurhane først lave vrøvl.

„Og I er klar over, at vi skal krydse os op til ham, og det er jer, der skal være ved forsejlene?“

„Ja, kaptajn.“

„Og I er klar over, at der er størst sandsynlighed for, at I bliver slået overbord eller i bedste fald kvæstet, og at vi ikke kan sejle os op?“

„Kaptajn, vi vil hellere dø end stå her uvirksomme og se dem gå i dybet.“

Kaptajn Andersen tog sin beslutning: „Vi forsøger. Styrmand, giv hende tøj på.“

„Ja, I er lie tovlie allesammen,“ var styrmandens salut.

Så begyndte „Delos“ sit kryds op til den nødstedte nordmand og med den gamle styrmand til rors. Første gang nægtede „Delos“ at gå over stæg, anden gang lykkedes det. Fra kl. 9 til kl. 15 — i 6 timer — kæmpede den for de to mil, og kl. 6 havde den alle nordmændene på een nær orabord. Den gamle styrmand jumpede i ballen med et tov om livet for at bjærge ham også. Han fik også tag i ham, men kunne ikke holde ham i den svære sø.

Den norske kaptajn, en fuldskægget kæmpe, takkede kaptajn Andersen for deres redning: „Det var en sømandsdåd den, uden lige, som kun danske søfolk, ja og så vi nordmænd kunne gøre.“ Det var den helt norske nordmand, der til slut kom op i ham, men han græd, den gamle kaptajn: „Jeg har aldrig før i mit

lange sømandsliv bedt til Gud, men i de timer, da I kæmpede for at nå frem til os, ja, da bad jeg til ham, og nu mener jeg, at vi skal sige ham tak.“

„Delos“ var slået læk som en si, og alle, der kunne, måtte til pumperne, og så måtte den søge nødhavn. Men „Delos“ var sprængt. Hjemme i Svendborg blev det forsøgt at få den i trim igen, men det lykkedes aldrig.

Kaptajn Andersen og hans tapre besætning fik fra Norge en belønning for deres redningsdåd. Kaptajn Andersen fik en medaille, som han aldrig ville gå med, „for jeg har ikke fortjent den. Den skulle den unge matros have haft. Det var ham, der fik os andre med, og det var disse unge drenge, som tog den svære tøm ved forsejlene, og det var den gamle Marstal-styrmands sømandskunnen ved roret. Jeg har faktisk kun lagt skib til.“

Således var kaptajn Andersens ord til slut, da han fortalte os om den dåd, der blev øvet af danske søfolk hin stormdag 1904 i Biskayen.

I mange år kom der hver jul hilsener fra Norge, og disse hilsener var kaptajn Andersens stolthed.

Georg H. Petersen,
tømmerrmand,
M/S „Siena“, ØK

Moderne UNIFORMSHUER

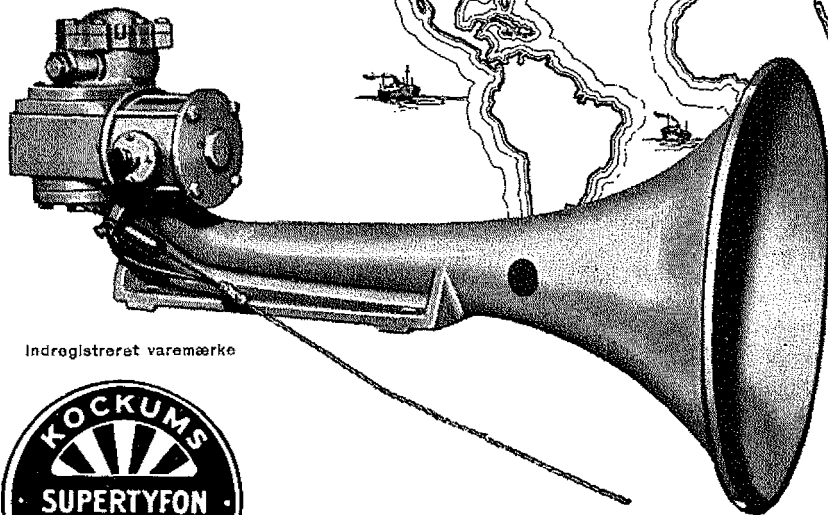
*Guld- og sølvgaloner
Guld- og sølvbroderede Kranser
Emailløslag · Emaillæmblemmer
Uniformsknapper*



Danmarks ældste Guldtrækkeri

Har Deløst „Sejl og Motor“

KOCKUMS SUPERTYFON



Indregistreret varemærke



Grundlagt 1840

Hvis damp skal anvendes
forlang vort TYFON-prospekt
nr. 691

KOCKUMS

MEKANISKA VERKSTADS AB • MALMÖ

Repræsentant i Danmark:

SCAND. STEEL & SHIPPING AGENCY — AMALIEGADE 16, KØBENHAVN

SUPERTYFON

er installeret på 1000 vis af passagerbåde,
tank- og lastbåde over hele verden.

De vigtigste fordele ved
SUPERTYFON er:

- 1** Minimalt luftforbrug — kun 1/6 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. 690

En ny Panama-kanal

uden sluser

Allerede under Suez-krisens første fase begyndte amerikanerne at blive nervøse for deres egen pulsåre, Panama-kanalen. Navnlig under de sidste to krige har denne kanal været af uvurderlig betydning for USA og dets allierede. Japanerne havde planer om at sprænge kanal-anlæggene i luften ved hjælp af særlige ubåde, men planen kom aldrig til udførelse. Amerikanerne var klar over, at navnlig Panama-kanalens mange sluser var ømfindtlige, og bevogtede dem derfor meget strengt.

Under en eventuel atom- eller brintbomkekrig vil Panama-kanalen i sin nuværende skikkelse være meget sårbar. Der har været adskillige planer fremme f. eks. om at grave en „underjordisk“ kanal ind under klipperne. Men denne plans gennemførelse anses af de fleste for at være alt for kostbar.

Allerede for ni år siden fik den amerikanske kongres forelagt et forslag af en anden art, som skulle have større chancer for at blive gennemført. Forslaget gik ud på at bygge en ny Panama-kanal ved siden af den gamle, men uden sluser og i niveau med havoverfladen. Forslaget var imidlertid ikke gennemarbejdet i enkeltheder, men i 1954 dannede den af staten kontrollerede organisation „National Rivers and Harbors Congress“ en særlig komite, der skulle arbejde videre med planen.

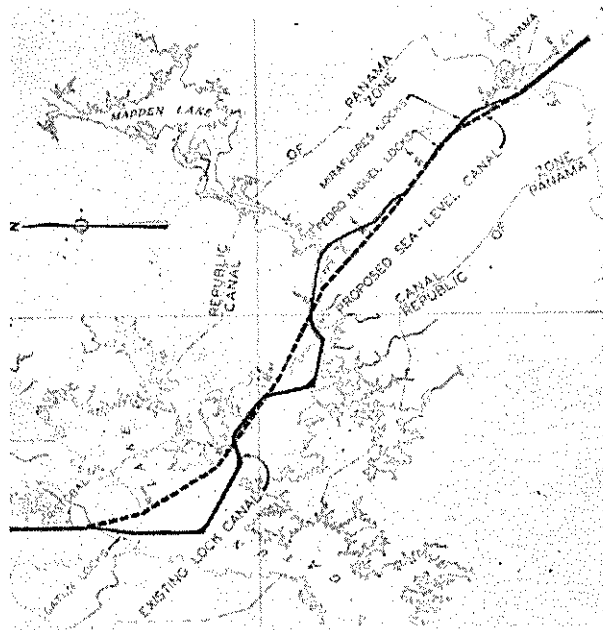
Komiteen har for et par måneder siden afgivet rapport om sine undersøgelser. Der er ingen tvivl om, at komiteen under sit arbejde specielt har tænkt på USAs søfart under en eventuel ny krig, rapporten har nemlig fået titlen „The Panama Canal — The Sealevel Projekt and National Security“.

I rapporten er det blevet fastslået, at kanalen er af uvurderlig betydning for USAs trivsel i fredstid, men vil få endnu større betydning under en eventuel ny krig. I det øjeblik kanalen ødelægges helt eller delvis ved bombing af de sårbare sluser, står Amerika og hele den vestlige verden over for en meget alvorlig situation.

Endvidere blev det fastslået, at bygningen af en ny, slusefri Panama-kanal ved siden af og delvis i forbindelse med den bestående vandvej er teknisk gennemførlig. Bygningen kan oven i købet gennemføres, uden at trafikken på den bestående kanal bliver afbrudt.

Selvfølgelig vil projektets gennemførelse ikke blive nogen billig historie, men når det gælder forsvarsformål, plejer amerikanerne jo sjældent at spare på skillingerne, og komiteen har fastslået, at udgifterne er overkommelige i forhold til de fordele, den nye kanal forsvarsmæssigt vil give USA.

Komiteen har regnet ud, hvad den nye kanal vil komme til at koste, nemlig ca. 4,9 milliarder dollars, hvilket rundt regnet svarer til 34 milliarder kroner! Arbejdet vil stå på i ti år.



Den ubrudte linie viser den nuværende kanal, og den stiplede linie den foreslåede kanal.

Ekspertene påpegede, at reparation af en sluse kræver meget lang tid, hvis skaden er relativt stor. Men endnu værre bliver det, hvis Gatun-dæmningen, der sørger for en vandstand i Gatun-søen på 26 meter over havoverfladen, bliver beskadiget. I værste fald vil vandstanden i søen synke meget kraftigt, og kanalen bliver dermed ubrugelig. Selv om selve skaderne kan udbedres ret hurtigt, kan trafikken på Panama-kanalen ikke genoptages, før vandstanden på Gatun-søen igen er normal. Det vil blive meget besværligt, ja, vel næsten umuligt, at fylde søen på kunstig vis, og man bliver helt afhængig af nedbørsforholdene. Hvis galt skal være, kan det tage år, før der er faldet tilstrækkelig regn til at fylde søen op igen.

Hvis en ny Panama-kanal uden sluser skulle blive bombet med atom- eller brintvåben, vil den kunne tages i brug igen efter kun kort tids afbrydelse, hed det i eksperternes rapport, som for øjeblikket er genstand for regeringens omhyggelige studium.

Men også i fredstid vil en kanal uden sluser være en fordel for skibsfarten. Gennemfarten kan først og fremmest ske hurtigere, fordi man undgår de ofte ret lange ventetider før sluserne. Iøvrigt vil man ved at studere kortet på denne side kunne se, at den nye, foreslåede kanal „skyder gervej“ i forhold til den gamle. Den nye kanal kommer iøvrigt til at ligge helt og holdent inden for den nuværende kanal-zone, og flere steder vil man helt kunne undgå en ombygning af den gamle kanal. Dette gælder f. eks. helt mod nord, hvor den bestående og den projekterede kanal på et langt stykke er identiske.

Men i alle tilfælde bliver projektet, hvis det gennemføres, en kæmpeanstrengelse, som vil kræve ingeniør-snilde i højeste pctens.

—wig.



Pålidelighed, god driftsøkonomi og sikker start m.m. var nogle af de krav, man stillede til den motor, der skulle installeres i „Gannet“, en båd, som byggedes på et værft i Sydengland, og som køberen ville bruge til hajfiskeri. Den skulle udover den almindelige drivkraft have en hjælpemotor, som skulle modvirke havstrømme og holde båden stille, når man kom frem til fiskepladsen.

Drivkraften blev Bolinders 3-cyl. marinedieselmotor, og hjælpemotoren blev den 1-cyl.-model af samme velkendte motor.

Bolinder har den ideelle motor indenfor effektområdet 10-50 hk, og ydermere står Bolinder-Munktells eksperter parate med service, når det gælder beregning, konstruktion etc.

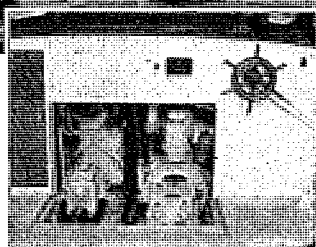
Bolinder

Marinedieselmotorer over hele verden

of **Electric**

Vesterbrogade 181, København V.

Førlang
special-
prospekter
og tilbud
Hilde 800



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 - TELEGR.-ADR.: MERSK

En gammel „luftskrædder“,

der træner til folkepension



O. C. Beck

Sejlmagerhåndværket er et døende fag! — Denne påstand hører man tit fremsat.

„Men det er noget sludder,“ siger sejlmagermester O. C. Beck. „En sejlmager kan i dag have mere at lave, end da jeg var i lære. Dengang sejlede skibene ikke om vinteren, og vinteren var tit lang for skibsfar-

ten, fordi isbrydere var sjældne. Derfor var konkurrencen meget hård blandt sejlmagerne for at få noget at lave i de mørkeste måneder. Dengang syede besætningerne om bord i sejlskibene også selv deres lugepresenninger af gamle sejl. Regnsejl kendte man i de tider ikke ret meget til. Heller ikke til de overtræk til redningsbåde, som bruges i dag. Endelig kendte man ikke ret meget til solsejl. Joh, der er med garanti mere at lave i dag end for 50—60 år siden. Nu sejler skibene døgnet rundt hele året igennem, og der skal bruges store lugepresenninger. Regnsejl f. eks. til kornskibe er en stor artikel. De er ret dyre, men tjener hurtigt deres penge ind igen, idet de sparer overtidspenge til tilrigning. Efter endt brug om aftenen kan de hejses op af vagtsmanden og fires ned klar til brug igen den næste morgen. Flere af vore største rederier køber ikke en presenning eller et solsejl i udlandet, men får dem syet herhjemme.“

Ja, sådan taler en sejlmagermester af den gamle skole. Den 26. september fylder Beck 70 år.

„Og jeg træner så småt til folkepensionen,“ griner han på syngende bornholmsk. Han er fra Rønne, og det kan han ikke løbe fra. Hans far var skipper. Selv kom han i sejlmagerlære i Rønne, hvor han blev udlært i 1906. Derefter kom han til søs med store sejlskibe. Han har været med til i søen både at sy læsejl og skysejl. Hans længste tur var fra Port Perie til Queenstown. Den varede 187 døgn. Han har aldrig haft hyre med et dampskib, fortæller han — ikke uden en vis stolthed.

„Hvordan træner man til folkepension?“ spørger jeg.

„Før i tiden mødte jeg på værksteder hver morgen et kvarter i syv. Nu kommer jeg først et kvarter *over* syv,“ svarer O. C. Beck.

Men tilbage til søen: I 1919 måtte Beck sige sejlskibene farvel, fordi det kneb med farvesansen, og så vendte han tilbage til sejlmagerfaget. Siden 1933 har han drevet eget sejlmagerværksted og forretning i København, og han er en meget agtet mand inden for

faget, trods — eller måske netop fordi — han har sine egne meninger om tingene og så iøvrigt kan sit håndværk til bunds. Hans bornholmske temperament fornægter sig ikke. I 1939 blev han skuemester i Sejl-, Flag- og Kompaslagerlauget. Fra 1942 til 1955 var han viceoldermann, hvorefter han udtrådte af laugsledelsen. Til januar næste år overdrager Beck sin virksomhed til sønnen Herman.

Herman Beck kan også sit fag til bunds. Han blev udlært hos faderen, og når de to var sammen på værkstedet, blev Herman aldrig behandlet som søn — kun som læredreng, hvilket bl. a. vil sige, at O. C. Beck mange gange læste ham teksten, som han kendte den fra sejlskibene!

„Mine læredreng kan efter endt uddannelse lave alt inden for faget fra syning af yachtsejl til grove presenninger,“ siger gamle Beck med stolthed i stemmen. „Jeg er tilhænger af de håndsnyede sejl, som vi lavede dem til sejlskibene. Når vi slog et sejl under dengang, kunne det godt hænge og daske i lang tid uden at blive brugt, men selv om nogle syninger på den måde skulle blive slidt over, kunne man godt sejle med sejlet — fordi det var håndsnyet. Et sæt skræddersyet tøj efter mål er nu trods alt bedre end et sæt konfektionssyet, hvis De forstår, hvad jeg mener!“

Selv om Beck sagde sejlskibene farvel, gør han sig stadig gældende derude på verdenshavene. Hans presenninger, solsejl o. s. v. findes om bord i skibe på alle have, og der bliver skam også syet mange *rigtige* sejl derude i Valby, f. eks. til fiskefartøjerne, der opererer under Island og Færøerne.

Men nu lægger den gamle, men tilsyneladende evigt ungdommelige mester som sagt op.

„Herman skal nok klare sig,“ siger han om sin søn. „Han er for det første dygtig. For det andet er han mere høflig end jeg, og det tæller, kan jeg garantere for. Selv om jeg nemlig ikke altid er så afsløben, som jeg burde være, er jeg i det mindste ærlig.“

Når O. C. Beck har haft held til at svinge sin forretning op, skyldes det bl. a. „madam Beck“, som han kalder sin kone. Selv om hun har haft hjem, mand og fem børn at passe, har hun tit arbejdet hele dagen på værkstedet i den første tid, Beck var selvstændig.

„Ja, og nu skal vi nyde det! Jeg har en svoger oppe i Norge. Han har læjet mig et stykke jord med hus ved Farsund, helt nede ved havet. Lejemålet til min svoger angiver en lejesum af otte kroner for 99 år. Nu må vi se, om vi holder ud så længe! Nå, men vi skal selvfølgelig kun tilbringe sommermånederne deroppe og skal ud at sejle med en lille spidsgatter, vi har liggende der,“ slutter sejlmagermester Beck.

—wig.

RHUM NEGRITA

PHOTOS N° 166

LIQUEURS BARDINET

BORDEAUX



Representant for Danmark:

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

Burmeister & Wain

sætter atter rekord med ny
dieselmotorkonstruktion

Det Østasiatiske Kompagni har hos Burmeister & Wain bestilt en 6-cylindret turboladet dieselmotor af ny opsigtsvækkende type, som pr. cylinder giver større hestekraftydelse end nogen hidtil eksisterende dieselmotor.

Siden Burmeister & Wain i 1952 som første dieselmotorfabrik i verden introducerede den turboladede totakts dieselmotor, har dieselmotoren fundet anvendelse i stadig større skibe. Selv meget store tankere, der tidligere blev udstyret med turbiner, kan nu med fordel anvende dieselmotorer. Der er i øjeblikket verden over ca. 100 motortankere over 30.000 tons under bygning eller i ordre. Deraf udstyres 65 % med B & W dieselmotorer. Den første 15.000 hestes motor, den hidtil største marinedieselmotor, er netop prøvekørt hos en af B & Ws japanske licenshavere, Hitachi, og mere end 25 anlæg af samme størrelse er under bygning eller i ordre hos B & W og licenshavere. Tendensen går tydeligt i retning af stadig større skibe, og i forbindelse hermed stiger også kravene til hestekraftydelsen.

Næppe er dette højdepunkt nået, før Burmeister & Wain igen er gået et skridt videre, og som den første af alle dieselmotorfabrikanter har gjort et nyt fremstød

ved nu at konstruere og bygge en dieselmotor, der er kraftigere end nogen anden eksisterende dieselmotortype. Det er en totakts turboladet dieselmotor med en cylinderdiameter på 840 mm, som pr. cylinder udvikler over 1700 effektive heste, d. v. s. at en 12-cylindret motor af denne type udvikler ca. 22.000 ehk.

En motor af denne størrelse vil kunne give et 60.000 tons tankskib en fart af ca. 16½ knob. Det vil sige, at der faktisk ikke findes nogen anvendelsesbegrænsning for dieselmotorer mere, idet et to motorers anlæg med tilsammen ca. 45.000 hk vil kunne fremdrive alle skibe af en størrelsesorden, der i dag anses for realisabel.

Den første motor af den nye type, en 6-cylindret, er som sagt bestilt af ØK, og ØK har her atter vist den fremskridtsånd, der er karakteristisk for selskabet, og som altid har præget dets skibsbygningspolitik. Som bekendt var det ØK, der i 1912 hos Burmeister & Wain bestilte verdens første oceangående dieselmotorskib, „Selandia“, og siden da er ØK ved mange lejligheder gået i spidsen, når det gjaldt at føre nye ideer ud i livet. Den motor, ØK har bestilt, skal installeres i en 18.500 tons tanker, der skal bygges ved Nakskov Skibsværft.

Den nye motortype betyder en yderligere styrkelse af B & W's position i den stadig voksende konkurrence og vil få stor betydning i eksporten og i samarbejdet med selskabets mange licenshavere verden over. Allerede nu er der også hos udenlandske redere meget stor interesse for den nye motor.



CUTTY SARKs restaurering afsluttet -

Dronning Elizabeth og hertugen af Edinburg var de første besøgende

Den 25. juni 1957 vajede det engelske dronningeflag fra fortoppen på den gamle clipper „Cutty Sark“. Dette stolte sejlskib er efter en gennemgribende istandsættelse fra køl til flagknap nu anbragt i en særlig hertil bygget tørdok ved Greenwich pieren ud mod Themsen. Ved denne lejlighed flagedes der fra fuldtriggen i anledning af Dronning Elisabeths og Hertugen af Edinburghs besøg om bord. Dronningen og Prins Phillip steg først

ned og besøgte med interesse den mindeinskrift, der er anbragt i dokken, og endvidere grundstenen, som i 1954 blev nedlagt af Prins Phillip ved bevarelsesarbejdets begyndelse. Hertugen er som søofficer levende interesseret i alt, hvad der vedrører britisk søfart.

Det kongelige besøg var planlagt med en halv times varighed, men det historiske skib fangede — både over og under dækket. De kongeliges interesse og beundring

for det dygtige håndværksmæssige arbejde ved istandsættelsen, tilrigningen og doksætningen var så åbenlys, at besøget udstraktes til over en time.

Før dronningen gik fra borde, blev der også aflagt besøg i, hvad der antagelig er verdens største samling af gallionsfigurer (skænket til skibet af mr. Sidney Cumber) og fra poopen erklærede dronningen: Den sidste clipper „Cutty Sark“ åbnet for besøgende i sin faste ankerplads i Greenwich —.

I dag er „Cutty Sark“'s egen gallionsfigur ny, skåret af mr. Arthur Levinson fra Farnham i Surrey i en specielt presset blok af udvalgt Ontario white pine, en fællesgave fra de canadiske tømmerarbejderes forbund, Canadas skovproduktion og det canadiske handelsdepartement.

Medens „Cutty Sark“ selskabet, der har ansvaret for skibets bevarelse, vil uddele stipendier til uddannelse af unge mennesker til handelsflåden, for hvilken clipperen selv vil være et bestandigt mindesmærke, står „Cutty Sark“ nu selv i de skønneste omgivelser i et anlæg ved flodbredden og forøger således den maritime interesse i denne smukke egn.

Denne strålende scene vil ydermere interessere ganske specielt i august og september, hvor det vil blive stedet for det første „Son et Lumière“ (Lyd og lys) skuespil i England, der vil finde sted hver aften i disse måneder.

„Son et Lumière“, som først blev opført i Loire dalen i Frankrig i 1952 af M. Robert-Houdin, er en kombination af dramatisk projektorbelysning i forbindelse med grammofoon-musik, dialoger og fortællinger gengivet ved hjælp af et stereofonisk lydsystem, som giver indtryk af usynlige skuespilleres nærværelse. Det iværksættes i England på arbejdsministeriets vegne af Daily Telegraph, der også har overtaget garantien for arrangementet.

Sådanne „Son et Lumière“ forestillinger er blevet ganske overordentlig populære i Frankrig — og med rette.

—del.



VIRGINIA ROSE
READY ROLLED
MATURED VIRGINIA

i den fikse pose
- en herlig shagtobak

Indonesere med skoleskibet „Danmark“

Grønlandere og indonesere mødtes om bord på skoleskibet „Danmark“ under dets vintertogt 1956—57, fremgår det af den beretning, som netop er blevet udsendt om skibets drift i det afsluttede finansår.

„Danmark“'s elevbesætning kom til at bestå af 96, hvoraf een elev kom fra Færøerne, to fra Grønland og fem fra Indonesien. De sidstnævnte kom om bord i henhold til en aftale med Forenede Nationer med det formål at blive uddannet som navigatører her i landet.

Skibets togt fik ikke nogen lovende begyndelse. Under de indledende øvelser i danske farvande hemmedes skolen af mange influenzatilfælde. Under „Danmark“'s ophold ud for Snekkersten ramtes skibets mesterkok gennem mange år, Knud Tøjberg Hansen, pludselig af en hjertelarmelse og døde kort tid efter på Kommunehospitalet i København.

Tøjberg Hansen havde sejlet med „Danmark“ siden dets første togt i 1933, og hans bortgang var et smerteligt tab for skibet og dets besætning.

Som i de tidligere år modtoges „Danmark“ overalt med stor venlighed og interesse. I Nyborg besøgte eleverne en iskrem-fabrik, hvor de blev rundhåndet betrukket. Om aftenen inviterede fabrikanten hele besætningen i biografen.

Nyborg har i særlig grad taget „Danmark“ til sit hjerte. Besætningen blev også inviteret til Danhof-spil på slottet og var en anden aften byens gæster ved en festlig middag med efterfølgende dans.

Ved vintertogtets begyndelse var kaptajn Hansen syg, hvorfor overstyrmand Rømer førte skibet til Falmouth, hvor kaptajnen atter kom om bord.

Også i frennede havne mødte det smukke skoleskib en næsten fantastisk venlighed. I Santa Cruz blev eleverne inviteret på udflugter og besøgt det store olieraffinaderi. Under opholdet i St. Thomas havn var den amerikanske indenrigsminister og flere medlemmer af kongressen på besøg om bord. Eleverne var gæster hos mange private i land ligesom de endnu en gang kom gratis i biografen. Og sådan fortsatte oplevelserne.

Den største oplevelse for alle var dog selvfølgelig undervisningen om bord, og den forløb planmæssigt. På sommertogtet tilbagelagde „Danmark“ 940 sømil, og på vintertogtet 14.336 sømil.

—wig.



KNUD E. HANSEN
Consulting Naval Architects
Marine Engineers
Bredgade 75 - Copenhagen
Telegr.: DESIGN - Tel.: Minerva 718

DE FORENEDE BUGSERSELSKABER
KØBENHAVN

Da fire tyske krigsskibe strandede på Vestkysten

Næsten alle langs Jyllands vestkyst kender strandfoged P. Chr. Dahl lidt nord for Nymindegab. Han har beklædt sin post siden 1940, men før ham var hans far, bedstefar og andre i slægten strandfogeder.

Dahl, der nu er 63 år, går med ægte guldringe i ørerne. De er et arvestykke fra hans bedstefar, der var sømand. Selv er Dahl landmand, men alligevel rinder der saltvand i hans årer. Hans gamle slægtsgård er et helt lille strandings-museum, men selv er han husets interessanteste stykke „inventar“.

Under et kortvarigt ophold hos Dahl fik vi ham til at fortælle om den største stranding, han har oplevet:

„Den 1. september er det 40 år siden, den stranding skete,“ fortalte han. „Vi var så vant til her på stedet at se en tysk forpost-flotille dampe op langs kysten hver morgen. Flotillen bestod som regel af fire torpedobåde, et par ubåde og nogle flyvere eller en zeppelin. Flotillen var aldrig før blevet antastet, men den 1. september 1917 kl. halvfem om morgenen blev vi vækket af en fantastisk kanonade, og alle folk her på stedet løb ud for at se, hvad der var i vejen.

Da vi nåede halvvejs ud i klitterne, begyndte granaterne at eksplodere omkring os. Over klittoppene kunne vi se, at fire skibe var strandet. Vi kunne imidlertid ikke komme helt derud, fordi kanonaden varede ved. Granaterne haglede ned. Nogle faldt i sandet, andre lige i nærheden af husene og atter andre helt ude i Ringkøbing fjord,“ fortæller strandfogeden og fortsætter:

„Men pludselig holdt kanonaden op efter at have varet i tyve minutter, og vi så en flok tyske orlogsgaster komme løbende ned imod os. Her på gården havde vi stedets eneste telefon og havde derfor ringet efter ambulancer i Ringkøbing.

De tyske ubåde lå stadig neddykket, og det viste sig, at en engelsk flotille havde forfulgt de tyske skibe og tvunget dem ind på grunden. Nu var vejret den dag heldigvis meget roligt, og episoden udviklede sig derfor ikke til nogen katastrofe. Dette skyldtes også, at englænderne — trods truslen fra de neddykkede ubåde — standsede skydningen midlertidigt for at give besætningerne lejlighed til at komme i land.

Da tyskerne var nået i land, gav englænderne de tyske fartøjer nådestødet. En ny kanonade begyndte, og pludselig så vi nødsignaler stige til vejrs fra det midterste af de tyske skibe. Vi troede, at vi nu ville få brug for vort redningsudstyr, men det viste sig, at alle var kommet i land fra skibet, og at nødsignalernes antændelse skyldtes en brand om bord. Men pludselig eksploderede et andet af de tyske skibe med fantastisk kraft. Englænderne havde ramt dets ammunitionsmagasin, og dele af skibskroget havnede helt oppe på vor gårdsplads.

Det viste sig senere, at tyskerne kun havde mistet én mand ved træfningen, og vi skulle nu internere 100 mand. — De tyske ubåde dukkede iøvrigt op igen,

efter at englænderne var forsvundet, og de tyske fly, der havde kredset inde over dansk land, stod også til havs. Det, der var til overs af flotillen, ubåde og fly, forsvandt derefter, men samme dag kom en ny tysk flotille bestående af fem store torpedobåde.“

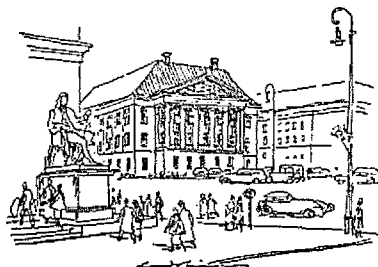
Strandfogeden fortsætter:

„De fem fartøjer, der var blevet tilkaldt af ubådene, lagde sig lige ud for kysten, hvor de blev „bevogtet“ af det lille danske inspektionsskib „Absalon“, som var hele den flådestyrke, Danmark kunne stille på benene her. Tyskerne sendte et par flåder eller både i land med elleve mand om bord. De skulle finde ud af, hvad der var sket, men blev ligesom de strandede tyske søfolk interneret. En tysk løjtnant fik dog lov til at signalere ud til torpedobådene, at han var blevet interneret, hvorefter de tyske fartøjer stod udefter igen.

Heldigvis kostede den voldsomme skydning ingen danske menneskeliv, men flere får og køer blev dræbt på markerne her. Iøvrigt strømmede masser af mennesker til fra hele omegnen, og da det blev uvejr, kneb det med at skaffe plads både til de internerede, turister, nysgerrige og — oven i det hele — 50 danske soldater, der kom for at bevogte tyskerne! Rundt om på gårdene sov de uventede gæster på gulve, i stole og på borde. Enkelte fik også en seng. Hos os sov en tysk soldat og hans danske fangevogter i samme seng, kan jeg huske! — Først næste dag slap vi af med de mange mennesker.

Denne massestranding er den største, jeg har oplevet, men også en af dem, der forløb lykkeligst. Tabet af liv var jo ringe i forhold til den materielle skade,“ slutter strandfoged Dahl.

Ludwig.



HANDELSBANKEN

HOVEDSÆDE:
HOLMENS KANAL 2
KØBENHAVN K



93 AFDELINGER
OG FILLIALER OVER
HELE LANDET

— den moderne bank med de gode traditioner

DE FORENEDE KULIMPORTØRER

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.

Los Angeles



På broen ses R. F. Jørgensen, der er leder af Mærks-linjens Los Angeles kontor, sammen med „Trein“ og kaptajn Støckel. De snakker nyt fra deres fødeby Svendborg.

kaptajn Støckel på hans forrige skib „Trein Mærsk“ fra Los Angeles til Hong Kong. De havde haft så dejlig en rejse, at de lovede kaptajnen den første hvalp, der blev født af deres hund „Yvonne“, som også havde glædet sig over rejsen.

På en af sine ture fik kaptajnen meddelelse om, at der ventede gods til ham i Hong Kong. Det var „Trein“, som blev overgivet ham af familien Tung.



Trein er med til at navigere skibet i havn.

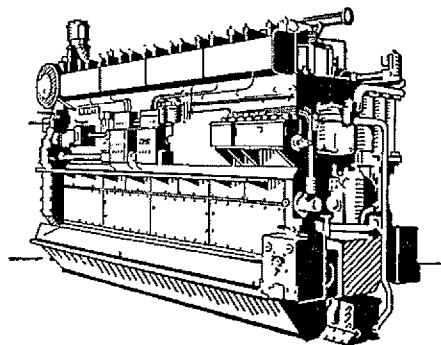
„Trein“ finder sig ualmindeligt godt tilpas på skibet. Kun een gang ville den tage landlov og stak af fra båden. Det var i Baltimore, men kaptajn Støckel stak efter hunden og indhentede den i den stærke trafik, som „Trein“ slet ikke var vant til.

Som søsterskibene „Marie Mærsk“ og „Luna Mærsk“ sejler „Leda Mærsk“ en rute rundt om jorden fra New York, Los Angeles, over Japan, Hong Kong, Siam, Sin-

gapore, Port Swettenham, Ceylon, Genua og hjem til New York. Hos de seks passagerer, kaptajn Støckel kan tage med på sin båd, er „Trein“ den mest populære af besætningen. Der er altid julegaver til den fra dets gamle venner.

DEUTZ

VERDENSMOTORISERINGENS ARNESTED



10-3000 hk
HOVEDMOTORER
HJÆLPEMASKINER

INGENIØRFIRMAET

WISSO BENZ

ØSTERGADE 11, K. MINERVA *1860

TELEX 2985

RESERVEDELSLAGER · VÆRKSTED



KGL. HOFMØBELFABRIKANT

C. B. HANSENS ETABL.

BREDGADE 32

København K.

Central 386 — 11,386 — 11,585

BASSE & CO.

Amaliegade 33, København

Telf. Minerva *3232

Telegramadresser: »Damptheland« eller »Steampacific«
Fjernskriver: no. 2250

★

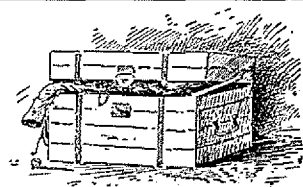
D/S Hetland A/S - D/S Pacific A/S

Joint Owners I/S

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

... fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



Københavns billigste husleje!

I Tigergade i Nyboder bor en mand med vistnok Danmarks billigste husleje. Han betaler 9 (ni) kroner om måneden. Men lejligheden er også meget lille.

Skipper-labstovs!

Hvalfangerskibet „Essex“ fra Nantucket blev i 1820 „torpederet“ af en såret og af smerter rasende hval midt ude i Stillehavet. Kollisionen var så voldsom, at skibet sank. Bådene blev straks sat i vandet fra det synkende skib, og en af de hidtil længste rejser med så skrøbelige fartøjer tog sin begyndelse. For at undgå de frygtede menneskeædere på Marquesas-øerne styrede de skibbrudne ikke mod nærmeste land. En af bådene forsvandt under den lange rejse, mens de to andre blev observeret af passerende skibe, der reddede de overlevende. Flere af søfolkene i de små både var forinden bukket under på grund af sult, tørst og sygdom, og noden havde tvunget de stadig levende til at spise deres døde kammerater. En af de overlevende, George Pollard, blev mange år senere interviewet af en journalist fra et af bladene i Boston. Journalisten spurgte Pollard, om han havde kendt hans bedstefar, der var medlem af „Essex“s besætning. — „Gud fri mig vel!“ svarede Pollard. „Jeg var jo med til at spise ham!“

Vil skægget ikke gro?

I gamle dage sagde folk ude ved havet, at mænd, der havde en lidt for karrig skægvekst, bare skulle barbere sig under højvande, så ville skægget gro livligere! — Bare man vidste, om rådet også hjælper, hvis man er lidt tynd i toppen og lader sig klippe under højvande!

Kristen Vestergård

Der er mange morsomme gløser for den gamle skik at hugge af strandingsgodset. For at blive ved Vesterhavet, så siger man derovre, at man har „slået en handel af med Kristen Vestergård“ eller „malket den blå ko“, hvis man har fundet lidt godt derude i strandkanten uden at underrette strandfogeden!

Hvor mange mon?

Apropos strandfogeder: Der findes i det mindste to kvindelige strandfogeder her i Danmark, nemlig Marie Fjord ved Sønder Lyngvig og Anna Berthelsen ved Vedersø Klit. Marie Fjord har forresten en gammel signalkanon, som tidligere havde sin plads ude i klitterne, stående i sin forhave. — Mon der findes andre kvindelige strandfogeder her til lands?

Strandet skib og høje hatte

Mens vi nu befinder os derude vest på, kan der være grund til at kigge lidt på Ringkøbing-egnens folkedragt — eller bare på den øverste del af den: Den er mærkelig derved, at der til kvindernes dragt — og kun til den — hører en høj filthatt, mens mændenes dragt krones af en rød nissehue. Hvorfra stammer damerens høje hat? — Joh, i Ringkøbing fortæller man, at et skib med en masse dejlige, høje filthatte engang strandede på Vestkysten. Vesttjynderne har aldrig ladet ret meget gå til spilde, og derfor blev det en tid mode blandt damerne at gå med de hatte, „engelskmanden“, d. v. s. Nordsøen, levned!

Da forstod staten at spare!

Cand. jur. L. Møller-Sørensen gør mig opmærksom på en mor-

som meddelelse i Der danske Løds, årgang 1850. Meddelelsen lyder: „Hverken Vagtskibet, eller Kronborg Fæstning, æske den dem tilkommende Honneur med at sætte paa Sejlene; hvorimod ethvert skib maa tone Flag for Fæstningen, naar det passerer denne, da der ellers bliver skudt efter Skibet, og dette stoppet paa denne eller følgende Reise for at betale Skuddene.“

„Kom ind og glød dig“!

Samme læser fortæller mig en historie om det tyske kaperskib „Atlantis“ under den sidste krig, med det engelske ugeblad „Illustrated“ som kilde: En overgang optrådte den tyske hjælpekrydser som japansk handelsskib, og der var ikke sparet på anstrengelserne for at gøre camouflagen tillidvækkende. For at sætte kronen på værket malede man skibets navn på siden med nogle meget dekorative skrifttegn fra et japansk tidsskrift i lykkelig uvidenhed om tegnenes rette betydning: „Kom ind og glød dig i de røde lygters distrikt“!

Han er alle vegne!

Den græske skibsreder-magnat Onassis forhandler for tiden med de hollandske myndigheder om anlæggelsen af et stort skibsværft ved Rotterdam. Værftet skal kunne bygge tankskibe på helt op til 75.000 tons dødvægt!

Men tankerne får alligevel nok at gøre!

En næsten 200 km lang olieledning mellem Rotterdam og Godard ved København ventes anlagt færdig i 1960, meddeler det tyske Shell. Ledningen indgår i den trans-europæiske pipe-line fra Rotterdam til Marseille og får til at begynde med en årlig kapacitet af 10 millioner tons råolie. Kapaciteten vil imidlertid let kunne fordobles.

Bygget på grund af guldfeberen

Et skib med en usædvanlig skæbne — forøvrigt det sidste fartøj af denne art i British Columbia — er blevet ophugget, meddeler „Sea Breezes“. Skibet, der hed „Moyie“, gjorde tjeneste i 59 år og skovlede sig med sit kæmpehjul agter stot og sikkert frem og tilbage over Kootenay-søen. „Moyie“ blev oprindeligt bygget til indsættelse på Stikine-floden mellem Wrangel i Alaska og Telegraph Creek i British Columbia på grund af guldfeberen. Skibet blev bygget i Toronto og skulle sendes til sit bestemmelsessted i ikke mindre end tusind dele for derefter at samles. Imidlertid ebbede guldfeberen ud, før de mange skibsdele nåede frem, og i stedet sendtes de til Nelson, British Columbia, hvor de samledes. Skibet havde ry for at kunne flyde „på en kraftig morgengug“!

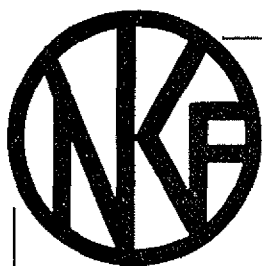
Mon de kan?

Et bjergningsselskab i den italienske by Trenton vil forsøge at hæve lineren „Andrea Doria“ fra Atlantens bund. Arbejdet, der vil vare et år, skal efter de sidste planer påbegyndes i marts måned. Til hævingen af det store skib vil selskabet benytte to store malmfartøjer fra de canadisk-amerikanske indøer. Skibene forbindes under arbejdet med en bro, og der lukkes vand ind i deres tanke. Derefter sænkes kabler ned til „Andra Doria“, hvorefter malmskibene lænses, så det sunke skib hæves lidt. På den måde vil man fortsætte, indtil man kan sætte „Andrea Doria“ ind på 40 meter vand, hvor dykkere derefter skal tætte skibet. — Lignende planer har flere gange været fremme for „Lusitania“.

Redaktør, Sir Bruce Ingram fra „The Illustrated London News“ har i anledning af sin 80 års fødselsdag skænket National Maritime Museum i Greenwich sin samling af 700 Willem van de Veldes-tegninger. Museet har i forvejen over 400 billeder af denne den største blandt de gamle hollandske marinemalere.

40 knob på Volga!

På Volga er blevet indsat en passagerbåd, som nærmest flyver hen over vandet. Fartøjet, der er bygget på Krasnoe Sormoverftet, er forsynet med såkaldte bæreplaner. Når fartøjet opnår en tilstrækkelig høj fart, hæves skroget op over vandoverfladen, så kun disse planer berører vandet. Med 100 passagerer om bord er fartøjet i stand til at skyde en fart af næsten 40 knob. Både som den russiske på Volga har været kendt i flere år, men ikke af et sådant format. Hitler lod under den sidste krig bygge flere sådanne skibe til krigsbrug. Heldigvis nåede hans fartøjer af denne type aldrig ud over eksperiment-stadiet.



Kulsyre
til brandslukning

Tør-is
til konservering
af fødevarer



Nordisk Kulsyrefabrik A/s
Gl. Køgevej 7. København Valby. Tlf. 30 05 55 - Telex 5684
JYDSK KULSYRE- OG TØR-IS FABRIK A/s
HORSENS - TLF. 2 35 22 - Telex 4384

A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders

Håndbog for maskinmestre

Håndbog for maskinmestre (5. udgave) er udkommet, udgivet af Maskinmestrenes Forening på Grafisk Forlag, pris kr. 49,50, 772 sider, 573 illustrationer.

4. udgave, som udkom i 1951, har været udsolgt i to år, det bedste bevis på håndbogens praktiske anvendelighed, og da teknikken udvikling tillige krævede en omarbejdelse og udvidelse af stoffet, bestemte bestyrelsen for Maskinmestrenes Forening sig i efteråret 1955 til at udgive den 5. udgave.

Alle afsnit er revideret, og mange fuldstændig omarbejdet. Inspektionsmaskinmester Henrik Wolff har, ligesom for 4. udgaves vedkommende, været redaktør og som medarbejdere haft maskinmestrene K. G. Astrup, J. A. J. D. Fischer og E. Ryssel.

Et nyt afsnit om Statens Skibstilsyn og skibsledelsens ansvar overfor dette er udarbejdet af skibsinspektør A. Jannerup, medens alle øvrige afsnit, ligesom i de foregående udgaver, er udarbejdet af maskinmestre.

Håndbogen er tænkt som et nyttigt hjælpemiddel for maskinmestre i deres daglige arbejde, men har efterhånden også fundet udstrakt anvendelse hos ingeniører, konstruktører og værkmestre indenfor maskin- og skibsbygningsindustrien.

Håndbogen er i et praktisk format og trykt på træfrit, hvidt papir med en solid indbinding, så den kan tåle megen brug.

En gennemgang af håndbogens 38 afsnit er ikke mulig, men det kan siges, at sproget er rent og klart. Tegninger og tabeller er tydelige, det er håndbogen skrevet af den praktiske mand for den praktiske mand.

Når en anmelder kun har ros at skrive, må han for at vise, at han er på højde med situationen og for at dryppe en dråbe malurt i bægeret, finde trykfejl. Her skal nævnes to. Den første på side 49, 2. l. f. n., der mangler et 2-tal i nævneren. Den anden på side 589, lige under tabellen: kg/cm² skal være kg/m².

Hermed være Håndbog for Maskinmestre anbefalet på det bedste.

SPAREKASSEN

for

Kjøbenhavn og Omegn

Hovedkontor

NIELS HEMMINGSENSGADE 24

A/S Dampskibsselskabet VENDILA

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

Her mødes alverdens søfolk!

Søfartsklubben i København er snart mødested for søfolk fra næsten alle søfartsnationer. 19.152 besøgende indskrev i 1956 deres navne i gæstebogen, men når man kender søfolks uvilje mod at bruge en pen eller en blyant, ved man, at mange gæster sikkert har „snydt“, hvorfor besøget har været betydeligt større.

Udenlandske søfolk er navnlig glade for Søfartsklubbens udlån af cykler, der gør dem i stand til at se så meget af København som muligt på den tit korte tid, de tilbringer i byen. Mange af de fremmede søfolk må imidlertid først have undervisning i cyklingens ædle kunst, inden de begiver sig ud i trafik-virvaret, hævdes det i årsberetningen.

Men Søfartsklubbens hovedformål er at give søfolkene en slags hjem i København, og bestyrer Vilhelm Jensen og frue er et dygtigt og venligt værtspar. Også „Mike“, Børge Mikkelsen, sætter nu og da sine ben i Søfartsklubben. Det meste af døgnet er han på farten i havnen, men når han får tid, holder han hovedkvarter i Søfartsklubben, hvor han bl. a. er vært og „ceremonimester“ ved alle sammenkomster.

Klubben havde i efterårsferien 1956 besøg af skolebørn, som underholdtes af „Mike“ og Bent Ohrt. Både de to kontaktmænd og deres ungdommelige gæster fik en „skæg“ dag ud af det!

„Mike“s indsats for søfolkene er legendarisk. Han er snart mere berømt blandt de søfarende end Den lille Havfrue, og han klarer enhver opgave lige fra besøgelse af post til tandudtrækning! Til beroligelse for de søfarende må dog indskydes, at „Mike“ ikke selv — endnu! — trækker tænder ud, men bare skaffer tid hos en tandlæge, der er specialist i sømands-tænder.

Søfartsklubben lever på tilskud fra firmaer, private o. s. v., og har et mindre underskud hvert år. Alle bidrag modtages derfor med taknemlighed af klubbens bestyrelse.

Huset, klubben bor i, er meget gammelt. Reliefferne på husets facade fyldte sidste år 200 år. — Klubben ødsler ikke med pengene, men mon der alligevel ikke skulle blive råd til en ny eliche på titelbladet, hvor der findes et billede af den gamle bygning med en gasgenerator-bil i forgrunden? —*wig.*

B. & W.-motor, der går som en evighedsmaskine

B & W-motorerne vinder mere og mere frem også om bord i super-tankerne, og deres ry er bedre end nogensinde, hvilket siger ikke så lidt.

I et nyligt udkommet nummer af det britiske „The Motor Ship“ står en artikel om det norske 34.800 tons store norske tankskib „Ferncrest“, der ved afleveringen fra Eriksberg i foråret 1956 var verdens største motor-tankskib.

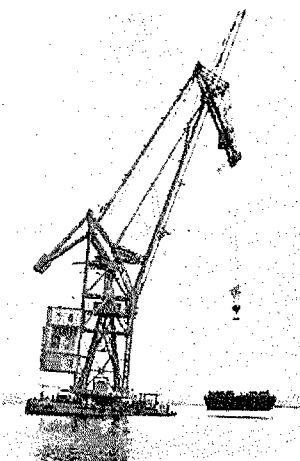
„Motor Ship“ fortæller, at „Ferncrest“ efter atten måneders tjeneste døgn efter døgn har sejlet med en gennemsnitsfart af 15 knob. Skibets hovedmotor, en

B & W-diesel bygget på licens af Eriksberg, har ydet 12.500 hk i 10.600 timer på kedel-olie. På denne olie, hvoraf der bruges mere, end hvis der anvendtes diesel-olie, har B & W-motoren gjort helt igennem tilfredsstillende tjeneste. Fuldt lastet har forbruget ligget på 42 tons olie i døgnet, mens skibet i ballast kun har brugt 41 tons i døgnet.

I den forløbne tid siden afleveringen har „Ferncrest“ losset eller lastet inden for 24 timer ved hvert anløb af havn og derefter været på farten påny. Ved lukningen af Suez-kanalen gjorde den norske tanker tre rejser rundt Kap Horn og var hver gang i fart fem uger uden stop.

B & W-motoren har endnu en gang vist sin styrke og pålidelighed. O. L.

Los Angeles



En af verdens største flydende kraner findes i Los Angeles havn — og den er ikke bygget i USA, men i Kiel, hvor der oprindeligt fandtes tre af dem. De blev overgivet til Rusland, England og USA efter den sidste verdenskrig.

Hvad der er blevet af Ruslands bytte, aner man ikke, men Englands kran forliste under transporten i den engelske kanal.

Derimod kom den amerikanske velbeholden over Atlanten gennem Panamakanalen og Stillehavet til Los Angeles havn, hvor den siden har gjort tjeneste.

Det var et svært job at flåde en 114 meter høj kran — det er det dobbelte af det skæve tårn i Pisa — med en ponton 33 meter bred og 62 meter lang. Amerikanerne besluttede derfor at demontere lastebommen, og så slæbte et par slæbehåde af med resten. Da man nåede Panamakanalen, måtte man i gang igen, da det viste sig, at kranen var for bred til at passere sluseportene, og så måtte man tage fenderne af, men endelig nåede man til Los Angeles velbeholden. Her var jobbet mindst lige så vanskeligt, for man havde ikke en kran, der var kraftig nok til at sætte lastebommen på plads, den vejede 159 tons og skulle så højt op, at kranen ikke kunne „nå“. Så fandt man på at sætte pontoner i en tørdok og sænke den 15 meter, og endelig fik man kæmpekranen løfteklar igen.

Nu gør kæmpen, som den populært kaldes i havnen, god tjeneste her. Den tilhører marinen, men lejes ud, og den kan løfte en last på 385 tons, det er det samme som 283 store amerikanske biler, på een gang, men den værdsættes også så højt som til 3½ mill dollars eller næsten 25 millioner kroner.

NYT I NOTER

Ny tysk færge til Gedser—Grossenbrode-overfarten

Deutsche Bundesbahn fik den 9. juli søsat en ny færge til Gedser—Grossenbrode-ruten. Søsætningen fandt sted fra Howaldtswerke i Kiel. Det nye skib, „Bundespräsident Theodor Heuss“, har byggenummer 1067.

Skibet, der er på ca. 4.000 brt, bygges efter Germanischer Lloyds bestemmelser og skal kunne rumme 1500 passagerer plus 10 person-jernbanevogne, 30 godsvogne eller 200 personbiler.

Nybygningen har følgende hoveddimensioner: Længde p.p. 130 m, bredde på spant 17,2 m, sidehøjde 7,35 m, dybtgående 4,8 m. Skibet er således 21 meter længere end søsterskibet „Deutschland“.

Oven på det ordinære vogndæk er der bygget et særligt dæk til 80 personbiler. Der er rigeligt med restaurationer, cafeterier, soldæk m. m. om bord. Færgen får to styrehuse, et i forskibet og et i agterskibet. Fremdrivningen sker diesel-elektrisk. 12 Maybach-dieselmotorer sørger for strøm, der føres til to AEG-jævnstrømsmotorer på ialt 6.000 hk, som giver skibet en fart af 18 knob. I stævnen er installeret en Voith-Schneider-propel for at give en bedre styring i havn. Skibet bliver klart til vinterkøreplanen i oktober i år.

„Helga Dan“ og „Mogens S“ afleveret

Til rederiet J. Lauritzen har Stülcken-Werft i Hamborg afleveret fragtmotorskibet „Helga Dan“, der har bygge-nummer 866, og som er et søsterskib til „Thora Dan“, som tidligere har været omtalt her i bladet. „Helga Dan“ er udrustet med en B & W dieselmotor på 3.400 hk. Farten er 14,5 knob. Skibet er helt igen-nem beregnet for arktisk og antarktisk sejlads med is-forstærkning. Skrue og ror er særligt forstærkede med finner og isknive.

Husumer Schiffswerft i Husum, Sydslesvig, har af- leveret fragtmotorskibet „Mogens S“ til rederiet Mo- gens Hunsfelt (A. E. Sørensen, Svendborg). Skibet, der er klasset af Bureau Veritas, kan laste ca. 600 tons dødvægt og har følgende hoveddimensioner: Længde p. p. 45 m, bredde på spant 8,2 m, sidehøjde 3,5 m, dybtgående 3 m. Der er installeret en firetakts MAK- dieselmotor på 340 hk, som giver skibet en fart af 10 knob.

Første licens-byggede B & W-motor i Essen

315 tons vejer den skibs-dieselmotor, der netop er blevet færdigbygget til værftet A. G. Wesers bygge- nummer 1296 i Bremen. Motoren er bygget af B & Ws licens-haver Fried. Krupp Dieselmotorenbau, i Essen. Den skal installeres i en nybygning på ca. 16.000 tons dødvægt, som er bestilt af firmaet Krupp Seeschiffahrt, GhhH, i Bremen. Den store, ti-cylindrede dieselmotor er i stand til at udvikle 7.000 hk og skal give det 155

TRÆSKIBE og træ i skibe

holder længere med



Træimprægnering

C-TOX er det bedste og sikreste middel mod de svampe arter, der ødelægger vore fiskefartøjer 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 *27 50

*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

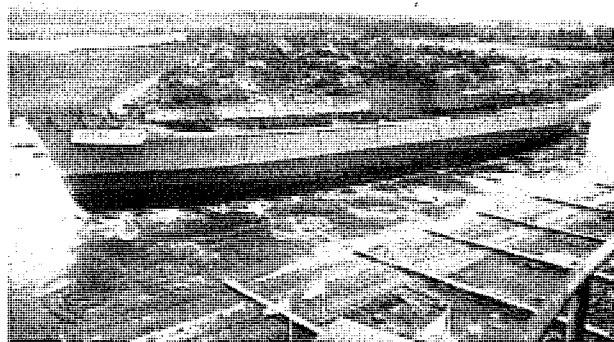
meter lange og 21,2 meter brede skib en fart af 14,6 knob.

Til Hamburg-Amerika-linien er to andre Krupp-B & W-dieselmotorer under bygning. De bygges ligeledes i Essen og bliver hver på 12.500 hk. De skal installeres i hver sit 15.500 tons skib, som de vil give en fart af 18 knob.

Deutsche Werft i Hamborg, Flensburg Skibsværft, Kieler Howaldts-Werft, Kiel, Aug. Pahl, Hamborg-Finkenwerder og andre værfter har bestilt licens-byggede B & W-motorer hos Krupp. Mange andre tyske værfter køber originale B & W-motorer til deres nybygninger.

Sidelæns stabelafløbning af 13.000-tonner

På Flender-værftet i Lybæk løb i slutningen af juli et fragtmotorskib sidelæns i vandet. Det sker kun sjældent,



dent, at et så stort fartøj søsættes tværskibs. Nybygningen er bestemt til rederiet Goulandris Bros. Ltd., London. Den har en længde af 137 meter p. p. og en sidehøjde af 12 meter. Skibet, der ses på billedet af søsætningen, fik navnet „Grecian Valour“.

Nauticus.

Nye store sejre for B & W

Ifølge bladet „The Motor Ship“ er der for øjeblikket 93 tankskibe fra 30.000 tons dødvægt og opefter i ordre verden over. Muligheden for at benytte dieselmotorer i supertankere blev demonstreret af Burmeister & Wain allerede i 1952, da det danske verdensfirma lancerede verdens første 2-takts dieselmotor med turboladning. Senere er også andre store firmaer begyndt at bygge dieselmotorer med turboladning, men Burmeister & Wain fører stadig stort på dette område.

„The Motor Ship“ oplyser videre, at 60 af de 93 supertankere, der er i ordre, vil blive udrustet med dieselmotorer bygget af Burmeister & Wain eller licenshavere, mens maskinerne til de 33 andre supertankere er af forskellige mærker.

Nogle af B & W-motorerne er beregnet for de største motortankskibe, der nogensinde er bygget, nemlig seks tankere fra 42.000 til 49.150 tons dødvægt. Fem af dem bygges i Frankrig og een i England.

Fra arkivernes interessante verden

Ved Carl Østen

„Nautiske the-selskaber“

Når russiske krigsskibe i slutningen af 1800-tallet af lagde besøg i Piræus, plejede den græske, russisk-fødte Dronning Olga at give the-selskaber for også de menige fra ombord, i hvilke anledninger hun udsattes for drillierier af sin mands nevø, Prins Georg (senere Kong Georg V af Storbritanien), da han som ung sekondløjtnant aflagde visit på slottet i Athen. „Nautiske the-selskaber“ betegnede han dem ironisk, hvilket fik dronningen til at bebrejde ham, at han ikke forstod at værdsætte hendes venner, der efter hendes mening var „engle“ alle som en. Prinsen må allerede som ung have haft et vist kendskab til kvinde-psyke, for svaret til hans tante lød: „Søfolk er aldrig engle. Enkelte kvinder kan være det, men det er forbandet få!“

Distraherende dufte

I slutningen af forrige århundrede var det ikke ualmindeligt i flådens skibe, at officerer og kadetter skaffede i samme messe. De 2 vidt forskellige menuer kunne for eksempel lyde på suppe, steg, jordbær contra øllebrød og klipfisk. Hvem, der fik hvad, er ikke svært at gætte. Derimod kan det blive et spørgsmål, hvilken af parterne, der følte sig mest generet af duftene fra det andet bord!



Kendte shipping-folk

SPINDER EN ENDE

Det store britiske søfartstidsskrift „The Syren and Shipping“ har lige fejret 60 års fødselsdag og har haft den gode ide at bede kendte engelske shippingfolk spinde hver en ende i sit jubilæumsnummer. Flere af „enderne“ er så underholdende, at vi ikke kunne stå for fristelsen til at oversætte et par af dem. Sir Lawrence Edwards, der er formand for bestyrelsen og administrerende direktør for Middle Docks and Engineering Co. i South Shields, skriver om et usædvanligt uheldigt skib, og sir G. Leighton Seager, direktør for William Seager and Sons og for Atlantic Shipping and Trading Co. samt viceformand for Mountstuart Dry Docks i Cardiff, fortæller om en flaskepost.

Et uheldigt skib

Sikken historie! Har der nogensinde eksisteret et skib forfulgt af så mange uheld! Lige fra den dag, da det blev søsat, syntes det gode skib „Crackshot“ af Newcastle upon Tyne at være dømt til uheld. Men før jeg fortæller denne usædvanlige historie, må jeg hellere gøre det klart, at „Crackshot“ var et velbygget skib, der var blevet til under medvirken af førsteklasses folk, og at det også var et skib, der blev drevet på den bedste måde af redere med lang tids erfaring bag sig og med det bedste ry.

Den 5. januar 1924 gled „Crackshot“ af beddingen fra South Bank-on-Tees Yard of Smith's Dock Co., efter at det var blevet døbt på den foreskrevne måde. Lige efter at have taget vandet kolliderede skibet med en fortøjningspæl og beskadigede sit ror.

Efter prøveturen fik skibet sin første last om bord ved South Dock, Sunderland — kul til Hamborg. Under arbejdet med lugerne brækkede en kran ned og dræbte et medlem af besætningen. Og i de følgende tolv måneder skete der en hel række uheld om bord. Men adskillige af uheldene var ret ubetydelige.

I juli 1924 var et andet Newcastle-skib, „Ravensworth“, der havde været til reparation på Tyne, på vej til kaj for at blive lastet. „Crackshot“ var netop da på vej ned ad floden med last om bord og kolliderede med „Ravensworth“. „Crackshot“ måtte i tørdok fuldt lastet, og en midlertidig reparation gjorde det i stand til at aflevere lasten i Hamborg. Ved tilbagekomsten til Tyne måtte skibet have en ny stævn indsat, men i august led det igen betydelig skade, da det grundstødte ved Hals Barre på vej gennem Kattegat.

Endnu en gang kom det i tørdok og ud igen, men dermed var det ikke forbi med fortrædelighederne. I september kolliderede det med skibet „Teesider“ på floden Tyne. Det følgende år var næsten en gentagelse af det første. Betydelig skade led skibet i begyndelsen af januar under en rejse med meget hårdt vejr til Århus. Den 14. januar tørnede det molen i Blyth. Den 3. april

kolliderede det på Tyne med „Antonius Yarnoulatos“. Den 13. april kolliderede det endnu en gang på samme flod, nemlig med „Zuid Holland“. Den 13. juni havde det et sammenstød med „Charlewood“ ved Gent.

Uheldene fortsatte i 1926. Den 21. januar, mens „Crackshot“ var på vej op ad Tyne, sænkede en skrap låge sig pludselig over farvandet, og skibet gik på grund ved Black Middens. Mange skibe har afsluttet deres karriere her ved indsejlingen til Tyne. To bugserbåde, der gik til assistance den eftermiddag i januar, løb på grund ikke ret langt fra „Crackshot“, som skulle hjælpes. Men alle tre skibe kom i modsætning til så mange tidligere af grunden.

„Crackshot“ blev repareret og igen sat i drift. Men i den efterfølgende måned, den 10. februar, kolliderede det med nogle fortøjningspæle i Ghent-kanalen. Efter at være blevet repareret og sat i sejlads igen, sejlede „Crackshot“ en stille dag i marts — i fuldt dagslys — på en undervandshindring.

De følgende år adskilte sig ikke meget fra de foregående og var fulde af sorger for rederne, for hvem næsten samtlige telefonsamtaler eller telegrammer angående „Crackshot“ var ensbetydende med meldinger om nye uheld. Og dog er der vist kun få skibe, der har gennemgået så meget og sluppet godt fra det. Mange af de uheld, der ramte „Crackshot“, ville have været tilstrækkelige til at gøre det af med andre skibe af samme størrelse som det. At skibet slap godt fra det altsammen, ja, det tjener til ros for de mænd, der byggede det og reparerede det.

Da jeg blev opfordret til at spinde en ende til jubilæumsnummeret af „The Syren and Shipping“, kom jeg på tanker om mange mærkværdige og usædvanlige historier, men som skibsreparationsmand ved Tyne kan jeg næppe finde en så fantastisk som den om „Crackshot“.

Skibets fører, captain L. Manson fra South Shields, var en yderst dygtig sømand, respekteret af alle, der kom i kontakt med ham. Han var flagskipper for Witherington and Everetts flåde på 17 skibe, og hans kommando om bord i „Crackshot“ skulle være et tegn på udmærkelse for ham og en honnør til det nye skib. Før denne udnævnelse havde han i løbet af de 13 foregående år ikke haft eet eneste uheld med de skibe, han førte. Men den uheldige stjerne, under hvilken „Crackshot“ øjensynligt var blevet søsat, var for meget for denne gamle søulk, og i maritime kredse i South Shields siges det stadig, at han døde af sorg.

Men „Crackshot“ fortsatte sin mærkværdige karriere i overensstemmelse med sine tidligere traditioner. I 1940—41 led skibet meget stærkt efter fjendtlige angreb, samtidig med at det måtte notere adskillige uheld af mere „normal“ karakter. Fra 1943 og til krigens slut-

ning gjorde det tjeneste i Middelhavet. Og det udmærkede sig — specielt i 1944, da det ikke havde noget uheld — flere gange.

Da jeg henvendte mig til skibets redere gennem mange år, mr. A. S. Witherington og mr. A. G. Everett, fik jeg at vide, at skibet var blevet solgt til italienske redere i 1954. De to britiske redere spurgte mig samtidig, om jeg vidste, hvor skibet var i dag. Det var med et noget sarkastisk smil, de fortalte mig, at „Maria Pompeii“ ex „Crackshot“ stod på grund i Bristolkanalen!

Flasken

Efter sir Lawrence Edwards får sir C. Leighton Seager ordet:

I 1912 sejlede jeg med tramperen s/s „Amicus“ — fra Buenos Aires mod Amsterdam. Skibet var lastet med 6.000 tons majs. Jeg var kommet om bord for at høste praktisk erfaring, før jeg gik i land for at beskæftige mig med rederivirksomhed. Til at begynde med havde vi favorabelt vejr og holdt en støt fart af ni knob, indtil vi havde krydset Ækvator. Så fik vi nogle konstante nordostlige vinde fra Cap Finisterre til Biscayen.

Den 2. september, fire uger efter afsejlingen fra Buenos Aires, tog vi Amsterdam-lodsens om bord ud for Dungeness, og dermed sluttede vort held, og besværlighederne begyndte. Vinden øgede fra nord, og barometeret faldt hurtigt. Skipperen forudsagde, at vi ville få slemme vejr, og vi løb lige ind i det efter at være kommet klar af South Foreland. Jeg var ikke videre forurologet. I virkeligheden var jeg — efter fire ugers uhyre kedelige uger i søen og uden radioforbindelse med land — i højt humør ved tanken om at skulle ankomme til Amsterdam allerede den næste dag.

Men så skete det uventede. Kl. 19, syv timer efter at vi havde forladt Dungeness, brækkede styremaskinen ned. Vi fik nu for alvor stormen at mærke, og vældige søer brækkede ind over skibssiden. Jeg var på dækket, da uheldet indtraf, og kaptajnen besluttede, at skibet skulle styres ind til Ymuiden for håndkraft, da skaden på styremaskinen ikke kunne udbedres i søen.

Med stoppet maskine lå skibet værgeløst i søen. Dækket var oversvømmet for og agter, og det at gøre håndstyringen klar var ikke noget let job. Imidlertid lykkedes det endelig at få de to store teaktræs-rat på poop'en rigget til.

Stormen var meget hård, og søens kraft var forfærdelig. De fire stærke sømænd ved styringen havde et meget vanskeligt job med at holde skibet på ret kurs. Alle mand var på dæk natten igennem, og mændene ved roret blev afløst hver anden time. Omkring midnat troede jeg, at vi styrede lige ind mod strandpromenaden på et eller andet badested, men lysene viste sig at stamme fra en hollandsk fiskerflåde, der lå drejet bi for at klare sig frelst gennem stormen. Bådenes lys syntes at strække sig over hele horisonten. På grund af stormens kylen og søernes bragen var det umuligt at høre nogle ordrer fra broen, men kaptajnen, der var meget rig på

ideer, opfandt straks et signalsystem, der fungerede upåklageligt ved hjælp af lamper.

Efter passagen af den store fiskerflåde stred jeg mig frem til poop'en, da en kraftig sø brækkede over i bagbords side og fyldte hoveddækket. Det lykkedes mig at kravle ca. 5 meter op i riggen, og det eneste, der skete mig, var, at jeg trods den store højde over dækket blev drivvåd. Da dækket igen var klart, beordrede skipperen mig ind i kabyssen for at lave kaffe til mændene ved roret. Efter at have udført ordren så jeg en tom flaske på en af hylderne i kabyssen, og jeg fik den ide at afsende en flaskepost — bare som et eksperiment for at se, hvor lang tid den ville drive rundt på havet. Jeg ventede i virkeligheden, at det ville vare adskillige uger, ja, måske måneder, før den blev samlet op.

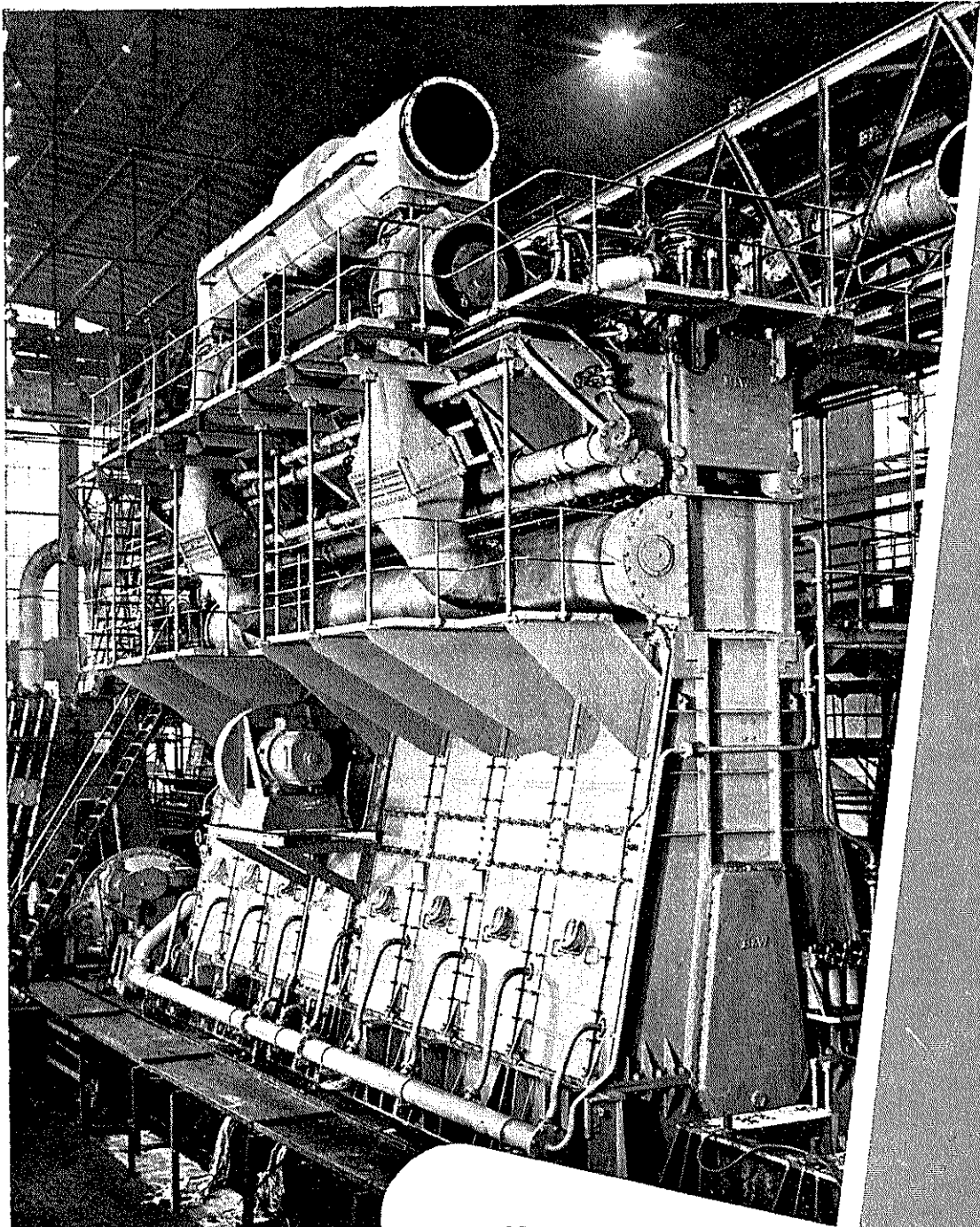
Men jeg var trods alt optimist (og hvem er ikke det i en alder af 16 år), og jeg nedskrev følgende budskab: „S/s „Amicus“ vil behøve bugserbåds-assistance ud for Ymuiden for at nå ind. Denne flaske er kastet i Nord-søen lidt over midnat den 3. september 1912. Dampstyremaskinen er brækket ned — kan ikke repareres — men Goodwins undgæet, og skibet går fart under håndstyring. Kurs mod Ymuiden. Alt vel.“ Jeg proppede flasken omhyggeligt til og smed den over bord.

Kl. ca. 8 om morgenen flovede vinden noget, men der stod stadig en skrap sø. Den 3. september ankom vi i sikkerhed til bølgebryderen ved Ymuiden, 25 timer efter at have forladt Dungeness. Kaptajnen var højligt forbavset over at se to bugserbåde liggende ventende på os for at tilbyde assistance — og det var jeg også! Men da vi ankom til Amsterdam, gav agenterne både skipperen og mig hånden, idet de fortalte, at de havde været meget bekymrede for skibet, men var glade for at have modtaget flaskepost-brevet. Flasken var blevet taget op kl. 7 morgen, syv timer efter at den var blevet kastet i søen 22 sømil fra nærmeste hollandske kyst.

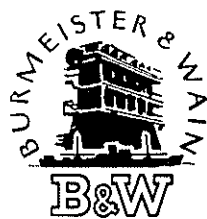
De fiskere, der fandt flasken på stranden, var gået til det nærmeste postkontor, og den vagthavende postembedsmand, der heldigvis havde været i stand til at tyde det engelske (og min håndskrift), havde videretelefoneret meddelelsen, der lå i flasken, til agenterne i Amsterdam. Resultatet var, at de modtog meddelelsen om den havarerede styremaskine om bord i „Amicus“, før skibet ankom. Det var ikke nødvendigt at afsende noget signal med anmodning om assistance, og der blev derved sparet tid. Med dygtig assistance fra bugserbådene kom vi ind i kanalen, der fører ind til Amsterdam 12 sømil længere inde.

Skønt det nu er 44 år siden, denne begivenhed indtraf, er jeg glad for at kunne rekapitulere det skete. Jeg er udelukkende i stand til at gøre det, fordi jeg fandt nogle gamle papirer og nogle af kaptajnens noter. Kaptajnen, for hvem jeg nærrede den største agtelse, døde sidste år. Han var en af de gamle fra før radiotelegrafiens tid.

Jeg er blevet og har altid været overbevist om rigtigheden af de ord, som søfolk plejer at sige til mig: „Der sidder en sød lille engel højt deroppe for at holde øje med søens folk.“



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 1957



Medlemmer

Aabenraa Rederi A/S
 D/S „Activ“ A/S
 D/S af 1912 A/S
 R/A „Atalanta“
 D/S „Baltic“ A/S
 A. H. Basse R/A
 Chr. Borg
 D/S „Bothnia“ A/S
 A/S D/S på Bornholm af 1866, Rønne
 C. Clausen A/S
 Concord Line A/S
 D/S „Dania“ A/S
 Danish American Gulf Oil Transport 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. Jebsen 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
 Olav-Line 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

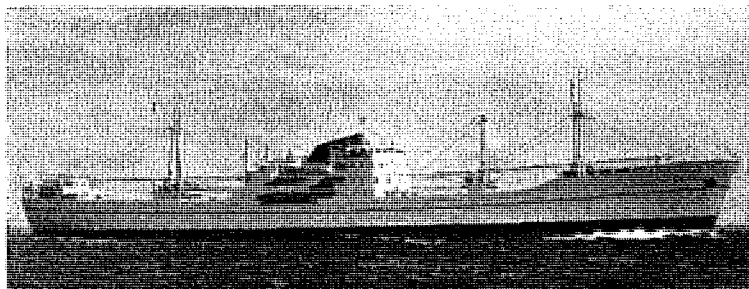
Ny cargoliner til rederiet Ove Skou

Fra skibsværftet i Helsingør alleveredes torsdag den 1. august et nyt skib til rederiet Ove Skou. Skibet, der bærer navnet „Mette 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 i 1953, m/s „Rikke Skou“ leveret i 1955, og m/s „Marie Skou“ leveret i 1957 fra Helsingør Skibsværft.

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 tons



„Mette Skou“

Skibet er bygget til Lloyd's Register of Shippings højeste klasse.

Skibet er bygget som åben shelterdækker med tonnageluge agter og lang bak over luge nr. 1, midtskibshus, dækshus agter, „soft nose“, pladestævn og krydsrhæk. Skibet er bygget med højtanke og vingetanke for vegetabilsk olie samt elektrisk ventilation for let fordærlige varer og forsynet med 3 bipodmaster og tolv 5 tons lossebomme, to 10 tons samt to 25 tons sværgods lossebomme.

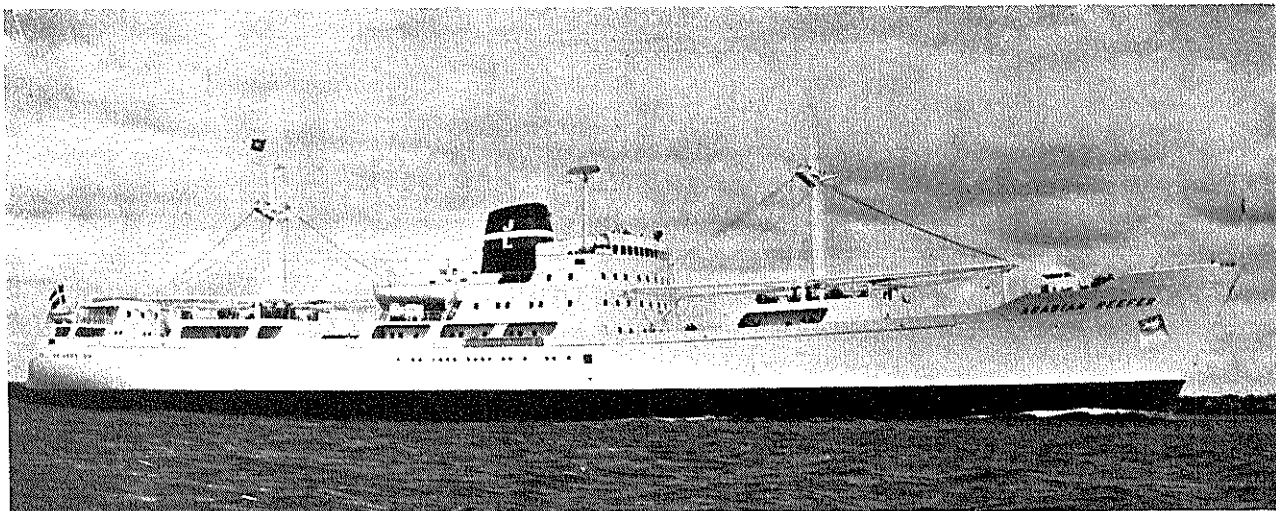
I midtskibshuset er der en passageraptering til tolv 1. kl. passagerer fordelt på 8 kamre og en luksussuite alle med separat bad og toilet. Passagererne har egen spisesalon, rygesalon, veranda og bar.

Skibets officerer bor ligeledes midt-

skibs, medens den menige besætning bor agter alle undtagen de yngste drenge i enmandskamre. Der er badrum, varmt og koldt ferskvand overalt i apteringen, og alle beboelsesrum, saloner og messer for passagerer, officerer og menig besætning er luftkonditionerede.

Skibets hovedmotor er en direkte omstyrbar, enkeltvirkende ottecylindret, totakts dieselmotor med turbo-ladning, type B & W 862-VTBF-115 bygget af Helsingør Skibsværft indrettet til at forbrænde både dieselolie og tung olie. Maskinen er i stand til at udvikle 7300 ihk, der giver skibet en fart af 17 knob.

Skibets fører er kaptajn S. F. Kjeldsen, og maskinchef A. L. Hansen har ansvaret for maskinanlægget.



„Arabian Reefer“.

^{M/s} **Arabian Reefer**

Ålborg Værft A/S's nybygning nr. 106, m/s „Arabian Reefer“, som er et frugt-køleskib, bygget til rederiet J. Lauritzen blev afleveret den 20. juli.

„Arabian Reefer“ er bygget til Lloyd's Register of Shipping klasse + 100 A.I. med fribord. Forskrifterne i den nyeste danske lov med tillæg for tropesfart, samt international konvention af 1948, „British factory act“ og Ministry of Transport er opfyldt.

Dimensionerne er:

Længde overalt	132,6 m
Største bredde på spant	18,0 m
Dybde til øverste dæk	11,4 m
Dødvægt ved 7,95 m dybgang	ca. 5850 tons

„Arabian Reefer“ er bygget som åben shelterdækker med fremfaldende pladestævn og krydserhæk, hvor rør og rorstævn udformes som en del af krydserhækken. Det har 4 gennemgående stældæk samt en kort bak.

Skibet har 6 vandtætte skodder, hvoraf 5 er ført til øverste dæk. Dobbeltbunden strækker sig gennem hele skibets længde.

Det har 4 luger, der betjenes af otte 5 tons bomme med 5 tons elektriske spil. Masterne er selvstændige. Luggedækslerne på vejrdækslugerne er vandtætte stældæksler, som i løbet af få minutter kan ruller af lugerne.

Der er 14 isolerede lastrum med en kapacitet på 6740 m³, og lasten kan nedkøles til -20° C. Skibet er bygget således, at det kan opfylde selv de strengeste krav, der stilles til en sikker transport af laster, der skal køles eller fryses, d. v. s., der kan transporteres alle arter af frugt og endvidere kød og lignende produkter.

Blæserkanalsystemet i lastrummene er konstrueret således, at der kan benyttes såvel tværskibs som lodret ventilation af lasten, alt efter behovet.

Til kontrollering af, at der holdes den rette temperatur i lastrummene er installeret 2 forskellige elektriske termometeranlæg, hvoraf det ene er registrerende. For anlæggene gælder, at det registrerende af-

læses på broen, medens det andet anlæg aflæses både på broen og i maskinrum.

Isolationen af lastrummene er udført med glasuld, som er afdækket med aluminiumsplader. Anvendelse af aluminium i modsætning til træ, som tidligere, imødekommer ønsket om den største hygiejne for de forskellige laster, skibet kan komme ud for. Til tanktopisolationen er ligeledes anvendt glasuld.

Ved konstruktionen af skibet er der taget væsentlige forholdsregler for brandsikring. Ved til isoleringen af lastrum at benytte glasuld og aluminium, som beskrevet før, i stedet for kork og træ, er den ret store brandfare, som før fandtes i korkisolerede køleskibe, nu fjernet. Også den store aptering er brandsikret efter de nye erfaringer, idet apteringen er delt op med brandsikre skodder, ligesom de øvrige skodder er udført af brandimprægneret møbelplade. På broen installeres røgmeldeanlæg, der tilkendegiver, hvis der er røgudvikling i et lastrum. Der er installeret kulsyreslukningsanlæg både til lastrum og maskinrum, og et stort skumslukningsanlæg, væsentlig beregnet for maskinrummet, men det kan også benyttes ved apteringsbrand. Derudover findes de normale slukningsanlæg med vand og håndslukkere.

Skibet har 2 redningsbåde, hvoraf den ene er en motorredningsbåd, der er bygget af aluminium og op-hængt i Schats gravitets davidder, hvor bådens tyngde automatisk sørger for nedfiring. Elektrisk bådspil anbringes for hver båd. Foruden redningsbådene er skibet forsynet med 2 redningsflåder. Ankerspil er elektrisk og styremaskinen er elektrisk-hydraulisk.

„Arabian Reefer“ er udstyret med de mest moderne tekniske hjælpemidler som radio, radar, gyrokompas, ekkolod samt selvstyringsanlæg.

I aptering midtskibs er huset på kommandobro indrettet som bestik- og styrehus, samt kamre for lodser og telegrafist. I huset på promenadedæk er aptering for kaptajn, maskinchef, overstyrmand samt hospital

med møbler og paneler i lys mahogni. I huset på både-dæk er indrettet aptering for 10 passagerer og stewardesser med møbler og paneler i lys mahogni. Endvidere er der en stor og smukt udstyret spisesalon og en rygesalon.

I huset på øverste dæk er indrettet kamre for øvrige skibs- og maskinofficerer, hovmester, maskinassistenter, elektriker, kontorer, smukt udstyret rygesalon for officerer samt messe for officerer. For at kunne give mandskabet lejlighed til at dyrke en eller anden hobby i fritiden er der også indrettet hobbyværksted med mørkekammer. På bakken er der indbygget et stort svømmebassin.

På mellemdækket er indrettet kamre og messe for kokke og restaurationspersonale, kabys samt messe for det øvrige mandskab.

Samtlige messer er bygget op efter cafeteria systemet med selvbetjening.

Den øvrige beboelse for mandskabet er agter, idet der her er 14 enmandskamre, lyse og venlige, samt tre særligt udstyrede kamre for bådsmand, tømmermand og donkeymand og en opholdssalon med møbler og paneler i hejdet eg. På øverste dæk agter er indrettet vaskeri med elektrisk vaskemaskine og centrifuge samt særligt strygerum med elektrisk strygemaskine.

Da skibet er beregnet til „fart på alle have“, ventileres alle kamre ved hjælp af elektrisk Hi-Press system med luftkonditionering.

Skibet er dobbeltskruet og har to hovedmaskiner, fabrikat B & W, direkte omstyrede, enkeltvirkende, syvcylindrede, totakts, indelukkede, tryksmurte krydshoveddieselmotorer, type 750-VTBF-110, med udstødsturbladere og trykforstøvning. Motorerne udvikler ialt 9000 ihk ved 170 o./min., hvilket giver skibet en fart på 17,5 knob, fuld lastet og 18,5 knob på frugtlast.

Hjælpemaskineriet består af fire B & W sekscylindrede hjælpedieselmotorer med trykforstøvning af den ikke-omstyrede, enkeltvirkende, firetakts, indelukkede tryksmurte type. Motorerne er forsynet med udstødsurbocharge og er med disse hver i stand til at udvikle 510 hk ved 500 o/m, trækkende hver sin dynamo på 340 kw ved 220/230 volts spænding samt en havnedieseldynamo på 35 kw. Det øvrige hjælpemaskineri omfatter blandt andet 2 saltvandskølepumper og 1 ferskvandskølepumpe for hovedmotorer, 1 saltvandskølepumpe og 1 ferskvandskølepumpe for hjælpemotorer, 3 smørolepumper, 1 brændselolie-transferpumpe, 2 elektrisk drevne, vertikale, totakts manøvreluftkompressorer, 1 håndluftkompressor, 2 cylindriske startluftbeholdere og 2 startluftflasker for hjælpemotorer m. m.

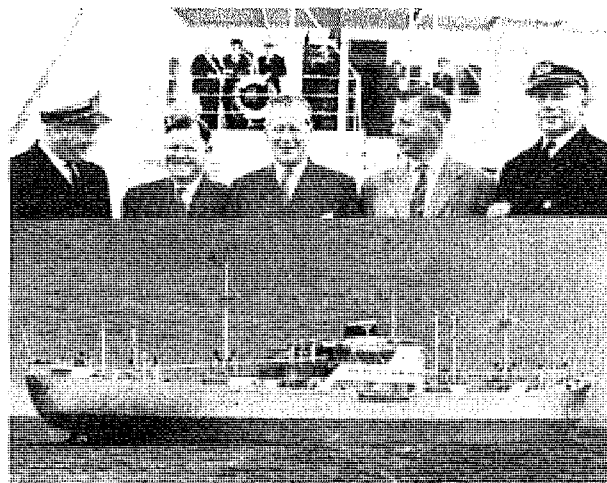
For ventilation af motorrum anbringes 2 kraftige elektriske ventilatorer.

I motorrummet er desuden værksted med drejebænk, shape-maskine, boremaskine og slibemaskine, der er elektrisk drevne, samt et praktisk indrettet storesrum for opbevaring af værktøj, inventar etc.

Kølemaskineriet, der er leveret af A/S Atlas, består af 4 elektrisk drevne trecylindrede kompressorer, der ved normal drift kan nedkøle lastrum og last til -20° C under tropeforhold.

M/S **Thorfrid**

Fra Götaverken afleveredes den 31. juli lastmotor-skibet „Thorfrid“ til Tønnevolds Rederi A/S, Grimstad. Skibet kan anvendes enten som åben eller lukket shelterdækker med en lastevne på henholdsvis 11.400 og 13.480 tons cw.



Øverst: fra venstre maskinchef Jørgen Persson, skibsreder Per Tønnevold, direktør Hilding Nielsen, skibsreder Odd Tønnevold, kaptajn Birger Fjeldal. Nederst: m/s „Thorfrid“.

Skibet er bygget til højeste klasse i Det norske Veritas med forstærkning for at kunne føre særlig tunge laster såsom malm og kul og er endvidere forstærket for gang i is.

Vi har i Vikingen gentagne gange beskrevet typen, sidst i nr. 6.

Skibet føres af kaptajn Birger Fjeldal, maskinchef er Jørgen Persson.

M/T **Maridal**

Fra Uddevallavarvet afleveredes den 13. juli m/t „Maridal“ til A/S Moltzaus Tankrederi, Oslo.

Skibet er på 18.850 tons dw og er konstrueret som konventionelt for tankskibe af denne størrelse.

Fremdrivningsmaskineriet er en totakts, enkeltvirkende ottecylindret dieselmotor af værftets fremstilling og Götaverkens type VGS8 760/1500, som giver 7500 ahk ved 112 o/m, og som giver skibet en fart på 15 k.

AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE-DAMPKIBSSELSKAB
FREDERIKSGADE 17
KØBENHAVN K

Nyt køleskib til Norge fra

A/s Alssund Skibsværft

Medio juli afleverede værftet sin nybygning nr. 19 m/s „Lorena“ til skibsreder Ludv. A. Lorentzen jun., Oslo.

Skibet er et moderne special-køleskib for transport af fisk med en dw-tonnage på ca. 500 tons. Fartøjet er af coaster-typen med hvalbak, bygget til Norske Veritas klasse IAI „Ice“ og udstyret til Norsk Sjøkontrolls fordringer for stor kystfart. Skibet er fuldsvejst med styrehus og kaptajnshus samt skorsten udført i aluminium.

Hoveddimensionerne er:

Længde overalt	41,58 m
Længde mellem perpendikulærene	37,00 m
Bredde moulded	7,39 m
Dybde til hoveddæk	3,96 m
Dybgang	ca. 3,68 m
Brutto-tonnage	287,54 brt
Netto-tonnage	95,95 brt

Hovedmaskinen er en B & W Alpha dieselmotor, type 406 VO på 460 hk, som giver skibet en fart på ca. 10 knob .

Skibets hjælpemaskineri består af et Deutz aggregat med en 50 kw generator samt en 5C kw og en 5 kw akseldynamo.

Styremaskinen er af Svendborg Skibsværfts hydrauliske type. Dæksmaskineriet består af to 1,5 tons hydrauliske spil af fabrikat P. Rasmussen & Co., Esbjerg, samt to 3 tons hydrauliske bomsvingere af Bergens mekaniske Værksteders fabrikat.

Skibet er udstyret med en selvstgende parlemast for 3 tons løft og to 3 tons bomme, en over hver luge.

Lastrummene er under dæk, i siderne og på skodderne isoleret med glasuld, klædt af med aluminium, og tanktoppen er belagt med kork og asfalt. Arbejdet er udført af Teknisk Isolering, Drammen.

Kølemaskineriet består af to kompressorer, og elementerne er ophængt under dæk på siden og skodderne, som skulle gøre det muligt at køle lastrummene ned til \div 28° C.



„Lorena“.

Køleinstallationen er foretaget af Norsk Kjøleindustri, Stavanger, hvorimod proviantkøle-installationen er af Evercold-fabrikat.

Agter findes aptering for officerer og besætning. Officererne bor i enmandskamre, udført af mahogni, medens besætningen bor i enmands- og tomandskamre, udført i lys eg. Messerne er udført i plastic med møbler af bøg.

Kabyssen er udstyret med propan-gaskomfur og elektrisk kogeplade samt rustfrit køkkenbord med vask.

Skibet er udstyret med radar fra Decca-Navigator, og radiotelefonanlægget er af fabrikat Simrad, Oslo.

Skibet er konstrueret af ingeniørfirmaet Knud E. Hansen, København.



ATLAS-WERKE AG
BREMEN

Dæksmaskiner til alle Formaal

Vandtætte Døre

Stempelpumper

Centrifugalpumper

Damp-Hjælpemaskiner

Evaporatoranlæg

Ventilationsanlæg

Fødevandsanlæg

Skibskøleanlæg

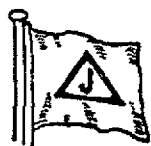
GENERALREPRÆSENTATION:

ALBERT JENSEN

AKTIESELSKAB

AMALIEGADE 32

CENTR. 12 612 TELEX: 2541



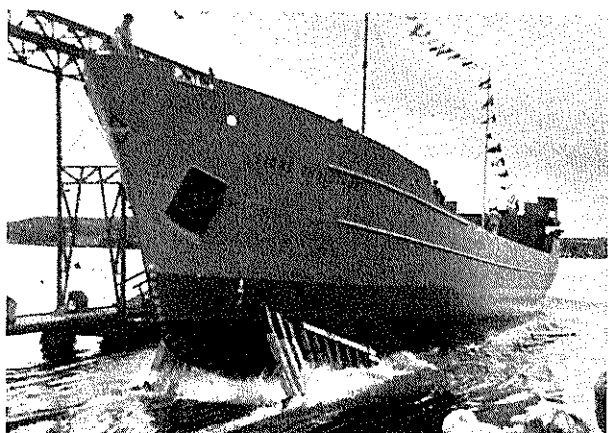
Dampskibsselskabet

JUTLANDIA

JENS TOFT

Toldbodgade 29

TELF. *8192



Længde mellem perpendikulererne	55,10 m
Bredde på spant	8,70 m
Dybde på spant øverste dæk	5,15 m
Dw på ca. 3,00 m dybgang	450 tons
Bruttotonnage	399 brt
Fart, lastet	ca. 10½ knob

Ny gas-tanker

Svendborg Skibsværft søsatte den 13. august sin nybygning nr. 81, m/t „Signe Tholstrup“, et nyt gas-tankeskib til A/S Kosogas. Skibet er værftets femte leverance til rederiet.

Skibet er et moderne, shelterdækket lastskib for transport af 275 tons flydende gas, bygget af stål til Bureau Veritas' klasse og for skrog med isforstærkninger til finsk isklasse IA, og har følgende hoveddimensioner:

Længde overalt 59,62 m

Skibet, der vil blive udstyret med fem gastanke, får følgende maskineri:

Hovedmotor fire-cylindret B & W Alpha-diescl, type 494 VO, med hydraulisk kobling og omstyringsanordning for drejelige skrueblade, bhk 480 ved 310 o/m.

Tre 20 kw diesel-aggregater samt ballastpumpe, last- og sanitærpumpe, to kompressoraggregater og smøreliecentrifuge m. m.

Cargomaskiner bestående af tre dieselmotorer, der trækker to kompressorer og en lastpumpe for losning af flydende gas.

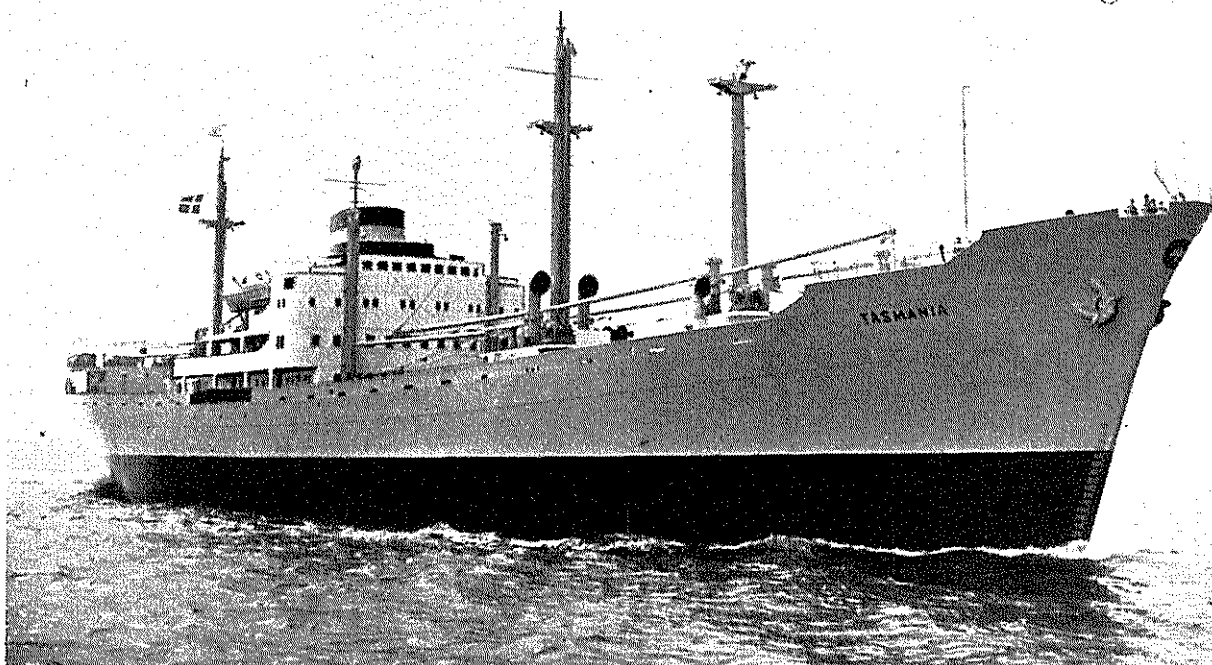
Hydraulisk ankerspil.

El-hydraulisk styremaskine af værftets eget fabrikat med Arkas selvstyreatlæg.

Aptering for kaptajn, officerer samt mandskab indrettes i poop'en henholdsvis i dækshus agter og udstyres med moderne installationer, herunder et Hi-press luftkonditioneringsanlæg.

Desuden bliver skibet udstyret med moderne navigationsmidler, bl. a. radiotelefoni, radiopejler, radar, gyrokompas.

Atter en nybygning med *Hempels Skibsfarver*



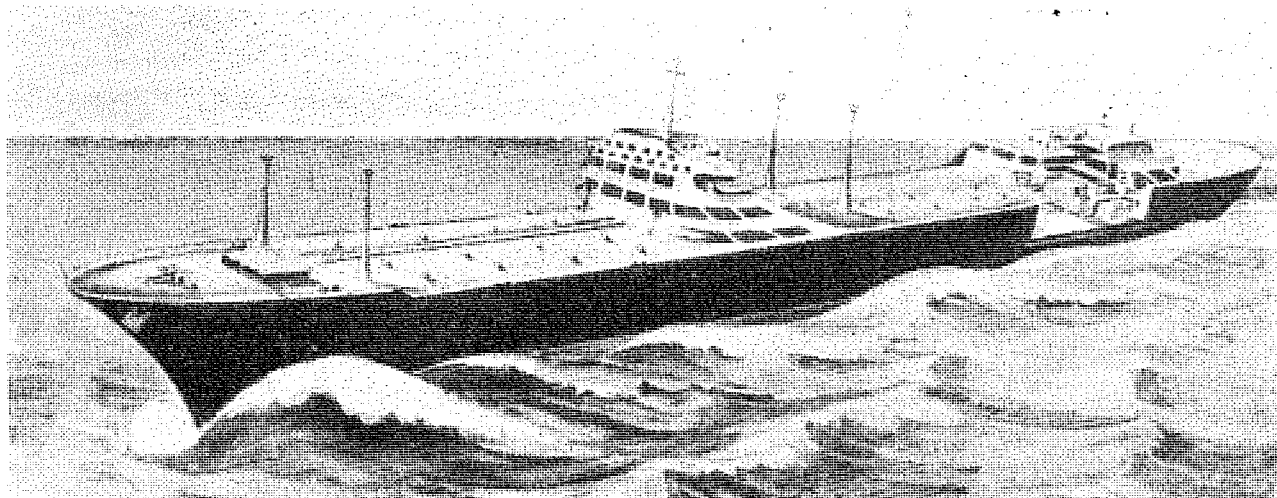


Fig. 3. Skitse af et atomdrevet tankskib.

Atomdrift til søs

Det er nu 18 år siden, den fundamentale opdagelse, at urankernen kan kløves under afgivelse af energi, blev gjort. Ingen var da klar over, hvilke kræfter, der kunne stilles til menneskehedens tjeneste. Diskussionen om A- og B-bomber går for tiden højt, medens der arbejdes på at nyttiggøre atomkraften til fredelige formål. Mange har den mening, at atomkraften kan bruges som fuldstændig erstatning for alle kendte drivmidler, ja selv til automobiler, men hertil må det siges, er der lange udsigter.

Om den nuværende stilling i spørgsmålet, om atomkraftens anvendelse til søs, har civilingeniør Tord Hellsten i Sveriges Flotta skrevet en læseværdig artikel, som vi her citerer.

En atomdrevet ubåd, „Nautilus“, har været i drift i to år, og nummer to, „Seawolf“, er gået til søs. Verdens første atomkraftværk, Calder Hall i England, indviedes i oktober 1956. For tiden er over 60 forskningsreaktorer og ca. 20 kraftreaktorer i drift.

I USA begyndte man at studere atomdrift for orlogsskibe i slutningen af den anden verdenskrig, da den har store fordele fremfor den konventionelle drift. For det første kan stor aktionsradius opnås. Det illustreres bedst ved det faktum, at „Nautilus“ har sejlet 60.000 sømil på een brændstoftankning, og først nu, efter to år, skal have nyt atombrændstof. For det andet er atomkløvningsprocessen ingen forbrændingsproces, hvorfor der ikke fordrer nogen forbrændingsluft eller udblæsning af udstødsgas. „Nautilus“ har som eksempel tilbagelagt 1.200 sømil under vandet på 84 timer. Det energirige atombrændstof muliggør også større undervandsfart, for „Nautilus“ opgives mere en 20 knob. Man har fra amerikansk side nævnt, at fart på over 40 knob skulle være muligt med en atomdrevne undervandsbåd i sammenligning med 9 knob, som var den maksimale hastighed under den anden verdenskrig.

For tiden er bekostningen for atomdrevne orlogsskibe meget høje, maskineriet til „Nautilus“ kostede

således 7 gange så meget som almindeligt maskineri til ubåde. De militære fordele ved atomdrift anses imidlertid for så store, at den amerikanske marine nu har syv ubåde under bygning. Desuden planlægges seks ubåde, en krydser og et hangarskib. Det er fantastisk, at så stort et byggeprogram, som omfatter flere hundrede tusinde ark og koster tusinder af millioner dollars, er sat så hurtigt i gang efter de begrænsede erfaringer med „Nautilus“.

Admiral Rickover, som har været leder af „Nautilus“-projektet, spår, at efter 1960 vil alle større amerikanske orlogsskibe bygges for atomdrift.

Organiserede studier over atomdrift for handelskibe er først begyndt for nogle år siden, men drives nu i flere lande.

Russerne bygger for tiden i Leninsk verdens første atomdrevne isbryder, som også bliver verdens største, og skal søsættes i år.

Det helsejæsteste skrog af specialstål er praktisk talt færdigt. Al manøvrering bliver

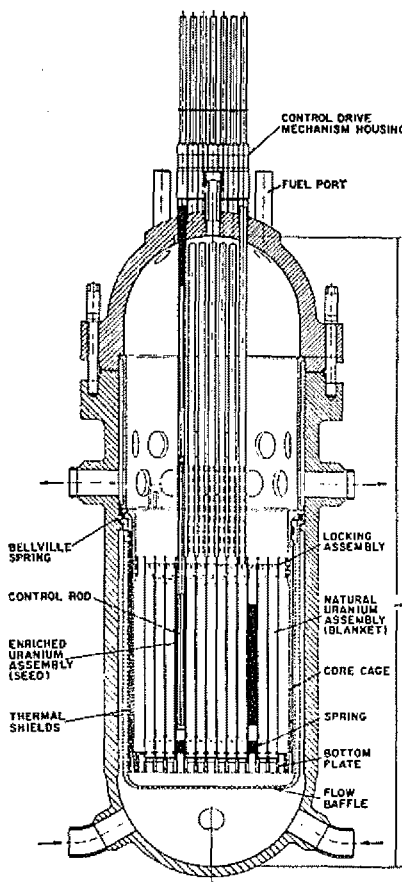


Fig. 1. Trykvandsreaktor.

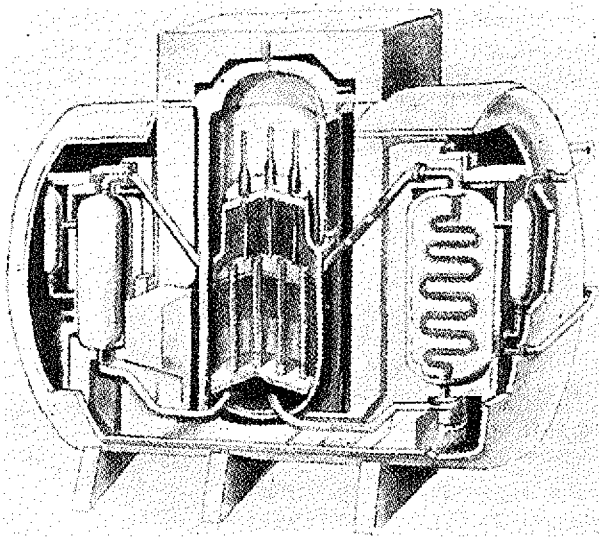


Fig. 2. Trykbeholder med dampgenerator på begge sider.

helfautomatisk fra reaktorreguleringen til kurssætningen og skal dirigeres af elektronhjernener.

Atomisbryderen skal hedde „Lenin“. Den får en total motoreffekt på 44.000 hk. Længden er 134 m, største bredde 27,6 m, og displacementen 16.000 tons. Marchfarten i isfrit farvand bliver 18 knob.

Atombrændselsbeholdningen er tilstrækkelig til en strækning på 65.000 sømil.

En arbejdsgruppe i England har opnået så gode resultater, at man mener, flere atomdrevne handelsskibe vil være i drift allerede i 1965.

En forskningsgruppe i Norge anser, at et tankskib på 30.000 tons dw med 20.000 ahk og med en hastighed på 18 knob ville egne sig til atomdrift. Skibet skulle kunne være færdigt tidligst i 1963.

Japanerne har planer på to atomskibe med 20.000—30.000 hk. Det enes atommaskineri skulle bygges i Japan og det andet i USA. Skibene beregnes at være færdige i 1966.

De fire nordtyske forbundsstater Hamburg, Bremen, Niedersachsen og Schleswig-Holstein indledede for et år siden et samarbejde med det formål at bygge atomdrevne handelsskibe.

Hollænderne er ved at danne en studiegruppe.

I Sverige dannedes i efteråret 1955 en komite indenfor Stiftelsen for Skeppsbyggnadsteknisk Forskning med repræsentanter fra de store skibsværfter, de Lavals Ångturbin, Chalmers Tekniska Högskola, Marinformvaltningen og Atombolaget. Første fase i arbejdet sluttede i efteråret 1956. Det konstateredes, at atomdrift for handelsskibe endnu ikke har vist sig lønnende. Man anser det derfor tilstrækkeligt indtil videre at indrette virksomheden på uddannelse af personale og et energisk studium af udviklingen til lands og til søs.

I USA har man stort set to programmer. Det første er på meget kort sigt og vil omfatte en bedømmelse af problemer for handelsskibe, som økonomi og driftssikkerhed. For at gennemføre det har man besluttet, så

hurtigt som muligt at bygge et kombineret last- og passagerskib på 12.000 tons med et reaktormaskineri på 22.000 ahk og en fart på 21 knob. Dette skib, som beregnes at være færdigt 1959, skal være et flydende laboratorium og bruges til at træne besætninger. Erfaringerne fra orlogsskibe er naturligvis også af betydning ved bedømmelsen af egenskaberne hos atomdrevne handelsskibe, men er ikke tilstrækkelige, da det er helt forskellige krav, der opstilles. Det andet program strækker sig over nogle år og har til hensigt at udvikle økonomiske reaktormaskinerier.

Man kan på nuværende tidspunkt ikke afgøre, hvilken af de kendte reaktortyper, der er bedst, da man mangler erfaringer.

Fig. 1 viser en trykvandsreaktor, hvis principper anvendes i „Nautilus“, og som beregnes anvendt i alle planlagte amerikanske orlogsskibe og i det første amerikanske handelsskib. Reaktoren består af en trykbeholder, som indeholder en kerne med atombrændsel og vand som moderatør og kølemiddel. I denne type noldes vandet under så højt tryk, at dampdannelse forhindres. Koldt vand kommer ind forneden i trykbeholderen og opvarmes ved at passere atombrændstoffet. Det opvarmede vand cirkulerer gennem en dampgenerator, afkøles derved og går tilbage til reaktoren. På sekundærsiden dannes damp, som driver

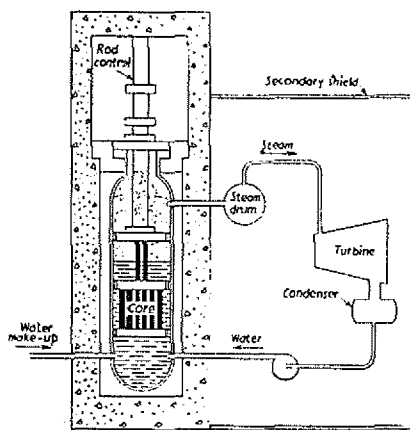


Fig. 4. Kedelreaktor.

hovedturbinen og turbogeneratoren. På fig. 2 ses trykbeholderen i midten med en dampgenerator på begge sider. Selve trykbeholderen omgives med en kraftig beskyttelse, den primære strålebeskyttelse, så hovedparten af de radioaktive stråling absorberes. Da vandet i dampgeneratorerne bliver noget radioaktivt, må en sekundær strålebeskyttelse anbringes rundt om hele reaktordelen, men ikke rundt om turbinerne. Denne type har amerikanerne størst erfaring med, og den har vist sig at være meget driftssikker. Derfor er denne type også valgt for det første atomdrevne handelsskib. Trykvandsreaktoren har dog sine begrænsninger, da den kun kan give en temmelig lav temperatur på det udgående vand til dampgeneratorerne. På teknikens nuværende stadium er maksimumstemperaturen ca.

300° C. Fig. 3 viser en skitse af et atomdrevet tankskib. Maskineriet er anbragt agter, og man ser, at en skorsten ikke findes.

Hvis vandet i trykvandsreaktoren erstattes af et organisk emne, som difenyl eller terfenyl, kan temperaturen forhøjes, og man kan få fordelagtigere dampdata for turbinen. Først i år kommer en lille organisk, modereret og kølet reaktor i drift i USA, hvorfor drifts-erfaringer endnu savnes.

En anden reaktortype, som også synes lovende, er kedelreaktoren, vist i fig. 4. Her lader man vandet koge i trykkarret. Den damp, som man får, skulle kunne anvendes direkte i turbinen, men da den er svagt radioaktiv, og det er umuligt at få turbinen helt

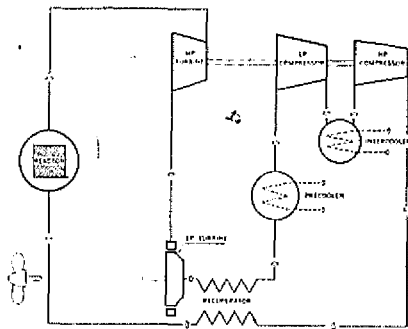


Fig. 5. Kredsløb for en gaskølet reaktor.

tært, regner man indtil videre med at have en varnueksler mellem primær- og sekundærsiden. I USA har man omtrent to års erfaringer om denne type.

Den gaskølede reaktor med lukket gasturbinekredsløb, fig. 5, er et fjerde, lovende system. Reaktoren arbejder med gas, som direkte driver turbinen og kompressorerne. Gassen kan være kvælstof, kultveiltet eller helium. Problemet er at udvikle en reaktor, som kan afgive gas med høj temperatur, ca. 700° C. Hidtil har man kun opnået 400°.

Om handelsskibene i fremtiden bliver atomdrevne eller ej beror helt og holdent på, om de bliver mere økonomiske end de konventionelt fremdrevne skibe. Når amerikanerne er begyndt at bygge atomdrevne handelsskibe, er grunden den, at de anser atomdriften af handelsskibe som en af de mest lovende anvendelser af atomenergien. En af grundene til, at skibene skal bygges så hurtigt, er, at man synes at stå indenfor en modernisering og udvidelse af handelsflåderne rundt om i verden. Hvis atomdriften kan bevise sine fordele i de nærmeste år, vil megen tonnage blive atomdreven.

Efter beregninger er byggeomkostninger for et atomdrevet tankskib 55—65 % højere end ved et konventionelt fremdrevet skib, idet reaktoren koster 2,5—4 gange så meget som et almindeligt maskineri. Det er naturligt, at bekostningerne må blive store i begyndelsen, men der findes håb om, at forenklede konstruk-

tioner vil fremkomme, og at masseproduktion af standardkomponenter vil sænke bekostningen betydeligt.

Hvor stor forsikringspræmien for atomdrevne skibe vil blive er endnu ikke klart. Det er troligt, at de bliver højere end for de konventionelle skibe, da en atomreaktor ved brand eller kollision kan bevirke meget alvorlige skader. En reaktorulykke i havn vil kunne medføre, at det bliver nødvendigt en vis tid at spærre havnen for trafik, hvis reaktorens radioaktivitet kommer ud i vandet og over havneområdet. Det må derfor anses for sandsynligt, at atomdrevne skibe kun må anløbe bestemte pladser.

Det billigste atombrændstof er naturligt uran, men for at få små dimensioner på reaktormaskineriet er det fordelagtigt at anvende noget beriget atombrændstof. Prisen ligger på omkring 250 kr./kg naturligt uran (99,3 % U 238, 0,7 % U 235). Uran beriget indtil 20 % U 235 koster 110.000 kr./kg U 235. Selv om prisen for beriget uran er gået ned, koster atombrændstof dog for tiden dobbelt så meget som olie. Der er ikke tvivl om, at atombrændselsomkostningerne vil gå yderligere ned.

Hvis skibet ikke bygges med dampkedel for olietryk overheder eller som reserve for reaktoren, behøves ingen fyrbødere. En amerikansk undersøgelse fastslår, at maskineriet i et atomdrevet skib kan passes af fire mand, hvoraf en bør være reaktoringeniør og skal have stilling som maskinchef. De øvrige tre bør have træning i reaktorpasning.

Med atomdrift kan der gøres længere rejser med større hastighed end med konventionelle skibe. Skal starten forøges til det dobbelte, medgår der cirka 8 gange så meget olie. Da fuldstændig spaltning af 1 kg uran 235 svarer til 2.000 tons olie, kan det atomdrevne skib medføre meget store energimængder i form af atombrændstof. Ophold i havn kan gøres kortere, da brændstoffyldning ikke skal ske så ofte. I dette sammenhæng kan nævnes, at de nuværende ruter delvis er lagt af hensyn til brændstofforsyningen. Det kan derfor tænkes, at en omlægning af handelsruterne bliver en følge af atomdriften.

Tankskibe og særlig i størrelsen fra 35.000 tons og opefter er de skibe, som bedst kan udnytte atomdriftens fordele. Det er langt fra usandsynligt, at vi en dag ser atomdrevne tankskibe på 100.000 tons sejle over verdenshavene med 30 knops fart. En sådan udvikling betyder dog, at uhyre tekniske og økonomiske problemer først må løses.

Det tidspunkt, ved hvilket atomdrevne skibe kan blive økonomiske, blev for omtrent et år siden anslået til mellem 10 og 15 år. Richard Godwin, som er leder af projektet for det første atomdrevne handelsskib, forudsagde for nylig, at allerede om 5 år vil atomdrevne handelsskibe kunne konkurrere økonomisk med konventionelle skibe, når det gælder nye skibe med stor fart og lange ruter.



Skibsreder og skibsmægler

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

★

14 framp-, cargoliner- og tankskibe
153.000 ts. d. w.

★

Korresponderende reder for:

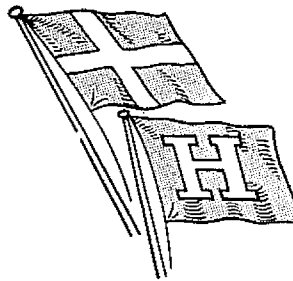
DANNEBROG



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



1/5 Em. Z. Svitzers Bjergrnings Entreprise

Grundlagt 1833
KØBENHAVN

C. CLAUSEN



DAMPSKIBSREDERI 1/5
HAMMERENSGADE 4 - KØBENHAVN

Dampskibsselskabet Progress

Christians Brygge 28
København

★

Telegr.-Adr. „Mariuship“ Telefon Central 12057



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

„MYREN“

KØBENHAVN

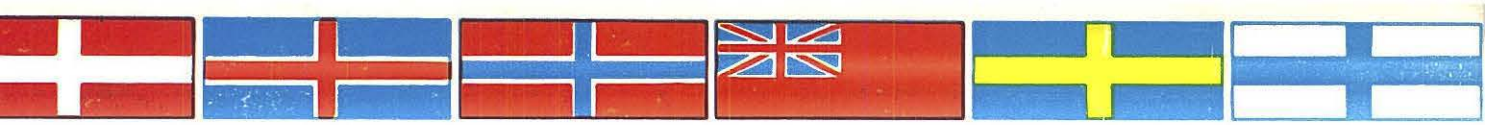
Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adresse: „Holmsild“
Amaliegade 36

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB



*Det Forenede Dampskibs-Selskab
1835*



VIKINGEN

Kr. 1,85
1. oktober

Gammel grønlandsfarer „Ceres“
Maleri af FRELANDT

1957 - nr. 10
34. årgang



EGNE KONTORER : ARGENTINA AUSTRALIEN BELGISK KONGO BIRMA BRASILIEN CHILE COLOMBIA

SYDAFRIKANSKE UNION
INDIEN
TANGANYIKA
UGANDA
U.S.A.
VIETNAM
THAILAND
TYSKLAND
GHANA
HONGKONG

ENGLAND
FILIPPINERNE
FRANKRIG
GHANA
HONGKONG
INDIEN
INDONESIEN
ITALIEN
JAPAN
KAMBODIA
KANADA
KENYA
KINA

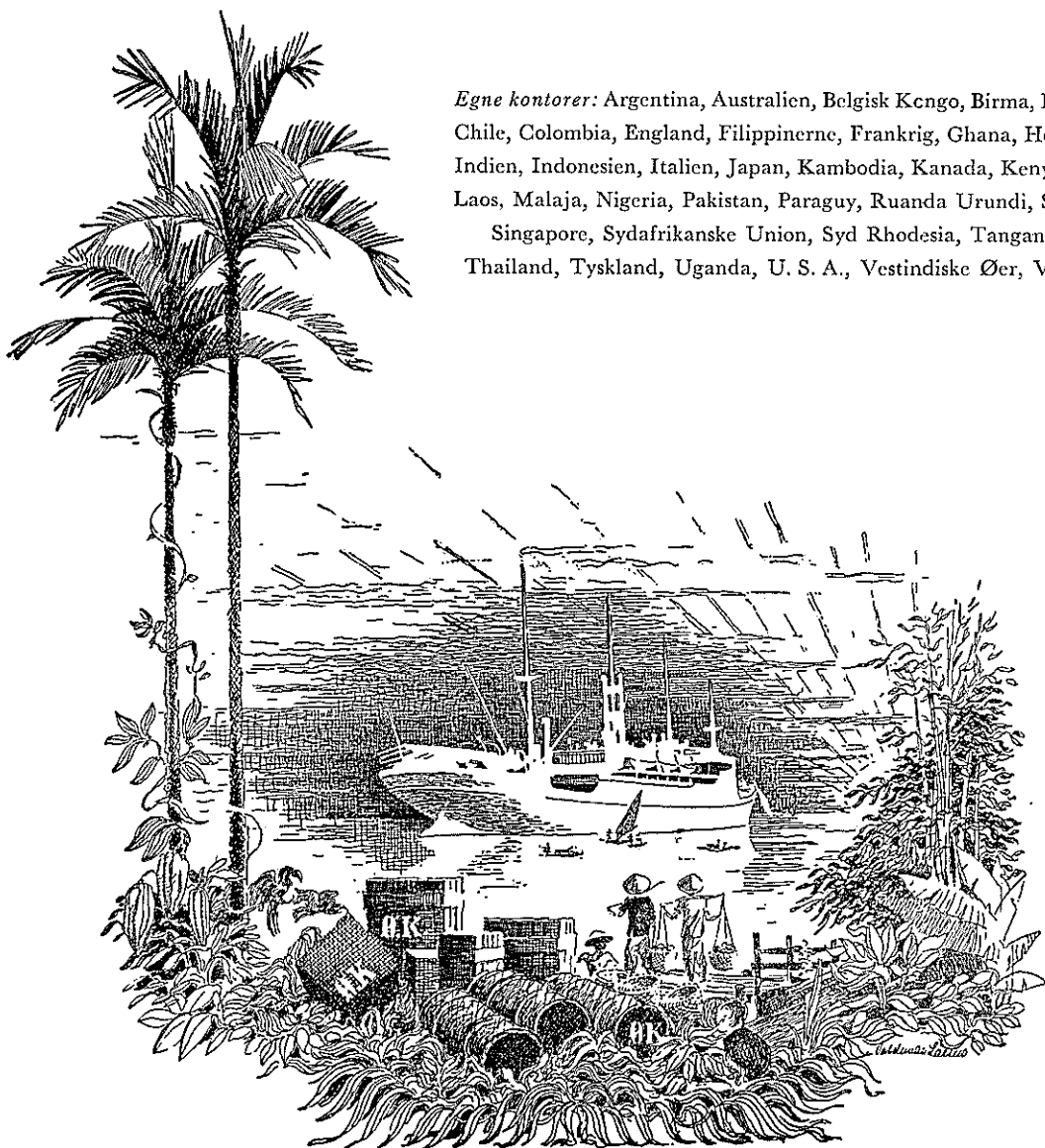
AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI KØBENHAVN

Import til Europa af østasiatiske og andre oversøiske produkter,
teak og andre træsorter

Eksport til oversøiske pladser af europæiske produkter

Industriforetagender, plantage-, skov- og savmølle drift

Regulære afsejlinger til Ceylon, Indien, Pakistan, Birma, Malaja, Indonesien, Thailand, Vietnam, Filippinerne, Kina, Japan, Australien, Ny-Zealand, New York, Vestindien, Centralamerika og Nordamerikas Pacifikkyst, samt fra Amerika til det fjerne Østen



Egne kontorer: Argentina, Australien, Belgisk Kongo, Birma, Brasilien, Chile, Colombia, England, Filippinerne, Frankrig, Ghana, Hongkong, Indien, Indonesien, Italien, Japan, Kambodia, Kanada, Kenya, Kina, Laos, Malaja, Nigeria, Pakistan, Paraguay, Ruanda Urundi, Sarawak, Singapore, Sydafrikanske Union, Syd Rhodesia, Tanganyika, Thailand, Tyskland, Uganda, U. S. A., Vestindiske Øer, Vietnam

LAOS MALAJA NIGERIA PAKISTAN PARAGUAY RUANDA URUNDI SARAWAK SINGAPORE

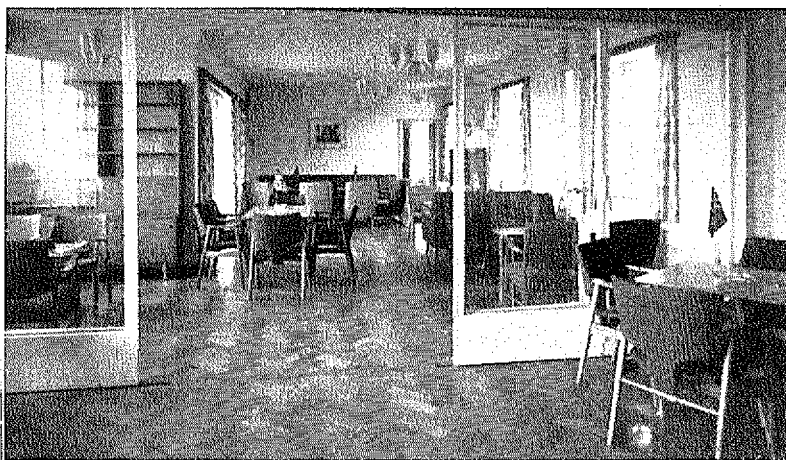
VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

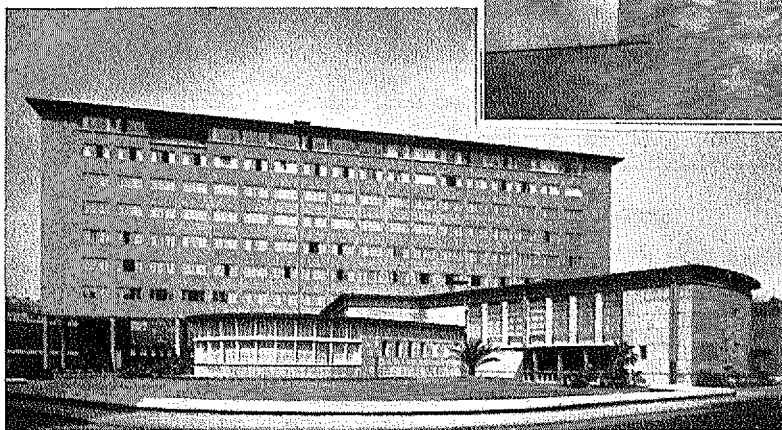
Udgivet i forståelse med Dansk Dampskibsrederiforening og de øvrige søfarts-organisationer

Sømændenes nye smukke hjem i Antwerpen

Et virkelig harmonisk
skandinavisk samarbejde



En af opholdsstuerne.



Somandshotellet „Scandia“.



Er der nogen by i Europa, der kan fortjene prædikatet Sømændenes by, er det vel nok Antwerpen, den store havneby i Belgien. Er der nogen by, der er international i hele sin atmosfære, er det den. Og sømænd fra alverdens lande mødes her i en af verdens største havne.

De skandinaviske sømænd er ikke blandt de færreste. Og der gøres noget for at de kan befinde sig godt her. Et kæmpemæssigt hus er viet sømændene, og i de to øverste etager, hvortil man bogstavelig talt flyver op med elevatoren, har de skandinaviske sømænd deres tilflugtssted, så længe de er i havn.

På alle tre nordiske sprog fortælles i brochurer og i meddelelser af anden art til sømændene om SCANDIA, der altså er de to øverste etager i det imponerende internationale sømandshus i Antwerpen. Scandia har 36 senge til disposition og modtager sømænd, kvinder som mænd, fra skandinaviske skibe, der anløber Antwerpen

havn, med samt deres pårørende. Der er her i lyse smukke lokaler, hvorfra man har den pragtfuldeste udsigt udover byen og havnen, indrettet både bibliotek, klubrum og det såkaldte velfærdskontor, og til fri benyttelse for alle danske, norske og svenske søfolk står desforuden biograf, fjernsyn, keglebane, gymnastiksal og bordtennis. Alt er inrettet på mest formålstjenlige måde her. Endvidere er her restaurant, bar, man kan få sig en svingom om aftenen, og besøg i knejperne er derfor unødvendigt. I restauranten arrangeres lunch og middagselskaber, også gerne bryllupsselskaber og andet for sluttede selskaber. Det hele virker friskt og nydeligt, og tonen er venlig og hjertelig.

De tre lande er repræsenteret med hver sin andel i ledelsen. Den øverste chef er nordmanden Elmer, den næstkommanderende danskeren Bram, der sammen med sin nydelige unge kone optræder som værter i restauranten og på den hyggeligste måde er som søster og

bror — de er for unge til rollen far og mor — for de mange søfolk, der søger hertil. Og hver dag er her ryk-ind, for der er altid skandinaviske skibe i havnen. Den tredje leder er en svensker ved navn Eliason.

Der er det bedst tænkelige samarbejde mellem de tre nordiske landes faste repræsentanter her, og søfolkene, der kommer her, føler sig alle som hørende til en stor familie. Sømandshjemmet i Antwerpen er sandelig et besøg værd, og har De ikke været der endnu, bør De ikke forsømme at aflægge besøg, næste gang De lægger til i Antwerpen. Det gør jo de fleste søfolk før eller siden.

A. H.

Der bygges for søfolkene

Vistnok aldrig før har Indenlandsk Sømandsmission kunnet udsende en årsberetning, der som den sidste i række har givet meddelelse om store begivenheder.

I juni og juli i år er fire store byggearbejder blevet sat i gang af Indenlandsk Sømandsmission, og man er netop nu ved at begynde på et femte. I Ålborg bygges der for ikke mindre end 1,2 millioner kroner, i Grenå for 130.000, i Nakskov for en halv million og i Frederikshavn for ca. 60.000 kroner!

Fiskerne og fiskeriattache J. C. Bogstad, London, tog initiativet til en ny bygning i Grimsby. Ved indsamlinger og basarer her i landet er der indkommet over 150.000 kroner til denne opgave plus ca. 30.000 til inventaret. Endvidere har forskellige firmaer ydet gaver

i form af naturalier, og menighedsrådet i Hylleholt har skænket en kirkeklokke!

Men Sømandsmissionens byggeprogram er langt fra udtømt. I Holbæk vil man opføre en helt ny bygning, i Hvide Sande vil man udnytte tagetagen fuldt ud, i Randers har man planer om en nybygning, og i Esbjerg vil man opføre en ny bygning på den nye fiskerihavn. I Skive vil man give sømandshjemmet en tilbygning, og desuden har man planer for Helsingør og Korsør.

Flere af sømandshjemmene er i årets løb blevet moderniseret, og det har alt sammen kostet mange penge. Men heldigvis har Indenlandsk Sømandsmission mange venner, som ikke har møt i tegnebogen. Sømandsmissionen er en god og initiativrig institution, der fortjener fortsat støtte.

—wig.

DAMPSKIBSSELSKABET

TORM

AKTIESELSKAB

Grundlagt 1889

Telefoner: MINERVA 2437 - RIGSTELEFON 203

HOLMENS KANAL 42 - KØBENHAVN



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 - TELEGR.-ADR.: MERSK

PIRATER på Mississippi-floden

Mississippi-floden er i dag en af Amerikas vigtigste vandveje, hvilket bl. a. fremgår af den kendsgerning, at den næstvigtigste amerikanske havn ligger ved flodens munding. New Orleans har omtrent 70 km kajer, og nogle af havnebassinene kan tage imod skibe med et dybtgående af helt op til 11 meter. Kajerne er udrustet med de mest moderne laste- og lossemidler, og hele trafikken til og fra havnen — både den hav- og den flodværts — går som et velsmurt maskineri.

Hvem skulle tro, at der her i skyggen af de store kornsiloer i New Orleans og et godt stykke op ad Mississippi-floden fandtes store bander af sørøvere for kun lidt over hundrede år siden?

Før hjuldampene vandt indpas på floden, levede flodbådene besætninger næsten som dyr. De spiste og sov på åbent dæk, og maden var den samme næsten dag efter dag. Det var whiskyen, der gjorde det muligt at udholde strabadserne, og ingen flodskipper kunne gøre sig håb om at få folk om bord, uden at han havde store kvanta whisky om bord. På dækket stod altid et fad whisky med et fastbundet krus til folkenes disposition.

Besætningernes eneste fornøjelse var slagsmål og kvinder. Hver eneste af bådene havde kronet sin egen „mester“, der som tegn på sin styrke og værdighed bar en rød hanefjer i sin hat. En sådan fjer betød en udfordring til alle andre flodbåds-mestre, og når to både fortøjede ved siden af hinanden for natten, arrangeredes der kampe mellem de fjerprydede. Som regel udviklede en sådan kamp sig til et slag mellem samtlige besætningsmedlemmer fra begge fartøjer. Sommetider udfordredes byernes „mester“, når der ikke var andre flodbåde i nærheden, men for det meste ønskede ingen i land at prøve kræfter med matroserne.

Der fortælles stadig historier langs Mississipi-flodens bredder om fortidens „mestre“, hvoraf flere ligefrem blev helteskikkelser. En af dem var Mike Fink. Det blev sagt om ham, at han kunne klare enhver på floden med en hånd. Han drak fire liter whisky om dagen. Imidlertid kom han aldrig sydligere end St. Louis. Herfra og ned til New Orleans regerede nemlig Annie Christmas. Hun blev anset for at være endnu stærkere end Mike Fink, og det blev fortalt om hende, at hun havde sendt denne besked om, at han ville blive sendt tilbage bundet fast til kølen af en flodbåd, hvis han vovede sig ind på hendes territorium. Annie Christmas kunne gå over landgangen med en tønde mel under hver arm og med een på hovedet, og engang bugserede hun roende en lastet flodbåd op ad strømmen fra New Orleans til Natchez helt alene!

Men hvor stærke og forvovne flodskibenes besætninger end var, frygtede de alle Mississippis pirater. Der

eksisterede trods alt en vis form for ridderlighed mellem flodbåds-besætningerne, men piraterne gik frem ved hjælp af list og lumpne tricks, som mændene med hanefjerene i hattene aldrig ville betjene sig af.

Man var netop begyndt at afmærke Mississippi-floden ved hjælp af primitive sømærker, men tit blev mærkerne om natten flyttet af piraterne, så at fartøjerne drev ind i mudderet langs bredderne eller op på under-søiske skær, hvorefter banditterne havde let spil.

Piraterne gik imidlertid heller ikke af vejen for at angribe flodfartøjerne under sejlads. Til sådanne angreb benyttedes tit kanoer. Hvis et flodfartøj blev erobret på den ene eller den anden måde, blev alle om bord skånselsløst myrdet. Med en ny besætning om bord sejledes båden derefter til nærmeste havn, hvor den sammen med ladningen solgtes for højeste bud.

Nogle af de mest kendte piratledere udstrakte deres virksomhed til også at omfatte Ohio-floden, der løber ud i Mississippi. De værste bander holdt til i Kentucky fra byen Red Bank ned til den lille boplads Smithland. Netop på denne strækning var og er Ohio-floden farligst fra naturens side med sine mange snoninger og drivende træstammer.

Bully Wilson oprettede sit hovedkvarter i en klippehule ved Ohio-flodens bred i nærheden af Hurricane Bars. Længere oppe ad floden posterede han medlemmer af sin bande. Disse pirater tilbød flodbådene lodsnig gennem de vanskelige passager. Når de først kom om bord, satte de bådene på grund ud for Wilsons klippehule, hvor resten af piraterne kastede sig over dem og dræbte alle ombordværende.

Wilson's største konkurrent var en piratfører ved navn Flugger. Han påstod at være officer af profession og at have rang som oberst. Derfor blev han kaldt Oberst Plug. Han udførte selv det farligste arbejde under sine godt planlagte operationer.

Oberst Plug benyttede den metode at snige sig om bord i en flodbåd, mens den lå fortøjet for natten. Når båden den næste nat begyndte at sejle videre, havde han fra sit skjulested travlt med at bore huller i bunden. Han borede nøjagtigt så mange huller, at bådene næsten hver gang begyndte at synke lige ud for hans hovedkvarter, hvor besætningen naturligvis begyndte at signalere efter hjælp.

Signalerne blev altid besvaret af piraterne fra Oberst Plugs bande, og mange kanoer og andre både sendtes til „undsætning“. Men hver eneste gang var det kun Plug, der blev reddet. Besætning og passagerer fik lov at lide druknedeoden, og hvis det ikke skete hurtigt nok, gjorde et sabelhug eller et skud en ende på deres liv.

De synkende fartøjers ladning blev som regel reddet i god tid af Plug-banden og indbragte store summer.



**NYBYGNINGER
KLASSIFICERINGER
REPARATIONER**



Nybygningsprogram:

Tankskibe op til 65.000 tons d. w.

Liniefragtskibe

Kombinerede tank- og malmskibe

Bulklastskibe

Jagere, ubåde, motortorpedobåde

Dieselmotorer, system M.A.N.

Dampurbiner, system de Laval

Jernbanevogne og diesellokomotiver

TYFON og SUPERTYFON signalapparater

Rørflænsere og sænkesmedie m. m.

KOCKUMS

MEKANISKA VERKSTADS AB • MALMÖ • SWEDEN

Oberst Plug blev virkelig en rig mand efterhånden. Men mere ville have mere, og det blev hans skæbne. I mange år drev han sin blodige håndtering, men den sidste gang borede han et par huller for meget i bunden af et skib, der skulle erobres. Resultatet var, at fartøjet sank, før piraterne kunne nå frem til det. „Obersten“ var ikke i stand til at forlæse lasten og druknede.

De fleste af flodpiraterne helligede sig udelukkende skibe af beskeden størrelse med en ret lille besætning. Undtagelser var imidlertid Wilson og Plug, der begge præsterede at erobre skibe med helt op til 60 mands besætning.

For mange af flodens hårde halse lykkedes det at undslippe piraterne trods overmagten. Dette skyldtes først og fremmest godt sømandsskab. Men sommetider gik floccernes sejlene folkeslag også til direkte angreb mod piratbanderne.

I 1823 lykkedes det en større styrke af flodbåds-matrosere at gøre det af med mange pirater under et samlet angreb. Dette initiativ spredte skræk og rædsel blandt mange af de mindre piratbander, der valgte af fortrække for nogen tid.

Et af de ældste og mest berygtede pirat-tilholdssteder ved Mississippi-floden var på det sted, hvor Red River løber ud i den. Her udkæmpedes i juli 1824 et drabeligt og blodigt slag med piraterne. Besætningerne fra ca. tolv flodbåde blev enige om, at nu kunne det være nok med den evige piratplage, og derfor samlede de ombord i eet fartøj, hvor de gemte sig i lasten. Fartøjet drev nu langsomt ned ad Mississippi med kurs mod en lille ø ud for munden af Red River. Fartøjet var øjensynligt meget tungt lastet og kunne nok friste en hob flodpirater, især da besætningen så ud til at være meget lille.

Piraterne så, at fartøjet manøvrerede meget dårligt, og var ikke sene til at angribe. Ca. tredive mand sprang i kanoerne og satte kurs mod flodbåden. Netop som skibet bordedes, kom matroserne frem fra deres skjulested og gav piraterne en varm velkomst. I løbet af et par minutter blev ti af piraterne dræbt, mens 12—15 af dem blev taget til fange. Resten af banden søgte at rømme sig ved at springe i floden, men blev skudt ned en efter en.

Da kampen var forbi, stillede besætningen sig op på dækket med deres geværer, og med bind for øjnene blev fargerne tvunget til at „træde planken“. Når piraterne pustende kom til overfladen, blev de dræbt een for een.

Ikke een af piraterne slap levende fra sammenstødet, og i lang tid kunne skibene uantastet passere den lille ø ud for Red River. Iøvrigt var der blevet udsat en flaske whisky til den af matroserne om bord, der kunne gøre det af med flest pirater under den blodige kamp.

Længere oppe ad floderne lurede andre farere end piraterne. Her holdt store indianerstammer til, og de udviste ofte en endnu større grusomhed. Især var de farlige, når en fredløs hvid mand stod i spidsen for dem og planlagde deres overfald på flodskibsfarten.

Indianernes taktik gik som regel ud på at lokke

bådene ind til bredden, og hvis først besætningen gik i land under sådanne omstændigheder, var den fortabt. Så myrdede indianerne løs, hvorefter de stjal hele ladningen og satte ild på fartøjerne.

Tit klædte indianerne sig ud i de hvides tøj, pudrede deres ansigter med mel og lagde sig i deres kanoer ind ved bredden, hvor de simulerede hvide mænd i nød. Når flodskibsbesætningerne kom til undsætning, slog indianerne til.

Trods alle de mange farere nåede flere og flere fartøjer dog frem til New Orleans fra de fjerneste bredder af Mississippi og dens bifloder. I New Orleans fortøjede bådene ud for Tchoupitoulas Street, mens ladningen blev bragt i land eller omladet til søgående fartøjer for videre færd ud i verden. Til tider var der så mange flodbåde i havnen, at man kunne gå fra dæk til dæk over en strækning på et par kilometer.

Når besætningerne efter de mange farere nåede frem til den hastigt voksende New Orleans, slog de gækken løs og tog revanche for mange afsavn. New Orleans blev centrum for Amerikas vildeste natteliv og havde i mange år tilnavnet „Sydens by“.

Med indførelsen af de første hjuldampskibe på Mississippi forsvandt flere og flere af piratbanderne, men spænding var der stadig ved sejladsen på floden.

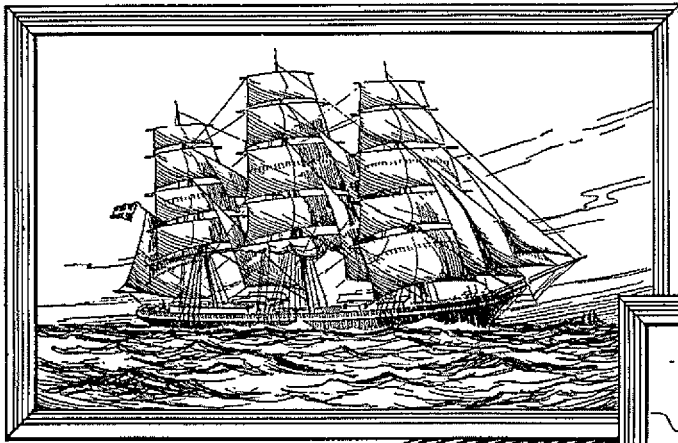
Det første dampskib på floden kom i januar 1811, men mødte sin skæbne ved en keddeleekspllosion et år senere. Skibet, der var konstrueret af Robert Fulton, hed „New Orleans“. Skønt det mod strømmen højst kunne skyde en fart af tre, men sjældent over to knob, blev det betragtet som verdens ottende vidunder. Inden 1814 byggedes der ialt tre nye hjuldampere til floden, nemlig „Comet“, „Vesuvius“ og „Enterprise“, og i 1820 var der ialt 60 hjuldampere i drift på Mississippi. I 1834 nåede tallet op på 230 fartøjer med en gennemsnitstonnage af 170 tons, og i 1845 var der ialt 450.

De første hjuldampere på floden var alle bygget for transport af gods, men snart holdt også passagererne deres indtog på dampskibene, som derfor blev mere og mere overdådigt udsmykkede. De fleste af hjuldampere havde i stævnen en lille kanon, ved hjælp af hvilken de annoncerede deres ankomst til hver eneste af anløbshavnene.

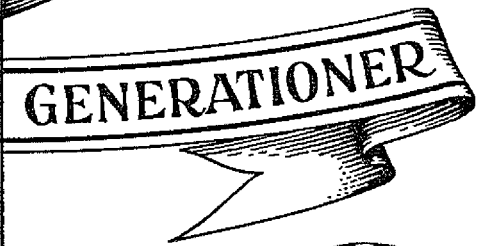
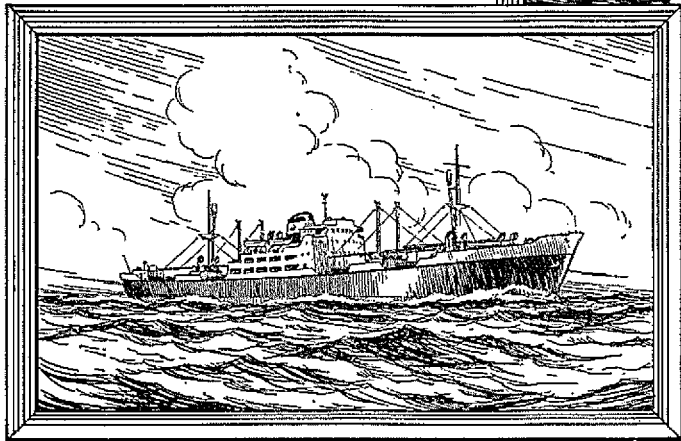
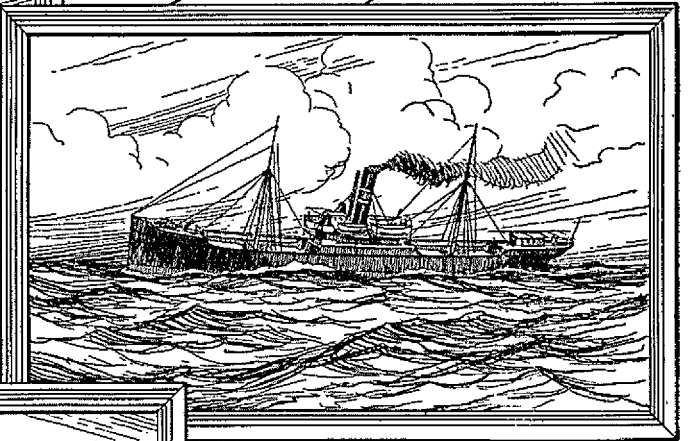
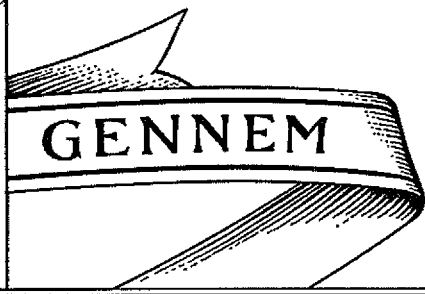
Spændingen fik besætningerne ved arrangementet af kapsejladser bådene imellem. For det meste kom arrangementerne i stand spontant, når to hjuldampere forlod en havn på samme tid. Andre gange var sådanne raceplanlagte omhyggeligt indtil de mindste enkeltheder, og ved sådanne lejligheder blæste førerne på alt, hvad der hed forretning og frakter. De tog næsten ingen passagerer om bord og slet ingen fragt. Tit fjernedes endda alt løst inventar og alle overflødige døre inden en sådan kapsejladse.

Under et race pressedes maskinerne til det yderste, og det skete ikke sjældent, at kedlen sprang i luften. Livet var stadig farligt på Mississippi!

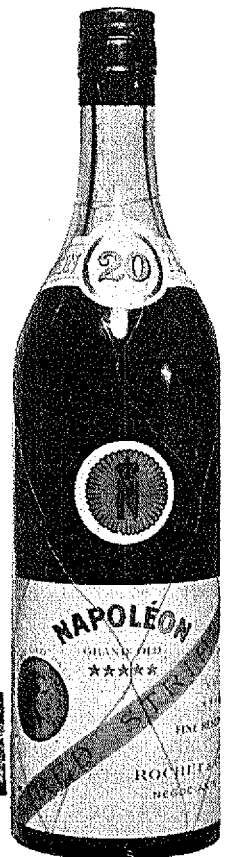
Fra 1812 til 1850 eksploderede ikke mindre end tusind af flodens hjuldampere, og over 4.000 mennesker mistede på den måde livet. *Otto Ludwig.*



H. 5GH - P.



HAR DE
OVERALT PAA HAVET
FAAET

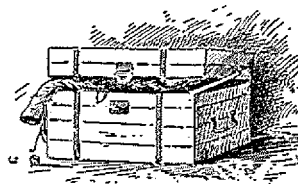


fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER

...fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



Den første over Atlanten?

I vore dage er der ikke ligefrem noget sensationelt i, at en flydedok bugseres over Atlanten. Det store hollandske bugserelskab L. Smit & Co. har ligefrem gjort sig det til en specialitet at transportere store flydedokke over verdenshavene. Smit & Co.s første flydedok-bugsering fandt sted i 1896 og gik fra Rotterdam til San Paul de Loanda. Allerede i 1869 blev en efter datidens forhold stor flydedok bugseret over Atlanten fra Porto Santo i Madeira-øgruppen til Bermuda. Dokken havde en løfteevne af 8.300 tons og en egenvægt af 8.000 tons. Bugseringen blev foretaget af HMS „Warrior“ og HMS „Black Prince“ med HMS „Terrible“ agter. Flydedokken var i brug på Bermuda til midt under den anden verdenskrig.

Trykt i København

Den Visbyske Soret, der er en samling søretsregler, har overhovedet intet med Visby at gøre. Reglerne blev trykt i København i 1505.

Hvem betaler?

Amerikanerne lægger fly, skibe og personel til i ispatruljetjenesten på Nordatlanten, men alle søfartslande er med til at betale udgifterne. De forskellige landes andel i udgifterne beregnes efter bruttotonnagen af de skibe, hvert enkelt land i isperioden sender ind i farvandsområdet.

København er Nordens næststørste

Ifølge den sidst offentliggjorte statistik er København Nordens næststørste søfartsby med 321 skibe og 1,35 millioner brt. Oslo ligger på førstepladsen med 553 skibe og 3,25 millioner brt. Stockholm kommer på tredjepladsen med 299 skibe på tilsammen 1,1 million tons. Derefter følger Bergen, Göteborg, Tønsberg, Sandefjord, Haugesund, Stavanger og den finske hovedstad, Helsingfors. Blandt Nordens tyve største søfartsbyer er foruden København kun én dansk havn, nemlig Esbjerg, der ligger som nummer femten.

Den sidste kulfyrede

Den danske flådes sidste — til formålet byggede — kulfyrede krigsfartøj var „Narhvalen“, en lille torpedobåd fra den første verdenskrig. „Narhvalen“ tilhørte gruppen af „halvanden-skorstenere“, idet den agterste skorsten var kortere end den forreste. Indtil 1942 havde „Narhvalen“ denne ejendommelighed, men fik så — ligesom søsterskibene — forlænget den agterste skorsten, så den kom i højde med den forreste. Man sparede derved kunstig ventilation. „Narhvalen“ og de andre små torpedobåde skulle egentlig kun have haft to „halve“ skorstenene, men under ugunstige forhold blev røgen fra den første tit kastet op på broen. Iøvrigt var de små torpedobåde i begyndelsen af den anden verdenskrig, da de sejlede som bevogtningsfartøjer, heller ikke videre behagelige at være om bord på. Når der fyredes med „snus“, var der ikke til at være noget sted om bord for kulstøv.

Hvad så, når De dykker?

For at blive ved de små torpedobåde: Folk antog dem på grund af deres slanke udseende ofte for at være ubåde, hvilket gav anledning til mange muntre episoder i havn. I en dansk provinshavn fortalte en math om bord på „Havørnen“ en stor skare mennesker på kajen om de mange manøvrer, der var nødvendige, når fartøjet skulle dykke. Ingen af tilhørerne i den

lille havn, hvor flådebesøg var meget sjældne, fattede mistanke til mathens beretning. Men pludselig var der en — formentlig lille smule mistænksom — herre, der spurgte, hvordan man kunne dykke med de to skorstenene. „Åh,“ svarede mathen, „vi har da vandtætte presenninger at lægge over!“

Orlogsfartøj med kædetræk

Under krigen — før den 29. august 1943 — byggedes tre meget små minestrygningsfartøjer, der var specielt konstruerede til strygning på lægt vand. Bådene, der kaldtes ML-både, var bygget af træ. For at mindske faren ved magnetisk påvirkning af bundminerne over for fartøjerne, var maskineriet anbragt oppe på dækket. Skrueakslen stod derfor i forbindelse med motoren ved hjælp af et kædetræk!

Ak, hvilken forandring!

Man kan ikke undgå at blive imponeret af den nye bilfærgeroute fra Halsskov til Knudshoved og af den måde, trafikken afvikles på. Og så er det kun ca. 40 år siden, bilerne i Korsør blev bakset op på jernbanevogne, som derefter kørtes om bord i færgerne, hvorefter man med stort besvær baksede bilerne ned på jorden igenovre i Nyborg. For at få bilerne over bæltet måtte deres forere skrive lange og omstændelige fragtbrev. Først i 1916 ophørte dette „kineseri“.

Snæversynet

Postvæsenet, der indtil 1883 havde privilegium på Storebælts-overfarten, vægrede sig til at begynde med meget mod at anskaffe dampskibe til ruterne. Ledelsen var bange for at ofre de mange penge, det ville koste at udskifte smakkerne med dampere. Det var nemlig sådan, at postvæsenets overskud til en vis grad kom personellet pensionskasse til gode. Og hvis man pludselig købte et eller flere dampskibe, ville der ikke blive noget overskud og ingen pension!

Kort sagt

Fra Søkort-Arkivet i København sælges der hvert år mellem 40.000 og 50.000 søkort.

Fantastisk!

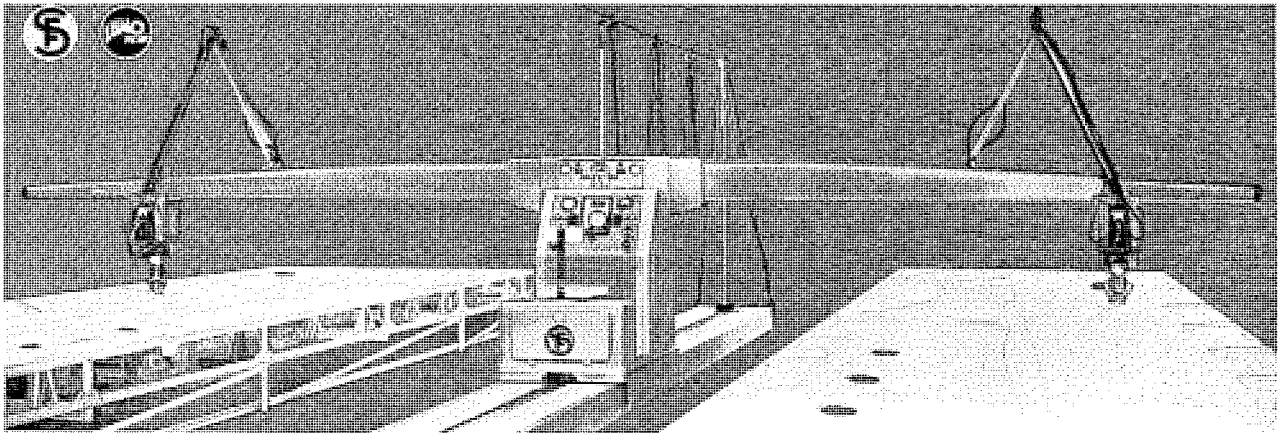
Under krigen byggede amerikanerne ialt 5.450 handelsskibe. Heraf blev omtrent halvdelen, 2.642, bygget i årene 1942—43!

Da det „lyndede“ i Nyboder!

Nyboder har haft sit eget politikorps, der bestod af en assistent, to overbetjente og seks menige betjente. Korpsset havde først og fremmest til opgave at sørge for ro og orden i flådens egen by. Men det tog sig også af mange ikke-politimæssige opgaver. F. eks. gik det hvert år samtlige Nyboders huse igennem for at se, om reparationer var nødvendige. Korpsset blev først ophævet i 1923.

Marinens underofficerer som vinhandlere

„Foreningen Ørnen“, søværnets første underofficersforening, som består den dag i dag, blev stiftet i 1883. Foreningen havde navnlig indtil den nye søværnsordning i 1923 mange alsidige opgaver og rådede på et vist tidspunkt over en betydelig formue, der anvendtes af dens hjælpekasse. En stor del af sine indtægter fik „Ørnen“ ved at sælge vin, idet foreningen oprettede sin egen vinforretning!



Ny fuldautomatisk skærbænder vinder succes

De i patentfællesskab arbejdende firmaer F. Schichau AG, Bremerhaven, og Lumoprint, Zindler KG i Hamburg har lige siden 1949 arbejdet på udviklingen af den fuldautomatiske, elektronisk styrede skærbænder Schichau-Monopol, hvoraf det første brugbare eksemplar i 1953 blev leveret til Deutsche Werft i Hamburg. Dette værft har ved at stille sine driftserfaringer til disposition væsentlig bidraget til, at skærbænderen er blevet tilpasset skibsværftenes krav.

På den svejsetekniske udstilling i Essen i juli i år blev der endvidere givet ordre på skærbændere til Italien og Sverige, ligesom en skærbænder blev leveret direkte fra udstillingsstanden til firmaet Friedr. Krupp, Essen, til anvendelse ved fabrikationen af dieselmotorer. Yderligere salg til såvel europæiske som oversøiske værfter og maskinfabriker forventes at ville finde sted i nær fremtid.

Som den eneste i praksis arbejdende skærbænder af denne art bliver Schichau-Monopol elektronisk styret efter et fotografisk negativ i målestok 1 : 100 optaget fra tegning 1 : 10, og maskinen har en arbejdsnøjagtighed af 1 mm på 10 m.

Det er muligt at udføre en hvilken som helst kurveformet arbejdsbevægelse f. eks. brænding af kurvede skibsbeklædningsplader, cirkler etc., og ved hjælp af særlige 3-brænder-aggregater brænder skærbænderen såvel lodrette som fejlfri fasesnit for X-, Y-, K- og V-svejsesømme eller overfladeglattede faseformkanter. Målnøjagtigheden og de fejlfri fasesnit opnås bl. a. ved hjælp af en fuldautomatisk højdeindstillingsmekanisme, der regulerer brændeafstanden til emnet med en nøjagtighed af 0,5 mm.

Brænderaggregaterne er anbragt på maskinens to arme, hvorved 2 emner bliver skåret samtidig, og begge plader kan efter valg udbrændes ligedannet eller spejlvendt. Det sidste har særlig betydning i skibsbygningen ved spejlvendte konstruktionsdele og svejsesømme. Ved tilkobling af fire ekstra brændere vil det være muligt at udskære ialt 6 emner samtidigt.

For at tilfredsstille de høje krav, der stilles til en

sådan maskines driftssikkerhed og arbejdsnøjagtighed, er Schichau-Monopol forsynet med en overordentlig stabil transmission fra styre- til arbejdsbevægelsen. Maskinen er forsynet med en bevægelig styrepult anbragt mellem maskinens to arme, og betjeningen finder sted ved hjælp af kun een betjeningsmand.

Som et led i rationaliseringsbestrebelsler har de store værfter i Tyskland, England, Japan, Sverige, Norge, Holland, Frankrig, USA, Spanien og Tyrkiet nu een eller flere af disse skærbændere, således at der for tiden er mellem 40 og 50 skærbændere i drift.



KGL. HOFMØBELFABRIKANT

C. B. HANSENS ETABL.

BREDGADE 32

København K.

Central 386 — 11,386 — 11,585

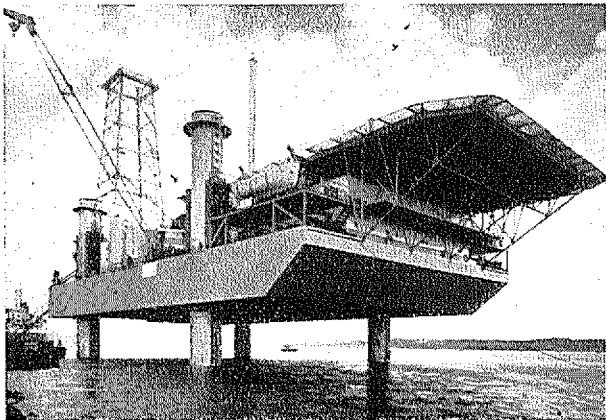


Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Dania“

AMALIEGADE 33

Telef. 11598 - 11568

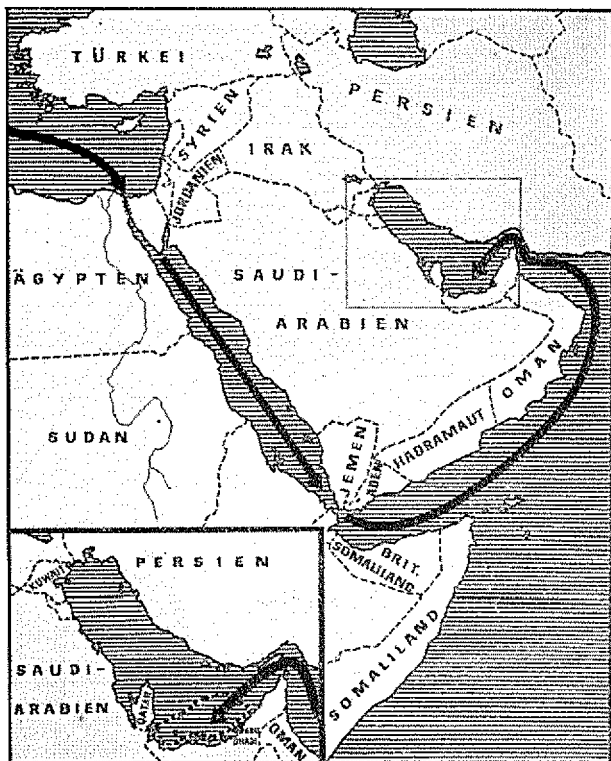


Bore-øen med de fire ben og helikopter-dæk.

ADMA Enterprise, første europæisk-byggede olieborings-ø

Den første flydende ø til olieboring, der er bygget i Europa, er blevet afleveret af Gutehoffnungshütte Oberhausen i Schacht/Audorf (Kieler-kanalen) ved Flensborg til Abu Dhabi Areas Ltd., der arbejder sammen med BP, British Petrol Ltd., London.

Øen, der byggedes i dok, søsattes allerede i april måned og blev sat i ordre for to år siden. Bygningen af det komplicerede „fartøj“ tog ca. 7½ måned. „ADMA Enterprise“ byggedes med amerikanske radar-øer og vejrmedlings-øer som forbillede. De første flydende olieborings-øer blev bygget i 1953 af De Long Corporation Ltd., New York, der også stod for konstruktionen af



Kort over Mellemøsten. Nederst til venstre ses stedet for bore-øens placering. Ruten for bugsering er angivet med pilen.

„ADMA Enterprise“, og som desuden havde opsigt med den under bygningen.

Øens ponton har følgende hoveddimensioner: Længde 58 m, bredde 32,4 m, sidehøjde 4,6 m. Pontonen er fuldt svejst, og øen har en meget fin teknisk udrustning og en ligeså fin aptering. Som billedet viser, bliver øen placeret på fire 50 m lange ben, der bliver skudt ud og får fodfæste i grunden. Derefter begynder borerne, der sker ved hjælp af et boretårn, som har en højde over pontondækket af 50 m. Et to-etagers dæksbureau er indrettet for 50 mands besætning og har kabys, toiletter, bad, hospital, opholdsrum m. m. Et klima-anlæg sørger for temperaturer inden for de områder, hvor øen indsættes.

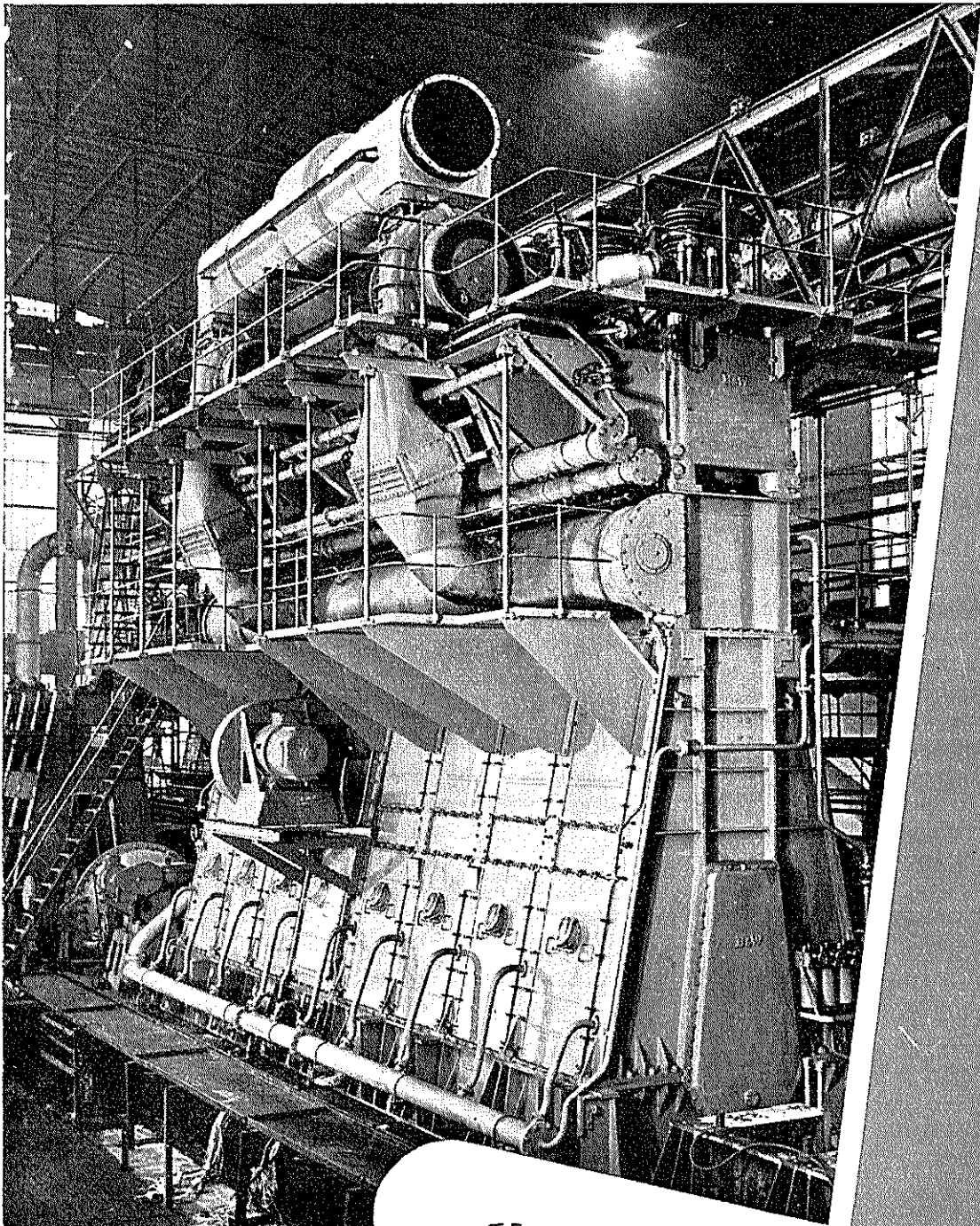
For trafik til og fra land har øen to store redningsbåde og en helikopter. Den sidstnævnte har en landingsbane på 24×24 meter på øen. Tre dieselgeneratorer på hver 400 hk og fire dieselmotorer på hver 400 hk leverer strøm til drift af bor samt til lys og anden form for kraft om bord. Øen er forsynet med flere spil og har desuden et anlæg, der kan forvandle saltvand til ferskvand. Boredybden er ca. 4.500 m. Øen har kostet ca. 14 millioner D-mark.

Øen blev bugseret til Dhahi i den persiske bugt af et hollandsk bugserfartøj. BP har i den persiske bugt fået et område til olieboringerne.

Nauticus.

BALTICA FORSIKRING

ASSURANCE-COMPAGNIET BALTICA
Aktieselskab
Bredgade 42 . København K . Central 4058
Afdelingskontorer og agenturer overalt i Danmark



BURMEISTER &



SKIBSBYGNING
REPARATIONER
DIESEL MOTORER

med og uden **TURBO-LADNING**

WAIN

Forlovet med havfruen

Af ANTOINE MOLLER

Skønt søsyge er international, og sol, stjerner, planeter og måne plus matematik, en sekstant og Greenwich-klokkeslettet viser alverdens navigatører vejen til rederens ros og magt uanset flag eller sprog, skønt officerernes søvnstjælende slid og ansvar er ens for alle skibe af samme type, skønt tåge, storm og rev er søfarenes fælles fjende, er der ikke to shipping-nationer, som stiller ens krav til styrmands-uddannelse og eksaminer. I min søgrønne ungdom havde det skvulpelige England, hvor elev hedder *Apprentice*, tilsyneladende det bedste system, uforandret gennem sekler, og USA, hvor aspirant kaldes *Cadet*, det værste. Ja, dengang hørte man aldrig en født amerikaner på yankee-skibe, hvis officerer næsten altid var naturaliserede skandinaver og besætningen mest rømningsmænd fra udenlandske både. Ganske vist ejede staterne Pennsylvania, New York og California hver et lille uanseligt skolefartøj, som dog kun gjorde en kort sommertur, nærmest en kåd lystsejls, med udisciplinerede unge mænd allerede i den alder, hvor englænderen havde travet frem og tilbage på kommandobroen i et par år som tredjestyrmand med det dertil krævede andenstyrmandsbevis, som Apprentices gerne får, når de er 20 efter fire års kontraktbundet sejlsende elevtid uden løn. I nogle britiske rederier skulle forældrene, oftest velhavende middelstand — „upper-class“ drenge søgte ind i Navy'en — ovenikøbet betale for knøsens 48 måneders dæksarbejde.

Union Jack (til søs kaldt „The Red Duster“ — „den røde støveklud“) har ingen tredjestyrmandseksamen, det har Stars-and-Stripes for at gøre det lettere, men til gengæld skal amerikaneren være fyldt 21 år, før han kan tage den, et officielt bevis for, at han ikke er så moden som sin kollega på denne side af Dammen, og for at understrege myndighedernes tillid til ham, gælder det amerikanske styrmandspatent for 3., 2., 1. styrmand samt skibsfører for kun fem år ad gangen, så selv en mand, der har sejlet som kaptajn i 25-30 år, kan miste sit næringsbevis og levebrød, hvis han bliver i land mere end eet år efter, at det er udløbet. USA havde heller ikke nogen rigtige navigationsskoler dengang, undervisning fik man i New York hos en gammel skipper, der havde lagt op på 13. etage i Sømandshjemmet, Captain Huntington, som lærte den unge Lindbergh nok til at finde frem gennem skyerne over Atlanten til Paris og publicity; næste gang han kom til Frankrig var det med skib, flygtende fra publicity, efter at hans barn var blevet kidnappet og myrdet. I Friscos fæргеbygning var læreren såmænd en fhv. maskinmester, som aldrig havde brugt en sekstant i sit liv, der gav timer i astronomi og alt det andet mellem himmel og havbund, som er styrmandens ABC. Det mest brugte kursus i navigation og „praktisk“

sømandsskab var dog en meget opreklameret correspondence-school i Chicago.

Uden skyld blev jeg født som amerikansk statsborger i Belgien, fordi min dansk-amerikanske far var kaptajn i Red Star Line hjemmehørende i Antwerpen; rederiet eksisterer ikke mere, det var et vigtigt led i yankee-bankieren Pierpont Morgans *International Mercantile Marine*, verdens største shipping-trust, dannet for at konkurrere Cunard og tyskerne fra Atlantens emigrant-trafik, og som også talte White Star Line, Atlantic Transport Line, Dominion Line, American Line, Panama Pacific Line og Leyland Line. Hvert firma var et selvstændigt rederi, de fleste under engelsk flag, nogle under amerikansk eller belgisk, men det hele styret fra nr. 1, Broadway i New York af Mr. P. A. S. Franklin, hvis søn i dag fra samme adresse dirigerer United States Lines, der oprindeligt kun bestod af gamle tyske passagerskibe beslaglagt under første verdenskrig og drevet af USA's regering, uden forbindelse med det nægtige *I. M. M.*, som forlængst er opløst, mens dets sidste rester under Stars-and-Stripes blev slugt af United States Lines, der imidlertid var blevet solgt af Washington til private og nu har havets hurtigste handelsskib, som hedder noget så originalt som „*United States*“.

En halv snes år efter, at *I. M. M.*'s Liverpool-liner „*Titanic*“ gik ned, foreslog Mr. Franklin min mor — der var blevet enke, og hos hvem jeg nu boede netop i hendes fødeby Liverpool — at jeg blev aspirant i *I. M. M.*'s Leyland Line, også hjemmehørende i denne enorme havn, som dengang ejede en syvendedel af klodens shipping. Dette forstokkede rederi, der også er forsvundet, var kendt overalt som „Den Tomme Tallerken“ på grund af den hvide skive midt i liniens flag og kasket-emblem, og havde 38 ti-knobs kulbrændende fragtdampere på ca. 6.500 tons hver sejlsende på Nord-Atlanten, de vestindiske øer og det nordlige Syd-Amerika med en besætning på 50 mand plus en eller to overtallige Apprentices, der efter fire læreår og overstået andenstyrmandseksamen kunne regne med at blive ansat som tredjestyrmand, vant til selskabets særlige ruter og rutine og navnlig alle dets specielle fragtproblemer. De uheldige, der dumpede til den svære prøve, som i Liverpool varede indtil tre uger fra kl. 9 til 16 hver dag, blev nådigt hyret som *quartermasters* — rorgængere, altså ophøjede matroser udelukkende beskæftiget omkring broen, fritaget for udkik, og som midt under nattevagterne lavede tea and toast til styrmanden og passede kabys-ilden — indtil de kunne gå op til eksamen igen seks måneder senere. En af mine kammerater dumpede tre gange, og så sprang han overbord i en trist tåge ved Newfoundlandsbanken; han blev fisket op af en portugiser, og i dag er han en

af Liverpools rigeste og tykkeste biograf-ejere. En polsk sømand, Teodor Kerzeniowski, sagde engang, at han var mere stolt af sit engelske styrmandsbevis end af alle de bøger, han skrev under navnet Joseph Conrad.

Det var svært selv for en engelsk matros, der havde taget styrmandseksamen, at få hyre som officer, da det britiske snobberi og skarpe classeskel var endnu hvasvære til søs end på landjorden; man blev stemplet af sit sprog, og her hjalp ingen kære Pygmalion. Og det var ligemeget, hvor dygtig en mand var til at konstatere skibets position midt på oceanet og ved farlige kyster, hvis han ikke kunne navigere kniv og gaffel som en gentleman, og få folk, der ikke var begyndt som apprentice, nåede at blive kaptajner, der i de større rederier, som f. eks. Liverpools Cunard, nu og da adles til riddere. Leyland Line brød sig ikke engang om katolske styrmænd, fordi så godt som hele slumbefolkningen var katolsk i Liverpool, hvor 10 % af indbyggerne er irlændere, der mest sejlede som kullemper og fyrbødere, et helvedes liv. De jævne britiske søfolk kom som regel fra det allerlaveste miljø, og enkelte redere misbrugte kulier og østindiske *lascars* til dæksarbejde for mindre løn, hvorved Liverpools berygtede Chinatown opstod. Peter Freuchen har i sin sidste frimodige bog skrevet om, hvordan han og jeg var ude for en død kineser her.

Englænderen har aldrig haft nogen medfødt lyst til søen, som f. eks. nordboen og portugiseren; når han endelig sejler som matros, steward eller i maskinrummet, er det tit bare for at flygte fra de deprimerende fabriksbyers beskidte kedsommelighed og den britiske pubs ondskabsfulde lukketid, og indtil dampens æra gik Navy's „press-gangs“ rundt ved højlys dag og kidnappede tilfældige mennesker til flåden, mens koffardiskibenes agenter *shanghaiede* folk, d. v. s. drak dem bevidstløse og læssede dem om bord, lige før man lettede anker. Næsten alle nautiske ord og sømands-udtryk i det engelske sprog stammer fra hollandsk, nogle fra portugisisk og spansk, hvis glose for folkenes kahyt — *lugar* — iøvrigt er blevet til det danske *lukaf*; selv melodierne til de berømte britiske „*sea-chanties*“ som „*Blow the Man Down*“ og „*What shall we do with the Drunken Sailor?*“ er hugget fra Frankrigs bretonske fiskere. En engelsk digter skrev: „*When a man loves the sea he is not fit to live on land*“, men til gengæld er en liverpoolsk sømand, John Masefield, blevet Poet Laureate. Saltvands-skribenten Alan Villiers, der købte det gamle danske „*Georg Stage*“ og lavede det om til sit „*Joseph Conrad*“, kalder datidens engelske skibe for „flydende slums“ i sin nyeste bog „*Pioneers of the Seven Seas*“, lige udkommet i London hos forlaget Routledge & Kegan Paul.

Den traditionelle aspirantordning er dog ikke blot snobberi. Rederen har den store fordel, at hans søfarende astronomer er opdraget i selskabets praktiske interesser; at Apprentices også er ekstra og gratis arbejdskraft er næppe tilsigtet, men bestemt ikke forsmået. For drengen betyder det, at han sparer et helt

års søtid, idet han ellers skulle sejle mindst fem år på dækket, før han kunne tage andenstyrmandseksamen, altså to år som letmatros og tre som helbefaren A. B. („*Able-bodied*“, som det hedder). Og han kan forkorte læretiden med endnu et år og således blive styrmand, når han er 19, hvis han før aspirant-sejladsen har tilbragt to år som elev på et af de to ældgamle, stilleliggende Navy-forberedende skoleskibe, „*Conway*“, stedse-fortøjet ved den walisiske ø Anglesey, eller „*Worcester*“, evigt-ankret i den sovs-farvede Thamesflod. For 240 pund om året akcepterer disse to forhistoriske fartøjer udvalgte drenge fra 13½ til 15 år gamle, som automatisk bliver kadetter i Royal Navy Reserve, hvis uniform de bærer med tre messingknapper på ærmet, for at de ikke skal tørre næsen i det.

Min mor ville anbringe mig på HMS „*Conway*“, mens jeg utålmodigt talte dagene til aspirant-alderen, men skolelærer-kaptajnen sagde no, thank you, da han hørte om min udviklede flamsk-irsk-bornholmsk-yankee nationalitet, og at jeg skulle uddannes på engelske skibe bare for bagefter at være styrmand under amerikansk flag. Han var helt forarget, og selv et anbefalingsbrev fra Mr. Franklin himself hjalp ikke spor. Tværtimod. I stedet for kom jeg som 14-årig — jeg sagde ganske vist, jeg var 17 — i en anden uniform som kombineret piccolo, plakat-opklister og reklameuddeler ved Broadway Cinema i Bootle, en del af Liverpools havnekvarter, der har verdens største dok. Jeg arbejdede fra kl. 9 om morgenen til midnat for 18 shillings om ugen, men det varede kun tre uger, før jeg blev fyret, fordi jeg hældte amerikansk olie i drikkevands-beholderen. Så blev jeg kontordreng et års tid i G. H. Williamson & Co.s travle blikdåsefirma lige over for kirkegården, hvor min far hviler, og jeg var det eneste hankøn blandt 400 fabrikspiger, der vidste alt om kærlighed ved første blikdåse og splejsede til et dundrende afskedsgilde, den dag jeg kyskede nogle af dem goodbye for at blive den eneste „amerikanske“ aspirant i den britiske handelsmarine. Jeg inviterede dem alle til min 50 års fødselsdag, men heldigvis er firmaet forlængst gået fallit, ellers ville jeg gøre det.

Begge mine brødre var maskinmestre i United States Lines, en af dem på verdens største skib, det 59.957 tons „*Leviathan*“, tidligere tyskernes „*Vaterland*“, og to af mine søstre, som er født i England, inkasserede meget mere som kahytjomfruer i White Star Line, men det var ikke min mor, der gav os saltvand i blodet; hun kader bølger. Nej, det havde vi efter min danske bedstefar, Svaneke-skipperen Per Møller, som døde, to år før jeg, hans yngste udenlandske barnebarn, blev aspirant. På klippeøen levede endnu min onkel kaptajn Peter Møller, der havde sejlet i det Østbornholmske og rederiet „Norden“, før han gik i land som skibsprovianterings-købmand i Rønne, hvor min anden farbror, kaptajn Christian Møller, var skibsmægler, Lloyds agent og en årrække formand for Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe.

„Hvad er så dit rigtige navn?“ brølede Leyland

Lines Commodore Fry, en lille, tæt, sortskægget hugaf med en røst, der hørtes over hele Liverpools Canada-dok, da jeg nervøs og renskrubbet mødte op på hans kontor med min skandinaviske dåbsattest fra den norske sømandskirke i Antwerpen, en belgisk fødselsattest på flamsk og fransk og mit amerikanske pas. På hvert af de fire sprog hed jeg noget tredje.

„Gregers eller Grégoire Antoine eller Antonius Møller eller Moller,“ tilstod jeg og blev så rød som en bagbordslanterne.

„Det var dog forfærdeligt,“ mumlede han medlidende i skægget. „Vi kalder dig Gregory Anthony.“ Og sådan underskrev jeg, efter rød-grøn-hvid synsprøve og lægeinkvisitionen, to eksemplarer af den drabelige pergaments-kontrakt, hvis gammeldags tekst var stivnet gennem sekler, et minde om dengang Liverpools velstand lå i slaveskibe, der solgte negre for rom og sukker på de vestindiske øer, min tropiske, orkanpiskede baggrund i det meste af de næste fire år, når vi ikke smuglede whisky i stykgodset til havnene på det tørlagte USA's omtågede Atlant-kyst. Denne „*Indentures*“, som lærlinge-kontrakten hedder, bandt mig som styrmandselev i 1.460 døgn — hvor jeg bl. a. ikke måtte gå på værtshus eller pigesjov — til rederier, der forpligtede sig til at made mig, lade mit tøj vaske i fremmede lande og lære mig sømandsskab, dog ikke navigation, det allervigtigste for os; det måtte man selv klare, som man bedst kunne, ved læsning i frivagten og flere måneder på en eller anden privatskole, når apprentice-tiden var forbi i 19-20 års alderen. Hvad der kræves af viden til engelsk andenstyrmandseksamen (for slet ikke at tale om den meget senere førstestyrmands-skærsild og det fjerne skibsfører-tredjegradsforhør), er ligefrem hjernerystende, og en kvik aspirant burde kunne blive millionær i alverdens 64.000 quiz-spørgsmål.

Leyland Line tog ikke betaling for vor uddannelse, tvært om, den gav os penge, 13 shillings om måneden det første år, 15 det andet, 18 det tredje og et pund det sidste år; det var lige nok til frimærker, når man skrev hjem efter flere penge, og af dette komiske beløb skulle der ydes til den nationale „*health-insurance*“ og „*unemployment-fund*“. Det med arbejdsløshedskassen var en af de mange urimeligheder ved vor særstilling ombord, eftersom vi ingen løn fik og ikke kunne blive arbejdsløse i den bundne tid, hvor vi slet ikke var en fast del af eet bestemt skibs besætning, selv om vi hørte til dets officerer, og vi var de eneste uden søfartsbog. Mens de andre forblev i årevis på samme skib, nogle, jeg kendte, indtil 12 år, betragtede det som deres hjem, skønt de var gift — eller måske netop derfor — flyttedes eleverne rundt efter hver rejse, parvis eller alene og dobbelt ensom i sin egen kahyt ved siden af styrmændenes; jeg trådte mine første søstøvler på ni dampere. Og når den vordende navigator slæbte sin søkiste, køjesæk, bøger, papegøje og pige-billeder ned ad landgangen for sidste gang før skolen og eksamen, gav dette rederi ham 20 pund til at købe den sekstant, der er lige så uundværlig for en styrmand

som underkroppen for en havnepige. Den behøvede jeg ikke at give penge ud på, sekstanten altså, jeg havde min fars, to endda, den ene en foræring fra Kong Alfonso for at have fisket nogle spaniere op af Nord-Atlanten.

Derimod kostede det min mor ca. 250 pund at udstyre mig til min første rejse efter den liste Fry stak mig, idet han brummede: „Du kommer nok til at fortryde det. Søen er et hundeliv.“ Skræddersyede officers-uniformer, blå og mange hvide (som jeg sjældent fik brug for og snart voksede fra), kasket og dyrt rederi-emblem, svær uniformsfrakke, brune glacehandsker, idiotiske knækflipper og sort butterfly, gummi-støvler, olietøj, sydvest, masser af arbejdstøj, arbejdstøvler, uniformssko, vintertøj, tropetøj, civiltøj, moskitonet, bjerge af undertøj og sokker, uldne vanter, hvidt silkehalstørklæde, kikkert, fagbøger, navigationslære-bøger og tabeller, et par semafor-flag, ur, fyldepen, skedekniv, sygrejer både til tøj og sejldug og stoppegarn. Ret overflødig lød sedlens slutnummer: et bredt sejldugs-mavebælte med flere indsyede læderpunge, men det første lig, jeg så flydende på havet som en oppustet hvidblå ballon, havde ikke andet end sådan et bælte på, foruden redningsvesten.

Vi, der boede i Liverpool og ventede på skib, enten som nye aspiranter eller mellem to ture, skulle stille hver dag på rederiets rigningsloft og hos dets faste kajhold — „*shore-gang*“ — lære alt om seilmagerarbejde, tovværk, linegoods, wire, kæder, sjækler, blokke, stik, knob, taljer, strøpper, taklinger, katninger, trensnings, smerting, svineryg, musning, spansk vinde, laskning, surring, plating, fendere o. s. v. Bortset fra wire-splejsning, en kunst de færreste søfolk kan i dag, blev det trivielt i længden, så vi pjækkede og tog på pubs og dancing-tearooms i stedet, efter have bestukket bolværks-bådsmanden til at spinde en ende, hvis den frygtede Fry pludselig stak skægget ud af kontorvinduet og tordnede f. eks.: „Gregory Anthony, where the helle are you!“

Her i hjemmehavnen havde vi „gentlemen-rope-haulers“ ret til at spise på rederiets regning i en lille beskidt havnebijs, men maden var fæl, og de fleste nøjedes med at kvittere for et imaginært måltid og fik en pakke cigaretter af værten, der tjente godt på dem, dog ikke på mig, for jeg har aldrig røget; jeg tog føden i en avis og smed den til Mersey-flodens rustent-skrigende måger. Til søs købte alle en ugentlig ration billig, toldfri tobak i vandtætte blikdåser, men det var strengt forbudt at ryge uden for sin kahyt, ikke engang den vagthavende styrmand måtte tage sig en smøg på broen, kun kaptajnen; og at matroserne røg under arbejdet, var ganske uhørt, selv i havn — det så man dengang kun på amerikanske både. Kvinder og drikkeri var tabu ombord, end ikke skipperen måtte have sin kone med, skønt han var bemyndiget til at vie eventuelle passagerer, og fødselshjælp var en af de småting, vi lærte i teori, foruden praktisk behandling af søfolk, der havde set på Venus uden sekstant.

På skibet sad vi drenge tilbords med een styrmand,

purseren og „Gnisten“, alle i uniform og barberet, enten før eller efter kaptajnen havde spist sammen med de to andre navigatører, og kosten var god efter engelske forhold, d. v. s. trist, ufordøjelig og krydret med forliste kakerlakker; tirsdag og søndag fik vi et æg, når hovmesteren ikke snød sig fra det. De puklende, svedende maskinmestre i overalls, som endnu ikke rigtig regnedes for officerer og oftest ikke ejede uniform, tyggede de samme retter i en lillebitte messe for sig selv, opvartet af en dreng, mens vi midtskibs betjentes af en voksen Second Steward, som også var kaptajnens personlige oppasser. Styrmandenes kahytter blev derimod hver morgen gjort i stand af en aspirant, der på få minutter spulede dørken, redte køjen, tømte spyttebakken, pudsede messing, kom nyt vand i beholderen over den rørløse håndvask og hældte snavsevandet ud af spanden nedenunder. Rindende vand fandtes ikke på skibet, kun en aflåst pumpe uden for kabyssen; resten af mandskabet vaskede sig i spande, når kokken ville op med nøglen. Hvis vi var to apprentices, skiftedes vi til at gøre rent i alle fire kahytter i en fart og så blunde lidt sammenkrøbet på vores hårde miniature-sofa indtil morgenmad, mens makkeren var rorgænger i to timer oppe på den åbne bro. Om dagen arbejdede vi sammen med quartermasters eller matroserne uden at måtte tale med dem, sodavaskede alt på dækket, bankede rust, malede, splejsede, efterså redningsbådene og ildslukningsapparaterne, syede signalflag eller sejldug, men det vigtigste var jo at istandsætte og have parat alle de grejer, der bruges til losning og lastning af det mest forskelligartede stykgods, som vi i havnene selv skulle kontrollere og tælle nede i lasten, tit døgnet rundt. Lige til solen sank i havet, sled vi i det, og det var ikke rederiets skyld, at førstestyrmand udnyttede os, nøjagtigt som han selv blev udnyttet, da han var elev.

For moralens skyld måtte vi efter mørkets frembrud ikke vise os længere agterude end nr. 3 luge — der var fem — men i hele mit liv har jeg kun stødt på syv tilfælde af homoseksualitet blandt koffardifolk. I nattevagterne holdt vi udkik oppe på broen sammen med styrmanden, som sjældent værdigede os et ord, fire timers tjeneste og fire timer fri, om og om igen i det uendelige, døgn efter døgn, uge efter uge, måned efter måned, år efter år, og der gik 4½ år, før jeg igen fik en hel nats søvn. Vi var til ingen verdens nytte deroppe, det hele var meningsløst, eftersom der altid var en matros på udkig oppe i tøndens indtil gry og om dagen i tåge, men britisk tradition bød det. Og hvor vi gik i land om aftenen, var det just ikke for at snorke.

Fry havde ret, jeg fortrød det allerede på den første rejse fra Liverpool til Boston, navnlig da vi kom ud i Newfoundlandstågen blandt alle de usynlige fiskerbåde, og vores hæse, rallende dampfløjte tudede hvert andet minut dag og nat; det var nemlig mig, der måtte hive i snoren, og på hjemturen var vi nær blevet ramt af en hurtig tanker, som med et dukkede op af disen som et uhyre spøgelseskib — den strejfede styrbordsiden og tog et stykke af rælingen med, så var den

væk igen. Senere opdagede jeg, at de fleste aspiranter fortrød det, men drengestolthed skjulte det for forældrene. Man bed det i sig sammen med kakerlakkerne.

Den øvrige besætning havde overhovedet ikke noget sted at spise deres forvildede kryb. Alle matroserne var stuvet sammen i et lukaf, kun tømmeren og bådsmanden delte een kahyt og de to skibsdrenge en anden af sædelighedshensyn. Foruden sengetøj bragte mandskabet deres egne blikkallerkner, kopper og spisegrejer med om bord, og hver torsdag fik de af hovmesteren det afmålte, lovbefalede kvantum te, sukker, dåsemælk, syltetøj og brød; den varme mad hentede de selv fra kabyssen og slugte den siddende på køjekanten eller i fint vejr ude på dækket, hvor de også helst sov. Både de og vi midtskibs bestilte noget mindst 14 timer i døgnet, betalt overarbejde kendtes ikke, og den engelske sømandsfagforening var dengang kun et tomt navn, efter at en eller anden var stukket af til Canada med kassen, mens styrmandene for det meste følte sig hævet over at stå i nogen fagorganisation, skønt der allerede var et par fhv. kaptajner i Liverpool, der prøvede at hverve medlemmer til en navigator-sammenslutning.

En midnat ude i rum sø slog jeg otte glas på s. s. „Belgian“s bro, og jeg var fri! Min aspirant-tid var forbi, og jeg blev automatisk ophøjet til pro forma fjerdestyrmand med ti pund om måneden, indtil vi havnede i Liverpool. Aldrig mere til søs, tænkte jeg og slog mig ned som fransklærer. Tre måneder senere var jeg matros på en hollandsk plimsoller „Keilhaven“, bound for Arkhangelsk.

Antoine Moller.

**Vi holder
os til**



ESBJERG TOV

Vekselstrøm holder lille jubilæum til søs

Det er nu fem år siden, man her i Europa begyndte at installere vekselstrømsanlæg i skibe. Allerede i trediveerne begyndte det store svenske firma ASEA at virke for vekselstrømmens indførelse om bord i europæisk byggede skibe, men både skibsredere og værfter viste på det tidspunkt sagen meget ringe interesse.

Først i 1949 gik ASEA igen i brechen for vekselstrømmen til søs. Der blev foretaget en mængde forsøg, og da disse forløb heldigt, satte det store svenske firma yderligere skub i sagen, og interessen for vekselstrømmen voksede hos redere og værfter.

I 1952 afleveredes de første komplette vekselstrømsanlæg til handelsskibe af ASEA og har været i gang siden — til alles tilfredshed. Ikke mindre end tre store tankskibe med vekselstrømsanlæg blev i 1952 — i hurtig rækkefølge — afleveret fra Kockums i Malmø. Skibene var det 19.000 dwt store franske m/t „Astarak“, det 16.000 tons svenske m/t „Johannishus“ og det 19.000 tons m/t „Örbyhus“, der byggedes til samme reder som „Johannishus“.

Installationen af det elektriske udstyr blev foretaget af Kockums i nært samarbejde med ASEA, der leverede generatorer, hjælpemotorer o. s. v.

Indtil den 1. december i år var 20 skibe udrustet med komplette ASEA vekselstrømsanlæg, mens der var givet ordre på yderligere 44 store anlæg. Desuden havde den svenske koncern leveret vekselstrøms-enkeltudstyr til en mængde andre skibe.

Til at begynde med så redere og værfter med nogen reservation på vekselstrømsanlæggene i skibene, og selv ASEA-eksperterne indrømmede, at det — i det mindste i Europa — var en vanskelig pioneropgave, man var gået i gang med, og at der altid var chancer for skuffelser. Men tiden har retfærdiggjort pionerindsatsen, og reservationen er bortvejret. Iøvrigt har man i de forløbne fem år indvundet yderligere erfaringer med hensyn til vekselstrøms anvendelse i skibe.

De første ti ASEA-vekselstrømsanlæg blev installeret i rene tankskibe, deriblandt et på over 24.000 tons dødvægt allerede i 1954. Derefter installeredes et vekselstrømsanlæg i det kombinerede malm- og olietankskib „Blaise Pascal“, forøvrigt et turbineskib. Derefter fulgte endnu elleve rene olietankskibe, hvoraf det ellefte, t/t „World Sincerity“, var på 32.750 dwt. Men så begyndte tørlastskibenes redere for alvor at interessere sig for vekselstrømmen, og siden er der blevet bygget næsten lige mange tankskibe og tørlastfartøjer med vekselstrømsanlæg om bord. Det allerførste skib for tørlast, som fik et komplet vekselstrømsudstyr om bord, blev dog afleveret allerede i 1952. Det var det svenske m/s „Reine Astrid“ på 2.500 tons dødvægt. Det byggedes af Lödöse Varv.

Kockums i Malmø har i høj grad — også på vekselstrømsområdet — være blandt pionererne. Af de 35 skibe, som indtil udgangen af 1956 havde fået fuld-

stændige eller delvise vekselstrømsanlæg om bord, var kun fire ikke bygget af Kockums.

Det fornemste af de skibe, som helt igennem er udstyret med ASEA-vekselstrømsanlæg, er utvivlsomt Svenska Amerika Liniens m/s „Gripsholm“, der afleveredes tidligere på året af det italienske Ansaldo-værft.

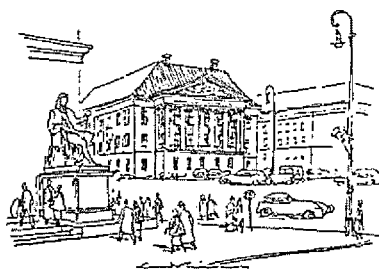
Også dansk skibsbygning har beskæftiget sig med ASEA's vekselstrømsanlæg. Bl. a. gælder dette Ålborg Værft ved bygningen af den kendte Øresunds-båd „Gripen“.

Vekselstrømsanlæggene har mange fordele til søs. Her skal nævnes nogle af dem: De er billigere i anskaffelse. Man opnår mere simplificerede motorer og generatorer og får en bedre isolation. Vekselstrømsanlæggene kræver mindre pasning end jævnstrømsanlæggene og er ikke så udsat for brandfare. Man er fri for radioforstyrrelser om bord. Reservedele er standardiserede — og iøvrigt både færre og billigere end dem, man bruger til jævnstrøm. Omkostninger til kabler er mindre. Kompasserne berøres ikke af installationen, og man har lettere ved at få strømforbindelse fra land i alle havne, da der de fleste steder er vekselstrøm. Endelig er faren for personalet, der betjener det elektriske udstyr om bord, stærkt reduceret.

Det store svenske firma har god grund til at fejre det lille jubilæum, men gør det næppe. Det har det alt for travlt til. Når man iøvrigt taler om ASEA, mener man dermed en stor del af det svenske folk, idet ikke mindre end 27.800 mennesker har aktier i det store foretagende, hvilket er omtrent ligeså mange, som der arbejder i koncernen. ASEA beskæftiger ialt 35.000 mennesker. Aktiekapitalen er på 202,5 millioner svenske kroner. Ialt råder værksteder og kontorer — i Västerås alene — over 354.000 kvadratmeter gulvflade. Men koncernen har virksomheder flere andre steder i Sverige og er repræsenteret næsten i ethvert land verden over.

Sommetider kan man næsten ikke undgå at blive lidt misundelig på svenskerne!

O. L.



HANDELSBANKEN

HOVEDSÆDE:
HOLMENS KANAL 2
KØBENHAVN K



93 AFDELINGER
OG FILIALER OVER
HELE LANDET

— den moderne bank med de gode traditioner

37 meter lang høvle- og fræsemaskine

En værktøjsmaskine af imponerende størrelse er den kombinerede høvle- og fræsemaskine, som i sommer er taget i brug i Götaverkens maskinværksted. Den er bygget af Waldrichfabriken i Siegen i Tyskland og turde være den største værktøjsmaskine i Sverige.

Den anvendes til bearbejdning af bundrammer og stativer til Götaverkens dieselmotorer, vejer 485 tons, har en længde på 37 m og en største højde på 7 m. De bundrammer, der skal bearbejdes, vejer op mod 75 tons, har en længde på indtil 17 m og en bredde på 3—4 m. Den nye maskine kan tage arbejdsstykker på 18 m i længden, 4,5 m i bredden og 3 m i højden.

Stort set kan man sige, at maskinen består af tre hoveddele — et fundament, et arbejdsbord, som løber frem og tilbage på fundamentet, og et stillestående portallignende midtparti, på hvilket alle arbejdsaggregater er monteret.

Arbejdsbordets trækkekraft er 40.000 kg, og hastigheden ved høvling 5—60 m i minuttet. Bordet vejer 110 tons og dets løbebaner er beklædt med antifriktionsmateriale.

Maskinen er forsynet med to fræsesupporter og tre høvlesupporter og kan i samme opspænding bearbejde arbejdsstykket fra fem sider — de fire vertikalsider og oppefra — en meget væsentlig fordel, som giver en stor tidsbesparelse. En betydelig tidsgevinst giver også de rationelle anordninger for arbejdsstykkets tilpasning og opspænding. Da man med den nye maskine kan angribe arbejdsstykket samtidig fra flere sider og gennem yderligere en del andre faktorer, så regner man nu ved Götaverken, at bearbejdningen af bundrammer og stativer kan ske på mindre end den halve tid af tidligere. Dertil kommer, at man med den nye maskine kan forøge præcisionen yderligere.

Manøvreringen sker enten fra en centralpult eller fra flyttelige manøvretavler, på hvilke lyssignaler angiver, om den rigtige bevægelse er indkoblet.

Anskaffelsen af den store maskine må ses på baggrunden, at fremstillingen af dieselmotorer i de senere år er blevet en stadig mere betydningsfuld gren af virksomheden ved Götaverken. Værftet leverer foruden til egne nybygninger også motorer til et stort antal andre værfter i Sverige og i udlandet.

65 år

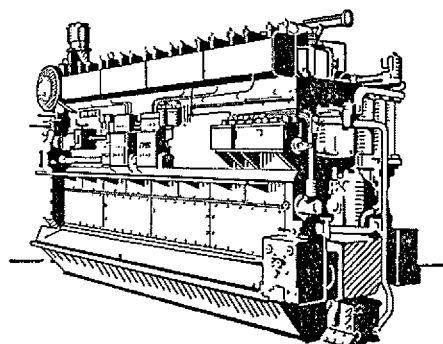
Museumsdirektør Gerhard Albe blev på sin 65-års dag hyldet med en medaille. Denne er præget efter en portrætmedaillon udført af billedhugger Gösta Carell.

Medaillen har på bagsiden et billede af museet og inskriptionen: For fremragende, nyskabende museumsarbejde —.

En hyldestadresse overrakte samtidig undertegnet bl. a. af Prins Bertil og Prins Axel af Danmark. Portrætmedaillon vil senere blive placeret i museet.

DEUTZ

VERDENSMOTORISERINGENS ARNESTED



10-3000 hk
HOVEDMOTORER
HJÆLPEMASKINERI

INGENIØRFIRMAET

VIGGO BENZ

ØSTERGADE 11, K. MINERVA *1860
TELEX 2985
RESERVEDELSLAGER · VÆRKSTED

*For bedre forplejning
og økonomisk messe - service
til søs -*

**INSTALLER CELER-SYSTEM
SKIBSCAFETERIA**



SCANIX CORP.

Vesterport 235
København V
Palæ 6195-6196
Telegr. Scanixcorp

Celer-System: Største erfaring
Højeste kvalitet.

Over 170 skibe er blevet udstyret
med Celer-System siden 1950.

Kollisioner, strandinger, havarier

(Sluttet)

Rådnet op

Det 1838 tons 5-mastede „Jennie Flood Kreger“ led en lignende skæbne, idet det også endte sin karriere ved at synke i forstøjningerne. Skibet var bygget i 1919 af Mathews Bros. i Belfast, Maine. På rejse fra Norfolk til Portland, Maine, kolliderede den med en kullast om bord med den 7.100 tons store amerikanske damper „Eugene W. R. Thayer“. Sammenstødet skete i marts 1921. Skonnerten blev svært beskadiget, men heller ikke damperen slap uskadet. Men begge klarede sig i havn. Skonnerten havde iøvrigt før været igennem svære prøvelser. På en lignende rejse i 1924 kom den så ud for en voldsom storm, der blæste alle sejlene bort og forårsagede store skader på rigningen. Skibet måtte antage slæbebåde for at nå ind til Portland. Sit endeligt mødte skibet i 1936, da det sank i Bostons havn efter længere tids oplægning. Tidens tand og glemslens slør havde kostet endnu et stolt skib livet.

4-mastet skonnert „Ellen Little“ solgtes i 1933 til Portugal. Kender læserne dets videre skæbne? — Skibet var bygget af Cobb, Buttler & Co. til Donnel & Mc Kown i Boston. Det var på 990 tons brutto. I 1913 solgtes det til Crowell & Thurlow. Seks år senere havde det et voldsomt sammenstød med sejlskibet „Alexander H. Ericson“, hvorved det blev svært beskadiget.

Skonnerten „Auburn“, der også var 4-mastet, forsvandt sporløst med mand og mus på rejse fra Jacksonville til Philadelphia. Skibet, der var på 529 tons netto, var bygget i 1906.

Synkefærdig blev 4-mastet skonnert „Velma L. Hamlin“ forladt ud for Fort de France på Martinique i 1935. Dette skib, der var på 989 tons netto, var bygget i Maine i 1919 af Atlantic Coast. I 1930 solgte C & T det til E. Malcolm Stannard i New Haven, der to år senere solgte det til Atlantic Trading Corp. i Newport News, under hvis kontorflag det altså mødte sin skæbne.

En anden 4-master, skonnerten „Horac A. Stone“, endte sine dage som flydende restaurant. Den var bygget i 1903 til og af Stetson i Brewer, Maine. I 1907 blev den købt af Crowell og Thurlow. Ti år senere forliste skibet på rejse fra Norfolk til Portland med en kullast. Det blev imidlertid hævet igen og sejlede indtil 1930, da A. W. Hanlon i Boston købte det og ombyggede det til flydende restaurant. I East Boston sank det i forstøjningerne i 1935.

Den 4-mastede skonnert „Horatio G. Foss“ døde under en hylende storm i oktober 1927, da den befandt sig i nærheden af Bermuda, hvor den sank. Dette 846 tons skib kom i C. & T.s eje i 1910, da rederiet købte det af dets bygmestre, J. L. Mills Co. i Camden.

Et sejlivet skib

4-masteren „Ida S. Dow“ var et sejlivet skib. På en rejse fra Philadelphia til Lissabon udbrød der ild i det. Så kraftig var branden, at da skibet ankom til Lissabon i august 1919, måtte man sænke det for at slukke ilden. Men skonnerten blev hævet og sejlede for rederiet til

1932, da den solgtes til W. F. Plummer i Bathurst. Samme år kolliderede skibet imidlertid med en damper på Delaware-floden og slap så skidt herfra, at man ikke længere anså det for forsvarligt at anvende det i sejlads på de store have. Det blev derfor lægter på Delaware-floden, hvor dets videre karriere som sejlskib var blevet stoppet. Skibet var bygget til rederiet i 1918 af Atlantic Coast Co. Det var på 1411 brt.

„Theoline“, der også var en 4-master, kom i 1940 til Frankrig, hvor den købtes af et Marseille-rederi og fik navnet „Monte Bianco“. Skibet var på 596 bruttotonns og bygget 1917 til C. & T. af Cobb & Co. i Rockland. I 1929 solgtes det til Small i Machias, Maine. — Hvad mon der blev af denne skonnert under krigen i Frankrig?

4-masteren „Star of the Sea“ sejlede rundt i en jernbandage i ti år. Skibet, der var bygget i 1887 af Donnell i Bathurst, hed oprindeligt „Katie J. Barret“. Det var på 963 brt og havde vist nok fra starten sænkekøl. Til at begynde med sejlede det for det firma, der havde bygget det. I 1894 gik det imidlertid på grund under en storm på kysten af Massachussetts. Her stod det i omtrent et år, inden man fik det gravet ud og gjort det flydedygtigt igen. I 1901 købte C. & T. skonnerten, men da strandingen havde været så hård ved skibet, at det var ved at falde fra hinanden, gav man det ligefrem en jernbandage på næsten hele skroget rundt. Det blev jernforhudet under hele bunden og op langs siderne. I oktober 1911 strandede skibet påny, denne gang på Florida-revet, og blev slået til vrag.

En sort dag

Den 31. maj 1915 var en sort dag i rederiets historie. Den dag mistede man, som allerede nævnt, „Edward H. Cole“, der blev torpederet, men på næsten samme klokkeslet gik også 4-masteren „Jacob A. Haskell“ tabt. Dette skib blev torpederet af den samme tyske u-båd, som blev „Cole“s banemand. Begge skibene gik ned med Sandy Hook fyrene i sigte. „Jacob A. Haskell“ var bygget i 1901 af Cobb, Butler & Co. og var på 1778 tons.

Det 707 tons store „James E. Newson“ (4-mastet skonnert) fik hurtigt livets alvor at føle. Det var bygget af East Coast Shipping Co. i Boothbay Harbour 1919, men allerede i april det følgende år måtte det forlades af besætningen i vandfyldt tilstand. Senere blev det fundet drivende i søen og slæbt ind til Norfolk for reparation. I juni 1929 solgtes det til en reder i Nova Scotia.

Tre mand fulgte 4-masteren „A. Ernest Mills“ med i døden, da den i maj 1929 strandede ud for North Carolina. Skibet var bygget af Stockton Yard Co. i Stockton Springs, Maine. Det var på 841 netto-tonns.

Allerede et år efter afleveringen grundstødte 4-masteren „Alcaeus Hooper“ på Nantucket Shoals. Det var i maj 1921. Året i forvejen havde det forladt Stockton Yard som et helt nyt skib. Der var givet skonnerten endnu en frist, for den fik vand under kølen igen og

fortsatte sin færd. På en rejse fra Tampton Roads til Calais i Maine mødte skibet svære storme og sprang læk. Den 13. oktober 1924 måtte det forlades af besætningen ca. 300 sømil østen for Cape Henry, Virginia. Skibet sank med sin kullast, men besætningen blev reddet af et passerende skib. Der forliste skonnert var på 1305 tons.

Lystyacht til Sovjet

3-masteren „Priscilla Alden“ endte som motoryacht og solgtes i juli 1929 til Sovjetunionen, hvor dens videre skæbne er ukendt. Skibet blev bygget i 1918 af Adams Shipbuilding Co. i East Boothbay. Det var et smukt lille fartøj på 404 brutto-tons. I 1924 solgte rederiet skibet, der nu blev ombygget til lustryacht og fik navnet „Rocinante“, og fem år senere havnede det altså i Rusland.

„R. W. Hopkins“, en 4-master, forsvandt i maj 1915 med mand og mus. Skibet, der var bygget af E. P. Washburn i Thomaston i 1896, var på 936 brutto-tons. I 1910 kom det i rederiets eje. Sin skæbne mødte det på en rejse fra Philadelphia til San Juan i Puerto Rico.

3-mastet skonnert „Robert Graham Dun“ var bygget til gamle Crowell af Goss & Sawyer i Bathurst 1881 og overgik senere til rederiet. Det 596 brutto-tons store skib sank i rum sø i april 1915, og een mand af besætningen omkom.

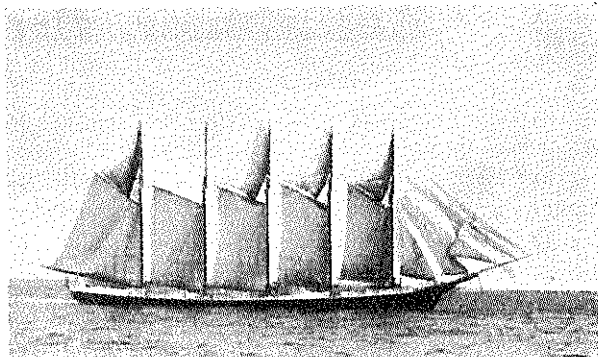
4-masteren „Robert H. Mc Curdy“ gjorde den første verdenskrig med i den amerikanske marines tjeneste. Skibet var bygget til rederiet af Cobb, Butler & Co. i 1903 og var på 735 brutto-tons. Marinen overtog det under krigen og brugte det som lokkemad for tyske u-både. I 1919 blev det solgt til Rocurdy Navigation Corp. i New York for i december året efter at synke på åbent hav.

Næsten som en enlig svane mellem alle skonnerterne dukkede jernbarken „Ruth Stark“ op i rederiets flåde i 1916. Skibet var bygget allerede i 1873 af J. Blummer i Sunderland til New Zealand Shipping Co. i London. Det var på 1057 tons, og dets livsløb var meget omskifteligt. Da C. & T. købte barken, fik den navnet „Ruth Stark“. Før den tid hed den „Rakia“. Fra august 1918 fortsatte den sin omtumlede tilværelse under fransk flag. Men hvad blev der så af den? Kan læserne fortælle os det?

Skoleskib

Heller ikke om den 4-mastede skonnert „Sally Peris Noyes“ endelige skæbne vides der noget. Skibet blev bygget til C. & T. i 1918 af Frye, Flynn & Co. i Harrington. Det var på 1400 brutto-tons. I 1932 solgtes det til Robert L. Royall i Boothbay, der byggede det helt om som yacht, hvorefter det gjorde et kryds som en slags skoleskib. Men hvad der mere blev af skibet, vides altså ikke.

4-masteren „Samuel W. Hathaway“ måtte forlades synkefærdigt i august 1924. Det 1038 tons skib var på rejse fra Charleston til Puerto Rico med en last gødning, da det sprang læk. Synkefærdigt overlodes det til sin skæbne ud for Cape Hatteras. Desværre lykkedes det



5-mastet skonnert „Mary Diebold“.

ikke for hele besætningen at redde livet. Skibet var bygget i 1902 på rederiets ordre af Stetson i Brewer, Maine.

En u-båd blev 4-masteren „Stanley M. Seaman“s skæbne. Skonnerten blev sænket af en tysk u-båd (U. 140) i august 1918, efter at den var kommet i rederiets eje i 1913. Skibet, der var på 1060 brutto-tons, var bygget af Cobb, Buttler & Co. til et rederi i Boston. Afleveringen fandt sted i 1908.

4-masteren „Governor Powers“ sank efter kollision i september 1918. Bygget til rederiet i 1905 af samme værft som ovenstående. Var på 1962 tons.

Masterne blev brugt

Og så er der endnu en ukendt skæbne: 4-masteren „Gladys M. Taylor“. Skibets historie er sporet indtil november 1921. Det næsten helt nye skib, der var på 970 tons, drev på grund under en hård storm på Nantucket Shoal. Skibet var på rejse fra New York til en havn i Maine. Det lykkedes at få halet skibet af grunden igen ved hjælp af bugserbåde. „Gladys“ var bygget i 1918 i Stockton Springs.

„Margaret Thomas“ strandede i februar 1924 ud for Mosquito-lagunen i Florida og blev vrage. 4-masteren, der var på 1427 brt, byggedes af Washburn Bros. i Thomaston for egen regning i 1904. I 1911 kom det under C. & T.s hvide kontorflag.

Damperen „City of Montgomery“ blev 3-masteren „Marguerite M. Wemyss“ skæbne. De to skibe kolliderede i november 1924 ud for Cape Hatteras, og skonnerten sank, mens besætningen blev reddet. Skonnerten var bygget af East Coast Shipb. Co. i 1919.

„Mary Bradford Pierce“ endte sin karriere på Cape Breton i Nova Scotia, hvor det strandede i juli 1931. 4-masteren, der var på 1029 netto-tons, var bygget i 1919 af Atlantic Coast.

Besætningen blev reddet, da 4-masteren „Mary G. Mayn Ard“, der var bygget samme sted som den lige nævnte „Mary“, sank i rum sø i juli 1930. Skibet var på 654 tons netto og byggedes i 1920.

Og så endnu en af de triste historier om en stolt sejler, der endte som lægter: 5-masteren „Mary H. Diebold“ var bygget til C. & T. af Newcastle Shipbuilding Co. i Maine 1920. Det var på 1516 tons. Under et ophold i Wilmington, Delaware, blev det påsejlet af en

japansk damper, „Chifuko Maru“. Skonnerten pådrog sig betydelig skade ved dette uforskyldte uheld, der fandt sted i april 1925. I 1936 solgtes det til Archibald Mc. Nichols i Eastport, Maine, som omdannede det til kullægter og aftaklede det. Da 4-mastet skonnertbrig „Reine Marie Stewart“ af Nova Scotia skulle omrigges til 4-mastet slettopper, blev en af „Diebold“s master brugt hertil. „Diebold“ selv havde heldigvis kun en kort tid som kullægter. Allerede i 1937 cphuggedes det i Eastport.

For 3.200 dollars kunne man i 1927 købe en kun ti år gammel 4-mastet skonnert. Den pris opnåedes for „Maude M. Morey“, som det nævnte år søgtes af rederiet til Bernstein & Jacobsen i Portland — men sikkert også kun til ophugning. C. & T. havde da kun haft skibet i eet år. Rederiet havde købt det af G. G. Deering, som havde bygget det til eget brug i 1917

4-masteren „Maurice R. Thurlow“, der var bygget i 1920 og målte 1172 netto-tons, strandede i oktober 1927 på Diamond Shoal i Florida. Samme skæbne ramte i februar 1908 3-masteren „Mcrose“. Dette 693 brutto-tons skib strandede på Cape Hatteras. Det var bygget i 1880 og hed oprindeligt „W. H. Oller“. Dets første redere var U. B. Fiske i Massachusetts. Kom i Crowell & Thurlows eje i 1902.

Glemte og radbrækket

En af undtagelserne fra de mange skonnerter var barken „Onaway“, der var bygget i 1883 af Loring Chadsey & Co. i Portsmouth, Maine, til Webster i Portland. Kom i rederiets eje 1907, men solgtes i 1916 til Portugal, hvor dets videre skæbne er ukendt.

En trist skæbne overgik den 4-mastede skonnert „Paul E. Thurlow“. Det er den gamle historie om det stolte sejlskib, der ender sine dage som glemt og misrøgtet lægter. Dette skib var bygget til rederiet af Francis Cobb i 1918 og var på 1453 tons netto. I 1931 solgtes det til Wm. M. Martino i New York og blev lægter. Lods Gruelund, hvorfra alle disse mange skibsoplysninger stammer, fortæller, at han med egne øjne så resterne af denne havets svane så sent som i sommeren 1953. Da lå skibet som radbrækket og glemt lægter ved strandbredden ud for Bayonne i Long Island Sound.

Rederiet havde også en tid en skonnertbrig. Det var 3-masteren „Elmiranda“. Den var bygget i 1874 af H. S. Stables i Stockton, Maine, til skibsbyggeren selv. Skibet var på 563 netto-tons. Omkring 1897 solgtes det til J. M. Phillip i Fall River. I 1902 kom det til C. & T. I november 1904 blev det forladt af sin besætning i søen, fordi det var ved at synke.

Og endnu en hulk-skæbne: 4-masteren „Estelle Krieger“ var bygget under navnet „Mary T. Quinby“ 1899 til og af Washburn Bros. i Thomaston. Det var på 1047 brt. I 1911 overtoges det af C. & T., som i 1925 solgte det til en skibsmægler i Boston. I 1933 blev det hulk, og som sådan lå den i Port Johnson i alle tilfælde så sent som i 1938.

4-masteren „Esther Ann“ sank efter kollision med dampskibet „Duquesne“ i oktober 1920. „Esther Ann“

var bygget i 1909 af J. W. Hawley i Bathurst og var på 753 brt. Reder var Gilbert Transportation Co. i New London. I 1913 solgtes det til Tailor i Hartford, for hvem C. & T. var korresponderende reder. Siden solgt til Gilmartin & Trundy i New York.

Endte som mislykket ponton

Den 4-mastede skonnert „Harry G. Deering“ byggedes i 1913 af G. G. Deering for egen regning. I 1926 solgtes den til C. & T. Fra 1929 oplagt i Boothbay Harbour, hvor den rådne op i sine fortøjninger.

En skonnert kan også ende som ponton. Det skete bl. a. med 4-mastet skonnert „Helen Barnet Gring“. Dette skib var bygget af R. L. Bean i 1919. I 1938 aftakledes det og fortøjedes sammen med „Harry G. Deering“ for at være til nytte ved hævnngen af en større bugserbåd, som var sunket i Cape Cod-kanalen. Begge skibe blev fortøjet over vraget, og så blev der pumpet vand i dem. Der var selvfølgelig lagt fortøjninger om slæbebåden, og disse gik op til de to pontoner. Så pumpedes vandet ud igen, men hævningsforsøget mislykkedes. Derefter lå skonnerten i mange år oplagt i Eastport, hvor den sikkert er rådnet op.

Den 4-mastede skonnert „Helen Thomas“, der blev bygget i 1903 af Washburn Bros. for egen regning, strandede i marts 1912 ud for Cape Charles i Virginia, efter at den året i forvejen var kommet i rederiets eje. Det 1470 brutto-tons store skib blev totalt vrag.

„Anna M. Record“ drev under en storm i land ved Cape Lookout i januar 1924. Det var bygget i 1906 og var på 1259 brutto-tons.

Endelig er der den 4-mastede skonnert „Florence Thurlow“, der var bygget under navnet „John D. Cowell“ i 1906 til Donald og Mc Known. Det byggedes af Cobb, Buttler & Co. og var på 1046 brutto-tons. Lige før den første verdenskrig kom det i Crowell & Thurlows eje. I maj 1920 kolliderede det i havn med s/s „Larimer“. Så stor var skaden, at skonnerten måtte kondemneres.

Intet er tilbage!

Under den første verdenskrig overtog firmaet flere af de skibsbyggerier, der havde leveret dets skibe.

Crowell & Thurlow var et shipping-foretagende, der betød uhyre meget for den amerikanske sejlskibsfart, og det var et af de redere, der holdt længst ud. Dets skibe kom langt omkring, men i dag er der ikke meget bestående, som minder om de initiativrige mænd, der opbyggede foretagendet eller om de mænd, der sejlede de stolte skibe. Ikke så få yankees fik deres sejlskibsendelse om bord i C. & T.s mange skibe, og flere af dem gik senere over i damp- og motorskibsfarten, der ikke var slet så romantisk, men som nok i det lange løb lønnede sig bedre, selv om skonnerterne jo næsten sejlede sig selv, da de jo behøvede et meget minimalt mandskab.

Iøvrigt havde Crowell & Thurlow også dampskibe, som vi slet ikke har omtalt.

Efter oplysninger fra pens. lods P. A. Gruelund.

Svenskere undervises på Københavns Maskinskole

Efter flere års nedgang var elevtilgangen til Københavns Maskinskole i sidste undervisnings-år igen stigende, navnlig gjaldt dette tilgangen af elever, der ville tage den almindelige maskinisteksamen.

Skolen har i det forløbne år givet undervisning til: Den almindelige og udvidede maskinisteksamen, elektroinstallatørprøven for maskinister, motorpasserprøven, kedelpasserprøven og Elektroinstallatørprøven af 1952.

Foruden at klare dette meget omfattende undervisningsprogram har Maskinskolen afholdt laboratorieøvelser i elektroteknik efter anmodning af Danmarks tekniske Højskole og Søværnets Reserveofficersskole. I disse øvelser deltog 72 maskiningeniør-studerende og 8 maskinofficerer af reserven.

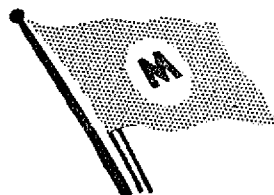
Selv svenskerne har høstet gavn af den smukke og moderne skole på Jagtvejen, idet sjoingeniörklassen fra Sjöbefälsskolan i Malmö har benyttet skolens maskinlaboratorium og teknisk-kemiske laboratorium til øvelser.

I februar i år bevilgedes der skolen et statstilskud på 100.000 kroner til anskaffelse og opstilling af et dampmaskine-anlæg i maskinlaboratoriet.

Det nye dampmaskine-anlæg vil blive til meget stor gavn i den fremtidige undervisning, og skolen har allerede forinden fået nyanskaffelser for mange tusinde kroner, idet det beløb på 10.000 kroner, som Laurits Andersens Fond i 1955 skænkede Maskinskolen, er

blevet anvendt til indkøb af et vandrensningsanlæg i maskinlaboratoriet samt til supplerung af materiel til brug ved laboratorieundervisningen i kedelvandsbehandling.

Københavns Maskinskole følger således godt med tiden og giver dansk ungdom de bedste betingelser for at uddanne sig bl. a. til herrer over de kæmpemaskiner, der nu installeres i handelskibene. —wig.



MOORE & Mc CORMACK^{A/S}

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

Alt skibsarbejde udføres

Sejlmagermester O. C. Beck

GL. JERNBANEVEJ 32, VALBY
Telf. Valby 3882

LARSEN COGNAC

FINE
CHAMPAGNE
T.V.F.C.



Invincible!

Berømte „blinde“ passagerer

Myndighederne i Bangkok gjorde store øjne, da et kinesisk skib en dag for 15—16 år siden ankom til havnen med ikke mindre end 391 blindpassagerer om bord. Da de fik meldingen, tænkte de — velsagtens ligesom læserne — at der var tale om en skrivefejl. Men tallet var rigtigt nok.

Bangkoks politi havde aldrig oplevet noget lignende, og rekorden er vist heller aldrig senere blevet hverken tangeret eller slået. Det var ikke så underligt, at politifolkene mente, der var ugler i mosen. Hvordan havde de mange kinesere på den lange rejse fra Kina kunnet holde sig skjult? Joh, sagde skipperen, de havde gemt sig de mest utrolige steder, f. eks. i lasten, mellem kullene, i forpeak, i redningsbåde, i kasser til redningsbælter o. s. v.

Ja, men hvordan havde de dog kunnet leve på rejsen? Joh, svarede kaptajnen igen, en kineser kan leve længe på en håndfuld ris. — Men den dag i dag er mange af politifolkene af den overbevisning, at skipperen havde haft en finger med i spillet ved f. eks. at have sejlet kineserne over for en mindre pergesum, der gik i hans egen lomme.

Men det kan såmænd godt være, skipperen har været ærlig nok. „Blinde“ passagerer kan afstedkomme de værste ulemper for et skib og drive en skipper til vanvid. I 1930 var den græske damper „Theodoris Galahis“ således på vej til sit hjemland fra Huelva i Spanien. Midt ude på Middelhavet opdagede man tre blinde passagerer om bord. Skipperen blev aldeles rasende og gav besætningen ordre til at kaste „gratisterne“ i søen. Ordren blev efterfulgt, og skipperen skulle lige til at sejle videre, da hans kone kom op på dækket. Hun blev aldeles lamslået over det, hun så, og bad sin mand om at samle de tre op igen. Skipperen fik nu samvittighedsnag, og en båd blev sat i vandet. Det lykkedes imidlertid kun at redde de to af spanierne. Den tredje druknede, inden båden nåede frem. Skipperen blev godt hed om ørerne og tilbød de overlevende en større pengesum for at holde tand for tunge. Men spanierne var ubestikkelige, og kaptajnen blev senere stillet for retten og straffet.

På en vis måde kan man godt forstå den græske kaptajn. Blinde passagerer skaber nemlig altid forsinkelser, unødige udgifter og en masse besvær med myndighederne, hvor man kommer frem med dem. Navnlig efter den sidste krig og den derefter følgende kolde krig mellem øst og vest er antallet af blindpassagerer steget meget stærkt. Det er meget vanskeligt i dag end for 25 år siden at slippe af med de uønskede passagerer. „Displaced persons“, som efter krigen har udgjort den største procentdel af de blinde passagerer, har givet anledning til alvorlige drøftelser mellem shipping-folk fra hele kloden. Disse ulykkelige mennesker er blevet et alvorligt problem. Ingen vil have dem i land, fordi man de fleste steder har mennesker nok at skulle skaffe

arbejde og føde i forvejen. Og iøvrigt er man bange for spioner.

En kaptajn kan nemt risikere at komme til at sejle det meste af kloden rundt med een eller flere uønskede personer om bord, før han slipper af med dem efter lange tovtrekkerier mellem rederi, diplomater og regeringer. Og i den tid er han ansvarlig for, at de ikke sniger sig fra borde, samtidig med at han må sørge for plads og mad til dem om bord.

Blinde passagerer medvirker jo ikke ligefrem til at bringe rederiernes indtægter i vejret. Det værste er dog, at de kan betyde en alvorlig fare for skibets sikkerhed. Ved at ryge eller endog ved at tilberede mad på deres skjulesteder om bord betyder de en risiko for brand. Det er også sket, at en besætning, der har måttet gå i bådene, har opdaget, at nødprovianten i det fartøj, de har måttet betro deres liv, er blevet opspist af søens gratister.

Det er ikke altid nøden, der bringer folk om bord i skibene som blinde passagerer. Der er stadig en del eventyrlyst med i spillet. For et par år siden sneg den dengang 19-årige Henry Gordon Walker sig om bord i dampskibet „Ashburton“, mens fartøjet lå i Brisbane, Australien. Det var hans håb at „få verden at se“, som han bagefter sagde. Dette ønske fik han ikke opfyldt, selv om han sejlede det halve af jordkloden rundt. Straks efter skibets ankomst til Montreal i Canada blev han nemlig sat i fængsel, og da „Ashburton“ 44 dage senere kom tilbage til havnen, sad Walker stadig under lås og slå. Under politiledsagelse blev han nu bragt om bord i damperen igen og sejlet tilbage til Australien. Ved hjemkomsten havde han ikke set meget andet af Canada end ca. 10 kvadratmeter af et af dets fængsler!

På samme tid kom „Queen Mary“ til New York med ikke mindre end seks mænd og en kvinde, der alle havde gjort rejsen med som blinde passagerer. Også de blev overgivet til politiet, sat i arrest og til sidst udvist.

Lige før den sidste krig vakte en 13-årig dreng fra USA furore ved at gøre lange rejser i sin ferie som gratist. Drengen, der hed Robert Stap, begyndte sin eventyrlige karriere med at snige sig om bord i lineren „Georgic“, med hvilken han nåede over Atlanten til England. Herfra blev han sendt tilbage med „Queen Mary“. Og da han nu havde fået smag for elegancen om bord i Europas største og fornemste linere, gik han straks efter hjemkomsten om bord i „Normandie“ og nåede endnu en gang over Atlanten.

Han blev selvfølgelig straks sendt tilbage med alvorlige formaninger om at blive i land, men vel ankommet til New York sneg han sig om bord i skibet „City of Chattanooga“, som bragte ham til Savannah i Georgia. Og inden ferien sluttede, gjorde han en lille og ufor-glemmelig afstikker med lineren „Santa Elena“, som med et udsøgt selskab af dollarmillionærer var på et

TRÆSKIBE og træ i skibe

holder længere med



Træimprægnering

C-TOX er det bedste og sikreste middel mod de svampe arter, der ødelægger vore fiskefartøjer og andre træskibe.

Afprøvet på TEKNOLOGISK INSTITUT 1954-55 på træværk hentet direkte fra svampeangræbne 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. CENTRA. * 27 50

Beg og Bitumen Compagniet

Frederiksholms Havnevej
København SV



Indr. Varemærke

Leverandør til Orlogsværftet

Supplier to the Royal Danish Naval Yard

BAT-EMULSION

atten dages krydstogt til Sydamerika. Han havde bag efter stof til adskillige spændende og originale fristile!

Det lykkes særligt drevne blindpassagerer at blande sig med passagererne og på den måde undgå uhyggelige lastrum og den slags. Men de færreste gratister har det behageligt på deres rejser. Mange har været lige ved at blive levende stegt efter nogle dages ophold i nærheden af skibskedlerne. Men meget værre gik det en ung neger, som for nogle år siden gemte sig om bord i et skib, hvis last bestod af en hel zoologisk have. Til at begynde med var der ikke større risiko forbundet med selskabet med de vilde dyr, der jo var forsvarligt låst inde i deres bur. Ude i Biscayen blev skibet imidlertid overfaldet af en voldsom storm, og pludselig gik et par at burene fra hinanden. Negeren, der var lige ved at blive trampet ned af en elefant, blev rædselsslagen og skreg som en afsindig. Men midt i dyrerens brølen, stormens hvinen og søens brusen hørte ingen hans angstfulde råb om hjælp. Først efter nogle rædselsfulde timer opdagede man ham og fik ham bragt i sikkerhed.

Hvem bliver blindpassagerer? Det kan være folk fra alle mulige samfundslag. De blinde passagerer har været repræsenteret både af hårdkogte forbrydere, forhenværende officerer og højtlærde professorer. Og så må man endelig ikke glemme damerne. For det „svage“ køn er pænt repræsenteret i denne brogede forsamling af gratister. Og mange af de kvindelige passagerer har endda drevet kunsten så vidt, at selv såkaldte „professionelle bumser“ har grund til at vise respekt.

Der var f. eks. den unge australske spillelærerinde Jeanny Day. Hun blev en af søhistoriens kendteste blindpassagerer, og hende måtte selv søfolkene tage hatten af for. Under en ferie i Port Lincoln fik miss Day lejlighed til at komme om bord i det smukke finske sejskib „Herzogin Cecilie“, der lå og lastede hvede. Skibets skønne linier og de spændende beretninger om kapsejladser mellem hvede-clipperne på vejen hjem til Europa gjorde hende til blindpassager. Ved skibets næste anløb lod hun sit hår klippe til Eton-frisure og iklædte sig mandfolketsøj for at spille rollen som skibsdreng, hvorefter hun sneg sig om bord. Men hun blev straks grebet af en af skibets officerer, der var en virkelig kender af smukke piger, og som ikke sådan lod sig narre. Jeanne Day blev selvfølgelig hurtigst muligt sendt i land. Besætningen stod og grinede ved lønningen, selv om den godt nok kunne have tænkt sig en sådan „skibsdreng“ om bord.

Og så blev „Herzogin Cecilie“ bugseret ud på redan. Men den unge musiklærerinde var virkelig med på noderne. Hun gemte sig i bunden af en fiskekutter under nogle net, hvor hun lå og ventede på bådens ejer. Fiskeren ankom ved midnatstid for at gå ud på fiskeri, og da han var stødt fra kaj, gav Jeanne sig til at snorke voldsomt. Fiskeren, der opdagede hende, lod sig narre af hendes påklædning. Han ruskede i hende, og hun mumlede noget om „Herzogin Cecilie“. Fiskeren, der troede, at det var en af besætningen fra den store finske sejler, der havde fået tår over tørsten inden den lange sejlads' begyndelse, var en forstående mand, der selv

havde været ung sømand. Han satte straks kursen ud mod barken, hvor han venligt hjalp „ham“ op ad lejderen.

Uset af nogen luskede Jeanne Day ned i „Herzogin Cecilie“s last, hvor hun lagde sig til at sove oven på nogle sække. Men hun var ikke alene. En mængde rotter havde ligesom hun selv forelsket sig i det smukke sejl-skib.

Samme aften sejlede skibet, og Jeanne dukkede først op, da Kænguru-øerne var passeret. Nu var det for sent at vende om. Hvedekapsejladsen var allerede i fuld gang, og den kønne lille spillelærerinde fik på den måde sit ønske opfyldt om at komme på en rejse med det berømte sejlskib.

Også en anden ung pige spillede rollen som sømand. Hun var fra Cardiff og hed Joan Jones. Forklædt som matros forsøgte hun for nogle år siden at snige sig om bord i et dampskib. Hun havde ikke heldet med sig og blev afsløret, hvorefter hun blev stillet for en dommer. En repræsentant for rederiet, der ejede damperen, kom for skade at sige, at Joan havde udviser for lidt fantasi og burde have prøvet også andre skibe. Den slags fornærmelser tålte den unge Cardiff-pige ikke, og så kom det frem i retten, at hun hele *tretten* gange tidligere havde ageret blind passager, og at hun oven i købet havde gjort en rejse med en hvalfangerskude helt til Antarctic!

En tredje pige med pep, Lizzie Poulton, gjorde et lignende antal rejser som blind passager. En gang var hun på farten i ti måneder og rundede endog det stormfulde Kap Horn. På vej tilbage fra San Francisco faldt hun i vandet, mens skibet lå for anker ud for Pitcairn-øen. Hun svømmede ind til land, men øboerne bragte hende om bord igen den næste dag. Og var der een, der ærgrede sig, var det kaptajnen! Efter hans mening burde man foretrække hver ting til sin tid — kvinder for sig og skibe for sig!

Den kendteste af samtlige kvindelige blindpassagerer var en amerikansk, gift dame ved navn Betty Brogan. I tyverne slog hun sine folder på alverdens have og var forsidestof i mange aviser. Uden videre stak hun en dag af fra sin mand og svømmede ud til et skib på redan. Og så gemte hun sig om bord, til man var ude i rum sø. Da hun dukkede op, blev skipperen rasende og satte hende ved den traditionelle store balje med kartofler, der skulle skrælles. Men nogle af passagererne fik medlidenhed med den smukke frue og skillingede sammen til en billet, så Betty kunne rejse på anstændig vis.

Og sådan gik det gang på gang. Betty Brogan overvældede alle ved sin charme. Altid havde hun heldet med sig. Alle steder snød hun toldvæsen og fremmedpoliti, så de strenge lovens håndhævere blev til grin i pressen. Efter tur sejlede hun med næsten alle nationers passagerskibe. Og hun vragede skam grundigt mellem de skibe, der skulle føre hende fra sted til sted. Den fattige, snavsede tramp var ikke noget for hende.

Til sidst blev hun så berømt, at hendes autograf blev et yndet samleobjekt, og det endte skam med, at Betty Brogan tjente penge på sin metier som blindpas-


OLUF BRØNNUM & CO.
KONGELIG HOFLEVERANDØR

HOLBERGSGADE 8-10  TLF. CENTRAL 8750

- lige lag KØBENHAVN K *Sparekassen!*

SPAREKASSEN

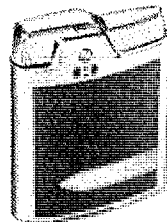
for

Kjøbenhavn og Omegn

Hovedkontor
NIELS HEMMINGSENSGADE 24

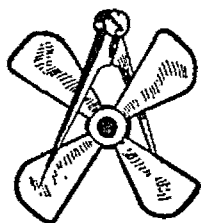
RONSON - den
fuldendte gave...

Ronson Essex
Det nyeste ny
i lightere



RONSON

World's greatest lighter!



KØBENHAVNS MASKINSKOLE

Obs.! Ingen ændring i undervisningsplanerne.

Nye kursus til den almindelige og udvidede maskinisteksamen samt til elektroinstallatørprøven for maskinister begynder først i januar 1958. Skolens kontor giver oplysning om studielån til fagundervisning.

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

sager, samtidig med at hun så ikke så lidt af verden. Hun fandt nemlig på at lade et fotografi af sig selv mangfoldiggøre som postkort, hvorefter hun solgte dem til turister om bord i skibene og på storbyernes mon-dæne hoteller.

En dag vendte hun hjem til sin mand ligeså pludseligt, som hun var stukket af. Ikke slukøret som en våd hund, men stolt som en berejst verdensdame. Hun fortalte sin mand, at han ikke skulle være sikker på, at hun blev. Og det var mr. Brogan heller ikke. Pludselig en dag lå der påny et brev til den stakkels ægtemand om, at hun var taget på langfart igen!

Betty Brogan var af en særlig støbning. På sine rejser vandt hun mange beundrere og tilbedere, men det lykkedes hende at holde dem alle på afstand og leve ærbart som en gift kvinde — ganske vist ikke af den almindelige type!

Kvinden som blind passager er iøvrigt ikke nogen ny foreteelse. I 1761 opdagedes det således i England, at en kvinde ved navn Hannah Witney i fem år havde levet forklædt som matros i et af hans majestæts skibe. Hendes identitet blev kun opdaget ved et tilfælde, og hun havde under sin tid om bord flere gange udmærket sig i kamp!

Det er ret sjældent, der er ret meget vrøvl med blindpassagerer. Som regel er de så udmattede efter deres ophold i mørke og sult, at de er villige til at påtage sig de mest snavsede og ubehagelige job om bord bare for et måltid mad hver dag og for en bunke klude at ligge på om natten. På den australske liner „Hobsons Bay“ lavede nogle blinde passagerer dog så meget spektakel, at skipperen pr. radio måtte kalde et krigsskib til hjælp!

Men romantikken er undtagelsen, når det gælder blindpassagerer. I vore dage er de blinde passagerers parade et sørgeligt kapitel i søfartens historie. **Otto Ludwig**

Aku - Aku

*Ny rejsebog af Thor Heyerdahl,
Påskeøens hemmelighed.
Kr. 24,75 hft. Gyldendal.*

Da Thor Heyerdahl vendte tilbage til sydhavsøerne, otte år efter den eventyrlige Kon-Tiki-færd, var hans mål Påskeøen. Hvad der lokkede ham, var de gådefulde monumentalstatuer, der gennem århundreder havde sat videnskaben grå hår i hovedet.

På Påskeøen lever verdens ensomste samfund; den eneste regelmæssige kontakt med omverdenen er et chilensk krigsskib, som en gang om året aflægger en kort

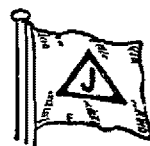
visit. Men de indfødte havde hørt om Kon-Tiki, og Thor Heyerdahl fik en enestående modtagelse, da han slog sine telte op på den sagnomspundne kong Hotu Matuas gamle boplads og begyndte de første systematiske udgravninger i øens historie.

Snart begyndte Påskeø-beboerne at tillægge ham overnaturlige evner. Denne mand, som fik gigantiske statuer og sælsomme figurer, ingen hidtil havde hørt om, til at genopstå af jorden, måtte uden tvivl være en af deres egne forfædre, som var vendt tilbage til dem.

Som månederne gik, blev „senor Kon-Tiki“ nært knyttet til de indfødte; de tiltruede ham en magtfuld Aku-Aku, en slags privat hjælpegud, og indviede ham i deres hemmeligste traditioner og overleveringer. Blandt andet røbede de, hvorledes deres forfædre, blot ved hjælp af sten og stænger, havde formået at udhugge og rejse statuer, der var 10—12 meter høje og vejede op til 70 tons, og de beviste for ham, at de selv kunne gøre kunsten efter. Som den første europæer blev han ført ned gennem trange skakter til hemmelige huler, fulde af uvurderlige kunstskatte og uhyggelige relikvier. Disse udflugter til underverdenen, der nær havde kostet ham livet, kastede nyt lys over Påskeø-folkets kultur og religiøse forestillingskreds.

Aku-Aku er en spændende og munter beretning om, hvorledes Påskeøens mysterium blev løst — og samtidig en charmerende skildring af beboerne, som de er i vore dage: Pedro Atan, den uforlignelige borgmester, Tahu-Tahu, den stedlige „heks“, magikeren Juan, og alle de andre, som hjalp til med at få de tavse stenkæmper ved Rano Raraku-vulkanens fod til at tale.

En omtale af Aku-Aku ville være ufuldstændig uden nogle ord om bogens billeder. Den er med ikke mindre end 62 farvetrykte offset gengivelser af nogle aldeles ypperlige fotografier, som Thor Heyerdahl og hans arbejdsfæller har optaget på Påskeøen og på rejsen i øvrigt. De bliver fælles for den danske og en række af de udenlandske udgaver, og det er smigrende for dansk grafisk industri, at de pågældende forlag har valgt at lade dem fremstille i København. Her i landet er der ikke tidligere udsendt nogen rejsebog med så flot en illustrering. I så henseende overgår den langt Kon-Tiki, der er vor tids berømteste rejsebog, udkommet på ikke mindre end 33 sprog.



Dampskibsselskabet

JUTLANDIA

JENS TOFT

Toldbodgade 29

TELF. *8192

DET DANSKE KULKOMPAGNI

C. 9214

DE FORENEDE BUGSERSELSKABER
KØBENHAVN

Hjemlig hygge om bord i skibene

Oslo-båden m/s „Prinsesse Margrethe“ betegnede på mange områder lidt af en revolution inden for dansk skibsbygning — og navnlig på apteringens område. Hovedansvaret for apteringen lå hos arkitekt Kay Kørbing, der her udfoldede en fantasi, som vakte opsigt både ude og hjemme.

Det var et voveligt eksperiment, Kay Kørbing her gik i gang med. Han vidste jo ikke, hvor konservativt det rejsende publikum var. Kunne det mon goutere et sådant brud med traditionerne, som arkitekten præsenterede det for? — Kørbing havde det før prøveturen på næsten samme måde som en forfatter, der har haft premiere på et teaterstykke ud over det sædvanlige, og som nu sidder og venter på kritikken i morgenbladene.

Men „Prinsesse Margrethe“ blev en succes i alle henseender, og det sejlene publikum var begejstret for Kay Kørblings dristige løsning af den opgave, der var stillet ham. Og så har Kørbing i virkeligheden kun gjort det, at han har bragt hjemmets hygge til søs. Selvfølgelig gav den succes, han fik med Oslo-båden, ham blod på tanden.

I sidste måned afleveredes fragtskibet m/s „Alabama“ fra Helsingør Skibsværft til DFDS. Også her om bord har Kay Kørbing været med til at skabe hygge. Skibet adskiller sig på apteringens område helt fra andre fragtfartøjer, hvor det gælder kahytter og opholdsrum for de tolv passagerer. Med en aptering som den om bord i „Alabama“ kan rejsen ikke blive andet end en nydelse for passagererne.

Hvem og hvordan er manden bag denne revolution på apteringens område? — Ja, svaret kan vist bedst gives ved at lade Kay Kørbing selv fortælle lidt om sin karriere:

„Efter endt skoletid kom jeg i murerlære, og da jeg fik mit svendebrev i Birkerød, begyndte jeg at læse til arkitekt. I foråret 1943 var jeg færdig på akademiet og var nu bygningsarkitekt. Som sådan arbejdede jeg nu i 2½ år i Sverige. Senere fik jeg arbejde hos Palle Suenson og fik overdraget ombygningen af Denmark House i London. Fra 1946 har jeg været selvstændig.“

„Men der er da et langt spring fra bygningsarkitektens arbejde til skibsaptering?“

„Ja,“ svarer Kay Kørbing, „men allerede under krigen begyndte jeg at interesse mig for inventar, fordi der ikke var så meget at lave på nybygningsområdet i land. Det er imidlertid kun kommet mig til gode, at jeg har fået en så alsidig uddannelse og har beskæftiget mig med så mange forskellige ting, fordi mit kontor dermed også er blevet alsidigt. Jeg laver jo også andet end skibsaptering. Jeg har imidlertid altid meget gerne villet arbejde for skibsfarten, hvilket jo kun er naturligt, eftersom min far hele sit liv har været tilknyttet søfarten. Jeg syntes, det var helt naturligt, at arkitekterne også lod deres kunnen og viden komme skibsfarten til gode.“

„Hvordan kom De om bord i Oslo-båden?“

„Der blev nedsat et arbejds-team, hvoraf jeg blev medlem. Lige fra starten så jeg min chance for her at føre nogle af mine tanker ud i virkeligheden. Men det var selvfølgelig ikke så let for DFDS' direktion at se ideen bag alle stregerne og på den anden side var det jo heller ikke alle mine tanker, der var teknisk gennemførlige, fordi der er så mange andre ting at tage hensyn til om bord i et skib. Men iøvrigt havde jeg før haft en del arbejde for rederiet, men kun efter traditionelle linier. Det var på sin vis lettere at følge traditionen, fordi jeg så var sikker på, at mit arbejde ville blive vel modtaget. Hvis man går vidt, løber man en stor risiko for fiasko. Sådan er det jo på alle områder. Det var slet ikke sikkert, at alle kunne goutere mine tanker. På den anden side bør man ikke lade sig binde for stærkt af traditionerne.“

„Hvad siger skibsbygningen til Deres ideer?“

„Jeg har haft et glimrende samarbejde med teknikkerne, men det er klart, at arkitekten på mange områder må bøje sig for den tekniske konstruktion. Samarbejdet med teknikkerne er meget vigtigt. Men efter min mening er det naturligt, at boligarkitekten også lader sine ideer komme skibsfarten til gode.“

„Det, De lavede om bord på Oslo-båden og nu om bord på „Alabama“, var vel ikke alene noget nyt i Danmark?“

„På flere af de store italienske linere og inden for tysk og israelsk skibsbygning er man gået nogenlunde de samme veje, men ikke i så udpræget en grad som her.“

„Og hvad går så Deres ideer ud på?“

„Om bord i „Prinsesse Margrethe“ banede jeg mig vej næsten over hele skibet, men på „Alabama“ og flere andre fragtskibe, som bygges i Helsingør, har jeg kun beskæftiget mig med passager-apteringen. Før i tiden var næsten alle saloner udført i mahogny, og næsten over alt var der hvide lofter. Om bord i „Alabama“ har jeg samlet passager-apteringen på ét dæk og udnyttet pladsen bedre end på de fleste andre kombinerede fragt- og passagerskibe. Jeg har bestræbt mig på at hygge så meget som muligt om passagererne. Det betyder overordentlig meget, at passagererne kun skal bevæge sig på samme dæk for at komme fra kahytter til spise- og rygesaloner samt til verandaen. Hver kahyt om bord er mere end et sovested. Før i tiden bestod hver kahyts udstyr af en almindelig sælseng, en kommode, en stol og et lille bord. Her har jeg givet hver kahyt en lille forstue, så man ikke bræser lige ind, og hver kahyt har eget toilet med brusebad, og den er så hyggelig, at hver pasasger kan invitere nogle venner ind og hygge sig med dem.“

„De holder meget af farver?“

„Ja, gangene er f. eks. malet gule. Farverne giver mere varme og større hygge end hvidt. Også loftsbelysningen har jeg ændret. Før havde man i alle gange og rum få, men stærke lyskilder med et hvidt, skarpt lys,

der ikke befordrede hyggen. Jeg har bestræbt mig på at gøre passager-apteringen til et samlet hele. Loftsbelysningen løber ud i ét og kan ses fra det ene rum til det andet på grund af de store glasdøre. Jeg har benyttet mig af mange små lamper med en forholdsvis ringe lysstyrke og med et mere varmt lys. Lamperne har jeg tegnet i samarbejde med Lyfa, og de kan nu også fås i land. Stolene, der også er specielt tegnet, er af formpresset glasfiber.“

„Og den store hall, der fører ud til en dejlig udsigt på verandaen, er jo næsten en salon?“

„Ja, den indgår i det samlede hele, og man kan fra den se ind til salonerne på begge sider. Alligevel kan man føle sig ugenert af medpassagererne, der befinder sig i hallen, fordi der er ophængt et tyndt gardin imellem saloner og hall.“

„Og møblerne —?“

„Flere af dem er — som jeg allerede har nævnt — af formpresset glasfiber, men er forsynet med bløde hynder. Før benyttede man sig næsten udelukkende af læderbetrunkne møbler i salonerne. Jeg har benyttet mig af et kraftigt farvevalg for at skabe fest og glæde. Efter min mening var møblerne før i tiden for tunge om bord i de fleste skibe. Bordene i „Alabama“ er af et sort plasticmateriale og har slingrekanter, som er afbrudt i hjørnerne. Mange steder er der tapetseret med plastic-tapeter, som kan vaskes af.“

„Hvad er det, der giver den varme belysning?“

„Der er benyttet messing i lamperne. Det giver en varm glød, og så irrer det ikke og skal ikke pudses ret tit. Denne form for belysning er iøvrigt ikke bare benyttet i lofterne, men også ved siddepladserne. Og så er der iøvrigt skabt skyggeeffekter i rummene, hvilket også medvirker til hygger.“

„De er glad for glas. Er dette materiale ikke lidt farligt i søgang?“

„Nej, dørene er af splintsikkert glas af 10 millimeters tykkelse og forsynet med messingrammer, så alle kan se dem og ikke risikerer at brase lige ind i dem. Iøvrigt er dørene således konstrueret, at de ikke står og bevæger sig i søgang.“

„Hallen var i de fleste skibe før i tiden et stort, tomt rum med gelændere. Også De har benyttet Dem af gelændere, men af en særlig type?“

„Ja, gelænderne er af jern overtrukket med plastic, der sættes på under varme. Dette plastic-overtræk er iøvrigt også lavet i stærke farver.“

„Hvad nyt er der iøvrigt i apteringen?“

„I den ene af salonerne er ophængt et fotografi, der fylder hele den ene endevæg. Det er et fotografi fra Svendborgsund, og det voldte noget besvær at få det fremstillet i denne kæmpestørrelse. Men det er med til at bryde ensformigheden og til at skabe hygge. Når man kommer ude fra gangene og ser fotografiet gennem glasdøren, tror man — på grund af belysningen — at man ser ud gennem en glasvæg på et rigtigt landskab. — Måske skulle jeg også nævne det „varmetæppe“, der er foran vinduer og døre. Det, at varm luft

blæses op foran glasset, er sådan set ikke noget nyt, men placeringen og udformningen af varmetæppet på „Alabama“ er ny. Varmetæppet forhindrer træk og dug. — Dørken er over alt af materialet Vinylex, der er praktisk talt uopslideligt, og som næsten ikke behøver nogen pasning. I salonerne har jeg ophængt søre for at bevare et maritimt præg.“

„Har udenlandske eksperter stiftet bekendtskab med Deres ideer?“

„Apteringen om bord i „Prinsesse Margrethe“ har været omtalt i mange udenlandske fagblade — bl. a. flere tyske skibsarkitekter — har været heroppe for at se på Oslo-båden,“ slutter arkitekt Kørbing.

— — —
Kay Kørbing er stadig sprængfyldt med ideer, som vil komme skibsfarten til gode, og det er ikke udelukket, at man efterhånden indser nødvendigheden af, at der dannes en skole for arkitekter, der har i sinde specielt at hellige sig arbejdet inden for skibsfarten. Den tid er vel heller ikke fjern, da også besætningens aptering mere og mere vil minde om et hjem i land.

Otto Ludwig.



Fra arkivernes interessante verden Ved Carl Østen

Også en slags saluttering

Da det for tilfældet chartrede dampskib fra Kalundborg i 1837 med admiral Steen Bille som chef og Arveprins Ferdinand ombord i Kalundborg fjord mødte en engelsk brig, saluterede den danskeren ved at lade sine bramsejl falde! („Man lærer, så længe man lever,“ skrev dagbog-føreren).

Maritimt agrar-liv

Det var ombord i den kendte korvet „Dagmar“ i begyndelsen af 1890'erne. En underofficer, der var ved at stikke værnepligtige menige ud til de forskellige job, spurgte er af disse, der i det civile liv var noget så fornemt som lensgreve (af den kendte slægt Lerche), om han var godt kendt med landvæsen. Da han gav et bekræftende svar herpå, sagde underofficeren: „Så kan De passe de 2 svin, vi har ombord.“ (Man huske, at orlogsmænd på den tid som regel havde svinehold!)

Fra Værft, Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. oktober 1957



Medlemmer

Aabenraa Rederi A/S
 D/S „Activ“ A/S
 D/S af 1912 A/S
 R/A „Atalanta“
 D/S „Baltic“ A/S
 A. H. Basse R/A
 Chr. Borg
 D/S „Bothnia“ A/S
 A/S D/S på Bornholm af 1866, Rønne
 C. Clausen A/S
 Concord Line A/S
 D/S „Dania“ A/S
 Danish American Gulf Oil Transport Co. A/S
 A/S D/S „Dannebrog“
 A/S Dansk Cement Central
 Dansk Esso A/S
 A/S Det Danske Kulkomagni
 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 Bugsererselskab A/S
 Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S
 D/S „Hafnia“ A/S
 A/S D/S „Heimdal“
 Høllusen & 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
 Olav-Line 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 Svaningsen
 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/T **Avanti**

Tirsdag den 20. august 1957 søsattes m/t „Avanti“ fra Aktieselskabet Burmeister & Wains værft på Refshaleøen.

Tankmotorskibet „Avanti“, som er værftets nybygning 746, er kontra-

heret af Rederiaktiebolaget „Fraternitas“, Göteborg. — Skibet bygges til Lloyd's Register of Shipping + 100.A.I. „carrying petroleum in bulk“ samt efter svensk lov og med følgende hoveddimensioner:

Længde mellem perpendikulerer	163,065 m
Største bredde på spant	21,894 m
Dybde til øverste dæk	12,217 m
Dybgående til sommerlastlinie	9,474 m
Dødvægt (eng. tons)	ca. 19.900 tons
Rumindhold af lasttanke	ca. 27.017 m ³
Fart på lastet prøvetur	15 knob

Skibet bygges med hytte, bro og bak, „soft nose“ og krydserhæk og er uden spring over 45 procent af længden. Det er delt i 9 tanksektioner, 1 hovedpumperum agter og 1 mindre pumperum forude, 2 langskibs gennemgående korrugerede skodder, i forbindelse med tværskibs korrugerede skodder danner 9 centertanke og 2 × 9 sidetanke.

Svejsning er anvendt i størst mulig udstrækning, således er klædning helvejst. Endvidere er dæk, skodder, spanter og bjælker helvejst. Der er anvendt langskibs spantesystem i såvel center- som sidetanke.

Lastrørsystemet består af tre 14" hovedledninger og 12" sugeledninger; i hovedpumperum findes 3 dampdrevne vertikale duplex compound lastpumper med en kapacitet på 750 tons/time samt en dampdrevet drænpumpe, kapacitet cirka 60 tons/time. I pumperum forude er placeret en dampdrevet ballastpumpe og 1 dampdrevet transportpumpe, hver med en kapacitet på cirka 60 tons/time.

Brændselsoliebeholdningen opbevares i højtanke under forlasten og i højtanke i motorrummets forende samt i dobbeltbunden, hvor der endvidere er tanke for dieselolie, smørelolie og fødevand.

Lossegrejerne består af fire 5-tons lossebomme, anbragt på lademasten, en 3-tons maskinbom på siden af skorsten samt to 1 ton proviantbomme anbragt på bomstøtter agter. Anker- og varpespil er dampdrevne. Styremaskinen er elektrisk-hydraulisk af John Hastie's fabrikat.

De 4 redningsbåde er af aluminium, deraf er 2 forsynet med motor, en midtskibs og en agter. Bådene har alle luftdrevne bådespil.

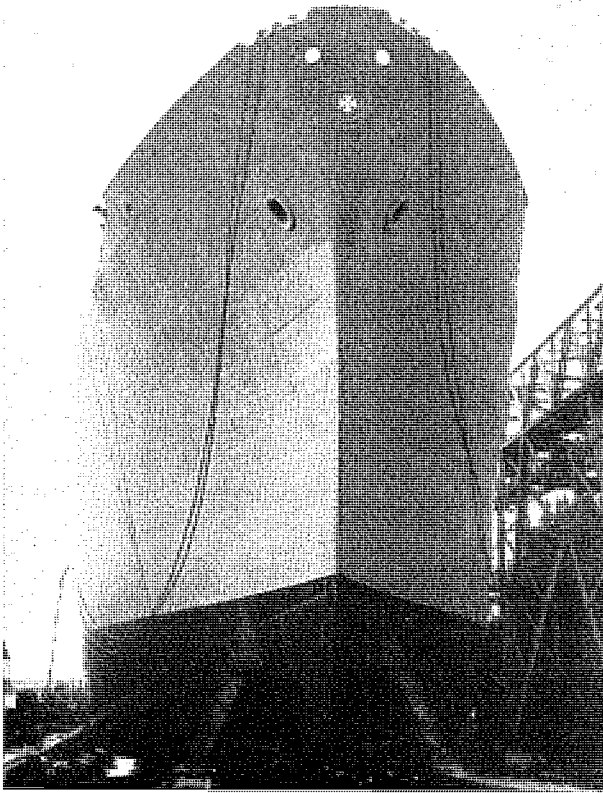
I broen og de overliggende huse indrettes apering for reder, kaptajn, dæksofficerer, telegrafist, lods, hovmester, 2 drenge, hospital, dækskontor samt spisesalon og baderum. I hytten indrettes apering for sømænd, motormænd og drenge, som alle — med undtagelse af drengene — får enkeltmandskamre. Hus på hyttedæk indrettes for maskinofficerer og un-

M/s Virginia

Den 29. august løb der på Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri et nyt skib af stabelen til Det forenede Dampskibs-Selskab.

Skibet fik af fru underdirektør H. D. Lees navnet „Virginia“. Kølen blev lagt den 27. februar 1957, og det ventes afleveret i december i år, hvorefter det forventelig skal indsættes på Sydamerika ruten.

M/s „Virginia“ er af samme type som motorskibene „Brasilien“ og „Ecuador“, der blev afleveret i 1954 og



„Avanti“

derofficerer samt 1. og 2. kok. Endvidere messer for officerer, kabyspersonale, underofficerer og mandskab samt rygesalon for officerer og mandskab. Kabysen indrettes ligeledes i dette hus. I hus på bådedæk agter indrettes aptering for maskinchefen.

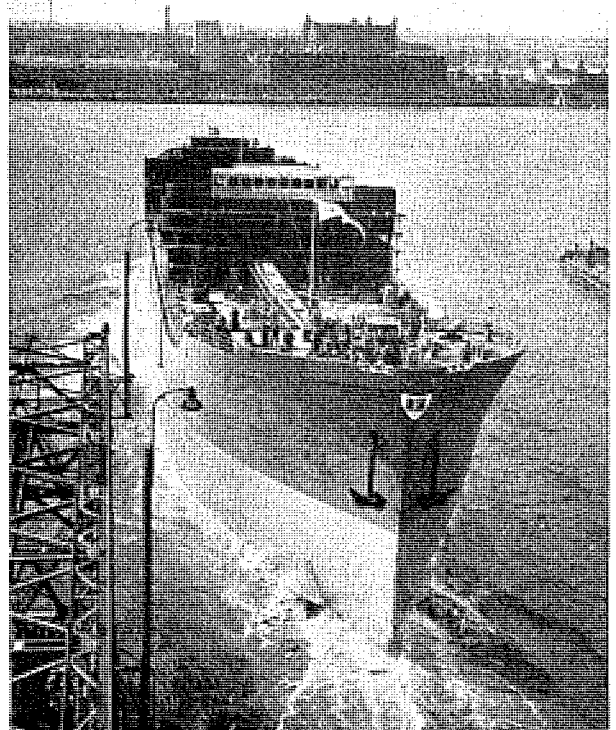
Hele apteringen bliver moderne udstyret med god belysning og gode sanitære forhold svarende til de nyeste regler for opholdsrum. Ventilationen består af HI-Press indblæsning gennem kabinetter, med fuldstændig luftkonditionering og almindelig mekanisk udsugning.

M/s „Avanti“ bliver udstyret med fuldt moderne navigationsmidler, radar, radio og radiopejler, gyrokompass og ekkolod.

Hovedmotor bliver en seks-cylindret dieselmotor af B & Ws enkeltvirkende, totakts, direkte omstyrbar krydshovedtype med trykforstøvning, cylinderdiameter 740 mm, slaglængde 1600 mm, i stand til at udvikle 8300 ihk svarende til cirka 7500 ehk ved cirka 115 omdrejninger pr. minut. Motoren indrettes til tung oliedrift.

Hjælpmotorerne skal bestå af tre trecylindrede dieselmotorer af B & Ws enkeltvirkende, fire-takts trunkmotorer, type 25-MTBH-40, hver direkte koblet til en jævnstrømsdynamo på 170 kw. Desuden en dampgenerator på 75 kw.

To oliefyrede vandrørskedler, hver beregnet til en dampproduktion på cirka 10.500 kg/time, og en udstødgaskedel med dampproduktion på cirka 2500 kg/timen. Kedlerne indrettes til et arbejdstryk på 12,5 atm.



„Virginia“ ved stabelaflojningen

1955, og m/s „Alabama“, men foruden disse 4 har selskabet yderligere 2 skibe af samme type i ordre hos Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri, som ventes færdigbygget i 1958 og 1959.

M/s Neva

Den 18. juli afleverede Helsingborgs Varfs Aktiebolag lastmotorskibet „Neva“ til Aktiebolaget Transmarin i Helsingborg.

„Neva“ er et moderne motorskib med maskinrum og aptering helt agter. „Neva“ er det andet skib af dette navn, som er leveret til det samme rederi. Det første „Neva“ var et 2.800 tons dampskib leveret i 1928.

AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE-DAMPKIBSSELSKAB
FREDERIKSGADE 17
KØBENHAVN K



„Neva“

Dagens „Neva“ ser naturligvis helt anderledes ud. Den mangler den traditionelle rigning og har i stedet fire dækskraner, som giver skibet en usædvanlig profil.

Skibet bygges til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping med isforstærkninger efter finsk isklasse 1B og udrustes efter Svenska Fartygsinspektionens fordringer for oceanfart.

Hoveddimensionerne er :

Længde overallt	104,5 m
Længde mellem perpendikulærer	95,1 m
Største bredde på spant	14,5 m
Sidehøjde til hoveddæk	5,9 m
Sidehøjde til shelterdæk	8,5 m

Lasteevnen på sommerfribord er 3.720 tons. Last-rumskubikken er 6.800 m³ grain resp. 6.375 m³ bales.

Skibet rigges med to mindre signalmaster. De tre lastluger betjenes af fire 3-tonns dækskraner af Ascas fabrikat. Ankerspil, varpespil og styremaskine er af Thriges fabrikat.

I dækshuset agter underbringes officerer, mandskab og 12 elever. Rederiet har ladet indrette en afdeling for officers elever med en instruktør for at effektivisere officersuddannelsen. Apteringsen har varmtvandsradiator og ventileres mekanisk.

Den nautiske udrustning bliver meget moderne og omfattende med ekkolod, SAL-log, radiopejler, Arkas automatisk styring, Decca radar samt Decca navigator-anlæg.

Hovedmaskinen er en totakts, enkeltvirkende, seks-cylindret GV-dieselmotor, som ved 160 omdrejninger pr. minut yder 2.250 bhk og kan køre med tyk olie. Hjælpemotorerne er af Rustons fabrikat.

M/T Gefion

Kockums Mek. Verkstad i Malmö har søsat turbine-tankskibet „Gefion“ på 24.750 tons dw til Tankrederiet Gefion A/S, Oslo. Skibsreder Evensens datter frk. Else Evensen gav skibet navn.

Hoveddimensionerne er:

Længde overallt	184,8 m
Længde mellem perpendikulærer	173,7 m
Største bredde på spant	23,5 m
Dybgående	9,9 m

Skibet bygges helsevejst til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping. Rumfanget af lasterne er ialt ca. 34.000 m³ fordelt i 12 midtskibs og 2 × 6 sidetanke. I det agterste pumperum installeres tre turbinedrevne pumper, hver med en kapacitet på 1000 tons i timen, samt to dampdrevne stempelpumper på hver 150 tons.

Den kontraherede fart er 15,5 knob under prøvetursforhold. Hovedmaskineriet skal være et Kockum/de Laval damp turbineanlæg på 9.200 ehk ved 108 omdrejninger pr. minut på skruen. Damp leveres af to Kockum byggede Foster Wheeler vandrørskedler, type D, hver



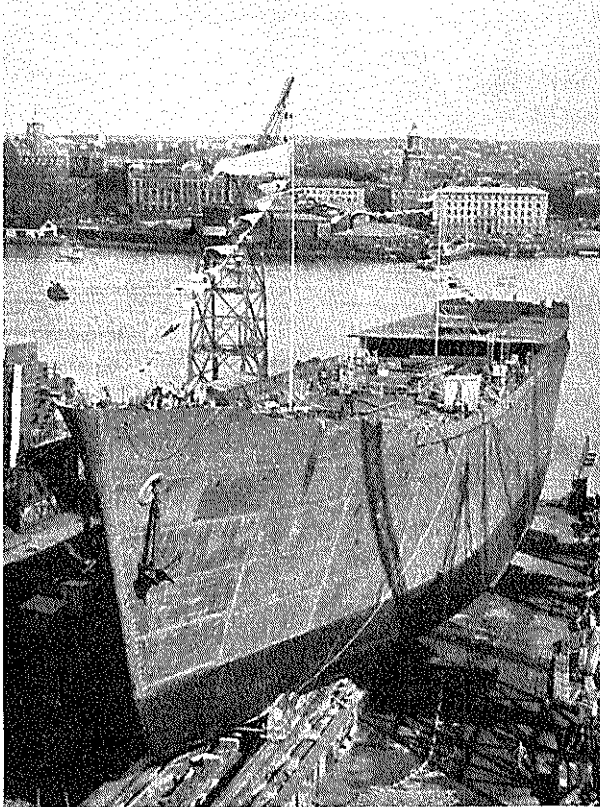
Øverst: Gudmoderen, frk. Else Evensen, og direktør Gösta Lundeqvist. Nederst: „Gefion“ ved stabelaflobningen.

med en hedeblade på 830 m² inkl. overhederen. Arbejds-trykket bliver 31,6 atm. og temperaturen 388°. Elektrisk strøm leveres af to turbinedrevne, trefasede vekselstrømsgeneratorer på hver 560 kva, 450 v, samt en dieseldreven havnegenerator på 95 kva.

„Gefion“ beregnes klar til levering i begyndelsen af december i år og er tietsbefragtet for 5 år af Esso, London.

A/S Dampskibsselskabet VENDILA

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



Øverst: Gudmoderen, fru Elsa Svensson.
Nederst: „G. D. Kennedy“ ved stabelaflojningen.

Skoleskibet G. D. Kennedy

Den 14. august søsattes fra Götaverken det nye, store lastmotorskib, som Rederiaktiebolaget Transmarin har bestilt, og som tillige skal være rederiets skoleskib. Skibet fik af fru Elsa Svensson navnet „G. D. Kennedy“.

Skibet, som er særlig konstrueret til sit formål, er en åben/lukket shelterdækker, der som åben laster 9.700 tons dw og som lukket ca. 11.700 tons.

„G. D. Kennedy“ er værftets 47. nybygning til Transatlantic og er bygget til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping med hoveddimensionerne:

Længde overalt	149,3 m
Længde mellem perpendikulærer	137,5 m
Største bredde på spant	20,1 m
Sidehøjde til shelterdæk	13,0 m

Sidehøjde til hoveddæk	9,1 m
Dybgående som åben shelterdækker	7,9 m
Dybgående som lukket shelterdækker	8,8 m

Skibet er særlig konstrueret for at opfylde sit dobbelte formål som skoleskib og moderne lastskib. I apteringen findes foruden til den ordinære besætning en særlig skoleafdeling med lektionssale, laboratorium, et værksted for maskinlinien og andre nødvendige lokaler, desuden kamre, messer etc. for de 52 elever, som kan modtages i denne søfarende skole. Eleverne bor i smukke tomandskamre med varmt og koldt vand og mange praktiske detaljer, som er gennemarbejdet i et til formålet opsat prøvekammer på værftet. Desuden findes kamre for 3 lærere og 3 instruktører, som sammen med skibets dæks- og maskinofficerer skal svare for uddannelsen ombord. Skibet får også læge, som har et modtagelsesværelse, sygekamre og en omfattende udrustning.

Skibet får dobbelt udstyr af radar, gyrokompasser, ekkolod, radiopøjler etc. og blandt andre instrumenter og nautiske hjælpemidler, som eleverne skal lære at bruge, kan nævnes SAL-loggen, Götaverkens lastfordelings- og triminstrument for tørlastskibe Stalodicator med flere.

For at eleverne også skal få en vis øvelse i sejlads, findes desuden to mindre sejlbåde. Af redningsbådene bliver nogle af træ og andre af stål for at give eleverne erfaring med begge typer.

Nybygningen har intet midtskibs dækshus, men broen og hele apteringen er anbragt i et stort dækshus agter.

Fire af de fem lastluger ligger foran for dækshuset, medens den femte har trunk gennem den agterste del af dækshuset. Den totale lastrumskubik er 18.265 m³ bales, hvori foruden de fem lastluger indgår et strong-room og fire højtanke for tør last, vegetabilsk olie eller vandballast. Alle lastrum ventileres mekanisk og får ca. 10 luftfornyelser pr. time.

Lugedækslerne på vejrdækket er af stål af Götaverkens konstruktion, og mellemdækslugernes dæksler er også hurtigmanøvrerede af værftets type. De sidstnævnte ligger i højde med dækket, så trucks uhindret kan køre over dem.

Skibet rigges med en mast mellem last 2 og 3 og desuden en radar og signalmast på broen. Af undervisningsgrunde har man valgt at udruste skibet med både sædvanlige bomme som med dækskraner af moderne type. Der findes fire bomstøtter med en 25-tonns, fire 10-tonns og to 3-tonns bomme. Der findes 10 moderne 5-tonns dækskraner. De har en udlægning på 4,5 til 14 m og har således en betydelig rækkevidde ind over kaj og bør blive en fordel for skibet, særlig i havne med ingen eller utilstrækkelig kranudrustning.

Som åben shelterdækker får skibet en fart af 15,75 knob på fuld last.

Hovedmotoren, som er af Götaverkens konstruktion og fremstilling, bliver en ottecylindret, totakts, enkeltvirkende krydshovedmotor, som med 112 omdrejninger pr. minut udvikler 7.350 ihk. Motorens bundramme og stativer er svejst, og den er bygget til drift med tyk olie.

De tre hjælpemotorer er også er værftets type og er direkte koblede til 200 kw generatorer.

Med det nye „G. D. Kennedy“ har man en fuldstændig skole til søs med både teoretisk og praktisk uddan-

nelse. Ved denne kombination kommer man nu på tre år frem til styrmands- resp. maskinisteksamen, som tidligere har taget 5 resp. 4,5 år.

M/s **Alabama** 1957

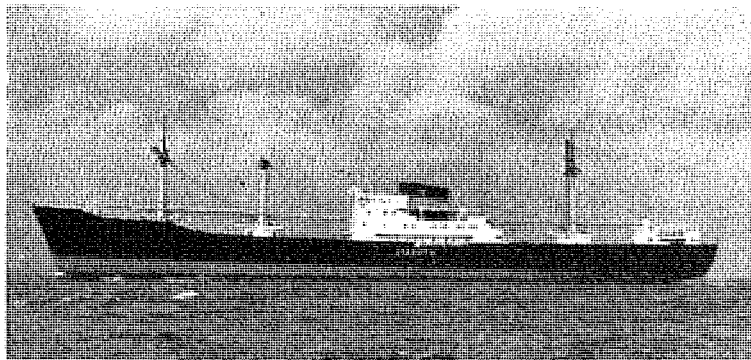
Det forenede Dampskibs-Selskabs flåde blev torsdag den 12. september forøget med et nyt skib, m/s „Alabama“, der er bygget på Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri til selskabets fart på Sydamerika. Skibet afsejlede fra Helsingør kl. 8.30 på prøvetur i Sundet.

M/s „Alabama“ er af samme type som motorskibene „Brasilien“ og „Ecuador“, der blev afleveret i 1954 og 1955, og m/s „Virginia“, der løb af stabelen den 29. august d. a., men foruden disse 4 har selskabet yderligere 4 skibe af samme type i ordre hos Helsingør Skibsværft og Maskinbyggeri, som forventes færdigbygget i 1958, 1959 og 1960.

På andre værfter har selskabet desuden bestilt følgende skibe: 2 coasters, 1 containerbåd og endelig 1 bugserbåd.

M/s „Alabama“ har følgende dimensioner:

Længde overalt 137,2 m



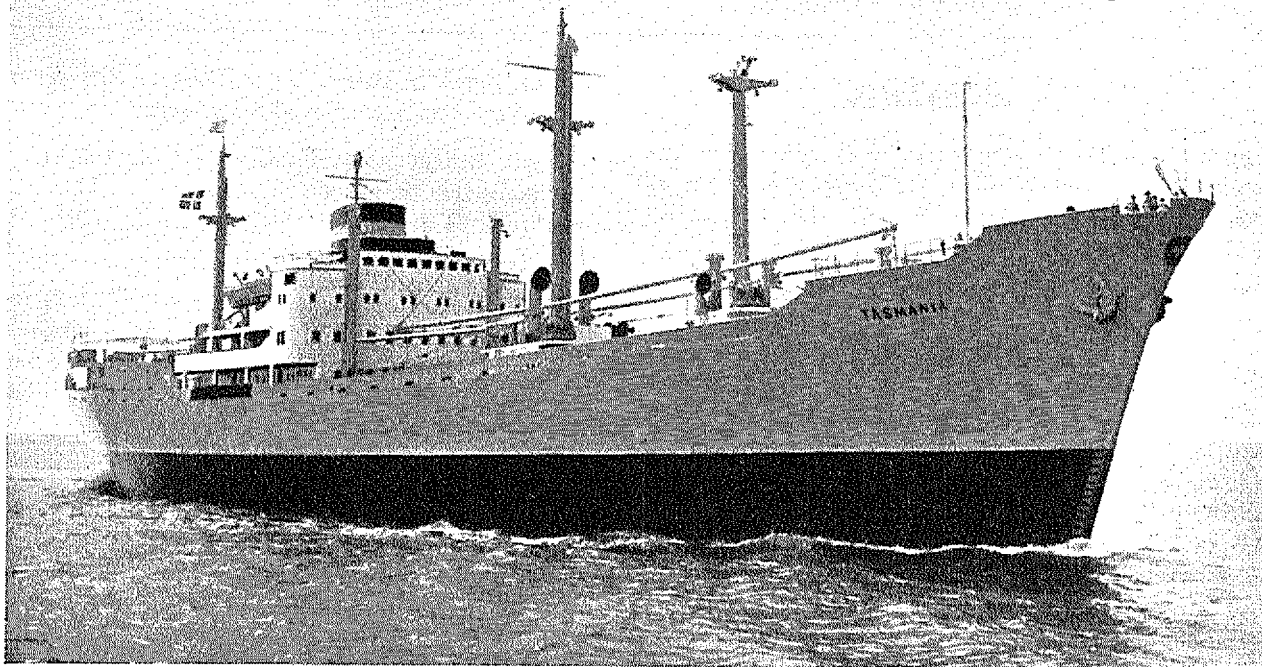
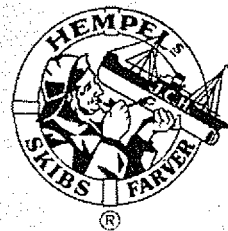
Længde mellem perpendicularer 126,5 m
 Største bredde på spant 17,8 m
 Dybgående 7,7 m
 Lasteevne (dw) 9.120 tons

Der er installeret en totakts, syvcylindret dieselmotor af Helsingør/B & W-type 762-VTBF-115 turboladet på ca. 6.400 ihk, som giver skibet en fart af ca. 15 knob.

Skibets lastrum er på ca. 14.160 m³. Det har 5 store luger, som bliver betjent af 16 elektriske spil, og for

Atter en nybygning med

Hempels Skibsfarver



transport af tungt gods findes bomme, som kan tage vægte indtil 50 tons.

Der er plads til 12 passagerer i 8 enekamre og 2 dobbeltkamre, og samtlige passagerkamre er forsynet med eget bad og toilet.

Hovedparten af skibets besætning har enmandskamre. M/s „Alabama“ afgik fra prøveturen i Sundet via

København, for indtagning af olie og proviant, på sin jomfrurejse til Kotka, hvor det skal laste til Brasilien og Argentina. På vejen fra Kotka til Sydamerika anløbes København, hvor passagererne går om bord, og stykgods lastes.

Skibets fører er kaptajn K. J. Kristensen, og maskinchef er H. Eriksen.

Nybygning nr. 102

M/s **Tonna**

er bygget af Århus Flydedok og Maskin-kompagni for rederiet Hans Svenningsen, København, specielt udstyret for transport af papir. En af skibets hovedopgaver bliver at sejle med papir til den danske presse.

Skibet er et enkeltskruet motorskib bygget til Lloyd's højeste klasse med isforstærkning til fart på alle have. Skibet er bygget med lang poop, gennemgående hoveddæk samt bak.

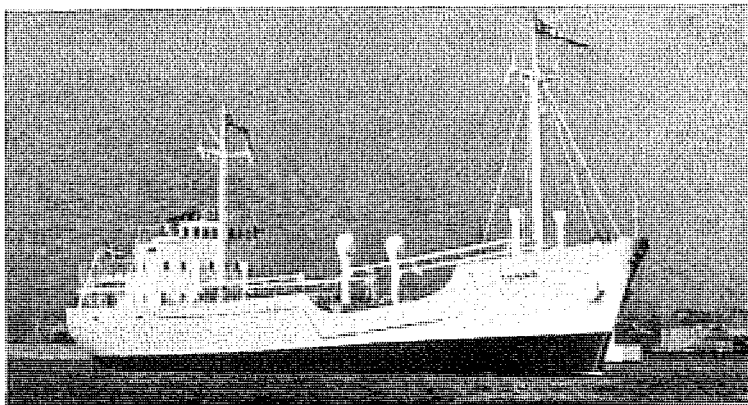
Hoveddimensionerne er:

Længde overalt	71,30 m
Bredde	10,97 m
Lastet dybgang	4,04 m
Brutto register tonnage	977,72 tons
Netto register tonnage	381,55 tons
Dødvægt	1200 tons

Fremdrivningsmaskineriet er en femcylindret totakts Helsingør/B & W dieselmotor af trunktypen 535-VF-62 med trykforstøvning.

Motoren udvikler ved 300 omdrejninger i minuttet ca. 1300 ihk svarende til ca. 1000 ehk, og den giver skibet en fart af 12 knob på fuld last.

Hjælpmotorerne: To trecylindrede firetakts B & W



320-MTBH-30, der er opsat på gummiklodser for at undgå støj og vibration i apteringen.

Dæksudrustningen omfatter: Stållugedæksler, kornskodder med støtter af aluminium for lettere håndtering.

Fire 5 tons bomme med elektriske spil, ligesom også capstan og ankerspil er elektriske af Thrige fabrikat.

Beboelsen er gennemført enkeltmandskamre, ligesom mandskabet både har egen messe og opholdssalon.

Navigationssystemet, der er helt up to date, omfatter bl. a. den helt nye „true motion“ — „decca — radar“, automatisk selvstyrer og gyroanlæg, ekkolod, decca-anlæg og radiopejler.

Skibet er det første fra værftets nye beddingsanlæg og blev søsat 6. april 1957.

M/t **Amica**

Fra Frederiksstad Mek. Verksted er den 13. juli afleveret m/t „Amica“ til C. H. Sørensen og Sønner, Arendal. Skibet er på 15.350 tons dw og har en FMV/GV dieselmotor på 8.250 ihk.

Skibet bygges til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping med følgende hoveddimensioner:

Længde mellem perpendikularerne	102,4 m
Største bredde på spant	14,9 m
Sidehøjde til shelterdæk	9,2 m
Middeldybgående på last	7,0 m

Hovedmaskineriet skal bestå af en syvcylindret, totakts, enkeltvirkende dieselmotor af Götaverkens konstruktion og Lindholmens fremstilling. Den yder ved 160 o/m 2550 ehk, som giver skibet en fart på 12,5 kn.

M/s **Begonia**

Fra Aktiebolaget Lindholmens Varv i Göteborg søsattes den 5. august til Rederiaktiebolaget Svenska Lloyd et lastmotorskib på ca. 6.000 tons dw, lukket shelterdækker. Skibet fik af fru Margaret Wijk navnet „Begonia“.

Har Delcæst „Sejl og Motor“



Skibsreder og skibsmægler

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

★

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

★

Korresponderende reder for:

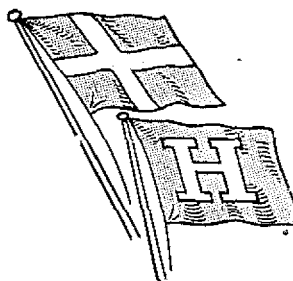
DANNEBROG



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

Sikkerhed til søs

DECCA NAVIGATOR

DECCA RADAR

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

Bibliotek M/65

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB





VIRKINGEN

Kr. 1,85
1. november

Havneparti - Langebro passerer

Farvefoto af HAAKON JØRGENSEN

1957 - nr. 11
34. årgang



EGNE KONTORER : ARGENTINA AUSTRALIEN BELGISK KONGO BIRMA BRASILIEN CHILE COLOMBIA

SYDAFRIKANSKE UNION SYD RHODESIA TANGANYIKA THAILAND TYSKLAND UGANDA U.S.A. VESTINDISKE ØER VIETNAM

ENGLAND FILIPPINERNE FRANKRIG GHANA HONGKONG INDIEN INDONESIA ITALIEN JAPAN KAMBODIA KANADA KENYA KINA

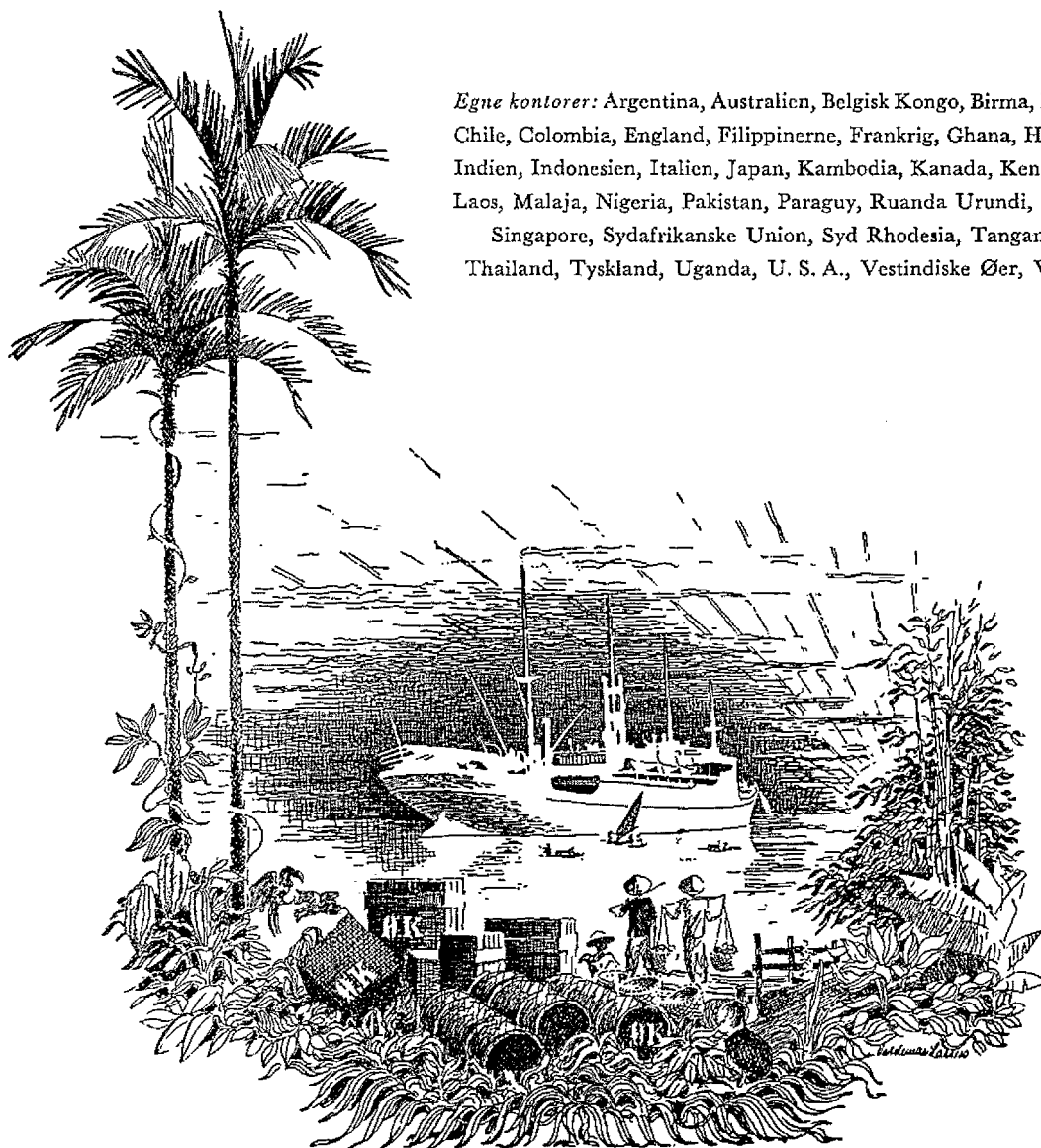
AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI KØBENHAVN

Import til Europa af østasiatiske og andre oversøiske produkter,
teak og andre træsorter

Eksport til oversøiske pladser af europæiske produkter

Industri-, plantage-, skov- og savmøledrift

Regulære afsejlinger til Ceylon, Indien, Pakistan, Birma, Malaja, Indonesien, Thailand, Vietnam, Filippinerne, Kina, Japan, Australien, Ny-Zealand, New York, Vestindien, Centralamerika og Nrdamerikas Pacifikkyst, samt fra Amerika til det fjerne Østen



Egne kontorer: Argentina, Australien, Belgisk Kongo, Birma, Brasilien, Chile, Colombia, England, Filippinerne, Frankrig, Ghana, Hongkong, Indien, Indonesien, Italien, Japan, Kambodia, Kanada, Kenya, Kina, Laos, Malaja, Nigeria, Pakistan, Paraguay, Ruanda Urundi, Sarawak, Singapore, Sydafrikanske Union, Syd Rhodesia, Tanganyika, Thailand, Tyskland, Uganda, U. S. A., Vestindiske Øer, Vietnam

LAGOS MALAJA NIGERIA PAKISTAN PARAGUAY RUANDA URUNDI SARAWAK SINGAPORE

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

Da søkokkene distraherede Holmens provst

De jubilerende søkokke og hovmestre får ikke tid til at blive fede!

Der var engang en forfatter, der skrev, at man på forhyringskontorerne altid kunne kende søkokkene fra de øvrige søfolk, fordi de var tykkere, fortæller formanden for Dansk Sø-Restaurations Forening, Peter Jensen. Foreningen kunne den 12. oktober fejre sit 50 års jubilæum.

„Levede skibskokkene da bedre end den øvrige besætning?“ spørger vi Peter Jensen.

„Nej, men han skulle jo smage på maden. Det skal han selvfølgelig også i dag, men en søkok har i vore dage så meget at gøre, at han sjældent når at blive fed!“ svarer Peter Jensen.

Peter Jensen ved, hvad han taler om, når det gælder madlavningen til søs. Ganske vist blev han først formand i 1942, men allerede i 1906 kom han til søs som messedreng. Det var noget, han faktisk var forudbestemt til, siger han. Han havde lyst til søen, og da hans far var hovmester, endte han altså i kabyssen.

I en smuk jubilæumsbog fortæller Peter Jensen om madlavnings-forholdene i skibene før og nu, men videbegærlige, som vi er, vil vi gerne have endnu mere at vide.

„Bruges der ikke meget konserver om bord i skibene i vore dage?“ spørger vi.

„Nej, mens konserver vinder større indpas i land, bruges den til søs hovedsagelig kun som nødproviant. Næsten ethvert dansk skib har i dag fryserum, og danske søfarende får altid mad lavet af friske varer!“

„Hvad med mælk?“

„Mælken har i mange år været et problem. Vi har imidlertid haft både mælk-pulver og dåsemælk, men nu kan man få maskiner,

der kan forvandle specielt fremstillet pulver og en vis portion smør til mælk, der smager så frisk, at man skulle tro, mælkemanden lige havde været om bord.“

„De maskiner er vel en amerikansk opfindelse?“

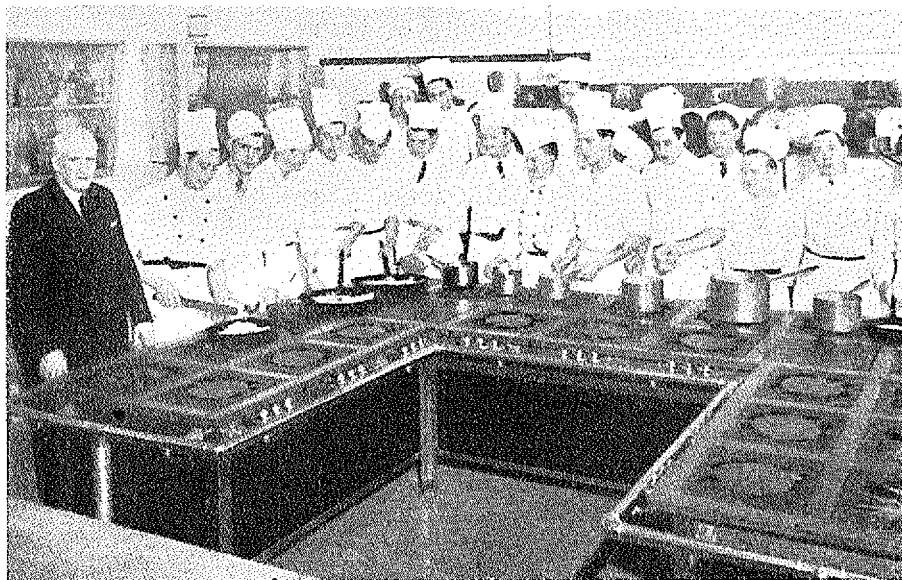
„Det tror jeg ikke. I alle tilfælde fremstilles maskinerne også her i landet, og metoden er ikke helt ny. For mange år siden rejste jeg som passager med et skib til Australien, og der om bord havde man faktisk et helt mejeri, som arbejdede efter de nævnte metoder.“

„Hvad med kalorierne?“

„Dem hænger jeg mig ikke i! Selvfølgelig kender jeg en del til spørgsmålet, men ingen skibskokke eller hovmestre regner kalorierne matematisk ud. Kvantitativt er der sørget godt for søfolkene forplejning her i landet gennem sølovene, og det står så til kokke og hovmestre at variere kosten. Stort set lever søfolkene om bord i de danske skibe bedre end folk i land. I de fleste skibe er der i dag æg på bordet hver eneste dag.“

„Er der aldrig søfolk, der klager over kosten?“

„Der er altid enkelte kværvulanter, og en søkok kan



Statens kursus for skibskokke starter med 18 elever i 1950. Eksa mensafslutning 1951.

vel også nu og da være uheldig. Men klagerne er i dag meget sjældne, og det skyldes søkokkenes uddannelse. I gamle dage var det anderledes. Da havde kokkene om bord alle mulige, mærkelige øgenavne og blev bandet langt væk hver dag. Men det skyldtes også, at han ikke havde de samme hjælpemidler og de samme madvarer at arbejde med som kollegerne i dag.“

„Hvorfor skal der være særlige søkokke? Kan en almindelig kok ikke klare madlavningen om bord lige så godt?“

„Det kan han måske nok, men man har ingen garanti. Det er en fordel, ja, en absolut nødvendighed, at en søkok er søvant og kender de bestemmelser, der gælder om bord. Da kokkene ofte binder sig til halvandet år om bord, kan en kok, der ikke er vant til søen, gøre livet til et helvede for søfolkene, som ikke kan slippe af med ham. For at komme ind på Statens kursus for Søkokke skal man have sejlet i mindst 24 måneder.“

„Den skole blev jo til på Deres initiativ?“

„Det kan man godt sige. Den blev oprettet i 1950 og uddanner nu på ottende år. Skolen har været til stor gavn, men den er ikke den første skole for søkokke herhjemme. I vor jubilæumsbog fortæller jeg bl. a. om kokkeskibet „Constance“, der jo var en flydende skole for søkokke.“

„Kokkeskibet var vist en god forretning?“

„Det var et meget kendt og meget søgt spisested, der gav overskud. Men til sidst blev det ophugget. Det var fortøjet over for Holmens kirke, men Holmens provst fik det flyttet, fordi den liflige duft af mad søndag formiddag trængte ind i kirken og distraherede både provsten selv og kirkegængerne!“

„Kokkeskibet var heller ikke dårlig som skole betragtet?“

„Nej, det var en fin skole og jeg var selv elev om bord, så jeg kender udmærket forholdene.“

„Hvorfor driver man ikke søkokke-skolen på forretningsmæssig basis i dag?“

„Skolen findes jo på Teknologisk Institut, og her er mulighederne for servering jo ikke helt i orden. Desuden er der 40 elever ad gangen, og for mange kokke — også søkokke — fordærver maden!“

„Hvordan forløb jubilæet?“

„Festligt og fornøjeligt,“ siger Peter Jensen. „Der var hilsener fra samtlige søfartsorganisationer og masser af fine gaver. Forholdet til de øvrige søfarende bliver bedre dag for dag — sammen med maden om bord!“

I jubilæumsbogen fortæller Peter Jensen bl. a., at en moderne kabys' indretning i dag koster mellem 75.000 og 100.000 kroner, og at mange handelsskibe udprovianterer for 100.000 kroner ad ganger.

Efter at have omtalt de moderne cafeterier om bord i skibene fortæller Peter Jensen om kabysforholdene, som de var i fortidens dampskibe. Han omtaler kabysserne i en af de gamle Amerika-både, som han selv har sejlet med. Der var to kabysser i hvert af disse skibe. I

steamkabysen kogtes til 3. klasse-passagererne. I den ordinære kabys fremstilledes maden til kahytspassagererne. Kabysserne lå på mellemdækket, hvor der var lavt til loftet og meget snæver plads. Alt kabysgrej var af kobber, der var forfintet indvendigt.

I steamkabysen var der fire store kedler, ved hjælp af hvilke mader blev kogt ved dampvarme. Man kunne ikke stege f. eks. frikadeller ved damp og måtte derfor også have et kømfur til stegning og en bageovn. I kabysserne var beskæftiget en chefkok, fem kokke, seks koksmather, otte kokkedrenge og 3 pantrymænd. Desuden var ansat en slagter, to bagere og en konditor.

Der var 1300 mennesker at lave mad til hver dag, og som regel var der 3—4 retter at vælge imellem for passagererne. Alligevel var maden altid færdig til tiden.

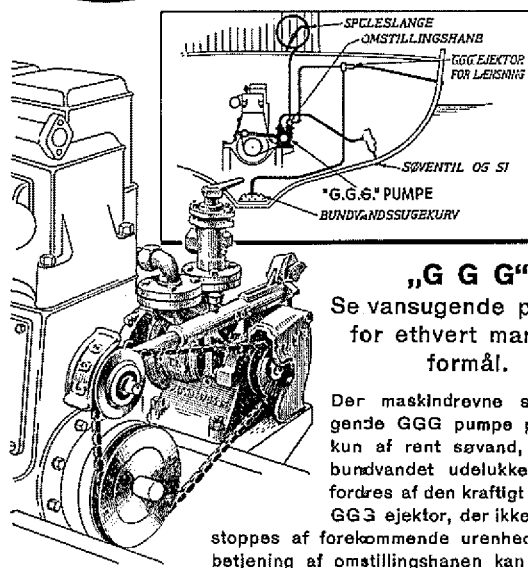
Man kunne blive ved at hente interessante oplysninger fra jubilæumsbogen, som i virkeligheden fortæller et stykke dansk søhistorie — og endda et af de allervigtigste! For uden kokke og uden mad om bord kan — trods drabant-alderen — endnu ingen skibe sejle fra havn til havn!

Den tid er forlængst forbi, da let fordærlige varer solgtes som „ve.egnet til skibskos“. Nutidens skibskost er fremstillet af de bedste varer, der kan skaffes og af dygtige madkunstnere. Skibskokkene står ikke i nogen måde tilbage for selv de store, internationalt kendte hotellere mesterligt dygtige kokke. Det får man bl. a. bevis for ved eksamensafslutningerne på Statens kursus for søkokke!

—wig.

**GILKES
PUMPS**

GILJECTOR lænsepumpe, afvaskningspumpe og maskin-kølevandpumpe



„G G G“

Se vansgende pumper for ethvert maritimt formål.

Der maskindrevne selvansugende GGG pumpe passerer kun af rent søvand, medens bundvandet udelukkende befordres af den kraftigt sugende GGG ejektor, der ikke kan forstoppes af forekommende urenheder. Ved betjening af omstillingshanan kan pumpen samtidig virke som spulpumpe.

Kan påmonteres alle eksisterende motorer.

GILBERT GILKES & GORDON LTD
PUMPE- OG VANDTURBINE-FABRIKANTER

KENDAL OG LONDON, ENGLAND

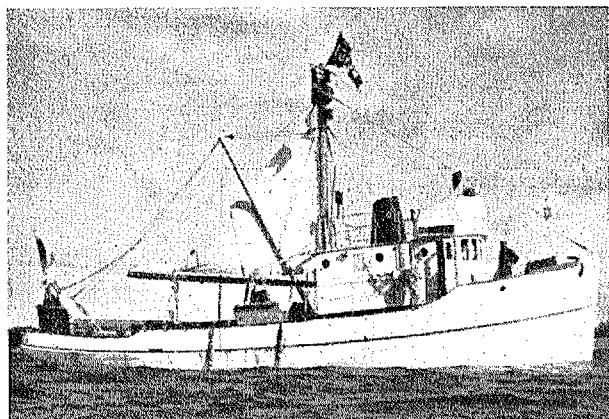
Danish Agents: HANS BUCK & CO. A/S, COPENHAGEN V.

Travlhed i Nykøbing Mors

Tre fiskekuttere afleveret til Chile

Træskibsbygningen trives flere steder i bedste velgående trods stålets, aluminiums og plastics hårde konkurrence. Det er bl. a. tilfældet på Søren Larsen & Sønners Skibsværft i Nykøbing på Mors. Søren Larsen bygger træskibe for fuld kraft både til ind- og udland. Nogle af værftets nybygninger får hjemsted meget fjernt fra Danmark.

For ca. en måned siden afleverede værftet i Nykø-



„Peteguelen“.

bing Mors tre store, søgående fiskekuttere til Chile. Skibene byggedes nogenlunde efter de danske Nordsekkutteres princip, men adskiller sig alligevel i væsentlig grad fra disse, hvad udseendet angår. De tre kuttere, der hver er på 55 brutto-tons, gjorde selv turen fra Limfjorden til Valparaiso — for en stor del i ret hårdt vejr — og klarede sig fint.

Kutterne, hvis navne er „Andalican“, „Cayocupil“ og „Peteguelen“, har følgende dimensioner: Længde 18,20 m, bredde 5,42 og dybgang 2,4 m. De er udrustet med hver en Alpha-Diesel på 220 hk, der giver en fart af 10 knob. Desuden har de hver en Bukh hjælpemotor på 16 hk, der sørger for lys. Der er elektrisk lys over alt, moderne toiletter, salon for skipper, messe og lukaf for mandskab, proviantrum, lastrum, hydraulisk styremaskine. SIMRAD-ekkolod med Asdic. M. P. Pedersen-radiostation med sender, modtager og pejler, kombineret trawl- og lossespil samt ankerspil af Andreas Jensen & Sønners Maskinfabriks fabrikat.

Kutterne er et fint bevis på dansk håndværks og industris høje stadi og vil uden tvivl give anledning til endnu flere sydamerikanske ordrer her i landet.

Skibenes pris er ca. 520.000 danske kroner, der imidlertid bliver betalt i dejlige, knaldhårde amerikanske dollars.

De tre kuttere afgik fra Nykøbing den 24. september og fulgtes med mange gode ønsker på vejen. Skibene havde nemlig danske besætninger om bord, og danskerne havde sluttet en tre-årig kontrakt for fiskeri ud

for Chile. „Andalican“ førtes af fiskeskipper Kaj Bork fra Skagen, „Cayocupil“ af hans kollega Peder Christensen fra Hirtshals og „Peteguelen“ af en tredje dansk fiskeskipper, Otto Jensen fra Skagen.

Kutterne leveredes til Guillermo Shaw Gordon fra Valparaiso, der er chef for et stort chilensk industrifirma. Rederen var ved afleveringen repræsenteret ved sin søn, Willie Shaw, der sejlede med skibene hjem. Kutterne er ved at være hjemme nu og har bevist, at de er gjort af godt kram.

Der var stolthed i Nykøbing Mors, da de tre smukke skibe stod den lille havn ud for at påbegynde turen over Atlanten. Der lød mange anerkendende ord for det fine arbejde fra Willie Shaws side, og på turen har han uden tvivl også lært at sætte pris på danske fiskeres dygtighed, hvad sejlads i hårdt vejr angår.

I fiskeriet, som kutterne er bestemt til, vil både besætning og skibe også gøre en fin reklame for Danmark. Besætningerne skal jo bl. a. lære chilenske fiskere moderne fiskeri.

O. L.

Fra arkivernes interessante verden

Ved Carl Østen

Salut udenfor reglementet

Tilfældet er vistnok enestående i dansk orlogs-historie, vel at mærke med forbeholdet indenfor et lille hundrede år. Når det kunne lade sig gøre, var det først og fremmest af den grund, at iværksætterten var kongens søn. Dateringen er 1892, august måned. I deres villa ved Strandmøllen (ved Øresund) fejrede den i datiden meget kendte fabrikant Drewsen og frue jernbryllup, en jo så sjældnen foreteelse, at det vel blev grunden til, chefen for en ret udfor villaen liggende kanonbåd, Prins Valdemar, gav „jern“, det vil sige salut fra kanonerne ombord. Måske har det været en årsag til denne frimodighed, at hans broder, kronprinsen, hørte til festens gratulanter.

VIRGINIA ROSE

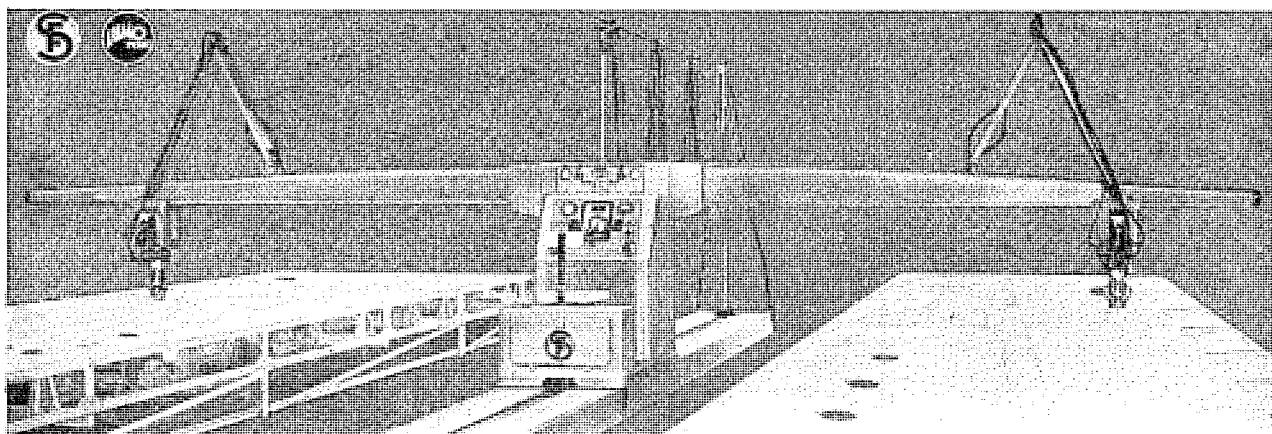
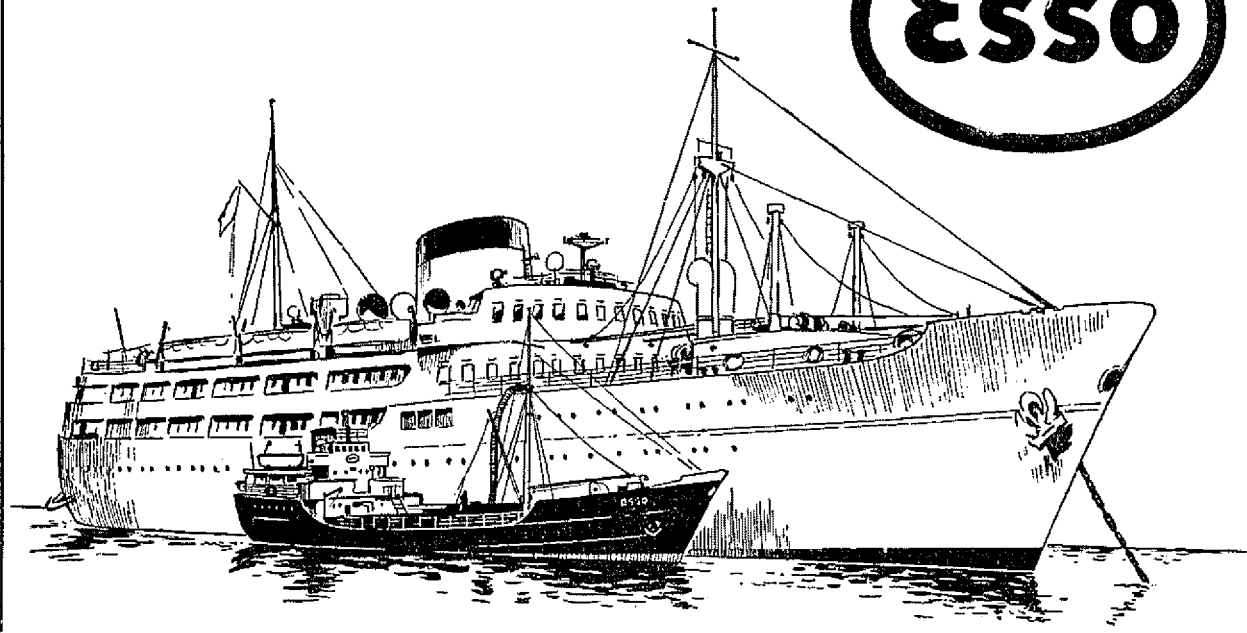
VIRGINIA ROSE
READY RUBBED
MATURED VIRGINIA

i den fikse pose

- en herlig shagtobak

I enhver havn - til enhver tid...

International Bunkerolie
Essomarine Lubricants



Økonomisk skærebredning med Schichau-Monopol

Schichau-Monopol anvendes af de førende værfter i Europa, USA og Japan, er driftssikker og nøjagtig.

- Automatisk elektronisk styring efter fotografisk negativ.
- Lodrette såvel som fejlfri fasesnit for V-, X-, Y- og K-svejsesømme ved automatisk højdeindstilling af brænder over emnet.
- To plader (f. eks. 12,30 × 3,20 m) skæres samtidigt spejlvendt eller ligedannet. To eller flere brændere kan anvendes.
- Garanteret nøjagtighed gennem mekanisk, stiv kobling mellem styre- og arbejdsbevægelse.
- Fejlfri negativer i stedet for skabeloner og tegninger.

LUMOPRINT ZINDLER AG, HAMBURG

Repræsentant i Danmark:

INTERNATIONAL SHIPPING SERVICE

AMALIEGADE 8 - KØBENHAVN K - TELF. MI 3842

Admiral i den danske flåde

KONG HAAKON VII

I al presse verden over, den danske inklusive, er kong Haakons store kongegerning, hans personlighed, hans kærlighed til sit land og karakterfaste rankhed i Norges største ulykkesstund mindet i superlativ form. Vikingen sænker derfor også sin nekrologens fane, men ved tillige at minde en admiral og dansk søofficer, som kong Haakon jo var.

Af admiraler vil der efter hans død kun være tre tilbage: vor egen kong Frederik, hertug Edward af Windsor (udnævnt 1936) og prins Georg af Grækenland og Danmark (udnævnt 1949). Kong Haakon, næstældste søn af Fr. VIII og døbt Carl, fik sin udnævnelse til admiral af sin farfader, Chr. IX, den 20. november 1905, samme dag som Chr. IX til den på Amalienborg fremmødte norske Stortings-deputation gav sit samtykke til hans modtagelse af den norske kongekrone. 7 dage forinden havde det norske folk gennem afstemning givet flertal herfor. Et par dage efter overtagelsen af kongeværdigheden, den 23. november, stod konge-yachten „Dannebrog“ ud fra København med kong Haakon, dronning Maud og deres 2-årige søn, Alexander, om bord. Velkendte Vilh. Arnesen skitserede Norges nye kongepar såvel ved afrejsen som undervejs, hvilke skitser blev til de senere kendte malerier. Udfor Oscarsborgs fæstning gik familien ombord i det norske krigsskib „Heimdal“, der befordrede den til Oslo, til det berømmelige indtog 25. november.

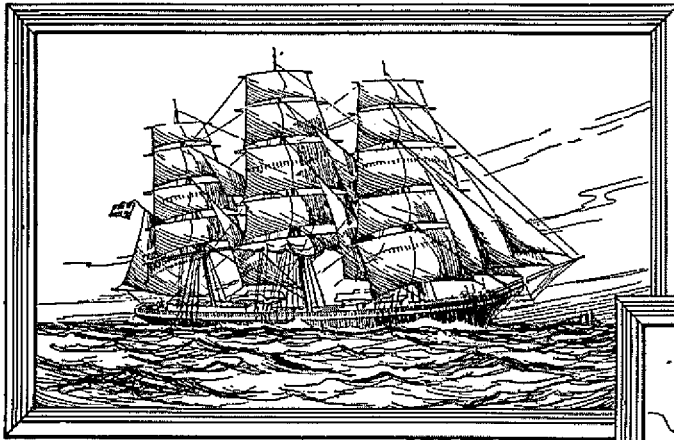
Det kan kun have været et plus for Norge som søfartsnation, at den fra broderlandet, engang også unionslandet, hentede prins var søofficers-uddannet. Sammen med sine farbrødre, prins Valdemar og kong Georg af Grækenland, samt sidstnævntes søn, prins Georg, hører han til de første danske prinser, der efter århundreders forløb valgte flåden i stedet for hæren som stillingsmæssigt virkeområde. For prins Carls vedkommende begyndte det i sommeren 1886, da han som 15årig indtrådte i flåden som „frivillig lærling, og hans første skib blev fregatten „Jylland“, der under kommandør P. Braëm's førerskab gik på kryds i Nordsøen og Atlanten. Følgende vinter havde fregatten station under Dansk Vestindien, og her var prinsen også med. Af øernes befolkning var prins Valdemar ved tidligere besøg blevet modtaget med stor festivitet og gæstfrihed, hvilke i lige høj grad blev nevøen til del.

Efter at have bestået sin adgangs-eksamen til Søofficersskolen i april 1889 kom prins Carl ud som aspirant med korvetten „Dagmar“, hvilken med kommandør Carstensen som chef besøgte England, Madeira og Azorerne. Over udnævnelserne sekondløjtnant i 1893, og

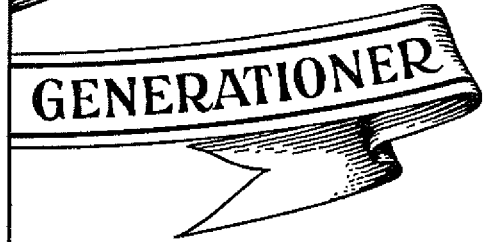
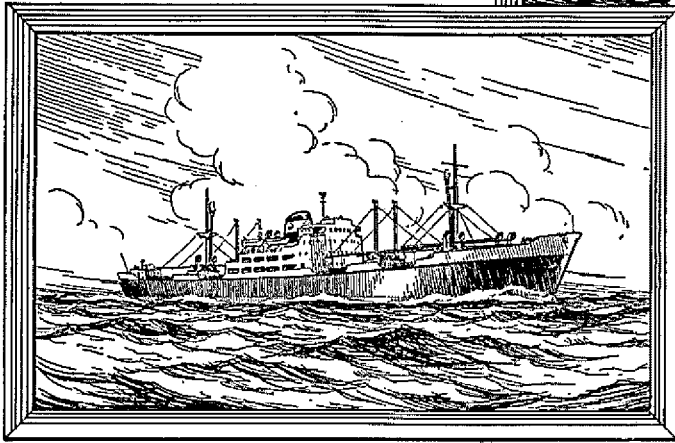
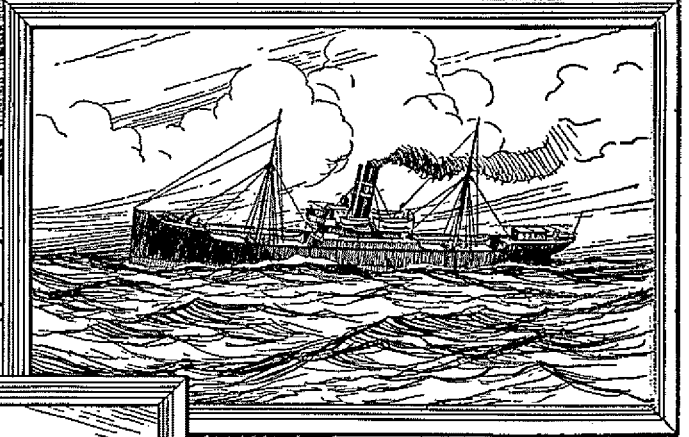
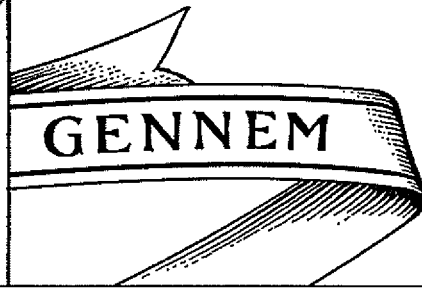
premierløjtnant i 1896 nåede prinsen kaptajn-graden i 1905. I disse år havde han da været i næsten alle europæiske farvande samt under Færøerne og Island, her endda et par gange, samt i kadet-tiden deltaget i de årlige, kortere togter i danske farvande, hvor hans skibe var enten kanonbåden „Falster“ eller krydseren „Absalon“. Sit første officers-togt gjorde han med panserskibet „Helgoland“. Som medlem af det danske kongehus havde såvel kadet som søofficer prins Carl den præference fremfor kolleger at blive gæst rundt om ved de forskellige hoffer, enten det nu var det russiske, græske, engelske, portugisiske, hollandske eller svenske. Noget af denne hof-glans kastedes lejlighedsvis også på hans kammerater, således i 1890, hvor kejseren og kejserinden af Rusland under „Dagmar“'s besøg i St. Petersborg entrede ned i kadet-messen og underholdt sig med de tilstedeværende. Og — da han 7 år senere som næstkommanderende i torpedobåden „Havhesten“ var i Stockholm, sprang gamle kong Oscar, såsnart han fra kajen havde set prins Carl, ombord til ham, hvorved denne mindre skibs-enhed fik det første-besøg, som ellers eskadre-chefen i flagskibet „Helgoland“ havde krav på. Mod denne smil-hændelse står tørnen med det hårde vejr, som navnlig de mindre torpedobåde måtte tage i Østersøen på vej hjem.

Ombord i „Dagmar“, det skib prinsen oftest kom ud med, udbrød i 1892 menigitis blandt besætningen kort efter togtets start. Hurtigst muligt blev den — prinsen inklusive — interneret i teltlejre på Holmen. Efter udstået karantæne udkommanderedes den til krydseren „Hekla“, der skulle på togt i Nordsøen. En anden uheldig hændelse i prinsens maritime liv indtraf, da han gennemgik en uddannelse ved søminekorpset. En marts-dag 1897 under en forelæsning sprang en kolbe med prikin-syre itu, hvorved de nærmest stående, herimellem han, fik nogle dråbe-sprøjt i øjnene, men heldigvis uden varigt mén deraf.

I fregatten „Fyen“ aflagde prinsen i 1895—96 sit andet besøg i Dansk Vestindien. På sin vej ud anløb fregatten England for at prinsen kunne besøge prinsesse Maud, med hvem hans forlovelse lige var blevet deklareret. I Cadiz fejredes hendes kort efter stedfindende fødselsdag ved en fest i officersmessen, hvor han efter udbringelsen af skålen for hende foreslog en skål for samtlige hustruer og kærester derhjemme. Ankommet til Vestindien blev skibets celebre officer fejret med al mulig virak. På alle 3 øer mødte skolebørn op for at synge velkomst-digte, og ved ankomsten til St. Thomas havde en skare neger-kvinder sunget „King



N. 5GH - P.



HAR DE
OVERALT PAA HAVET
FAAET



fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER

En ny redningsflåde

Det franske firma Société Nantaise de Voilerie, Nantes, indtager en førende stilling ved at fremstille redningsflåden type Belin RK2, som er udført af et plasticmateriale kaldet „Klegece.“. Dette materiale har en celleagtig struktur og er fuldstændig upåvirkelig af saltvand,

olie og syre. Det er yderligere absolut brandsikkert og kan ikke korrodere.

Fl derne er meget økonomiske i drift, da de ingen vedligeholdelse kræver udover et lag maling af og til, og levetiden regnes at være lige så lang som et skibs. De er godkendt af den franske handelsmarine.

1 KLEGECELL-plader, porost plastic, fem gange så let som kork, fæstnet på tr rderlag.

2 Dobbelt isolerende gulv af KLEGECELL anbragt mellem to lag plastic-behandlet glasfiber-lærred. Yder beskyttelse mod vandets kulde.

3. Dobbelt oversejl med indvendige lommer. Yder beskyttelse mod kulde, stærkt varme og fugtighed.

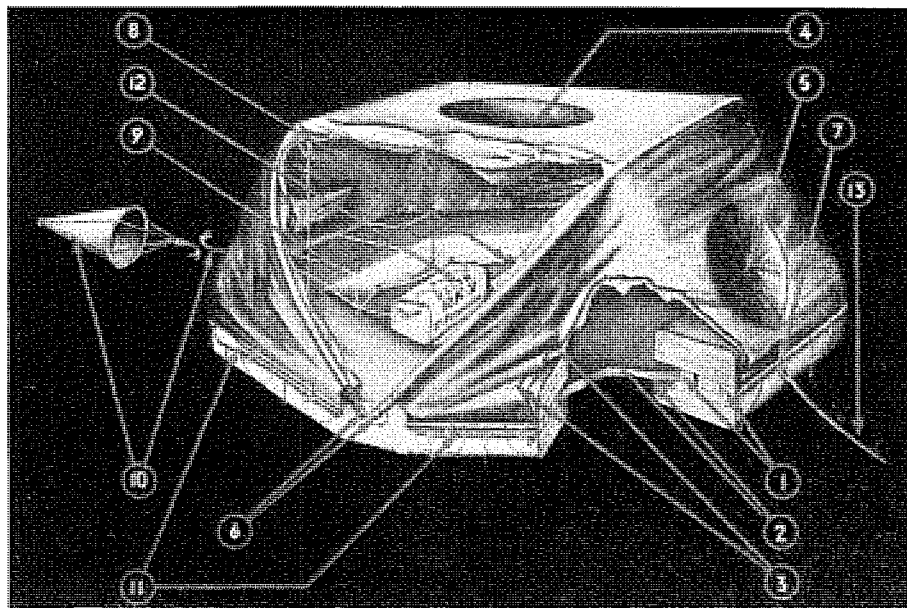
4. Regnvands-opsamler.

5. En af de to indgange. Er vandtæt, n r den er lukket.

6. To r rstivere, der er fastgjort til to beslag af galvaniseret stål; disse indretninger g r det muligt at skaffe en åbning, hvordan flåden end falder.

7. Ringbolte til bugsering.

8. Indvendige nylon-liner, ved hjælp af hvilke passagererne kan holde sig fast i stormfuldt vejr.



9. Hele fire nylon-lejdere, ved hjælp af hvilke man kan kravle op.

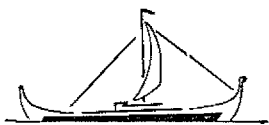
10. Drivanker med nylon-line.

12. Vandtæt forr dspakke.

11. To pagajer og en b dshage.

13. Bugsertrosse.

KNUD E. HANSEN



Consulting Naval Architects
Marine Engineers

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

»Jydesaga«

Frederik Ingerslev: Jydesaga.

Kr. 19,75. I kommission hos Gyldendal.

„Jydesaga“ er ikke en roman fra søen, selvom den handler om en fuldblods sømand. Den handler om traditioner, om menneskenes tanker og følelser i det foregående århundrede.

Forfatteren Frederik Ingerslev har på en mesterlig m de gengivet sine personer i et smukt og kultiveret sprog, som vil fange enhver læser, der er kommet udover knaldromanernes skrappe lektur.

Bøger som „Jydesaga“ viser dr. Ingerslev som en fin humanist. „Jydesaga“ spænder over et stort register — fra præcise filologisk-psykologiske iagttagelser over bredt refererende beskrivelser til høj patos. I det ydre er den to menneskers historie, Kirstens og Adams, i sin

indre holdning en personlig livsbekendelse, en hymne til slægten og sammenholdet, til kærligheden mellem to mennesker på trods af alt, til kvinden.

Dr. Ingerslev har sin rod i en tid, hvor hensynet til medmennesket gav sig andre og finere udtryk end almindeligt i dag. „Jydesaga“ viser hans evne til gennem et langt livs mange hændelser at finde ind til og fastholde de bevarende og opbyggende værdier i tilværelsen.

Moderne UNIFORMSHUER

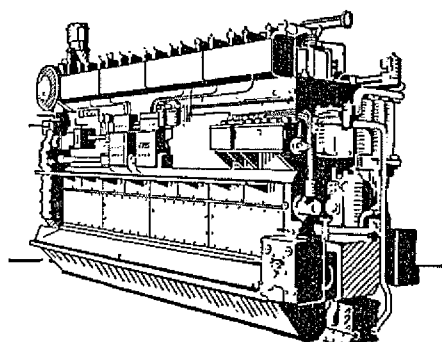
Guld- og Sølvgaloner
Guld- og Sølvbroderede Kr nse
Emaill fl g - Emaill emblemmer
Uniformsknapper



Danmarks  ldste Guldtrækkeri

DEUTZ

VERDENSMOTORISERINGENS ARNESTED



**10-3000 hk
HOVEDMOTORER
HJÆLPEMASKINERI**

INGENIØRFIRMAET

VISSO BENDZ

ØSTERGADE 11, K. MINERYA ✕1860
TELEX 2985
RESERVEDELSLAGER . VÆRKSTED

*For bedre forplejning
og økonomisk messe - service
til søs -*

**INSTALLER CELER-SYSTEM
SKIBSCAFETERIA**



SCANIX CORP.

Vesterport 235
København V
Palæ 6195-6196
Telegr. Scanixcorp

Celer-System: Største erfaring
Højeste kvalitet.

Over 170 skibe er blevet udstyret
med Celer-System siden 1950.



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 - TELEGR.-ADR.: MERSEK

Lys langs Norges kyst gennem 300 år

Det norske fyr- og vagervæsen arbejder under hårde vilkår

Norge har med sine fjorde og bugter en kystlinie på ca. 22.000 kilometer, hvilket er mere end strækningen fra Sydpol til Nordpol. Ved kysten findes der ca. 150.000 øer, og hvis man regner dem med, bliver kystlinien nemt dobbelt så lang. Det er klart, at der i et land med en så lang kystlinie og med så mange øer, holme og skær stilles store krav til søafmærkningen.

Det første officielle fyr tændtes for netop 300 år siden mellem Mandal og Farsund på pynten af Lindesnæs. Forslaget om et fyr på dette sted blev fremsat af lensmanden i Kristiansand, og den 16. juli 1655 fik en mand fra denne by, Povel Hansøn, kongelig bevilling til „for Livs Tid at holde Løchte og Fhyr paa Lindesnæs at aarligen 10. August at antændes og kontinuere indtil 10. Marts“.

Af gamle papirer fremgår det, at Povel Hansøn straks efter opførte et vagthus af tømmer og et „Taarn af Træ med Brandjern, Kuppel og Plader.“

Det første norske fyr havde sine fødselsvanskeligheder. Man ved ikke med bestemthed, hvilken dato det blev tændt, men da det endelig skete, slap brændslet hurtigt op. Hvis Hansøn ikke havde været en praktisk anlagt mand, havde det været sket med fyret på Lindesnæs allerede i efteråret. Men Hansøn satte store glasrunder i fyrbygningen og anbragte 30 talglys bag dem, og på den måde lyste fyret på Norges sydligste punkt op for de søfarende lige til april 1656. Så var det på grund af de lyse nætter ikke nødvendigt at holde fyret i gang før det følgende efterår.

Søfolkene gjorde vrøvl

Kongen havde givet Hansøn tilladelse til at drive fyret „for Livs Tid“, men i virkeligheden fik den smarte Kristiansand-borger kun en yderligere karriere som fyrmester på otte dage. Skønt han havde vist sig yderst opfindsom, da brændslet slap op, var søfolkene meget misfornøjede med lysstyrken, og især var det hollænderne, der gjorde vrøvl. Resultatet var, at fyret blev nedlagt.

Nu kan man måske indvende, at søfolkene da måtte være glade for dog at få *noget* lys i farvandet. Det havde de sikkert også været, hvis de havde fået det gratis. Men det fik de ikke, for Hansøn var ikke filantrop. Det var blevet pålagt alle skibe, både dansk-norske og udenlandske, der anløb Bergen og alle andre havne „øster mod Landet indtil Blaaus“, at betale een dansk skilling til fyrets drift af „hver Læsters Drægtighed“. Pengene skulle opkræves af tolderne de forskellige steder. Nu var det ganske vist ikke alle pengene, der tilfaldt fyrmesteren. Han skulle først og fremmest have dækket alle driftsudgifter, men af overskuddet tilfaldt det meste den danske konge, mens „noget Vist at tillægges efter

Erfaring hvad aarligen indbringes“ skulle gives til Hansøn.

I de næste 79 år var der intet lys på Lindesnæs, men i 1723 fik Jørgen Michelsen Bornholm fra Strømsø tilladelse til at bygge og drive et nyt fyr. Desuden fik han lov at bygge endnu et fyr på Markø. Nu udregnedes takster og fortjeneste på en lidt anden måde. Alle skibe, der passerede fyret, og som anløb „Hans Majestæts Havne“, skulle betale to skilling pr. Læster. En fjerdedel af de indkomne penge skulle statskassen have, og desuden måtte fyrmesteren hvert år af med 50 rigsdaler til Kongsberg kirke.

Kongen gav afkald på en indtægt

Michelsen Bornholm fik privilegium på at drive fyrene i tyve år, og den 1. februar 1725 kom der blus på for første gang under hans kommando. Hvad staten tager, giver den meget rødtigt fra sig igen, men historien *kan* dog opvise undtagelser. I 1736 gav dansk kongen afkald på sin fjerdedel af de indkomne penge og afkrævede til gengæld hele afgiften i Øresund.

Begge Michelsens fyr var meget simple. Fyrgrøden var placeret direkte på klippen, og bygningerne var de simpleste, man kunne tænke sig — også boligerne til betjeningen.

Denne gang lod det trods alt til, at søfarten var tilfreds, selv om taksten jo var fordoblet, siden Norges første fyr tændtes. I alle tilfælde blev privilegiet til fyrmesteren i 1742 forlænget for endnu tyve år.

Den næste fyrmester var en købmand fra Moss, Andreas Chrystie, der som grund for sin ansøgning bl. a. skrev denne pudsige sætning „... bekymret for en dydig kone og 8 børns Underholdning har resolveret at offerere den Kgl. Kasse at betale 2.000 Rdl. mod at nyde for sig og Arvinger i 20 Aar Fyrindkomsterne“. Dengang var det altså ikke bare konger, der „resolerede“, men iøvrigt må det have gået skidt med købmandsforretningen i Moss!

Fyrinspektør med kanon!

Da købmændens privilegium udløb, syntes staten, at det kunne være nok, og overtog selv fyrets drift og alle dets indtægter. Der blev ansat en fyrinspektør og nogle fyrpassere. Da fyret på Markø også kom til at sortere under statsebedsmanden, var det meget naturligt, at han blev anbragt på en holm i nærheden, hvorfra han havde udsigt til dem begge. Han blev bl. a. forsynet med en gammel 4 pundes kanon, hvis berettigelse synes ret dunkel. Men trods alt gjorde han ofte brug af den. I alle tilfælde skød han, hver gang ilden brændte ned på et af fyrene, for på den måde at vække fyrpasserne. Bagefter — eller næste morgen — tog han så af

stød i sin båd, og så vidste synderen, at en skylle var på vej!

Selv om den store utilfredshed med fyrenes pasning havde lagt sig allerede med det første fyrs sløjfning, skete det af og til, at søfarende beklagede sig. Men fyrpasserne havde det nu heller ikke så let, og det var ikke altid deres gode sovehjerner, der var skyld i, at fyrene brændte ned. Så sent som i 1807 beklagede en kaptajn sig, men anførte samtidig, at organisationen af kultransporterne til fyrene var yderst sle.

Brænde og brændevin!

Kaptajnen har utvivlsomt haft ret i, at kultransporterne var dårligt organiserede. I 1804 fik fyrdirektøren af generaltoldkammeret tilstået 3 rigsdaler om året „for havte Udgifter ved at give Brændevin ved forskellige Lejligheder“. Disse „lejligheder“ var bl. a., når der skulle fragtes kul til fyrene. Så måtte fyrdirektøren ofte spæde noget brændevin til som en del af betalingen!

Fra 1802 var det isvrigt slut med at opkræve afgifter for hvert fyr for sig. I stedet indførtes der fyravgifter for alle fartøjer, der passerede den norske kyst.

Også fyrenes udseende havde forandret sig en del i tidens løb. Indtil 1799 anvendtes vippefyre på Lindesnes, men det nævnte år byggede man et ni alen (!) højt fyrtårn af sten, hvorpå ilden anbragtes. På den måde havde søfarten også om dagen et mærke at sejle efter. 23 år senere blev fyret ombygget påny. Denne gang til et lukket fyr, der imidlertid stadig havde kul som brændsel.

Det var også slut med fyrinspektørens kanon, for i 1844, da fyret på Markø blev nedlagt, måtte inspektøren flytte til Lindesnes. Ruinerne af Markø fyr findes stadig.

I 1854 blev fyret på Lindesnes omdannet. Det fik linser og blev således langt mere effektivt. Men det var for lavt til, at strålebundterne fra linserne kunne nå langt nok, og i 1915 erstattedes stentårnet af et 16 meter højt, hvidt tårn af støbejern. Lysstyrken øgedes, men den gamle linse blev stadig anvendt. Først sidste år blev fyret gjort elektrisk, og i dag kan det med sine 4.310.000 normaltlys række 19,4 sømil. Selvfølgelig er fyret også forsynet med tågesignaler, og under gunstige vejrforhold kan denne sirene høres ti sømil bort.

Norge har 139 bemandede fyr

Ja, det var historien om Norges første fyr, som alle søfolk, der kommer til Oslo, kender. For mange norske søfolk er lyset fra Lindesnes den første og en meget kærkommen hilsen fra hjemlandet, når de vender tilbage til fjeldlandet efter en lang tur til fremmede havne.

Men det norske fyrvæsen er andet end Lindesnes fyr. Norge råder i dag over 139 fyr med fast vagt, men heraf er endnu kun de 60 procent forsynet med elektriske installationer, skønt nordmændene jo har elektriciteten meget billigere end vi. Men til gengæld ligger mange af de norske fyr så langt fra beboede egne og el-værker, at installationen af elektricitet er både besværlig og meget dyr. 78 af fyrene lyser stadig med petroleum og kun eet med gas.

Desuden råder det norske fyrvæsen over det svimlende antal af 2.381 fyr uden vagt. Kun de 220 af disse lyser ved elektricitet, 657 med gas og resten med petroleum.

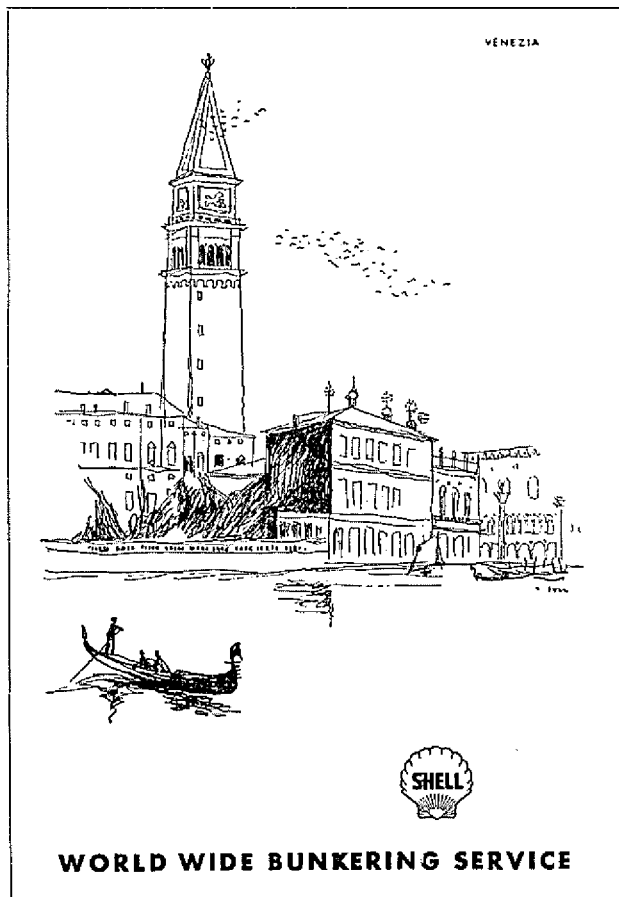
Der er 97 akustiske tågesignaler, 22 radiofyr, 2.000 flydende sømærker og omtrent 12.000 faste.

Til pasning af alt dette materiel over kolossale strækninger har fyrvæsenet kun tre deciderede vagertartøjer, to skibe til transport af olie og gas til de mange fyr, eet inspektionsskib, to „ingeniørskøtter“ og en del arbejdsfartøjer.

Det sidste af de norske fyr blev bygget i 1932. Det var Anda-fyret i Vesterålen. Antallet af fyr med vagt er isvrigt gået tilbage i løbet af den sidste generation, hvilket skyldes, at mange af fyrene indenskærs er blevet afløst af små fyr uden vagt. Isvrigt er fyrene også blevet mere vidrækkende, så at mindre og svagere fyr kunne nedlægges.

Søfarten kræver 1500 nye fyr

Antallet af automatiske fyr, der ikke kræver nogen fast betjening, stiger stadig, og der er endnu brug for mange nye. Søfarten kræver ialt sådanne 1500 nye automatiske fyr opsillet. Men fyrvæsenet kan ikke hekse og svarer, at det vil gøre sit bedste. Hvert år opsættes 30-40 automatiske fyr, så det vil vare nogen tid, før behovet er fuldt ud dækket. Der er også behov for flere flydende sømærker. Mer skønt det norske fyr- og vagervæsen ikke — som det danske — i den grad har isen til fjende,



ødelægges mange mærker hvert år. Ikke så få mærker bliver ødelagt af søens rasen. Helst skal de alle tages op og efterses hvert år for i mellemtiden at blive erstattet af andre for ikke at rådne eller blive helt overgroet. Men vagerfartøjerne kan ikke klare mere arbejde for øjeblikket, og så længe fyr- og vagervæsenet ikke får endnu et fartøj til mærkernes pasning, bliver det vanskeligt at opfylde søfolks og fiskeres krav om flere mærker.

Det norske fyr- og vagervæsen stræber efter at få samtlige fyr elektrificerede og peger på, at dette mål har nationaløkonomisk interesse, idet det jo er bedre, at man udnytter landets egen elektriske kraft i stedet for at bruge importeret brændsel til fyrene. Elektrificeringen begyndte iøvrigt først i 1928 og gik ret langsomt frem. Da krigen brød ud, var kun 23 af de bemandede fyr forsynet med elektricitet. Under krigen skete der ingen udbygning og modernisering, tværtimod, og derfor måtte man tage fat med ekstra styrke efter befrielsen.

En del af fyrene ligger sådan, at der forholdsvis let kan føres elektrisk kraft frem til dem, men da strømforsyningen efter krigen har været underkastet restriktioner på grund af ringe vandmængde og af andre årsager, må hvert fyr desuden have en reservekraftkilde, som det er dyrt at installere. Før udbygningen af de norske kraftværker med en fuldstændig udnyttelse af vandkraften er tilendebragt, vil det norske fyr- og vagervæsen derfor stadig have store problemer at slås med.

180 tyskere „erobrede“ Norges første fyr!

Naturligvis undgik heller ikke fyrvæsenet krigsskader. Flere fyr blev helt eller delvis ødelagt under krigshandlinger. En del af dem blev endog befæstet af tyskerne. Nu er de fleste af de fyr, der blev beskadiget eller sank i grus, bygget op igen. Denne opbygning har naturligvis kostet mange penge, der ellers kunne have været anvendt til en „normal“ modernisering. Iøvrigt bruges hvert år ca. 11 procent af de bevilgede midler, fyr- og vagervæsenet får, til nye anlæg.

Men for at slutte, hvor vi begyndte, kan det nævnes, at også Lindesnæs-fyret blev overtaget af tyskerne under den sidste krig. Ikke mindre end 180 artillerister sendtes ud på pynten og gik i gang med en ret stærk befæstning. Der opførtes svære luftværns- og kystbatterier rundt om fyret, der iøvrigt var slukket under hele krigen. Kun enkelte gange, når tyske konvojer — uden fjendens nærværelse — var på vej forbi fyret på Lindesnæs, blev det tændt. Ret megen gavn havde tyskerne ellers ikke af de dyre befæstninger, der jo forresten var betalt med norske penge, og i 1844 trak de sig tilbage til hovedlandet, fordi de frygtede for at blive omringet af de allierede.

Kanonerne ved fyret på Lindesnæs — både fyrinspektørens og tyskernes — er forlængst væk, og fyret virker igen i den fredelige søfarts tjeneste, men rundt om fyrtårnet kan stadig ses rester af løbegrave, bunkers og andre mindelser fra besættelsestiden.

Otto Ludwig.

Nu skal vi have et orlogsmuseum

Flådens historiske modelsamling er den rigeste og smukkeste marinehistoriske samling i Norden og uden overdrivelse en af de fornemste samlinger i Europa. Med beklagelse må det erkendes, at ingen kulturnation i dag værner så dårligt om et værdifuldt nationalt klenodie af denne art som netop den danske.

I Sverige, England, Holland, Frankrig og en lang række andre lande har man tidligt erkendt de marinehistoriske samlingers kulturhistoriske og nationale værdi og har værnet om dem og anbragt dem i passende omgivelser, således at de ikke alene har været tilgængelige for offentligheden, men at de også har kunnet præsentere sig for de inden- og udenlandske videnskabsmænd, der har besøgt dem for at drive kulturhistoriske, søkrigshistoriske og skibsbygningsmæssige studier.

I Danmark derimod er vore uerstattelige marinehistoriske samlinger omfattende århundredgamle modeller, våben, tegninger m. m. spredt for alle vinde og vil, dersom denne tingenes tilstand ikke hurtigt bringes til ophør, gå et skæbnesvangert forfald i møde.

Sådan begynder en historisk udredning, som Søværnets museumsudvalg har tilstillet pressen. Arbejdsudvalget, der består af kommandør S. E. V. G. Greve, formand, kommandørkaptajn R. S. Steensen, kommandørkaptajn T. Bjerre, kontorchef B. Munthe af Morgenstjerne og redaktør H. Hjuler, har nu fået midler til at arrangere en foreløbig udstilling i Nikolaj kirke for at Danmarks befolkning kan få anledning til at se nogle af de værdier, men indtil da har været nødt til at opmagasinere 15 forskellige steder til stor skade for samlingen.

Man håber på, at den projekterede udstilling vil få myndighederne og andre interesserede til at indse, hvor upåagtede disse nationale skatte er.

Da man føler sig fuldstændig overbevist om, at marinens historiske interesse også er danske sømænds interesse, idet de har samme udspiring, mener man, at denne udstilling kan skaffe midler til det påtænkte marinehistoriske museum.

Man appellerer til alle, der har samlinger, arkivaler eller andre ting, der har tilknytning til den danske marine, at tænke på disse ting, når det nye museum bliver en kendsgerning.

Vikingen vil med glæde stille sig til rådighed for enhver, der har interesse af at støtte denne for os alle så vigtige sag.

A. B.

BASSE & CO.

Amaliegade 33, København

Telf. Minerva 3232

Telegramadresser: »Damphetland« eller »Steampacific«

Fjernskrifer: no. 2250

★

D/S Hotland A/S - D/S Pacific A/S

Joint Owners I/S

A. H. Bassø Rederi A/S - Rederiet Bien A/S

Navarones kanoner

Cyldendal: Alistair MacLean: Navarones kanoner.

På dansk ved Michael Tejn. Kr. 19,75 hft.

Navarone er en græsk ø nær den tyrkiske kyst. Tidspunktet er 1944. Italienerne har holdt den øgruppe, hvortil Kheros hører, besat, men englænderne har taget den fra dem, og nu er tyskerne ved at erobre den. Kun Kheros holder englænderne endnu. Tyskerne er imidlertid ved at samle en invasionsflåde, og det er givet, at øens besætning på 1200 mand ikke i længden kan klare sig.

At undsætte dem er næsten en umulighed. Vejen til Kheros går gennem det smalle sund ved Navarone, hvor tyskerne har anbragt nogle mægtige kanoner. Man har

forsøgt at bombardere dem fra søen og fra luften, men uden held. Den eneste mulighed er at sprænge hele fortet i luften ved hjælp af sabotører.

Fem mand sendes af sted fra Cairo: Keith Mallory, den verdensberømte new zealandske bjergbestiger, den kæmpestore græker Andrea, kendt for sine lydløse drab, og amerikaneren Dusty Miller, sprængstofeksperten; endvidere den sejge, søkyndige Casey Brown og den unge løjtnant Andy Stevens, hvis liv er een lang, pinagtig, men sejrrik kamp mod frygten.

De sejler forklædt af sted på en lille græsk skude, bliver opdaget af en tysk patruljebåd, som det lykkes dem at sænke, kommer ud i stormvejr og skylles ind mod den mest utilgængelige del af Navarones kyst, således at de må bestige nogle stejle bjergtoppe og klippevægge for at komme frem til byen, hvor fortet ligger. Tyskerne opdager dem, de arresteres flere gange og bliver pint. Græske patrioter hjælper dem, men en af dem viser sig at være forræder.

Om denne hasarderede, tilsyneladende håbløse mission, der varede i fire enerverende døgn, beretter Alistair MacLean i „Navarones kanoner“ med samme briljante koncentrerede fortællekunst, som gjorde hans første bog, „H.M.S. Ulysses“, til en af disse års mest spændende krigsromaner.

„Navarones kanoner“ er ikke alene fængslende og handlingsmættet, den er samtidig gennemsyret af en tør angelsaksisk humor, der lyser op i og på en mærkelig måde understreger alt det nervepirrende og uhyggelige.

A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks, Cinders

RHUM NEGRITA

LIQUEURS BARDINET

BORDEAUX



Representant for Danmark:
ALBERT B. COHN'S EFTF. ved E. Pinner
KØBENHAVN K.

FRONOS 31 188

„Queen Mary“

et par meter fra tilintetgørelse

Et dystert og næsten ukendt kapitel i linerens historie

Kæmpelineren „Queen Mary“ udførte under den sidste krig et umådelig betydningsfuldt stykke arbejde i fredens tjeneste. Af så stor betydning var skibets indsats, at krigen måske var blevet forlænget med adskillige dage, hvis det og „Queen Elizabeth“ ikke havde været til disposition for de allierede. Da krigen var forbi, blev de to søsterskibe da også fejret næsten som krigens store sejrherre, Eisenhower og Montgomery.

Men der er eet kapitel i „Queen Mary“s krigshistorie, som er helt igennem tragisk. Det kendes ikke af ret mange mennesker, for da begivenhederne fandt sted, blev de holdt hemmelige, og der hviler stadig mystikkens skær over dem.

De to „Queen“s tilbagelagde under krigen tilsammen over een million sømil og transporterede omkring to millioner soldater over havene. Begge havde over 30 kanoner ombord, ligesom de var armeret med raketvåben. På alle tænkelige måder var de beskyttet mod miner og torpedoer. F. eks. var der i stævnen af hvert installeret et apparat, som udsendte lydbølger, og som skulle få eventuelle støjminer til at eksplodere i god afstand. Men farten var de to lineres bedste våben. Den gjorde de andre næsten overflødige. Ikke een eneste gang affyrede de to „Queen“s deres kanoner mod fjenden, som de ikke engang havde kontakt med på nogen af de mange og lange rejser. Ikke een eneste gang blev de angrebet af fjendtlige u-både eller fly.

„Queen Mary“s tragiske kapitel var så meget sørgeligere, fordi en anden af hovedpersonerne i det sejlede under samme flag som det selv. „Queen Mary“ blev kort sagt indblandet i en søulykke, der er en af de største i skibsfartens historie. Den store liner kolliderede med et britisk krigsskib og sendte 338 mand af dets besætning i døden.

Som troppetransporter var „Queen Mary“ den 2. oktober 1942 på vej med 15.000 amerikanske soldater til Europa. Trods en tæt tåge sejlede kæmpen med en fart af 30 knob for at slippe for eventuelle forfølgere. Tidligt på eftermiddagen befandt det sig 20 sømil nordvest for Bloody Foreland ud for Skotlands kyst.

Pludselig mærkede soldaterne nede om læ et voldsomt stød i skibet og hørte et øresønderrivende brag. Deres første tanke var, at „Queen Mary“ var blevet torpederet eller minesprængt. Men da de kom op på dækket, mødte der dem et overraskende og frygteligt syn:

„Queen Mary“ var sejlet lige ind i den store britiske krydser „Curacao“ og skåret den i to dele. Krydserens to halvdele befandt sig på hver side af den store liner. Det britiske orlogsskib sank i løbet af fem minutter. Mange af dets besætningsmedlemmer blev uden tvivl dræbt allerede ved sammenstødet, og mange nåede ikke

engang at komme op på dækket. Kun 58 mand blev reddet.

338 engelske officerer og orlogsgaster blev suget ned i dybet med „Curacao“ eller slået ihjel af „Queen Mary“s kæmpemæssige propeller, der vedblev at piske rundt.

Det er aldrig blevet opklaret, hvordan den sørgelige katastrofe egentlig skete. Men det står fast, at de to skibe ramte hinanden i en vinkel på 90 grader.

Først i 1947 kunne man holde søforhør, men på dette tidspunkt var katastrofen allerede på så lang afstand, at den ikke var i frisk erindring. Der foreligger hele to versioner af, hvordan kollisionen skete.

I den ene af versionerne hedder det, at „Queen Mary“s udkig varskoede en u-båd om bagbord, hvorefter der straks blev slået alarm. Ifølge forholdsordrer i sådanne tilfælde crejede lineren straks til styrbord med fuld kraft på maskinerne. Så hurtigt skete det alt sammen i den tætte tåge, at officererne om bord på „Curacao“ ikke fik tid til at reagere, siger versionen. Men dette er jo kun gætterier. De fleste af de officerer og menige om bord på krydseren, som virkelig kunne have fortalt, hvordan ulykken tog sig ud set fra „Curacao“, gik ned med krigsskibet.

Nogle amerikanske soldater om bord på „Queen Mary“ fortalte imidlertid, at „Curacao“ sejlede rundt i cirkler omkring lineren og stadig kom den på nærmere hold. Til sidst var krydseren så klods på, at en ulykke ikke var til at afværge.

Under søforhøret i 1947 fastsloges det, at krydseren havde ansvaret for ulykken, hvilket synes at støtte den anden version. „Queen Mary“ blev under sagen frifundet for al skyld.

Men der findes endnu en skildring af den ulykkelige hændelse. Den er næsten for fantastisk, til at man tør tro på den. Men helt forkaste den tør man heller ikke, og mange Cunard-folk mener, at denne tredje version er rigtig. Det påstås, at en af officererne om bord på „Curacao“ beordrede krydserens rorgænger til at holde en kurs, der skar „Queen Mary“s, fordi han ville fotografere lineren på klods hold. Denne forklaring synes at bekræfte den anden version, der jo går ud på, at „Curacao“ sejlede rundt om lineren i stadig snævrere cirkler. Men man vil selvfølgelig helst tro, at en officer i den britiske flåde ikke ville være så letsindig for at få et godt billede, og at man om bord på „Curacao“ har fattet mistanke til det store skib og derfor har nærmet sig det for at tage det i nøjere øjesyn.

Om bord på „Queen Mary“ blev ikke een eneste såret ved sammenstødet, og selve det store skib led kun forholdsvis ubetydelig skade. Lineren ramte krydseren

direkte med stævnen, som krøllede sammen. En del af forskibet fyldtes med vand, men dette kunne knap nok ses på anningsmærkerne. De vandtætte døre og skodder holdt, og lineren mistede intet af sin sødygtighed. Derimod blev farten sat ned til det halve. Med en fart af fjorten knob sejlede „Queen Mary“ i havn gennem et farvand, der var særlig hjemsoget af tyske u-både. Havde lineren mødt en af disse, havde den — trods sine våben — været et forholdsvis let bytte. Den store fart var nemlig det eneste punkt, hvorpå „Queen Mary“ og dets søsterskibe var u-bådene overlegne.

Det viser sig iøvrigt, at de 15.000 amerikanske sol-dater om bord på „Queen Mary“ havde været døden endnu nærmere, end de selv troede. Forude om bord i „Curacao“ lå nemlig en mængde dybdæbomber. Lineren borede sig igennem krydseren kun nogle få meter fra det sted, hvor dybdæbomberne befandt sig. Og efter kollisionen kurede krydserens forskib hen langs siden på „Queen Mary“ med en voldsom larm. Det var således kun et par meter og et næsten usandsynligt held, der skilte kæmpelineren fra en grusom skæbne.

Havde „Curacao“s ladning af dybdæbomber eksploderet i kollisionøjeblikket eller ved den nære kontakt med „Queen Mary“s skibsside umiddelbart efter, ville lineren uden tvivl have fulgt krydseren med ned på havets bund. I så tilfælde var overhovedet *ingen* fra „Curacao“ blevet reddet og vel meget få fra „Queen Mary“.

Ludwig.

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


A. DRAGSTED
AKTIESELSKAB
KGL. HOFJUVELERER OG HOF-GULDSMED
established 1854
Bredgade 17 . Copenhagen K. C. 5576

Altid et righoldigt lager af jubilæumsgaver

Fra søretten

Ved et genconcerteparti af 4. april 1955 befragtede firmaet Hydrochemi, det kaptajn M. P. Almlund tilhørende m/s „Seine“ til at føre en ladning vaseline i tromler fra Hamburg til Gdynia. I certepartiet var bl. a. indeholdt bestemmelse om rederens ansvar for forkeret eller forsømmelig stuvning af godset, hvorimod det ikke i certepartiet var angivet, at tønderne førtes som dækslast.

Den 18. april 1955 kom skibet nær Bornholm ud for hårdt vejr, og 151 og de på dæk indladede tromler til en værdi af godt 34.000 kr. rovsede over bord. De private assurandører udbetalte derefter som ladningsassurandører dette beløb til firmaet Hydrochemi på købernes vegne, og da Hydrochemi mente, at tabet af dækslasten skyldtes, at den ikke havde været surret og iøvrigt ikke forsvarligt stuvet, anlagde forsikringselskabet på Hydrochemis vegne sag mod kaptajn Almlund ved sø- og handelsretten til betaling af de nævnte 34.000 kr.

Kaptajn Almlund påstod sig frifundet, subsidiært mod betaling af et mindre beløb fastsat i overensstemmelse med sølovens regler om begrænsning af rederansvaret.

I sin konklusion bemærkede sø- og handelsretten, at der ikke var tilvejebragt fornøden klarhed om placeringen, afsprosnings og surringen af tønderne, men selve den omstændighed, at tønderne var anbragt i to lag, indebar en ekstraordinær risiko, som burde være imødegået ved særligt vidtgående foranstaltninger for at undgå, at tønderne gik i drift i dette hårde vejr. Retten fandt, at den bevisusikkerhed, der var m. h. t. forsvarligheden af placeringen, surringen og afsprosnings af dækslasten efter almindelige bevisbyrderegler måtte gå ud over kaptajnen, der følgelig blev anset ansvarlig for tabet.

Da der ikke i konnossementet var anført, at de tabte tønder førtes som dækslast, måtte skibets ansvar bedømmes efter den bestemmelse i konnossementsloven, hvorefter godsets værdi er afgørende for rederens ansvar og kaptajnen dømtes herefter til at betale hele det tab, befragteren havde lidt.

Dom afsagt den 3. november 1956.



KGL. HOFMØBELFABRIKANT
C. B. HANSENS ETABL.

BREDGADE 32
København K.

Central 386 — 11,386 — 11,585

Et romantisk forlis

En sandfærdig beretning om havets mærkelige spil med menneskeskæbner

Af captain Barry O'Brien

„Loch Ard“ var et smukt, lille fulcrigget skib på 1.523 brutto-tons. Messrs. Aitkin, Lilburn & Company i Glasgow havde aldrig ejet et skønnere skib, og det ville sige en hel del. Men ikke desto mindre var dette fartøj uheldigt. På sin jomfrurejse i 1873 mistede det masterne to gange, og et år eller to senere var det nær ved at totalforlise på Calcutta-floden.

„Loch Ard“ var een af fire jern-clippere søsat fra Connell and Company's værft i Glasgow. Navnene på de tre andre var: „Asia“, „Africa“ og „America“. På en rejse fra Newcastle i New South Wales til San Francisco forsvandt „Asia“, og man hørte aldrig noget til det siden. En lignende skæbne indhentede „Africa“ og „America“, og i 1878, ikke engang fem år efter søsætningen, led „Loch Ard“ et ulykkeligt endeligt. I løbet af de få år, skibet havde sejlet, havde det haft fem kaptajner. Tre af disse var allerede døde, da captain Gibbs, dets sidste fører, mistede livet om bord.

Et „ulykkeskib“, om De vil. Men alle holdt af det. Sådan forstod jeg det i alle tilfælde, da jeg i begyndelsen af dette århundrede tjente min aspiranttid i „Loch Line“. Måske var der noget forhekset ved det skibsværft, hvor det blev bygget. Hvem ved?

På sin sidste, skæbnesvangre rejse sejlede „Loch Ard“ fra London mod Melbourne. Afrejsen fandt sted den første marts 1878. Der var fjorten passagerer på første klasse og otte på anden. Besætningen var på tredive mand. Skibet var lastet med 3.275 tons stykgods. Blandt passagererne på første klasse var en Dublin-læge ved navn Carmichael, hvis hustru, fire døtre og to sønner udgjorde klassens øvrige passagerer.

Det var doktorens mening at starte en praksis i Melbourne. Men der ventede den stakkels mand og hans familie en tragedie om bord. De øvrige passagerer om bord var for størstedelens vedkommende unge mænd, der ville søge arbejde i Australien.

Kaptajn Gibbs førstestyrmand hed McLachlan. Han var hjemmehørende i Glasgow og havde sejlet i flere af Loch Lines skibe. Andenstyrmanden hed Baxter. Tom Pearce, historiens helt, var 19 år og den ældste af de fire aspiranter. Enkelte kaldte ham en „Johnas“, en ulykkesfugl, fordi han havde lidt skibbrud før, nemlig ud for Port Phillip Heads med et skib ved navn „Elisa Ramsden“. Desuden havde hans far mistet livet ud for den australske kyst.

På det meste af „Loch Ard“'s sidste rejse skete der næsten intet af betydning. Captain Gibbs, der altid ville bringe sine passagerer hurtigt frem, men alligevel ikke ville udsætte dem for unødigt fare, pressede ikke skibet på nogen måde. En rejse på 90 dage til Australien var noget, ethvert skib kunne være bekendt, plejede han at sige, og det så virkelig ud til, at „Loch Ard“ ville fuld-

føre sin sørgelige rejse på netop dette antal dage. Den 29. maj befandt skibet sig nemlig, ifølge førerens beregninger, 150 sømil sydvest for Cape Otway på kysten af South Victoria.

„Vi skulle kunne ankre i Hobson-bugten i morgen eftermiddag,“ sagde captain Gibbs til sine passagerer, og den aften begyndte alle at pakke og gøre sig klar til at gå i land.

Imidlertid var vejret begyndt at blive dårligere. En frisk vind af sydsydøst peb i riggen, og det så ud til, at den ville vokse til storm. Captain Gibbs var meget ivrig efter at få et glimt af Otway-fyret, før stormen kom, og da han følte sig overbevist om, at skibet var godt sønden for Cape Otway, styrede han ostnordost.

Hvad han ikke vidste — fordi et tæt skydække havde forhindret ham i at tage stedbestemmelser ved hjælp af solen og stjernerne i de sidste 48 timer — var, at skibet befandt sig omtrent 50 sømil vestligere end beregnet. Følgen var, at den ostnordostlige kurs bragte fartøjet på den forkerte side af Cape Otway, og lidt over klokken fire den næste morgen skimtedes truende land ret forude. Få øjeblikke senere meldtes om brænding.

På det tidspunkt sejlede „Loch Ard“ for kun tre topsejl. Skibets fart målttes til fire eller fem knob, og en moderat storm blæste ind på styrbords bov. Kaptajnen, der var klar over farer, beordrede alle mand på dækket og gav samtidig styrmanden ordre til at lade sætte flere sejl. Det var hans mening at bringe skibet rundt, så vinden kom ind fra bagbord, men på grund af at svære søer rullede frem fra syd, nægtede skibet at vende. Derfor beordrede han begge ankre ud, og samtidig blev en mand sat til at lodde.

Styrmanden, der et par døgn forinden havde set til ankrene og befundet dem i orden samt set, at kæderne var sjækket i, gav ordre til at lade gå. Da han så først det ene og derefter det andet anker gå til bunds med et forfærdeligt spektakel fra kæderne, vendte han sig mod tømmermanden og sagde i en barsk tone: „I alle tilfælde driver hun ikke på land med disse ankre i klydsene.“

Det så først ud til, at ankrene ville holde, og for at hjælpe dem i deres bestræbelser bjergede besætningen hver en klud om bord. Angstfulde minutter fulgte, mens man ventede for at se, om ankrene virkelig holdt.

Men pludselig råbte manden med lodlinen:

„Vi driver, Sir!“

Der var ingen tvivl om, at han havde ret, for selvom det stadig var helt mørkt, kunne man nu tydeligt se den ildevarslende kyst, der bestod af farlige klipper med dybe slugter.

Det er muligt, at captain Gibbs havde gjort sig

skyldig i fejlagtig navigation, men i alle tilfælde kan der ikke med rette siges noget ufordelagtigt om hans kølige, velovervejede og dygtige sømandsskab, da faren for et forlis lurede forude. Da han så, at ankrene ikke holdt, gav han styrmanden ordre til at lade sætte sejl igen.

„Skød topsejlene!“ lød råbet, og mens nogle af folkene var i gang med dette, var resten travlt beskæftiget med at gøre forsejlene klar.

På det tidspunkt var „Loch Ard“ næsten klods til vinden, og der var således stadig håb om, at det ville komme fri af kysten ved at få vinden bagbord ind. Før manøvren var fuldført, tog skibet imidlertid grunden.

Indtil nu syntes passagererne ikke at have haft forståelsen af den fare, der lurede på dem, men da de mærkede stødet gå gennem skibsskroget, kom de styrtende op på poop'en, kun iført nattøj. Captain Gibbs beordrede dem til at tage varmt tøj på og derefter iføre sig deres redningsveste. Så gav han besætningen ordre til at gøre fartøjerne klar.

Endnu en gang tog skibet grunden, og derefter stampede det flere gange mod klippebunden, så skroget gennemrystedes. Med et brag faldt dele af rigning og master ned. Samtidig begyndte søerne at vælte ind over skibssiden, og der lød en uhyggelig støj, når den havarerede rig vaskedes frem og tilbage over dækket. Tom Pearce arbejdede sammen med andre medlemmer af besætningen med bagbords redningsbåd, hvis gjerder og udstyr var skyllet bort af søerne. Pludselig brød en kæmpesø over skibet og trak fartøjer og folkene ved dem i havet.

Da Pearce igen dukkede op til overfladen, befandt han sig under det ene af fartøjerne, der lå med bunden i vejret. Han holdt sig fast til en af tofterne og besluttede at blive, hvor han var, fordi han her var i læ for vind og søer, men alligevel i vand til bæltestedet.

For at kunne få luft havde Pearce taget bundpropfen ud af båden, og da dagslyset begyndte at skinne ind gennem hullet i bunden af båden, dykkede han ned under lønningen og ud på siden af båden for at finde ud af, hvor han var.

„Loch Ard“ var sunket, og alt, hvad der var synligt af skibet, var dets mesanmast, der stak op af vandet. Havet var fuldt af vragskud, og hist og her så han lignende af de ombordværende, som af søerne gang på gang blev slået mod klipperne. Hvis båden, til hvilken Pearce klamrede sig, også var blevet slået mod klipperne, ville det uden tvivl have kostet ham livet. Men takket være et mirakel drev fartøjet ind gennem en af klippens kløfter, som den dag i dag bærer navnet Loch Ard-kløften.

Åbningen, gennem hvilken Pearce og båden nu drev ind, førte ind til en lille, halvcirkelformet bugt med en stribe sand ved kanten. Pearce, der lod båd være båd, var en god svømmer, og han kæmpede sig nu ind mod land. Da han endelig nåede fre'st op på sandet, sank han sammen af udmattelse og faldt i en dyb søvn.

Han blev vækket ved at høre et menneske råbe om hjælp. Han rejste sig hurtigt op og stirrede ud mod kløftens åbning. Her så han en eller anden klynge sig

til en rundholdt, der også drev ind gennem revnen i klippen. Igen sprang han ud i vandet og svømmede den nødste til hjælp.

Da han nåede frem til rundholdten, så han, at den halvt druknede skikkelse, der klyngede sig til den, var en ung pige — en af lægens døtre. Hun hed Evelyn og var på samme alder som han selv. Dette var romantik, om De vil! Men Tom Pearce var ikke oplagt til at tænke romantisk. Først og fremmest gjaldt det om at få pigen i land, og idet han greb fat i hendes tøj med den ene hånd og klemte hende ind til sig, svømmede han igen ind mod sandet.

Pigen var helt udmattet, da han greb fat i hende, men den unge Pearce havde godt med kræfter, og da han først havde fået hende frelst i land, fandt han hurtigt på råd. En kasse med brandy var drevet ind på selve sandstranden. Den brød han op og lod hende drikke en ordentlig slurk, hvorefter han også selv tog en. Så dækkede han hende til med et tørt klædningsstykke, han havde ladet blive på land, da han sprang ud efter hende. Hun faldt nu i søvn, og han klatrede op ad den bratte klippeside for at søge hjælp.

Snart efter så han spor af en hest og mødte så en rytter, der tjente hos en mr. Gibson, som ejede en fårefarm ca. ti kilometer borte. Da rytteren hørte hans historie, galopperede han af sted for at underrette sin arbejdsgiver og anmode ham om hjælp, og to eller tre timer senere ankom mr. Gibson med en skare mænd til strandingsstedet, der viste sig at ligge ca. 35 sømil vest for Cape Otway.

Evelyn Carmichael, der efter sønnen havde kommet sig lidt, blev hjulpet op ad klippesiden, og til hest blev hun bragt til farmen, hvor hun kom under mrs. Gibsons kærlige pleje. To eller tre dage senere blev Tom Pearce og pigen ledsaget til Melbourne, hvor hele byen var mødt op for at hilse dem velkommen på Spencer Street banegården. Den kendsgerning, at de var de eneste overlevende fra skibsforsøret, gjorde dem til genstand for stor interesse og sympati hos befolkningen.

På deres egen naturlige, gæstfri facon tilbød hundreder af australiere miss Carmichael et blivende hjem, men den unge pige besluttede at vende tilbage til sine slægtninge i Irland. Det skal imidlertid bemærkes, at Victorias regering insisterede på at betale hendes rejse tilbage.

Da hun blev udspurgt om de sidste minutter om bord i „Loch Ard“, fortalte hun, at da først redningsbådene var blevet skyllet bort, fik alle passagererne ordre til at stille på poop'en iført deres redningsveste. Hun stod her ved siden af sin far og sin mor, sine brødre og søstre, da en vældig sø brød over skibet og trak hende med sig. Først klamrede hun sig til et hønsebur, men det blev snart skilt i småstykker af søerne. Så fik hun tag i en knækket rundholdt, til hvilken hun stadig klamrede sig, da Tom Pearce kom hende til undsætning.

Tom Pearce blev hædret med Royal Humane Society's guldmedalje, og Victorias regering gav ham et guldur med inskription og kæde. Loch Lines redere

udnævnte ham til andenstyrmand om bord i et af sine skibe i Melbournes havn, og før Evelyn sejlede hjem, var de to unge mennesker sammen til en fest i regeringsbygningen.

Et år eller to senere ville skæbnen, at Tom Pearce — for tredje gang i sit liv — led skibbrud. Denne gang var det om bord i „Loch Sunart“, der drev ind på Skulmartin-klippen ud for Ballywater i Irland.

Det fortælles, at han blev skyllet i land bevidstløs og næsten for fødderne af Evelyn Carmichael, der tilfældigvis opholdt sig sammen med nogle venner i et nærliggende hus.

Ifølge historien — men her kan jeg ikke længere garantere for sandheden — plejede hun ham, til han igen blev rask, hvorefter de noget senere giftede sig.

Søen kan både være grusom og venlig. Imidlertid fik Tom Pearce sig en søn, som samtidig med mig sejlede i Loch Line. Denne søn mistede livet som aspirant om bord i „Loch Vennacher“, da dette skib blev slået til vrag ud for Kænguru-øen i det sydlige Australien i 1905.

Det fortælles, at Tom Pearce aldrig overvandt dette slag. Kort efter trak han sig syg og nedbøjet tilbage fra søen, og i december 1908 døde han, kun 49 år gammel.



DE SPØRGER - JURISTEN SVARER

En skibsofficer, der måske omgås med planer om at indgå ægteskab, har forespurgt, om han kan fæste tiltro til et forlydende om, at sømænd på grund af de særlige forhold, de lever under, er berettiget til at opnå kgl. bevilling til at indgå ægteskab uden forudgående lysning (populært kaldet „kongebrev“) uden det sædvanlige gebyr.

Redaktionen beklager imidlertid at måtte meddele, at sømænd ikke på dette punkt har noget fortrin fremfor andre danske borgere, idet frihed for at svare gebyr ved meddelelse af en bevilling som den omhandlede udelukkende afhænger af, om den pågældende kan karakteriseres som ubemidlet. Om dette er tilfældet, beror såvel på indtægt som på formue, og man går ikke meget galt, om man her regner med sygekassegrænsen.

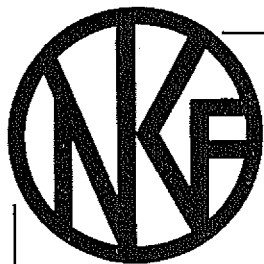
Ved De

at der længe kun var eet rederi, som anvendte sidelanterner på sine skibe, før det blev obligatorisk gennem internationale bestemmelser?

Det var skotten Samuel Cunard, grundlæggeren af den senere så kendte Cunard-line, der ved oprettelsen af sit rederi i 1840 indførte toplanternen samt den grønne styrbords- og den røde bagbordslanterne på sine fartøjer.

Mange betydende søfartsnationer indførte disse lanterner på deres skibe efter århundredskiftet, idet de først omkring dette tidspunkt underskrev de internationale søfartskonventioner.

H. N.

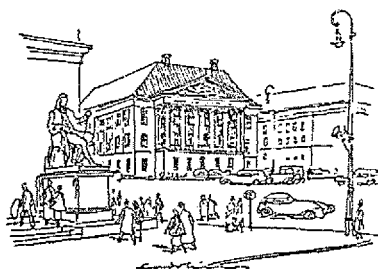


Kulsyre
til brandslukning

Tør-is
til konservering
af fødevarer



Nordisk Kulsyrefabrik A/s
Gl. Kagevej 7. København Valby. Tlf. 30 05 55 - Telex 5684
JYDSK KULSYRE- OG TØR-IS FABRIK A/s
HORSENS - TLF. 2 35 22 - Telex 4384



HANDELSBANKEN

HOVEDSÆDE:
HOLMENS KANAL 2
KØBENHAVN K



93 AFDELINGER
OG FILIALER OVER
HELE LANDET

— den moderne bank med de gode traditioner

DE FORENEDE BUGSERSKABER
KØBENHAVN

„Bertha“s forlis i den engelske kanal

For cirka 50 år siden skete der mange store begivenheder. F. eks. døde kong Chr. IX og dronning Victoria af England. Det danske lurmærke på det fine smør blev indført. Ellehammer foretog sin første flyvetur. Og henad den dejlige sommertid i juni måned skulle kong Håkon og dronning Maud krones i Tronheims domkirke. Det var blot en enkelt række af de betydelige ting, der skete og som fyldte aviserne; men de, som læste bladene fra den 21. juni 1906, ville også i spalterne læse om et telegram fra London. Og i det telegram meldtes om „Bertha“s oversejling i Kanalen.

Det er underligt for mig, nu efter 50 års forløb, at tænke på de store begivenheder, der kom til at betyde så meget for mig. Hvorfor skulle jeg reddes, og alle de øvrige sætte livet til?

Det er det store spørgsmål. Kun Gud ved, hvad dette dramatiske forlis havde at betyde for alle de, der rantes hin nat, og som alle skulle omkomme i bølgerne; men at jeg, der reddedes på underlig måde, aldrig vil kunne glemme denne stund, og som heller aldrig nogen sinde kan få takket min himmelske fader og skaber tilstrækkeligt, det kan vistnok enhver forstå. Jeg er Gud uendelig taknemmelig, at jeg slap levende fra den sørgelige begivenhed.

I det følgende meddeles en del om, hvorledes det hele formede sig:

I marts 1906 forlod „Bertha“ Rio Grande do Sul i Brasilien. Min fader førte den. Vi var 10 om bord. Samme dag vi forlod Rio Grande med en ladning saltede oksehuder, der var ca. 12.000 stk., snublede min fader på et af lejderens trin; de var lidt slimede eller glatte. Samme dag forlod også „Mærdor“ ført af kaptajn Mørck Rio. Det gik kun langsomt langs østkysten af Brasilien. Passaten var ganske god. Men vi var mest optaget af min faders sygdom; thi han havde pådraget sig en skade, da han snublede. Han ville dog ikke af styrmandene og underskrevne lade sig overtale til at søge havn. Og det skete så efter en måneds forløb, at min fader mistede bevidstheden og i en lille uge ikke var klar. I den periode havde vi fået vinden fra en anden kant og kunne ikke søge havn eller praje andre skibe. Anden påskedag lukkede min fader sine øjne og blev sænket i havet dagen efter på 2° nordlig bredde. Det var en trist tildragelse; og jeg var meget betænkelig ved, hvorledes det hele skulle ende; men det gode ægtepar, passagererne snedker Niels Sonnichsen og hustru, Karen, begge fra Sønderho, hjalp mig meget og stod mig bi med råd og dåd.

Efter lang tids sejlads nåede vi Falmouth den 3. juni. Førstestyrmænd Jørgensen fra Frederikshavn var blevet udnævnt til kaptajn.

Jeg havde aldrig haft lyst til at pløje søens bølger;

og jeg glædede mig til, at det snart kunne få en ende, så jeg kunne slippe i land og påbegynde min læsning til seminariet.

Vi lå i Falmouth til den 8. juni, så stak vi i søen og skulle påbegynde den sidste rejse hjem til Hamburg. Det var min hensigt straks efter afmønstringen at rejse hjem til Fanø. Og så skulle jeg ikke vide mere af et ophold på et skibsdæk.

Det gik kun langsomt gennem Kanalen. Vi havde modvind og tåge så godt som hver dag. Og det skete flere gange, at det så ud som om, vi skulle blive oversejlet; men det gik da godt indtil den 20. juni. Den dato glemmer jeg aldrig. Henad eftermiddagen den dag, da vi havde passeret Beachy Head og Dungeness, begyndte det at blæse op til frisk kuling af sydvest. Og holdt den vind sig i et døgn, kunne vi forvente at være i Hamburg næste dags aften.

Forinden ankomsten til en havn skulle alt være i den fineste orden. Alt messing- og kobbertøj skulle være skinnende blankt. Det arbejde påhvilede mig, fordi jeg i 2½ år havde passet kabyssen; men alt var også i orden. Kun de hvide skodder inde i kabyssen manglede. Jeg ville stå op den morgen kl. 3, i stedet for kl. 4, og så skure og vaske skodderne, så der let kunne smøres noget maling på siderne. Og den aften gik jeg også en time senere i seng eller til køjs, end jeg ellers plejede at gøre; thi når arbejdsdagen er fra kl. 4 morgen til kl. 19 aften, så skal man nok vide at få tilstrækkelig søvn fra kl. 20.

Det interesserede mig at se på trafikken gennem dette stræde ved Dover. Og jeg så jo, at lanterne, såvel side som agter blev sat ud. Det manglede sandelig også bare, om man ikke på sådan et sted passede på at have dem i den fineste orden.

Endelig kl. 21 gik jeg til køjs med tanken om, at det nu var sidste nat om bord, og om et døgn skulle farten gå hjem til Nordby fra Hamburg. Jeg havde jo været ude i omtrent 3 år. Straks man havde vattæppet over sig, plejede søvnen at indfinde sig øjeblikkelig. Således også hin uforglemmelige aften. Efter et par timers hvile vågnede jeg ved at høre skipperen råbe: „Alle mand på dæk!“ Hel klar over det var jeg ikke; men at der måtte være noget galt, slog mig. Straks lød råbet påny: „Alle mand på dæk!“ Nu blev jeg aldeles lysvågen. Så lød det for tredje gang: „Alle mand på dæk!“ Med lynets fart hoppede jeg ud af køjen i agterkahytten, hvor jeg havde mit rum. I en fart tog jeg de tre-fire trappetrin, der førte op til agterdækket. Ved min side befandt sig Karen Sonnichsen og hendes mand (de havde alt tøjet på; jeg kom i det blotte linned) og kaptajnen og styrmændene. Rorsmanden stod ved rattet. Mens jeg stod og skuede hen over kahytstaget, var der

ikke een, der sagde et ord. Vi stod alle som forstenede. Jeg så en stor damper støvne vinkelret ind på „Bertha“. Det drejede sig kun om sekunder, så skar damperen vort skønne skib i to stykker. Påsejlingen skete mellem fokke- og stormast. „Bertha“ begyndte straks at synke. Og da vandet hurtigt trængte sig ind — vi lå jo meget dybt: huderne lå i den bare saltlage — for den tanke gennem min forstand: hvorledes vil det her ende. Og ganske uvilkårlig for det gennem mit hovede: „Selv om det er en stor halje, så styrt dig ud i den; thi du kan jo dog svømme.“ Og lige som jeg sprang ud, lød det fra Karen Sonnichsens mund: „Herre Jesus!“ Jeg var i vandet, blev trukket en del med ned i det frådende hav, mens „Bertha“ sank; men jeg var dog i yderkanten af hvirvelen, som altid opstår, når noget synker. Da jeg kom op til havoverfladen, var jeg i nærheden af skruerne på damperen, der havde påsejlet. Det kan nok være, at jeg passede på ikke at komme i berøring med dem.

Nogle redningkranse udkastedes fra damperen. Jeg fik fat i een; men den var så tung, at jeg ikke godt kunne svømme med den, så jeg gav slip på den. Rigtig nok betænkte jeg mig lidt; men efter at jeg i tankerne havde henvendt mig til Gud og bedt om hjælp, følte jeg mig rolig. Og den samme „stemme“, som jeg tidligere syntes at fornemme, sagde: „Tag den med ro, endelig rolig; men spar på kræfterne.“

Det gjorde jeg, mens jeg lå der i bølgerne mellem England og Frankrig. Jeg var ængstelig for med strømmen at blive ført ud i Vesterhavet; thi jeg tænkte, der var større mulighed for at blive hjerget nær ved Dover. Damperen standsede, sendte en båd ud. Jeg havde vel ligget mellem 30 og 40 minutter i bølgerne, da båden nærmede sig stedet, hvor jeg lå. Og så råbte jeg, så godt jeg kunne. De fandt mig, halede mig indenbords. Det var et held, at mine underbenklæder under svømningen let sparkedes af. Da jeg sad i båden, sprættede en af matroserne min våde uldtrøje op. Jeg fik noget af hans varme tøj på. Så søgte de endnu et stykke tid efter andre overlevende; men da de ingen fandt, roede de tilbage til damperen. Her ved ankomsten til den, blev jeg straks ført hen til styrmandens kahyt. De spurgte, hvad skibet hed, hvor det var fra, hvor det skulle hen, hvad jeg hed, og hvor mange, der fandtes om bord. Jeg fik at vide, at damperen hed „American“, tilhøre Standard Oil, at den var i ballast, kom fra Antwerpen, på vej til New York. Det var en tankbåd på godt 10.000 tons. Den blev liggende for at søge i nogle timer; men ved 3-tiden signalerede den ind til Dover. Imellem 3 og 4 kom en båd ud. Jeg havde fået noget af kaptajnens tøj. Straks da styrmanden talte til mig, spurgte han, hvad jeg ønskede. Jeg tror, jeg fik et glas vin og en kop kaffe. På havnemolen i Dover blev jeg sat i land. Af folkene i båden fik jeg oplysning om, hvor jeg kunne finde sømandshjemmet. Det fandt jeg. Dørklokken var let at få øje på. Og længe varede det ikke, før der blev lukket op. Jeg fortalte, hvem jeg var, og hvad grunden var, at jeg havde forstyrret dem i

deres gode søvn. De var glade for at hjælpe mig. (Ja, hvor skylder vi sømandshjemmene meget; det kan ikke betales). De førte mig til et værelse, hvor jeg kunne lægge mig til at sove; men hvem tænker på søvn sådan en morgen? Hvad gjorde jeg? Jeg bøjede mine knæ, lagde mig ned på tæppet foran sengen, foldede mine hænder, sendte en bøn og tak op til min himmelske fader, der havde hjulpet mig levende i land.

Så snart der blev røre i hjemmet, bad jeg dem om at vise mig vej til den danske konsul. Jeg blev ført derhen. Ringede på. Da konsulen åbnede døren, fortalte jeg ham det vigtigste og bad ham pr. telefon få oplysning, om der ikke var flere reddede. Alle henvendelser var forgæves. Han spurgte, om jeg ikke ønskede at telegrafere; og så førtes jeg hen til telegrafkontoret. Jeg telegraferede til flere forskellige. Telegrammerne lød: „Bertha“ er blevet oversejlet i Kanalen. Jeg er bragt ind til Dover. Peter Nørholm.“

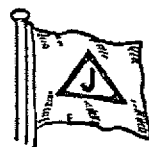
Fra Dover rejste jeg til London. Hos generalkonsulen holdtes det første egentlige søforhør. Telegrammer blev herfra sendt til myndighederne og aviserne. Sent om aftenen den 21. juni 1906 kørte jeg i toget til Harwich, hvor „La Cour“ lå. Et brev fra konsulen til kaptajn Warrer havde jeg med. Ved 22-tiden var jeg om bord på „La Cour“. Ved 23-tiden sejlede den. Og den 22. juni lagde den til ved holværket i Esbjerg havn.

Det blev jo en hjemkomst helt anderledes, end jeg havde tænkt. Ved ankomsten til Esbjerg, hvor hele familien tog imod mig, spurgte jeg, om der ikke var andre, der var reddede; men jeg fik kun det svar: „Du er den eneste, der er blevet reddet. Det er et helt mirakel.“

Vi var 10, da vi forlod Rio Grande. Mest smertede det mig at se alle de tårefyldte ansigter, som jeg i de følgende dage måtte se.

— Ja, nu er der gået 50 år siden hin mindeværdige nat. —

Peter H. H. Nørholm.



Dampskibsselskabet

JUTLANDIA

JENS TOFT

Toldbodgade 29

TELF. *8192

SPAREKASSEN

for

Kjøbenhavn og Omegn

Hovedkontor

NIELS FEMMINGSENSGADE 24

Tito til søs

Takket være uenigheden mellem øst og vest samt befolkningens egen kæmpeindsats er Jugoslavien ved at blive en magt, verden må regne med. Også til søs udfolder marskal Tito stor aktivitet ved genopbygning af landets handelsflåde.

Det er endnu ikke lykkedes for Tito at genopbygge den jugoslaviske handelsflåde, som i 1939 var på knapt 410.000 tons. Men krigens tab var også meget store. Da våbnene tav i Jugoslavien, var der kun 27 skibe tilbage af landets handelsflåde. De var på tilsammen 120.000 tons, men alle af meget ringe kvalitet, udslidte og forældede.

Størstedelen af Jugoslaviens vareudveksling med udlandet sker pr. jernbane og ad flodvejene. Men også den oceangående handelsflåde har sin betydning og skriver sig for 43 procent af den totale transport.

3 millioner passagerer om året.

Efter krigen tog Jugoslavien fat på at genopbygge handelsflåden, men det gik ikke så hurtigt, som det kunne ønskes, fordi landet havde mange andre sår, der skulle heles. Imidlertid var det nødvendigt at skaffe flere skibe til den store transport af passagerer og gods mellem fastlandet og de mange små og store jugoslaviske øer.

I 1954 nåede flåden op på 268.000 tons og i 1955 på ca. 300.000 tons. Genopbygningsplanen går ud på at tilvejebringe en handelsflåde på 101 skibe med en samlet tonnage af 322.000 tons inden 1962. Det ser således ud til, at dette mål meget let vil kunne nås, men man må huske på, at flere af skibene, som endnu sejler under jugoslavisk flag, trænger til at udskiftes.

Af de skibe, som flåden vil komme til at bestå af, bliver ikke mindre end 46 beregnet for kystfarten i Adriaterhavet. Det bliver skibe på højst 2.500 tons. De fleste af dem hører under kategorien småskibe, og tilsammen bliver kystflåden efter programmet kun på ialt 18-20.000 tons. Denne flåde af relativt små skibe må virkelig bestille noget. Man regner med, at den transporterer ca. 3 millioner passagerer om året. Kun meget få af skibene er i privateje. De fleste rederier er statsejede, og iøvrigt giver mange af de indenlandske ruter underskud, men de er ikke desto mindre nødvendige for landet.

Det er ikke alene småskibsfarter, der er nationaliseret. I 1946 overtog staten næsten hele handelsflåden og skibsværfterne. Ledelsen af handelsflåden overdroges søfartsministeriet i Beograd, mens kystfarten kom til at sortere under et kontor for statsskibsfart.

De jugoslaviske rederier.

Visse af rederierne i Jugoslavien ledes tildels af arbejderkollektiver med nogenlunde lokalt selvstyre, men som skal stå til ansvar for staten. Derfor eksisterer

der en vis konkurrence mellem de forskellige jugoslaviske havnebyer.

Den vigtigste havneby er Rijeka (Fiume), der gav anledning til, at Slovenien hurtigt tog føringen inden for jugoslavisk skibsfart. I Rijeka har Jugoslaviens største rederi hjemme, nemlig Jugoslovenska Linijska Plovidba, der driver linie- og trampfart på udlandet. Dette selskab har skibe i drift over det meste af verden. Flere af dets fartøjer kommer både til Kina, Hongkong, USA, det mellemste Østen, Nordeuropa samt nabolandene Tyrkiet og Grækenland. Sidste år bestod rederiets flåde af 54 skibe, men var i dette efterår skrumpet noget ind og bestod nu af 38 fartøjer, idet 16 var afstået til nydannede rederier. Sidste år fik rederiet iøvrigt af nationalbanken 9 milliarder dinarer til nybygninger, hvilket imidlertid ikke er så forfærdelig meget, som det lyder. En dinar har nemlig kun en kursværdi af ca. 10 øre.

På samme tid fik et andet rederi i Rijeka, nemlig Jadranska Linijska Plovidba 8 millioner dinarer, og Jadranska Slobodna Plovidba fik også en stor penge-sum af staten. Det førstnævnte af de to rederier har kun to skibe, der er i regelmæssig fart på Grækenland. Det andet driver trampfart i Adriaterhavet og Middelhavet.

I Koper er der et rederi med fem skibe på mellem 4.000 og 5.700 tons. I Dubrovnik, også kaldet Ragusa, har et andet selskab seks skibe på indtil 6.000 tons, og i Kotor ejer Jugoslovenska Oceanska Plovidba fem skibe på mellem 3.500 og 6.000 tons.

Kun to tankskibe.

Ved begyndelsen af 1956 havde Jugoslavien kun to tankskibe på tilsammen 21.710 tons dødvægt, hvilket var det samme som året i forvejen. Lige efter krigen havde Jugoslavien slet ingen tankskibsflåde. De to tankskibe udgør 0,05 procent af den samlede tankerflåde i hele verden, mens Danmark på samme tid besad 1,92 procent af verdens tankerflåde. Jugoslaviens samlede handelsflåde udgjorde ved sidste årsskifte 0,3 procent af verdensflåden.

Det er værd at bemærke, at Tito, som bag kulisserne har haft sit at skulle have sagt i Suez-krisen, kun er en ret ubetydelig kanal-kunde. I 1954 sejlede kun 23 jugoslaviske handelsskibe på tilsammen 83.365 n. r. t. gennem Suez-kanalen, mens kanalen på samme tid gennemsejledes af 335 danske skibe på tilsammen over 2,3 millioner netto-tons.

I 1954 afholdt jugoslaviske økonomiske eksperter en konference for at finde ud af, hvordan Jugoslavien bedst kunne gøre sin handelsflåde konkurrencedygtig på verdensmarkedet. Konferencen resulterede i, at man sænkede diverse afgifter, åbnede mulighed for skibsfarten til at få nye lån til lav rente og mere af samme skuffe.

Transithavn af betydning.

Flere af de jugoslaviske havne blev stærkt beskadiget under den sidste krig. Det gjaldt bl. a. den allerede nævnte Rijeka, som ødelagdes næsten fuldstændigt af tyskerne, da de måtte trække sig tilbage. Havnen er nu fuldt genopbygget og meget mere tidssvarende end før krigen. Havnen har ypperlige jernbaneforbindelser både med ind- og udland og er blevet en ret betydelig transithavn, som navnlig benyttes af Østrig. Det sidst tilgængelige tal viser, at transittallet er på 580.000 tons for Centraleuropa, hvoraf 55 procent kom fra Østrig. I 1951 lå tallet på nogle få tusind tons. Sidste år var den samlede trafik på havnen nået helt op på 3 millioner tons, hvilket var en stigning på ca. 325.000 tons i løbet af eet år! En mængde udenlandske skibe anløber jævnligt Rijeka.

En anden vigtig jugoslavisk havn er Sibenik, der som følge af krigen også blev næsten totalt ødelagt. Kun een fjerdedel var tilbage af den, da stridighederne sluttede. Men også den er blevet genopbygget, og herfra eksporteres træ, malm og kul, der også sejles til andre indenlandske havne og til de hundredvis af små øer i Adriaterhavet.

Split, der har jernbaneforbindelse med Zagreb og Sarajevo, har en betydelig eksport af cement. Hvert år ekspederer havnen iøvrigt ca. 900.000 tons gods.

Den jugoslaviske skibsbygning har også nydt godt af store og langfristede lån. Mange af dem blev ødelagt under krigen, men er nu blevet genopbygget og har gennemgået en betydelig modernisering.

Nu skal der bygges tankskibe!

For øjeblikket beskæftiger de jugoslaviske skibsværfter ca. 15.000 mennesker direkte. Den årlige produktion er rask på vej mod de 100.000 tons. De vigtig-

ste værfter findes i Rijeka, Pola og Split. — „3. maj“værftet i Rijeka blev helt ødelagt ved krigshandlinger, men hører nu til Jugoslaviens mest moderne industriforetagender. Genopbygningen skete meget hurtigt, og i 1954 byggedes det første turbinedrevne skib på 10.270 tons dødvægt. Endvidere har værftet bygget trampere på 10.000 tons. Værftet bygger dieselmotorer på licens.

Værfterne i Pola og Split har efter krigen hovedsagelig bygget for kystfarten, der trængte voldsomt til en modernisering.

Værfterne i alle de tre nævnte havne har flydedokker til rådighed og er iøvrigt yderst moderne udrustet, — bl. a. takket være amerikansk hjælp. De bygger ikke bare til Jugoslaviens egen handelsflåde, men har også eksporteret en del skibe. Værfterne arbejder efter femårsplaner. Den nuværende plan går ud på først at bygge 10 fragtskibe på hver 10.000 tons, 21 turbineskibe på mellem 3.000 og 6.000 tons samt 4 tankskibe på hver 12.000 tons. Endvidere er der på programmet 4 fragtskibe på hver 8.000 tons og 20 skibe på hver 1.000 tons.

Den jugoslaviske genopbygning af både skibsbygningsindustrien og handelsflåden er for en stor del sket på grund af marskal Titos dygtige balancekunst mellem øst og vest, men i de sidste måneder har han i stadig større grad nærmet sig Sovjet — eller Sovjet har rettere nærmet sig ham. Derfor kan det sikkert ventes, at de jugoslaviske værfter vil få store ordrer fra Rusland, der har et kolossalt behov for næsten alle arter af handelsskibe.

Til gengæld vil det bedre forhold til Sovjetunionen måske resultere i en nedgang i den vestlige skibsfarts anløb af jugoslaviske havne, hvis Tito da ikke stadig forstår kunsten at holde sig „neutral“ og bevare venskabet med den vestlige verden.

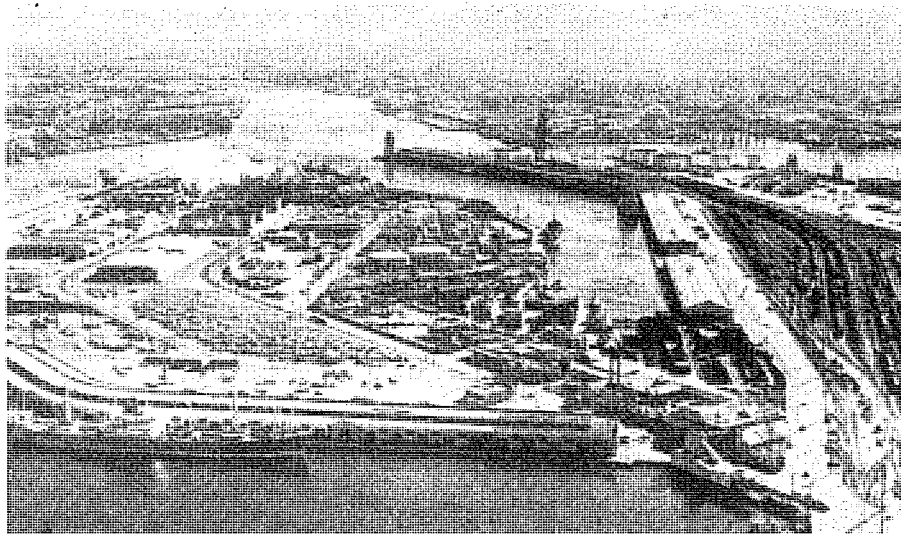
—wig.

Sofart

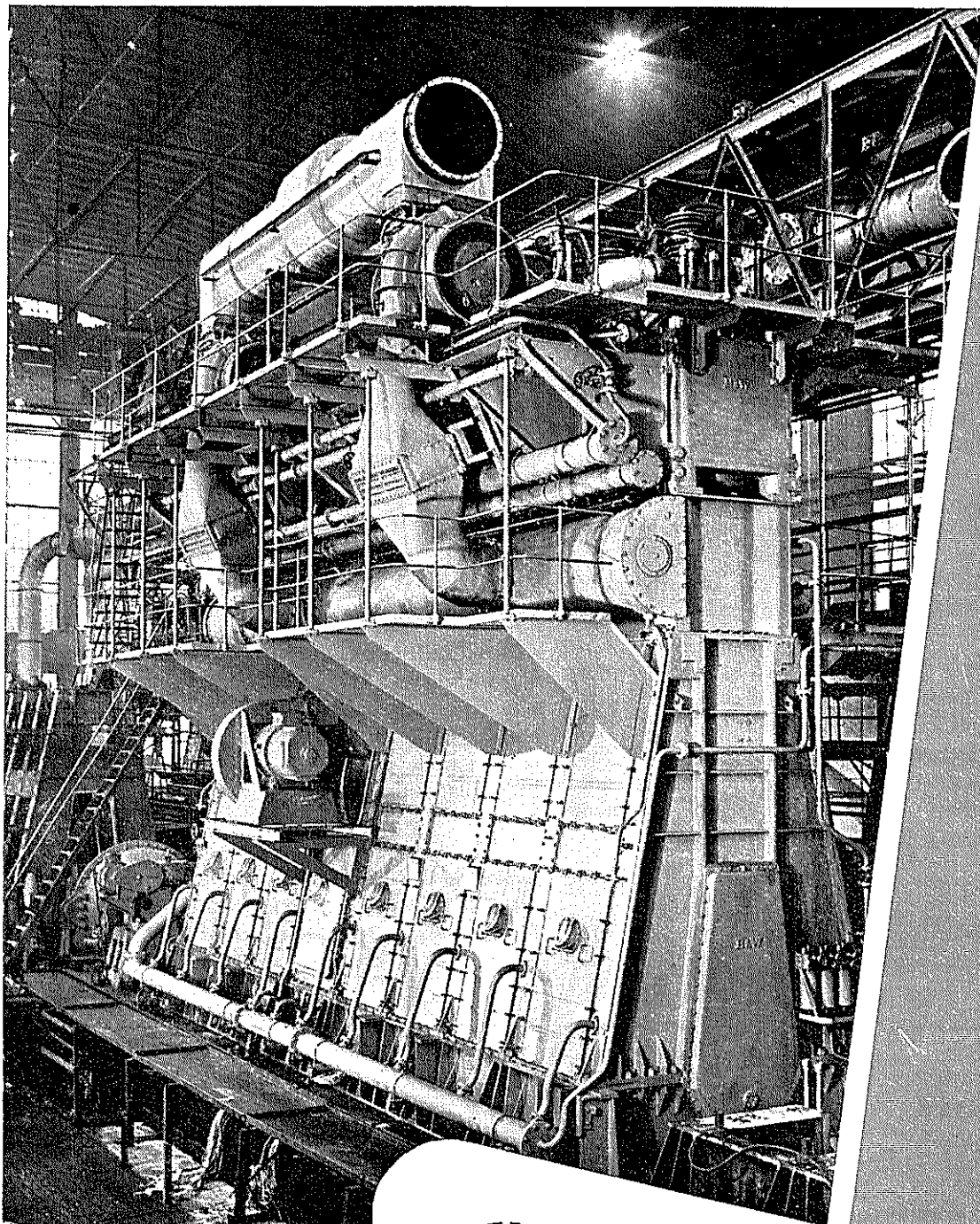
Los Angeles. USA's eksport og import via Los Angeles er forrige år forøget med over 1 million tons til næsten 6 millioner tons, og dermed bevarer Los Angeles sin absolutte førerstilling blandt vestkystens havne.

Skandinavien har en meget stor andel i denne handel og transport, idet over 25 % af de udenlandske skibe fra ialt 30 nationer er fra Skandinavien. I tal betyder det, at 446 skandinaviske skibe anløb Los Angeles forrige år.

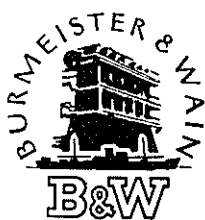
Efter Los Angeles kommer havnene Long Beach, Richmond, Portland, Seattle og så først San Francisco.



Los Angeles havn.



BURMEISTER &



SKIBSBYGNING
REPARATIONER
DIESEL MOTORER

med og uden **TURBO-LADNING**

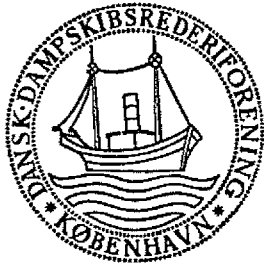
WAIN

Fra Værft, Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. november 1957



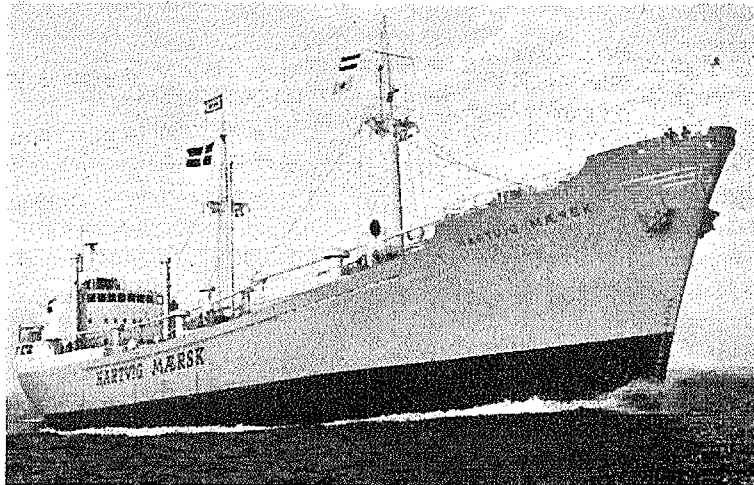
Medlemmer

Aabenraa Rederi A/S
 D/S „Activ“ A/S
 D/S af 1912 A/S
 R/A „Atalanta“
 D/S „Baltic“ A/S
 A. H. Basse R/A
 Chr. Borg
 D/S „Bothnia“ A/S
 A/S D/S på Bornholm af 1866, Rønne
 C. Clausen A/S
 Concord Line A/S
 D/S „Dania“ A/S
 Danish American Gulf Oil Transport 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 „Heimdalf“
 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- & Liniebaad
 D/S A/S „Nautic“
 D/S „Norden“ A/S
 Olav-Line 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 „Vendilla“
 Vestjysk Dampskibsselskab A/S
 A/S Det Østasiatiske Kompagni

M/s Hartvig Mærsk

Torsdag den 26. september 1957 afleveredes fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's værft på Refshaleøen fragtmotorskibet „Hartvig Mærsk“, nybygning nr. 749, kontraheret af Dampskibsselskabet Svend-

borg A/S, København. Skibet er bygget til Lloyd's Register of Shipping's højeste klasse + 100 A.I. som åben shelterdækker med scantlings svarende til „full scantling vessel“.



„Hartvig Mærsk“.

Hoveddata for m/s „Hartvig Mærsk“ er:

Længde mellem perpendikulærer	114,3 m
Bredde	16,5 m
Sidehøjde til øverste dæk	9,8 m
Sidehøjde til andet dæk	7,2 m
Dybgang til sommerlastelinien (åbent skib)	6,7 m
Tilsvarende dødvægt	6.110 eng. tons
Lastrummenes kapacitet inkl. bak og højtanke, total grain	11.900 m ³
Fart på lastet prøvetur	13,75 knob

Skibet er et enkeltskruet motorskib med to gennemgående dæk, fremfaldende stævn og krydserhæk. Maskineriet er anbragt agter.

Skibet har 5 lastrum. I agterkant af last nr. 3 er indbygget højtanke til transport af vegetabilsk olie, vandballast, latex, molasse eller tørlast.

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

Rigingen består af 2 master med topmast og 4 selvstagede lademaster. Lugerne betjenes af ti 5 tons bomme og to 25 tons sværbomme, samt en 1½ tons proviant- og maskinbom.

Dæksmaskineriet består af ti 5 tons elektriske losse-spil. Et spil ved fokkemast og et ved stormast forsynes med ekstra varpenok. Den elektriske, mekaniske styre-maskine er leveret af Thomas B. Thrige.

Skibet er forsynet med to redningsbåde af aluminium, deraf en med motor, samt en plastic-jolle. Rednings-bådene betjenes af to sæt davider af typen Schat Casing Top SPGL.

M/s „Hartvig Mærsk“ er udstyret med fuldt moderne navigationsmidler såsom radar, radio, radiopejler, gyro-kompas og ekkolod.

I hus på kommandobro er indrettet styrehus, radar- rum, kortrum og radiatorum. I hus på bådedæk findes aptering for kaptajn og overstyrmand, lods og telegra- fist. Både kaptajn og overstyrmand har opholdsrum og soverum, kaptajn også separat bad. Møbler overalt af poleret hårdtræ. Skodder i kaptajnsaptinger beklædes med plasticlaminat i halv højde, vinduesindfatninger udføres af poleret hårdtræ, medens dørkarme og døre males. I øvrige aptering males skodder, dørkarme og døre.

I hus på hyttedæk findes aptering for maskinchef, 2. og 3. styrmand, 2. og 3. maskinmester og hovmester. Endvidere findes på dette dæk hospital og salon med tilhørende pantry, officersrygesalon samt messer for officerer og assistenter. Møbler overalt i poleret hårdt-

træ. Skodder i spisesalon, officers-opholdsrum, messer samt i maskinchefs aptering beklædes i halv højde med plasticlaminat, medens skodder i øvrige aptering males.

I hus på øverste dæk er indrettet aptering for assi- stenter, bådsmand, kok og drenge. Ligeledes findes her messer for kokke, motormænd og sømænd samt opholds- rum for mandskab. Møblerne i aptering, messer og op- holdsrum er udført i poleret hårdtræ.

På 2. dæk findes aptering for sømænd og motor- mænd. Inventaret i disse kamre er udført i behandlet eg.

Opvarmning og ventilation af kamre og saloner sker ved HI-PRESS anlæg.

Hovedmotoren er en ottecylindret, enkeltvirkende, to- takts krydshoved-dieselmotor af B & W type 850-TVBF- 110 på 3760 ihk ved 135 omdr./min.

Motoren indrettes til drift med tung olie.

Hjælpe-maskineriet består af tre tre-cylindrede diesel- motorer af B & W's enkeltvirkende, fire-takts trunkmo- torer, type 325-MTH-40, direkte koblet til hver sin jævnstrømsdynamo. Normal ydelse pr. maskine: 108 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. 100 m².

Kedlerne beregnes for et arbejdsstryk på 7 atm. og kan arbejde sammen.

Nybygning til

Det Østasiatiske Kompagni fra Naksoy Skibsværft

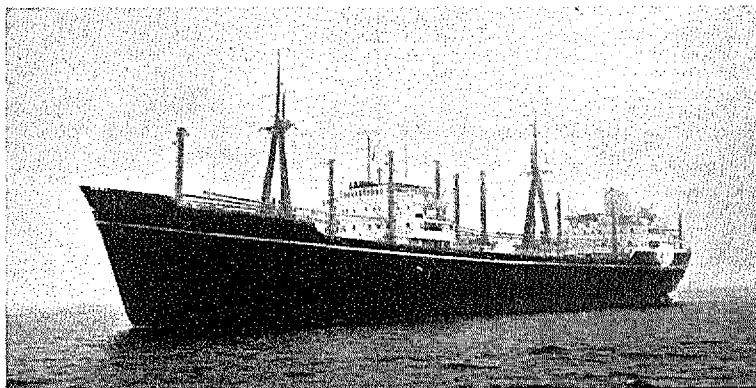
Den 9. oktober 1957 afholdt Naksoy Skibsværft prøvetur i Langelandsbæltet med nybygning nr. 147 — m/s „Boma“ — til Det Østasiatiske Kompagni.

„Boma“ er et fragtmotorskib med maski- nen agter, kølerum på 237 m³ bales, og plads til 4 passagerer på 1. klasse, og dets hoveddimensioner er:

Største længde	151,4 m
Længde mellem perpendikulærerne	139,0 m
Største bredde på spant	19,4 m
Dybde til shelderdæk	11,6 m
Lasteevne	ca. 10.300 tons

Skibet er det andet af den nye serie fragtskibe med maskinen anbragt agter, som værftet har fået overdra- get at bygge for kompagniet.

„Boma“ er bygget til Lloyd's Register of Shippings højeste klasse med lukket shelderdæk, lang bak og hytte samt hus mellem 2 og 3 lugen. Skibet har to tobens- master og 9 bomstøtter. Alle master og bomstøtter er helt uafstagede, og lossegrejerne består af en 60-tonns bom, en 20-tonns bom samt ti 5-tonns bomme og ti 3-tonns bomme. Endvidere en 9,5-tonns løftedraget til brug ved 5-tonns bommene. De elektriske lossespil, ankerspil, var-



„Boma“.

pespil og styremaskinen er leveret af firmaet Thomas B. Thrige.

Alle moderne navigationsinstrumenter findes om bord: Radar, SAL log, gyrokompas, selvstyrer, ekkolod, kommandohøjttaler etc.

I huset foran midtskibs er foruden kamre til kaptajn, dæksofficerer, stewardesser indrettet to passagerkamre med plads til 4 passagerer.

Alle skodder, paneler, bordplader m. m. i saloner, passagerkamre, gange og badeværelser er belagt med plasticstoffet Warerite.

Fire letmetal-redningsbåde er placeret i falddavider fra firmaet Schat i London. Bådene er forsynet med særlige „skøjter“, således at de let kan glide ned langs skibssiden, selvom skibet har slagside.

Til opbevaring af provianten findes proviantkøle-

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

Hovedmaskineriet består af en ottecylindret B & W enkeltvirkende totakts dieselmotor med trykladning, type 874-VTBF-160, der udvikler 10.000 bhk ved 115 o/m og giver skibet en fart af 17,5 knob fuldt lastet.

Alle lastrum samt maskinrum er forsynet med kul-syreildslukningsanlæg, og i styrehuset findes en røg-detektor, der i tilfælde af brand angiver, i hvilket last- rum branden er brudt ud.

Nyt polarekspeditionsskib til

Rederiet J. Lauritzen

Den 9. oktober leveredes fra Aalborg Værft A/S det tredje polarekspeditionsskib, som rederiet J. Lauritzen har ladet bygge der. De mange andre polarskibe, hvor- med rederiet udvider sin flåde, er af en anden karakter, idet de først og fremmest er beregnet på transport af malm o. lign., hvorimod de egentlige ekspeditionsskibe m/s „Kista Dan“, m/s „Magga Dan“ og nu nybygning- en m/s „Thala Dan“ er indrettet, så det er i stand til at føre ekspeditionernes personel og udrustning til po- laregnene.

„Thala Dan“, der er på 2.150 tons dw, er ligesom rederiets øvrige polarflåde karakteriseret ved sit røde skrog, der er specielt udformet og forstærket til sejlads i isfyldt farvand ved Nord- og Sydpolen. Skibet er ud- styret med isbryderstævn, iskniv, isfiner foran skruen til beskyttelse af denne, ligesom der i fokkemasten er anbragt en navigationstønde med instrumenter til brug ved navigering under issejlads.

Hoveddimensionerne er:

Længde overalt 75,1 m
Bredde 13,7 m

Den ovennævnte dødvægt svarer til en dybgang på 6,27 m, og skibet kan da medtage 12 passagerer. Dog er passagerapteringen indrettet til at kunne føre 36 passagerer, men i så tilfælde nedlastes skibet kun til 6,00 m dybgang, og den korresponderende dødvægt er da ca. 1950 tons. Skibet er bygget til Lloyd's Register of Shippings højeste klasse med forstærkninger for sejlads i is. Isforstærkningerne er udført ud over kravene for finsk isklasse A 1.

Hovedmaskineriet består af en syvcylindret, enkelt- virkende direkte reversibel, totakts dieselmotor med turboladning, der vil udvikle 2.200 ihk ved 300 omdrej- ninger pr. minut.

På agterdækket findes der plads til en helikopter eller et lille flyveplan, så der fra skibet kan foretages isrekog- nosceringstogter ind over isen.

Navigering i isfyldte farvande kan ske direkte fra navigationstønden, hvortil der er adgang indvendig i masten. Herfra, ca. 20 m over havets overflade, vil skib og maskine kunne manøvreres uden at benytte perso-

nalet i styrehuset som mellemed, idet der her er an- bragt følgende: Styretrat til betjening af styremaskine, manøversøjle for indstilling af propellerblade, omdrej- ningsviser for hovedmotor, stigningsviser for propeller- blade, rorviser, maskintelegraf og gyrorepeater, telefon, belastningsindikator for hovedmotor etc. Tilsvarende manøvreinstrumenter findes også i det normale styrehus.

Apteringen er indrettet med beboelse for mandskab samt mandskabsmesser på mellemdæk agter, og i dæks- huset ovenover er indrettet kamre for officerer samt officersmesse og salor. De smukke opholdsrum er som sædvanlig forsynet med akvareller af unge danske kunstnere.

Skibets fører er Kaj Hindberg, og maskinchefen er Ingemann Krat.

I prøveturen deltog bl. a. som gæst skibsreder J. D. Lauritzen, og fra rederiet skibsreder Knud Lauritzen samt flere af medarbejderne.

M/s **Monsunen**

Tirsdag den 17. september afleverede H. C. Christen- sens Stålskibsværft, Marstal, den 16. „Caroliner“, ny- bygning nr. 74 m/s „Monsunen“, til skibsfører Carlo Andersen, Vindeby, Tåsinge.

Skibet er bygget til Bureau Veritas klasse + I 3/3 L.L.I. great coasting trade Ice og til dansk lovs fordrin- ger. Til bygningen er anvendt fineste dansk Siemens Martin Stål fra A/S Det Danske Stålvalseværk i Frede- riksværk. Dødvægtstonnagen er 245 tons all told. Brut- totonnagen 149,59 tons, og nettotonnagen er 69,04 tons.

Hoveddimensionerne er følgende:

Længde o. a. 32,83 m
Længde p.p. 30,48 m
Største bredde på spant 6,48 m
Dybde til hoveddæk 2,95 m
Dybgang lastet 2,69 m
Hestekraft 240/265 bhk

Skibet er inddelt i 4 vandtætte rum.

I forskibet findes to ballasttanke med en samlet kapa- citet på 20 tons. Over disse er indrettet to tomands- kamre for mandskabet, og i nedgangskappen hertil er indrettet vaskerum og toilet.

I poopen er der indrettet følgende rum:

Salon, sovekabine for føreren, styrmandskammer, toilet og baderum samt styremaskinrum. Endvidere er der indrettet kabys udstyret med moderne gaskomfur og køleskab. I kabysen er tillige indrettet en hyggelig spisekrog for besætningen.

Skodderne i salon, sovekabine, styrmandskammer og gang er beklædt med poleret birketræsfiner, og møb- lerne er udført i mahogni, betrukket med uopskåret mekka. Kabys og mandskabskamre er malet i lyse, venlige farver, og møblerne er her betrukket med plastic.

Gulvbelægningen i kamre, gange og styrehus er Sem- tex med Holmsund vinylfliser. I kabys, proviant- og baderum er lagt skridsikre fliser.

Styrehuset er udført i aluminium og i et dækshus bag ved dette er indrettet gasflaskeskab, samt nedgange til aptering og maskinrum.

Opvarmningen er overalt centralvarme, og kedlen er forsynet med et thermostatstyret oliefyr, der kræver et minimum af pasning. Ferskvandsforsyningen til kabys og baderum sker automatisk med et hydroforanlæg, der er anbragt i maskinrummet og suger direkte fra ferskvandstankene.

Skibet er udstyret med en 100 watts radiotelefonisender af fabrikatet „Disa“. Ligeledes er „Monsunen“, som den første „Caroliner“ udstyret med radar. Begge dele er leveret af Fa. International Skibs Radio, København.

Hovedmotoren er en firecylindret totakts B & W Alpha dieselmotor type 404VO, der ved 375 o/m yder 265 bhk. Motoren er forsynet med hydraulisk kobling og omstyring for vendbare skrueblade. Manøvreringen sker fra styrehus.

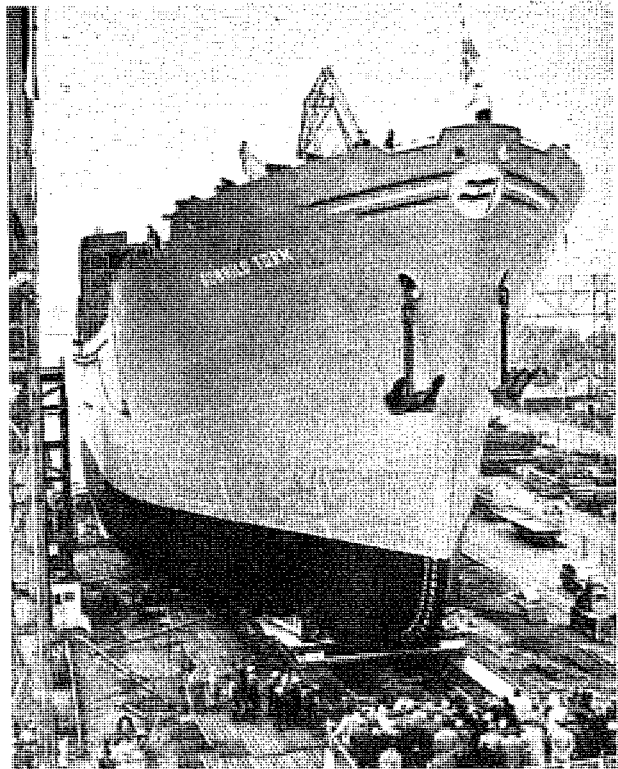
Hjælpeaggregatet består af en 22 hk trecylindret, firetakts Perkins dieselmotor, der gennem kileremtræk driver en startluftkompressor, en centrifugal ballastpumpe, og en 3 kw 220 volt dynamo. En tilsvarende dynamo drives af hovedmotoren.

Hjælpe motoren er forsynet med elektrisk start.

Endvidere er installeret et havneaggregat bestående af en 3½ hk Lister dieselmotor, der gennem flexibel kobling trækker en 2 kw 220 volt dynamo. Dette aggregat er sammenbygget på en fælles bundramme, og opstillet på svingningsdæmpere tillige med at det er indbygget i et lydisoleret kammer. Dette arrangement hindrer rystelser og lyd i at trænge ud i skibet.

Lossespillene er tyske diesellosspil. Ankerspillet er af Fåborg Jernstøberis nye model. Hangerspillene er af værftets eget fabrikat.

Styreapparatet er håndhydraulisk og leveret af Svendborg Skibsværft A/S.



„Gunhild Torm“.

Skibet bliver rigget med 3 selvstagende pælemaster, deraf 2 med topmaster, og 2 lademaster på agterkant af midtskibs hus, desuden bærer midtskibs dækshus front 2 bomme.

Maskinrummet er midtskibs, og der er 3 lastrum foran og 2 lastrum agten for dette. Den agterste del af last 3 udgøres af 2 højtanke, der anvendes til vegetabilsk olie, brændselolie eller vandballast. I forkant af motorrum forefindes ligeledes 2 højtanke, der anvendes til brændselolie. Under last 5 bliver bygget 4 vingetanke, skilt ved tunnel for dieselolie eller vandballast.

I huse midtskibs indrettes aptering for passagerer, officerer, underofficerer og kabyspersonale. I poop og dækshus agter indrettes aptering for mandskab.

M/s „Gunhild Torm“ forsynes med de mest moderne navigationsmidler såsom radiopejler, radar, gyrokompass med selvstyrer, ekkolod, elektrisk log etc.

Hovedmotor er sekscylindret B & W enkeltvirkende, totakts, krydshoved dieselmotor, 674-VTBF-160 med turbocharge. Motor indrettes for drift med tung olie.

Motoren udvikler normalt ca. 7500 bhk ved 115 omdr./min., og er af B & W's nyeste type.

Hjælpe maskineriet består af tre femcylindrede, firetakts, 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.

m/s **Gunhild Torm**

Onsdag den 2. oktober 1957 søsattes fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's skibsværft på Refshaleøen fragtmotorskibet „Gunhild Torm“, nybygning nr. 751, kontraheret af Dampskibsselskabet Torm Aktiselskab, København.

Skibet bygges til Lloyd's Register of Shipping's fordringer klasse + 100 A.I., strengthened for navigation in ice“ som lastbåd, der lejlighedsvis kan anvendes til føring af malm.

Hoveddata for m/s „Gunhild Torm“ er:

Længde mellem perpendicularer	134,1 m
Bredde „moulded“	18,7 m
Dybde „moulded“ til 2. dæk (fribordsdæk)	9,3 m
Dybde „moulded“ til øverste dæk	12,0 m
Dybgang ca.	8,1 m
Dødvægt ca.	10.330 eng. tons
Fart på lastet prøvetur	15,75 knob

AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE-DAMPKIBSSELSKAB
 FREDERIKSGADE 17
 KØBENHAVN K

M/s Alice Torm

Fredag den 4. oktober søsattes fra Nakskov Skibsværft nybygning nr. 148 — et 8800/7900 tons lastmotorskib til Dampskibsselskabet Torm i København.

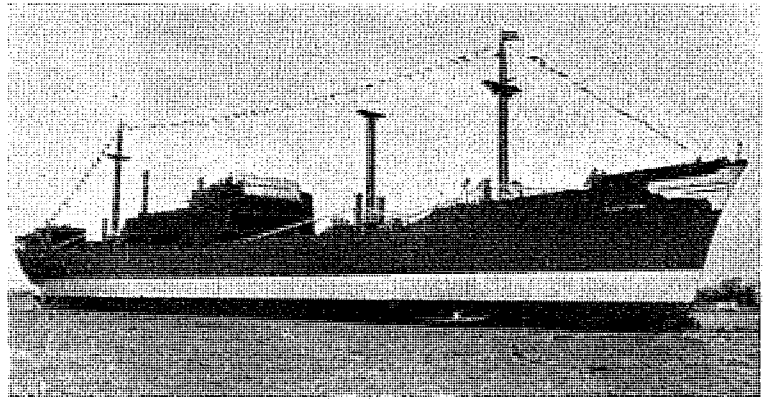
Skibet fik af fru direktør A. Georg Rasmussen navnet „Alice Torm“.

Hoveddimensionerne er følgende:

Længde mellem perpendikulærerne 126,5 m
Bredde på spant 18,0 m
Højde til shelterdæk 10,8 m

Skibet er bygget til Lloyd's Register of Shippings højeste klasse med forstærkninger for sejlads i is og for tung last samt for tomme højtanke. Skibet har to komplette dæk, bak samt dækshuse midtskibs. Lastrummernes kapacitet er 14.050 m³ grain, inklusive højtanke for 720 tons vegetabilolie.

Maskineriet består af en sekscyldret B & W enkelt-



„Alice Torm“.

virkende, totakts dieselmotor, type 674-VTBF-160, der udvikler 6450 bhk ved 108 omdr./min. og som giver skibet en fart af 16,2 knob fuldt lastet som åben shelterdækker.

Afløbningen overværedes af bestyrelsen og direktøren for Dampskibsselskabet Torm, af rederiets teknikere, værftets bestyrelse samt af en del indbudte gæster.

M/s Otto Banck

Ved Öresundsværvet i Landskrona søsattes den 26. september et 9.300 tons dw lastmotorskib til Bancks Rederier i Hälsingborg. Skibet fik af fru Ulla Willer-Andersen navnet „Otto Banck“.

Skibet er bygget, så det kan gå som åben eller lukket shelterdækker. Som lukket shelterdækker beregnes dødvægten at blive 9.300 tons ved et dybgående på 8,8 m, og som åben shelterdækker 7.300 tons ved et dybgående på 7,5 m. Ved det sidstnævnte dybgående er den kontraherede fart angivet til 16 knob.

Skibet bygges til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping og har følgende hoveddimensioner:

Længde mellem perpendikulærerne 122,9 m
Største bredde på spant 18,3 m
Sidehøjde til hoveddæk 8,3 m
Sidehøjde til shelterdæk 11,4 m

Skibet bygges med lang bak og med al aptering i et

dækshus midtskibs, hvilket giver det en karakteristisk profil.

I hvert dæk findes 5 luger foruden en luge agter til et „strong room“, placeret over agterskarpnen. Vejrdækslugerne er af stål af Mac-Gregor-typen.

De tre luger foran for midtskibshuset skal betjenes af 5-tonns bomme, medens lastlugerne agten for det betjenes af 10—tons bomme. Desuden findes ved luge nr. 2 en 30-tonns sværbom. Master og bomstøtter bliver af den selvstagede type.

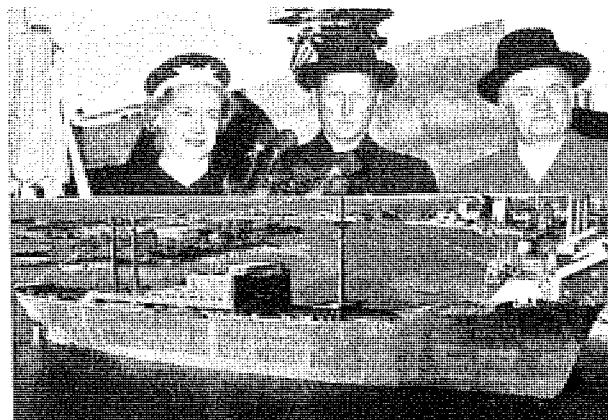
Lastrummene ventileres med kraftige skrueventilatorer med en kapacitet, som er tilstrækkelig for 10 luftfornyelser i timen.

De elektriske generatorer er udført for 440 v/60 per. vekselstrøm. Alle dæksmaskiner får motorer af kortslutningstypen. Spændingsfald, som opstår i ledningsnettet ved igangsætning af spil, ankerspil etc., reguleres af særlig udførte spændingsregulatorer på dieselgeneratorerne.

I skibet installeres en sekscyldret, enkeltvirkende, totakts krydshovedmotor fremstillet af Götaverken. Den yder ved 125 omdrejninger pr. minut 5.450 ehk. Cylinderdiameteren er 760 mm, og slaglængden 1.300 mm. Motoren kan også drives med tyk olie.

De tre dieselaggregater er femcylindrede, firetakts GV-motorer. hver ydende 280 ehk, koblede til 230 kva vekselstrømsgenerator.

Til damp til varmespiralerne i bunkertankene installeres en oliefyret hjælpekedel med en kapacitet på 1.000 kg damp pr. time, samt en udstøds-gaskedel med en hedeplade på ca. 100 m² og et damptryk på 7 kg/cm².



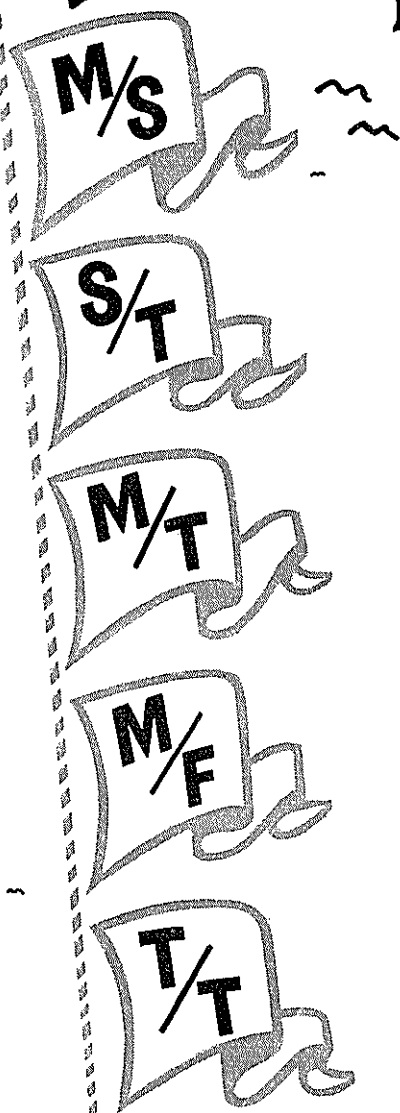
Øverst: Fru Ulla Willer-Andersen, skibsreder Percy Banck og direktør Bertil Karlhom. Nederst: M/s „Otto Banck“.

DE FORENEDE KULIMPORTØRER

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.

Hempels til alle slags skibe



J. C. Hempel's Skibsfarve Fabrik *A/S*
AMALIEGADÉ 8 KØBENHAVN K. MINERVA 3842

M/s Nordica

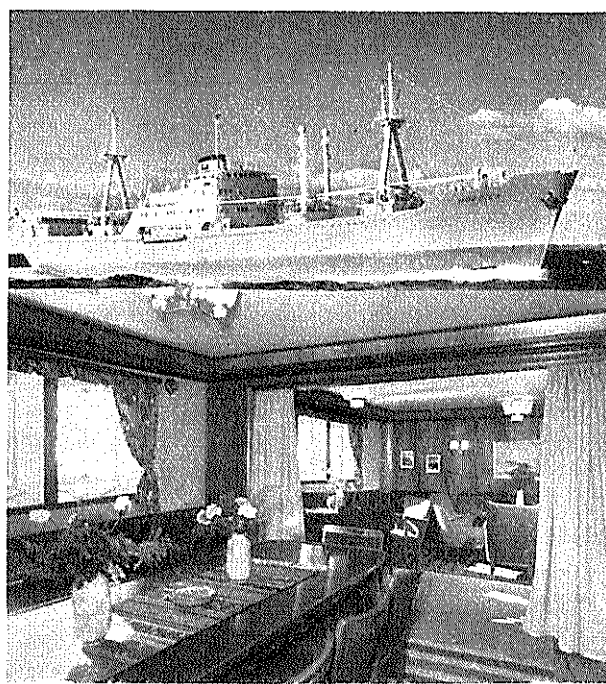
Öresundsvarvet i Landskrona afleverede den 30. september det 6.565 tons dw store lastmotorskib „Nordica“ til Rederiaktiebolaget Höganäs, Höganäs.

Skibet har som lukket shelterdækker d. v. s. med tonnageporten i mellemdækket og tonnagelugen lukket, en lastekapacitet på 6.565 tons på et dybgående af 7,5 m. Som åben shelterdækker er lastekapaciteten 5.000 tons på et dybgående af 6,4 m.

Fuldt lastet som åben shelterdækker er den kontraherede fart 13 knob. På den målte mil opnåedes på prøveturen 15,0 knob.

Skibets hoveddimensioner er:

Længde mellem perpendikularerne	103,6 m
Største bredde på spant	15,4 m
Sidehøjde til shelterdæk	9,4 m
Sidehøjde til hoveddæk	6,6 m



Øverst: m/s „Nordica“. Nederst: spise og rygesalon.

Der findes fem lastluger i hvert dæk. Luge nr. 2 betjenes af to 7,5 tons bomme og de øvrige luger af to 5 tons bomme. Desuden findes ved luge nr. 2 en 20 tons sværbom. Masterne er af den selvstagende tobenstype. Bomstøtterne er også selvstagende. Spillene har en effekt på henholdsvis 25 og 33 hk.

Styremaskineriet er elektrisk med rormotorene manøvrerede gennem Ward-Leonard omformere.

„Nordica“'s aptering er, ligesom i de tidligere til redieriet leverede skibe, af høj klasse. Der findes et kammer til 2 passagerer og et til en supercargo.

Apteringen er delt i sektioner af brandhæmmende skodder. Desuden er der til indvendig maling anvendt brandhæmmende farve.

Skibets nautiske udrustning er moderne med bl. a. gyrokompas, ekkolod, SAL-log, radiopejler og radar.

Hovedmotoren er en ottecylindret GV-dieselmotor af totaktstypen med en cylinderdiameter på 520 mm og en slaglængde på 900 mm, ved 160 omdrejninger pr. minut lader den 3.000 ehk.

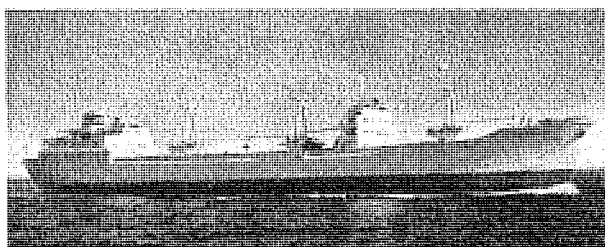
Hjælpemaskineriet består af tre femcylindrede, enkeltvirkende firetakts dieselmotorer på ca. 210 ehk, direkte koblete til 140 kw jævnstrømsgeneratorer.

Skibets fører er kaptajn A. Bredhe, og maskinchef er R. Sjönvall.

M/s **Bernhard**

Den 26. september afleverede Kockums Mek. Verkstad lastmotorskibet „Bernhard“ på 13.460 tons dw til Skibs A/S Oiltank 3, Skibs A/S Bernhard v/ skibsreder Röd, Tønsberg.

„Bernhard“ er den fjerde enhed i Kockums såkaldte



„Bernhard“.

Ingwi-serie. Disse skibe er specielt byggede for tramp-fart og har maskineriet agter. De bygges alle til højeste klasse i Det norske Veritas og forsynes med malmfor-stærkninger (klasse T). De er desuden konvertible og leveres som lukket shelterdækker for indsætning i den nordatlantiske kulfart. Skibet er isforstærket. De tidligere skibe i serien er „Ingwi“ af Bergen, „Sonata“ af Göteborg og „Bellully“ af Oslo, som alle er omtalt i Vikingen. Et yderligere skib i serien skal leveres om en måned.

M/T **Stora**

Fra Uddevallavarvet søsattes den 16. september et 34.000 tons dw tankmotorskib til Stora Kopparbergs Bergslags AB, Falun. Skibet fik af fru Abenius navnet „Stora“.

Det er det hidtil største skib, der er bygget ved værftet. Hoveddimensionerne er følgende:

Længde overalt	212,8 m
Største bredde på spant	26,8 m
Sidehøjde til hoveddæk	14,3 m
Dybgående	10,7 m

Lastolietankenes rumindhold er 45.900 m³, tørlast-rummets 415 m³, og brændoliekapaciteten 3.750 tons.

„Stora“ er helsvejt til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping og har bak, brohus og hytte, et gen-

nemgående hoveddæk, to gennemgående langskibs skodder, maskinrummet agter, og langskibs spanter undtagen agter.

Skibet skal forsynes med to ottecylindrede dieselmotorer af Götaverkens type og Uddevallavarvets fremstilling, hver på maksimalt 7.500 ahk ved 112 omdrejninger pr. minut. Der er konstrueret for drift med tyk olie.

Hjælpemaskineriet skal bestå af tre firecylindrede dieselmotorer af Vølunds fabrikat, hver koblet til en generator på 300 kw. En dampmaskine til drift af en 110 kw generator installeres også.

M/s **Rio de Janeiro** afleveret

Lindholmen i Göteborg afleverede den 20. september til Rederiaktiebolaget Nørdstjernen i Stockholm lastmotorskibet „Rio de Janeiro“ på ca. 9.000 tons dw, det første i en serie på seks skibe, som rederiet har bestilt ved værftet. Skibene er bestemt for Johnson-liniens trafik på Brasilien, Uruguay og Argentina.

I Vikingen nr. 5 kan læserne finde en udførlig omtale af skibet.

M/s **Arvidsjaur**

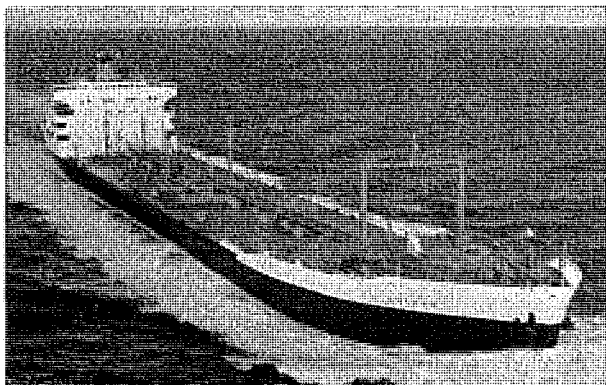
Ved Götaverken søsattes den 23. september et 14.000 tons dw masselastskib til Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösund, Stockholm. Skibet fik af fru Aase Dahlum navnet „Arvidsjaur“.



Øverst: Gudmoderen, fru Aase Dahlum, og Götaverkens direktør Hilding Nielsen. Nederst: M/s „Arvidsjaur“.

Nybygningen er det femte skib i den serie A-både, som rederiet har bestilt ved værftet. De allerede leverede er „Abisko“ 1955, „Arjeplog“ 1956 samt „Avasaksa“ og „Alta“ i år.

Vi har gentagne gange i Vikingen omtalt serien.



„Butmah“.

M/T **Butmah** afleveret

Tankmotorskibet „Butmah“ på 33.500 tons dw, som er bygget ved Kockums Mek. Verkstad, Malmö, for det franske tankrederi Compagnie Navale Pétroles, Paris, som for halvdelen vedkommende ejes af den franske stat, blev den 4. oktober afleveret til bestilleren. Flagskiftet, som fandt sted i Malmö ved kaj, var afslutningen på prøveture både i Øresund og langs den svenske vestkyst. Undertegnelsen af dokumenterne, som bekræfter, at skibet er fransk ejendom og i overensstemmelse med franske love, blev foretaget af den franske konsul i Stockholm, M. Féderlé og værftets direktør, Nils Holmström.

Vi har i Vikingen nr. 6 givet en meget udførlig beskrivelse af „Butmah“ og skibets forskellige nyheder, særlig på det maskintekniske område.

s/s **Louise**

Fra Uddevallavarvet afleveredes den 19. august s/s „Louise“ til Carribean Steamship Co. S. A., Panama.

„Louise“ er det første selvlossende malmskib, som er bygget i Skandinavien. Det er bygget til transport af bauxite fra Jamaica til USA for aluminiumsselskabet Reynolds Metals Co, til hvilken koncern rederiet hører.

Dimensionerne er:

Længde overallt	163,0 m
Største bredde på spant	21,3 m
Sidehøjde	12,4 m
Dybgående	9,3 m
Dødvægt	17.060 tons
Prøvetursfart	17 knob

Skibet er bygget til højeste klasse i American Bureau of Shipping og har et gennemgående dæk, bak og hytte. Hoveddækket er forsynet med en trunk, som strækker sig mellem bak og hytte.

Skibets last er ved tværskibs skodder delt i fire sektioner, fra hvilke lasten gennem 148 hydraulisk regulerbare åbninger slippes ned på to langskibs gående

transportbånd, som agter leverer til en tværskibs båndtransportør. Denne kan forskydes, så lasten gennem porte i skibssiderne kan losses til sb. eller bb. Lossekapaciteten er ca. 1.400 tons i timen.

Dampturbinemaskineriet er leveret af General Electric og dimensioneret for en effekt på 9.000, maksimalt 9.900 ahk ved et omdrejningstal for skruen på 103 resp. 105. Turbinen er delt i en højtryks- og lavtryksturbine, den sidstnævnte kombineret med bakturbine.

Damp med 42,2 kg/cm², overhedet til 455°, leveres af to oliefyrede vandrørskedler leveret af Foster Wheeler. Hver kedel har en kapacitet på normalt 18.000, maksimalt 22.500 kg/time.

På grund af lastens finkornethed fordres omfattende arrangement for rensning af al luft, som skal tilføres aptering og maskinrum. Den må passere flere vandstyrebad, inden den føres til skibets indre. Af samme grund må alle passager mellem dæk og aptering ske gennem støvsluger.

M/s **Polyxene**

Fra Uddevallavarvet er den 25. september til Commercial Enterprises S.A., Panos Gratsos, Panama, afleveret lastmotorskibet Polyxene, der indgår i værftets 10.500 tons serie, hvoraf der tidligere er leveret flere. Serien er gentagne gange omtalt i Vikingen.

Dansk nautisk almanak 1958

er udkommet hos Iver C. Weilbach og Co. A/S, Sølv og Svarrer, pris 12,50 kr.

Denne 37. årgang er blevet betydeligt udvidet, således at den i alt væsentlig omfatter samtlige tabeller, som findes i tilsvarende engelske og amerikanske almanakker.

Efter at de engelske og amerikanske almanakker har indført en nøjagtig ens opstilling af de astronomiske ephemerider, har det været muligt i den danske at følge samme system, så denne udgave svarer til alle de krav, der stilles til en nautisk almanak.

Efter Dansk Ingeniørforening i 1955 har opstillet normer for tegninger der bør medgives nybyggede skibe, bliver det mere og mere almindeligt, at de også får udleveret trimdiagrammer. I en artikel af civilingeniør H. Fogh omtales disse diagrammer med en særlig omtale af deres fejlkilder. Denne artikel har bud til enhver dæksofficer.

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 tromp-, corgoliner- og tankskibe
153.000 ts. d. w.

★

Korresponderende reder for:

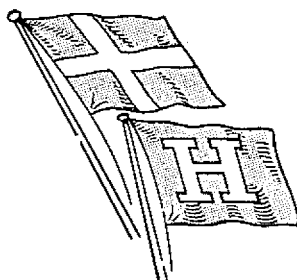
DANNEBROG



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

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



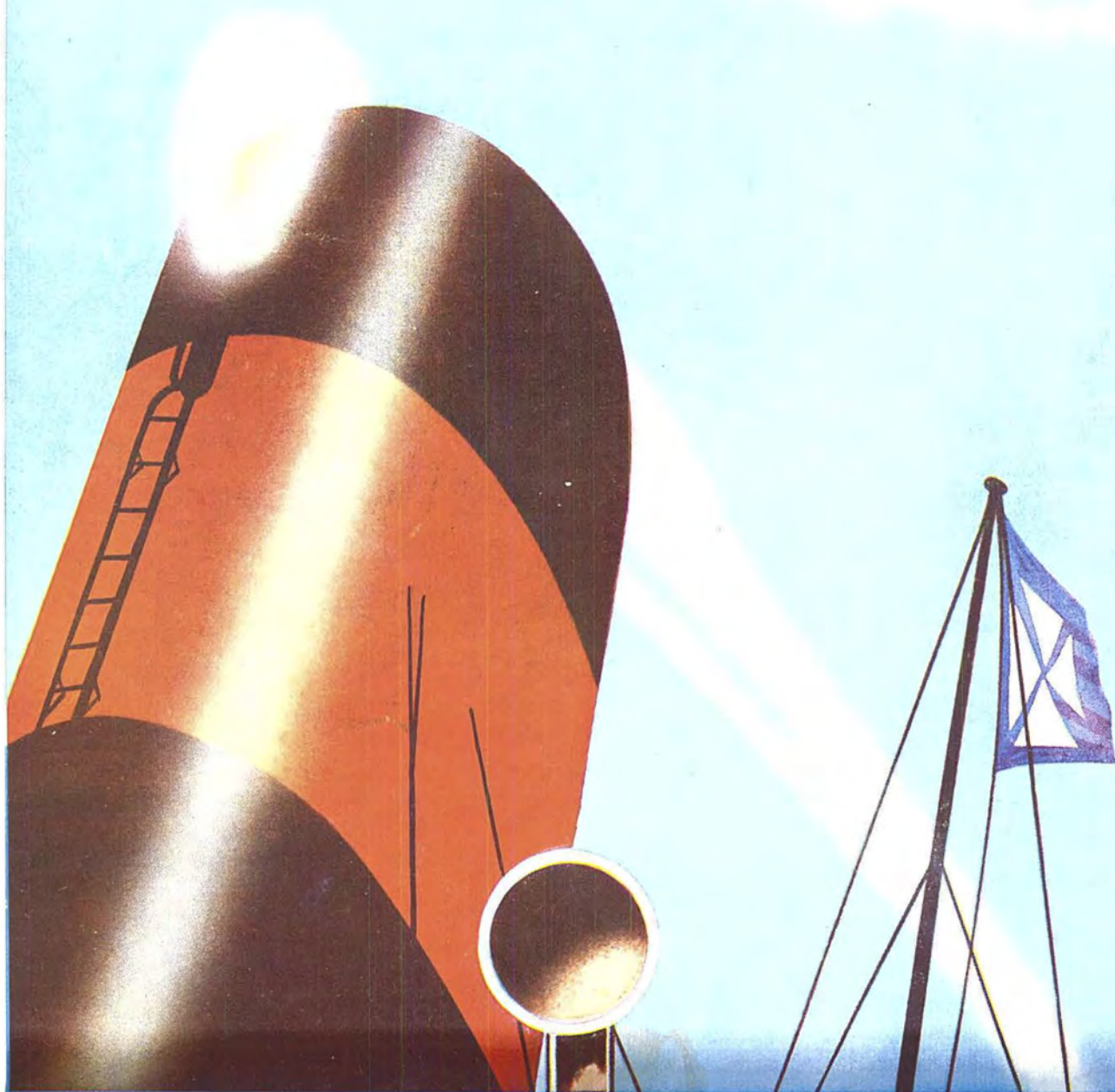
DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

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

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB





VIKINGEN

Kr. 1,85
december

M/S **JENS MÆRSK** ved B & Ws udrustningskaj

Farvefoto af HAAKON JØRGENSEN

1957 - nr. 12
34. årgang



EGENE KONTORER: ARGENTINA AUSTRALIEN BELGISK KONGO BIRMA BRASILIEN CHILE COLOMBIA

ENGLAND
FILIPPINERNE
FRANKRIG
GHANA
HONGKONG
INDIEN
INDONESIEN
ITALIEN
JAPAN
KAMBODIA
KANADA
KENYA
KINA
LAOS
MALAJA
NIGERIA
PAKISTAN
PARAGUAY
RUANDA
URUNDI
SARAWAK
SINGAPORE

ARGENTINA
AUSTRALIEN
BELGISK KONGO
BIRMA
BRASILIEN
CHILE
COLOMBIA
ENGLAND
FILIPPINERNE
FRANKRIG
GHANA
HONGKONG
INDIEN
INDONESIEN
ITALIEN
JAPAN
KAMBODIA
KANADA
KENYA
KINA
LAOS
MALAJA
NIGERIA
PAKISTAN
PARAGUAY
RUANDA
URUNDI
SARAWAK
SINGAPORE

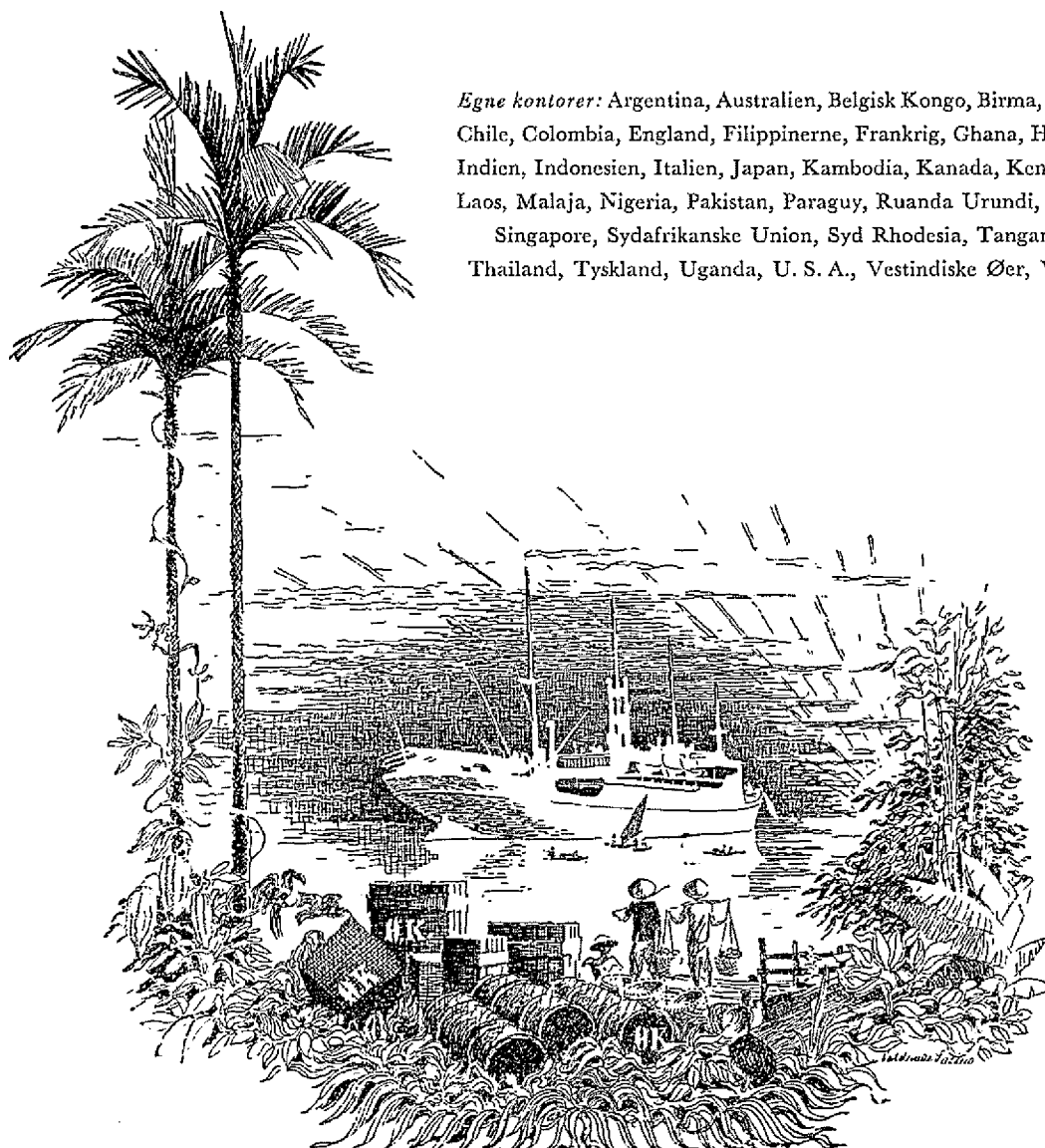
AKTIESELSKABET DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI KØBENHAVN

Import til Europa af østasiatiske og andre oversøiske produkter,
teak og andre træsorter

Eksport til oversøiske pladser af europæiske produkter

Industri-, plantage-, skov- og savmølle drift

Regulære afsejlinger til Ceylon, Indien, Pakistan, Birma, Malaja, Indonesien, Thailand, Vietnam, Filippinerne, Kina, Japan, Australien, Ny-Zealand, New York, Vestindien, Centralamerika og Nordamerikas Pacifikkyst, samt fra Amerika til det fjerne Østen



Egne kontorer: Argentina, Australien, Belgisk Kongo, Birma, Brasilien, Chile, Colombia, England, Filippinerne, Frankrig, Ghana, Hongkong, Indien, Indonesien, Italien, Japan, Kambodia, Kanada, Kenya, Kina, Laos, Malaja, Nigeria, Pakistan, Paraguay, Ruanda Urundi, Sarawak, Singapore, Sydafrikanske Union, Syd Rhodesia, Tanganyika, Thailand, Tyskland, Uganda, U. S. A., Vestindiske Øer, Vietnam

ARGENTINA AUSTRALIEN BELGISK KONGO BIRMA BRASILIEN CHILE COLOMBIA

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

KOCKUMS

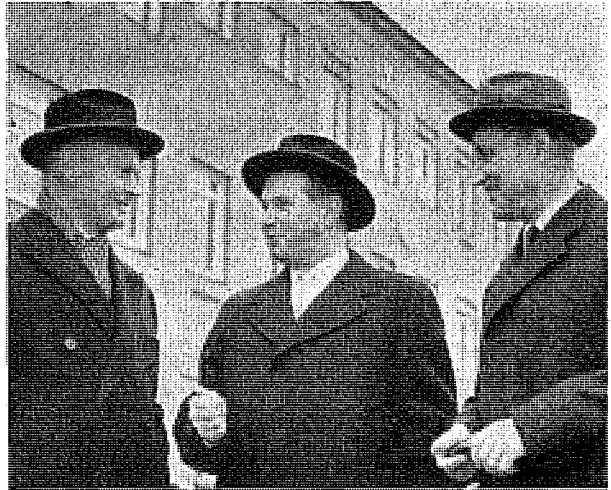
indvier lærlingskole for 1200 elever

Hvor er det et betagende syn, når man fra søsiden nærmer sig Malmø en tidlig novembermorgen. Byen strålende oplyst funkler een i møde, men Kockums Mekaniska Verkstads A/Bs nye administrationsbygning på 15 etager stråler som en flammesøjle over den gamle stad. Hvor er denne bygning dog skøn i sine linier.

Men i dag gjaldt besøget ikke denne moderne kontorbygning, som først skal indvies til foråret, derimod en lige så vigtig, men betydelig mindre bygning, den nye lærlingskole, hvor skibsværftet selv kan uddanne sine medarbejdere til den størst mulige fuldkommenhed.

Kockums Mekaniska Verkstad er et mægtigt område. Ved porten holdt automobiler parat til at køre gæsterne til den nye værkstedsskole, hvor værftets chef, direktør Gösta Lundeqvist, og hans medarbejdere modtog de indbudte som kære gæster, de rigtig havde glædet sig til at se. Der var ca. 50 indbudte, og alle følte sig straks hjemme, da direktør Lundeqvist i spidsen for gæsterne førte disse til det største undervisningsrum.

Her bød direktør Lundeqvist alle velkommen og rettede en særlig tak til sine medarbejdere, der havde arbejdet for denne skoles tilblivelse. En sådan institution, sagde han, kan ikke skabes uden samarbejde mellem mange gode kræfter, og den forståelse, projektet har mødt fra alle sider, har støttet arbejdet og bidraget til at Kockums nye værkstedsskole kan betegnes som en mønsterskole, som er værftets specielle kælebarn.



Direktör Gösta Lundeqvist samt skolechef, ingenjör N. G. Olsson, i samtale med överdirektör Birger Öhmann fra Kungl. Överstyrelsen for Yrkesutbildning (i midten).

En særlig tak rettede direktør Lundeqvist til arkitekt Kelfve, som har tegnet skolen, og til civilingenjör N. Centerlöf, som har konstrueret bygningerne, og til Skånska Cementgjuteriet, repræsenteret ved civilingenjörerne U. Widerström og H. Alexandersson, som både skabte grunden, hvor skolen ligger, og opførte bygningerne. Overingenjör Harry Jönsson, som fra Kockums



Den 120 m lange skolebygning.



Direktör Gösta Lundqvist byder velkommen. På kortet ses plan over Kockums værft.

side havde ledelsen af skolens tilblivelse, og skolens rektor, ingeniør N. G. Olsson, fik også tak for deres indsats.

Dernæst gennemgik direktør Lundqvist i sin tale forudsætningerne for skolens tilblivelse. Efter direktør Lundqvists tale gav han ordet til personalechefen L. Fredholm, som gav en detaljeret redegørelse for arbejdsituationen ved Kockums Mekaniska Verkstad, og lederen af skolen, rektor Olsson, fortalte om skolens udformning og arbejdsprogram.

Personalechefen sagde, at en sådan skole ville i høj grad gavne både Kockums og arbejdsmarkedet som sådant. Hr. Fredholm viste ved tavler hele arbejdsanvisningssystemet hos Kockums.

I en let overskuelig form fik man en oversigt over alder, antal etc. for de hos Kockum ansatte, f. eks. i 1956 ansattes 1900 mand, men 1500 gik fra, og ialt er der nu 6100 ansatte, hvilket er ca. 20 % mindre, end værftet faktisk kan beskæftige. Læringskolen har fordoblet sin kapacitet til 150 lærlinge, og man kan på skolen undervise 500 nyansatte arbejdere i særskilte kurser. Dertil kommer undervisning af 500 personer, som allerede er ansatte, og som ønsker videreuddannelse. Skolen kan således ialt indenfor et læseår modtage 1200 elever.

Systemet med denne hurtige uddannelse (lærlingene 3 års uddannelse) vil vise sig at være særdeles fordelagtig, og det viser s.g også, at man i stor udstrækning søger at få ungdommen placeret på denne nye skole, idet man fra værftets side har modtaget ansøgninger fra langt over det dobbelte af, hvad man havde brug for.

Skolens vejledning af de unge har også stor betydning, f. eks. ville 156 af de unge være elektrikere, mens

værfttet kun havde brug for 7. Læringsuddannelsen ved Kockums var allerede begyndt i 1943 i provisoriske lokaler. Den nye skole, som fordoblede uddannelseskapa- teten, har været i brug siden 2. september, men først 15. november afholdtes den endelige åbningshøjtidelighed, hvor chefen for „Kungl. Överstyrelse för Yrkesutbildning“ överdirektör Birger Öhmann i nærværelse af en stor forsamling af repræsentanter for myndigheder, organisationer, skoler samt firmaer, som havde været med til at bygge denne 120 m lange skolebygning, erklærede skolen for åbnet. Han rettede en varmfølt tak til Kockums Mekaniska Verkstad, som hermed var gået i spidsen for en ny og banebrydende undervisningsform. Han erklærede, at der på hans bord lå forslag til uddannelsesskoler for ungdommen til mange millioner, som staten

SÖKANDE FÖRE LÄRLINGAR		ORIENTERING		ANST.	
SKEPPSB.	46	30	15	30	15
ANGP.-B.	24	15	36	12	7
MASKIN	81	26	7	5	13
RÖR	26	7	5	13	6
EL	57	20	27	14	
TELE	20	27	14		
TRÄ	27	14			
GJUTARE	14				

Skolechefen, ingeniør N. G. Olsson, foreviser fordelingen over de forskellige arbejdsgrøne for og efter det orienterende møde med de nye lærlinge.

ikke kan fremskaffe, så man var Kockums Mekaniska Verkstad meget taknemmelige for det initiativ, der var vist. Ingen var tvunget til noget, alt var frivilligt. Skolen var frivilligt bygget af Kockum for Kockums egne midler, og elevernes skolegang var dikteret af deres egen trang til at lære noget, så det var med særdeles glad hjerte, han havde modtaget hvervet som åbningstaler ved denne højtidelige lejlighed.

Under rundgangen fik man rigtig indtryk af denne skoles store dimensioner. Den har kostet Kockum ca. 3 mill. kr. Mellembygningen er forbeholdt undervisningslokaler og kontorer, samt speciallokaler til laboratorier i fysik, materialelære og elektricitetslære. Desuden findes en stor spisesal for 150 personer, køkken og omklædningsrum.

I fløjene findes værksteder for snedkeri og maskinarbejde, og her står de mest hypermoderne maskiner til elevernes rådighed, ikke een eller to, nej i snesevis og i hyggelige lokaler foregår undervisningen, f. eks. har man belagt gulvene med træendestykker, som danner en uopslidelig gulvoverflade, som samtidig er lydæmpende og skåner fødderne.

Efter omvisningen var der frokost for de indbudte, overdirektør Birger Öhmann lykønskede på gæsternes vegne Kockum til den nye skole, og direktør Lundeqvist takkede de indbudte gæster for interessen.

A. B.

R. STEEN STEENSEN

Den nordlige Søvej

Lundsgaards Forlag — kr. 32,50.

En stor glæde og tilfredshed har bogen „Den nordlige søvej“ bragt i maritime kredse. Man er taknemmelig for, at kommandørkaptajn R. Steen Steensen har samlet dette stof til en bog, som er blevet en uundværlig håndbog for enhver fører, der sejler over nordostpassagen.

Det er gjort så levende og underholdende, ja oven i købet spændende, at det er en bog, der fanger interessen hos enhver læser, som har en lille smule tilknytning til søen.

At nævne alle de interessante afsnit er uoverkommeligt, men et afsnit som „Sømilitære begivenheder langs den nordlige søvej“ eller afsnittet om de forskellige ishavsekspeditioner, der i tidens løb har været foretaget, er uhyre interessant stof.

Nogle af disse afsnit har været publiceret før, men her i bogen er de ledsaget af masser af illustrationer og kortskitser, så vi tror, at bogen „Den nordlige søvej“ vil blive en interessant og kærkommen gavebog.

A. B.



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 - TELEGR.-ADR.: MERSK

Der sker noget i

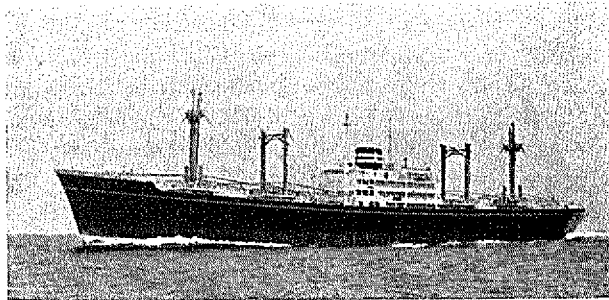
Indenlandsk Sømandsmission

Indenlandsk Sømandsmission har for øjeblikket 3 store byggearbejder i gang. I Nakskov opføres et nyt sømandshjem med facade ud mod havnen og til en byggesum af kr. 500.000. Nakskov kommune har ydet en gave på kr. 36.000 til byggegrund og har desuden givet kommunegaranti for et statslån på kr. 288.000. Det nye sømandshjem får lyse og venlige opholdslokaler med skrivestue og restaurant samt 20 moderne værelser for søfolk. Piloteringen af grunden er tilendebragt, og byggeriet har taget sin begyndelse, og torsdag den 31. oktober var der grundstensnedlæggelse på bygningen. Nakskovs borgmester nedlagde på byens vegne den ene grundsten.

I Ålborg opføres ligeledes et nyt sømandshjem ved havnen. Byggesummen for dette moderne og store hjem er kr. 1.160.000. Også her har kommunen stillet sig velvillig overfor byggesagen. Sømandshjemmet i Ålborg får plads til 80 søfolk i hyggelige, moderne monterede værelser, ligesom der bliver opholdslokaler, spille- og hobbyrum, skrivestuer og restaurant. Det bliver et smukt sømandshjem, som vil være med til at præge havnebilledet i Ålborg. Også her er piloteringen af grunden fuldført og murene påbegyndt, og onsdag den 6. november var der grundstensnedlæggelse. På byens vegne nedlagde Ålborgs borgmester den ene grundsten.

I Grenå er man i fuld gang med en udvidelse og restaurering af sømandshjemmet, således at det får flere og større opholdslokaler og 12 nye værelser, ligesom de gamle værelser vil blive nymonterede. Da man atter optager virksomheden med skipperskole i Grenå, imødeses denne udvidelse af sømandshjemmet fra alle sider med glæde. Udgiften er anslået til ca. 130.000 kr., og kommunen har vist sagen megen velvilje. Man regner med, at byggeriet vil være afsluttet i begyndelsen af december i år, så indvielsen af de nye lokaler kan finde sted i forbindelse med sømandshjemmets 40 års jubilæum den 14. december.

Sømandshjemmet i Århus har påbegyndt restaureringen af sin underste etage, hvor man agter at indrette en billardstue, et bordtennislokale, et hobbyrum og et mørkekammer, som skal stå til disposition for de besøgende søfolk. Det er et længe næret ønske, der hermed opfyldes og såvel ledelsen af sømandshjemmet som de søfarende ser med forventning hen til det færdige resultat, ikke mindst som baggrund for det omfattende servicearbejde i skibe af alle nationer, som sømandshjemmet udfører på Århus havn ved sin kontaktsmand, sømandsmissionær Aage Jensen, Risskov.



Det japanske passagerskib

„Havana Maru“

vinder Stillehavets Blå Bånd

Det japanske passager-motorskib „Havana Maru“ tilhørende Osaka Shosen Kaisha har på sin jomfrurejse erobret Stillehavets blå bånd, meddeler tidsskriftet Shipping and Trade News.

„Havana Maru“ tilbagelagde en strækning på 4.844 sømil mellem Yokohama og Los Angeles på 10 dage, 12 timer og 55 minutter med en gennemsnitsfart af 19,4 knob.

Skibet blev færdigbygget i juli måned af Kobe Shipyard of Mitsubishi Heavy Industries. Det forlod Yokohama den 6. august kl. 18.05 med 9.296 tons fragt om bord og ankom til Los Angeles den 16. august kl. 15. Skibet medførte 9.097 tons stykgods, 500 tons kokosnødder og 700 tons kopra.

„Havana Maru“ har installeret en enkeltvirkende, to-takts Sulzer Diesel med turboladning, type 9RSAD76, som udvikler 12.000 hk.

Den tidligere rekord på Stillehavet havde et andet japansk skib, „Tsuneshima Maru“ tilhørende rederiet Ino Kaiun. Dette skib blev bygget ifølge regeringens nybygningsprogram af 1954. Skibet tilbagelagde den 4.530 sømil lange strækning mellem Yokohama og San Francisco på 10 dage, 8 timer og 54 minutter og sejlede således med en gennemsnitsfart af 18 knob.

Den rekord, „Havana Maru“ har sat, betyder, at rejsen fra Yokohama til San Francisco kan gøres på 9 dage, 20 timer og 20 minutter.

DET DANSKE KULKOMPAGNI

C. 9214

DE FORENEDE BUGSERSELSKABER
KØBENHAVN



Flådens ran 1807

En landesorg, der blev indledningen til den syv år lange kanonbådskrig

For 150 år siden - i 1807 - herskede der i september-oktober en nærmest febrilsk travlhed på Gammelholm og Nyholm i København, hvor den store danske orlogsflåde havde sin hovedbase.

Slaget på Rheden 2. april 1801 havde lært britten, at København ikke kunne indtages fra søsiden, hvorfor englænderne, da de for 2. gang i det nye århundrede stævnedes mod den danske hovedstad, landsatte en stor og kraftig belejringsstyrke, der ganske omsluttede København. Efter et kraftigt bombardement blev den danske hovedstad tvunget til overgivelse under indrømmelse af det fjendtlige krav: *Orlogsflådens udlevering*.

Dette krav, der ramte landet og befolkningen som en hjertesorg, bibragte den danske nation et tab, den aldrig forvandt. Dertil kom, at end ikke den 7 år lange, heltmodige, men håbløse kamp mod overmagten kunne hindre Danmark—Norges adskillelse, og den efterfulgtes af pengekrise og statsbankerot, som det tog mange og lange år at overvinde.

I forbindelse med det ventede krav om flådens udlevering blev det drøftet, hvilke forholdsregler, der skulle tages for at forebygge, at orlogsflåden på engelske hænder skulle blive af for stor værdi. Dybden i flådens leje

tillod den gang ikke en sænkning af skibene, og at brænde de mange store trækolosser var en vovelig sag. Ilden ville let kunne brede sig til selve byen og hurtigt unddrage sig enhver kontrol.

Man fandt det derfor mest tilraadeligt at forberede sig paa kun at tilintetgøre rør, master og rundholter, et arbejde, som kun kunne ske ved hjælp af økser, hvorfor alle tømmermænd, som kunne fremskaffes, blev holdt i beredskab. Ligeledes var der planer om at lade skibene løbe fulde af vand samt spærre bomløbet med det af-taklede, men armerede lineskib „Waldemar“.

Dog, den danske orlogsflådes skæbne blev afgjort på gården „Hellerup“ på Strandvejen den 7. september 1807, og de hårde og ubarmhjertige kapitulationsbetingelsers 3. artikel lød:

„Skibene, samt krigsfartøjerne af enhver benævnelse, tilligemed alle hans danske majestæts tilhørende skibssager og sø-inventarium, skulle overgives i de personers værg, som blive udnævnt ved de høystkommanderende for hans britanniske majestæts krigsmagt; og de skulle ufortøvet sættes i besiddelse af Holmene, samt alle der henhørende bygninger og forrådshuse.“

Ganske naturligt var sorgen stor i Nyboder, hvor

flådens personel havde til huse. Her voksede man op med flåden, tjente i flåden og arbejdede for flåden, men nu brødes dette generationers faste bånd, og fremtiden syntes ganske uvis. Med et tungt sind opfyldte søofficererne den svære pligt at udarbejde fortegnelser over skibene og det til disse hørende inventar, som altsammen blev udleveret til fjenden, og man vil let kunne forestille sig den stemning, hvori underofficererne gav møde på Toldboden den 9. september kl. 4½ om morgenen for herfra at blive udstukket til skibenes ekvipering.

Arbejdet blev heller ikke gjort den danske ekvipagemester, kaptajn S. U. Rosenvinge, lettere gennem forhandlingerne med den hovmodige og meget mistænksomme captain Home Popham, hvis hensynsløshed særlig ytrede sig ved fortolkningen af begrebet *skibssager*, hvor han gik så vidt at beskyldte den hæderlige danske søofficer for at have skjult sager, der ifølge betingelserne skulle udleveres. Den ærekære danske kaptajn Rosenvinge svarede med en udfordring, men det lykkedes dog den engelske kontreadmiral Hood at ordne sagen, idet Popham måtte forpligtige sig til at give Rosenvinge en undskyldning i overværelse af britiske officerer.

Om samme Popham skrev engelske aviser: Han forstod at plyndre en fjendes dok på den fuldstændigste og mest systematiske måde. Sir Home Popham blev af den københavnske befolkning opfattet som en slags fællesnævner for den onde og brutale fjende, og i dagene efter byens overgivelse var boghandlervinduerne fulde af mange dårlige karikaturer og flyveblade. Mest kendt er billedet af Popham i en djævels skikkelse med hestefoden nedenunder af søofficersuniformen, med en congreraket i hånden og et par bomber i den trekantede hats spidser. I billedets baggrund ses den brændende Frue kirke, og billedteksten på dansk og tysk lyder:

Den virksomste af de 30.000 venner, som randede den danske flåde.

En meget kendt tegning af Eckersberg gengiver under titlen: „Englændernes sidste voldshandling på Holmen 1807“, hvorledes et næsten fuldført 74 kanoners skib blev væltet på byggebeddingen, medens britiske tropper paraderede og de højstbefalende officerer overværede skuespillet fra den nu nedrevne kongelige pavillon på Nyholm.

Også andre under bygning værende skibe blev ødelagt — men af materialerne fra tre sådanne omstyrkede orlogsskibe genopstod ved køllægningen den 11/7 1808 det første under krigen byggede orlogsskib „Phoenix“ (1808—1843 — et skib, der på grund af efterkrigstidens vanskelige økonomiske forhold dog aldrig kom ud at sejle).

Hvad vi mistede —

I etatsråd H. Degenkolvs værk om den danske flådes skibe i sidste århundrede opgives, at de engelske som følge af kapitulationen bortførte:

17 linieskibe (orlogsskibe): „Christian VII“, „Valdemar“, „Neptunus“, „Prinsesse Caroline“, „Norge“,

„Danmark“, „Skjold“, „Kronprinsesse Marie“, „Tre Kroner“, „Odin“, „Fyhn“, „Kronprins Friderich“, „Arveprins Friderich“, „Justitia“, „Prinsesse Sophie Friderich“, „Seyeren“ og „Mars“.

16 fregatter: „Perlen“, „Rota“, „Iris“, „Freja“, „Havfruen“, „Wenus“, „Najaden“, „Triton“, „St. Thomas“, „Friderichssteen“, „Glückstadt“, „Ejderen“, „Elben“, „Fylla“, „Nymphen“ og „Lille Belt“.

7 brigger: „Mercurius“, „Delphinen“, „Allart“, „Brevdrageren“, „Nidelver“, „Sarpen“ og „Glommen“.

Endvidere kutterbriggen „Den flyvende Fisk“, skonnerten „Ørnen“ og forskellige mindre fartøjer samt talrige transportskibe, alle dybt lastet med det rige krigsbytte.

Da englænderne ved kapitulationens udløb den 19. oktober 1807 havde forladt værfterne, savnede man



Karikatur af captain Popham.

endvidere 16 pramme, 15 lorger, 18 flåder og 106 rofarøjer — tilbage var kun et skåltomt værft, der var ribbet for alt — endog håndværkernes private værktøj, dørlåse og vinduesgardiner samt sølvkalk og disk til skibsgudstjenesterne, disse sidste blev dog hurtig tilbageleveret.

Godt 135 år senere var mange af de samme bygninger på Nyholm påny udsat for en total tømning, da tyskerne efter 29. august 1943 huserede på Holmen, var de som sædvanlig meget grundige, de tog endog hyldeerne i magasinerne med, det var jo godt brændsel, og i 1945 måtte den danske orlogsflåde påny bygges op med en bogstavelig talt „støvsuget“ flådestation som hovedbase.

Hvad der blev tilbage —

Kun nogle få skibe undgik i 1807 at falde i fjendens vold, bl. a. fordi de var på togt:

Linieskibet „Prinsesse Lovisa Augusta“ lå i Norge, men var gammelt og kassabelt, men tjente senere som logiskib i København.

Linieskibet „Prins Christian Frederik“ lå ligeledes i Norge i 1807, men det blev året efter nedkæmpet af 3 engelske lineskibe ved Sjællands Odde i 1808, i denne kamp faldt søhelten Peter Willemoes. Eet af de tre engelske lineskibe („Nassau“) var det tidligere danske „Holsten“, der blev taget af englænderne i slaget på Rheden 2. april 1801.

Fregatten „Diana“ lå i Spanien på vej til kolonierne i Dansk Vestindien, den blev i 1809 taget i besiddelse af spanierne, medens besætningen kom i engelsk krigsfangenskab, selve fregattens videre skæbne er aldrig blevet opklaret.

Briggen „Støren“ lå i Glückstad og blev senere brugt som kvarter for kanonbådenes mandskab.

Briggen „Fama“ lå i Nyborg, hvor den i august 1808 blev erobret af englænderne.

Briggen „Lougen“ lå i Norge, hvor den tog flittig del i krigshandlingerne 1807—1814, i det sidste år udgik den af den danske flåde og kom under norsk flag.

Briggen „Allart“ blev som tidligere nævnt taget af englænderne i København 1807, i 1809 blev den tilbageerobret ved Frederiksværn i Norge og deltog senere under Dannebrog i krigen mod englænderne, i 1814 overgik også dette skib til Norges flåde.

Blandt det lidet, der blev tilbage på Holmen, var kronprinsens lystfregat, den var bygget i 1785 og skænket kronprinsen som en gave fra England. Den havde de ellers så nøjeregnende englændere dog ikke villet tage med hjem igen, men den blev i november 1807 fra dansk side udrustet og bemanded med 17 engelske krigsfanger og sendt tilbage til England.

Kendt fra den tid er også flere tegninger af hjemvendende danske søfolk, der stirrer ud over det tomme Flådens Leje, og i 1835 skrev Christian Winther sit bekendte digt: Ved Toldboden steg en matros i land — kendt af alle skildrer det den danske sømand, der vender hjem fra de lange og trange år i den engelske prison og overvældes ved synet af Flådens Leje, der ligger tomt og øde, ribbet for landets stolthed: vor smukke orlogsflåde.

Uden virkelig flåde måtte Danmark efter flådens ran tage den ulige kamp op mod verdens største og stærkeste sømagt. I 7 lange og strenge år kæmpede danskere og nordmænd side om side en hårdnakket kamp med små underlegne rokanonfarøjer mod store velarmede og velsejlende orlogsskibe. Utallige eksempler på mod og snarrådighed, på udholdenhed og dødsforagt blev udvist i disse år, ligesom hårde strabadser blev udstået og megen tapperhed øvet i denne ulige kamp. Rundt om ved de danske kyster kan vi i dag finde rester af gamle skanser fra kanonbådskrigens tid. Mindesmærker på kirkegårde og andre steder erindrer om det sammenhold, den fællesfølelse, der besjælede den danske orlogsflådes personel, som ufortrødent tog kampen op mod overmagten, skabte berømmelse og respekt om den fælles indsats, der desværre var forgæves og uden betydning i det store opgør ved freden i Wien i 1814.

G. Honnens de Lichtenberg.

C. K. HANSEN



1856

REDERI OG BEFRAGTNING

DAMPKIBSSELSKABET
DANNEBROG A/S

REDERIAKTIESELSKABET
DANTANK

REDERIAKTIESELSKABET
K. B. D.

SAMLET TONNAGE ca. 150.000 t. DW.

AMALIEGADE 55 . KØBENHAVN K.

TELEFON: CENTRAL 72 (20 linier)
TELEGRAM-ADRESSE: »HANSEN«

*For bedre forplejning
og økonomisk messe - service
til søs -*

**INSTALLER CELER-SYSTEM
SKIBSCAFETERIA**

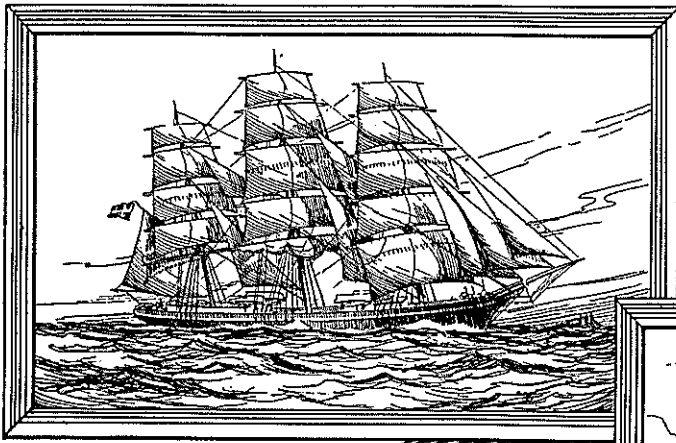


SCANIX CORP.

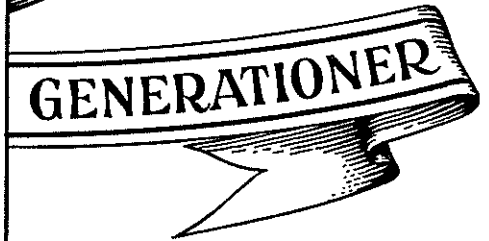
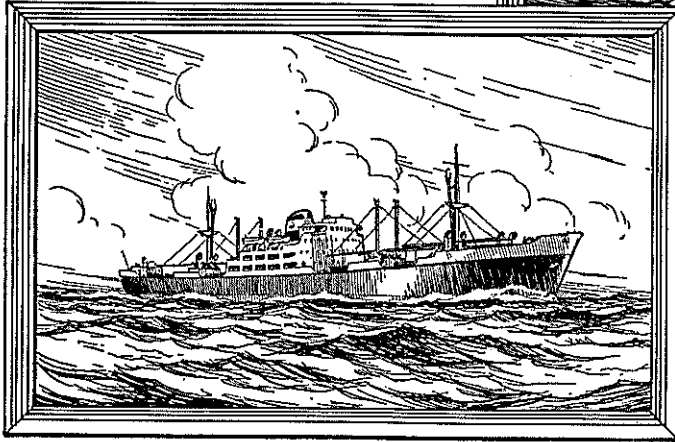
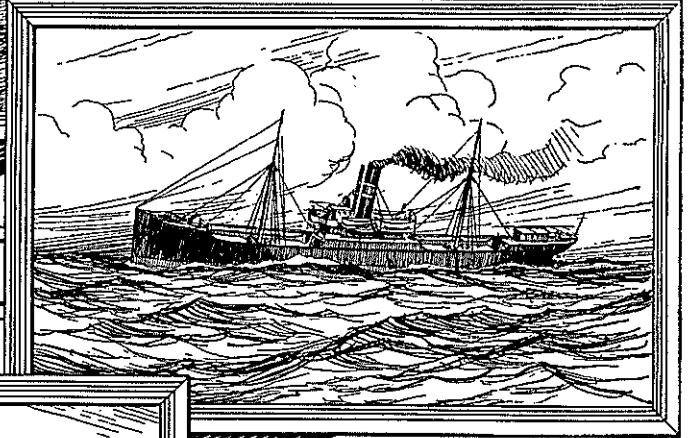
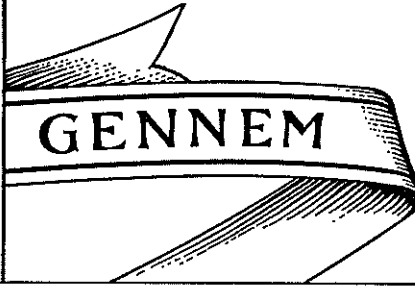
Vesterport 235
København V
Palæ 6195-6196
Telegr. Scanixcorp

Celer-System: Største erfaring
Højeste kvalitet.

Over 170 skibe er blevet udstyret
med Celer-System siden 1950.



H. SCH - P.



HAR DE OVERALT PAA HAVET FAAET

fra **JESPER CHRISTENSEN & Co**
KØBENHAVN

FORLANG DEN HOS DERES SKIBSPROVIANTERINGSHANDLER



Theodor Heuss

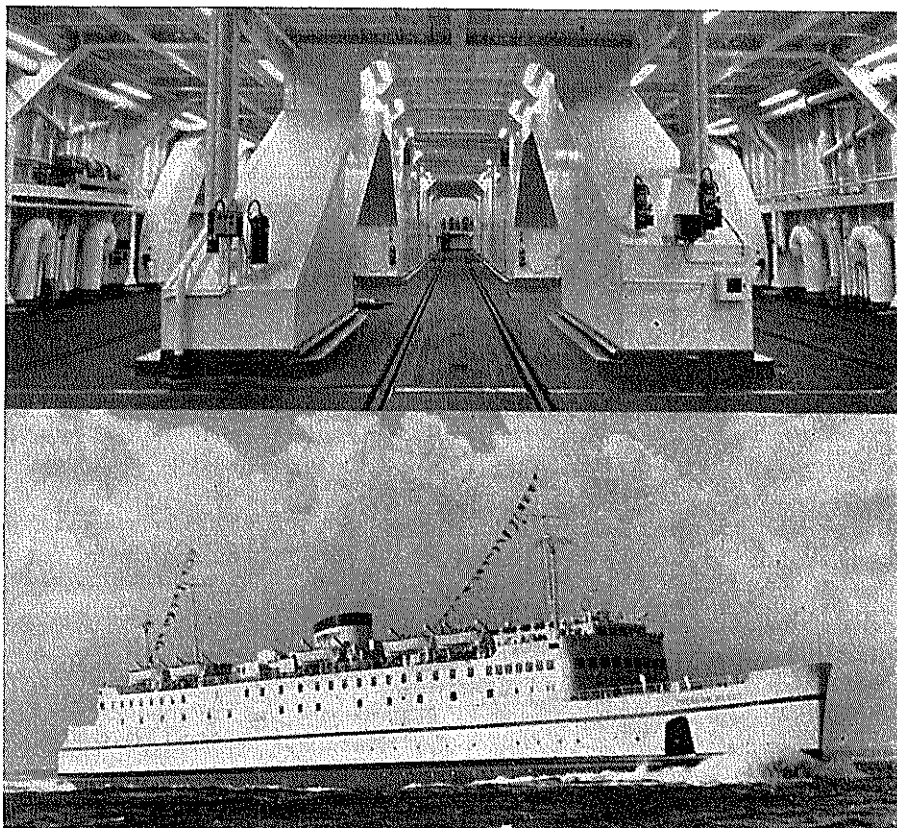
på repræsentationstur

Det øverste vogndæk

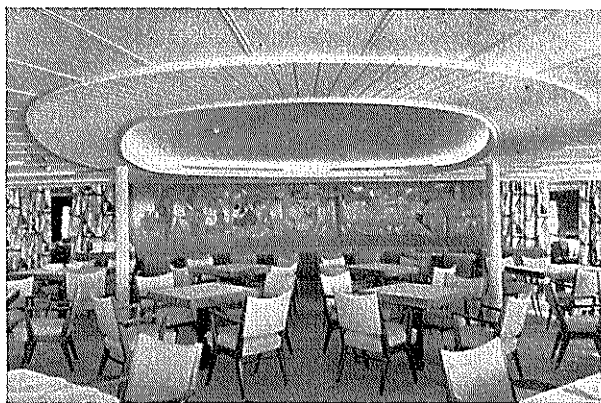
Færgen „Theodor Heuss“

Den 17. november indgik DDB's (Die Deutsche Bundesbahn) nybygning, færgen „Theodor Heuss“, i rute-fart mellem Grossenbrode-Gedser. Skal dens fremtidige virke på Østersøen blive lige så god som omfanget af indvielses-gæster, da bliver det OK. For ikke mindre end ca. 300 personer, presse-, jernbane-, rejsebureau- og automobilklub-folk fra Danmark, Norge, Sverige deltog under ledelse af generalrepræsentanten for DDB i Danmark og Norge, hr. von Wissmann, i repræsentations-sejladen Gedser-Grossenbrode 15. november. Af inviterede danske notabiliteter fra DSB kan nævnes distriktschef A. Kristensen, skibsmaskininspektør T. Kristensen samt fra Gedser overfartsleder B. O. Petersen, stationsforstander Erner og maskinmester Andresen. Dagen forinden var repræsentations-sejlad nr. 1 løbet af stabelen med deltagelse af ca. 200 indbudte, der gæet ombord i Grossenbrode „kun“ kom ud på et trip i Østersøen. Forbundspræsident Th. Heuss, der samtidig fik anledning til at se det af ham malte store portræt anbragt på midt-skoddet i største spise-sal, præsident for DDB, professor Österring, transportminister Seebohm, Holstens ministerpræsident von Hassell, Danmarks ambassadør i Bonn F. Hvass, generaldirektør for DSB Skov, endvidere fra samme etat søfartschef Bech og alle afdelingschefer, samt cheferne for norske og svenske statsbaner. Taler holdtes bl. a. af ambassadør Hvass og von Hassell, hvem sidste sagde noget af det bedste, at han for sit vedkommende af bedste evne ville bidrage til et godt forhold mellem Danmark-Tyskland — altså udover det trafikmæssige.

Vikings medarbejder deltog i prøveturen den 15. november i et trist gråvejr. I Gedsers vestre færgeleje havde man bemærket sig den nye høje rampe med forskydelig tilkørselsbro for autos til færgens dæk nr. 2, automobildækket, til hvilket indkørselen er i bagbords side på det fri fordæk, hvor også de 2 bov-ankerspil findes. Ankrene hviler omtrent derunder på skrå-planer lidt indenfor i skibs-siderne.



Indenfor det sidste ti-år er vidundere af færger sat i fart på danske ruter: „Dronning Ingrid“, „Fr. IX“, „Halsskov“ og „Deutschland“. Hvilke fremskridt eller forskelle kan da „Theodor Heuss“ opvise? For det første er den med sin længde af 135,90 m den andenlængste færge i Europa. Til sammenligning kan anføres længderne på „Fr. IX“ 114,2 m, „Halsskov“ 106,1 m og „Deutschland“ 114,5 m. Næsten ufatteligt virker „Theodor Heuss“ dybtgående på 4,80 m i forhold til badedækkets højde på 17,15, altså lig et 4-etagers hus! Nyt er kombinationen af jernbane-dæk (3-sporet som i „Fr. IX“ og „Deutschland“) med ovenover liggende automobil-dæk, over hvilket igen findes opholds-rum for passagererne (fra for til agter): store salon, store spise-sal (350 pladser, begge tilsammen) lille spise-sal (162 pladser) og agterst salon for I kl. passagerer (48 pladser) med udgang til overdækket



Rygesalonen i forskibet.

loggia. Midt i store spise-salons selvbetjenings-buffet, ikke mindre end 15 m lang, er en gang til serverings-personalet, hvilken letter pladsforholdene for passage-erne. — På underste dæk kan rummes 13 eksprestogs-vogne (hver 23,5 m lang) eller 30 gods-vogne. Kommer her udelukkende autos i stedet, kan her placeres 120, hvilke tilsammen med automobil-dækkets running af 100 ialt bliver 220. Øverst ligger båddækket, på hvilket findes rednings-materiel, forreste og agterste navigations-rum, officers-kamre, telegraf-hytte og lignende, endvidere et kongres-rum til 16 personer med gæstekamre, og mellem dæks-husene er der plads for friluft-servering for ca. 400 personer. — Nyeste nyt er person-elevatore mellem alle dæk samt trappernes væg-farver, som i styrbords side værende grøn-grå og i bagbords rød-grå orienterer passagererne om, i hvilket borde de befinder sig. Vejviser-skiltene er overalt gode og velan-bragte — kun, hvornår kommer der på enhver færge skilte med dæks-positioner med relation til trapper for udstegne tog-passagerer, for hvem det blandt 3 tog-stammer er vanskeligt at finde tilbage til vedkommende kupé, et forhold, der er vanskeligst i færgen, som svajer! — Skodderne i alle passager-lokaler er beklædt med udsøgte træ-sorter, på hvilke kunstnere fra Hamburg og München har anbragt ultra-moderne dekorationer. Gennemgangs-forholdene synes overalt rummelige, hvilket også kan være nødvendigt, når færgen skal kunne beværte ca. 1500 rejsende.

At der ombord findes nyeste navigations-midler såsom Decca, ekkolod gyrokompass, radiopejling etc. er nærmest selvfølge, ligesom „Theodor Heuss“ som andre af rutens færgen har „Storebælt form“ for og „Grossenbrode form“ agter. Mere vigtigt at nævne er følgende indretninger: Elektrisk luftvarme, dybtgående-måler, signal-tavler (lys grønt, rødt, hvidt) for rangering af vogne anbragt for, midtskibs og agter, registrator for sporens fyldning med vogne, og endelig rørpost mellem sekretariatet og telegraf-hytten samt køkken-regionerne.

Maskineriet er diesel-elektrisk. 12 „hurtig-løbende“ dieselmotorer på hver 1200 hk (noget nyt grundet på erfaringer med tyske lokomotiver) driver strøm-generatorerne. Hver af de 2 propeller agter drives af 2 elektromotorer, som kan dirigeres fra broen. Tilsammen giver de en march-hastighed på 16,6 knob, den maksimale er 18,1. En 3. propel i stævnen bag bov-roret, Voith-Schneider-styrepropel, har til opgave at forøge manøvrerings-evnen under lagsom fart og ugunstig vind.

Endvidere skal nævnes lydisolerings-anlægget dels bestående af indgangs-bokse til maskinrummet og dels tillægs-skodder, hvilket viste sig så fortræffeligt virkende, at ingen normal fart-sløj hørtes. Og som også velgørende: Man hverken hørte eller mærkede maskin-vibrationer i hele skibet!

Lige et par tal: NR-tons andrager 1901 og BR-tons 5583.

Bygmesteren er Kieler Howaldswerke, der med „Theodor Heuss“ er nået nogle skridt videre siden bygnin-gen af „Deutschland“.

Ligesom mange af ovennævnte lokaliteter var en fryd for øjet, var buffetens anretninger det ikke mindre. På de pyramideformede opsatser havde færgens restauratør kræset op med mindst 50 forskellige kolde og varme retter til glæde for de mange gæster. Under frokosten holdtes taler, prisværdigt korte, af festens vært, direktør, dr. Helberg, fra DDB's generaldirektorat i Hamburg, af DDB's pressechef, dr. Kurtze, der senere ledede selskabet rundt i færgen.

Hjemturen fra Grossenbrode foregik med den danske færge „Danmark“, hvor DDB havde inviteret sine gæster på middag. Trods 35 år gammel synes spise-salonen her stadig at være den hyggeligste af alle færgers, ligesom hele færgens indretning er som et gammelt hjem, det, hvor „minder har klokkeklang“. *Carl Østen.*

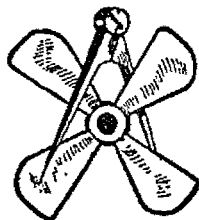
A/s Dampskibsselskabet VENDILA

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

Fra arkivernes interessante verden Ved Carl Østen

Evige bureaukratisme

1837, 28. oktober beretter dansk generalmajor G. von Müller: „I formiddags ankom vi da til vort kære hjem (København). Her er den mærkelighed ved landstigningen, at den skal ske med både fra den „røde pæl“. Havnekaptajn Eskildsen har denne indtægt. Vort skib „Frederik den 6te“ lagde først til ved Toldboden for at sætte et par heste i land. På broen stod min kone og børnene. Jeg sprang i land for at omfavne dem, men begav mig derefter atter ombord efter kaptajnens ønske. Skibet gik tilbage til „røde pæl“, og i båd kom jeg da endelig i land. En mærkelig foranstaltning.“



KØBENHAVNS MASKINSKOLE

Obs.! Ingen ændring i undervisningsplanerne.

Nye kursuser til den almindelige og udvidede maskinisteksamen samt til elektromontørprøven for maskinister begynder først i januar 1958. Skolens kontor giver oplysning om studielån til dagundervisning.

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

Hjem til Jul

Af P. C. SKALS

Det var i krigens dage. Jeg var dengang forhyret med Det Forenedes „I. C. Jacobsen“, der gik i fast fart mellem København—Stettin—København—Oslo—Göteborg og København — en fart, der dengang var meget populær. Stettin var mindre udsat for luftangreb — i hvert fald på det tidspunkt — end andre tyske havnebyer, der blev besejlet af danske skibe, som jo næsten alle måtte sejle på Tyskland. Mange danske søfolk satte livet til i disse byer. Jeg tænker bl. a. på ofrene fra „Ivan Kondrup“ og „Svend Pil“. I Stettin var risikoen ikke så stor, og anløbningen af Göteborg, der lå som en fredens og lysets oase midt i det krigshærgede Europa, indebar mange muligheder både i patriotisk og privat henseende, hvad vi senere skal se.

Også Oslo havde vi glæde af. Det norske folk sultede, men nede i Danmark sad der slægtninge, venner og vildt fremmede mennesker, som ønskede at hjælpe, men hvordan? — Tyskerne havde jo forbudt al fødevarerforsendelse til Norge. Jo, nede ved Larsens Plads lå der een gang om måneden et skib ved navn „I. C. Jacobsen“, og folkene der ombord vidste ikke noget bedre end at narre tyskerne, og det eneste, de forlangte, var, at adressen ikke stod på pakkerne, den skulle afleveres på en seddel for sig selv.

Fra kaptajn til messedreng, alle havde vi pakker med, og alle samlede vi venner for livet.

Som situationen var, var det en ideel fart, og der var da også rift om „I. C. Jacobsen“ rent forhyringsmæssigt.

Da vi i begyndelsen af december kom tilbage fra Stettin og fortsatte videre til Oslo efter at have ligget nogle dage i København, var det store spørgsmål: Kommer vi hjem til jul. Efter sejlplanen skulle det kunne lade sig gøre, men under en krig er intet sikkert. Alt kan ske.

Denne gang havde vi flere pakker med end nogen-sinde. Baderum og tomme passagerkamre, al overflødig plads var proppet med flere hundrede pakker, som det ville have været svært at bortforklare overfor tyskerne, men de opdagede intet, og julen var dermed sikret for mange brave nordmænd. Ganske vist var det svært at holde styr på så mange pakker, som der af sikkerhedsgrunde ikke kunne stå navn på — officielt var det last — men vi forsynede dem med numre, og da vi også skrev numre på adressedlerne, var det en smal sag at fordele dem. De blev da også alle afleveret på de rigtige steder. Enken på Frognersæteren fik sin skinke, tømmerhandleren på Karl Johan sit konserver, og søstrene Mørk på Bergstien hver deres pakke.

Overalt blev vi modtaget på det hjerteligste. Nordmændene blev ved med at trykke vore hænder, som om vi var de virkelige givere og ikke bare mellemmand, og aldrig er nogen søfolk blevet ønsket „glædelig jul“

mere oprigtigt, end vi blev det, da vi hin decemberdag forlod Norge. Alt, hvad de sagde og gjorde, kom fra hjertet, og vi ønskede inderligt, at de gode givere hjemme i Danmark kunne have været med og set hvor rørt og taknemmelige nordmændene var.

En skærgårdslods, som vi fik lidt syd for Horten, kvitterede for besøget på sin egen måde. Han hørte til den type, der af egen fri vilje ikke sagde mere end det højst nødvendige. Stor og tung og vejrbitd, tydeligt made in Norway, stod han ude i vingen og gav sine knappe ordrer. Men da han gik fra borde og kom ned i lodsbåden, som vi hele tiden havde haft på slæb, rev han pludselig sin pelshue af, svingede den over sit hoved, og med en stemme, der rungede over Nordsøen, råbte han „glædelig jul“, samtidig med at han kylede to juletræer op på dækket. Så gav han los, kippede med flaget og forsvandt bag en pynt. Vi stirrede overrasket på træerne, en sådan gestus havde vi ikke ventet af den ordknappe lods. Men Norges dygtige skærgårdslodser har altså mere end et barsk væsen — de har også et varmt hjerte. Vi anbragte juletræerne i mastetoppene, og satte kursen mod Göteborg.

Det var dog ikke alle nordmænd, der så med blide øjne på „I. C. Jacobsen“. Som bekendt tog tyskerne radioapparaterne fra nordmændene og sendte dem til østfronten til soldaterne dér efter at de var lavet om til batterimodtagere. „I. C. Jacobsen“'s opgave i denne forbindelse var at transportere apparaterne til Tyskland, og at nogle nordmænd skumlede over, at det var et dansk skib, der gjorde det, forstod vi så godt, men hvad kunne vi gøre? Vi bestemte jo ikke lastens art. Hverken vi eller nogen anden dansker. Skulle skibene sejle og holde rederierne og beskæftigelsen i gang, måtte vi sejle for tyskerne. Jeg tror dog heller ikke, at harmen var ægte — her var blot lejlighed til at få luft for de nationale følelser, noget der var svært i det undertrykte Norge.

Nå, endnu var alt gået efter planen. Vi var afgået fra Oslo til fastsat tid, og da vi havde seks dage at løbe på, begyndte vi så småt at regne julen i København for sikret. Men så snart vi kom udenfor skærgården, fik vi dårligt vejr. Tunge søer væltede ind fra Nordsøen og rystede skibet og vor optimisme i sin grundvold. Vi måtte tage et par omdrejninger af maskinen, og fremdriften og forhåbningerne blev yderligere formindsket ved, at et leje i maskinen løb varmt, så vi kun kunne gå for halv kraft. Søen blev så voldsom, at vi måtte gøre libbåde ekstra fast og bjerge loggen.

Om eftermiddagen fik skuffelsen endnu en transfusion, idet det faldt i med sne. Hvide bølger af ispile jog vandret gennem luften og blændede vore øjne. Sigbarheden var næsten lig nul, og vi skævede ængsteligt

til kalenderen og barometeret, mens vi for yderligere nedsat fart stampede ned langs svenskekysten.

Men Gud må have forbarmet sig over os, for han stilnede stormen og lod barometret stige. Lejet blev udskiftet, maskintelegrafren atter sat på full, og den 20. december, kun een dag senere end beregnet, gled vi til kaj i det julesmykkede Göteborg.

Her fik alle travlt; hyren blev taget op til tampen, og så mosede vi i land med kufferter og tasker, som vi fyldte med bananer og appelsiner, figner og dadler, svedsker og rosiner, alle de ting, som de hungrede efter hjemme i Danmark. Og var der penge tilbage, efter at vi havde købt julegaver til slægt og venner, som her i det rigt forsynede Sverige ikke var noget problem, købte vi bøger og blade, som var forbudt i Danmark, eller gik i biografen og så engelske og amerikanske film. Vi kunne slet ikke blive trætte af at gå i de oplyste gader, hvor alting åndede af fred og hygge, og hvor butikkerne bugnede af varer.

På posthuset ventede der mig en behagelig overraskelse. Jeg havde etableret en jævnlig korrespondance med familien i USA, som vi ellers ikke havde hørt fra, siden krigen brød ud. Foruden at jeg selv skrev, havde jeg breve med fra mine forældre og øvrige familie, som jeg så afsendte, når jeg kom til Sverrig.

Denne gang lå der foruden julebrevene et pengetelegram lydende på 100 dollars, og i telegrammet stod, at jeg kunne bruge pengene efter eget forgodtbefindende. Hundrede dollars! Hvilken formue for en fattig sømand. Jeg så allerede i ånden mig selv komme hjem på Skovvænget som julemand med en masse flotte gaver i køjesækken. Desværre blev det kun i fantasien, for jeg kunne ikke få pengene udbetalt, medmindre jeg kunne dokumentere at have fast bopæl i Sverige. Jeg gjorde alle mulige krumspring, men de svenske postmyndigheder var ikke til at rokke. Med tungt hjerte returnerede jeg pengene. I 1945, da den store gryde blev taget af ilden ude i verden, og jeg kom på amerikafart, fik jeg dog pengene tilbage. Min familie havde gemt dem til mig, og dennegang blev det alvor med de ekstravagante julegaver.

Vi var nu så langt inde under jul, at det mindste uheld i sejlsplanen betød jul i søen. Jul i søen er tålelig, når det er forudbestemt, så ved man, at det skal være sådan og kan indrette sig derefter, men det er et knusende slag for en sømand, når han tror, at han skal fejre jul i familiens skød, og så må blive på havet, og især når han som vi næsten kan se hjem. Göteborg havde meget last til os, og for hver time, der gik, steg spændingen. Værst var det vel for en af fyrbøderne, der skulle hjem og giftes 1. juledag — alt var tilrettelagt, det eneste, der manglede, var brudgommen.

Men også havnearbejdere bliver færdige, endda på årets korteste dag, og så sagde vi farvel og tak til det gavmilde Göteborg og satte kursen mod København. Vi havde vind og sø med, og snart hævdede Kul'ens pukkel sig mod himlen, Kronborg trådte frem af disen, og så var vi hjemme — næsten da. Ved Middelgrunden kom slæbebåden „Sejerø“ på siden og meddelte, at Gestapo

stod inde på Larsens Plads for at tage imod os. På forrige rejse havde vi haft tre engelske flyvere med fra Stettin til Sverige. De var undsluppet fra fangelejren Stalag Luft III i nærheden af byen Sagan ved — camoufleret af gymnastikopvisninger — at grave sig ud under pigtrådsspærringerne, hvorefter de flygtede til Stettin, hvor vi smuglede dem om bord. (Een af dem, Eric Williams, har skildret flugten, der siden er blevet anerkendt som en af historiens mest berømte undvigelser, i sin bog „Den trojanske hest“, der også er blevet filmatiseret.) Endvidere havde vi på andre rejser haft jøder og danske modstandsfolk med til Sverige. Var det dette, tyskerne havde opdaget? I så fald kunne det blive skæbnesvangert.

Vi stirrede ængsteligt på hinanden, og der opstod nogle forvirrede minutter. Så blev alt illegalt materiale brændt. Nordmændenes takkebreve, forbudte svenske bøger og blade, alt blev konfiskeret. Hver mand kom med sit, og det var ikke småting, der den lillejuleaftensdag blev smidt på fyret i kabyssen. Selv mine uskyldige USA-breve var det klogest at være foruden. Hvor megen viden Gestapo sad inde med, kunne ingen sige, men det gavnede i hvert fald ikke at ligge inde med noget, der i forvejen var illegalt. Og skulle nogen, der i de dage sendte pakker med „I. C. Jacobsen“ til Norge, have undret sig over, at de ikke modtog det takkebreve, som de måske sidenhen fik at vide var blevet os overgivet, så er grunden hermed fortalt.

Nu var julen pludselig ikke længere det vigtigste. Hele vort ve og vel afhang af, hvor meget tyskerne vidste, og vore hjerter bankede uroligt, da vi gik igenem Bomløbet og nærmede os Larsens Plads. Den kaj, som før havde været så urnådeligt langt borte, var nu pludselig blevet uhyggelig nær. Det sneede ganske let, langsomt blev kajer og pakhuse pudret hvide, men det havde ingen øje for.

Så var vi der! Ængsteligt så vi mod land, men hvor meget vi end stirrede, kunne vi ingen tyskere se — udover et par hådmænd og en lille klynge fremmødte slægtninge og venner, der var trukket i læ af et pakhuis for den bidende vind, var kajen øde og tom. — Vi fik senere at vide, at de var blevet trætte af at vente og var kørt deres vej. Vi åndede lettet op og takkede Gud, at han ikke havde betænkt gestapofolkene med mere udholdenhed end tilfældet var, for med den samvittighed, vi besad, var vi bestemt ikke interesserede i at stifte nærmere bekendtskab med det indvendige af Dagmarhus.

Mange værdifulde ting var gået op i røg i kabysfyret, men hvad betød det nu! Tyskerne var borte, det var lillejuleaftensdag, og nede på kajen stod far og mor og en høj lys pige og stampede utålmodigt i sneen. Vi var kommet hjem — hjem til jul.

AKTIESELSKABET
DET DANSK-FRANSKE-DAMPSKIBSSELSKAB
FREDERIKSGADE 17
KØBENHAVN K

Ud af mørket

Den første fortælling i dette års „Jul på Havet“ hedder „Ud af mørket“. Denne titel kan i virkeligheden stå for hele Vikingens julehefte. Hver eneste fortælling, hvert eneste farvebillede, hver tegning og hvert digt vil få læseren til at glemme vinterens mørke.

Allerede fra heftets omslag stråler lyset læseren i møde. Omslaget er malt af Oscar Knudsen, der på én gang skildrer tropenattens trylleri og den nordiske juls hygge. Hefteets første indvendige farvebillede er reproduceret efter et maleri af V. Qvistorff. Det viser et skib i dok hos B & W, og Jack Tar har skrevet et lille digt til det. Qvistorff døde alt for tidligt, men hans særprægede kunst lever, og tusinder glædes, hver gang det lykkes Vikingen at finde endnu et af hans efterladte billeder frem.

Allan Larsen skildrer varmt de følelser, der overvælder emigranten, som efter mange års ophold i Amerika nu er på vej hjem over havet. „Emigrantens jul“ er en lille perle.

„Ud af mørket“ er en gribende novelle af Aage J. Chr. Pedersen om en ung sømands oplevelser, og Ernst Køhler har med sin fornemme streg forstået at leve sig ind i forfatterens tanker.

Derefter følger en dobbeltsidet farvetegning af Oscar Knudsen af „Urhavet“. Mesteren kommer navnlig op i Oscar Knudsen, når han skal skildre det fantastiske, som tiden før menneskets fødsel var. Det lille tekstbidrag, der er føjet til tegningen, viser, at Oscar Knudsen også kan skrive.

Den færøske forfatter Adrian Johansen, der selv har faret til søs, møder med en spændende novelle, han har kaldt „Kursændring“. Carl Østen, der igennem mange år har arbejdet for Vikingen, er nu også med blandt julehefteets bidragsydere. Han skriver interessant om „Sidste orlogs-jul i dansk tropekoloni“ om bord i „Valkyrien“. H. Schøsler-Petersens dejlige tegning af „Valkyrien“ i Vestindien vil glæde mange gamle orlogsgæster.

S. Kielland-Brandts pragtfulde maleri af „Hollandsk yacht“ vil for alvor bringe læseren ud af vinterens mørke. Billedet er endnu et bevis på denne marine-malers store kunst. Lyset stråler også ud fra det næste farvebillede, „Fiskere i Fænøsund“. Billedet fortæller om sol, varme og sommer. Det er malt af S. Brunoe, der virker „moderne“ på en måde, som alle vil kunne goutere.

„Havhorisonter“ er en pragtfuld skildring af en sejlskibslads over Biscayan. Sådant føler måske mange af os det at sejle, men vi kan ikke udtrykke det som Hans Andreasen, denne sætningsbygningens og ordlegens mester.

„Julegaven“ — denne titel minder om grantræ, sne og vatskæg — er en fortælling af Børge Mikkelsen. Dette forfatternavn er tilstrækkelig forsikring om, at fortællingen ikke bare er julehygge. „Mike“, som alle søfolk kalder deres servicemand i København, er jo en munter mand — også når han sætter pennen til papiret.

Den finsk-danske maler, arkitekt og yachtkonstruktør O. W. Dahlstrøm elsker havet. Det kan man tydeligt se i hans vidunderlige maleri af den gamle „Georg Stage“ i frisk vejr.

De efterhånden tusinder af mænd, der har gjort deres første søben om bord i skoleskibet „Danmark“, vil glæde sig over Fr. Landts dejlige maleri af skoleskibet i storm på Atlanten. Landt forstår at skildre et stormpisket Atlanterhav i farver. Han har selv oplevet det adskillige gange.

Julehefteets eneste fremmede indslag er novellen „Kaptajn Banks trosbekendelse“. Den er skrevet af den engelske forfatter Morley Roberts, der maner både spændingen og humøret frem. Det er en saltvandsfrisk fortælling. — Ingvard Olsen har skrevet en interessant artikel om „De kongelige skibes Grønlands-togter i ældre tid“. Otto Ludwig har skrevet hefteets store historiske novelle, „Kanonbåde og kærlighed“, som er både morsom og spændende.

Derefter følger endnu et Qvistorff-maleri af en „Bark i Øresund“ — et meget smukt billede. På de to næste sider følger et par skønne farvefotografier fra rigningen på et af de store sejlskibe. Disse billeder — måske fra det forliste „Pamir“ — er ledsaget af Holger Drachmanns pragtfulde digt „Så lægger jeg ud“. Derpå følger Fr. Landts pragtfulde maleri af fregatten „Jylland“ ud for Kronborg.

Hilmar Wulff har skrevet novellen „Slanger“, der handler om en mærkelig menneskeskæbne i Sydamerika, og Gunnar Strømberg har haft et muntert og levende interview med havnefoged H. Bessel om „En skibskoks juleaften på topsejlskoncerten Margrethe 1903“. Samtalen har undertitlen „Kun Gud og kokken ved, hvad labskovs er lavet af — og de tier begge to“!

Kaptajn Rud. Christiansen har skrevet fortællingen „Rasmus rømte“ — en frisk skildring fra de gamle sejlskibes tid. Derefter følger endnu en sørgmunter historie fra sejlskibene, H. S. Nielsens „Arven“. Den er usædvanlig godt skrevet.

Hefteet afsluttes med to grinagtige fortællinger og endnu et skønt maleri. Den første af fortællingerne er af Chr. Petersen og hedder „En henrettelse til søs juleaften“ og handler om en abe og en gris. Den anden er af Tage Nissen og hedder „Jul på det hønsebesatte skib“. Begge fortællingerne vil få Dem til at le højt.

Og så præsenterer den store kolorist, orlogsskibenes mester, Paul Sinding, Dem for et pragtfuldt maleri af „Fregatten Falsters brand på Soffias red i Marokko d. 3. juni 1753“.

Joh, der er nok af lyspunkter, der kan føre læseren ud af vinterens mørke, og det er et lyspunkt mere, at prisen kun er kr. 4,75, skønt heftet svulmer mere end nogensinde af dejligt stof og pragtfulde billeder. Hver eneste fortælling er fint illustreret, og både clichéanstalt, Brdr. Bærentzen, og trykkeri, A/S L. Ihrich, har som sædvanlig udført et fint stykke arbejde.

Redaktionen.

Atomskibet på vej

Amerikanerne regner med, at deres første atomskib kan stå ud på sin jomfrurejse i 1960. —

Russerne har en atomisbryder på bedding i Leningrad.

Når talen er om atomskibet, er det vanskeligt at sige noget bestemt om, hvorvidt De forenede Stater eller Rusland er længst fremme. Ganske vist har amerikanerne allerede tre atomdrevne undervandsbåde, som imidlertid af russerne betegnes som dårlige og klodsede. Selv udtaler russerne sig i temmelig tågede vendinger med hensyn til deres egne fremskridt og planer, men det vides dog, at der på bedding i Leningrad står en halvfærdig, luksuøst udstyret isbryder, „Lenin“, som man har arbejdet på i ca. 20 måneder.

Følgende enkeltheder om denne nybygning er kendt: den er 440 fod lang, og dens fart bliver 18 knob; atomenergien vil blive omformet til elektricitet, som skal drive en elektrisk motor; man formoder, at den vil kunne stå ud på sin jomfrurejse engang i 1961.

Japanerne arbejder med det såkaldte Mitsubishi-projekt, som går ud på at bygge en atomdreven tankundervandsbåd på 30.000 tons samt en almindelig tanker på 47.000 tons, begge drevet af reaktorer, der er i stand til at yde 20.000 hestekræfter. Foruden arbejder de japanske Kawasaki-værfter med planer om at lade bygge en atomdreven tanker på 40.000 tons.

Engelske skibskonstruktører er for tiden travlt beskæftiget — omend kun ved tegnebrættet — med forarbejdet til en atomdreven tankundervandsbåd, som bliver større end noget andet fartøj, der i dag pløjer de syv have. Konstruktørerne hævder, at deres fartøj vil blive i stand til at gøre en fart, der er dobbelt så stor som de nuværende lastfartøjers. Samtidig vil den kunne transportere mere olie end nogen anden tankbåd. „Fartøjet bliver formentlig på omkring 100.000 tons,“ udtaler de engelske ingeniører.

En af den amerikanske flådes atomdrevne undervandsbåde, „Nautilus“, er på 2.000 tons, og de fleste andre undervandsbåde er mindre end 2.000. Verdens største fartøj i dag, „Queen Elisabeth“, er på 83.000 tons. Disse tal giver et godt billede af, hvilket kæmpefartøj det er, de engelske skibskonstruktører er i færd med at forberede bygningen af. Ophavsmanden til det store projekt er den 73-årige ingeniør F. G. Mitchell, der er chef for Englands største private industriforetagende, „Mitchell Engineering“, som han selv startede i 1919 med en kapital på — 250 danske kr.!

USA er dog nok den nation, som indtil nu har givet de mest detaljerede beskrivelser af sit arbejde med den maritime atomenergi. Planerne går kort og godt ud på før alle andre nationer at søsætte verdens første atomdrevne handelsskib. Desuden arbejdes der af seks store selskaber — blandt dem Ford og General Motors — på forsøg med forskellige reaktortyper til skibe. Det sker efter opfordring af Atomic Energy Commission. I det amerikanske tidsskrift „Business Week“ for oktober

1956 har Ford i øvrigt ret indgående beskrevet sin type.

Men lad os vende tilbage til amerikanernes første atomdrevne handelsskib, som ret nøje er beskrevet i en artikel i „Newsweek“ for den 29. juli 1957. Efter planen skal det som nævnt søsættes i foråret 1960, og der kan fortælles følgende enkeltheder om det: Skibet bliver en kombineret passager- og fragtbåd på 21.000 tons, 590 fod lang og farten 24 knob. Der bliver plads til ca. 70 passagerer, og der vil kunne medtages en last på 9500 tons. Besætningen bliver på 125 mand. „Brændstoffet“ skal bestå af uran, anbragt i en cylinder med en diameter af seks fod. Skibet bliver i stand til at sejle jorden rundt 10 gange i løbet af to og et halvt år, før det på ny behøver at indtage „bunker“.

Skibets budget bliver på omkring 43 mill. dollars. Af dette beløb medgår de 18 mill. til selve skroget, til oplæring af mandskab m. v., mens 4 mill. er beregnet til brændstof.

Hvis alt går efter planerne, vil amerikanernes første atomdrevne handelsskib altså kunne søsættes i 1960, og efter en prøvetur i amerikanske farvande er det meningen at sende det ud på et togt hele jorden rundt.

Arbejdet med den epokegørende nybygning er lagt i hænderne på den 35-årige atom- og skibsingeniør Richard Godwin, som til sin rådighed har en medarbejderstab på omkring 250 personer. Blandt dem findes der eksperter inden for næsten ethvert tænkeligt område.

Præsident Eisenhower har besluttet, at fartøjet skal døbes „N. S. Savannah“. Det opkaldes således efter dampskibet „Savannah“, der som den første damper den 22. maj 1819 sejlede over Atlanterhavet fra Savannah i Georgia til Liverpool. „N. S.“ står for „Nuclear Ship“, d. v. s. atomfartøj.

Også når det gælder vort naboland Sverige, ser det ud til, at værfterne her regner stærkt med atomkraften som fremtidens drivkraft for skibe. Man har således i Göteborg nedsat en komité inden for Stiftelsen for Skibsteknisk Forskning. Komitéen har allerede givet udtryk for, at det påbegyndte arbejde efter dens mening absolut bør føres videre. Opgaverne er blevet fordelt mellem skibsværfterne AB Atomenergi og De Laval's Angloturbin, og det vil sikkert ikke vare længe, før der også spørges nyt fra Sverige med hensyn til atomdrevne skibe.

Henning Nielsen.



KGL. HOFMØBELFABRIKANT

C. B. HANSENS ETABL.

BREDGADE 32

København K.

Central 386 — 11,386 — 11,585

Hvor er Aage Giødesens 10 marinemalerier

fra den store nordiske udstilling i København 1888?

Bogholder ved den kgl. civiletat, finanskasserer Sv. Giødesen

På marinens afdeling på nævnte udstilling fandtes 10 store oliemalerier, udført af den 25 årige kunstner Aage Giødesen. Billederne viste den danske flådes udvikling og vakte stor interesse.

Det vides, at malerierne har været anbragt på model-samlingen på Holmen omkring århundredskiftet. De blev fordelt i 1904. 3—4 stykker blev ophængt i gymnastiksalen på Holmen. 3—4 andre på den tidligere kadetskole i Gernersegade, og resten på orlogsværftets regnskabsvæsen. I 1930erne flyttedes formentlig 3 fra gymnastiksalen til søværnets kaserne.

Ifølge kataloget for udstillingen forestillede de 10 malerier:

- 1) Et vikingskib. Hertil er benyttet en model af det i 1880 af „Kongehaugen“ ved Sandefjord i Norge udgravede skib.
- 2) Galejen „Jægersborg“.
- 3) „Christianus Quintus“, Niels Juels flagskib 1676—77, bygget 1673.
- 4) Orlogsskibet „Justitia“, bygget 1777. På samme maleri ses også Christian VII's rejse- og lystyacht „Ørnen“.
- 5) Kanonbåde fra 1800 tallet.
- 6) Linieskibe. Forrest i linien lå det sidste af vor flådes linieskibe „Dannebrog“, bygget i 1850.
- 7) Skruefregatten „Jylland“, bygget 1860. „Jylland“ deltog i kampen ved Helgoland den 9. maj 1864. Kanonbåden „Guldborgsund“ fandtes på samme billede. Båden løb af stablen 1884.
- 8) Panserskibet „Ivar Huitfeldt“ (1886).
- 9) Torpedobåden „Støren“ foretagende et natligt angreb. Anskaffet 1887.
- 10) Parti af orlogsværftet, set fra Nordre Toldbod. Christian IX's dampskib „Dannebrog“ ligger til ankers på inderreden. Dette skib blev bygget 1879.

For nogle år siden spurgte jeg kontorchef i forsvarsministeriet E. S. Fleischer, om han vidste, hvor min faders malerier var at finde. Kontorchefen mødte sagen med megen interesse og har gjort et stort arbejde for at efterspore dem.

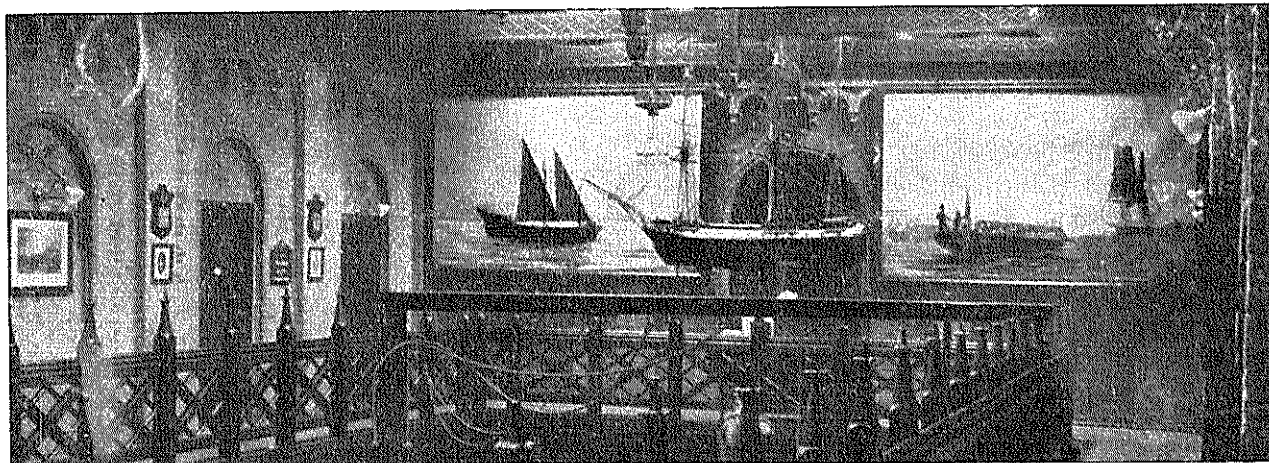
Resultatet var meget nedslående, idet det viste sig, at kun nr. 3 „Christianus Quintus“, nr. 9 torpedobåden „Støren“ og nr. 10 det gamle kongeskib „Dannebrog“ var i behold. Senere har det desværre vist sig, at „Støren“ også er forsvundet, antagelig er det blevet kasseret, fordi det var ødelagt.

Ved et besøg på Holmen fik jeg lejlighed til at se „Christianus Quintus“ og „Dannebrog“.

De var taget ud af rammen og lærredet var rullet sammen. De trænger til at blive restaureret, og vi må håbe, at det kan ske, således at de kan blive bevaret på et kommende marinemuseum.

Kontorchef Fleischer mener, at en del af malerierne er gået tabt under tyskernes magtovertagelse den 29. august 1943. Redaktionen beder Vikingens læsere om at være med til at skaffe oplysning om de forsvundne billeder. Der findes et fotografi fra Kadetskolen, hvor man ser 2 af billederne, men der er fotografier af nogle af de øvrige? Der er også den mulighed, at der har været skitser, som kunstneren måske har afhændet, og som nu er i privat eje.

Efter opfordring følger nogle få oplysninger om kunstneren. Aage Giødesen er søn af kommandør P. F. Giødesen, der som løjtnant var batterichef på „Jylland“ i træfningen ved Helgoland. Min fader blev født 1/9 1863, student 1882, afgangseksamen fra Kunstakademiet 1889 og begyndte at udstille på Charlottenborg 1887. Lærer i tegning ved Kadetskolen 1886—1907. Han var kasserer og sekretær i „Sømandsforeningen af 1856“ fra 1897 til 1918. Min fader døde 4. august 1939 og blev derved skånet for at opleve besættelsestiden og den tragiske skæbne, der ramte de 10 store historiske marinemalerier, han skabte i sin ungdom.



To af Giødesens malerier har været ophængt i den gamle kadet-skole. De forestiller „Galejer Jægersborg“ og ro-kanonbåde fra krigen 1808—1814.

Hr. Redaktør

I oktobernummeret af Deres udmærkede blad Vikingen står der: Og så er der endnu en ukendt skæbne: 4-masteren „Gladys M. Taylor“. Skibets historie er sporet indtil 1921 . . .“ Måske det, jeg kan meddele om „Gladys M. Taylor“, interesserer.

Sammen med 3 tidligere skibskammerater, der, ligesom jeg, nogle år havde sejlet i amerikanske skonnerter, fik jeg den 7. juli 1928 i New York hyre med „Gladys M. Taylor“, der lå i Rockland, Maine.

Samme aften kl. 19 tog vi toget til Portland, Maine, og ankom til denne by kl. 0545 den følgende morgen. Det viste sig, at vi ikke kunne komme videre på denne dag. Det må have været en sløj togforbindelse i Maine dengang. I hvert fald kom vi af sted fra Portland den næste morgen kl. 0615 og ankom til Rockland samme formiddag kl. 0938. Det var altså den 9. juli. Jeg har vel nok orden på togtiderne!

Om eftermiddagen mønstrede vi og afsejlede derefter i ballast til Walton, Nova Scotia. Walton ligger helt inde i bunden af Fundy bugten i Basin Minas, nej, Minas Basin hedder det, et område, i hvilket der er meget stor forskel på høj- og lavvande. Flodhøjden er en halv snes meter, undertiden mere. Indløbet til Minas Basin er kun ca. 3 sømil bredt, og strømmen løber her meget hårdt. Den dag vi for indgående passerede indløbet til Minas Basin, var det ganske flovt, og vi var derfor helt ude af stand til at styre skibet, der, alt imedens vi drev ind med strømmen, drejede hele kompasset rundt flere gange, så til den ene side og så til den anden side. Ja, nu ser jeg i et søkort, at der står, at strømmen løber 7—8 knob på dette sted. Så det kan nu næppe være forsvareligt at gå igennem, når der er så lidt vind, at skibet ikke kan styre. Men det spekulerede jeg ikke så meget på den gang. Men vi kom altså godt ind og ankrede samme dag ud for Walton. Det var den 12. juli. Vi skulle laste en eller anden slags sten i Walton; hvad det var for sten, kan jeg ikke huske.

Først den 19. juli ved middagstid blev vi af en slæbebåd taget langs en pier, og de to vedlagte fotografier har jeg taget, medens skibet lå her. Det er ikke „havoverfladen“, der ses på billederne, men derimod vandoverfladen på en lille flod, eller måske nærmest å, der rendte ud på stedet. Der var isvrigt et par sømil ud til åbent vand.

På det ene af billederne vil De ved hjælp af en lup kunne se navnet „Gladys M. Taylor“. Skibet hørte til blandt de mindre af 4-masterne. Den målte 967 tons brutto, og besætningens størrelse var den sædvanlige for skibe af denne størrelse, nemlig 8 mand: Skipper, styrmand, donkeymand og 4 mand i lukafet, hvoraf jeg altså var den ene.

Skipperen var en meget støjende person. Han skældte og smældte dagen lang i en sådan grad, at det i begyndelsen morede os, men efterhånden blev det kedeligt at høre på. Jeg tror ikke, at han kan have haft grund til

at være ked af de fire mand i lukafet. Som tidligere nævnt var vi alle skønnertfolk. Så det kan nu ikke have været os, der var noget i vejen med. I hvert fald var det gået storartet i de skibe, i hvilke vi tidligere havde sejlet sammen. Nej, den skipper hører til de mennesker, som jeg aldrig glemmer. Jeg husker hans udseende helt tydeligt, en lille tyk, kolerisk herre.

Skibet var fuldtlastet i løbet af eftermiddagen og aftenen, og ved midnatstid blev vi atter slæbt ud på reden.

Den næste dag sejlede vi, og efter 4 dages rejse ankrede vi på Rockland red.

Vi fire mand i lukafet forklarede skipperen, at vi ønskede at blive afmønstret, hvorpå han omgående fik et anfald. Om kokken, donkeymanden og styrmanden blev i skibet, ved jeg ikke. Jeg kan slet ikke huske disse mennesker, og har ej heller noteret noget om dem. De har formodentlig været ganske almindelige.

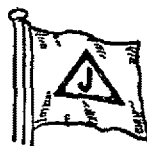
Kun een gang i den tid, vi var i skibet, blev vi venligt tiltalt af skipperen. Det var den dag, vi havde pakket vore sække og stod klar til at gå i land. Jeg husker, at da kom han hen til lukafets dør, og bad os så mindeligt, om vi ikke ville blive. Han stod billedligt talt med hatten i hånden. Skibet skulle endnu en rejse til Walton og derfra tilbage til Rockland. Da det viste sig, at vi ikke lod os overtale, eksploderede han omgående på ny.

Jeg hørte senere, at han ikke kunne få folk i Portland eller i Boston, og det må formodentlig have været grunden til, at vi skulle hentes i New York. Det har jo ikke været en billig rejse.

Jeg tog til Boston fra Rockland, og allerede dagen efter mønstrede jeg i et stort lystfartøj, der havde station i Marblehead. Medens jeg var i dette skib, læste jeg i en avis, at „Gladys M. Taylor“ var forlist. I mine optegnelser for den 11. august 1928 står: A Boston paper today reports the total loss of the „Gladys M. Taylor“.

Jeg ved altså, at dette forlis er indtruffet på en rejse Rockland—Walton—Rockland. Og da der ikke i mine optegnelser står noget om, at menneskeliv gik tabt ved forliset, slutter jeg heraf, at alle blev reddet. Havde det modsatte været tilfældet, ville jeg have skrevet noget om det. Jeg ville også have kunnet huske det. Så jeg mener at kunne sige med ret stor sikkerhed, at ingen omkom ved forliset.

Helmer Relster
navigationslærer



Dampskibsselskabet

JUTLANDIA

JENS TOFT

Toldbodgade 29

TELF. *8192



Tysk værft med dansk ejer fyldte 50

Henry Rasmussen
Skibsbygnings-ingeniør

Værftet Abeking & Rasmussen i Lemwerder /Oldenburg ved Weserfloden fejrede den 1. oktober 50 års jubilæum. Det velkendte værfts ejer, skibsbygningsingeniør Henry Rasmussen, er født i Danmark. Hans bedstefar grundlagde i 1857 et både- og yachtværft i Svendborg. Dette værft blev overtaget af Henry Rasmussens far, som døde i 1927.

Henry Rasmussen har lært på sin bedstefars værft, men flyttede senere til Odense for at fuldføre sin praktiske uddannelse i bygningen af store træskibe. Derefter var han en tid ansat ved Barmeister & Wain i København. Under opholdet i hovedstaden fik han tid til at gennemgå en uddannelse på skibs- og maskinskolen, hvorefter han blev driftsassistent hos B & W.

Så flyttede han imidlertid til Tönning i Sydslesvig for endnu senere at rejse til Bremen (Bremer Vulkan) og Emden (Nordsee-Werke GmbH). For 50 år siden grundlagde han endelig sit eget værft i Lemwerder —

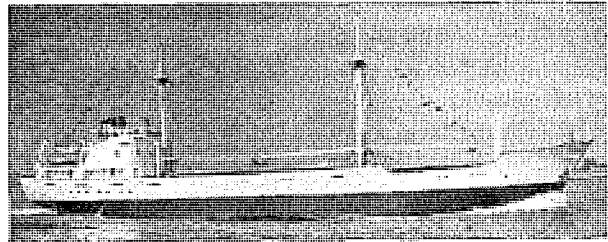
nøjagtigt 50 år efter bedstefaderens grundlæggelse af værftet i Svendborg.

Henry Rasmussens værft i Lemwerder var oprindelig tænkt som både- og yachtværft akkurat som bedstefaderens, og fik også straks fra starten succes som sådant. Senere fik værftet betydelig beskæftigelse med bygningen af større skibe. Men inden Henry Rasmussen nåede så langt, gik hans værft helt i stykker på grund af den første verdenskrig, og den anden verdenskrig havde samme virkning på hans livsværk.

Hver gang lykkedes det imidlertid Henry Rasmussen ved stædig energi og fantastisk dygtighed at få værftet på fode igen. Efter den anden verdenskrig påbegyndte værftet konstruktionen og bygningen af stålfartøjer til merkantilt brug, bl. a. coasters, fiskefartøjer og bugserbåde.

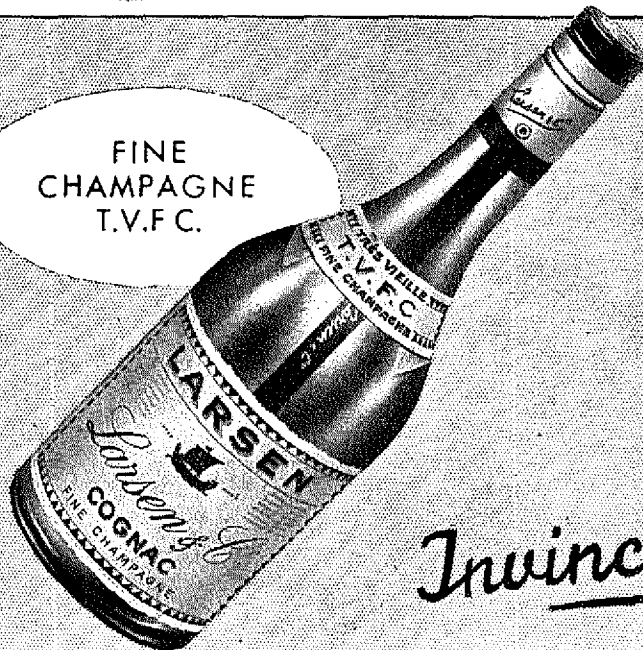
Som yacht- og bådeværft hørte og hører Henry Rasmussens værft til de bedste i verden. Mange skønne lystfartøjer er udgået fra dette værft. Men også mange fine handelsskibe har Henry Rasmussen leveret, bl. a. til Danmark. Bl. a. leverede han i 1956 m/s „Fursund“ til et københavnsk rederi.

Nauticus.



LARSEN COGNAC

FINE
CHAMPAGNE
T.V.F.C.



Invincible!

NYT I NOTER

Ny Svitzer-båd fra Tyskland

A/S Em. Svitzers Bjergnings Entreprise, der til næste år kan fejre 125 års jubilæum, har gennem et tysk skibsmæglerfirma købt en bjergnings- og bugserbåd. Skibet er for øjeblikket under bygning på Bonnë-værftet i Hamborg. Det får en længde af 30 meter o. a., en bredde af 7 meter og et dybtgående på 3,1 meter. Fartøjet får installeret en Deutz-Diesel på 1000 hk, der vil give det en fart af 12 knob. Det 136 brt store skib vil blive afleveret i midten af januar næste år.

„Pasteur“ blev til „Bremen“

Så har Tysklands handelsflåde igen fået en Atlantliner med navnet „Bremen“, nemlig den franske liner „Pasteur“, som byggedes i 1939, og som nu — efter salget til Norddeutscher Lloyd i Bremen — har fået navneforandring.

Under fransk flag nåede „Pasteur“ aldrig at blive indsat på ruten mellem Frankrig og USA. Under den sidste verdenskrig var det troppetransportskib, og under Indokina-konflikten kom det igen i militær tjeneste. Derefter lagdes det op, men gjorde under Suez-krisen nogle enkelte rejser.

Det tyske rederi betalte ca. 6,7 millioner amerikanske dollars for skibet, der ankom til Weser-floden med en besætning på 130 tyskere og ti franskmænd. Skibet gennemgår for øjeblikket en række store ombygningsarbejder hos værftet Bremer Vulkan i Bremen. Det skal være klar til indsættelse i fart over Atlanten i 1959.

Det nye „Bremen“ er opkaldt efter Loyds sidste skib af samme navn, som vandt Atlantens „blå hånd“, før „Queen Mary“ og „Queen Elizabeth“ kom ind i billedet.

Søsætning for D/S Progress i Hamborg

På Stülcken-Werft i Hamborg er fragtskibet „Tumlaren“ løbet af stablen til D/S A/S Progress, København. Skibet får en lasteevne på ca. 7.280 tons dødvægt og en lasterums-kapacitet af ca. 375.000 cb. ft.

„Tumlaren“ har en længde af 118 meter o. a., en bredde af 16,2 meter og et dybtgående af 7,9 meter. Skibet får fem luger, og der installeres en B & W diesel på 5.000 hk, som vil give skibet en fart af 14,75 knob. Besætningen bliver på 35 mand, og skibet får aptering for fire passagerer. Desuden indrettes hospital med 3 køjer. Skibet er bygget til følgende klasse: Loyds Register + 100 A 1 (ice). Afleveringen vil finde sted i slutningen af indeværende måned.

Salg af dansk skib

Det Dansk Franske D/S i København har solgt dampskibet „Slesvig“ på 3,185 brt og 6.000 tons dødvægt til rederiet Zachariassen & Co. i Nystad, Finland. Overtagelsen skete i Hamborgs havn fornylig, og skibet er indsat i trampfart under finsk flag.

Tre 103.000 tonnere bestilt

Universe Tankship Inc. i New York har hos Kureværftet i Japan bestilt tre super-turbinetankere på hver ca. 103.000 tons dødvægt. Kølen til det første af disse skibe lægges i juni næste år, og afleveringen skal finde sted i januar 1959. De to andre skibe skal afleveres i maj 1959 og januar 1960.

Nauticus.

B & W-maskiner i Brasilien laver drikkevand

Under festlighederne i anledning af byen Victorias 400 års fødselsdag startedes to B & W-motorer, hvis stempelslag varslede en ny tid for byen.

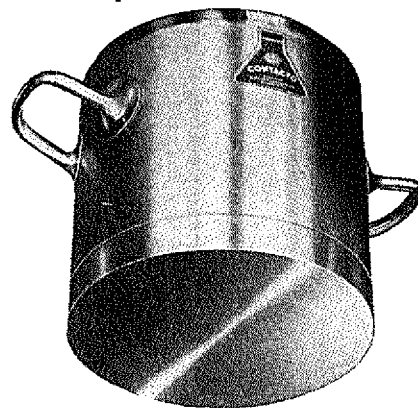
Vitoria er hovedstaden i den brasilianske stat Espirito Santo, og motorerne starredes af guvernør, dr. Francisco Lacerda de Aguiar. Motorerne, der hver er på 360 hk, er tilkoblet 300 kva generatorer. Maskineriet skal levere kraft til en pumpestation, der forsyner byen med drikkevand.

Maskineriets og vandværkets betydning for sundhedstilstanden i byen fremgik af den tale, som sundhedsminister Franklin Carvalho holdt i anledning af motorernes igangsætning.

Rustfri kogekar i højeste kvaliteter

CONTACTO

med plansleben bronzebund



Katalog sendes på forlangende

OLUF BRØNNUM & CO.
KONGELIG HOFLEVERANDØR

HOLBERGSGADE 8-10



TLF. CENTRAL 8750

-lige bag

KØBENHAVN K

Størekassen!

Pragfuld årbog fra Kronborg

Årets sensation på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg er så ganske afgjort museets nyerhvervede samling af hollandske fliser med maritime motiver. Ved bistand fra direktør D. J. Luiting i Alkmaer lykkedes det museumsdirektør Klem og hans medarbejdere at erhverve en sådan meget smuk og udsøgt samling — dels som gave, dels ved køb.

Takket være bistand fra selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner skaffedes de fornødne penge til samlingens erhvervelse, og samlingen er af en sådan søfartshistorisk værdi, at alle medlemmer af det nævnte selskab bør føle sig stolte og opfordre andre til også at blive medlemmer.

I museets nyligt udsendte årbog findes en meget interessant og læseværdig artikel om flisesamlingen. Den er skrevet af direktør Dick Luiting, altså en virkelig ekspert på området. Luiting nævner flere af de fliser, samlingen indeholder. Bl. a. har museet erhvervet sig to skibsflyser fra kabyssen på det danske orlogsskib „Snarensvend“, som blev skudt i sænk ud for Snekkersten i 1658. Først for fire år siden blev disse fliser bragt til overfladen.

Luiting fortæller, at de hollandske fliser oprindeligt kun var fremstillet som gulvfliser og forsynet med blyglasur, ligesom de i uglaseret tilstand brugtes til kamener. Hollænderne fik øjnene op for, at fliserne kunne bruges som isoleringsmateriale i deres tit meget fugtige huse. Derfor finder man i dag de ældste fliser i Hollands gamle kældre. Da tyskerne i maj 1940 bombarderede den gamle del af Rotterdam, måtte man bagefter fjerne alle ruindyngerne, og man fandt på den måde tusinder af gamle fliser. — Men også i skibenes kabysser brugtes fliser som isolering — mod ilden.

Nå, men vi er vist godt i gang med at citere hele artiklen, og det går ikke! Meld Dem selv ind i museets venneskab og læs Luitings afhandling, der er illustreret med billeder af de gamle fliser i disses egne farver, blåt og rødt!

Årbogen indeholder meget andet interessant stof. Professor Axel E. Christensen skriver om „Øresund og øresundstold“. Sundtolden var i mange år Danmarks guldgrube og gav den danske konge rigelige midler til at opføre Kronborg, hvor bl. a. verdens skønnest placerede søfartsmuseum nu har til huse. Forfatteren fortæller, at øresundstolden i sin storhedstid indbragte op til 300.000 rigsdaler om året, men enkelte år nåede op på 600.000 rigsdaler på grund af, at man også den gang kendte til „skatteskruer“. I dette tilfælde var det dog ikke de danske skatteborgere, men den udenlandske skibsfart, der klemtes af skruen.

Artiklen om øresundstolden er uhyre interessant og indeholder et væld af oplysninger, som folk i almindelighed aldrig før har haft mulighed for at stifte bekendtskab med. — Læs den!

„Prison“-eksperten, professor Carl Roos, skriver om „Orlogsfregatten Diana og dens besætning under krigen med England 1807—14“. Dette kapitel af prisonens historie er faktisk en spændende, historisk novelle med virkelig handling og virkelige personer. Fregatten Diana var — ved siden af „Prins Christian Fredrik“ — det eneste søgående danske orlogsskib, som ikke blev taget af englænderne ved København i 1807. Både besætning og skib kom ud for en tung skæbne i de følgende år.

Carl Roos artikel er endnu et bevis på, at historie ikke behøver at være tør læsning. Stoffet er elegant serveret og sprængfyldt med interessante oplysninger.

Kaptajn Carl V. Sølvér, der er ekspert på gud-ved-hvor-mange maritime felter, har skrevet en meget indgående og utroligt detaljeret artikel om „Færingerbåde“ med fotos og tegninger. Når man har læst denne interessante artikel, føler man sig næsten i stand til selv at kunne bygge en færingerbåd. Og Sølvér skriver ikke alene om bådene, men også om deres sejl, fiskeliner, kompasser og besætninger. Han fortæller også om, hvordan bådene sejles. — Joh, kaptajn Sølvér er altid ekspert, når han skriver om maritime ting!

Kalder man Carl Roos „Prison“-ekspert, kan man næsten med ligeså stor ret kalde forfatteren Carl Østen for „Valkyrien“-ekspert. Østen, der i mange år har været mellem Vikingens flittigste medarbejdere, ved næsten alt det, der er værd at vide om krydseren „Valkyrien“. I Handels- og Søfartsmuseets årbog skriver han om en — man kan vist godt sige sørgelig — begivenhed i Danmarks nyeste historie, hvori krydseren var indblandet, nemlig om salget af De Vestindiske Øer til USA.

Det er i år 40 år siden, Dannebrog blev strøget i Dansk Vestindien, og herom fortæller Carl Østen frisk og udtømmende. Han får også flere muntre episoder af det sørgelige kapitel med og slutter årbogen på en værdig måde.

Slutter er måske så meget sagt, for årbogen indeholder endnu et væld af oplysninger om museets samlinger og om begivenheder i dansk søfarts historie — fortalt som short-stories!

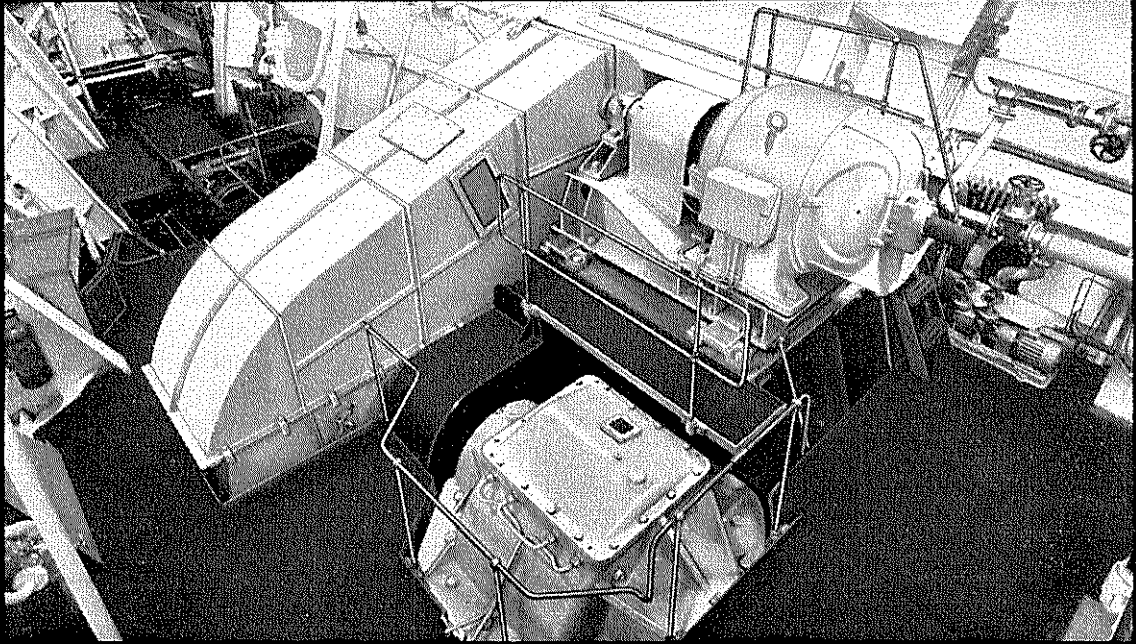
Man kan blive medlem af selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner for ti kroner om året, og for den pris får man årbogen — en smuk bog — tilsendt gratis, har fri adgang til museet og kan købe museets søhistoriske skrifter til meget favorable priser. Årbogen alene giver fuld valuta for pengene! —wig.

Alt skibsarbejde udføres

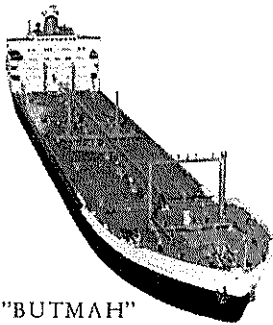
Sejlmagermester O. C. Beck

GL. JERNBANEVEJ 32, VALBY

Telf. Valby 3882



NYHED I NYT SKIB



M.T. "BUTMAH"
Cie Navale des Pétroles
33.500 tons d.w.
11.250 a.h.k.
15½ knob

Akseldrevet 220 kVA vekselstrømsgenerator (Kockum-ASEA-produkt)

Giver økonomisk elforsyning.
Formindsker vedligeholdelsesarbejdet.
Arbejder parallelt med
udstøds-gas-turbo-generatoren
selv ved varierende omdrejningstal.

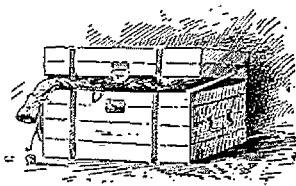


KOCKUMS
MEKANISKA VERKSTADS AB • MALMÖ

NYBYGNINGER • KLASSIFICERINGER • REPARATIONER

... fra SLOPKISTEN

Ved JACK TAR



— og den må bæres i land!

Hesselø i Kattegat er Danmarks mest isolerede ø. Der er kun skibsforbindelse mellem den og Hundested én gang om ugen, og hvert halve år kommer desuden et skib med petroleum til fyret. Hesselø fyr er et af de få danske fyr, der stadig brænder ved petroleum, og det bruger 2×4.000 liter om året. Øen har ingen havn eller bare så meget som en anløbsbro, og de store mængder petroleum må derfor bringes helt ind til stranden i en jolle og derefter slæbes over strandens sten!

Spogte det?

På Hesselø — og måske også på andre små, isolerede øer — påbyder reglementet, at der altid står en kiste parat, hvis en af indbyggerne skulle dø. Hesselø kiste var før i tiden sort, men da man var blevet af med den sidste kiste af denne farve, syntes myndighederne, at noget mindre makabert kunne gøre det. Og i dag er kisten hvid. — Engang havde man forresten gæster på øen, og de sov i et værelse lige under det loft i fyrmesterboligen, hvor kisten stod. Under gæsternes ophold på fyret, var der noget i vejen med vandinstallationen, og natten igennem larmede det voldsomt i rørene oppe på loftet. Næste dag blev fyrpersonalet spurgt, hvor den larm dog stammede fra. „Åh, det er såmænd bare skelettet oppe i kisten, der rasler med knoglerne!“ lød svaret. Da gæsterne så, at der virkelig stod en kiste på loftet, var deres ophold på den 0,7 kvadratkilometer store ø delvis ødelagt!

Skibsreder Noah

Sir Leighton Seager sagde i en tale ved Chamber of Shippings årlige middag fornylig bl. a.: „Ved disse små middagsselskaber har vi altid et stort antal gæster. Denne skik stammer fra Noah, den store skibsreder, der var enestående i sin gæstfrihed, og som på et vist tidspunkt kontrollerede alverdens tonnage. Desværre var han kun en kort periode skibsreder. Bibelhistorien fortæller os, at efter arkens strandning på Ararat-bjerget forlod Noah, fordi der ingen premierminister og finansminister var til at tilbyde ham hjælp til bygningen af ny tonnage, helt og holdent skibsfarten og gik i stedet over i vinhandlen!“

En halv ton kød

Mens vi er ved middagen: I Sø-Restaurations Foreningens smukke jubilæumsskrift skriver formanden, Peter Jensen, bl. a. om madlavningen om bord i de store, forlængst ophuggede Amerika-linere. Peter Jensen har selv sejlet i Amerika-farten og fortæller: På en rejse fra København til New York skulle der hver dag i elleve dage laves mad til ialt 1300 mennesker om bord. Som regel var der 3—4 retter at vælge imellem, og hver morgen inden kl. 6 var der en halv ton kød af forskellig art i kog!

En sjælden samling eksporteret

Det må bedrøve enhver med den mindste tilknytning til dansk søfart, at Æroskøbings „Flaske-Peter“ har solgt en del af sin sjældne samling af flaskeskibe. 300 flaskeskibe er blevet afhændet, og efter udstillingen i Nyhavn arrangeredes en Amerikaturne med dem. Flaskeskibene, der er forsikret til 100.000 kroner, vil sikkert imponere selv de mest blaserte amerikanere. Mest vil dog Peter Jacobsens egen påstand imponere. Flaske-Peter påstår, at han selv har drukket indholdet af samtlige flasker! — Ialt har Peter Jacobsen siden sin ungdom lavet ca. 700 flaskeskibe, men de 200 gav han bort til kammerater om bord. Iøvrigt er ikke to af flaskerne ens. Den mindste af dem er ikke mere end nogle få centimeter lang, mens den største har en længde af mere end en meter. I den største flaske er indbygget

en havn med en hel miniature-flåde. En af Flaske-Peters modeller er lavet som et syskrin, hvor låget er skibets dæk.

Skåret af een mand

Flaske-Peters samling i Æroskøbing har ofte helt stillet en anden maritim attraktion på Ærø i skyggen, nemlig skibsmodelsamlingen på „Solberg“ i Marstal. Denne samling er usædvanlig, bl. a. fordi én enkelt mand, Lorents Hansen, har snittet hver eneste af modellerne, der iøvrigt er lavet i de rigtige forhold i nedsat målestok. Alle skibstyper, lige fra Columbus' „Santa Maria“ til kongeskibet „Dannebrog“ er repræsenteret i samlingen.

En ægte sømandskirke

I Marstal kirke er ophængt ikke mindre end fire skibsmødeller. Den ældste er fra 1778 og den yngste fra 1804.

Søfolk gav i nøden

Da vi nu er på Ærø, må jeg også lige fortælle om den katolske vågelampe, der hænger i sakristiet. Den blev i sin tid skænket af en sømand, der var i havsnød, men som blev reddet efter at have bedt til Gud. — Der er også sket, at en sømand har givet en hel kirke som tak for frelse — hvis man altså skal tro overleveringen. Det siges således, at den gamle Højerup kirke på Stevns blev bygget af en sømand. Den søfarende lovede at bygge kirken, da han engang var i havsnød. Iøvrigt har Højerup kirke skytshelgen tilsammen med søfolkene, nemlig St. Clemens. Imidlertid har St. Clemens ikke røgtet sit hverv på Stevns særlig godt, idet kirkens kor som bekendt faldt i havet for ca. 30 år siden!

Han skal ikke have hele skylden!

Nå, man må ikke være uretfærdig mod St. Clemens. Når menneskene bærer sig tåbeligt ad, må selv en skytshelgen give op! Det gamle sagt talte nemlig for så vidt sandt, når det sagde, at Højerup kirke flyttede sig et hanefjed baglæns hver julenat, idet havet i mange år næsten ikke truede kirken. Først da man udfor klinten begyndte at drive rovfiskeri på store sten til bygningen af Københavns Frihavn, tog havet for alvor for sig af retterne. Hvor mange tænker i dag over det, når de er i frihavnen?

2.000-årig fiskekonserver

Efteråret igennem har franske dykkere arbejdet med optagningen af et romersk fartøj, som for ca. 2.000 år siden sank ved Ile de Levant i Middelhavet. Fra skibet, der bragte Cæsars legionærer i Frankrig proviant, har man bjerget ca. 500 krukker indeholdende konserveret fisk. Ingen har vist endnu taget smagsprøver på Cæsars konserver!

Et kirke-Ilenodie

Den lille ø Lövgrund i Gävlebugten har sit eget kapel. Øen bebos hovedsagelig af fiskere, og derfor er en udstoppet stor ophængt under kirkens loft!

Så kan de finde skipperen!

„Er det ikke forbandet?“ siger kaptajnen i det store rederi til Svensk Sjöfarts Tidning. „Vi kommer på værft og ligger i dok. Jeg er om bord i god tid om morgenen for at tage imod invasionen af inspektører, ingeniører, formænd o. s. v. Men der er pokker tage mig ingen, der spørger efter skipperen, for han ved selvfølgelig intet om skibet, som kan være af interesse for landkrabberne! Men så sker det, at disse jækler glemmer at læse toiletet, og andenkøkken går — glad over fundet — derind og forretter sit ærinde... — Så, skal jeg love for, bliver der spurgt livligt efter kaptajnen!“

Københavns Navigationsskoles årsfest

Ved Københavns Navigationsskoles eksamensafslutning, som blev overværet af en repræsentativ forsamling, havde 25 skibsførere, 40 styrmænd samt 18 radiotelegrafister bestået eksamen. Af radiotelegrafisterne var de 4 damer. Efter at skolens leder, bestyrer Dyrhauge-Hansen, havde holdt en tale, hvori han bl. a. pålagde eleverne at erindre forudsætningerne for skolens tilblivelse, talte også navigationsdirektør Knud Hansen.

Dernæst foretoges præmieuddelingen, skibsinspektør J. Reetz Funder overrakte admiral Richelieus flidspræmie, en sekstant, til sin søn Thorkild Reetz-Funder, som havde bestået skibsførereksamen med 153 points. I

smukke og bevægede ord forklarede han sin søn æren ved at modtage denne præmie, som både han selv og hans far tidligere havde modtaget, og hele forsamlingen glædede sig over denne ceremoni.

Foreningen Søfartens Fremmes præmie, en prismekikkert, blev tildelt Hans Chr. Schmidt, der havde bestået skibsførereksamen med 148 points, og den blev overrakt af kommandør G. Paulsen, formand for Foreningen til Søfartens Fremme. Guido Grindvald fik overrakt I. C. Hempels Legatfonds udsatte præmie, en prismekikkert, af skolens bestyrer, og endelig fik Fritz Sørensen, der havde bestået styrmændseksamen med 190 points, af kommandør Ipsen, Sømandsforeningen af 1856's præmie, et sølvcigaretetui, der var udsat for flid og god opførsel. *A. B.*

KNUD ANDERSEN

Fordi vi er født i London

C. A. Reitzel — kr. 16,75.

„Fordi vi er født i London“, Knud Andersens sidste bog, er den bedste, han endnu har skrevet (det siger man hver gang, denne søens forfatter udsender en ny bog). Den handler om en matros Ben Peters og hans datter Ann. Ben Peters stammer fra Skandinavien, og han og hans datter kommer man til at holde af. Hans intime indleven med havet forstår man, og hans datters forviklinger med en af datidens overgeniale skibsførere følger man med levende interesse. „Fordi vi er født i London“ læste jeg ud på en nat. Knud Andersens sprog og hans skildring af menneskeskæbner og hans indgående kendskab til søen gør bogen til et litterært værk af blivende værdi.

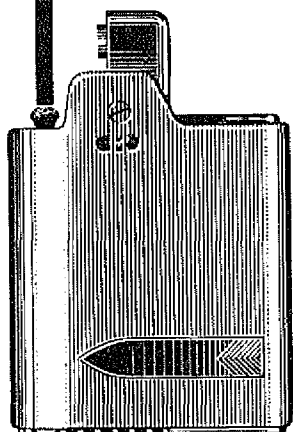
Her er storslåede emner til et filmmanuskript, og vi spår denne bog en verdenssucces. Jeg har før skrevet „Hatten af for Knud Andersen“, men efter at jeg har læst denne hans sidst udkomne bog, bøjer jeg mig også dybt for forfatteren. *A. B.*

6
nye fordele i **RONSON**

Det er en RONSON-ambition at tænde først, og her kommer den nyeste RONSON — model ESSEX, — med 6 helt nye fordele:

- 1) Ny, strømlinjet facon
 - 2) Ny svingbund, der letter påfyldningen
 - 3) Nyt tændsystem med 100 % tætsluttende slukker
 - 4) Ny, let udskiltning af flint
 - 5) Nye, smukke udførelser
 - 6) Ny, elegant gaveæske.
- RONSON er gaven, der altid slår an...

4
2
3
1



RONSON **WORLDS GREATEST LIGHTER**



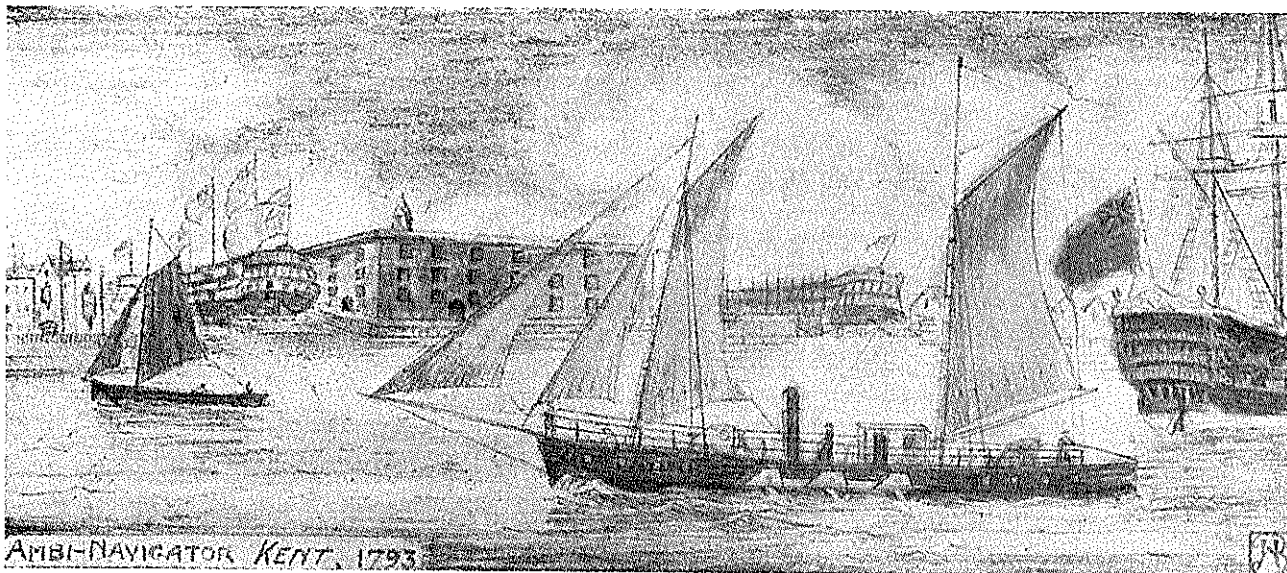
HANDELSBANKEN

HOVEDSÆDE:
HOLMENS KANAL 2
KØBENHAVN K



93 AFDELINGER
OG FILIALER OVER
HELE LANDET

— den moderne bank med de gode traditioner



„Kent“ under sejl.

Den engelske flådes første dampskib konstrueredes af en jarl

Den danske marine fik sit første dampskib i 1824, nemlig hjuldampere „Kiel“, der var „et ikke aldeles nyt skib“ indkøbt i England. „Kiel“ var beregnet som kongeskib, men skulle i stille vejr også fungere som bugserbåd for mindre sejlskibe og kanonbåde.

Sådan set var vi altså ret fremsynede herhjemme, idet vi jo kun var to år efter vort store forbillede, den britiske flåde, der jo — ifølge historiebøgerne — først i 1822 fik sit første dampskib. Det hed „Monkey“ og fungerede ligesom „Kiel“ som en slags bugserbåd. Men i virkeligheden havde „Monkey“ en forgænger allerede 26 år tidligere. Dette skib, der var bygget specielt for admiralitetet, hed „Kent“.

Når vi ikke før har hørt noget om „Kent“, der blev afleveret i 1796, skyldes det ikke, at historikerne har villet fortie kendsgerningerne, men at oplysninger om skibet først fornylig er dukket frem. Nogle dokumenter, der er i den britiske adelsfamilie Stanhopes besiddelse, er blevet gjort til genstand for omtale i søfartsbladet „The Syren and Shipping“.

Af papirerne fremgår det, at „Kent“ blev konstrueret af den tredje Jarl Stanhope, Charles. Denne jarl var lidt af et opfindergeni, men havde ikke af den grund den øvrige families bevågenhed — tværtimod. Mange andre medlemmer af Stanhope-slægten har gjort deres navn ære på forskellig vis, men Charles' sysler, der optog hele hans tid og kostede ham mange penge, blev nærmest betragtet som skøre påfund.

Igennem seks år, fra 1790 til 1796, forhandlede Charles utallige gange med admiralitetet for at få sin opfindelse afsat. Da båden var færdigbygget, lykkedes det ham endelig efter store anstrengelser. Iøvrigt må man vist sige, at havde Charles ikke tilhørt en højt

anset familie og selv været jarl, så havde admiralitetet sikkert smidt ham så eftertrykkeligt ud allerede ved hans første henvendelse, at han ikke var kommet igen!

Charles havde forresten også andre gode ideer, der måske kunne være blevet til gavn for den britiske flåde. Således foreslog han Lord Nelson at indføre et af ham konstrueret sigtemiddel på flådens kanoner. Nelson lod, som om han var meget interesseret, men det lykkedes ham at blive af med jarlen på en høflig måde ved at fortælle ham, at sigter efter hans mening overhovedet ikke ville få nogen betydning for skibsartilleriet!

Flere før Charles konstruerede dampskibe. De fleste af dem foreslog skovlhjul som drivmidler for skibene. Amerikaneren John Fitch anvendte derimod et sæt årer i hver side af sine skibe. Årerne, der sad lodret, blev løftet ud af vandet, hver gang de havde været i deres agterste stilling.

Lord Stanhope har uden tvivl kendt til skovlhjulenes eksistens. Når han ikke anvendte dem ved konstruktionen af „Kent“, skyldes det sikkert, at han enten har undervurderet skovlhjulene, eller at han har ment dem alt for sårbare for et krigsskib. I alle tilfælde valgte han årer.

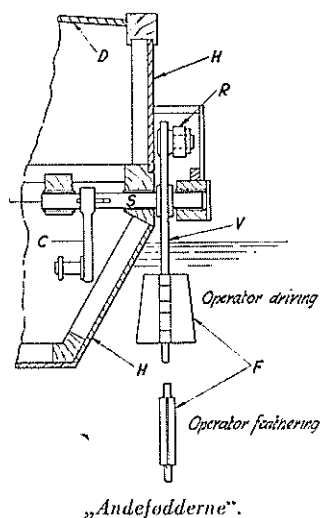
Årerne på „Kent“ fungerede ikke på samme måde som de årer, John Fitch benyttede sig af. Lord Stanhope valgte at lade de andefod-lignende årer forblive i vandet hele tiden. Årerne, hvis man i det hele taget kan kalde dem sådan, *fungerede* også som andefodder. Når de blev ført tilbage gennem vandet, forårsagede vandets tryk sammen med en fjedermekanisme, at andefodderne foldede sig ud som vifter, hvorefter de igen klappede sammen.

Jarlen var overbevist om, at denne form for frem-

drivning var noget helt nyt, hvad den jo også var i England, men allerede den franske videnskabsmand Perrier havde i 1776 opfundet lignende fremdrivningsmidler, som dog ikke virkede så tilfredsstillende som Lord Stanhopes.

Charles fik i 1790 patent på sin konstruktion, og det var hans mening, at „the free operators“, som han kaldte andefødderne, skulle kunne betjenes både ved hånd- og maskinkraft.

Et skib som „Kent“ døbte jarlen en „amfi-navigator“. Det havde en længde af 34 meter. Bredden var 6,4 meter, og skibet stak 3,0 meter. Det havde en næsten helt flad bund, og dets tonnage har været omkring 220 tons. „Kent“ var kobberforhudet, og forhudningen var fæstet til skroget på en særlig måde, som jarlen selv havde opfundet. Han blandede tre dele knust kalk og



een del trætjære, der kogtes sammen og derefter fungerede som bindemiddel. Stanhope mente, at hans „free operators“ var tilstrækkelige for bådens fremdrivning, og han protesterede voldsomt, da admiralitetet ville have „Kent“ udrustet med master og sejl. Admiralitetet fik sin vilje, men lorden konstruerede masterne således, at de kunne lægges ned, når skibet ikke gik for sejl.

„Kent“ havde tre „operators“ på hver side. Disse kunne enten arbejde samlet, enkeltvis eller i en vilkårlig kombination. Skibskedlen havde jarlen selv tegnet og konstrueret. Han påstod, at den havde en større effektivitet end nogen dampmaskine i land, men om han havde ret heri, er man i dag desværre ikke i stand til at dømme om. Imidlertid vides det, at der som brændstof brugtes meget små kul eller endog kulstøv.

Maskinen byggedes af Robert Walker i Rotherhithe. Prisen for den var 4.500 pund. Det er svært at sige, om den var een- eller to-cylindret.

Lord Stanhope var en mand, der i høj grad interesserede sig for skibsbyggeri. „Kent“ var ikke bare en forbigående, fiks ide. I 1791 var han med til at stifte „Society for the Improvement of Naval Architecture“ (Selskabet til fremme af skibskonstruktionen), og han

var meget aktiv i denne sammenslutning. Da skibet var blevet søsat i 1793, bad jarlen derfor admiralitetet om at give det en fører, som han kendte fra skibskonstruktørernes selskab. John Leard var medlem af sammenslutningen, og Stanhope regnede derfor med, at han ville blive til nytte ved og vise sig interesseret i de afsluttende eksperimenter. Men admiralitetet tog — trods Stanhopes høje byrd — ikke mod ordrer ude fra.

Da det lykkedes jarlen at få admiralitetet til at bestille „Kent“ på forhånd, måtte han stille en garantisum på 6.000 pund, idet admiralitetet ville sikre sig ikke at lide tab.

Endnu i 1794 eksperimenterede Stanhope stadig med skibets fremdrivning, og fartøjet var derfor ikke klar til aflevering, skønt flåden gang på gang rykkede for det. Samme år anbefalede visse af flådens betydeligste mænd, at forsøgene blev indstillet, idet de anså dem for at være tidsspildende. De krævede maskineriet udtaget af skibet og skroget afleveret til flåden. Men admiralitetet fulgte ikke rådet og kravene, hvadenten det nu skyldtes personlige eller politiske grunde. Derfor fik jarlen lov at fortsætte sine eksperimenter, men nogen tid senere, da admiralitetet måske også begyndte at føle sig foruroeligt, måtte Stanhope forhøje garantisummen til 9.000 pund.

Så skete der imidlertid noget: I 1796 gav admiralitetet ordre til at klargøre „Kent“ til en prøvetur for sejl alene. Charles blev rasende, og endnu mere gal blev han, da han erfarede, at den af ham foreslåede søofficer, John Lead, ikke ville få kommandoen. Som chef for skibet udnævnte admiralitetet en officer uden den ringeste tiltro til de nymoens opfindelser og uden sans for mekanik. Men protester hjalp intet. Det blev, som admiralitetet ville have det.

Altå kom „Kent“ på prøvetur i foråret 1796. Fra Themsen sejlede skibet til flådebasen Portsmouth. Prøveturen forløb til stor tilfredshed, og alle var enige om, at „Kent“ var et godt skib — når bare maskinen blev taget ud!

Senere blev skibet armeret med fjorten 12-punds kanoner og indført på listen over krigsskibe i linien. Det er meget tvivlsomt, om „Kent“ nogensinde opnåede at sejle for damp under orlogsflaget. Derimod blev den mindst een gang drevet frem ved hjælp af besætningens armkræfter under sejlads på Themsen, og under denne tur fungerede „andefødderne“ udmærket.

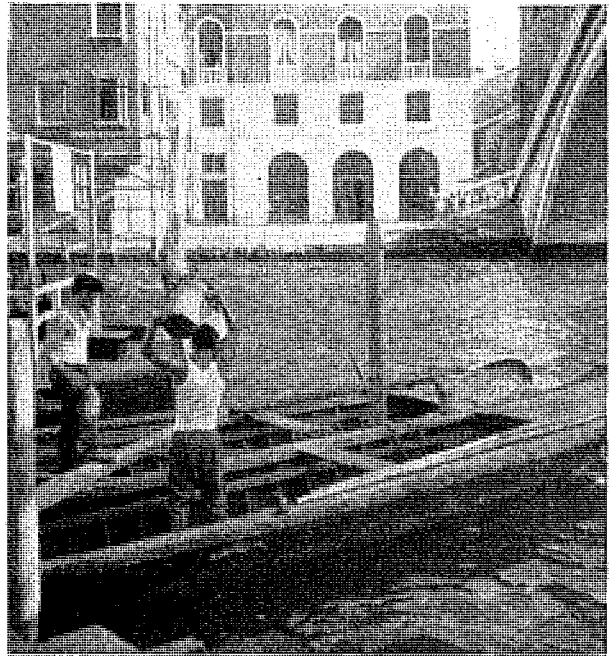
Desværre vides det ikke, hvad der senere blev af „Kent“. Interessen for skibet syntes helt at være forsvundet, da jarlen ikke fik lov at fuldføre sine eksperimenter. Men Stanhope lod sig trods alt ikke slå ud. Ganske vist var det ham en meget stor skuffelse, at hans skib ikke blev den succes, han havde regnet med. Men han tilskrev sin fiasko dumhed i flådens ledelse. På den anden side blev han selv betragtet som lidt af en original. Det brød han sig imidlertid ikke om og fortsatte uførtrodt sin karriere som opfinder. Bl. a. opfandt han et specielt afballanceret rør.

—wig.

**Vi holder
os til**



ESBJERG TOV



Primitivt, men ikke dumt -

Når man i Venezia skal ramme pæle ned i kanalbunden til brug for fortøjning af pramme, respektive gondoler, gør man det på en måde, der er lige så gammel som eller ældre end byens gamle patricier-huse. En af pram-ejerne, pramdrager, om man vil, skiftes med en eller to kolleger til at udføre arbejdet. Ved armkræfter drejes først pælen ned i mudderet, så langt den kan komme. Derpå fastgøres om den i passende højde en løkke-formet jern-kæde, gennem hvis løkke enden af en stang anbringes, medens dens anden hviler på den ene pram-essing eller henover begge. En ret tung rambuk af træ løftes derefter i vejret af et par stærke arme, som gang på gang lader den falde ned på stangen, hvilken tvinger pælen længere og længere ned. Med visse mellemrum flyttes kæder højere op på pælen, indtil denne er kommet tilstrækkeligt langt ned, vel ca. 2 meter. — Før man så denne metode, gik man i den formening, at kun mekaniske rambukke kunne lave dette arbejde.

Carl Østen.

Beg og Bitumen Compagniet

Frederiksholms Havnevej
København SV



Indr. Varemærke

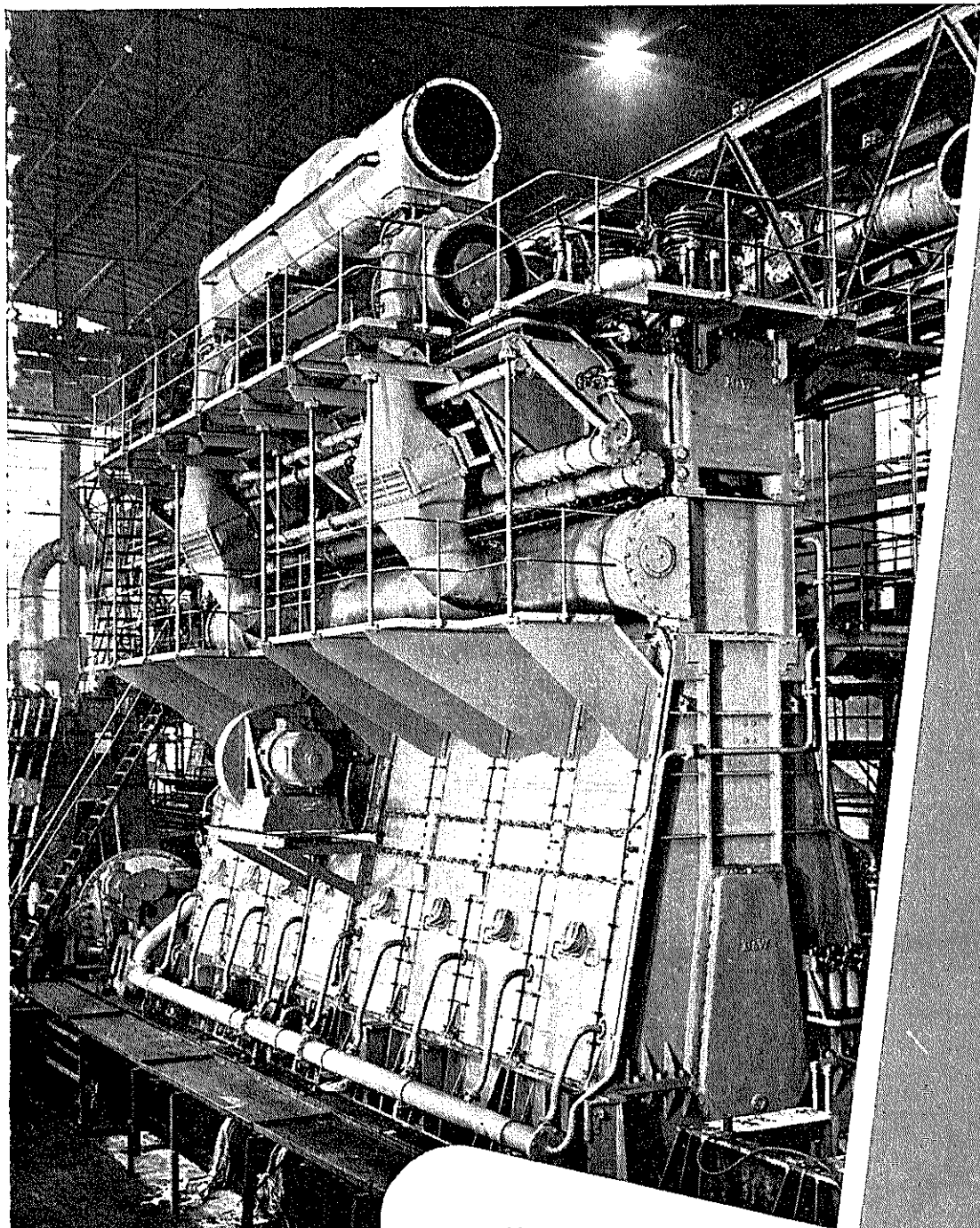
Leverandør til Orlogsværftet

Supplier to the Royal Danish Naval Yard

BAT-EMULSION

VIRGINIA ROSE





BURMEISTER &



SKIBSBYGNING
REPARATIONER

DIESEL MOTORER

med og uden **TURBO-LADNING**

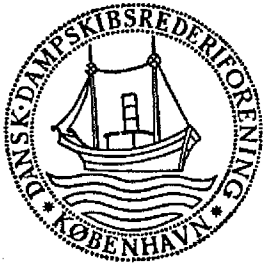
WAIN

Fra Værft, Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. december 1957



Medlemmer

Aabenraa Rederi A/S
 D/S „Activ“ A/S
 D/S af 1912 A/S
 R/A „Atalanta“
 D/S „Baltic“ A/S
 A. H. Basse R/A
 Chr. Borg
 D/S „Bothnia“ A/S
 A/S D/S på Bornholm af 1866, Rønne
 C. Clausen A/S
 Concord Line A/S
 D/S „Danja“ A/S
 Danish American Gulf Oil Transport 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“
 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
 Olav-Line 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 Svenningen
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise
 A/S Tankskibsrederi
 D/S „Torm“ A/S
 A/S D/S „Vendila“
 Vestjysk Dampskibsselskab A/S
 A/S Det Østasiatiske Kompagni

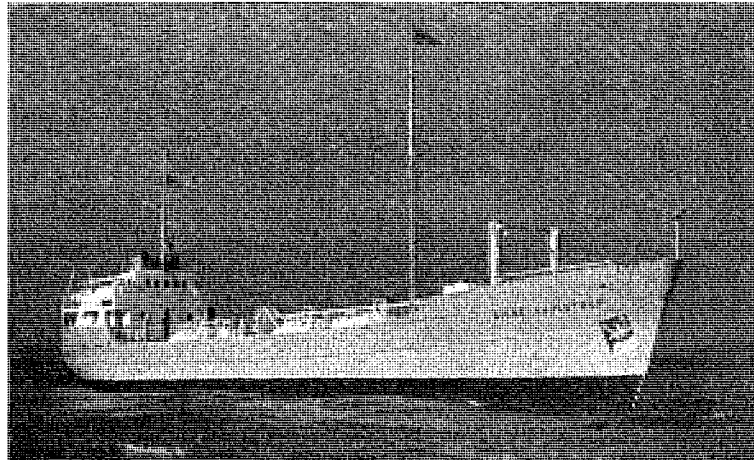
Nybygning nr. 81

M/T Signe Tholstrup

Rederi: I/S Trans-Kosan

Skibet er et moderne shelterdækket lastskib for transport af 275 tons flydende gas, bygget af stål til Bureau

Veritas' klasse og for skrog med isforstærkning til finsk isklasse IA, og har følgende hoveddimensioner:



M/T „Signe Tholstrup“.

Længde overalt	59,62 m
Længde mellem perpendicularererne	55,10 m
Største bredde på spant	8,70 m
Dybde på spant øv. dæk	5,15 m
DW på ca. 3,0 m dybgang	450 tons
Bruttotonnage	399 brt
Fart i service	ca. 10½ knob

Skibet, der vil blive udstyret med fem gastanke, får følgende maskineri: Hovedmotor: firecylindret B & W Alpha-Diesel, type 494 VO, med hydraulisk kobling og omstyringsanordning for drejelige skrueblade. bhk 480 ved 310 omdr./min. Tre 20 kw diesel-aggregater samt ballastpumpe, last- og sanitærpumpe, to kompressor-aggregater og smøreoliecentrifuge med mere.

Cargomaskiner bestående af tre dieselmotorer, der trækker to kompressorer og en lastpumpe for losning af flydende gas.

Hydraulisk ankerspil.

Elhydraulisk styremaskine af værftets eget fabrikat med Arkas selvstyrelæg.

Aptering for kaptajn, officerer samt mandskab indrettes i hytten henholdsvis i dækshus agter og ud-

styres med moderne installationer, herunder et Hi-Press-luftkonditioneringsanlæg.

Desuden bliver skibet udstyret med moderne navigationsmidler, bl. a. radiotelefoni, radiopejler, radar, gyrokompas m. m.

På prøveturen den 5. november opnåede skibet, der er godt 8 m længere end søsterskibet „Kitte Tholstrup“, med samme maskine, 1/2 knob mere i fart end søsterskibet.

„Signe Tholstrup“ er, som efterhånden alle kosangasbåde, malet udenbords med den fra gasflaskerne kendte gule farve.

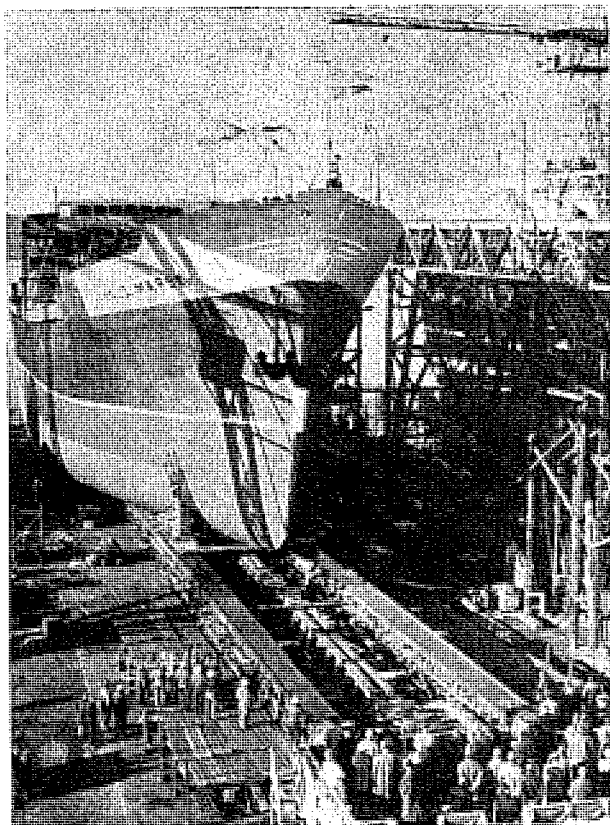
M/s **Knud Mærsk**

Onsdag den 6. november 1957 søsattes fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's værft på Refshaleøen fragtmotorskibet „Knud Mærsk“, nybygning nr. 748, kontraheret af et interessentselskab, bestående af A/S Dampskibsselskabet Svendborg og Dampskibsselskabet af 1912 A/S, begge København.

Skibet bygges til Lloyd's Register of Shippings højeste klasse + 100 A.I. som åben shelterdækker med materialedimensionerne svarende til „full scantling vessel“.

Hoveddata for m/s „Knud Mærsk“ er:

Længde mellem perpendicularer	114,3 m
Bredde	16,5 m
Sidehøjde til øv. dæk	9,8 m



M/S „Knud Mærsk“.

Sidehøjde til andet dæk	7,2 m
Dybgående til sommerlastelinien (åbent skib)	6,0 m
Tilsvarende dødvægt	5.900 engelske tons
Lastrummenes kapacitet inkl. bak og højtanke, total grain	11.000 m ³
Fart på lastet prøvetur	14,75 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 agten for. 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.

Riggingen består af 2 pælemaster, 1 pælelademast samt 4 almindelige lademaster. Lugerne betjenes af elleve 5 tons bomme, fem 10 tons bomme samt en 40 tons sværbom, anbragt på pælelademast, 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 m redningsbåde, deraf én med motor, samt en 5,0 m jolle. Redningsbådene betjenes af to sæt Welin overhead gravity davidder, type 26-HG.

M/s „Knud Mærsk“ bliver udstyret med fuldt moderne navigationsmidler såsom radar, radio, radiopejler, gyrokompas og ekkolod.

I dækshuset midtskibs indrettes aptering for fire passagerer i 2 dobbeltkamre. 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.

Maskineriet består af en sekscylindret enkeltvirkende totakts krydshoved dieselmotor af B & W type 62-VTBF-115 på 4500 ihk ved 130 omdr./min.

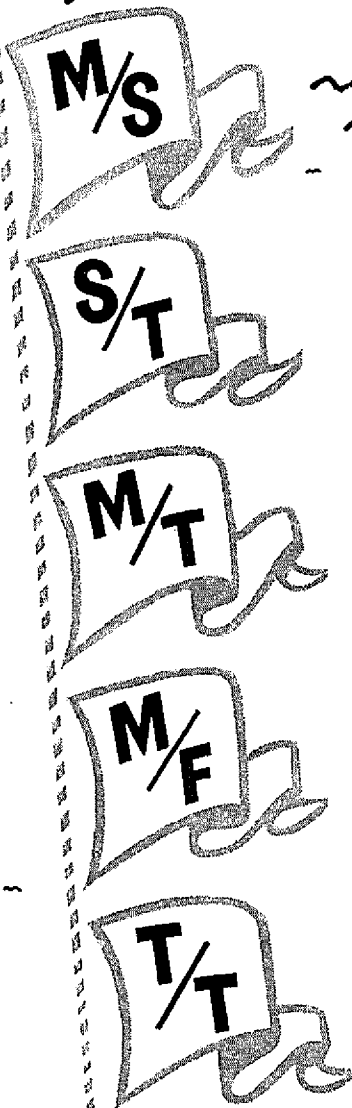
Motoren indrettes til drift med tung olie.

Hjælpe-maskineriet består af tre firecylindrede dieselmotorer af B & Ws enkeltvirkende, firetakts trunkmotorer, type 25-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 installeres.

Kedlerne beregnes for et arbejdstryk på 7 atm. og kan arbejde sammen.

Hempels til alle slags skibe



J. C. Hempels Skibsfarve-Fabrik *A/S*
AMALIEGADE 8 KØBENHAVN K. MINERVA 3842

M/T Eli Mærsk afleveret

Torsdag den 17. oktober 1957 blev dette tankskib (værftets bygge nr. 140) afleveret til A. P. Møllers Rederier fra Odense Stålskibsværft A/S, Odense.

Skibet er bygget som helsvejst skib til Lloyd's Register of Shippings højeste klasse og er på ca. 29.400 tons dw.

Længde mellem perpendicularer	181,4 m
Største bredde på spant	24,7 m
Dybde	14,0 m
Dybgående	10,7 m

Skibet har ialt 24 tanke, 8 centertanke og 2 × 8 sidetanke, samt et lastpumperum umiddelbart foran for maskinrummet og et mindre pumperum forude. Det er udstyret med endog meget kraftige pumper og forsynet med varmespiraler i alle lasttanke.

Rummelig og smuk aptering for kaptajn og dæks-officerer er anbragt i brohuset midtskibs, medens maskinbesætningen og mandskabet er anbragt i agterskibet i gode rummelige enmandskamre, ligesom der er indrettet messer og rygealoner såvel for officerer som for det menige mandskab.

Skibet er forsynet med de bedste navigationsinstrumenter og udstyr, såsom radar, ekkolod, gyrokompas og selvstyrer, SAL-log, radio, radiopejler og radiotelefon.

Maskinen består af en nicylindret Burmeister & Wain dieselmotor med turboladning, som udvikler ca. 12.500 ihk. Skibet har B & W diesel hjælpemotorer og iøvrigt damphjælpemaskineri.

Skibet føres af kaptajn S. Christensen, og K. Greve er maskinchef.

Stabelafløbning af M/T Floreal

Lørdag den 19. oktober 1957 søsattes Odense Stålskibsværft nybygning nr. 142, et tankskib til det franske rederi Société des Transports Maritimes Pétroliers, Paris. Denne nybygning er det andet skib af samme navn, som værftet har bygget til dette rederi.

Skibet er bygget med helsvejst stålskrog til Bureau Veritas højeste klasse + 3/3 L. 1. 1 og er på ca. 29.500 tons dødvægt.

Dimensionerne er følgende:

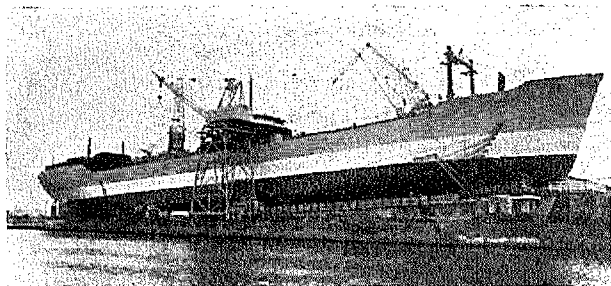
Længde mellem perpendicularer	188,4 m
Største bredde på spant	24,7 m
Dybde til hoveddæk	13,6 m
Dybgående, lastet	10,4 m

Skibet har ialt 24 lasttanke, 8 centertanke og 2 × 8 sidetanke samt et lastpumperum agten for lasttankene og et mindre pumperum forude.

Det bliver udstyret med kraftige pumper i stand til at løse ca. 2.550 tons pr. time.

Varmespiraler bliver installeret i alle lasttanke.

Rummelig og smuk aptering for kaptajn og dæks-officerer er anbragt på broen, medens maskinbesætning



M/T „Flereal“.

gen bor i agterskibet i gode rummelige enmandskamre, ligesom der er indrettet messer og rygesaloner såvel for officerer som for det menige mandskab. Hele apertingen opvarmes og ventileres mekanisk ved blæsersystem.

Skibet bliver desuden udrustet med de mest moderne navigationsinstrumenter og udstyr, såsom radar, ekkolod, gyroskopkompas, elektrisk log, komplet radioanlæg og radiopejler.

Der bliver installeret fryseanlæg for proviant.

En licylindret Burmeister & Wain dieselmotor type 1074-VTBF-160, som udvikler 13.900 ihk, 12.500 ehk ved 115 omdrejninger pr. minut, og som vil give skibet en fart af ca. 16 knob lastet, bliver installeret.

Skibet vil iøvrigt hovedsageligt få dampdrevet hjælpemaskineri.

Skibet blev døbt af madame Young, og til stede ved afløbningen var monsieur Young, administrerende direktør for Esso Standards søfartsafdeling, med frue, skibsrederen, monsieur Poulain med frue, rederiets inspektør, monsieur Bontemps, værftets direktør Ringsted med frue og andre af værftets ledende medarbejdere.

M/T **Pepita**

Den 12. oktober søsattes fra Uddevallavarvet et 19.000 tons dw motortankskib til skibsreder Svend Foyn Bruun, Tønsberg. Skibet fik af rederens frue, Lisa Foyn Bruun, navnet „Pepita“.

Skibet er på det nærmeste et søsterskib til det tidligere i år afleverede m/t „Maridal“.

M/T **Meline**

Den 27. oktober søsattes fra Götaverken et tankskib på 20.500 tons dw, som er bestilt af A/S Tanktransport, Tønsberg. Skibet fik af frk. Anne Cathrine Matheson navnet „Meline“.

Skibet bygges til Lloyd's Register of Shippings højeste klasse og har følgende hoveddimensioner:

Længde overallt	170,7 m
Største bredde på spant	22,7 m
Sidtehøjde	13,6 m
Middeldybgående på sommerfribord	9,4 m

Skibet har ingen overbygning midtskibs. Kommandobroen og al aperting ligger agter.

På „Meline“ skal man for første gang på et skib prøve et fjernsynsanlæg som „udkik“. Fjernsynskameret anbringes på formasten rettet forefter. På skærmen på kommandobroen, ca. 100 m længere agterud, kan den vagthavende se omtrent det billede, som en mand på udkik i formasten ville se foran sig. Det er så vidt man ved, den første gang TV-teknikkens tjeneste til dette formål tages i brug i et skib.

Skibet er bygget med langskibs spanter i dæk, bund og sider. I siderne er spanterne udført af flanget plade og i bund og dækket af fladstål i forbindelse med kraftige pladespanter. De langskibs og de tværskibs skodder er korrugerede efter Götaverkens system.

Skibets tankinddeling er udført efter det af rederiets tekniske konsulenter, Arnesen, Christensen og Co., Oslo,



M/T „Meline“.

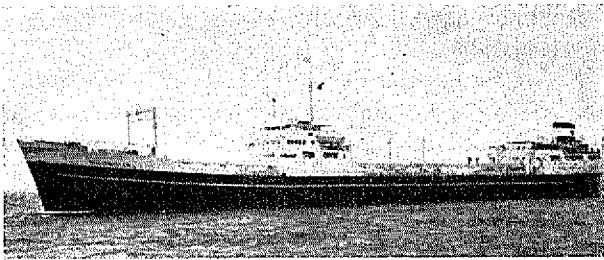
udarbejdede Specifick-systemet, som går ud på, at man ved at indbygge mellemdæk i borde fra begge de langskibs skodder, får ballasttanke umiddelbart under vejrdækket, så man placerer en del vandballast højt oppe i skibet. Derved får skibet roligere bevægelser i søen på rejser i ballast. I „Meline“ er disse ekstra ballasttanke 2,44 m dybe og rummer sammenlagt ca. 3.000 tons.

Lasttankenes rumfang er ca. 27.200 m³. Pumperummet har fire pumper med en kapacitet af 750 tons i timen for hver. Til hurtig udluftning af lasttankene skal skibet forsynes med tankventilatorer af værftets type.

Nybygningen skal udrustet med et turbinemaskineri på 9.800 ahk af Götaverken-de Laval's type. De to kedler bliver af Babcock og Wilcox konstruktion og fremstilles på Götaverken.

Den kontraherede fart på fuld last er 16 knob.

REDAKTIONEN ØNSKER SINE LÆSERE
EN RIGTIG GLÆDELIG JUL



M/T „Magnolia“.

M/T **Magnolia** afleveret

Den 31. oktober afleveredes fra Öresundsvarvet det 19.075 tons store tankmotorskib „Magnolia“ til Rederiaktiebolaget Dalen, Göteborg (skibsreder Jörgen J. Lorentzen).

Skibet er bygget til den højeste klasse i Det norske Veritas med hoveddimensionerne:

Længde overall	169,8 m
Største bredde på spant	21,9 m
Sidehøjde	11,7 m
Dybgående på sommerfribord	9,1 m

Lasttankenes rumfang er 25.769 m³.

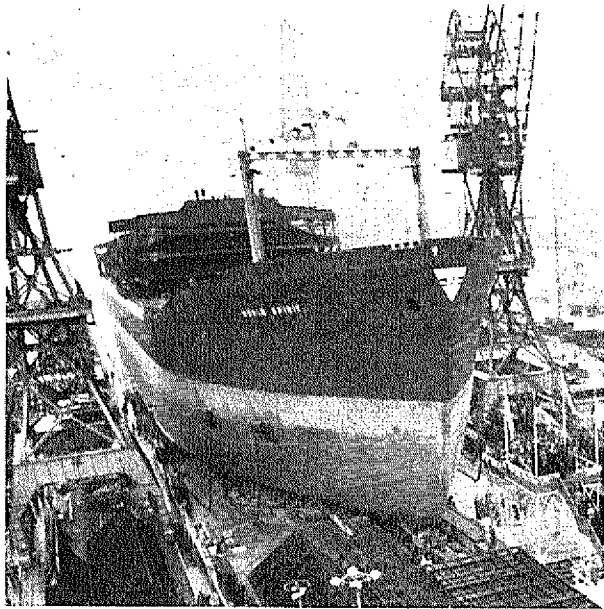
På den målte mil opnåedes en fart på 16,0 knob.

Skibet føres af kaptajn L. A. Franker, og maskinchef er K. Lowe-Nilsen.

I Vikingen nr. 8 findes en mere udførlig omtale af „Magnolia“.

T/T **World Spirit**

Et turbinetankskib på ca. 40.500 tons dw søsattes den 29. oktober ved Kockums Mek. Verkstad i Malmö til den græsk-internationale skibsreder Stavros S. Niarchos,



T/T „World Spirit“.

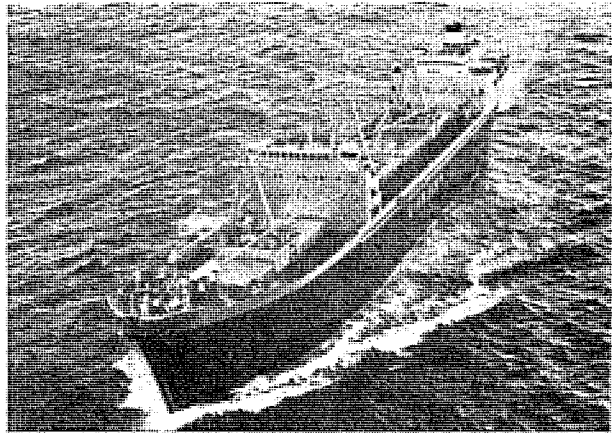
som selv var til stede, og hvis frue, Eugenia Niarchos, gav skibet navnet „World Spirit“.

„World Spirit“ er det femte skib, som er søsat til Niarchos-koncernen og er et rent søsterskib til „World Splendour“, som blev afleveret i juni i år og omtalt i Vikingen nr. 7. Den eneste forskel er, at „World Spirit“ er apteret for kun hvid besætning og derfor kun har en kabys.

Farten på fuld last er kontraheret til 17 knob. Hovedmaskineriet skal være et Kockum-de Laval turbineanlæg på 16.500 chh ved 103 omdrejninger pr. minut på skruerne.

M/S **Sunvard** afleveret

Kockums Mekaniska Verkstads AB, Malmö, afleverede den 31. oktober lastmotorskibet „Sunvard“ på 13.100 tons dw til Klosters Rederi A/S, Oslo.



M/S „Sunvard“.

„Sunvard“ er det femte og sidste skib i Kockums „Ingwi“-serie, som gentagne gange er omtalt i Vikingen som „Ingwi“, „Sonata“, „Bellully“ og „Bernhard“. De er alle byggede til højeste klasse i Det Norske Veritas.

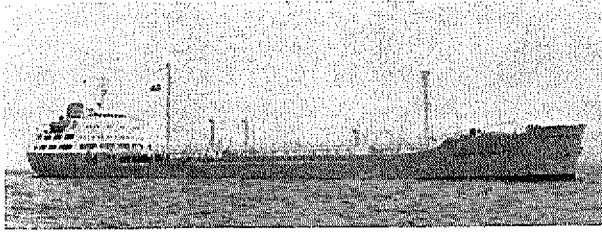
Skibet føres af kaptajn Henry M. Hanssen, og Reidar Lea er maskinchef.

„Sunvard“ afgik den 1. november til Hampton Roads (USA) for lastning. Det er tidsbefragtet af Saguenay Terminals Ltd., Montreal.

M/T **Harry R. Trapp**

Tankmotorskibet „Harry R. Trapp“ på 19.250 tons dw, som er bygget til Rederi AB Bifrost, Göteborg, var den 10. oktober på prøvetur fra Götaverken. Det afviger fra den traditionelle type derved, at den midtskibs overbygning ikke findes, men at kommandobroen er agter.

Skibet er bygget til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping og har hoveddimensionerne:



M/T „Harry R. Trapp“.

Længde overalt	169,8 m
Største bredde på spant	21,6 m
Sidehøjde	12,4 m
Middeldybgående på sommerfribord	9,2 m

Lasttankene har et rumfang på 26.800 m³ og er forsynet med ventilatorer af værftets type.

Skibet har en meget moderne udrustning af alle slags nautiske apparater og instrumenter, bl. a. to radarapparater, hvoraf det ene af den såkaldte true-motion type, desuden Decca Navigator, gyrokompas med selvstyrer, ekkolod, SAL-log o. s. v. Radiotelefonanlæg har det også, et lokalt telefonnet og kommandohøjtaler. Götaverkens lastfordelingsanlæg Lodicatoren findes også.

Skibet gør 15,25 knob på fuld last.

Hovedmotoren, som er konstrueret for drift med tyk olie, er en svejst nicylindret, totakts, enkeltvirkende dieselmotor af Götaverkens konstruktion og tilvirkning. Ved 112 omdrejninger pr. minut yder den 10.000 ihk.

„Harry Rr. Trapp“ føres af kaptajn W. Nilsson, og maskinchef er H. Augustinsson.

M/T **Storviken**

Fra Frederiksstad mek. Verksted søsattes den 11. september motortankskibet „Storviken“ på 20.000 tons dw til Wallem, Steckmest og Co. A/S, Bergen.

Maskineriet skal bestå af en F.M.V./G.V. dieselmotor på 10.500 ihk.

M/T **Southern Clipper**

Fra Kockums mek. Verkstad søsattes den 7. oktober et tankmotorskib på ca. 19.500 tons dw til rederi AB Clipper i Malmö. Skibet fik af fru landshøvding Ann-Margret Widell navnet „Southern Clipper“.

M/t „Southern Clipper“ bygges helsvejst til højeste klasse i Lloyd's Register of Shipping med hoveddimensionerne:

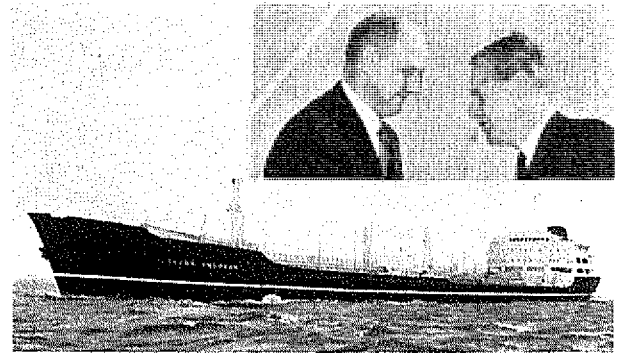
Længde overalt	169,8 m
Længde mellem perpendikulærer	160,2 m
Største bredde på spant	21,9 m
Sidehøjde	12,2 m
Dybgående	9,4 m

Bruttotonnagen er ca. 12.700 registrertons og nettotonnagen 7.450. Lasternes rumfang er ca. 26.450 m³

Farten er kontraheret til 15,25 knob under prøveforhold, og hovedmaskineriet skal være en nicylindret, totakts, enkeltvirkende Kockum-MAN dieselmotor på 8.100 ehk ved 115 omdrejninger pr. minut.

M/T **Inger Knudsen afleveret**

Tankmotorskibet „Inger Knudsen“ på 30.000 tons dw, som er bygget ved Götaverken til D/S A/S Lisbeth, Haugesund / Knut Knudsen O.A.S. blev den 5. oktober afleveret fra værftet.



Direktor Lars Bakkevig og direktor Hilding Nielsen.

Det nye skib afviger fra den traditionelle udformning af et tankskib derved, at den midtskibs overbygning er bortfaldet og kommandobroen anbragt agter, hvilket er nyt på et tankskib af denne størrelse.

Skibet er bygget til højeste klasse i Det norske Veritas. På fuld last har skibet en fart på 15,5 knob.

„Inger Knudsen“ føres af kaptajn Trygve Hansen. Maskinchef er S. Myklevoll.

Vi har i Vikingen nr. 6 bragt en omtale af skibet.

Fra arkivernes interessante verden

Ved Carl Østen

Preussiske ønske-havne

En af årsagerne til, at preusserne støttede de slesvig-holstenske bestræbelser i at løsrive sig fra Danmark med følgende deltagelse i krigen 1848, var navnlig ønsket om at få havne ved Østersøen og Vesterhavet. Ved sidstnævnte var Lister-Dyb udset til at blive et „tysk Cherbourg“, hvilken plan dog ikke blev til noget, hvorimod de ved Østersøen jo fik Kiel efter krigen 1864.

Også ruf på landjorden

Før godt og vel hundrede år siden betegnedes overdelen af en lukket vogn som ruffet!

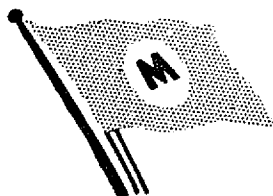
DAMPSKIBSSELSKABET

TORM

AKTIESELSKAB

Grundlagt 1889

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



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

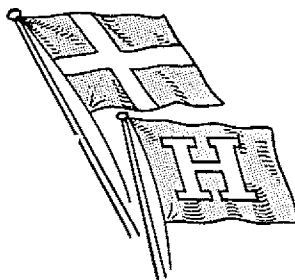
Dampskibsselskabet Progress

Christians Brygge 28

København



Telegr.-Adr. „Mariuship“ Telefon Central 12057



MARTIN CARL
AKTIESELSKABET
DAMPSKIBSSELSKABET „HEIMDAL“

Telegr.: MARTINO
KØBENHAVN Ø, DANMARK

Sikkerhed til søs

DECCA NAVIGATOR

DECCA RADAR

DECCA NAVIGATOR AKTIESELSKAB

KALVEBOD BRYGGE 20 - KØBENHAVN V.
TELEFON BYEN 8310

C. CLAUSEN



DAMPSKIBSREDERI A/s
HAMMERENSGADE 4 - KØBENHAVN



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

„MYREN“

KØBENHAVN

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

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB



739 1000/1000
Chymer 637

Wilpa Hawel

1957





Reproduktion: Brdr. Bærentzen

Maleri af V. Qvi
Motiv fra B & W

Lufthamre knalder, svejseflammer hvæser
og dokkraner hviner af glæde.
Værftsstøjen ind mod storbyen blæser.
Fortæller på Langelinie studenten, der læser,
at på værftet er travlhed til stede.

Skibet i dokken sig i vandet spejler
og er ikke tilfreds med skuet.
Det drømmer, at det som luksus-liner sejler
og at styrmanden atter fjerne kyster pejler.
Det glemmer fuldstændigt nuet.

Men i nuet er skibet den grimme ælling,
føler dok-opholdet som en vane.
Det føler sig udslidt og gammel som en kælling
Men det hele ender som i en eventyrfortælling:
Skibet sejler bort og føler sig igen som svane!

Jack Tar.

VIKINGENS JULENUMMER

Nr. 12 A

Jul Paa Havet 1957

REDAKTION: AXEL BÆRENTZEN

VIKINGENS FORLAG · KØBENHAVN

TRYK: A/S L. IHRICH



EMIGRANTENS JUL

Digt af ALLAN LARSEN

Der sejler et skib, som har kursen mod Nord
i den buldrende, brandmørke nat,
og en udvandrer stirrer forstemt, uden ord
mod det land, han engang har forladt.
Han har stridt sig igennem en mands bedste år,
han blev hærdet af slid og de trælsomme kår,
men nu vender han hjem med en længsel i sind
for at møde en jul under kerternes skin.

Han mindes dengang, han som ung emigrant
søgte lykken derovre i Vest,
ja, men aldrig det store og rige han fandt
mellem bjerge og skovenes blæst. —
Han blev ældet og furet af tempoets tryk,
han blev knuget af byrder, som kroged hans ryg,
og i dag står han gammel på damperens dæk,
mens han tænker på alle de år, der svandt væk.

Var heldet imod ham de to snese år,
som han skænkede det fremmede land,
dog det ændser han ikke - i nat - hvor han står
og ser fremad mod barndommens strand.
Han skal hjem til jul, som han husker engang,
og gå rundt omkring granen til salmer og sang;
og hans øjne vil stråle mod glimmer og glans,
mens en barnehånd putter sig trygt ind i hans.

UD AF MØRKET

Det ligger nu adskillige år tilbage — derfor kan det vel forsvares at bringe et uddrag af „Henriks dagbog“ — et flosset, gulnet kollegiehefte, som jeg fandt i en ellers tom køjeskuffe, da jeg i sin tid skiftede skib og tog mit kammer i besiddelse. Jeg ville smide det gamle papir ud af køjet, men nysgerrigheden fik mig til at kigge lidt i det først. Skriften var dårlig (meget måske skrevet i en seng i umagelig stilling), men indholdet fængslede mig til sidste sætning.

Jeg aner ikke, hvem Henrik er — hvor han er — eller om han i det hele taget er mere. Men dette uddrag af hans efterladte „dagbog“ siger noget om ham selv.

Stuegangens hvidkitlede, højtidelige procession har for et øjeblik siden defileret forbi min seng, mens jeg ærbødigt holdt vejret og ligesom overvældet af træthed lod øjnene falde til — eller måske var det snarere for ikke unødigt at henlede overlægens opmærksomhed på min bedrøvelige skikkelse med det stive elefantgibsbens fastspændt i et højt stativ.

Man ved sågu aldrig, hvad sådan en doktor kan hitte på, når det kommer op i ham.

Men nu er karavanen, heldigvis uden at der skete mig noget, gledet videre til næste stue — i spidsen skrider hans excellence selv, herskeren over alle sygehusets lidende sjæle, mr. Hamilton, med en lille stramtandet oversygeplejerske ved sin side. Bag dem, i passende afstand, følger to ganske unge hvidkitlede kandidater med blyant og notesbog og slanger og stetoskoper stikkende op af lommerne — og processionen afsluttes af den alvorlige miss Craig og vores egen søde lille miss White, der kan smile så varmt, at temperaturkurven på hendes vagt altid får et lille knæk opad.

Hun minder så meget om Karen, når hun ler —.

I min umagelige og passive stilling, bogstavelig talt bundet til sengen, ligger jeg og tænker så mange tanker, som jeg gerne vil bevare. Nye tanker, som kommer indefra, og som jeg slet ikke har kendt før — tanker, der kommer til mig som usynlige fugle, der sætter sig på sengekanten og hvisker så meget nyt og godt til mig, som jeg gerne vil kunne huske, når jeg bliver rask og kommer væk herfra — og når jeg igen kommer hjem til Danmark.

Nu har miss White været så sød at skaffe mig blyant og papir, og nu kan tiden næsten ikke strække til, der er så meget, jeg skal have griflet ned, så det

står fast — så jeg ikke får så let ved at løbe fra det senere hen . . . bortforklare og undskylde det.

— Det hele står så mærkeligt for mig, jeg ved næsten ikke, hvordan jeg skal få begyndt på *det*, jeg vil sige om mig selv. Men altså — jeg rejste hjem fra som et bundulykkeligt menneske, tilværelsen forekom mig tom og uden mening, og jeg kunne ikke se nogen vej til en ny og bedre fremtid. Jeg havde savet min egen lykkes gren over — af stejl stædighed — eller af dumhed, jeg ved ikke.

Men i den situation har man det ikke godt med sig selv, jeg havde det da ikke, husker jeg.

I dag ligger jeg her på hospitalet i en fremmed by og er, trods mit havarerede ben, så usigelig glad og — ja, taknemmelig, kan jeg godt sige. Imellem disse to yderpunkter er alt det nye sket med mig, det, jeg for et par måneder siden ville have forsvoret, at jeg er blevet — hvad skal jeg sige — anderledes — *ser* anderledes på mange ting.

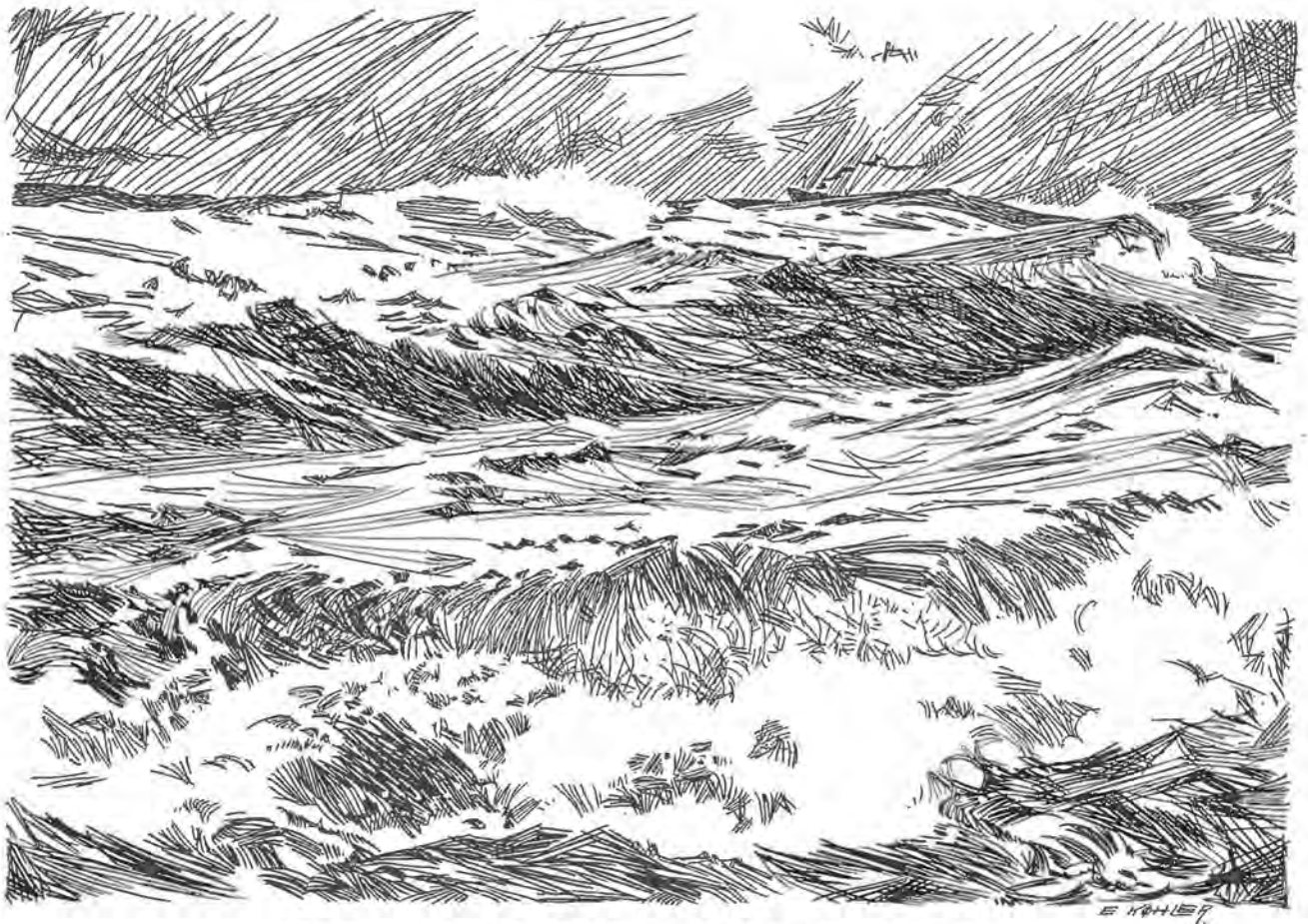
Også på det med troen — ja, jeg ved godt, at mine kammerater ombord og dem der hjemme vil ryste på hovedet af mig, når de mærker det — men lad dem ryste. Jeg forstår dem i og for sig meget godt. Det gjorde jeg jo selv for ikke så længe siden.

Man skal nemlig helt ned, er jeg blevet klar over — helt ned, så man ser, hvor lille og hjælpeløst et skravl, man egentlig er. Så først sker der noget med en.

Det er altså *min* erfaring — og jeg skal fortælle, hvordan det blev det.

— — —

Jeg er blevet sømand fordi jeg ikke havde lyst til noget andet. De gamle strittede imod, og der blev en farlig ballade hjemme. Far ville absolut have mig i



Vi skulle over London og Marseille til Boston og New York og videre til Sydamerika.

håndværkerlære, og mor holdt på, at jeg skulle ind på et lager og gå handelsvejen. At deres eneste barn „kun“ skulle kunne blive sømand, var en forfærdelig tanke for dem. Jeg selv havde ikke meget at skulle have sagt dengang, og så blev det til et kompromis: jeg kom i lære i Holbys trælasthandel, 17 år gammel.

To lange år gik med at skrive fakturaer og følgesedler på et lille kontor i en bagbygning. Fra min plads så jeg ud på en grim, forfalden husgavl, men rejste jeg mig og gik hen til vinduet, kunne jeg i en smal stribe mellem to tagrygge se et stykke blå fjord og masterne på et skib yderst ved kajen.

Jeg vil aldrig glemme dette dejlige kig, som altid gav mig en kriblende længsel efter at sprænge kontorets snævre fangebur og flyve ud i friheden.

Efterhånden rejste jeg mig hver time på dagen for at kigge ud, og hver gang brokkede bogholderen, gamle Frandsen, sig og truede med „forholdsregler“. Til sidst gjorde han alvor af det og flyttede mig ned i stuen på ekspeditionen. Så var det sket med at kigge på himmel og hav og master og drømme dagdrømme i arbejdstiden.

To år gik på denne måde — så sprang jeg fra, jeg kunne ikke holde denne trædemøllens dødtreste kedsommelighed ud længere, her, hvor den ene dag

var som den anden, hvor man ikke regnedes for noget, og hvor der aldrig skete noget usædvanligt, noget som kunne tage vejret fra en, men hvor alt slæbte sig af sted efter et engang vedtaget skema og ville blive ved sådan.

Kom jeg ikke af sted nu, ville jeg blive åndelig invalid, følte jeg.

Og så sprang jeg altså. De gamle var ved at fortvivle, og jeg havde faktisk ondt af dem, men de forstod, der var ikke noget at gøre. Grosserer Holby var sur og „advarede“ mig. Det var kontraktbrud — jeg ville ødelægge min fremtid og give afkald på en „strålende karriere“, som han udtrykte sig. Jeg sagde ham ikke imod, men kunne heller ikke mobilisere nogen form for bevægelse. Jeg var henrykt, nu skulle jeg ikke længere nøjes med at drømme om friheden — for nu ejede jeg den.

— Så stod jeg ud på min første rejse. Hjemme fra fik jeg et hav af formaninger med på vejen — om at passe godt på mig selv, altid at gøre min pligt — og aldrig glemme mit Fadervor morgen og aften — alt det, et par kærlige, ængstelige og omsorgsfulde forældre kan sige til deres dreng, når de tvinges til at overlade ham til fremmede mennesker og en temmelig usikker tilværelse.

Selv — kan jeg huske — var jeg så overmodig og forventningsfuld, som kun en 19 års knægt kan være det før sin første rejse. Jeg sagde ja og amen til det hele, kyssede dem på kinden og var glad, da byens tårne og tage gled bort i horisonten.

Et sted mellem to huse skimtede jeg det gule baghus i trælasthandelen — og jeg svingede, drenget og romantisk som jeg var, triumferende min hue tre gange over hovedet: farvel Holby og gamle Frandsen og jeres halvmørke kontorer — farvel I to kære derhjemme — farvel allesammen. I dag begynder noget helt nyt for mig.

Vi skulle over London og Marseille til Boston og New York og videre til Sydamerika. Og hvilken rejse blev det ikke! Himmelen og helvede på een gang. Jordens fagre riger lukkede sig op for mig på godt og ondt, og det bæger, der rakte mig tørstende sjæl, tørste jeg til bunds.

Jeg var voksen nu, jeg var fri — jeg var mig selv og skyldte ingen regnskab for noget.

Jeg lod stå til — jeg blev som alle de andre, ikke værre og ikke spor bedre. Jeg løb linen ud, som man siger. En fandens ka'! var jeg.

— Da jeg efter et par års forløb kom hjem, blev jeg overøst med spørgsmål, og jeg spillede den komedie at simulere en absolut tilfredshed med alting. Jeg havde ikke noget at fortryde — at sejle var et vidunderligt liv, som „hærdede“ og „modnede“ sin mand — „udviklede ens karakter“ — og hvad jeg ellers kunne finde på at gøre mig stor af.

Og så var sandheden dog den, at det hele havde været en stor skuffelse for mig. Ikke havets storhed, heller ikke de mange nye indtryk eller det hårde arbejde ombord, men — ja, det er ikke nemt at forklare, *hvad* det var. Der manglede noget i mig selv, noget, jeg havde ventet at kunne finde derude, men aldrig fandt. Dagdrømmene på Holbys kontor (jeg kan kun forklare dem som en ubevidst, sugende længsel efter noget lyst og festligt), de blev hurtigt trådt flade af — nå, ja — af en ny ensformighed, som kun blev brudt af visse „oplevelser“ i land.

Jeg var skuffet og utilfreds med mig selv, og nu prøvede jeg på at „redde ansigt“ ved at stramme mig op og feje alt sentimentalt føleri til side. Jeg spændte livsløgnen for min skrøbelige vogn.

Ingen vidste, at jeg var et menneske i splid med mig selv, uden hold på nogen ting — ligeglads med alt, i virkeligheden bundulykkelig som et barn, der ikke kan finde hjem.

Far og mor gjorde stads af mig og syntes, jeg var storartet, men det var nok bare glæde over, at de havde mig hjemme igen.

— *Så var det, jeg mødte Karen.* Jeg havde truffet piger før, det skal indrømmes, men ingen som hende.



Hjemmefra fik jeg et hav af formaninger med på vejen.

Hun var noget helt for sig selv — sød og naturlig, frisk som en brise fra vest og med et sind, der både rummede dyb alvor og en dejlig sans for humor.

Jeg traf hende ved en „lørdagskomsammen“ hos min onkel, det var blevet sent, og jeg fulgte hende hjem. Vi talte en hel del sammen på vejen — det var mest hende, der spurgte, tilsyneladende meget interesseret, om mine rejser, om livet ombord, og om jeg længtes ud igen. Jeg fortalte, løst og fast, i eet væk — bare for at trække tiden ud, lykkelig ved at hun gik der ved min side og interesserede sig for noget, der angik mig. Hun lyttede og lo og spurgte igen, men til sidst måtte vi skilles — stiltiende enige om snart at mødes igen.

„Tak skal du ha', Henrik, det må du fortælle mig mere om en anden gang,“ sagde hun og rakte mig hånden til farvel.

„Meget gerne, Karen,“ svarede jeg, „du kan selv bestemme hvornår.“

Jeg beholdt måske nok hendes hånd lidt længere i min, end jeg skulle, men da hun trak den til sig, lo hun blot og skyndte sig ind.

Jeg glemmer aldrig den aften. Med eet slag havde tilværelsen fået mening og indhold for mig, synes jeg. Karen havde jo i sig netop alt det, jeg savnede hos mig selv — en umiddelbar frigjort glæde over alt og ingenting, en glæde, hun havde dækning for i indre skjulte skatkamre.

Jeg kan lige så godt indrømme det: jeg var forelsket som aldrig før og besluttede straks dagen efter at passe hende op.

Søndagen kom. Endnu helt fortumlet af den foregående aften's oplevelse slentrede jeg ned mod Park-

vejen, hvor Karen boede, for at spejde. Det var lige ved kirketid, og klokkerne sendte deres kaldende toner ud over byen. Et stykke oppe ad vejen kom et par damer imod mig. Jeg så straks, at det var Karen og — gættede jeg mig til — hendes mor. Modet svigtede mig, og jeg gik over på den anden side. Da de var kommet forbi, vendte jeg om, mens jeg holdt øje med dem.

Det anede mig — de gik ind i kirken. Så var de altså — religiøse, som man siger.

Noget, der lignede en skuffelse, sneg sig ind over mig. Det var pludselig, som hun og jeg var blevet skilt fra hinanden ved et ocean.

Et par minutter blev jeg rådvild stående og vidste hverken ud eller ind. At gå ind i kirken forekom mig en absurd tanke, jeg havde ikke været der siden min konfirmation og en enkelt juleaften — jeg var ret fremmed for de dele og kunne ikke få kristendommens mysticisme passet ind i et moderne menneskeliv, hvor man kun regnede med tingenes naturlige lov-mæssighed — og sin egen vilje.

Når jeg var utilfreds med mig selv, når jeg længtes efter en forandring, var det noget ubestemt, noget som ikke let lod sig definere, men som jeg absolut ikke satte i forbindelse med noget religiøst.

Jeg længtes bare.

Nu, mens jeg ligger her og skriver dette, ved jeg bedre.

Som jeg sagde før — man skal helt ned, før man erkender det.

Men den søndag morgen virkede den gamle kirke som en magnet på mig. Jeg måtte være, hvor *hun* var. Jeg listede ind, fik stukket en tyk salmebog i hånden og satte mig på en af de nederste bænke. Det hele syntes mig så uvedkommende — salmesangen og messen og alt det .

Jeg hørte jo ikke til herinde, som de andre — som Karen øjensynlig gjorde. Jeg forstod med eet, hvorfor hun var, som hun var — og at vi to aldrig ville kunne blive eet.

Jeg husker tydeligt den prædiken, det var om den fortabte søn, ham, som vender hjem til sin fars hus og begynder livet forfra. Det hele var som talt til mig, syntes jeg, og da præsten var færdig, rejste jeg mig og gik — ikke hjem, men ned til havnen, langs kystvejen og ud af byen — gik og gik, mere end et par timer, i en tilstand af rådvildhed.

Var *det* kristendom? Var Gud, himlens og jordens skaber, virkelig sådan — at han kunne feste, fordi sådan en ka'l fortrød og vendte hjem igen? Hvad så med mig?

Hvad vidste jeg i grunden om Gud — og han om mig? Spørgsmålene blev hængende i luften.

Et par dage senere chokerede jeg mine forældre

ved at meddele dem, at jeg have taget ny hyre og rejste i begyndelsen af december.

— Da vi lagde fra kajen, fik jeg blandt de vinkende derinde pludselig øje på Karen — vinkende til *mig* — mig!

Jeg svingede min kasket imod hende — jeg kunne have sprunget overbord og svømmet tilbage for den hilsen. Igen fik hun med eet slag alt til at se anderledes ud.

Jeg skyndte mig over i den anden side, for at ingen skulle se, at — se min bevægelse.

— — —

Så var alt igen som før. Og dog, ikke helt. Jeg havde mødt noget, som aldrig gav mig rist eller ro. Jeg havde mødt Karen — og jeg havde mødt et kald til at vende om fra mine egne tågede dagdrømme, som aldrig kunne give et menneskeliv indhold.

Der måtte noget andet til, var jeg klar over.

Dagen før juleaften fortøjede vi her i Baltimore. Jeg var absolut ikke oplagt til at holde jul ombord — jeg ville ikke kunne ta' stemningen, julesalmerne og træet med lysene og gavepakkerne med de hjertelige breve fra ukendte gode kvinder — al denne festglæde ville bare slide og gnave endnu mere i mig. Jeg måtte bort fra det, uset ville jeg snige mig fra borde og søge op i byen for at finde et sted, hvor jeg var udenfor julens aktionsradius.

Og der var jo steder nok. —

Da klokken var henad seks, og mandskabet på vej op til festen i salonen, pillede jeg ved en sikring nede i maskingangen, så lyset på agterdækket gik ud. Mørket skulle hjælpe mig.

Mens vagtsmanden var gået for at varsko om lyset, famlede jeg mig over til landgangen. Den var stejl — jeg kunne kun med besvær skimte trinene — de var vist glatte af islag —

Jeg ved ikke, hvordan det gik til. Jeg greb ud i luften efter et fast støttepunkt — der var intet — og det næste, jeg husker, er en hvidklædt kvindeskikkelse, som stod bøjet over mig, lagde sin hånd på min pande og hviskede blide ord til mig. Det var forresten den lille miss White.

Lidt efter lidt gik situationen op for mig, og jeg mærkede smerterne i hovedet og i benet. Ude på gulvet strålede lysene på sygestuens juletræ, og et sted langt borte var der nogle, som sang.

Jeg var flygtet fra julen, men nu havde *den* indhentet *mig*.

Næste morgen kom skipperen på besøg. Han skulle have forklaring af mig, men jeg fik ham til at vente med det. Senere ville jeg sige ham alt. Han havde en lille pakke med til mig — med mit navn udenpå. Jeg kendte ikke skriften, en sirlig dame-

håndskrift, og lagde pakken til side. Jeg var for træt nu.

Senere kom min gode ven bådsmanden, også han havde ting og sager med til mig — fra kammeraterne og hjemmefra.

Ud på eftermiddagen fik jeg lyst til at se nærmere på mine gaver. Jeg måtte have miss White til at løse knuderne på båndet om den lille pakke med damehåndskriften. Fra Sømandsmissionen, tænkte jeg — så skulle der svares og siges tak.

Det var en lille bog — en bibel eller et testamente — og trods min svaghedstilstand følte jeg dog en slags skuffelse. Nå, meningen var jo god nok, jeg skulle nok skrive og sige tak. Der lå et brev indeni — skrevet med samme fine hånd.

Mit blik søgte først underskriften — og ganske stille lukkede jeg bogen i og lagde mit trætte hoved tilbage på puden.

„Din hengivne Karen Andersen,“ stod der.

Jeg har ligget længe og tænkt på det mærkelige, at jeg skulle mødes af en hilsen fra hende *nu*, hvor jeg ligesom sidst trængte allermest til det .

Hvad hun skrev —? Det skal ikke gengives her, men hvert af hendes ord var som en lægende hånd, der varsomt strøg hen over mit syge sind og gav det sin tabte fred og glæde tilbage.

„Jeg kunne ikke finde nogen bedre bog at sende dig,“ skriver hun, „men *har* du den, kan den byttes“. Et andet sted læser jeg: „Du må dog love mig at slå op på Joh. 12,35, det har bud også til dig og mig.“

Jeg måtte have miss White til at finde det for mig, og det var så sandt, så sandt — det *var* sagt til mig: „I skal vandre, mens I har lyset, for at ikke mørket skal få bugt med jer. Og den, der vandrer i mørket, ved ikke, hvor han går hen. Tro på lyset, mens I har lyset —“

Jo, det er mig, der er tænkt på — sådan har jeg jo vadet rundt i årevis, med bind for øjnene — og det er da også mørkets skyld, at jeg ligger her.

Jeg mener mørket inde i mig selv.

Nu ved jeg, hvad det er, jeg dybest set har længtes efter, dengang jeg følte noget kalde på mig og drog ud for at møde den store oplevelse, men kun fandt tomhed og ligegyldighed.

Jeg er klar over, at Karen har ret, når hun skriver — lad mig se — „man kan ikke finde livets kostelige perle, når man vandrer i mørke. Man må ud af mørket og ind i lyset.“

Ih, hvor er det godt sagt!



Hun mindede så meget om Karen, når hun smilede.

Jeg har — lidt kluntet — prøvet at folde mine hænder for at sige Vorherre noget, men det gik vist helt i fisk. Nå, jeg tror, han forstår mig alligevel —.

Da jeg vågnede, ved at at miss Craig var ved at skifte forbindelse på benet, følte jeg mig så ubeskrivelig let om hjertet, som man siger. Jeg er nu ganske klar over, at Vorherre deroppe nu endelig har villet have mig trukket ud af mørket og ind i lyset. Om et par dage regner jeg med at komme op, så skriver jeg til Karen — jeg vil skrive om — — ja, det bliver sørme det sværeste brev, jeg nogensinde har skullet sætte sammen — for der skal stå så meget — så meget —.

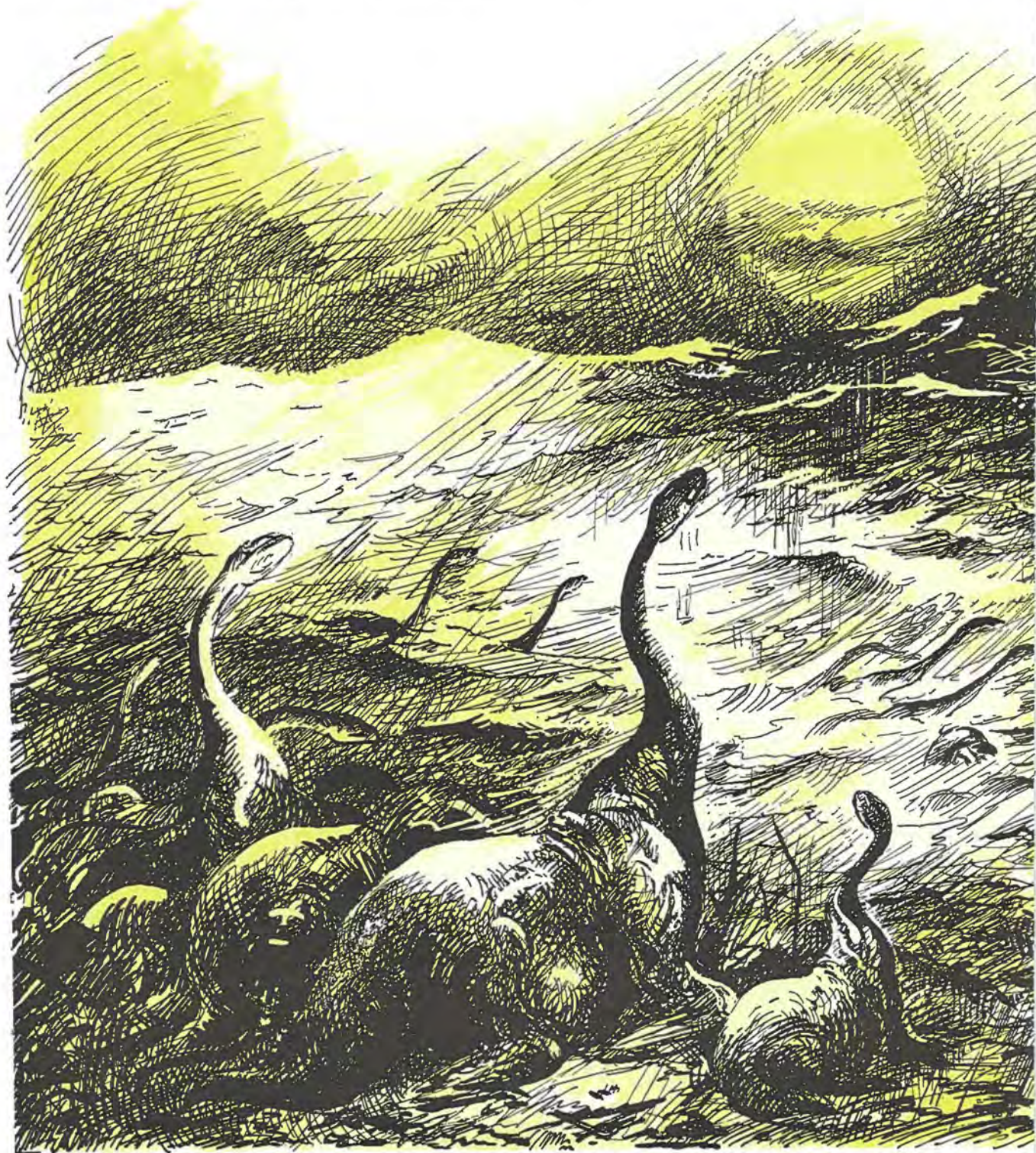
— Om et øjeblik kommer natsygeplejersken og slukker, og jeg må lægge mine skrivesager til side. Jeg har vist også fået sagt det vigtigste. Jeg kan høre, de synger ovre på afdeling B — jeg kan tydeligt opfatte hvert ord:

„Abide with me, fast falls the eventide,
the darkness deepens. Lord, with me abide!
When other helpers fail, and comforts flee,
help of the helpless, o abide with me.“

Nu slukkede hun lyset, men det gør ikke noget — mørket har ingen magt over mig mere.

Vældige dønninger brydes mod klipperne. Hyllet i en tågedis af drivende skybanker hænger solen som en sløret, matrød kugle over Urhavet. Hæse skrig flænger gennem den uophørlige, dumpe brusen. Slanke halse skærer gennem vandet — svaneøglerne jager i havets myldrende liv. Ude fra tågemasserne stryger kæmpemæssige grå skygger i flakkende flagermusflugt ned over havfladen. Flyveøglerne jager også — som måger slår de ned i skumsprøjtet og snapper de sølvglinsende fisk med de meterlange, hornede næb. Det er som et forvarsel om kommende tider, hvor menneskeskabte fartøjer skal krydse det samme hav og den samme luft, afkølet og forfrisket efter

en istids kulde. Men der skal gå 35 millioner år, inden det sker. Endnu skyller Urhavet sine lunkne bølger mod de sorte, nøgne kyster. Inde fra de stinkende sumpskove med de boblende liv vralter kæmpestore dinosaurer ud mod Urhavet med væden drivende af de skællede flanker. En verden, hvor alle jager alle, hvis mening vi ikke forstår, og hvor mennesker aldrig har sat sin fod — en verden lige så fremmed for os som det liv, vi måske møder, hvis drømmen om rumskibene, lander på de fjerne kloder, som funkler på nathimlen over en dag bliver til virkelighed.



URHAVET



KURSÆNDRING

Novelle af ADRIAN JOHANSEN - Illustreret af OSCAR KNUDSEN

Det havde været ruskvejr hele december måned. Stormene havde afløst hinanden med en regelmæssighed, der måtte forbavse. Skipper Johnson var ved at være irriteret over det dårlige vejr, der havde spoleret hele turen for dem. Han havde både telegraferet og ringet hjem til rederiet og forklaret, at det var umuligt at få fyldt lasten i dette vejr, men koldt og forretningsmæssigt havde rederne svaret, at lasten skulle være fuld, inden han begav sig på hjemturen.

Også mandskabet var i dårligt humør. Navnlig Søren Svenson gav ondt af sig. Ederne flød fra hans tandløse mund, og den kommende jul tålte han slet ikke at høre omtalt. Alene ordet jul var en hån mod menneskeheden i denne situation, fandt han. Nogle tog til genmæle, men det udløste blot en ny strøm af gloser, der kunne få det til at skurre i ørene på selv den mest hårdkogte sømand.

„Nej,“ sagde Søren, „hvad hjælper det at sidde og tale om jul og julesalmer, der er ingen, der skal få mig til at tro, at det ændrer noget i tilværelsen. Jeg er realist og bøjer mig kun for kendsgerninger, derfor irriterer det mig, når folk bliver sentimentale og begynder at snakke jul. Vis mig den magt i verden, der kan få skipper til at forandre plan, for slet ikke at tale om rederne, der sidder derhjemme og hygger sig med en god cigar. Det er jo heller ikke dem, der skal stå heroppe i Hvidehavet og rense fisk, mens vandet bestandig skyller ind og overiser alting. Det kunne jo godt ske, de havde haft en anden indstilling til fiskeriet, hvis det ikke blot havde været deres penge, der sad i foretagendet. Jo, det er herligt, at de sidder derhjemme og synger julesalmer, mens de forlanger, at vi andre skal blive liggende herude.“

Theodor, en besindig fisker, der havde siddet og hørt på Søren's udgydelser, sagde stille: „Det lader til, at du ved, hvordan det skal være, men jeg skriver nu ikke under på din mening om julen. Der er ting her i livet, som mennesker nok kan diskutere og også vise fra sig, men som ikke destomindre er kendsgerninger.“

„Overtro,“ sagde Søren, „gammel overtro, der stammer fra en tid, hvor folk ikke var så oplyste som nu. Der sker ikke unaturlige ting i vore dage, det kan du godt æde din gamle hat på.“

„Det ville ikke være vanskeligt for mig at fortælle dig mange eksempler på rigtigheden af min påstand, men det vil vel ikke ændre noget på din opfattelse,“ sagde Theodor.

„Nej, ikke en døjt,“ svarede Søren og spyttede foragteligt.

„Det er underligt nok,“ sagde Theodor stilfærdigt, „ingen har vel oplevet det tiere end vi sømænd at stå overfor hændelser, som vi stod uforstående overfor, men som sparede mange menneskeliv.“

Søren svarede ikke, han spekulerede, for også han havde mange gange været ude for hændelser, som han ikke kunne forklare, men nu ville han altså være modsat de andre, så han gav ingen indrømmelser. Og det med jul og julestemning, det kunne være godt nok for landkrabber, men det var nærmest en parodi herude på sådan en iskold vinterdag, hvor både fingre og fisk frøs til is. Han kunne forresten godt unde skattedirektøren at stå herude bare i 18 timer og tjene sit brød under disse omstændigheder, så kunne det jo være, at han ikke var så glubsk som en stork efter en velnæret frø.

— — —

Skipper Johnson havde mere end een gang følt sig fristet til at blæse på rederiets ordre og sætte kursen hjemefter, så de i det mindste kunne fejre julen med dem, de havde kær. Det var snart mange år siden, han havde tilbragt en jul sammen med familien. De sidste fire havde han tilbragt i Hvidehavet, noget særligt lysteligt eventyr havde det ikke været, kun een eneste lang slæbende arbejdsdag.

Nu var han gået til køjs og var ved at glide ind i søvnens arme, da han hørte en stemme: „Hal trawlet ind og sæt kurs NNV.“ Han drejede sig for at sove videre, men igen lød stemmen med samme ordre. Skipperen gned sig i øjnene. Der var ingen i kahytten. Så lagde han sig atter til at sove. Han havde ikke sovet længe, før han vækkedes af den samme røst med den samme ordre. Han rejste sig, gik op på kommandobroen og så ud over havet. Der var intet usædvanligt. Så gik han tilbage til sin kahyt, bankede på barometret. Det faldt stadig. Radioen havde også lovet opfriskende vind til storm, men det tog han sig ikke af. De havde før fisket i vindstyrke 10-11.

Det var mærkeligt med den stemme. Var det

mon blot en drøm? Han havde før oplevet mærkelige ting. Han gik atter op på kommandobroen, hvor han blev stående lidt, uvis om han skulle fortælle styrmanden om den mærkelige ordre. Den arme mand ville blot tænke, at han havde mistet snøvsen. Han tog sin kikkert og lod den søge horisonten rundt, men da der stadig ikke var noget at observere, gik han atter til køjs. Han var næppe faldet i søvn, før ordren igen lød til ham: „Hal trawlet ind og sæt kurs NNV.“

Der kom en mærkværdig uro over ham. Han havde på fornemmelsen, at han ikke længere måtte sidde ordren overhørig, men den lød så fuldkommen vild. Hvad ville mandskabet ikke tænke om ham, hvis han gav ordre til at hale trawlet ind og sætte kursen nordover. Havde det endda så været i den modsatte retning, så gik det da trods alt hjemad.

Han blev liggende i køjen endnu et stykke tid, men han kunne ikke mere falde i søvn. Der var nok ikke andet for end at følge ordren, som han havde fået, så fik det gå, som det kunne.

Han rejste sig og gik på kommandobroen, hvor han gav ordre til styrmanden om, at trawlet skulle tages ind. Styrmanden, der vidste, at det næsten lige var blevet sat ud, så desorienteret på skipperen, men han måtte jo adlyde befalingen. Han lod den gå videre til mandskabet, og der blev almindelig forvirring. Søren mente, at den gamle nu alligevel havde taget det kloge parti at vende næsen hjemefter. Der gik ligefrem en hel lettelsens bølge gennem alle. Man drøftede situationen og fandt ud af, at med lidt god vilje og megen damp kunne det endnu nås at komme hjem til julen, det var bare mærkeligt, at skipperen ikke havde sagt et ord om den sag. „Den gamle har ikke for skik at plapre ud med alt, hvad han ved, men han har hjertet på det rette sted, det er sandheden om den gamle,“ sagde Søren.

Styrmanden, der ikke vidste bedre besked end mandskabet, begreb ikke, hvad der gik af skipperen. Han plejede dog ellers at drøfte med ham, når der skulle skiftes fiskeplads.

„Hvad skal vi?“ spurgte Søren styrmanden. Denne rystede blot på hovedet, han vidste ingen besked, men skipperen havde da taget alt tøjet på, så han agtede nok selv at blive på kommandobroen.

Da trawlet var taget ind, blev kursen sat NNV. Styrmanden undrede sig og var lige ved at spørge, hvad meningen var, men han tog sig i det, det var jo ikke hans sag at blande sig i skipperens dispositioner, skønt dette her unægtelig forekom ham noget mystisk.

Skipperen stod selv på broen hele tiden og stirrede ud i nattemørket gennem sin kikkert. Hvad

meningen var med denne sejlads vidste han ikke, men han var tryk ved, at han havde fulgt ordren. Men hvilken forklaring skulle han give mandskabet, hvis der nu ikke viste sig noget. Han burde måske have indviet styrmanden i det, han havde hørt.

Da man nåede hen på formiddagen, begyndte uroen for alvor at melde sig hos skipperen. Endnu var der ikke sket noget, der kunne give en forklaring på den mystiske ordre, men der måtte holdes særlig godt udkig, hvis der skulle være en mening med det hele.

Længere hen på formiddagen blev styrmanden indviet i sagens rette sammenhæng. Han så op og ned ad skipperen, som tænkte han, at han lige var undsluppet fra et eller andet sindssygehospital og ikke var ved sine fulde fem.

Styrmanden fik ordre til at kalde dæksvagten på udkig. Da Søren fik at vide, hvordan det hang sammen, svor han et par drøje eder, nu var det da gået helt galt for den gamle, det havde været bedre, hvis han i stedet havde vendt næsen hjemefter og ikke sejlet rundt efter lygtemænd.

Theodor kom ikke med kommentarer, han havde været ude for mange besynderlige ting i sit liv, så han fandt ikke dette særlig mærkværdigt.

„Nå, Theodor,“ sagde Søren, „dette må vel lige være noget efter dit hoved. Den gamle er åbenbart ved at være lige så enfoldig som du, for efter min mening er dette her helt i skoven.“

Theodor svarede ikke hertil. Han stod på sin post og stirrede ud over det vidtstrakte hav, der bølgede frem og tilbage. Tanken om at skulle finde noget bestemt herude forekom helt urimelig, det var som at lede efter en nål i en høstak. Så langt øjet rakte sås kun vand. En enkelt måge holdt sig i nærheden af trawleren i håb om at få del i fiskeaffaldet.

Skipper Johnson følte situationen mere og mere trykkende. Havde det hele blot været en fejltagelse? Havde man lov at bruge trawlerens dyre olie til så løst et foretagende, blot at styre ud i det uvisse.

Førstestyrmænd havde for længst fået afløsning og lå nu og sov sin trygge søvn. Han havde ikke noget ansvar for denne sejlads. Så længe det ikke kunne dokumenteres, at skipperen ikke var ved sine fulde fem, måtte han handle efter given ordre.

Søren derimod sparede ikke på kommentarer. Det eneste lyspunkt, han kunne finde, var, at der blev nogle timers frivagt, før han atter skulle til at rense fisk.

Skipperen stod uafsladeligt med kikkerten for øjnene, uden dog at observere noget. Et par mand sad oppe i rigningen, derfra var der anderledes god udsigt.



To redningsbåde i luvart!

Mere end een gang overvejede skipperen, om han alligevel ikke hellere skulle vende om. Nu havde de sejlet 6 timer i den angivne retning uden at se det mindste unormalt. Han besluttede, at hvis der ikke skete noget i løbet af den næste time, ville han vende om. Næppe havde han fattet denne beslutning, før der lød et råb oppe fra rigningen: To redningsbåde i luvart! De er begge bemandede. —

Søren, der var rorsmand, fik ordre at dreje til luvart. Han drejede mekanisk, og da han så de to både, havde han mærkeligt nok ingen kommentarer.

Mandskabet i de to både viste sig at være fra et norsk skib, der var gået under. De havde ligget i bådene i to døgn og havde næsten opgivet håbet om redning.

Da de 30 mænd var taget ombord, var skipperen ikke et øjeblik i tvivl om, hvad han skulle. Mændene trængte til pleje, så der var ikke andet at gøre end sætte kursen hjemefter. Han var også så temmelig sikker på, at bjærgelønnen så rigeligt ville dække det, som de måske kunne have tjent ved fortsat fiskeri.

„Nå, Søren, hvad siger du nu?“ spurgte Theodor. „Nu har du måske fået lidt andet at tænke over.“

Og det havde Søren. Han følte sig helt underlig tilpas, og at det netop var ham, der skulle stå ved roret, da de fandt de to både.

Skipper Johnson havde telegraferet og meddelt, at de var på vej hjem og håbede at kunne nå ind juleaften henad midnat, hvis alt forløb planmæssigt.

Opholdet i Norge blev kun af kort varighed. Efter søforhøret stak de atter til søs, der var endnu to døgn sejlads, før de kunne være hjemme.

Søren havde ført en meget tilbagetrukket tilværelse siden den mærkelige hændelse. Theodor derimod vidste flere lignende oplevelser at fortælle.

„Nu må du da indrømme, Søren,“ sagde han, „at det ikke er uden grund, at vi sømænd bliver anset for at være overtroiske, vi oplever meget, som for en landkrabbe at se er utænkeligt. Dette her er kun et af tilfældene.“

Søren tog ikke til genmæle. Han lovede sig selv for fremtiden at passe lidt bedre på sine ord. For skipper Johnson blev denne oplevelse af stor betydning.

Da Søren julemorgen var i kirke, sang han med på de gamle julesalmer som aldrig før, og der var mere varme i hans håndtryk, når han ønskede glædelig jul.

SIDSTE ORLOGS-JUL

i dansk Tropic-Koloni

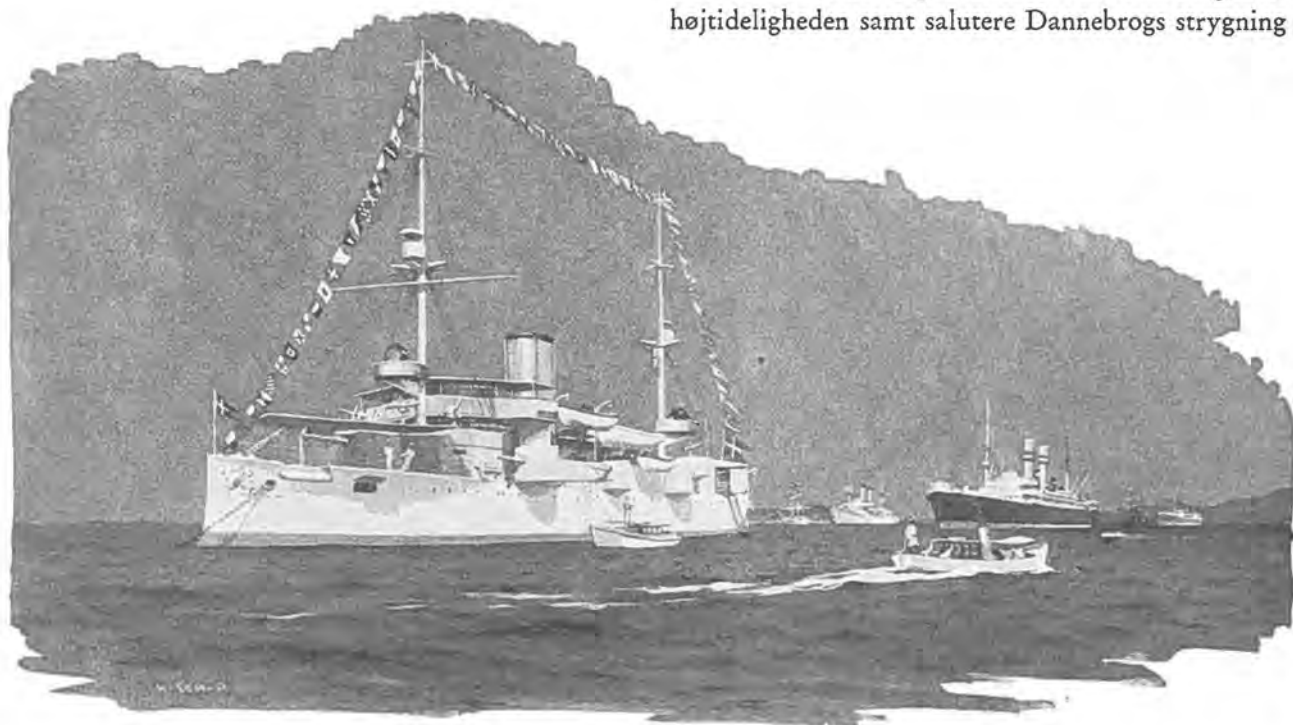
af CARL ØSTEN

Ombriset af en nordøst-passats svale vinde og svømmende i et azurblåt hav, som kransede en smuk bjergø med palmer, sukker-rør og anden tropisk vegetation, stævnedes en dansk orlogsmand julen i møde. Skibet var „Valkyrien“, den danske flådes stolte og smukke skib. I november 1915, da en verdenskrigs fangarme omsluttede danske farvande, var den i største hast blevet udrustet og bemanded for at afgå til Dansk-Vestindien, hvor den ved sine kanoners tilsynekomst skulle lægge en dæmper på de urolige elementer blandt negrene.

Sejladsen til Atlanten besværliggjordes af krigsforholdene samt sinkedes af kul-indtagning undervejs. Kursen lagdes således nord om Skotland og derfra til Azorerne, hvor der bunkedes for kul og

vand. I Nordsøen, som passeredes i storm, havde søen en nat taget jollen med sig. Først den 8. december, omtrent en måned efter afsejlingen, nåedes bestemmelses-stedet, øen St. Thomas.

„Valkyrien“s stations-plads blev bugten ved Charlotte Amalie, hovedstaden på St. Thomas, hvorfra besøg aflagdes ved de to andre øer, når tjenstlige forhold krævede det. Heldigvis gik det i 1915 som antaget, at den virkede dulmende på den oprørske befolkning, hvorved sammenstød mellem denne og overhøjheds-magten fra moderlandet blev undgået. Med månedernes henskriden kom krydseren ind i en ny fase, den, der omfattede forhandlingerne om øernes salg til USA, af hvilken grund de hjemlige ministerier beordrede dens forbliven ved øerne, hvor den da i givet fald skulle fungere som den danske stats repræsentant ved overdragelses-højtideligheden samt salutere Dannebrog's strygning



over den sidste danske trope-koloni. Dette blev til virkelighed den 31. marts 1917, og den 4. april efter 16 måneders hjemlands-fravær sattes kursen mod Danmark.

To jule-højtider i rækkefølge havde da dens godt 200 mand store besætning fejret borte fra hjemmets strande, hvilket vist aldrig var hændt før i den danske orlogs-marine. En enkelt jul såvel i vestindiske farvande som i Middelhavet eller i Nord-Atlanten havde derimod været en næsten årlig foreteelse i de forud forløbne halvt hundrede år. Dette tog 1915—17 såvel som opholdet derovre rummer et sådant væld af interessante enkeltheder, at de ville være en fremdragning værd, men her er det julen 1916, den sidste, vi vil opholde os ved. Eet var givet i denne vestindiske jul: Julekort eller andre julehilsener kunne ikke forventes at dumpe ombord som derhjemme gennem brev-sprækken i de sidste par dage før jul. På grund af krigs-situationen var postgangen mellem Europa og Amerika uregelmæssig, hvortil kom den videre forbindelses langvarighed mellem New York og øerne i det Caribiske Hav. Og, hvad „Valkyrien“s radio-anlæg angik, da var hin tids udnyttelses-mulighed så begrænset, at direkte kommunikation med Danmark ikke kunne lade sig gøre. Dette var der selvfølgelig taget hensyn til. Allerede en måneds tid før jul havde marineministeriet pr. telegram tilladt „Valkyrien“s chef, kommandør Konow, af skibets kasse at anvende nogle hundrede kroner til jule-festen ombord, og omtrent samtidig havde besætningen måttet lægge alle sine kræfter i baksningen med nogle kasser, som skulle transporteres ombord. Under arbejdet hermed har nok en og anden gjort sig visse tanker kædet sammen med jul, for det var jo ikke en dagligdags begivenhed, at der kom kasser hjemmefra.

Det lette skydække hindrede solen i at brænde rigtigt på, medens nordøst-passaten kun rørte svagt på sig. Da dagen var en søndag, slap besætningen ikke for den sædvanlige chefs-parade om formiddagen med påfølgende inspektion af ethvert rum fra for til agter. Vagterne og deres afløsninger gik naturligvis også deres vante gang, ligesom „Basserne“ var blevet udpurrede kl. 5 ved reveillens toner, vagtskuddet affyret på samme tid tillige med fortets inde i Charlotte Amalie og flagets hejsning kl. 8 honoreret med skansevagt og horn-signal. Men efter denne ordinære handling fulgte en ekstraordinær: Strækning af liner med signal-flag fra forstævn op over de to maste-toppe hen til agterstævn. Dette

fest-skrud var dog ikke en attribut til julen, men til ære for Dronning Alexandrine, hvis fødselsdag det var. I samme anledning sattes skibets landgangskompani i land for at paradere foran guvernements-bygningen mellem kl. 8.15 og 9.30, og kl. 12 affyredes såvel fra „Valkyrien“ som fortet fødselsdags-salutten på 27 skud. Disse markeringer af dronningens fødselsdag blev en festlig optakt til selve jule-fejrelsen om bord. Efterhånden som dagen skred, smittede jule-stemningen fra mand til mand, så følelsesmæssig stærk den kunne blive under disse himmelstrøg, hvor øjet mødte palmer og krat-vækster i stedet for moderlandets granskove, en letskyet sommerhimmel for en dansk decembers lave og grå, og hvor en haj-finne nu og da kløvede et blånende havs overflade. Ydermere viste termometret sine 27° celsius i skyggen, hvilket var mere end nok til at få besætningen til at „svede tran“, selv i den lette påklædning, som trope-uniformen var. „Valkyrien“s jule-stue stemte i sig selv øjet til fest. Loftet udgjordes af det konstante solsejl, men ellers var „væggen“ lavet af signal-flag, mellem hvilke var anbragt store tegninger af neger-piger og andre eksotiske hentydninger til stedet. Og helt henne i agterstævnen var der slået på de hjemlige strenge gennem et maleri af Krone-Løbet (Indsejlingen til København) og en foran anbragt kulisser-model af „Valkyrien“, hvilket var premierløjtnant Foss' værk efter egen ide. Endvidere var løbet på agterdækkets 15 cm kanon eleveret og omskabt til flyvemaskine! I disse højst festlige og muntre omgivelser afløstes aftenens mere højtidelige del af glad lystighed, hvori alle vagtfri deltog.

Kl. 17 begyndte jule-festen for den menige besætning, som på sine banjer fik det, der i marine-sproget kaldes „ekstra måltid“, hvilket denne aften bestod af risgrød og steg. Drikken hertil var fornemmere end i et almindeligt dansk hjem, nemlig rødvin, hvis udgivelse dog ikke skyldtes højtiden, eftersom rødvin var en daglig drik ombord i skibe på togt til sydligere breddegrader. Hver mands daglige ration var dog ikke mere end ca. $\frac{1}{3}$ liter. Meningen var jo, at den skulle spædes op med vand, om den skulle forslå noget.

Kl. 18, da mørket var ved at sænke sig, indledtes for alle ombord den egentlige julefest med klokkeklang. Det var skibs-klokken, som kaldte til gudstjeneste. 3 gange med et par minutters mellemrum. Til dens lyden første gang hejstes gudstjeneste-standeren på stortoppen, hvilket betyder, at der skal

herske ro overalt, så at hverken signaler med horn eller bådsmands-pibe må afgives. Anden gang klokken lyder, skal mandskabet begive sig til stedet for gudstjenestens afholdelse, hvor man skal være, når den lyder tredje gang. Stedet var denne juleaften på agterdækket, der i „Valkyrien“ var meget stort. Alle huer, officerers som meniges, var selvfølgelig aftagne. Skibs-chefen forrettede gudstjenesten, som indledtes med afsyngelsen af „Glade jul...“ til skibs-orkestrets akkompagnement. Og i skåret fra de tændte lys på træet læste han så jule-evangeliet: „Men det begav sig i de dage, at en befaling udgik fra Kejser Augustus, at al verden skulle skrives i mandtal...“. Derefter bad han fulgt af forsamlingen „Fader vor...“, som han sluttede med: „Vor Herre Jesu Kristi nåde, Guds kærlighed og den hellige ånds samfund være med os alle“. Så sang man „Det kimer nu til julefest“, og som skik i marinen er, sluttede også denne gudstjeneste med chefens højt udtalte ønske: „Gud bevare Kongen“ og forsamlingens gentagelse heraf. Under hele denne kirkes højtidelighed var der spundet et tykt, men usynligt tankernes kabel, hvis enkelte tråde i retningen øst søgte ind i et hus i byen eller gård på landet over hele det danske land, ind til den eller dem, man havde kær, enten det nu var hustru, børn, forældre, søskende, forlovede eller kæreste. Mangt et søens mandfolk ombord i „Valkyrien“ kunne denne aften ikke tilbageholde en bevægelsens stille tåre eller dårligt skjule en dugget øjenkrog!

Og da så punch til alle blev udskænket, for de menige i den sædvanlige mugge, som også brugtes til kaffe og the, steg humøret adskillige grader, ikke mindst hos basserne, hvem nydelse af spiritus om bord var forbudt til daglig. Endelig var der gaveuddeling, som for ikke at skabe misundelse foregik via tombola. Oftest forekommende var askebægere, tobaks-punge eller tobaks-beholdere.

Vagtskuddet kl. 21 satte tillige punktumet for den fælles officielle jule-fest. Officerer af hver kategori gik til respektive messer for at feste videre under private former, medens basserne havde dækket fra midtskibs og herefter til deres rådighed. Lunhed var her jo nok af efter dagens hede. De af gasterne, der havde gemt noget rødvin eller „neglet“ sig en ekstra portion til, eventuelt fået smuglet noget rum om bord, fik ved nydelsen heraf humøret endnu højere op. For de seriøst anlagte vedblev tankerne at kredse om hjemlandets juleaften og alle de kære. Nu gik de måske efter måltidet af gåse-

eller andesteg rundt om juletræet eller sad og glædede sig over gaverne, medens de tyggede jule-knas. Dog — „nu“ var ikke tidsmæssigt korrekt, for med en længdegrad-forskel på 6 timer sov de fleste vist trygt efter det voluminøse måltid.

For vagten og de gaster, der sent fandt til køjs — mange fandt dækket bedre egnet til soveplads end banjerne — frembød stedet nok af romantik, denne aften som andre. Blandt den sorte himmels myriader af lysende legemer sås både aftenstjernen, sydkorset og sydstjernen. Inde i land glimtede lysene fra Charlotte Amalies amfiteatraliske beliggenhed, og gennem naturens stilhed trængte cikadernes skingre lyde blandet med negres sang til strenge-instrumenter, som efter skik ville vedvare hele julenat.

Men i denne jule-søde beskrivelse mangler et intermezzo af usædvanlig art, hvilket indtraf kort efter opbruddet fra agterdækkets „jule-stue“. I underofficers-messen kom pludselig en ekstra julegave dumpende ned gennem luftrøret til dækket — en høne! Den ville sikkert have været kærkommen på bordet, som messeforstanderen (Lille Peter kaldet) just gik og dækkede sammen med sine messe-gaster, om den ikke havde været levende! Uden større besvær fik han den fanget og sat ned i en kælder. Umiddelbart efter kom overraskelse nr. 2 ind gennem den åbentstående styrbords kanon-lem, og den var i forhold til hønen, hvis ankomst optoges som en spøg, af grovkornet art, eftersom den bestod af en stor gallon-flaske, der ved sin knusning mod en søjle sendte en regn af glasskår rundt i messen. De sig her opholdende underofficerer blev nu klar over, at det var en hævn-akt fra de værnepligtiges side samt grunden hertil. Med juleaften som anledning havde de fået lov til at opholde sig på fordækket, hvilket ellers var forbeholdt underofficererne, og hvor de under punchens påvirkning slog sig løs med dans til harmonika-spil og anden halløj. Desværre lå nævnte messe lige nedenunder, og da så tilmed lystigheden voksede til et støjende inferno, foranledigedes en overkanoner til at komme op og bede basserne lave lidt mindre støj. Denne henvendelse var altså bleven taget højst unådigt op og havde resulteret i de nævnte „julegaver“, overfor hvilke man havde ment det klogest ikke at reagere. Men, da der så kom en tredje og værste, blev man nødt til at skride ind og holde justits. I den smukt pynkede messe sad de vagtfrie underofficerer med nogle gæster fra land endnu ved bordet, da man opskræm-

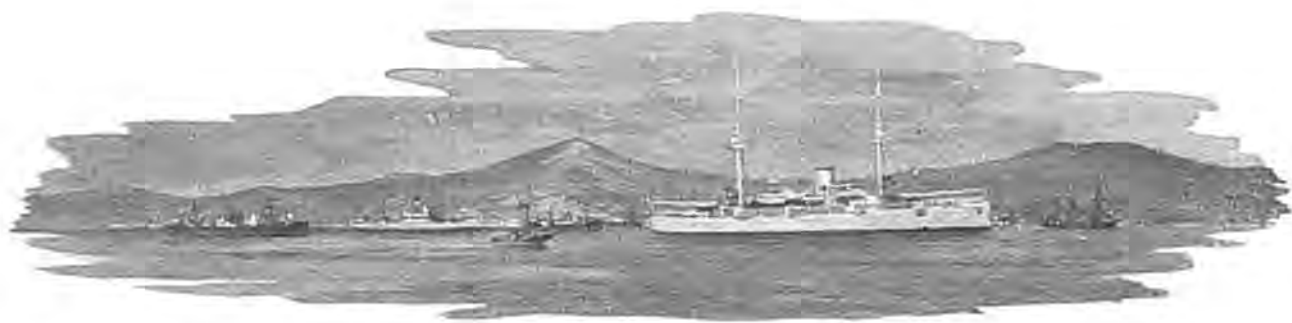
tes ved et rabalder i luft-røret og synet af en i samme nu neddumpende stor dunk, hvis indhold sprøjtede ud over det midterste bord og videre ud. Dette indhold var desværre patent-farve, som ikke alene havde ødelagt en stor del af messe-inventaret, men også tøjet på 4 underofficerer. Endvidere var hele fest-stemningen ødelagt, hvorfor gæsterne måtte bryde op og tage i land. Imedens havde en overkanner opsøgt vagthavende søofficer for at aflægge beretning, hvilket medførte optagelsen af omgående forhør henne hos chefen for at finde frem til den skyldige.

Kl. 6 julemorgen, den, der ellers skulle ånde af julems fred, indsattes i skibets arrest en af hovedmændene, og nogle dage senere blev han og et par medvidere ved krigs-ret ikendt straf på 4 dages simpelt fængsel på vand og brød med afsoning i fortets arrester. Julespøgen blev på anden vis dyr, eftersom de straffede måtte udrede erstatning for de ødelagte uniformer. Når der på dette togt var så alvorlige straffe som på intet andet, kan grunden hertil søges på flere områder: Trope-kuller, skibstræthed, uvisheden om togtets varighed, megen vagt og patrulje-tjeneste i land med kun liden frihed, og så den billige, men lumske rhum i land, som ikke var stort dyrere end vand på de kanter. Desuden havde nogle af gæsterne, enten de nu havde meldt sig frivilligt eller ej, ligget indkaldt et års tid inden

togtets start. Heroverfor står den mildning af forholdene, man gjorde fra chefs og officerers side: Fodbold-spil i land, kaproning samt henlæggelse af øvelserne til dagens mindst hede timer, som hovedsagelig brugtes til rengøring eller tøjvask.

Ville „Valkyrien“s besætning mod sædvane og ethvert reglement af chefen være spurgt, om den havde et særligt nytårsønske, da ville det eenstemmigt lyde: Hurtigst muligt hjem til Danmark, eller hvis togtet trækker ud, en udvidet landlov med nattegn. Man forstår let den skjulte knurren i forbindelse med misundelse, der opstod, når besætningerne på fremmede krigsskibe, især amerikanske, ved anløb af Charlotte Amalie altid havde nattegn og mere frihed i det hele taget. End ikke underofficererne, som for det meste var ældre i tjenesten, havde fast nattegn, derimod i forhold til den menige besætning 2 timers længere landlov, altså til kl. 20. Nå, chefen for sin part ville overfor disse knapt tilmålte friheder eventuelt kunne undskylde sig med, at flåde-kommandoen havde givet skibet en for fåtallig besætning med.

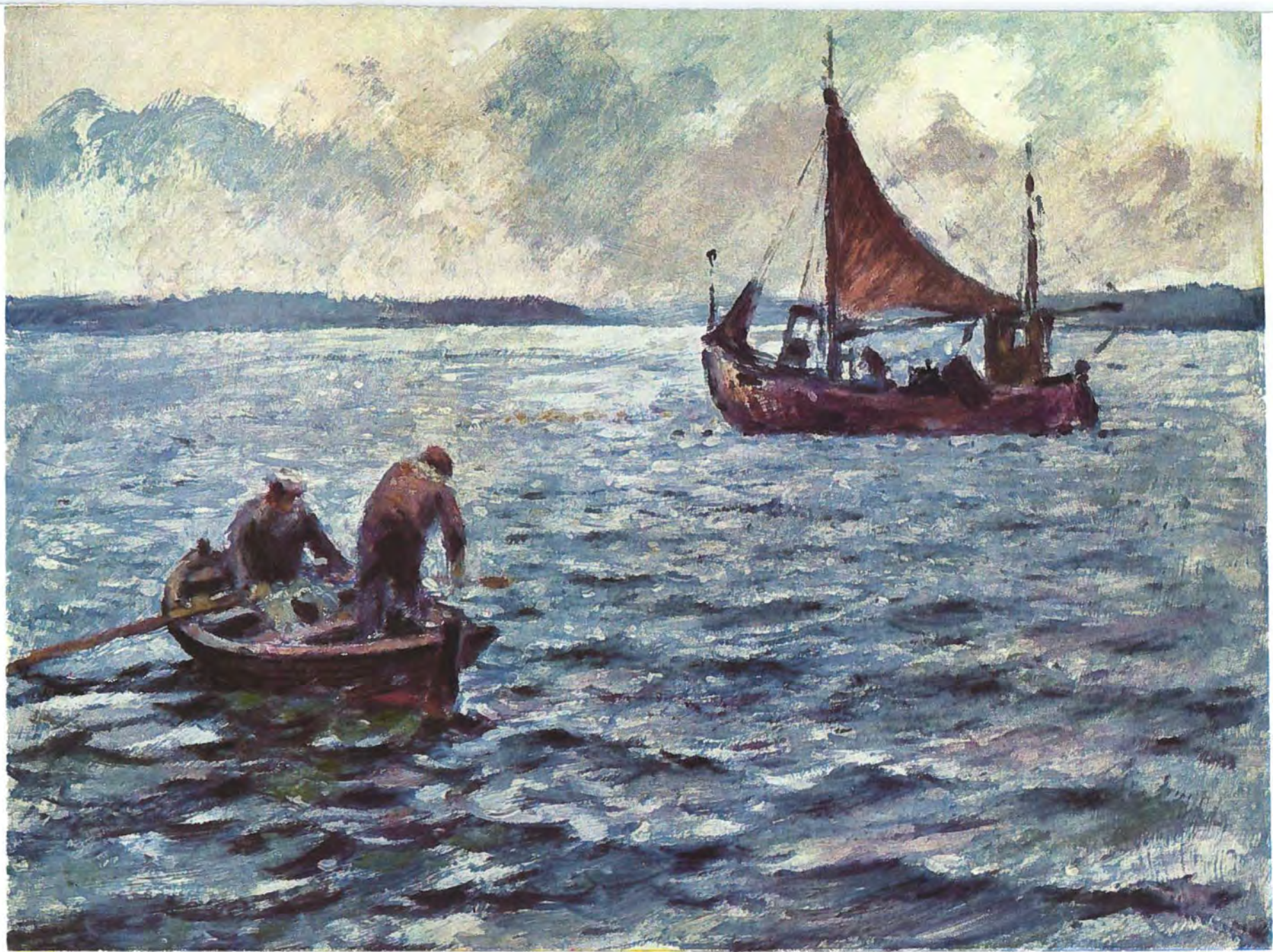
I hver hjemlands-jul siden dengang er tankerne gået den modsatte vej, til julen 1916, hvor „Valkyrien“s hvide skrog var en havets julestjerne i den mørke tropenat, medens mange genmødets håndtryk har lagt et forsoningens skær over de „ekstra julegavers“ ravage.





Hollandsk yacht

Maleri af S. Kiolland-Brandt



Fiskere i Fænøsund

Maleri af S. Brunoe

HAVHORIZONTER

Af HANS ANDREASEN

Dagen før vi sejlede fra Rouen, begyndte det at sne, og sneen dækkede hullerne i den bombede by. Det så ud, som om Rouen fik en vemodig glæde i sig over at få skjult sine sår. Bare de franske arbejdere ombord var misfornøjede og vrængede af de hvide dun, som var sneen al dårlighed i verden. Men ingen holder dårlighed ud så længe ad gangen, navnlig det galliske temperament tålte den ikke og gjorde bolde ud af den, dængede hinanden og fik drengede ansigter.

Næste morgen, da vi kastede fortøjningerne, var sneen holdt op med at dale, vejret var gråt, og blæsten spillede med valne fingre på frostharpe. Rouen gled bort bag os, endnu glimtende af natlige lys. Langs kajerne sov skibe med glimt af en enkelt lanterne hist og her. Sandstenshøjene diser endnu, natten er træg og vil ikke vige. Dog, nu lysner det, og morgenen åbenbarer Seinens bredder pænt pudrede, lange Watteau og Fragonard-alléer har sat sine frisurer op med rimdiademer. Småbyer, og set fra skibet som dukkehuse, ligger i søvn, blufærdigt øde, stille. En lyd af liv, et par klaprende, morgenduelige træsko, som kun gør stilheden endnu mere stille. Der et chateau med sine øjne lukkede hovent i — eller, er det slet ikke hovenhed, men angst for at åbne dem og se ind i nutiden?

Ved Villequi går havnelodsen fra borde, og seine-lodsen kommer entrende op, svingende benene over rælingen som skulle han op på en havhest.

Og ved Honfleur bliver Seinen bredere og bugtet, og lodsen lister sit blik over styrbordssiden og håber, at den farlige banke i Seinens munding ikke har skiftet plads siden sidst, for denne banke er lunefuld, upålidelig som vind og vejr. Som la femme, siger lodsen og ser ud, som havde han erfaringer. Men idag er banke-sindet godartet, og lidt mere troende kan lodsen klatre fra borde og gøre ekvilibristspringet over i den ventende, vippende båd: adieux pilote, nu passer vi på os selv.

Seinebugtens brede flade tager imod os med rolige bevægelser, lig en Bretagne-kone, sindigt vuggende os af sted, stemmen er øm; småsnakkende: I skal nok på

langfart, jeg vil gøre begyndelsen god. — Den bærer os ud. Til styrbord har vi Le Havre liggende sløret, morgengnaven hen, om bagbord svinder Normandiets bratte kyster. Snart er alt land forsvundet og over os en grålig himmel og mågers skrig. Mågerne, de sejler i luften, krop og vinger ligger stille, kun hovedet drejer sig søgende, en fugl i ro, blot blikkenes begær, indtil et pludseligt, lynsnart kast fører dem ind i himlen et sted, for så atter at vende tilbage og sejle med os. Havet om os er grågrønt med små hurtige bølger, næsten skarpe tegner de sig. Nu og da et skib med eller mod os. Men i Biscaya kommer vinden med store dønninger på siden, til vi slingrer, som havde vi og båden drukket. Ene mågerne er rolige med deres madblik, ingen forandring hos dem.

En stiv, hård kuling rejser sig, dækket bliver besværligt at gå på, altfor levende, og store søer står ind over det, vasker dækslasten, de store amerikanske lastbiler, bound for Dakar og Douala, og får den røde farve til at lyse som en brand. Dette er rigtigt Biscaya-vejr, indædt, bidsk, søerne brøler: Her skal I aldrig få en rolig dag! I? Det er os og store, stærktskrogede dampere, nøjsomme, hærkede franske, spanske og portugisiske trawlere, hvide passagerbåde som svaner i storm. Vi rokker alle mismodigt af sted, våde fra for til agter. Endda har portugiserne og spanierne råd til en smule farveglæde midt i det grå hav, deres skrog er malede med røde og blå borter. Det er de nøjsomme, vejrbitte fiskeres glæde. Stadigt overskylls de af søer, forsvinder og kommer ukueligt op igen. Hos dem taber ingen modet og vejret, de sidder nederst i maskinen vist og ryger pibe, bulmer en tyk, sort, vældig røg ud af skorstenene.

Hør Biscayen, haha, hoho, hihi, en latter fuld af frækhed, overmod og styrke. Ond, hæs, uhyggelig. Bølgearme rejser sig højt og støder hvide knoer mod bov og hæk, nu en lige højre, så en skæv bagbord. Men ingen lader sig slå ud, kun et øjeblik stamper vi fortumlet og gnider hagen, så videre syd eller nord. Haha, hoho. Men det bliver aften, og med aftenen en roli-

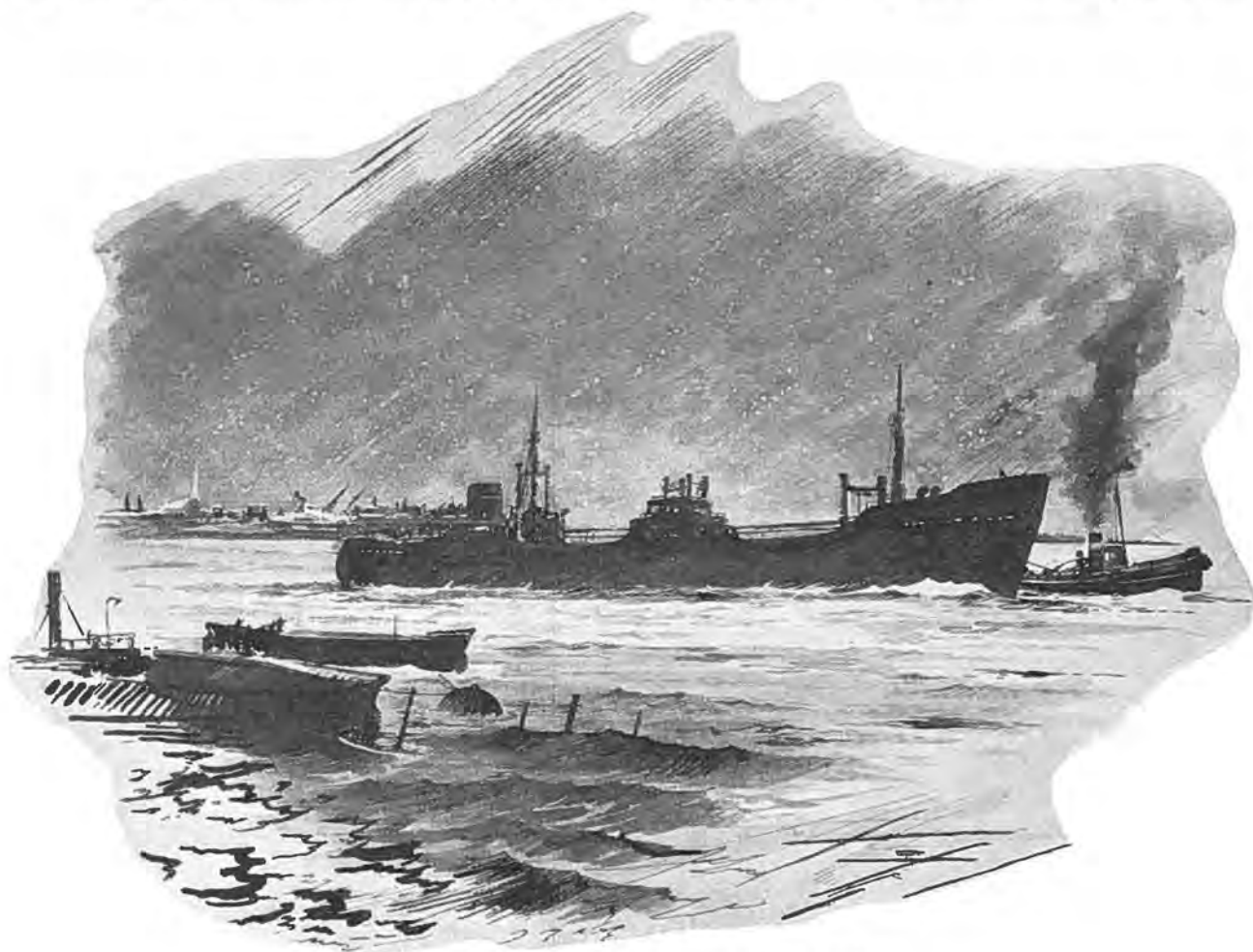
gere sø og et par stjerner mellem flossede skyer, vist er der bølger endnu, men Biscaya er søvrig og knurrer sine snork frem: vent til i morgen, jeg har ikke glemt jer. Til i morgen? Biscaya er evig, vi er tiden, farten, for os er i morgen Cap Finisterre, omend ikke jordens så Biscayas ende.

Dér rejser de spanske bjerge sig, vilde i morgensolen, hvad nytter det så, at den spanske sø, senor Biscaya, rykker os i agterskøderne? Solen, den espagnol, lyser på broens kravebryst, og i dette kravebryst er skipperen diamanten, syd på lyner den, full speed! — Først Cap Villano og et par timer senere Finisterre, og det går ned ad Atlanten, lang og sejt blåner den imod os. Vi er alle admiraler nu, med kikkert for øjnene og sejrens smil. Å, du lille passager, hvor du føler dig og skeler til søkortets volapyk, netop lærte du, hvad der er styrbord og bagbord, rød og grøn, før var det Turborg for dig. Du fingerer ved radar, decca og ekkolod, medens styrmanden mimrer et smil i mundvigene og har søens hån langt, langt inde i pupillen. Men søens folk er venlige, jaja, siger han og ta'r mod belæring, på ekkoloddet ser man makrel, sværdfisk og torsk.

16 grader varm kommer syd og sommer os imøde, let brunet, sorgløst slentrende, som den gør, der ser

megen sol. Havet bliver sorgløst med, blidt og poseblåt, gyngende af vals. Dérinde, uden at se det, Portugal, Leixoes, Oporto, et smeld med tungen, et ah og nogle vindråber på hagen, Caldas da Reinha, dronningens kilder, Lissabon med sine lade, dårende piger, Estoril besat med detroniserede konger, evigt ventende fyrster, Setubal med sardiner i skyskraberlag, Santiago do Cazem, navne, navne og minder, et sydland, ikke heftigt som Spanien, men blødt, sørgmodigt. Solen rødmer ind over det og vil få korkegenes stammer til at flamme endnu mere.

Stik så en finger op i luften og tag dens temperatur, 19 grader, en velsignet kappe omkring dig, som får dig til at kaste din uldne. Og næste dag, allerede 23 i skygen, væk er skjorten. Vinden er sejlet agterud og blæser et sted i nord, havet er en indsø, himlen ligger blå deri, oh, en båd, din elskede og sivenes sucke? Nej, dette er hav, ocean, og horisonterne er fjerne. Du må kaste dit mådehold, dine små tanker, havet tåler dem ikke. Det er derfor, det er så stort, at du kan få plads og føle hvor meget liv, der er i dig. Din krop var blevet en dværgs, dine øjne blinde, dit hjerte uden varme. Her ude har hjertet ingen grænser. — Hvad skal jeg svare havets kaldende stemme. Hvor er min



Ved Villequi går havnelødsen fra borde og afløses af Seine-lødsen.

tro? Min glød og enfolden bag den? Engang slog mit hjerte: tro, tro, en takt i kærlighed. Jeg er nok så tom nu og uden ilden. Står jeg med ansigt til havet og horisonterne, da bliver jeg skamfuld, jeg gik under i teknik, udvendighed, hast, kulørt litteratur, strip tease, fik jo ingen tid til at tænke. Jeg er til i en verden, hvor barnet ikke må være barn, men hurtigt skal blive voksent og gå med stive ben. Legen er banlyst.

Atter en soldag med himlen flammende af gylden glød, med brisen åndende friskt som en ung kvinde af sin mund. Havets skumløkker friseret fint. Forude i solen konturer af øer. De vokser op, Fuerteventura til venstre og Gran Canaria til højre. Et gensyn med Las Isletas Banarias, de lykkelige øer. Og lykkelige ligger de dér, kysset af sol, kærtegnet af brise, badet i hav. Vild og forreven blegner Fuerteventura bag os, medens Gran Canaria kommer os nærmere og blotter sin skønhed. Først La Isletas, halvøens dromedarpukkel, siden Puerta de la Luz og den langstrakte, flade Ciudad Jardin, havnebyen inden Las Palmas. Man kunne råbe derind og kalde på sin yngste ungdom, de tabte dage, råbe sorgløsheden frem, Pedro, Gonzales, Juan, hviske mod stranden til Rosita og Maria, der stod yppige på balkonen og lod de hvide bryster lyse med brystknopperne blussende som jordbær. Et glimt af Cristoforo Colons lilliputkirke med mærker af hans knælende knæ, vind, beder han, vestlig. Oppe i de grønne, frugtbare bjerge, byernes sne og tomaternes rubinskær, Pico de los Pozos manende totusindmeters finger, Telde, tomatmatadorernes by, atter bjerge og røverkløfter, skumle skulende mod den blåeste himmel. Vi standser ikke: Addios Gran Canaria, addios den yngste ungdom . . .

Havet brister af delfiners rygge, nej, kroppene himler, kaster sig mod solen. De er glæden i oceanet og tumler som børn. Der er hundrede børn, og springene er tusindtals, en jubel, raketter, et havets fyrværkeri. Så er bare oceanet omkring os, vældigt, roligt. Ingen vind, den blev og legede videre på Canarieerne, og



Havet brister af hajers rygge. Et lillebitte fly foran stævnen . . .

luften er varmere. Et bittelille fly foran stævnen, et sølvplan som stiger og bæres henover vandet, det daler og gør med halen et rids i havets glans, endnu et under, du lille glarmesterflyvefisk. Solen går ned og lader himlen stå rødme tilbage en halv time, himmelkinder bliver violet, dagen gemmer sit ansigt i mørkets hænder.

Stjernerne træder nærmere jorden, een for een kommer de frem fra deres skjul og blinker med øjnene. Kom da nat og foranker en leddeløs krop, gør en sjæl af tomheden. Sig mig, hvad jeg er, og hvor jeg skal hen. Å, intet er som den sydlige nat, den er den ensommes trofaste elskerinde, hos hende dør det rastløse begær, og istedet lever en ømhed som er mere end blot venlighed. Hvorfor jage og lade sliddet flette ranker i ansigtet, hvornår skal de ilende fødder standse? Ser du ingen blomster langs dine veje, hører du ikke træernes hvisken og havets sange? Og jeg ser ind i stjernernes øjne. Derude en bagbordslanterne, en lilleverden på vej mod nord. Ombord også dør evige rejsende, flygtende som jeg, uden at vide, hvor flugten går hen.

Føler I også nattens arme som jeg? — Trin på broen, en sømand til afløsning på vagten, et par ord, godnat og nyt trin på vej til søvnen. En vagtsom styrmand, han har vist brug for at granske, han er evig i universet, en ven af sole, stjerner og vind.

Men det bliver morgen, en sol opover horisonten der gør drømmen til dag. Himlen er fuld af fugle, som falder fra rummet, skyder op ad vandet, små hvirvlende terner med ivrige hoveder. En fiskehøg sætter sig på formastens knop og rejser gratis med. Den frække røver, betale skulle den og dobbelt pris, dens hvile er kun for at samle kræfter til at rane igen. Næbbet er en krumtabel, parat til at hugge, blikket er grumt som en algiersk sørøvers. Høgen fløj ud og kom tilbage med en havterne i klørne, et lille pus, som den hakkede i stykker. En fin blind passager at have med på sejltur! Naturens gang, den stærkeres ret, siger livspessimisten. Men jeg er menneske og ingen fiskehøg, mine øjne er uden frækhed, og jeg er ingen røver. Menneske! Det er en gave at anvende fornuftigt. Du fik ikke fødderne til at træde over andres med, men til at gå dig god. Gik nogen sig god, spørger livspessimisten. Og jeg vil svare: at vor vandring er ikke forbi, vi har langt at gå endnu og meget at lære . . .

Vi sejler ned langs Rio d'Oros kyst og får sand i øjnene og føler varmen fra et fastland. Flyvefiskene flyver op i et væk nu og forsølver oceanet. Man skal have hurtige øjne for at følge dem, pludseligt har de skåret sig ind i bølgerne.

Point Durnford, vi ser det ikke, men 20—30 sømil ude er der livlig trafik af trawlere. De små, sværtede dampere ridser langsomt et duvende, sent kølvand

efter sig. Det er spaniere fra to døgn afstanden: Las islas Canarias. Snavsede, lasede mænd, 12—14 ombord på hver, magre er de med hårde øjne, hvor er det spanske smil, sorgløsheden? Ak, de har intet at være sorgløse af, livet knuger ubønhørligt: den underbetalte eksistens. Når vi vinker til dem, vinker ingen igen, si, een, en dreng, som ikke kender sit liv endnu og har drengedrømme. Si, sodede, sværtede er mændene som bådene, medtagne af storme som de. Over dem står den overvældende, hede sol, de ser ikke solen og prøver at slukke den med skorstenenes kaskader af sod.

Der er andre tilstede ved Point Durnford end spaniere og os. Står man ved rælingen og ser ned, glider grå skygger af sted, dæmoniske i det grønligt, klare hav. Det er store hajer med flade, trekantede hoveder. Havet er stille uden en krusning, men skæres op af hajfinners trekanter, periskoper som ikke kan se, men ses af andre, flygt delfin, lille fisk! Dog dybets pirater er ikke kun efter levende, de har hyænnens sind og æder ådsel, pirker til de hundrede af døde fisk, som flyder omkring, smidt ud fra trawlerne som unyttige.

Trawlerne, hajerne og de sære, bugvendte fisk var een afveksling, men den sollyse dag var nær bleven grå deraf. Drømmeren blev ramt og såret af virkelighed.

Sårene lægtes, vi rejste fra virkeligheden og ind i den korte skumrings eventyr, ind i de tusinde farvers flammer som mørket og havet snart ville slukke og den skrå måne sejle ind over hvælvet. Drømmen sejrer, drømmen som er længsel og håb. Og stjernerne, drømmerens fortrolige, træder frem, evighed mod virkelighed.



Julegaven

Novelle af BØRGE MIKKELSEN - Illustreret af OSCAR KNUDSEN

Vi havde losset vor kullast i Buenos Aires, var gået op på La Plata, hvor vi lå på „strømmen“, som nordmændene siger, ud for en lille by, San Martin, hvor vi skulle indtage en del af en hvedelast til Grækenland.

San Martin var kun en lille udskibningsplads, og foruden vort skib, det otte tusind tons store „Westward“ af Bergen, lå der en gammel, rusten italiener. Dagene gik med at banke rust udenbords, et deprimerende arbejde i tredive graders varme, uden udsigt til en kølig landgangstur efter fyraften. Den „gamle“ var nemlig af den slags, der holdt sig nøjagtigt til søloven, der kun gav os ret til penge een gang om ugen og ingen landlov, når skibet „lå på strømmen“. Da vi ikke havde været „udenskærs“ fra sidste havn, var der ikke noget at gøre, basta!

Vi agterude var nu af en hel anden mening. Sad vi ikke her og bankede rust i vore ansigters sved dagen lang? Var det så for meget forlangt, at vi efter fyraften fik et par pesos, fik lov at smide jollen i vandet, så vi kunne ro ind til den lille by, hvor vi vidste, at bouteiller med kølig landvin og smægtende blikke fra mørkhårede skønheder ventede os? Var det måske ikke vore egne penge, vi brugte, og ikke den nærige bergenskipperers?

Ganske vist havde manden ret, når han talte om et fortilfælde, da fire mand havde lånt jollen under et ophold på Cuba, og da pengene slap op havde solgt samme jolle til nogle cubanske fiskere, så skipperen måtte sende trediestyrmand i land efter landlovs-gasterne . . . og yderligere måtte købe sin egen jolle tilbage af cubanerne!

Men der var da ingen grund til at blive ved med at være „historisk“ og vende tilbage til den kedelige affære. Havde vi måske ikke forandret os? Nu var vi gutter, han kunne stole på og ikke fyldebøtter . . . langtifrån, som svenskeren Kalle havde sagt til skipperen under een af de mange debatter om denne sag. Men den „gamle“ var stædig på det punkt, der kom ingen jolle i vandet, basta!

Søndag morgen lå vi halvsløve og gispede af varme under solsejlet. Stemningen var mat, alle var sure og sendte længselsfulde blikke ind mod kysten. Derinde, knapt tre hundrede meter fra skibet, lå den lille bys hvide huse badet i solskinet. Mænd, kvinder og børn

promenerede langs kysten, og især kvindernes udseende kunne vi gætte os til; slanke, mørkøjede piger med svaj i hofterne! Nej, det var ikke til at holde ud, og det samme resultat var min landsmand Arne og den lille svenske kullempere Kalle øjensynlig også kommet til, for pludselig stod de nybarberede, kun iført khaki-shorts og skjorte, ved min hængekøje.

— Vil du med i land? spurgte Arne.

— I land? Er du tosset mand! Har I fået lov til at låne båden? spurgte jeg naivt.

— Vi „simmar“, sagde svenskeren og gjorde svømmebevægelser med armene, som om jeg var underbegavet.

— Jeg har lånt ti pesos af stueren, vi slår halvskade, sagde Arne og viste grinende seddelen frem, den var fastgjort til skjortelommen med en sikkerhedsnål.

— Der er bare tre hundrede meter til land, det klarer du sagtens, ellers kan du regne med mig!

Det sidste var jeg nu ikke nervøs for, jeg havde før i en vanskelig situation klamret mig til store Arne, der svømmede som en fisk.

— Men hvad med Kalle? spurgte jeg og nikkede mod den lille plyssede svensker.

— Tag det „lugnt“, bror, grinede denne, — så længe jeg ved, at Arne har ti pesos i lommen, og at der findes vin forude, skal jeg nok holde „gynteren“ oven vande, lad os bare komme af sted!

Vore døsiges skibskammerater vågnede op ved at høre tre plask i vandet og kom hurtigt til lønningen, men da var vi allerede halvtreds meter nærmere den lokkende kyst. Med lange, sejge tag svømmede vi indover. Ganske vist bar det grumsede flodvand ikke så godt oppe som saltvand, men det gik da. At der kunne være strøm inde under land, havde vi ikke skænket en tanke, først da vi var et hundred meter fra kysten, mærkede vi den. Med eet følte jeg det, som om jeg ikke kom ud af stedet, hvor meget jeg end arbejdede. Jeg lagde mig om på ryggen for at se efter Kalle, som svømmede bagest, og pludselig hørte jeg ham råbe, at han ville vende om.

Arne havde også hørt det og svømmede et par tag tilbage efter svenskeren, men denne havde lagt sig på ryggen og flød velbehageligt af sted. Nu fik vi rigtig syn for, hvor hård strømmen var her inde under land, i løbet af et øjeblik var han næsten hundrede meter

borte fra os, og vi så ham begynde at svømme ud mod den italienske damper.

Men vi havde ikke tid til at beskæftige os med ham. Kræfterne slog heller ikke til til unødigt tale. Arne nikkede kun ind mod land, og kampen mod strømmen begyndte igen. De næste femogtyve meter tog næsten en halv time, men pludselig opdagede vi en række små både, der lå opankret inde under kysten. I hver båd stod der en mand og fiskede med stang og snøre.

Opmuntret af dette syn lagde vi alle kræfter og satte kurs mod samme båd, og på trods af mandens protesterende råb slog vi samtidig en hånd i den lille, fladbundede båds lønning med det resultat, at båden nok så nydeligt gik rundt, og den skrigende og gestikulerende lystfisker gik på hovedet i ballen. Han kom dog hurtigt til syne igen, og til vor store jubel opdagede vi nu, at manden stod på bunden og skældte ud, der var knapt halvanden meter vand på stedet.

— Ta den nu med ro, amigo, grinede Arne og slog den rasende lystfisker på skulderen. Men Arnes beroligende klap havde slet ikke den ønskede virkning, tværtimod, manden skreg endnu højere for at tilkalde sine landsmænd, som havde været øjenvidner til uheldet.

Nu skal jeg straks indrømme, at et klap på skulderen af Arne kunne misforstås. Den store ålborgenser vidste ikke selv, hvor stærk han var, og da han klappede vor

ufrivillige redningsmand på skulderen, forsvandt denne et øjeblik under vandet. Til sidst blev hans skælden ud dog Arne for meget, han bad ham på godt dansk om „at klappe gællerne i“, og så begyndte vi at vade iland.

Men hvis vi et øjeblik havde antaget opløbet inde på land for en velkomstkommité, så tog vi grundigt fejl. På et vink fra den uheldige lystfisker, som skrigende og skralende var trasket iland i vort kølvand, faldt hele banden nu over os.

Nu har vi to før været ude for ugæstfrihed på disse kanter af kloden, og det skal heller ikke nægtes, at vi faktisk til tider ligefrem elskede den slags afvigelser fra det daglige, så med ryggen mod hinanden gjorde vi god modstand, og adskillige af de iltre sydamerikanere måtte bide i græsset eller rettere sandet, før vi på grund af træthed efter den udmattende svømmetur måtte give op for overmagten. Forsvarligt surret med tov blev vi på en kærre kørt i procession til den stedlige arrest, her blev vore bånd løst, og vi blev puttet ind i en celle, der var tre meter på hver led, og hvis ene væg var forsynet med svære jernstænger, og netop denne side vendte ud til hovedgaden, så alle og enhver kunne betragte de indespærrede forbrydere.

Vi havde ikke siddet længe og sundet os, før en lille mand i en meget flot uniform med gulddistinktioner både her og der og slæbesabel gjorde holdt foran buret og betragtede os med en hånlige mine.



Forsvarligt bundet blev vi på en kærre kørt til den stedlige arrest.

Vi forsøgte efter evne at gøre gengæld. Så hånligt på fyren og vendte ham så ryggen, men da han begyndte at tale, slog det mig straks, at der var noget ved stemmen, jeg kendte. Jeg skulle lige til at betro mig til Arne, da denne greb mig hårdt i armen, han havde genkendt ham. Den lille, fine uniformerede herre var ingen anden end lystfiskeren, som vi havde væltet, og som Arne senere, ganske vist ved en misforståelse, kom til at trykke ned under vandet. Med bøje- de hoveder lyttede vi tavse til den guldgalloneredes talestrøm. Det var ikke meget, vi forstod, til gengæld lød det, vi forstod, aldeles ikke godt. Da han endelig langt om længe mistede pusten, svirpede han hen over jernstængerne med en tynd bambusstok for ligesom at understrege sine ord. Det sidste havde såmænd slet ikke været nødvendigt, vi var allerede trykket af situationens alvor.

— Det var ikke så godt, mumlede Arne endelig efter en længere tavshed. — Ham der er sikkert stedets øvrighed, og så vidt jeg ved, kan man få flere år i calaboozen for at genere en embedsmand i funktion her i landet!

— Ja, indrømmede jeg, — hvis vi endda slipper med at blive tiltalt for at have generet ham, og ikke i stedet bliver sigtet for mordforsøg!

— Bare jeg dog vidste, hvad undskyld hedder på spansk, sagde Arne bekymret, — men jeg har aldrig haft brug for det ord før. Jeg har hørt om folk, der har fået ti år i spjældet for mindre end det, vi har lavet . . . og så har de den kedelige skik, at man sidder på egen kost!

Det sidste voldte Arne den største bekymring, for var der noget, han var glad for, så var det mad. Selv de forhadte sejekager og stavangeræg, som vores stuert serverede flere gange om ugen, kunne ikke tage appetitten fra ham. Jo, jeg forstod hans frygt og delte den.

Længe sad vi hensunken i mørke tanker. Det var lige i middagstunden, der var ikke et menneske at se på gaden, alle holdt siesta. Hos os begyndte sulten og ikke mindst tørsten at gnave, da en redningsmand, i skikkelse af en gammel, pjaltet tigger, dukkede op. Skulende til alle sider nærmede han sig fængselsgitteret og begyndte med tegn og fagter at gøre os forståelig, at hvis vi havde penge, ville han bringe os mad og vin!

— Stik ham pengene, Arne, sagde jeg, — vi trænger til lidt styrkende!

— Ja, tak skal du ha, vi har kun den samme seddel! Synes du han ser så ærlig ud, at vi kan betro ham ti pesos?

Næh, jeg måtte indrømme, at fyren så ikke særlig pålidelig ud. Hjemme i Danmark ville jeg ikke have betroet ham et femten øres frimærke, men vi havde tilsyneladende ikke noget valg, og pludselig fik jeg en ide, tog pengesedlen, rev den midt over og gav lazza-



Tre hvidklædte herrer kom gående.

ronen den ene halvdel og forklarede ham så godt jeg kunne, at han skulle bringe os fire flasker rødvin, noget brød og en vandmelon, så skulle han få den anden halvdel. Hvad der så blev tilovers, var hans som tak for hjælpen.

Den gamle forstod mig, tog grinende seddelstumpen og stak af. Jeg kunne af udtrykket i Arnes ansigt se, at han ikke stolede helt på fyren, men han sagde ikke noget. Men både han og jeg blev behageligt overrasket, da den gamle i løbet af få minutter igen dukkede op, medbringende den ønskede vin, brødet og melonen. Flaskerne kunne lige gå ind mellem tremmerne, brødet og melonen måtte skæres i skiver. Vi takkede den gamle, der med mange „grazias senores“ forsvandt med den anden halvdel af seddelen og en profit på mindst otte pesos, men vi var godt tilfredse. To flasker vin, det halve af brødet og melonen forsvandt som dug for solen, resterne blev gemt under halmen i cellens fjerneste krog. Nu var vi mætte og så lysere på situationen og strakte os mageligt på cellens gulv, men længe fik vi ikke fred.

Siestaen var forbi, og nu dukkede borgerne op til deres søndags eftermiddagsspadseretur, der gik op og ned ad den lille bys hovedgade, forbi fængslet. Først kom mændene, klædte i ulasteligt rent, hvidt tøj med farvestrålende skærf om livet. De værdigede os ikke et blik, men alligevel vidste vi, at de talte om os. Efter dem kom kvinderne med børnene på armene, og efter udtrykket i de arme ungers ansigter at dømme var der ingen tvivl om, at de kære mødre benyttede lejligheden til, efter bedste pædagogiske mønster, at formane deres afkom til lydighed, at det ikke skulle gå dem som de to forbrydere derinde bag tremmerne!

Efter mødrene kom de unge piger, der generte også lod, som om de ikke så os, og til aller sidst gadedrenge, der ikke var slet så tilbageholdne, men rolig tog opstilling foran „buret“ og diskuterede vor lighed med velkendte zoologiske fænomener.

Gade op og gade ned promenerede man, men for hver gang mændene, mødrene og de unge piger kom forbi, blev de ligesom mere frimodige for ikke at sige indladende. Det begyndte med, at en mand smed et par cigaretter ind i „buret“, en anden smed tændstikker. Pigerne begyndte med små øjekast, der efter endnu et par tures forløb blev til smil, og i løbet af kort tid var der slet ingen, der promenerede mere. Mændene stod foran tremmerne og forsøgte at tale med os. Kvinderne havde sat sig tilrette i arrestens skygge, og ungerne legede ugenerte i gadesnavset, mens de unge piger, endnu lidt tilbagetrukne, sendte os blikke, der sammen med vinen nok kunne få det til at snurre i hovedet på en nordbo. Pludselig blev der røre i mængden, mændene fik travlt med at genoptage deres afbrudte spadseretur, konerne samlede ungerne op, og de unge piger slog blikkene ned.

Tre hvidklædte herrer kom gående hen imod vort fængsel. Vi genkendte med glæde den „gamle“ og stueren fra „Westward“, med behersket glæde den „guldgallonerede“.

Det kneb vist alligevel for skipperen at holde sig alvorlig, da politimesteren med rivende tungefærdighed forklarede, hvordan vi havde forsøgt at drukne ham og siden havde gjort voldsom modstand ved anholdelsen. Men det skal siges til den „gamles“ ros, at det spanske sprog mestrede han. Stueren havde under det hele holdt sig beskedent i baggrunden, hvor han stod og legede med sit fotografiapparat, det var nu hans hobby. Endelig, da den guldgalloneredes talestrøm mindskedes, vendte skipperen sig mod os.

— Ja, det var jo en værre redelighed, I der har rodet jer ind i. Politimesteren havde ellers tænkt at beholde jer her et par år til skræk og advarsel for ligesindede, men jeg har nu overtalt ham til at slippe jer løs mod, at I hver betaler en bøde på femogtyve pesos, samt seks flasker whisky, der også bliver skrevet på jeres afregningsbog, er I indforstået med det?

Vi så på hinanden. Det var vist billigt sluppet, og nikkede til svar.

— Allright, så skal jeg sende en båd ind efter jer i morgen tidlig klokken seks, så I kan være ombord til arbejdstids begyndelse. I forsømmer jo ikke noget ved at sidde her i dag, sluttede han med et sigende smil og gik sammen med politimesteren og stueren tilbage den vej, de var kommet fra.

— Det var den gamles personlige hævn at lade os sidde her til i morgen, nikkede Arne efter de bortdragende, — men heldigvis har vi da noget at styrke

os på. Lad proppen springe på en flaske rødvin, kammerat!

Vi undgik ikke det store grin og de små bemærkninger fra kammeraterne, da vi atter kom ombord. Kalle berettede om, hvordan han havde svømmet tilbage til italieneren, hvor mandskabet havde trakteret ham med så meget rødvin, at de måtte fire ham ned i jollen, da de endelig roede ham over til hans skib.

Men tiden gik, og der blev andre spændende ting at tale om. „Westward“ blev lastet med hvede og rotter, og kursen blev atter sat mod nord. En uges tid efter afsejlingen var det juleaften. Tømmermanden havde i flere dage hemmeligt arbejdet med at lave et kosteskaf om til et juletræ ved hjælp af tynde pinde og grøn maling, og det var lykkedes, næsten til fuldkommenhed. Julemaden var upåklagelig, og efter måltidet samledes vi i salonen, hvor skipperen læste juleevangeliet og uddelte julegaverne, som den norske sømandspræst havde bragt ombord i Buenos Aires. Dejlige hjemmestrikkede halstørklæder, strømper og vanter til fyrbøderne og små norske flag, broderede lyseduge og lysestager til matroserne.

— Ja, det var det, sagde den „gamle“ og ønskede glædelig jul, — men jeg har lige en ekstra julegave til vore to danske besætningsmedlemmer, men den må I gerne vente med at lukke op, til I kommer agterud, sluttede han og overrakte Arne en flad, firkantet pakke.

Vi takkede, lidt benøvet, så megen venlighed havde vi ikke ventet fra skipperens side. Naturligvis fik vi ikke lov til at vente med at pakke ud, kammeraterne krævede deres ret, og med rystende hænder løsnede Arne båndet og fjernede papiret.

Et øjeblik stirrede vi begge målløse på indholdet, så brød jublen løs omkring os, og vi stemte selv i med, der var ikke andet at gøre. Lidt rød i hovedet stod Arne med den „gamles“ gave; en nydelig guldramme med et fotografi af os to i forstørret udgave, taget netop mens vi med hænderne knyttet om fængslets jernstænger med et spændt udtryk i ansigterne forsøger at følge med i politimesterens og skipperens diskussion. Jeg skal være den første til at indrømme, at billedet havde en vis lighed med dem, besøgende snapper i zoologisk have af en os nær beslægtet dyreart, hvis navn jeg ikke skal nævne netop på grund af slægtskabet!

— Så var det det, stueren havde så travlt med, lo Arne, da han endelig fik mælet igen. — Nåh, man må lade den „gamle“, at han ikke er helt blottet for humor, og det skulle såmænd ikke undre mig, om han har glædet sig som et barn til juleaften for at kunne give os denne gave. Det er for resten første gang, jeg har fået julegave af en skipper!

— Ligeså her, indrømmede jeg, — og jeg håber også, det bliver den sidste!



Maleri af O. W. Dahlstrøm

„Georg Stage“

Den 212 tons store fuldrigger „Georg Stage“ er tegnet af Chr. de Thura og bygget 1882 hos Burmeister & Wain. Dens længde var 100 fod med 8000 kvadratfod sejl.



Skoleskibet „Danmark“ i storm på Atlanten

Maleri af Fr. Landt

Kaptajn Banks

TROSBEKENDELSE

Novelle af MORLEY ROBERTS - Illustreret af OSCAR KNUDSEN

Jack Wilson gned øjnene og bandede. Han syntes, at minutterne slæbte sig afsted nu lige før midnats-afløsningen. For øjeblikket havde han fået nok af søen og længtes afsindigt efter Leith Walk eller Wapping — at ligge på en god tør strandbred og lade sig bage af solen ville føles som Paradis! —

Den varme, våde sydvest-monsun blæste „Palembang“ henimod Bombay — og Malediverne var langt agterude til styrbord.

Da han kiggede ned til det oplyste ur, ville han kunne have svoret på, at 2. styrmand havde standset det. Men klokken var fem minutter i tolv, og til hans ærgrelse forsvandt søvnigheden netop nu, da han hørte sin afløser kommer op ad trappen.

— Du store Jerusalem! — hvor er det mørkt, — sagde hans kammerat, mens han så sig omkring.

— Du kan jo tænde lygterne — brummede Wilson — og begyndte at gå forud.

— Sure fjols! — svarede den anden. — Prøv at være lidt høflig for en gangs skyld! —

Det hørte med til nattens arbejde, og ingen tog sig af den slags. Høflighed ved midnatstide skal man ikke vente sig — undtagen naturligvis fra en underordnet. — Og Wilson og Green kendte hinanden. —

„Palembang“ løb støt med vinden agten for tværs. Hun gik som en agtværdig gammel dame i vind og sne — de rebede topsejl var ligesom en hat med fjer, der blev holdt på plads af en behandsket hånd, — for monsunen blæste stivt i denne juninat, syv grader nord for linien — og truede med at friske endnu mere op. —

Ved fjerde glas kom kaptajnen på dækket, stillede sig med skrævende ben og betragtede det bælgrøge univers.

— God morgen, Sir. —

— Det lugter lidt mere, end da jeg gik ned, Mr. Green, — sagde han uden at vente svar. (Han fik heller ikke noget. Vindens sang i rigningen var svar nok.) Det hvislede hemmelighedsfuldt langs „Palembang“'s sider, mens hun skubbede sig vej gennem det indiske ocean og efterlod en morildstribet bag sig.

— Der er markeret et rev her i nærheden på kortet, — sagde kaptajn Spiller. Det er den gamle idiot til Banks, ombord på „Simoom“, der har fået det anbragt. Han rapporterede det for flere år siden, — men det er aldrig blevet bekræftet. — Regulære klipper — påstod han — og een af dem skulle ligne „Cleopatras nål“ grangiveligt! —

— De tror altså ikke på det? —

— Jeg kender Banks, — svarede Spiller snerrende — der har aldrig eksisteret en mand med mindre dømmekraft — eller mere fantasi! — Når *han* påstår en ting, vil jeg til enhver tid betragte det som et positivt bevis på det modsatte! — Jeg kan lide et godt og regulært søkort — og at lade et pjokhoved som Banks svine det til med sine dumme historier — puh! — efter min mening burde domstolene gøre noget ved det. —

— Meget vel, Sir — — „Det indiske ocean versus Banks!“ —

— Jeg tror, Banks har gjort det bare for at gøre sig bemærket. Han er en snedig ræv — og på ingen måde den sømand, han anser sig selv for. — — Og forøvrigt sendte de faktisk et krigsskib ned for at se efter disse „Simoom-klipper“ — og de kom naturligvis tilbage og havde ikke set så meget som bag på min negl! —

— Og der er heller ingen andre, der har set noget, Sir? —

— Ikke tale om — og der er ikke noget, der kan gøre Banks mere tosset, end når man ikke vil tro på hans rev! —

Spiller trampede lidt rundt på dækket. Så kom han tilbage.

— Han vil nå Bombay før os, — sagde han surt. — Jeg må indrømme, at „Simoom“ er hurtigere end „Palembang“. — Men hvis hun blev sejlet af en bedre mand, ville hun gøre endnu hurtigere rejser. — Hans hjerte var fuldt af bitterhed, men tanken på, at Hans Majestæts krydser „Amphion“ ikke havde kunnet finde „Simoom-revet“ var balsam for hans inderste sjæl, da han vendte sig for at gå nedenunder.

— Hold godt udkig — brummede han, da han forlod Green og overlod det til denne at tænke over rev i almindelighed og „Simoom-revet“ i særdeleshed. —

Thi disse rev — alle søfolks rædsel — er ligesom onde ånder — een eller anden har set dem eller har forestillet sig dem — og for bestandigt fæstner de sig i sjælen hos dem, der sejler på de store, dybe have. — Måske er det kun en flydende vragsmasse, hvorover søerne brydes, — måske en flydende ø, som en flod har sendt ud fra Vest-Afrikas kyst. — En hvilkensomhelst hændelse kan fremkalde den slags forestillinger — alkohol skaber dem i mængder — de er rotterne og spøgelseerne og de frygtelige krybende væsener, som fødes af havets og rommens delirium. — En træstamme bliver til en under-søisk klippe — et strømsug her og en brådsø dér bliver syner og får navne. — Således er havet — det ukendte element, der skal forblive ukendt for evigt! —

Da Green var blevet alene tilbage, kom noget af havets vidunderlige majestæt ned over ham og rørte ved hans nerver. Han havde ingen tiltro til kaptajn Spiller, der var kendt overalt i handelsflåden som dranker. Han tog kortet frem og så på det. Dér stod navnet: „Simoom-rocks“! — Måske eksisterede de dog, når alt kom til alt! — og hvis de fandtes, måtte de være i nærheden! — Han stirrede ud i mørket og forestillede sig, at han så dem.

Du milde — hvor er det mørkt! — mumlede han og mindedes Wilsons svar: „Tænd lygterne“ — Ja, — det ville være rart. Et øjeblik så han gaderne i London med alle lamperne, så tog han sig sammen.

Det luftede igen. Fire glas. Han tog loggen og gik ned langs den læ side. „Palembang“ rullede tungt, og han holdt sig fast og kastede blikket ud i mørket. — Og i dette øjeblik — så han „Simoom-revet“! —

Hans hjerte stod stille og slog så som rasende. Trods søens hvislen og den brølende vind i rigningen, hørte han pulsen i sine ører som en pumpe. Han var paralyseret — han vidste, at „Palembang“ styrede mod sin ødelæggelse! —

— *Hårdt styrbord!* — råbte han pludselig med rystende stemme.

— Sir! ? — svarede den forbavtede rorgænger. —

— *Hårdt styrbord — for pokker!* — gentog Green vildt. —

— Og manden ved hjulet hvirvlede roret rundt med martyrmine. — Og da „Palembang“ bøjede sig og kom rundt vinkelret på sin tidligere kurs, — da — sværger Green — at han så *brænding!* — skønt han tabte selve klipperne af syne. —

— Gamle Spiller kom op på dækket i en fart.

— Hvorfor skifter vi kurs? —

Green fortalte ham det, og Spiller bandede.

— De så ikke noget, fordømte tåbe! —

— Jo, — jeg gjorde! —

— Nej, — De gjorde ikke, æsel! —

Green havde lyst til at plante sin næve i Spillers fjæs, men han gjorde det ikke — han var en gift mand! — Han bed tænderne sammen og vendte sig bort. Palembang løb sin forrige kurs igen, og efter at have udspurgt udkigsmanden og rorgængereren, som ikke havde set noget, gik Spiller bandende ned igen for at lægge sin sjæl i blød. — Hvad een tåbe kigger efter, vil en anden tåbe se! — råbte han. —

Og da Wilson afløste Green, var denne ikke længere sikker på, om han havde set rigtigt eller ikke. — For to timer siden ville jeg have svoret på det! — sagde han — og kløede sig i hovedet.

— Nå — jeg tror nu, du så rigtigt — råbte Wilson. Mellem os sagt, mener jeg, at Banks har ret. —

— Ja, — jeg tror, jeg kan sværge på det, — sagde unge Green — meget opmuntret. — Der var mindst tre klipper — og een af dem spids som en nål! —

Da de nåede Bombay, var han ganske sikker — skønt Spiller drillede ham hele tiden og plagede livet ud af ham.

— Måske kan De se spøgelse også! — sagde han.

— Jeg forlader skibet i Bombay — hvis han gir mig lov — sagde Green. —

Og Spiller havde ikke noget imod det — særlig da han så Green i „Apollo Bunda“ i fortrolig samtale med Banks, som af en sømand af den gamle skole at være lignede en gentleman forbavsende meget.

— De har opmuntret ham i hans løgnehistorier! — brølede kaptajn Spiller — og da han gav ham afsked, tilbød han at give ham en særlig anbefaling for hans evner til at se spøgelse! —

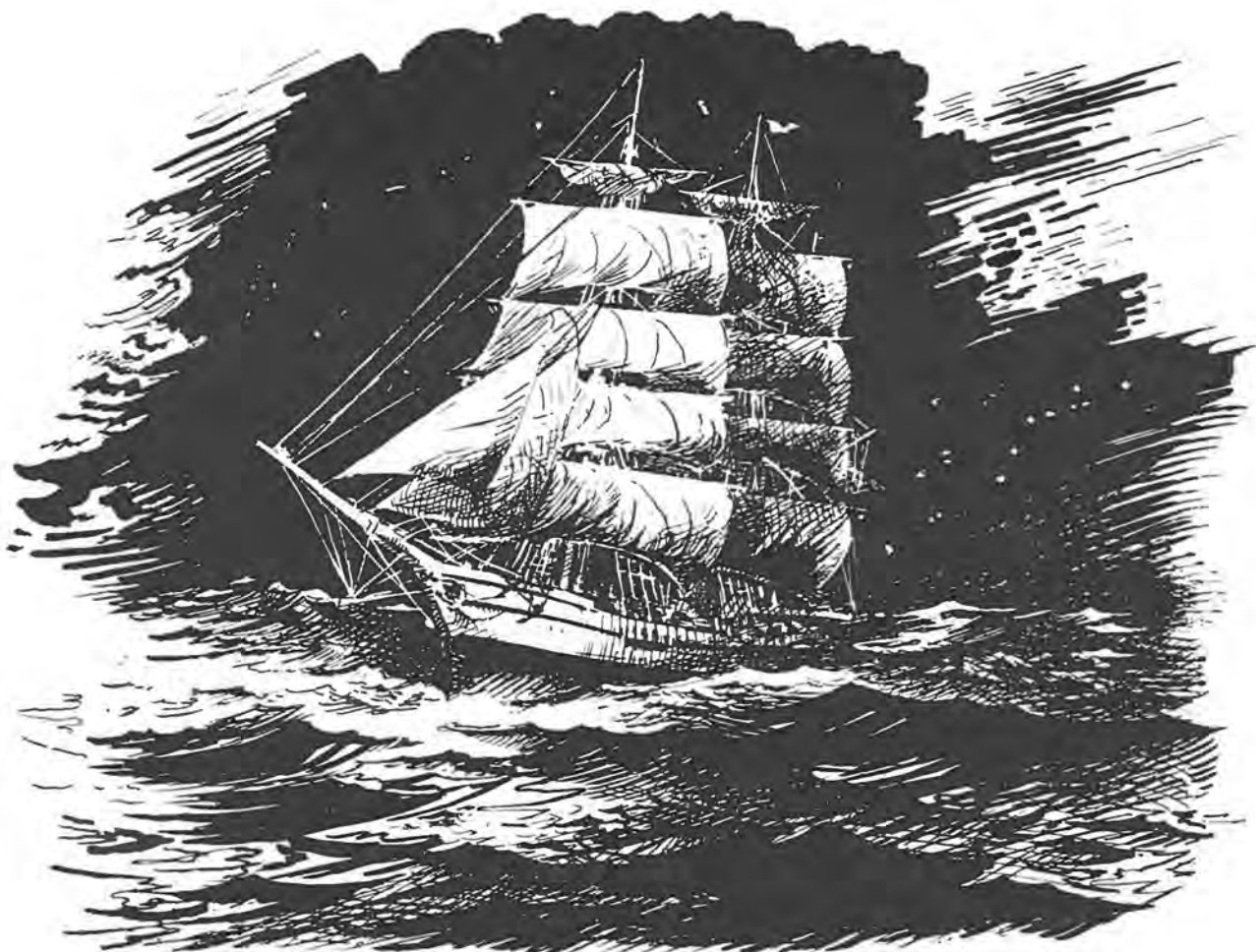
— Og rotter! — sagde Green hastigt — da han puttede afskedigelsen i lommen. —

Sidste gang Spiller havde fået for meget spiritus, havde han nemlig haft nogle temmelig ubehagelige tømmermænd! —

Det var et stort held for Green, at han kom bort fra „Palembang“ netop da, — for Banks styrmænd blev syg — og Green fik jobbet! — Banks tog ham med sig omkring og gik endda løs på kaptajnen på „Amphion“ med sit nye vidne. — Men kaptajn Melville rystede på hovedet.

— Den gamle er skør med de klipper! — var alt hvad han sagde, da han nægtede at diskutere sagen yderligere. —

Men Banks og Spiller gik løs på hinanden med næb og kløer, da de mødtes i land. —



Lige før otte glas opdagede Green en sejler til styrbord.

— Den grønskolling til Green har ingenting set!
— sagde Spiller. —

— Han har kun set det samme, som jeg selv har set! —

— Han har set syner — akkurat som De selv! —
Banks rynkede brynene.

— De kan være glad ved, at Green så de syner. Hvis De havde ført skibet, havde det været mast til pindebrænde nu — selv om „Palembang“ sejler langsomt! —

Spiller rystede af raseri.

— Hør engang. — Jeg vil sejle tværs over Deres blomstrende klipper — som jeg har gjort det mange gange! — De har bare lavet dette her for at vække opsigt og få Deres skibs navn på kortet og selv komme i direktionen. Jeg kender Dem, Banks! — Jeg regner Dem ikke for ret meget og har aldrig gjort det. For at få folk til at snakke om Dem ville De rapportere, at De havde set „Den flyvende hollænder“! — „Simoom-rocks“! — en *skamplet* på kortet — det er, hvad jeg kalder det! — Har De ikke noget nyt at rapportere denne gang? — —

Banks rejste sig hvidglødende af raseri.

— De er ikke nogen gentleman Spiller, og jeg

taler ikke mere til Dem, før De indrømmer, at revet eksisterer. Jeg vil lade Dem vide, at jeg har lige så stor respekt for søkortet, som De har, og hvis De nogensinde render Deres gamle trug på mit rev, kan De for min skyld kalde det for Spillers rev. — Jeg er ligeglad. —

— — —

Striden mellem de to kaptajner blev fulgt med den mest levende interesse af alle i selskabet, og utallige væddemål blev indgået, — men de fleste var dog på Spillers parti. Det er alle rigtige søfolks evige ærgerrighed at opdage noget nyt og få sit skibs navn forbundet med det, og alle var derfor jaloux på kaptajn Banks. Striden var så bitter, som om det var theologi, det drejede sig om. Spiller var en atheist — en fornægter — en regulær hedning! —

Hvis Banks skulle have skrevet en ny trosbenedelse, ville han have begyndt den: „Jeg tror på Simoom-revet — øst for Malediverne!“ Han klyngede sig til troen på det, — og hvis en skipper, der var løbet tør, bad ham om et lån på hundrede pund, behøvede han kun at gøre en bemærkning om, at han havde set brænding i nærheden af den formo-

dede beliggenhed af Banks rev, — så pungede denne glædestrålende ud med pengene.

„Palembang“ nåede Liverpool cirka tre uger senere end „Simoom“. Men når de to skippere gik forbi hinanden ved rederiet, stak de næsne i sky og talte ikke et ord med hinanden i fjorten dage. Skæbnen ville, at de begge skulle til Bombay igen, med en rimelig chance for, at „Palembang“ kom først denne gang, da „Simoom“ skulle gøre ophold ved Kapstaden. Lige før „Palembang“ sejlede, traf de to kamphaner hinanden ved landgangen, og Spiller, der som sædvanligt havde fået rigeligt med rom, brød tavsheden og tog den store tur. Han ville have kunnet vinde første pris i en hvilken som helst konkurrence i forbandelser i Australien — og hvad de ikke ved dér om blasfemi, er ikke værd at vide — og kan ihvertfald kun overgås af en spanier eller portugiser. — Men Banks sagde ikke et ord, for når han var i land, var han meget religiøs. Selv til søs medførte han altid en bønnebog og et gammelt bind prædikener af den slags, som anbefaler aldrig at tilgive en modstander, der ikke er af samme tro. — Nå, — for at sige sandheden — så kunne Banks have tilgivet *alt*, — undtagen tvivl om Simoom-revets eksistens! —

— En mand som Spiller fortjener ikke at leve — råbte han vredt — han er forudbestemt til helvede!

Og han stolede på, at forsynet en dag ville lade ham få sin ret.

På rejsen til Kapstaden så de intet til „Palembang“. Men de hørte, at hun skulle befinde sig eet eller andet sted i nærheden af Agulhas-området — hvor halvtreds procent af alle barometerfald så sikkert som Amen i kirken bliver til orkaner. —

Men „Simoom“ havde held med sig og slap igennem, — og gamle Banks klukkede tilfreds og sang en ekstra hymne om søndagen tilligemed uddelingen af en omgang grog. For en rigtig sømand er konservativ — og ting, som ikke sker i den første uge af en rejse, sker heller ikke senere! —

Sydvest-monsunen havde trukket sig tilbage til linien, og „Simoom“ nærmede sig meget adstadigt Malediverne.

— Vi har haft en god tur — en mægtig god tur — sagde Banks og gned sine hænder — og pokker stå i det, om jeg ikke vil kigge lidt efter mine klipper, Mr. Green! —

Han havde kigget efter dem, lige siden han frivilligt lagde kursen øst om Madagaskar i stedet for Mozambique-ruten, — og Green sagde ikke noget. Rorgængerens overhørte, hvad Banks havde sagt, men da han var gået forud, vidste hele besætningen, at „Simoom“ var på udkig efter en nål i det indiske ocean. —

— Et job for livet! — sagde rorsmanden til dem — fra nu af bliver vi ligesom besætningen på „Den flyvende Hollænder“! — —

— — —

— Mr. Green, — må Herren tilgive mig, at jeg ikke kan fordrage denne Spiller! — Hver gang han har lejlighed til det, praler han af, at han har sejlet lige over mine klipper. Han påstår, at han har krydset frem og tilbage over stedet som en hund i en roemark. Hvis han ser dem, vil han sværge på, at det er løgn. — Hvorfor han hader mig sådan, kan jeg ikke sige — medmindre det er fordi jeg har gjort min pligt og ladet ham vide, hvad en gudfrygtig mand tænker om en helvedshund som ham!

Lige før otte glas opdagede Green en sejler til styrbord og kaldte på den gamle.

— Hold hende væk! — råbte Banks — jeg vil vædde på, at det er „Palembang“ — hejs topsejlet igen! —

— Vi haler ind på hende, — sagde Green.

— Hvis jeg ikke kan løbe forbi hende to fod for hver een af hendes, vil jeg løbe skibet i sænk, brølede skipperen, — og når vi kommer op på siden af hende, vil jeg fortælle ham, hvad jeg tænker om ham. Han tror, jeg er et pattebarn, fordi jeg synger salmer om søndagen. Jeg vil lade ham vide, at før i tiden var jeg — Gud bedre det! — een af de skrappeste ved Australiens kyst. — Og jeg ville ønske, jeg var det endnu — og med *ham* under mig!

Green troede ham. Der var noget i den gamle mands øjne, der var meget overbevisende.

— Jeg skal lade ham vide, at en frelst og angrende kristen ikke behøver at være en orm, — sagde Banks. — Mr. Green, sæt storsejlet! —

„Simoom“ huggede voldsomt nu — og Green stirrede.

— Hvad hun ikke kan bære, kan hun *slæbe* efter sig! — sagde skipperen med gnistrende øjne.

Og „Simoom“ gav afkald på høfligheden og skubbede og masede det indiske ocean til side ligesom en politibetjent, der arbejder sig gennem menneskemængden — hun skovlede tons og atter tons op af det, som en gravemaskine skovler sand, og gik løs på en overtallig sø som en tyr går på picadorens hest. Besætningen vidste, at „Palembang“ var forude og var lige så ivrig som skipperen efter at overhale hende. Det var sivet ud, at den gamle var ude efter en samtale med Spiller.

— Han har det som en kaskelothval med harpunen i sig, — sagde een, som havde været på hvalfangst. — Efter min mening vil han give Spiller af grovfilen denne gang! —

„Palembang“ var klart synlig nu — og hun bar alt, hvad hun kunne tåle.

— Giv mig min råber — råbte Banks. — Mr. Green, tag roret og gå så tæt til hende som muligt. —

— „Palembang“ ohøj! — gæde Banks gennem sin råber, da han kom op på siden af sin fjende.

— Hvad er De nu ude på? — råbte Spiller, som var både fuld og rasende.

— At løbe forbi Dem, som om De stod stille — De elendige, uopdragne dyr! —

— Hvad med de klipper? — vrædede Spiller gennem sin råber. Hvad koster rev i dag? — Fordømte gamle løgnhals! —

De var tæt på siden af hinanden nu — en god cricket-spiller kunne nemt have klareret distancen.

— Lad topsejlet gå, — sagde Banks — — og til sin besætnings forbavselse og Spillers målløse overraskelse brød han ud i en strøm af de mest blodige og blasfemiske gudsbespottelser, der nogensinde har tilsølet det indiske - eller noget andet - ocean.

— De tror, jeg er et hængehovede — råbte han midt i sine eder og forbandelser, — og at De kan træde på mig! — Løb på mine klipper og synk og brænd i helvede! — —

Hans stemme steg til et skrig — og slog over. — Han prøvede at tale, men forgæves! —

— Kom her Green, — hviskede han — sig til ham, at han ikke er nogen sømand. — Min stemme er væk. — Sig ham — ah — sig ham alt, hvad De føler. —

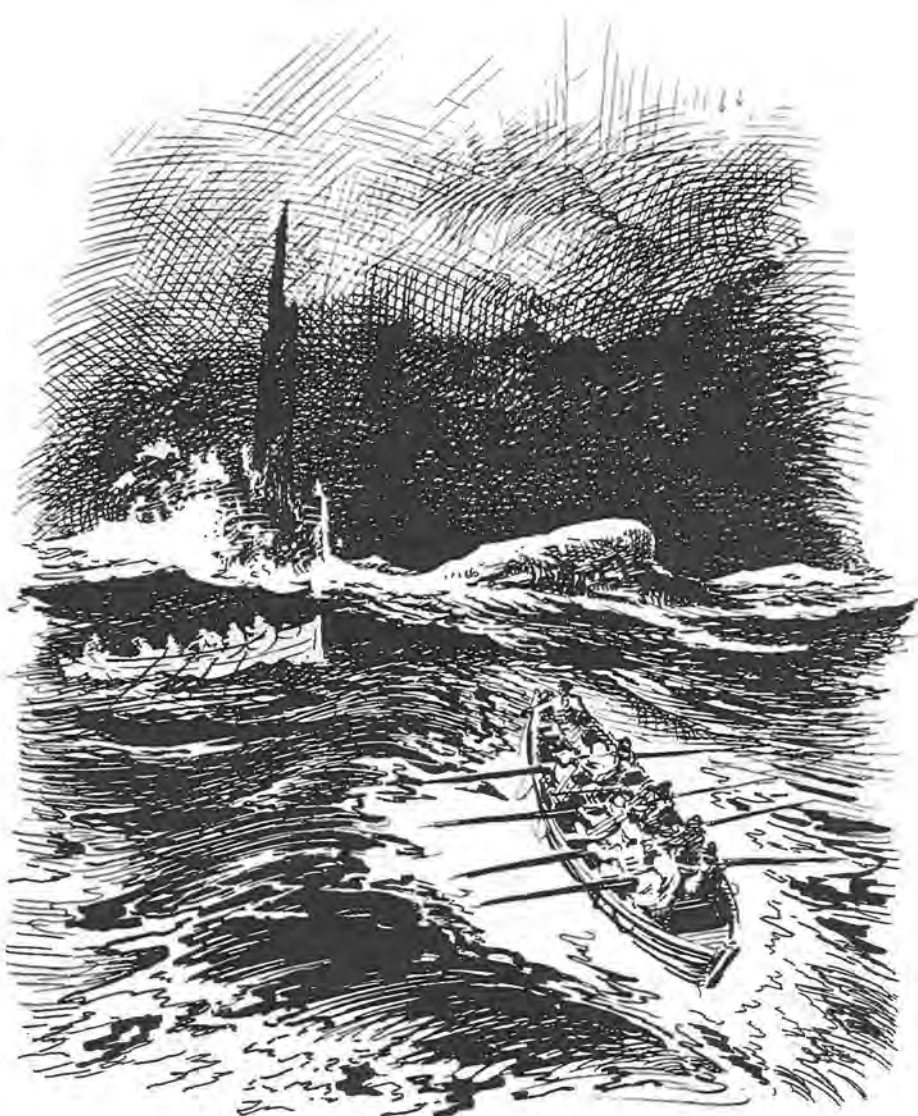
Green gjorde det, — og tilfredsstillede sig selv og Banks og hele besætningen! —

Og med topsejlet sat løb de fra den af hjælpeløst raseri frådende Spiller.

Da det blev mørkt, og de havde tabt „Palembang“ af sigte, rebede de sejl.

— Det haster ikke, — hviskede Banks, — og i morgen er vi ved mine klipper, hvis jeg ikke tager meget fejl.

Han var nu blid og værdig og talte med særlig moralsk og grammatikalsk omhu. Ikke et ekko af en ed kom over hans læber. Han bebrejdede Green,



Et kvarter efter var bådene der.

at han bandede, og holdt gudstjeneste i kahytten til mandskabets store fortrydelse, da det ikke var søndag. Måske for at straffe sig selv — for han ønskede ellers at stå sig godt med sine folk — uddelte han ingen grog efter andagten.

Om morgenen sendte han en mand til tops for at se efter revet og gjorde opmærksom på, at den, der først fik øje på det, ville få fem pund — hvorfor hele vagten krøb tilvejs og stirrede øjnene ud af hovedet i alle retninger. —

Klokken ti var Banks i godt humør — og havde fået stemmen tilbage. — Ved middagstid var han bekymret.

— Vi er løbet forbi dem, — sagde han mørkt. — Vi skulle være vest for dem. — Mr. Green, — i løbet af natten vil vi gå østover for små sejl. Jeg vil se de klipper, — om jeg så skal forsinkes en ugel! Og natten faldt på.

Ligegyldigt hvem der havde vagten — hele natten afsøgte skipperen selv horisonten med sin kikert. Den gamle fyrs nerver stod på højkant. Hvert øjeblik så han brænding og hørte larm af brydende

bølger. — Mitten — 2den styrmand — hviskede til Green: — Den gamles system er helt i skudder-mudder. —

— Det går vel over, — sagde Green. — — Du godeste! — Hvad var det? — han talte med forandret stemme. —

— Hvad? —

— Jeg så et glimt sydpå! —

— Nå! — er det også galt med *dig* nu! ? —

— Hold mund! — Se! — se! — råbte han, — og Mitten så et svagt glimt mod sydvest — eller troede at se det. —

— Kald på den gamle, — sagde Green — og i løbet af tre femtedele af eet sekund var Banks på dækket.

Hvad så De, mand! — Hvad var det? —

— Een eller anden, der tændte en tændstik i Colombo, sagde Mitten frækt, — for han havde sejlet med Banks i mange år og tog sig til tider visse friheder. —

— Jeg beder til forsynet, at det ikke er den forbandede karls skib, der er i vanskeligheder, — sagde skipperen onskabsfuldt. — Mr. Green, vi sejler lidt sydpå. — Og de lagde hende to streger op til vinden.

Begge vagter stod på dækket, og i løbet af den næste time rapporterede de alle slags ting. — „Klipper på bagbords bov!“ — — og en stjerne, der kom igennem skyerne, blev til „lanterner, — Sir!“

Men lige i det tidligste daggry, da dagens grå spøgelse gik frem i øst, sang een af mændene til vejrs ud med stor kraft:

— To mørke klipper ret forude, — Sir! —

Skipperen sprang op i rigningen så hurtigt som et egern.

— Jeg ser dem — galeden den gamle fyr, — og lige dér, hvor jeg regnede med det! — der skal være tre — der *skal* være tre! —

Han så ned på Green.

— Men — to kan også gøre det! — lagde han forsigtigt til.

Green klatrede op ved siden af ham.

— Vor Herre bevares! — det er *både!* — sagde han.

— Nej! — klipper! — sagde skipperen.

— Både! — gentog Green stædigt.

— De har ret. — Pokker stå i det! — skreg skipperen.

Han sprang skuffet tilbage på dækket.

— Måske er det „Palembang“s både? — ytrede Green.

— Så heldige er vi ikke! — Er der nogen i dem, og ser de os? —

— De ser os nu, — råbte Green. — og et kvarter efter var bådene der.

— Hvis både er det? — råbte Banks.

— „Palembang“s — svarede en stemme.

Banks var meget nær ved at tage nogle dansetrin.

— Og hvor er jeres skib? —

— På bunden af det indiske ocean — sagde en stemme, som Banks genkendte.

— Er det Dem, kaptajn Spiller? — spurgte han med overdreven høflighed.

— Ja, det er — brummede Spiller.

De var vel ikke tilfældigvis i nærheden af mine klipper, da De sejlede så mageligt afsted? —

Spiller bandede dæmpet.

— Ikke efter *Deres* beskrivelse af dem — langt fra — svarede han endelig.

— Aha! — det vil vise sig, — sagde Banks. — Læg til i læ, og vi skal hive jer ombord — kaptajnen sidst! — —

— Hvad skal det betyde? råbte Spiller surt.

— Det, som jeg siger! — — svarede Banks blidt.

Og da alle var på dækket — undtagen Spiller! — stod han selv med linen i hånden.

— Nu kaptajn, var det mine klipper eller ikke?

— Nej! — sagde Spiller.

— Så bliv i *Deres* fordømte båd! — råbte Banks. — Kast linen, Spiller! — nå, De vil ikke! — — Kapten, Mr. Green! —

Green smilede, men rørte sig ikke. Skipperen lante en kniv af den nærmeste sømand ved at tage den ud af hans bælte.

— Nå, — var de der eller ikke? —

— Nej! — råbte Spiller.

— Een — to — jeg kapper linen, når jeg siger tre! — sagde Banks. — Een — to! — —

— Vent et øjeblik! — jeg så dem, — skreg Spiller, — — og i næste øjeblik stod han på dækket.

— De skal komme til at skrive under på det, — sagde Banks — og hvis De ikke vil, vil hele *Deres* besætning gøre det! —

Wilson, som stod ved siden af Green, sagde, at han var villig hertil, og da Spiller skulede til ham, skulede han tilbage.

— Og nu, Mr. Green, råbte Banks muntert, — siden vi ved, hvor de er og kan finde dem nårsomhelst, kan De sætte kursen igen. — Og jeg tror, vi vil holde en lille takkegudstjeneste for alt dette! —

Han udtalte sig ikke om, hvorvidt denne gudstjeneste skulle være på grund af genopdagelsen af Simoom-revet — eller på grund af de skibbrudnes redning, — men da alle var kommet ned om læ, delte han salmebøgerne rundt: —

— Først vil vi synge salme nummer eet hundrede og otteogfyrre! — —

Og da kaptajn Spiller slog op på nummeret, ærgrede han sig ikke så lidt! — —

De kongelige skibes GRØNLANDSTOGTER

I ÆLDRE TID

Af INGVARD OLSEN

I sidste halvdel af det 13. århundrede ramtes den af nordboerne skabte grønlandske koloni af mange uheld — havisen ved landets østkyst menes på den tid at være tiltaget i en tidligere ukendt grad, og i det 14. århundrede begyndte skrællingerne, som man kaldte eskimoerne, at anfalde kolonien og ødelagde i løbet af århundredets sidste halvdel hele Vesterbygden.

Havde landet således lidt meget både ved naturens ublidhed og fjendtlige anfald, blev tilstanden dog endnu værre, da kongemagten i århundredets slutning tiltog sig eneretten til at handle med indbyggerne. Herved udelukkede regeringen alle andre fra handelsforbindelse med Grønland, medens den selv — særlig senere hen, da urolige tider og pestagtige sygdomme hærgede Nordeuropa — forsømte landets besejling og indbyggernes forsyning med, hvad disse fra moderlandet behøvede til livets ophold. I 1410 skal, for sidste gang i et langt åremål, et skib være kommet hjem derfra, men derefter begynder mørket at brede sig over kolonien, og endnu så sent som i 1425, i Erik af Pommerns tid, indskærpedes forbudet imod besejling af landet.

Da de dansk-norske konger imidlertid, efter at den tidligere forbindelse i lang tid havde været afbrudt, ønskede at genfinde landet, dels for atter at sætte sig i besiddelse af dette, dels for over Grønland at søge en passage til Østens lande, var det naturligt, at hovedarbejdet herved blev udført af flådens, det vil sige de kongelige skibe, og de første utvivlsomt sikre efterretninger om udsendelse af sådanne skibe til Grønland stammer fra tiden for de store verdensopdagelser.

Portugiserne, som i det 15. århundrede gennem infanten Henrik den Søfarende havde udrettet så meget i retning af at lægge verden åben ad søvejen, henvendte sig flere gange til kongen af Danmark om et samarbejde i henseende til opdagelsesrejser, formentlig fordi man også i Portugal håbede på over Nordens lande at finde søvejen til Indien, og på opfordring af Alfonso den Femtende udsendte Christian den Første omkring 1475 en ekspedition „for i Norden at søge nye øer og lande“.

Ekspeditionen bestod af flere skibe under kommando af admiralerne Didrik Pining og Hans Pothorst, som under Christian den Første og kong Hans spillede en fremtrædende rolle; Pining blev senere lensmand på Island og i Finmarken samt befalingsmand på Vardøhus og var en af datidens berømteste søhaner.

Det lykkedes Pining og Pothorst trods de vældige ismasser at komme i land på Grønlands østkyst, formentlig i Angmagssalik-distriktet. De stødte her på eskimoer, med hvilke de først drev handel, men senere havde sammenstød med. Det siges, at de „på klippen Hvidsærk“ foran Grønland og beliggende imod Snefjælds Jøkel på Island ud imod havet har oprejst og lavet et stort sømærke for de grønlandske sørøvers skyld, som anfaldt andre skibe med mange små både uden køl i store mængder, idet de overrasker dem“.

Til trods for det relativt gode resultat, der var opnået på dette togt, blev det dog uden betydning for fremtiden, sandsynligvis fordi de danske konger var optaget af kampe og stridigheder og stadig forbeholdt sig eneretten til besejlingen af disse egne.

Christian den Anden synes at have været den første, som for alvor tænkte på og arbejdede for Grønlands nye besejling, og det var formodentlig af hensyn hertil, at han i 1514 søgte paven om aflad for søfolk til en påtænkt rejse til ishavsegnene. Han fattede også i sommeren 1519 den plan at sende sin kendte flådefører Søren Norby ud med en mægtig flåde for at generobre byen Gardar i Grønlands Østerbygd og finde „vejen til Indien“, og Søren Norby erklærede sig også villig hertil og begyndte at klargøre skibe til togtet, som skulle påbegyndes i foråret 1521, men inden han kom af sted, rejste Sverige sig påny mod Danmark, og Søren Norby fik nok at gøre herhjemme.

Frederik den Anden påtænkte i 1568 at udsende Jürgen Teigsen til Grønland, men før afrejsen blev til noget, måtte de skibe, som skulle være stillet til Teigsens rådighed, anvendes i krigsøjemed, men også senere viste denne konge stor interesse for genopdagelsen af landet, bl. a. fordi han mente, at han herigennem kunne hævde Danmarks eneret til besejlingen af de nordlige have, hvilket havde særlig betydning for hævdsels af sundtolden, idet fremmede skibe søgte at omgå denne ved at drive handel på Rusland nord om Norge.

Kongen betænkte sig dog længe på grund af landets økonomiske vanskeligheder, men da den engelske opdagelsesrejsende, admiral Martin Frobisher, hvis anstrengelser gik ud på at finde en nordvestlig gennemfart til Indien, i 1578 havde været i land på Grønlands sydlige vestkyst, som han antog for at være fantasilandet Frisland, gik kongen stærkt ind for at finde det og støttedes heri af fædrelandssindede

mænd, der betragtede det som en æressag for Danmark snarest muligt at generhverve det tabte land.

Kongen satte sig i forbindelse med skotten James Allday, som mente sig i stand til at føre en ekspedition til landet, idet han sagde, at han vidste besked med besejlingen af Grønland. Kongen antog ham herefter i sin tjeneste som skibshovedsmand, og i 1579 afsejlede han med 2 skibe nord om Island. Det viste sig dog herved, at det ikke var den gamle besejling, han var kendt med, idet de gamle kursforskrifter gik syd om Island.

I de sidste dage af august lykkedes det ham med sine 2 skibe gentagne gange at nå ind til østkysten, hvor han gik ganske tæt ind under landet, men en smal strimmel is hindrede til stadighed forbindelsen med landjorden; isen mindskedes dog mere og mere, men et par dages voldsom storm drev atter skibene tilsøs, og da natterne blev lange og mørke måtte han opgive videre forsøg og vendte tilbage med uforrettet sag. Der er næppe tvivl om, at han har været inde i egnen omkring Angmagssalik, og den tid på året, han valgte, kunne tyde på, at han virkelig har vidst besked med besejlingen her. Efter hjemkomsten fremsatte han dog formodning om, at ekspeditionen skulle være afsejlet tidligere på året, og en ny rejse blev planlagt til det efterfølgende forår; det har således sikkert været meningen, at Allday påny skulle gøre forsøget, men der oprandt nu en billigere udvej for kongen.

Den færøske søhane Mogens Heinesen, der havde forpagtet handelen på Færøerne, var blevet grebet i falsk regnskab og usandfærdige fremstillinger af sine forhold, og for at slippe ud af denne knibe tilbød han kongen at opsøge Grønland på egen bekostning. Tilbudet blev allernådigst modtaget, og Heinesen slap lempeligt fra sit falske regnskab, fik lov til at beholde forpagtningen af den færøske handel og fik et kongeligt beskærmelsesbrev imod alle anklager for den tid, han var borte. Udgifterne til rejsen pressede han under falske påskud ud af sine medinteressenter, og færingerne måtte imod deres vilje afgive mandskab og fetalje.

Beretningerne om togtet er meget sparsomme, men det vides, at han gik ud fra Bergen i 1581 og ligesom Allday nord om Island, og at han også fik Grønlands østkyst i sigte, men at store masser af drivis hindrede ham i at komme nær til landet.

Den unge Christian den Fjerde var ligesom sin fader stærkt interesseret i genopdagelsen af det gamle Grønland og gøre et alvorligt forsøg på at få fodfæste her igen. For at søge denne tanke realiseret sendte han bud efter engelske sagkyndige, som havde været med Frobisher og den anden engelske søfarende John Davis, som på sine rejser 1585—87 havde fundet det efter ham opkaldte stræde, været i land på begge sider heraf og drevet tuskhandel med de indfødte.

I 1605 udsendtes fra København 3 skibe under kommando af den skotske adelsmand, kaptajn i den danske flåde, John Cunningham, der tillige var chef for skibet „Trost“, og som navigatør havde lods James Hall, der var kendt i de grønlandske farvande og derfor tildels i praksis den egentlige leder; de 2 andre skibe, „Den røde løve“ og jagten „Marekatten“, førtes af henholdsvis den danske adelsmand Godske Lindenov og skotten John Knight. Skibene, der var temmelig små, henholdsvis 60, 70 og 20 tons, men

særlig beregnede til ishavsfart, forlod København den 4. maj. — Ved afrejsen var kun lods James Hall i besiddelse af kort over egnene ved Davisstrædet, og først efter at skibene i en storm ved Grønlands sydspids havde været skilt fra hinanden i nogen tid, lykkedes det Lindenov efter indstændig anmodning selv at få overladt et kort over farvandet, hvilket senere kom ham særdeles til gode. Han skilte sig nemlig, da man var kommet ind i isen i Davisstrædet, sandsynligvis som følge af rivninger med englænderne, ud fra de 2 andre skibe og nåede ind til vestkysten et sted mellem Fiskenes og Godthåb. Han traf her på indfødte, af hvilke han bemægtigede sig 2; disse satte sig fortvivlet til modværge og greb om et af de sværd, med hvilke de blev truede; blodet flød i stride strømme, men tiderne var barbariske, og de 2 grønlandere blev „bunden som svin“ og taget med til København, hvortil Lindenov ankom den 28. juli og fik en glimrende modtagelse.

De 2 andre skibes videre rejse frembød dog betydelig større interesse. Efter at Lindenov havde forladt dem, krydsede Hall med „Trost“ og „Marekatten“, men begge fortsat under Cunninghams kommando, nord på og løb den 12. juni ind i Itivlekfjorden, som de kaldte Kong Christians Fjord. Her skiltes de 2 skibe, men Hall med „Marekatten“ var næppe blevet alene, før han af grønlanderne blev overfaldet med pileskud og stenregn. Han søgte ly i en god havn, som han kaldte Danmarks Havn, nær ved den vestlige spids af halvøen Tunnungassok. Herfra foretog han forskellige rejser nord efter og undersøgte og kortlagde landet helt op til Diskobugten, og den første kending af kyststrækningen i Holstensborg distrikt skyldes ham. Efter disse undersøgelser og kortlægninger vendte han den 7. juli tilbage til Danmarks Havn og genfandt her, efter et forud aftalt vardesystem, Cunningham for anker ved øen Trost Eiland, hvorfra skibene satte kurs hjemefter og ankom til København den 10. august.

Cunningham havde også røvet grønlandere, nemlig 3 mænd, som toges med til København, hvor de blev meget populære. Da Lindenov det efterfølgende år påny sejlede til Grønland, havde han de 2 med tilbage, men de døde undervejs, og af 2 andre, som blev brugt til perlefiskeri ved Kolding, døde den ene af overanstrengelse, medens den anden besluttede at forsøge at nå Grønland i kajak; han kom imidlertid på en eller anden måde til København, hvor han blev fanget og efter sigende døde af græmmelse.

Det synes, som om man først efter disse 3 skibes hjemkomst blev klar over, at det var de gamle nordboeres Grønland, der omsider var blevet fundet, men nu var isen brudt, glæden over skibenes gode resultater var stor, og man ventede sig nu guld og grønne skove, men forventningerne blev desværre ikke indfrie.

Året efter denne første vellykkede ekspedition udsendte kongen 5 skibe, denne gang under ledelse af Godske Lindenov, som førte „Trost“, om bord i hvilken også Hall befandt sig. De øvrige skibe var „Den røde løve“, „Ørnen“, „The Giffflowre“ og „Marekatten“, der førtes af henholdsvis Cunningham, Hans Bruun, Carsten Richardson og Anders Nølc.

Ekspeditionen, der havde en lang og besværlig rejse, nåede den 27. juli vestkysten i nærheden af det nuværende Holstensborg. Den havde bl. a. til opgave at hente sølverts

i en mine, som Hall mente at have fundet året i forvejen i en fjord, som han kaldte Cunninghams fjord. Skibene ankrede ud for minen, lastede malm og handlede samtidig med de indfødte samt undersøgte fjorde og bugter, hvorpå man den 12. august vendte hjem efter og nåede København den 4. oktober, men resultaterne af rejsen bragte kun skuffelser, idet sølvminen, som kongen havde sat sit håb til, viste sig ved nærmere undersøgelse kun at indeholde værdiløst glimmer.

Da man på disse rejser ikke havde fundet det ringeste, som kunne minde om de gamle nordboere, fik man efterhånden den tro, at disse havde boet på østkysten, og i 1607 udsendtes en ny ekspedition under Carsten Richardson. Den bestod af „Trost“ med Hall som navigatør og „Barken“ ført af Guttorm Nielsen og havde ordre til at søge den gamle Eriksfjord på sydøstkysten, hvorfor skibene ikke fulgte den sædvanlige vej til Davisstrædet, men holdt, som de selv troede, efter de gamle kursforskrifter til Østerbygden. Langs østkysten arbejdede man sig i kamp med drivisen fra 59° n. br. frem til 63° n. br., men uden at det var muligt at komme i land, hvorfor man måtte vende hjem med uforrettet sag.

I alle disse rejser havde James Hall, som det fremgår af foranstående, deltaget som kendt mand. I 1612 foretog han sin 4. og sidste rejse til Grønland, udsendt af et konsortium af engelske storkøbmænd i den hensigt at etablere handel på Grønland. Han var både leder og medinteresseret, og et hovedformål for ekspeditionen var også at udnytte den tidligere nævnte formentlige sølvmine, som den medfulgte ombordværende ekspert imidlertid erklærede for at være kaliglimmer. Efter denne skuffelse fortsatte Hall med at optage kort over vestkysten, men blev en dag, da han roede op i Ramelsfjorden, dræbt af en grønlanders pileskud, sandsynligvis som blodhævn for tidligere overgreb på en af grønlanderens nærmeste.

I 1615 blev en af Christian den Fjerdes dygtige søofficerer, admiral Gabriel Kruse, med 2 orlogsskibe og 2 pinker sendt til Grønland for at fordre told af alle fremmede skibe, som fiskede i landets havne og fjorde, men om denne rejse kendes intet videre.

Hermed ophørte for længere tid udsendelsen af „kongelige“ skibe, men i 1636 dannedes i København et grønlandsk handelskompagni, som sendte 2 skibe til Grønland for at gå på hvalfangst og drive handel med de indfødte. De fangede imidlertid intet og hjembragte kun en del guldglinsende sand, der viste sig at være lige så værdiløst som sølvertsen. Skibene havde ordre til at tage et par grønlandere med hjem til oplæring i guds frygt og boglige kunster, men de 2, man fik fat i, nåede aldrig København, idet de sprang over bord i Atlanterhavet.

I 1652 gav kong Frederik den Tredie generaltoldinspektør Henrik Müller privilegium på i 30 år at besejle Grønland og drive hvalfangst i de nordlige egne. Han udsendte samme og de 2 efterfølgende år 3 på hinanden følgende ekspeditioner under ledelse af kaptajn i den danske flåde David Urbanus Danell, men resultatet var i økonomisk henseende så kummerligt, at foretagendet måtte opløses allerede efter 3 års forløb.

På den første af disse rejser afgik Danell fra København den 8. maj 1652 med skibene „St. Peter“ og „St. Jacob“ og satte, ligesom Allday og Mogens Heinesen før ham kursen

nord om Island. Isforholdene må dette år have været særdeles gunstige, thi allerede den 2. juni kom han tæt ind under landet, men hindredes af isbarrieren i at gøre landgang. Han gik derefter tæt under østkysten til Kap Farvel og op i Davisstrædet til forskellige af de grønlandske fjorde, og det lykkedes ham herunder, hvad andre før ham forgæves havde prøvet på, at finde den af Hall i 1612 opdagede fine ankerplads ikke langt fra det nuværende Itivlek. Han lagde sig i den af Hall døbte Danmarks Havn, hvor han drev handel med eskimoerne, som han berettede boede i runde huse, rejste af hvalribben og foroven dækkede af græstørv. På hjemrejsen søgte han igen op langs østkysten og kom denne nær på en mils afstand, men måtte opgive videre forsøg og var allerede 13. september tilbage i Danmark.

Året efter var han igen heroppe med „St. Jacob“, og han talte herunder med flere af de grønlandere, han havde handlet med det foregående år; på denne rejse anløb han også Jan Mayen.

På sin tredje rejse, der ligesom den første foregik med 2 skibe, fandt Danell også uden besvær frem til den gamle ankerplads, men da isen hindrede skibene i at komme ind lige straks, blev han nogen tid til søs og benyttede lejligheden til at fiske, og det berettes, at han herunder så „paa sammesteds eenn hauffrue med wdslagen Haar og meget deilig“. Efter at isen var lettet, gik Danell ind i Balls Revier, hvor han som på de tidligere togter tiltuske sig en del narhvaltænder — dengang kaldet enhjørningshorn — og røvede, vistnok i Kørnok, en grønlander Hiob, dennes 25-årige datter Kabelau, den 45-årige grønlanderinde Gunneling, der var moder til 2 børn, og den 13-årige pige Sigoko, som man alle med list og magt fik taget om bord. Under opholdet i Bergen blev de afbildet på et maleri, som nu findes i nationalmuseets etnografiske afdeling, men på den videre hjemrejse døde manden, og kvinderne kom ikke straks hertil, men på grund af pesten til Gottorp, hvor de boede hos den tyske rejsende og forfatter Adam Olearius, der har beskrevet dem som værende „sortegule af lød som fordærvet oliven, men med silkeblød hud“; de kom senere til København, men menes kun at have levet nogle år efter ankomsten til Danmark.

Der har, som det vil ses, langt tilbage i tiden været sendt skibe til Grønland på bekostning af såvel kongens kasse som af private. I sidste halvdel af det 17. og begyndelsen af det 18. århundrede foretoges også flere rejser i handelsojemed, og forskellige grønlandskompagnier dannedes, men udbyttet var stadig ringe ikke mindst som følge af, at handelen for en stor del var faldet i grønlanderens hænder, og det er først ved koloniseringsperiodens begyndelse i det 18. århundrede, at der bliver tale om en egentlig indsats af flådens skibe til beskyttelse og fremme af den danske stats interesser heroppe.

Da staten selv overtog mission og handel, knyttedes Grønlands anliggender særkt til flådens overledelse, og der blev herefter straks truffet foranstaltninger til at udvide kolonien og hævde overhøjheden over de alt koloniserede strækninger. Den 30. marts 1728 indgaves til kongen af oversekretæren i det danske kancelli, overkrigssekretæren og medlemmerne i admiralitetet en betænkning om en forestående grønlandsrejse og nogle betragtninger om kolonisering m. v., der den

3. april efterfulgtes af en forestilling om betimeligheden af at sende et „Opperhoved“ til Grønland, under hvis guvernement kolonien skulle bestå, og om anlæg af et fort. Kongen traf herefter bestemmelse om, at der i Grønland skulle anlægges et stærkt citadel, hvis garnison skulle bestå af 1 kommandant, 1 løjtnant, 1 præst, 1 proviantforvalter, 1 fyrværker, 1 underfyrværker, 4 konstabler, 3 underofficerer, 1 tambour, 1 profos og 25 mand, blandt hvilke skulle være 4 tømrere, 2 bødkere og 2 smede; garnisonen og dens familier skulle have proviant til 2 år og desuden skulle opsendes 6 heste til brug under et forsøg på over land at nå til østkysten.

Den 7. maj udnævntes major Claus Enevold Paars til guvernør, og det bestemtes samtidig, at et råd bestående af guvernøren, kommandanten, missionæren, d. v. s. Hans Egede, de søofficerer, som befandt sig ved kolonien, overkøbmanden og assistenten skulle danne en art regering, hvis opgave var at sørge for koloniens bevarelse og videre udbredelse; regeringen var bl. a. udrustet med en udstrakt domsmyndighed, idet de kunne afsige domme og straks eksekvere straffen i alle sager med undtagelse af sådanne, der angik liv og ære; var dette tilfældet, skulle dommen gennem admiralitetet inden fuldbyrdelsen indsendes til kongelig approbation, idet, såfremt forbrydelsen var begået af en af kolonisterne, den skyldige skulle sendes hjem tilligemed dommen for at denne kunne blive eksekveret i Danmark, medens den, såfremt det drejede sig om en grønlander, skulle fuldbyrdes i Grønland efter at den kongelige resolution var kommet tilbage dertil.

Den 26. april samme år afsejlede galioten „West Vlielandt“ ført af sekondløjtnant J. H. Richardt fra København til Grønland, og den 21. maj fulgte kaptajn Diderich Mühlentfort efter med det armerede kongelige koffardiskib „Morianen“ og skibet „Fortuna“ med besætning, materialer og forsyninger til citadellet. „Morianen“ nåede Grønland den 30. juli og returnerede samme år til Danmark, hvortil det ankom den 8. november, medens galioten overvintrede.

I foråret 1729 gjorde guvernøren, løjtnant Richardt og 6 mand et forsøg på gennem Ameralikfjorden at nå frem til østkysten over indlandsisen, men forehavendet opgaves ved ankomsten til isranden, og et gentaget forsøg fra søsiden, da løjtnant Richardt hen på forsommeren var for hjemgående med galioten, lykkedes heller ikke.

I 1730 blev Grønland atter besejlet af „Morianen“, som dog først i september måned kom til Godthåb, hvor skibschefen på dette togt, kaptajn løjtnant C. F. Mohrsen, besluttede at overvintre. Skibet medbragte iøvrigt tømmer til opførelse af huse til 6 islandske familier, som regeringen agtede at overføre til Grønland det påfølgende år, idet det antoges, at disse bedre kunne modstå det strenge klima end

de fra Danmark udsendte folk, blandt hvilke der herskede megen sygdom og dødelighed.

Frederik den Fjerdes død bevirkede imidlertid ændringer i grønlandsplanerne, og i 1731 afsendtes det armerede koffardiskib „Charitas“ under kommando af kaptajnløjtnant Andreas Gerner til Grønland med ordre til, at samtlige i landet boende europæere skulle forlade det med „Morianen“ og „Charitas“, da koloniseringen skulle opgives som følge af de hermed forbundne store omkostninger.

I 1734 overtog købmand Jacob Severin fortsættelsen af handel og mission, og da hans foretagende forulempedes meget af de hollandske skibe, som i stort antal drev hvalfangst i Davisstrædet, og som på trods af den danske regerings forbud drev handel med eskimoerne og forøvede overgreb på disse, udsendtes i maj 1736 fregatten „Blaahejren“ under kommando af kaptajn Benjamin de Fontenay til Grønland for at hævde Danmarks højhedsret over de koloniserede kyststrækninger. Fregatten gjorde nord for Godthåb jagt på 2 hollandske hvalfangere, af hvilke den ene braste op, og skipperen kom om bord for at afgive forklaring, og i Diskobugten gjordes ligeledes jagt på nogle hollændere, der imidlertid undslap. Siden inspiceredes Christianshåb og Makelijk Oud, det senere Jacobshavn, hvor nogle hollandske skibe afvist, og på hjemrejsen prajedes yderligere flere hollandske skibe i Davisstrædet.

Severin mente imidlertid, at „Blaahejren“ var sendt af sted for sent på året, idet hollænderne allerede inden dens komme havde forårsaget den danske handel stor skade, og følgen heraf var, at fregatten det efterfølgende år afgik fra Danmark allerede i marts.

Fregatten var dette år under kommando af kaptajnløjtnant H. J. Wodroff, der havde ordre til at forhindre hollænderne i at handle og til at beskytte grønlænderne mod vold fra fremmedes side. Han prajede og bordede alle skibe, han traf i strædet, og gjorde skipperne bekendt med den kongelige plakat, der forbød fremmede at handle 10—15 mil nord for Christianshåb og at søge de grønlandske havne uden i nødtilfælde, samt bekendtgjorde for dem, at det var strafbart at fratage grønlænderne deres ejendele; skipperne måtte bekræfte at være gjort bekendt med disse ting enten skriftligt eller ved håndslag.

Kaptajnløjtnant Wodroffs bestemte optræden affødte en klage fra den hollandske regering, hvilket dog ikke medførte nogen ændring i de danske dispositioner, men for imidlertid at spare de store udgifter ved opsendelsen af en fregat til Grønland hvert år, antog kongen et af købmand Severin fremsat tilbud om selv at udruste skibe, som var i stand til at optræde overfor fremmede, og der gik herefter over et århundrede, før det danske orlogsflag atter vistes i de grønlandske farvande.



KANONBÅDE

Af OTTO LUDWIG

Illustreret af OSCAR KNUDSEN

og kærlighed

Arne Fallesen var trods sin alder af kun 30 år en af de førende skikkelser i Tønsberg. Eller han havde rettere sagt været det. Men krigen mod englænderne havde ødelagt mangt og meget. Hans store købmandsforretning var nu kun en skygge af sig selv. Det var ingen kunst at sælge de knappe forsyninger af varer, der kom fra Danmark. De blev revet væk, og Arne Fallesen brød sig ikke om den form for handel. Den kunne hans folk sagtens klare alene, når han bare en gang imellem inspicerede og gik regnskaberne igennem.

Der var imidlertid dem, der anså ham for at være lidt skør. Man behøvede bare at tænke på hans sidste påfund: Han havde meldt sig til flåden og gjorde tjeneste ved kanonbådene, der i 1811 var stationeret ved Færder. Som helt ung havde han sejlet som menig matros. Gamle Fallesen, der nu forlængst var død, mente, at sønnen skulle hele den hårde skole igennem, og det havde Arne været. Derfor stod han godt rustet, da han efter faderens død skulle overtage den blomstrende forretning.

De unge piger i Tønsberg havde næsten alle tabt deres hjerte til den flotte købmand, der var så længe om at finde ind i ægteskabets havn. Men Arne Fallesen havde kun tanke for en af dem, nemlig Louise. Hun var datter af en dansk statsebedsmand, der imidlertid for nogen tid siden var blevet kaldt tilbage til København. Arne og Louise skulle have været gift for længe siden, men hun var stejl og ville ikke til brudeskamlen, før han vendte kanonbådene ryggen og påny helt og holdent helligede sig sin forretning.

Til sidst mistede Louise tålmodigheden, og en morgen gik hun om bord i en jagt, som i en konvoj af flere andre småskibe skulle til København. Da Arne Fallesen hørte det, virkede det næsten på ham, som om man havde trykket en revolver af mod ribbenene på ham. Lidt efter bad han kanonbådsgruppens chef, sekondløjtnant Christen Klink, om for et kort tidsrum at måtte tage tilbage til sin forretning. Det fik han lov til.

Kort efter modtog løjtnant Klink underretning om, at to engelske kuttere, „Swan“ og „Hero“, drev rovjagt

på danske handelsskibe ud for Bohuslens skærgård. Han fik ordre til at opsøge de britiske fartøjer og uskadeliggøre dem.

„De tror vist derhjemme i admiralitetet, at vi er i besiddelse af overnaturlige evner,“ sagde Christen Klink til sin næstkommanderende. „Vi har tre kanonchalupper til rådighed og mindst to døgn roning foran os. Nå, men vi må se at komme af sted. Der er nogle af folkene i land. Lad bådsmænd Mikkelsen sammen med et par mand hente dem. Vi afgår om to timer!“

„Javel!“ svarede næstkommanderende og udstedte de fornødne ordrer.

Bådsmænd Mikkelsen brummede, mens han med tre mand begav sig ud ad vejen.

„Dælen flå og fortære mig, sikken et liv!“ knurrede han. „Det halve af tiden farter man rundt i land, og når man endelig kommer til havs, er det i nogle små potter af nogle kanonchalupper! Næh, det var noget andet i gamle dage, da vi kom på rigtig langfart!“

Folkene sagde ham ikke imod, for det ville være som at nedkalde helvede over sit syndige hoved. Når de skulle være ærlige, nød de at være så meget i land. Foråret var kommet til Norge, og de norske jenter var dejligere end nogensinde.

Det lykkedes dem snart at få fat i de mænd, der var i land. Nu manglede de bare at indhente Arne Fallesen. Han kunne ikke være så langt borte.

Pludselig standsede Mikkelsen ved synet af en skægget, kraftig mand, der lå i grøften.

„Av, for min hule tand! Hvordan er det, han har majet sig ud?“ sagde bådsmænden.

„Det er det kvindemenneske, der har gjort ham tosset!“ svarede en af matroserne.

„Ja, men for pokker! — Han har vel ikke i sinde at desertere? Han er jo klædt ud som en vagabond!“ fortsatte Mikkelsen.

„Falle!“ brølede han af sine lungers fulde kraft.

Mænden i grøften havde ligget og blundet, men slog forskrækket øjnene op. Da han så den bevæbnede gruppe, rejste han sig med et sæt og begyndte at løbe.

„Efter ham, I høveder!“ brølede bådsmænden. „Fy-



„Efter ham, I hoveder!“ brølede bådsmanden.

ren har mistet forstanden og vil flygte! Men vi skal nok få bragt ham til forstanden igen ved åerne.“

I løbet af et øjeblik var Fallesen fanget, men han gjorde voldsom modstand.

„Giv ham et godnatkys, folkens!“ råbte Mikkelsen, og så fik Arne Fallesen et slag på kæben, så han mistede bevidstheden.

Louise havde allerede fortrudt, at hun var rejst bort fra Tønsberg. Hun indså, at hun havde været lidt for stædig. Men på den anden side havde Arne godt af at få sig en lærestreg. Han måtte ofre hende mere opmærksomhed. For selv om der var krig, eksisterede hun vel også! Nå, det var nu alligevel nok bedst, hun tog turen tilbage efter en lille tid i København, for der var jo stadig andre kønne og ugifte piger i Sydnorge, tænkte hun.

Den lille flåde af sejlskibe bevægede sig for en vestlig vind sydover i et pragtfuldt aprilsvejr. Alle om bord nød rejsen, men pludselig så man det forreste af skibene svinge styrbord over. Der måtte være et eller andet galt!

Snart efter fik man om bord i det skib, hvor Louise var, øje på en orlogskutter, som for fuld fart sejlede ned imod den lille konvoj. Alle konvojens skibe drejede styrbord over, men spillet var tabt på forhånd. Kutteren, der viste sig at være den britiske „Swan“, var den hurtigste. Tilmed var den svært armeret.

Der lød et par skud, og da koffardikaptajnerne så kuglerne dumpe i vandet kun nogle få meter fra deres skibe, brasede de bak.

Konvojen blev ført ind under den svenske kyst, hvor den fik ordre til at kaste anker mellem skærene. Ialt 30 danske og norske handelsskibe lå nu samlet her med „Swan“s kanoner pegende på sig. „Swan“ og en anden kutter, „Hero“, som også lå for anker, havde haft travlt i den sidste tid!

Louise tabte nu helt modet.

„Hvad sker der med os, kaptajn?“ spurgte hun.

„Skibene bliver taget som prise,“ svarede skipperen.

„Og hvis englænderne ikke gider tage os med, bliver vi måske sat i land på et af skærene! Men man ved aldrig, hvad der kan ske!“

De tre kanonchalupper stod ud fra Færder med skum for boven. Der var ikke tid til lange diskussioner. Arne Fallesens vagabond-tøj blev kastet i vandet, og han fik en mere reglementeret beklædning udleveret i stedet. Fallesen protesterede, da man kommanderede ham til en af åerne.

„Ja, det nytter intet at gøre vrøvl! De er jo hjemfalden til straf oven på dette,“ sagde sekondløjtnant Klink. „Men det skyldes vel altsammen det pigebarn! — Er det ikke rigtigt?“

„Jo,“ mumlede Fallesen og trak i åren, så den krummede sig som en flitsbue.

„Nå, kræfterne har han s'gu' ikke mistet!“ brummede bådsmand Mikkelsen og sendte en sort spytklat ud over siden.

I det varme april-vejr var roturen sydover en hård prøvelse. Men det var ikke første gang, de tre besætninger prøvede at ro langt. Deres næver var som garvet læder og deres muskler som stål.

Time efter time hørte man årernes taktfaste slag i skvætbordene, mens bådsmandene slog takten med en stok.

Der var næsten ikke tid til skafning, og i stedet gav løjtnant Klink ordre til udskænkning af en dram, som af folkene blev hilst med begejstring.

Arne Fallesen tømte det store krus i eet drag, og bådsmand Mikkelsen kiggede vantro på ham:

„Du almægtige! Det var Neptun sparke mig godt præsteret! Hvis det dér skyldes kærestesorger, takker jeg skæbnen for, at jeg er lykkelig enkemand!“

Med mørkets frembrud kom kulden, og det friskede lidt op. Ingen af besætningen havde lyst til at sove. De holdt bedre varmen ved åerne, sagde de. Men Klink gav ordre til, at alle skulle slange på skift.

Næste dag — efter 24 timers anstrengende roning — nåede de tre kanonchalupper frem til skærgården ud for Uddevalla.

„Skibe forude!“ brølede udkiggen i stævnen af den båd, hvor Klink sad.

Løjtnanten tog kikkerten for øjet og rettede den imod skibene.

„Vi er heldige!“ udbød han. „Vi har her både de to engelske kuttere og en hel masse skibe, de har taget som prise. Der er serveret, manne!“

Folkene trak endnu kraftigere i åerne. Sveden stod dem på panden og perlede ned ad de blottede kroppe.

„Kanonerne klar!“ råbte løjtnant Klink.

I alle tre både blev kanonerne indstillet og ladt.

Ovre på de britiske orlogsskibe havde man tilsyneladende endnu ikke observeret de små danske fartøjer, der for fuldt skub kom nærmere og nærmere.

I Klinks båd var det bådsmand Mikkelsen, der betjente kanonen. Han blev betragtet som et universalgeni om bord i et fartøj og løste alle opgaver som den letteste sag af verden, men under en evig strøm af skældsord og eder.

De britiske skibe havde endnu ikke sat sejl. Angrebet kom som en fuldstændig overraskelse for dem.

„Sigt på riggen, bådsmand!“ sagde løjtnant Klink.

„Løjtnanten behøver ikke at lære en gammel ko at møje sig!“ svarede Mikkelsen på en lidet militærisk måde, som løjtnanten imidlertid var vant til og ikke gjorde ophævelser over.

Mikkelsen lod kærtegnende sin barkedede næve glide hen over kanonløbet, mens en af gasterne ladede. Roringen fortsattes lidt endnu, så begyndte man at sætte sejl om bord i de engelske kuttere. Kanonbådene var opdaget.

„Klar til at fyre!“ råbte løjtnanten.

Mikkelsen sendte en sort spytklat ned på kanonen. Det gjorde han altid. Det betød lykke, sagde han.

„Fyr!“ råbte Klink, og i det samme lød der et skud fra hver af chalupperne. Mikkelsens skud kappede sprydet af den ene kutter, „Hero“. De to andre både, der koncentrerede sig om kutternes skrog, lå alt for kort med deres skud. Men snart efter lød tre nye skud, og denne gang var de to andre både mere heldige. Deres skud borede sig med en knasende lyd ind i kutternes skrog.

På Klinks ordre spredte chalupperne sig og blev et meget vanskeligt mål for englænderne, som nu var klar til at besvare ilden.

De første engelske skud gik højt over de små danske fartøjer, og de norske og danske gaster fløjtede hånlige efter dem.

Påny skød kanonchalupperne. Om bord i „Swan“ raslede sejl og rig ned på dækket med en uhyggelig lyd. Men også „Hero“ blev ramt. Et skud gik igennem skroget lige i vandlinien.

Englænderne skød påny, og denne gang havde de sigtet bedre indstillet. Kuglerne plaskede ned lige i nærheden af de tre både og sendte en kaskade af vand ind over dem.

„De sataner!“ brølede Mikkelsen. „De gør vores krudt vådt!“

De to kuttere lettede og begyndte at flygte, men kanonchalupperne fulgte lige efter dem. Der blev skudt livligt fra begge sider. Englænderne begyndte at bruge skrå, og de forhadte ståsplinter slog smut hen over vandet. Enkelte af dem trængte ind i træet på chalupperne, men havde endnu ikke forvoldt større skade.

Hver gang kanonerne i stævnen på de små fartøjer blev affyret, ligefrem stejlede chalupperne, men folkene mistede ikke takten. De trak stadig, så sveden randt af dem i stride strømme.

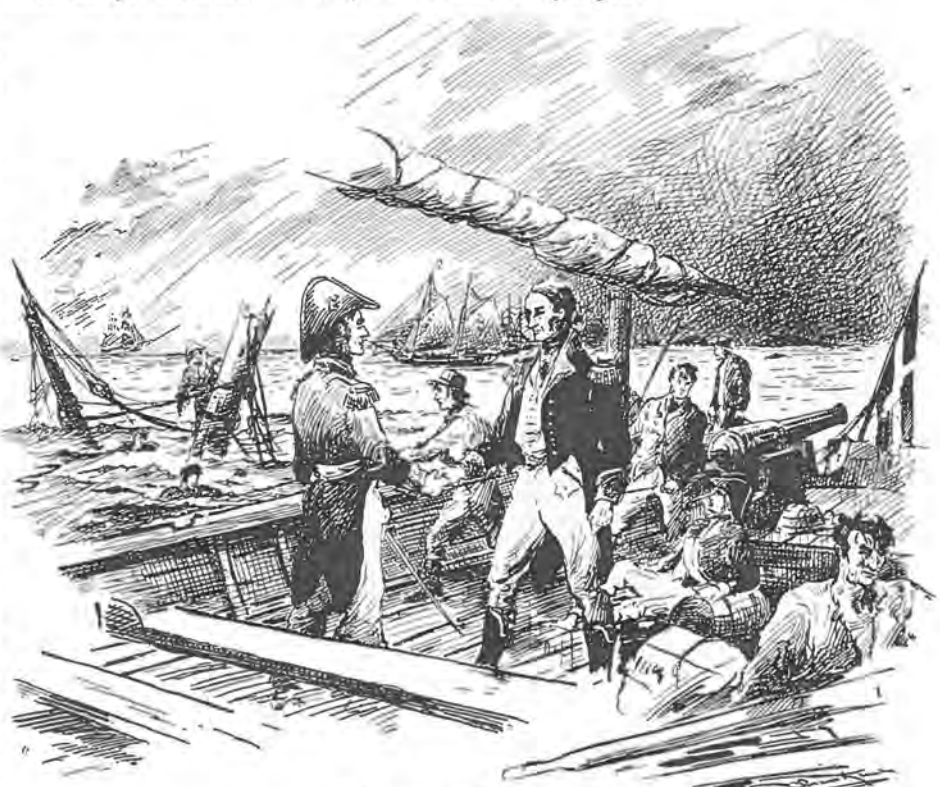
Løjtnant Klink så veltilfreds på sine folk. Det var kernekarle allesammen. De havde muskler af stål og et pragtfuldt kamphumør. Et øjeblik dvælede hans øjne ved Fallesen.

„Mærkelig mand,“ tænkte løjtnanten. „Pragtfuld skikkelse, gode kræfter og en god hjerne. Hans sunde fornuft må have svigtet ham et øjeblik, hvis det virkelig har været hans mening at desertere. Men hvorfor skulle han gøre det? Han har meldt sig frivilligt, skønt han kunne have det meget bedre i sin strålende købmandsforretning!“

Løjtnanten blev bragt tilbage til nuet af en granat, der fløjtede lige hen over hovederne på besætningen. Alle mand dukkede sig og kom ud af takten.

„Ved alle havfruer!“ brølede Mikkelsen. „Jeg tror dølen ta' mig, at I lod jer skræmme. Sikken samling gamle kællinger! Se at få gang i årerne igen.“

Løjtnant Klink lo og sagde:



„Well done,“ sagde den engelske officer.

„Pas De bare skydningen, Mikkelsen. Så skal jeg nok holde folkene til roningen. — Jeg synes iøvrigt ikke, De gør noget ved den englænder, bådsmand! Man skulle tro, De havde nogle af Deres børn blandt besætningen!“

„Man ved aldrig!“ brummede Mikkelsen og fyrede påny. Denne gang var kanonen rettet imod „Hero“. Kuglen traf kutterens skrog med et brag lige i vandlinien.

„Bravo!“ råbte løjtnant Klink. „Et par stykker af samme slags, bådsmand, og så er hun sikker på at synke!“

Men „Hero“ svarede tappert for sig. En ny byge af skrå fløjtede hen over vandspejlet. Alle i Klinks båd — med undtagelse af Mikkelsen — bukkede sig.

„Av for pokker!“ brølede bådsmanden, lige idet han skulle til at skyde mod „Swan“. Han var blevet ramt af et metalstykke i venstre overarm.

Arne Fallesen bjærgede sin åre og styrtede til kanonen. Løjtnant Klink og den øvrige del af besætningen sad endnu med hovederne gemt under lønningen, og endnu inden nogen kunne protestere, havde Fallesen rettet kanonen mod „Swan“ påny, hvorefter han fyrede. Der lød et brag, og Klink fo'r op.

„Hvem pokker har givet Dem lov — ?“ råbte han. Men han nåede ikke at fuldende sætningen, for i det samme lød der et hurraråb fra samtlige tre chalupper. Fallesen havde med sit skud gjort „Swan“ helt usejldygtig. Masten var knækket over næsten lige i dækket og raslede med sejl og tovværk i dækket. Lige i det samme skød skibets kanoner, men på grund af forvirringen om bord var sigtet det dårligst mulige.

Klink var klar over, at „Swan“ var dødeligt såret. Han gav derfor en af de andre både ordre til at beskyde vraget, indtil det overgav sig. Sammen med den tredie kanonchalup satte han selv efter „Hero“, der flygtede imod rum sø, mens den stadig skød på livet løs.

Mikkelsen fik hurtigt sin arm forbundet, og atter måtte Fallesen overtage sin åre. For fuld fart jog de to chalupper efter „Hero“, der allerede nu var stærkt medtaget. Chaluppernes kanoner larmede stadig ubarmhjertigt og tilføjede den britiske orlogskutter endnu større sår.

„Hero“ skød med alle de af dens ti kanoner, der kunne bære. Den spyede den ene salve af skrå efter den anden fra sig. Men selv de små, farlige metalstykker med stor spredning havde vanskeligt ved at finde de små mål, kanonchalupperne udgjorde.

Kutterens sejl hang i laser, og dens fart blev mindre og mindre. Men snart var den helt uden for skærgården, og dér ventede hjælpen den måske.

„Hal så, manne! Hæng i, folkens! Kom så! Eet — to-o! Eet to-o!“ råbte Klink.

Agten for de to chalupper lød hurra-råb, men folkene havde ikke tid til vende sig.

„Det var „Swan“, der strøg flaget!“ sagde Klink.

Denne meddelelse gav roerne endnu flere kræfter. Årerne var ved at knække under vægten af de tunge kroppe. Man halede hurtigt ind på „Hero“ og gjorde klar til at borde det.

„Så, nu har vi det snart!“ råbte Klink. „Mikkelsen, giv det endnu et skud i skroget!“

„Det kan jeg ikke nå, inden det synker!“ svarede Mikkelsen sørgmodigt. Og det lod til at han havde ret. „Hero“ var så stærkt medtaget, at det nu begyndte at synke lige uden for skærgården. Men englænderne fyrede stadig. Selv da vandet nåede skibet til dækket, skød de løs.

Kanonchalupperne besvarede ikke ilden, men trak sig bare ud af skudvidde. Først da de britiske kanoner tav, nærmede man sig igen „Hero“. De nåede frem, netop som skibet forsvandt fra overfladen. Dets besætning klamrede sig til flydende vragstykker og blev hurtigt bragt om bord i chalupperne.

„Well done!“ sagde den engelske chef anerkennende og rakte sin våde næve frem mod Klink, efter at han var fisket op.

„I lige måde,“ svarede Klink på engelsk. „De kæmpede tappert, men hvorfor blev De ved at skyde, da De var prisgivet. „Swan“ har jo strøget flaget.“

Den engelske officer nikkede over mod konvojen af handelsskibe.

„Vi ville give dem tid til at undslippe,“ svarede han med et smil.

„Ja, men — !“ indvendte Klink uden at få talt ud.

„Jeg ved, hvad De vil sige,“ afbrød englænderen, „nemlig at der er nordmænd og danskere om bord! Men der er også engelsk prisemandskab om bord. Vore folk derovre har fået ordre til at stikke af. Priser betyder penge, først og fremmest penge, for vi søfolk er jo også kun mennesker. Men de betyder også en svækkelse for det søfartsland, de bliver taget fra!“

„Klar ved årerne!“ brølede Klink.

„De når dem ikke!“ sagde den engelske skibschef overbevist.

„Ro væk!“ råbte Klink, der ikke ville opgive.

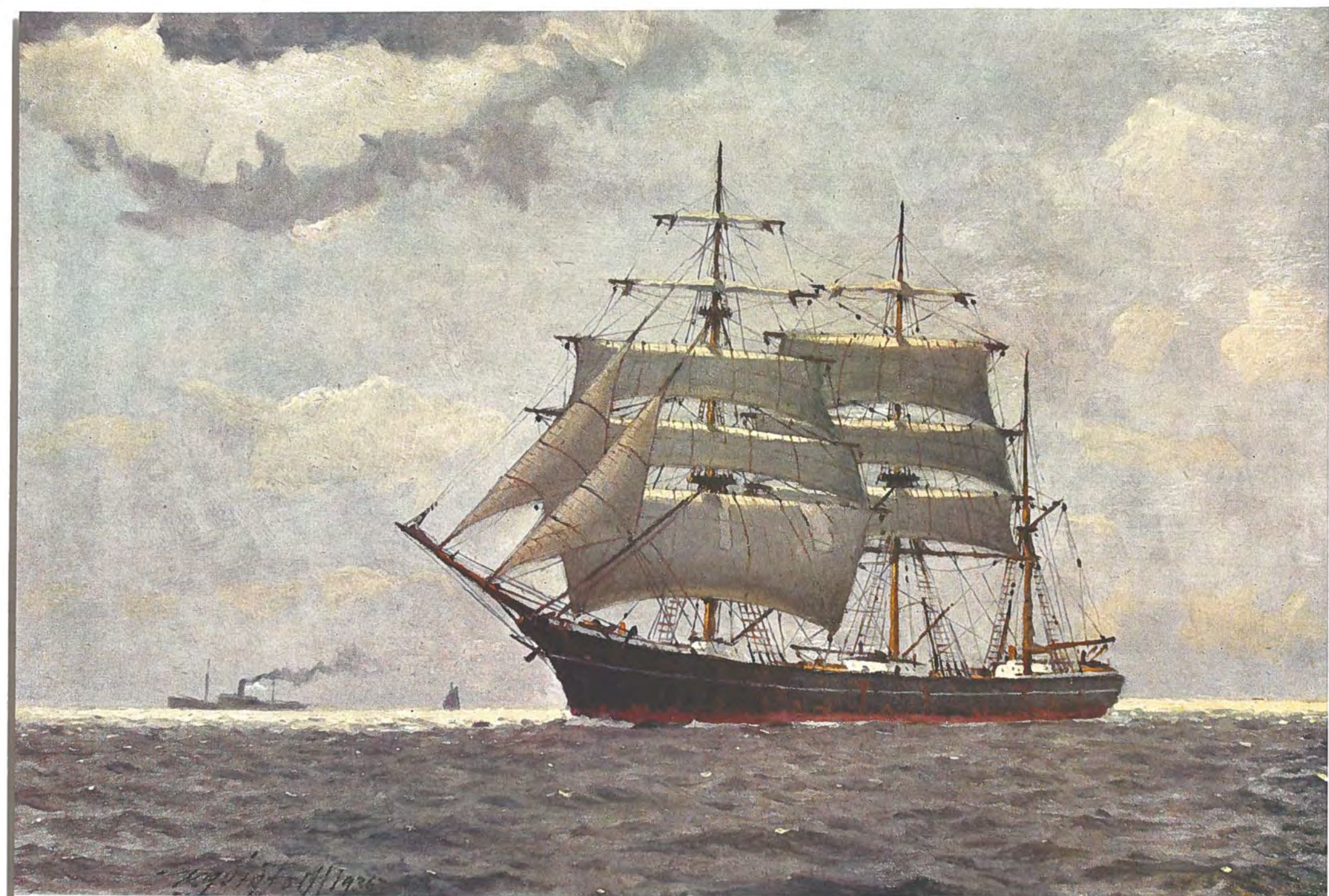
De to kanonchalupper jog af sted. Men farten blev stærkt nedsat af den tungere last, som de reddede engelske fanger betød.

„Sorry, løjtnant, men De når dem ikke!“ fortsatte englænderen.

„Det er også ligemeget, din engelske abekat!“ vrisse Mikkelsen på dansk.

Englænderen, der ikke forstod et ord, svarede „sorry“.

„Ja, det har du også grund til at være, for nu får dine priser numsen på komedie,“ fortsatte bådsmanden.



Reproduktion: Brdr. Barentzen

Bark i Øresund

Maleri af V. Qvistorff



Reproduktion: Brdr. Barentzen

Så lagde jeg ud -

Så lagde jeg ud, da stormen faldt
og vinden fik blund over øjet.
Det var, som ude fra dybet blev kaldt,
og jeg lyttede foroverbøjet.

Hult gik søen, af tværfurer krus't,
bølgen var brudt i stykker,
hvor skummet før havde sydet og brust,
lå himlen i tavlede stykker.

I hver en smådal, bag hver en høj,
smiled en tindrende stjerne,
og landvinden løfted sin vinge og fløj
vidt mod det lysende fjerne.

Jeg lytted og spejded fra bådens stavn.
Hvert blink var et blik, som mig nævned
med trofast, inderlig ømhed ved navn,
over havet stille jeg stævned.

Holger Drachmann.

Reproduktion: Brdr. Barentzen





Reproduktion: Brdr. Barentzen

Maleri af Fr. Landt

Fregatten „Jylland“

Løjtnant Klink tog kikkerten for øjet.

„Minsandten!“ udbød han. „Der kommer et skib med dansk orlogsflag imod priserne. Ja, men for pokker, det er jo en gammel spand, der længe har ligget i Tønsberg. Den kan hverken gå eller bide, for den har ingen kanoner om bord. Det er et gammelt, kasseret handelsskib!“

Løjtnanten havde knapt fuldenst sætningen, før der lød et brag ovre fra skibet med det danske orlogsflag vajende agter. Kort efter lød der endnu et skud, og den engelske priseflåde brasede bak.

„Så, Mister Sir Gentleman,“ hånede Mikkelsen og så indædt på englænderen, der havde mistet lidt af sin friske ansigtsfarve.

„Never mind, my congratulation!“ mumlede den engelske søofficer.

— — —
Det voldte ikke det nyankomne danske fartøj større besvær at få priserne tilbage i folden, og snart efter var kanonbådernes besætninger i fuld gang med at afvæbne de engelske prisemandskaber.

Sammen med et par andre kom Arne Fallesen om bord i et norsk skib.

„Det er fra Tønsberg!“ udbød en af matroserne.

Og det var det. Ja, det var oven i købet det skib, om bord i hvilket Louise befandt sig.

Louise havde haft nogle frygtelige timer om bord. Hun havde ikke mere nogen medlidenhed med sig selv, og hun indså, at hun havde båret sig tåbeligt ad ved at rejse fra Arne. Hun havde genkendt kanonchalupperne og vidste, at han uden tvivl var med om bord. Nu var hun imidlertid alvorligt bange for, at han var blevet såret af de hvinende kugler og skrål.

Arne Fallesen var den første, der klatrede over løningen. I en fart var han henne og afvæbne de to englændere, der skulle have ført skibet hjem. Men pludselig mærkede han et par arme om sin hals.

Han vendte sig om med et ryk og skulle lige til at lange ud med sin knyttede næve. Men så stirrede han ind i et par store, udtryksfulde, blå øjne. Foran ham stod Louise. Hendes lyse hår skinnede i solen. Hun var dejlig at se på. Pludselig brast hun i gråd og kastede sig om halsen på ham igen.

Arne stod med sin revolver ned langs siden. De to andre orlogsgaster holdt englænderne i skak, mens et smil spillede dem om munden.

Pludselig lød der støj fra bagbords side, og nogle mænd klatrede om bord. Arne forsøgte at frigøre sig for Louises favntag, men i det samme så han en kraftig mand med et stort skæg og i norsk-dansk orlogsuniform komme farende imod sig og lange ud efter sig.

Arne snoede sig ud af Louises favntag og dukkede sig for slaget. Men den anden var lynhurtigt inde på ham igen og greb ham om livet. De to mænd rullede

om på dækket og traktede hinanden med stød og slag. Sammen med den skæggede var endnu et par fyre kommet om bord. De var i civil, men talte norsk. Ligesom mændene, der havde fulgt med Arne Fallesen om bord, morede de sig hjerteligt.

Louise stod med sit ansigt begravet i hænderne.

„Hva' i det hede røde hav foregår her?“ råbte en velkendt stemme pludselig.

De to slagsbrødre standsede kampen og rejste sig. Stemmen var bådsmand Mikkelsens. Han var sammen med løjtnant Klink og et par gaster kommet om bord.

„Luk den kværn, bådsmand! Det er mig, der er chef, — Gud bedre det!“ sagde Klink. „Men jeg må give Dem ret, — det her er meget mystisk! Det er jo to gange Fallesen!“

Samtlige ombordværende, både danskere, nordmænd, englændere, søfolk, krigere og passagerer, kiggede forvildet på de to slagsbrødre. De lignede hinanden på en prik. De var lige store, lige kraftige, havde samme ansigtsudtryk, samme farve skæg og var i det hele taget næsten som tvillinger.

De to mænd så tvivlrådige på hinanden. Om det så var næsen, — ja, så blødte den på dem begge efter slagsmålet.

„Hør her,“ sagde løjtnant Klink. „Hvem er Fallesen?“

„Det er jeg,“ svarede den mand, der var kommet om bord, mens Louise havde omfavnet den første af de skæggede.

„Hvad slås I for?“ brølede bådsmand Mikkelsen.

„Han stod og gjorde sig lækker for min forlovede!“ rasede den mand, der kaldte sig Fallesen.

„Ikke tale om! Hun overfaldt mig ligefrem!“ svarede den anden heftigt. „Jeg har aldrig set hende før!“

Louise ville til at sige et eller andet, men Klink kom hende i forkøbet:

„Først må vi have klaret dette her! Hvem var den skægge, der var med i min chalup?“

„Mit navn er Thorleif Knudsen!“ lød svaret.

„De går altså under falsk navn!“ brølede Mikkelsen.

„Hold mund, bådsmand!“ sagde Klink, hvorpå han igen vendte sig til de to slagsbrødre: „De, der kalder Dem Knudsen, hvorfor i hede —, jeg mener, hvorfor udgav De Dem for at være Fallesen?“

„Det gjorde jeg ikke! Jeg blev tvunget om bord, og ingen spurgte mig, hvem jeg var. Ingen gav mig lejlighed til at sige det. Jeg troede, der var tale om presning. Derfor løb jeg, — ja, og så fordi jeg altså er vagabond!“ svarede Thorleif Knudsen.

„De er et fæhoved, Mikkelsen!“ grinte Klink. De fangede en sølle vagabond i stedet for at indhente Fallesen. Men den mand er nu ikke nogen almindelig vagabond! Jeg tør vædde med, at han har faret til søs! Er det rigtigt, Knudsen?“

„Ja, jeg har været styrmand!“ lød svaret.

„Og på grund af en pige begyndte De at vagabondere?“ spurgte løjtnanten.

„Ja, det var dumt af mig!“

„Det stemmer, for De har gjort god fyldest i dag. Det var ikke første gang, De trak i en åre! Men hvor har De lært at skyde? Det var et fortræffeligt skud, De leverede, da Mikkelsen blev såret!“

„Jeg har aldrig før været så nær en kanon!“ indrømmede Knudsen.

„Det var pokkers! — Men så er der Dem Fallesen! Hvor dølen kommer De fra?“

„Fra Tønsberg! Da jeg opdagede, at man havde søgt efter mig, men var taget til søs — som jeg troede — uden resultat, så hejste jeg orlogsflaget på en gammel kasse, der lå derhjemme, fik et par fiskere med og sejlede efter jer. Det lykkedes os jo da også at standse de flygtende fartøjer!“ sagde Fallesen.

„Det var en fantastisk historie!“ lo løjtnant Klink. „Jeg håber, den ender lykkeligt. Vi har jo gjort en fin

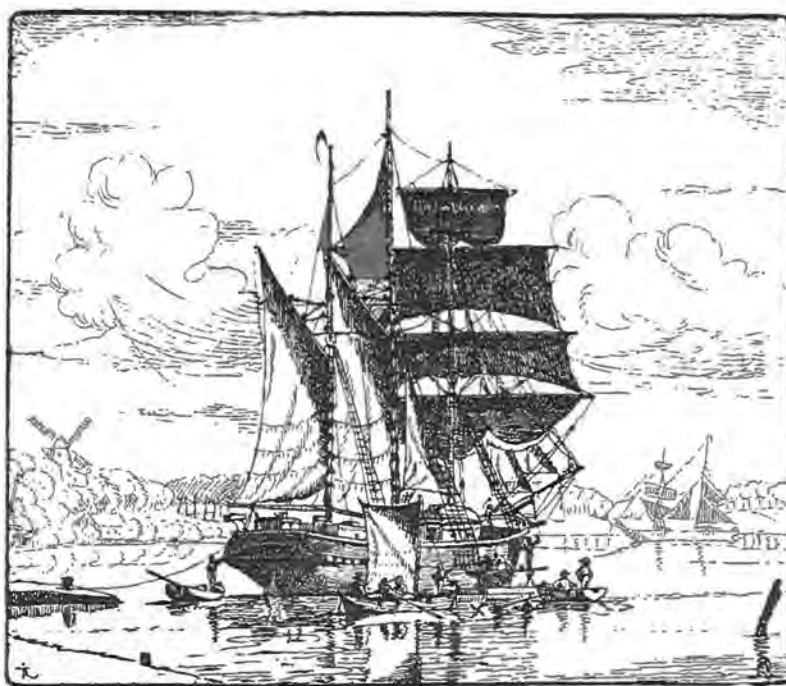
fangst i dag og må se at komme i havn med alle fartøjerne, inden der kommer flere englændere. Forhåbentlig kan vi overtale Knudsen til at blive i flådens tjeneste! Men jeg vil ikke have ham i samme båd som Fallesen, for jeg kan næppe kende forskel på dem. Men det kan forhåbentlig Louise!“

„Ja, nu tror jeg nok, det skal lykkes!“ sagde Fallesen og så kærligt på sin forlovede.

„Inden vi slutter denne faddersladder, er der een ting, jeg gerne vil vide. Og det er: Hvorfra, Fallesen, fik De fat i den kanon, hvormed De beskød de flygtende skibe?“ sagde løjtnanten.

„Ha, det var en gammel salutkanon, jeg hev frem fra arsenalet!“ grinte Fallesen. „Den er ikke gennem-boret og kan ikke gøre en djævel fortræd! Efter det andet skud, som fik skibene til at brase bak, var dens dage talte. Eet skud til med *den* kanon vil betyde døden for skytten!“

„Og det kalder man søkrig!“ vrissede bådsmænd Mikkelsen. „Nu længes jeg dølen flå mig efter at komme på langtur!“



IVAR T. RØMDE

Slanger

Novelle af HILMAR WULFF . Illustreret af OSCAR KNUDSEN

Det var i Santos. Jeg var afmønstret for at få en båd, der gik hjemover. Havde været i „time charter“ tre år og fået længsel efter København. Der var ikke særlig mange både, der skulle til Skandinavien eller bare opover ad de kanter. Og de, der var, havde altid fuld besætning.

Jeg gik og drev et par måneder og brugte mine penge på almindelig måde. En skønne dag var jeg på „bommen“ og måtte have en båd, ligemeget hvorhen den gik, — København — nå, ja, det fik vente.

Så var det jeg traf ham. Jeg havde været oppe hos hyrebassen i „Calle Moreno“ og var på vej ned mod kajerne. Hyrebassen havde snakket noget om en gammel „græker“ med blandet besætning. Jeg var ikke meget for at tage den. Blandt besætning plejer at give en bunke spektakler, og jeg havde lige haft tre år i en rolig dansk båd.

Jeg drev ned over markedspladsen. Papegøjerne sad på deres pinde og skræppede op som sædvanlig. Nogle farvede kvinder gik rundt med store kurve frugt på hovederne. Et par små aber fo'r rundt i en dyngede bredskyggede stråhatte og fangede brasilianske kakerlakker på to tommers længde. Over det hele var der solskin og bananer. Jeg gik og syntes, at hverdagen var, som den plejede, indtil jeg trådte i en bunke slanger. Jeg lagde ikke mærke til dem, før jeg trådte på en, så den hvæsende begyndte at sno sig om min ankel. Jeg har aldrig kunnet fordrage slanger og ville gerne have den væk fra mit ben.

Så var der een, der sagde: — Se dig for, lad være at træde på mine dyr.

Han havde et beskidt sæt khakitøj på og sad på jorden med benene over kors og med en lang bambusfløjte i en stor næve.

— Er det dine slanger, så tag dem væk, sagde jeg.

Han nikkede og begyndte at rage de bugtende kroppe sammen med bambusfløjten. Så pegede han på en kurv med låg og sagde: — Ja, jeg så jo straks, at du er skandinav, giv mig et nap med at fylde dem i kurven, så kan vi følges ad.

— Du må selv passe dine dyr, sagde jeg, tag den der væk af mit ben.

Lidt efter fulgte vi ad ned ad gaden. Han fortalte, at han i ti måneder havde været med en norsk hvalfanger på Sydishavet og for nogle uger siden var afmønstret i Rio de Janeiro. Han havde haft en hel masse millreis og nogle gode planer. Oppe mellem Santos og Sao Paulo havde han kendt en tysker, der var indehaver af en kaffeplantage og en køn datter. Med de mange penge på lommen var han rejst derop for at stikke dem i plantagen og gifte sig med datteren. Det havde han tænkt på hver dag i de ti måneder, han fangede hvaler. Det var en aftale. Men da han kom derop, var tyskeren død af feber og datteren gift. Nå, måske



Han halede en slange op af bullet, slog en knude på den og smed den i floden.

havde hun ikke ment den aftale så alvorligt som han. Det var bare sådan en stædig tanke, han havde fået, for dengang havde hun smilet og sagt på gensyn.

Vi var kommet ned til floden og sad under de yderste palmer, lige nede ved bredden. Han så så indædt og tænksom ud, da han rev hul i kurvens låg og stak næven derned.

— Hvad gør du det for? sagde jeg, har du lyst til at blive bidt.

Han halede en slange op af hullet, slog en knude på den og smed den i floden: — Jeg køber altid dyr, der er tandløse og dovne, sagde han.

Vi sad lidt, ingen af os sagde noget. Jeg var ved at blive klar over ham. Når en fyr har uheld med kvinder, kan han godt blive underlig af det, tænkte jeg og kom til at mindes en gammel kok på en finsk bark. Han gik aldrig i land, når vi lå i havn, men blev ombord og skrev kærlighedsdigte til en pige, der var rendt fra ham engang i hans fjerne ungdom.

En hjuldamper asede sig besværligt op mod strømmen. Folk stod langs rælingen og så ligeglade ud.

Med bestemte mellemrum gled hans hånd ned i kurven. Hver gang han havde slået knude på en slange og smidt den i floden, fulgte vi den med øjnene. Nogle af dem rørte lige vandfladen, før de løste sig op og begyndte at svømme mod land. Enkelte vred sig i vandskorpen nogle sekunder, før det lykkedes. Der gik måske en time, inden kurven var tom.

— Hun smutter altid, sagde han, hvergang han så en slangekrop glide ud af knude og skyde fremover i rappe bugtninger som en svømmende snog.

— Har du aldrig prøvet at få hold på én derhjemme, spurgte jeg.

Han lagde nakken mod en palmestammes klistrede skal og stirrede over mod tropeskoven på den modsatte bred:

— Det rager ikke nogen, men jeg kan godt fortælle dig det. Du er allright, sagde han og rullede sig en cigaret, mens han fortsatte: Den første, jeg sådan rigtigt havde, var hjemme i Aalesund. Det er seksten eller sytten år siden nu. Hun ville vente på mig. Du behøver ikke at tro, jeg var dum, fordi jeg regnede med det. Jeg havde haft hende længe, helt for mig selv. Vi skrev sammen et års tid, og jeg lagde penge op til navigationsskolen. Så holdt hun op med at skrive. Det er vel femten år siden, jeg fik hendes sidste brev.

Vi sad og så ned ad floden uden at se noget. Jeg syntes ikke engang det lød bittert, da han fortsatte:

— Det rager jo heller ikke dig. Jeg fortæller det bare, fordi du er allright. Når man har været ude længe, kommer der altid noget i vejen, når man vil hjem. Da hun holdt op med at skrive, gik jeg i land i Vera-Cruz for at få en båd hjem. Jeg gik der længe. Meksikanerne har deres revolutioner. Der var en ved den tid. Jeg kom i spektakler og røg i spjældet. Der var propfuldt. Vi sad tættere end dem der, — han nikkede mod en klippeblok i floden, hvor gribbene sad roligt ventende, som en flok mænd, der venter på job. — Vi var to skandinaver, der fik feber, den anden døde. Bagefter fik jeg en beskidt kystbåd og gik i land her. Jeg gik på „bommen“ et halvt års tid og fik så et job oppe på

den store slangefarm ved Sao-Paulo. De laver serum deroppe. Engang imellem tager jeg derop og køber nogle af de dyr, der er ved at være færdige. De trækker altid gifttænderne ud, før de lader mig få dem.

Moskittoerne var begyndt at blive pågående, det ville snart blive mørkt. Om natten er flodbredden et skidt sted for en mand, der har feber i blodet, og her omkring var et af de steder, hvor den „gule“ altid lurede, moskittoerne førte den med sig. — Han regnede tydeligvis med, at jeg var allright. Jeg kunne ikke blande mig op i det, så han mærkede det. Tropemærket slog sammen om os. Bæltedyrene kom frem, jeg kunne høre deres puslen tæt ved. Endelig kom det. Jeg vidste, det måtte blive noget i den retning, siden han blev siddende så længe, efter at mørket var kommet. Han sagde det næsten hviskende:

— Tror du på den med, at kvinderne har været en slags slanger, fra begyndelsen.

Jeg var nødt til at passe på. Han var en syg mand:

— Ingen ved noget om begyndelsen, sagde jeg roligt.

Han forsøgte at fange mig og gav hurtigt igen:

— Ingen kan få ordentlig hold på en slange. Du så det jo selv. Man tror, man har dem i knude, men de smutter hver gang.

Måske har han haft en slags sindssyge, allerede før han fik feber i blodet, tænkte jeg. Hvis han ikke snart får en båd hjemover, ihvertfald nordpå, så er han snart færdig. Hvis jeg kan få ham med på, at vi sammen tager kystbåden ned til Buenos Aires, går det nok lettere med et job til Nord-europa.

— Der er masser hjemme, der gerne vil giftes, lokkede jeg.

— Bliv hellere ved med at være allright, sagde han, du ved godt, at der kommer noget i vejen.

Jeg hørte straks på tonefaldet, at jeg havde fået overtaget. Ingen af os sagde noget, da vi gik op mod byen. Vi gik gennem nogle gader, hvor fulde søfolk tumlede mod borgernes skraldebøtter, der hver aften blev sat ud på fortovet, og hver morgen blev hentet tomme ind igen. Han havde endnu en del millreis og betalte vore sovepladser på et logihus.

Da jeg vågnede næste morgen, var han væk. Jeg ledte efter ham nogle dage, men måtte opgive det.

Der kom en dansk båd med kul fra England. Den skulle direkte hjem med en last kaffe. En mand af besætningen faldt ned fra en lossebom, han greb for sig og brækkede begge arme mod lugen. Jeg stod på kajen og så til. Da han var kørt på hospitalet, gik jeg ombord og fik jobbet.

Vi var et par mand på bakken for at klare op, da vi stod ud ad floden. En hjuldamper gled langsomt forbi. Den var for opadgående mod småflækkerne langs floden.

Folk stod ved rælingen og så ligeglade ud. Henne agter fik jeg øje på en mand, der stod for sig selv og stirrede ind mod junglen. Han var i beskidt khakitoj, og jeg så hans ansigt, da han sløvt drejede hovedet efter et vrage, der lå på flodbredden.

Op af den ene brystlomme stak en lang bambusfløjte.

En skibskoks juleaften

på topsejlskonnerten Margrethe 1903

*Kun Gud og kokken ved, hvad labskovs er lavet af -
og de tier begge to*



Den unge sømand af i dag gør sig næppe noget be- greb om, hvorledes søens folk fejrede juleaften på havet i de gamle sejlskibes tid. Nu om stunder bli- ver der kræset op for besætningen med juletræ, flæ- skesteg og gaver, og ikke mindst radioen gør en stor indsats for at skabe den rette julestemning. Men — så'n var det ikke i halvfemserne . . .

Vi har bedt forhenværende havnefoged i Køben- havns havn, kaptajn H. Bessel, fortælle om sin før- ste jul til søs:

— Det var i begyndelsen af december måned 1903. Topsejlskonnerten „Margrethe“ lå og duvede i dønningerne ved Setubal. Efter en rejse fra New Foundland til Oporto, hvor fiskelasten var losset, gik vi til Setubal for salt til Danmark, hvilket betød: hjem og holde jul hos mor!

Vel var tiden langt fremskreden; men „Margre- the“ havde jo præsteret rejsen over Nordatlanten fra Bonavista til Oporto på seksten dage, så hvorfor skulle den ikke klare hjemrejsen på en 14 dage? Det gik nok. Der var liv, lyst og fart over foretagendet. Lempeskovlene sang i luften, når vi svingede salt- lasten godt op under dækket, så man ikke risikerede, at lasten skulle forskubbe sig, når vi rigtig begyndte at sejle.

Man kunne få alt for en gammel skjorte

Vejret og klimaet i Portugal fik os nu ikke lige- frem til at tænke på jul. Varmt og dejligt var det. Kadrejerne lå på siden med deres små både og fal- bød appelsiner, figner og meget andet lækker- t. Havde man en gammel skjorte, kunne man få alt, hvad hjertet begærede af frugt. Og nu, da det stun- dede mod jul, forsynede man sig. Det ville jo skabe glæde derhjemme, når drengen kom med sådanne fine sager . . . det viste jo, hvor meget han tænkte på hjemmet.

Vi var fem mands besætning: kaptajnen, en stor, stærk ærøbo; styrmanden, lille og vims, ikke større

end tobak for en skilling; to ungmænd og mig, som agerede kok, et nemt stykke arbejde, for ingredien- serne var sparsomme og manglede tit, så det voldte ikke meget hovedbrud at lave middagsmaden. Og det havde det i grunden aldrig gjort i de elleve må- neder, vi var ombord. Spurgte man kaptajnen om penge, måtte man altid gøre nøje rede for, hvad man i det hele taget skulle bruge penge til. Og hvis man så vævede noget om sardiner, smør, tændstik- ker og lignende, så var der aldrig noget i vejen. Men kunne man ikke give en sådan proviantbetonet forklaring, var der omgående afslag. Ikke fordi det drejede sig om en formue, hyrerne var jo små. De to ungmænd fik hver 25 kroner om måneden og jeg 20 kroner. Men hvad der kunne spares i udbetaling til os, kunne jo trække renter i banken — og hvad der er sparet er fortjent.

Øretæverne hang i luften

Nå, afsejlingsdagen kom, det var den 8. decem- ber, vinden stod frisk fra nord, og det passede den gamle udmærket, for så kunne vi holde godt vester- ud, klar af landet. Vestenvinden, som vi håbede på, ville da være så meget bedre nordover, forbi Fini- sterre og videre over Biscayabugten. Desværre gik vinden over i nordost, og bed sig fast dér en hel uge. Det var den rene jammer. Den gamle rasede. Nu kunne vi bare æde væk på skidtet, for jo før kom vi på halv ration. Han havde f g . . . mig ikke bedt om modvind. Øretæverne hang i luften, og de faldt tiere og tiere. Styrmanden tog mig i for- svar, men det gjorde det ikke bedre, for han kunne også godt få nogle tærsk, hvis det var det, han var ude efter. Jo, den gamle var i hopla!

Julenadver, labskovs og næseblod

At „æskan“ også arbejdede sig læk, gjorde ikke sagen bedre. Det måtte være os, der var læk, sagde

den gamle, for „Margrethe“ kunne ikke sejle sig læk. Alligevel måtte vi pumpe dag og nat. Endelig den tiende dag faldt vinden om i vest, og nu gled vi sagte mod Kanalen. Humøret steg. Vi fik atter fuld ration beskjøter; men kød kunne vi selv skaffe, hvis vi ville ha' noget. Heldigvis var der jo nok af klipfisk om bord.

Den 23. december om aftenen passerede vi Lizard — og naturligvis glædede vi os over at være kommet så langt. Men desværre varer glæden aldrig så længe. Om morgenen den 24., juleaftensdag, friskede det op fra nordost. Sejl blev gjort fast. Der blev rebet ned, og ved middagstid lå vi kun for undertopsejl, rebet skonnertsejl og forestænge-stagejl. Ustandselig drev vandet over os. „Margrethe“ slingrede og tog nogle voldsomme overhalinger, så det var ikke noget nemt job at være kok. Julemaden skulle jo tilberedes.

I dagens anledning havde jeg fået udleveret et stykke kød — en drøj karikatur af mors dejlige flæskesteg, hvis maritime benævnelse udelades af hensyn til sarte læsere. Og så havde jeg en hel gryde kartofler. Nu gjaldt det bare om at få lavet en ordentlig gang labskovs.

Som bekendt ved kun kokken og den gode Gud, hvad labskovs er lavet af — og de tier begge to. Når „Margrethe“ væltede sig i søen, kneb det med at holde fast, og hver gang hun hev over, sjaskede vandet ud af gryden og ned i fyret, så det til sidst slukkede for mig. Og da også brændet blev vådt, kostede det mig store anstrengelser at få tændt op igen. Petroleum måtte jeg ikke bruge, så det var slet ikke så lige til. Efter utallige forgæves forsøg vidste jeg ikke bedre end at nappe kahytsslampen og hælde indholdet over brændet.

Men skipperen kunne lugte petroleum på mange miles afstand. Han kom farende langs dækket og spurgte mig, om jeg troede, han havde petroleum gratis. For så troede jeg saftusemig fejl. Og vupti Gine, hidsig som han var, plantede han sin store, firkantede næve midt i ansigtet på mig, så blodet sprøjtede ud af næsen og dryppede ned i labskovsen. — Men i mangel af engelsk sovs og soya satte det

en herlig kulør på middagsmaden. Juletanker eller juledrømme blev der ikke tid til. Ja, Gud ved, om jeg i det hele taget tænkte på andet end den rådne labskovs? I hvert fald var jeg meget, meget ked af det, og ønskede mig langt bort fra det forbandede skib med selve djævelen som skipper.

Gennemblødt til skindet var jeg, og eftersom vi ingen kakkelovn havde, var det en idiotisk tanke at drømme om at få tøjet tørret. På det strengeste havde skipperen forbudt os at rigge ovnen til i søen — og hvad skulle man i grunden fyre med? Den smule kul, vi havde, måtte kun bruges i kahytten. Hundekoldt var det, og den forbistrede nordvestenstorm samt kraftige sludbyger, der uafbrudt drev hen over skibet, fik os til at knagfryse. Nå, labskovsen blev i hvert fald færdig og serveret, og jeg hørte ikke mere om den ting før klokken syv om aftenen. Så ringede klokken agter, hvilket betød, at kokken skulle komme agterud.

Han drikker fan'æde mig brændevin som sød fløde

Dette usalige klemt på klokken fik mig til at blegne. Hvad var der sket? Skulle jeg ha' på tæven igen? — Og med bange anelser luskede jeg agterud. Heldigvis var den gamle i fint humør. Pludselig huskede han på, at det var juleaften, og i den anledning fandt han en flaske brændevin frem og bad mig kalde skibets besætning agter.

Stående i kappen med flasken og glasset uden fod (mesanskødeglasset) i hænderne ønskede han os alle en glædelig jul og drak for. Da jeg som de øvrige stak glasset ud, udbrød han: — Han drikker fan'æde mig brændevin som sød fløde! hvilket skipperen for resten også selv gjorde.

Rejsen fra Setubal til Frederikshavn tog fyrretyve dage — min værste rejse i de mange år, jeg sejlede. Heldigvis har jeg fejret jul på havet under bedre forhold. Dengang gik man ikke med fløjls-handsker — der blev aldrig tid til diskussion... skipperens højre næve fløj gennem luften... og så var det bal forbi. Men der skulle mere til for at kue mig.

Rasmus rømte...!

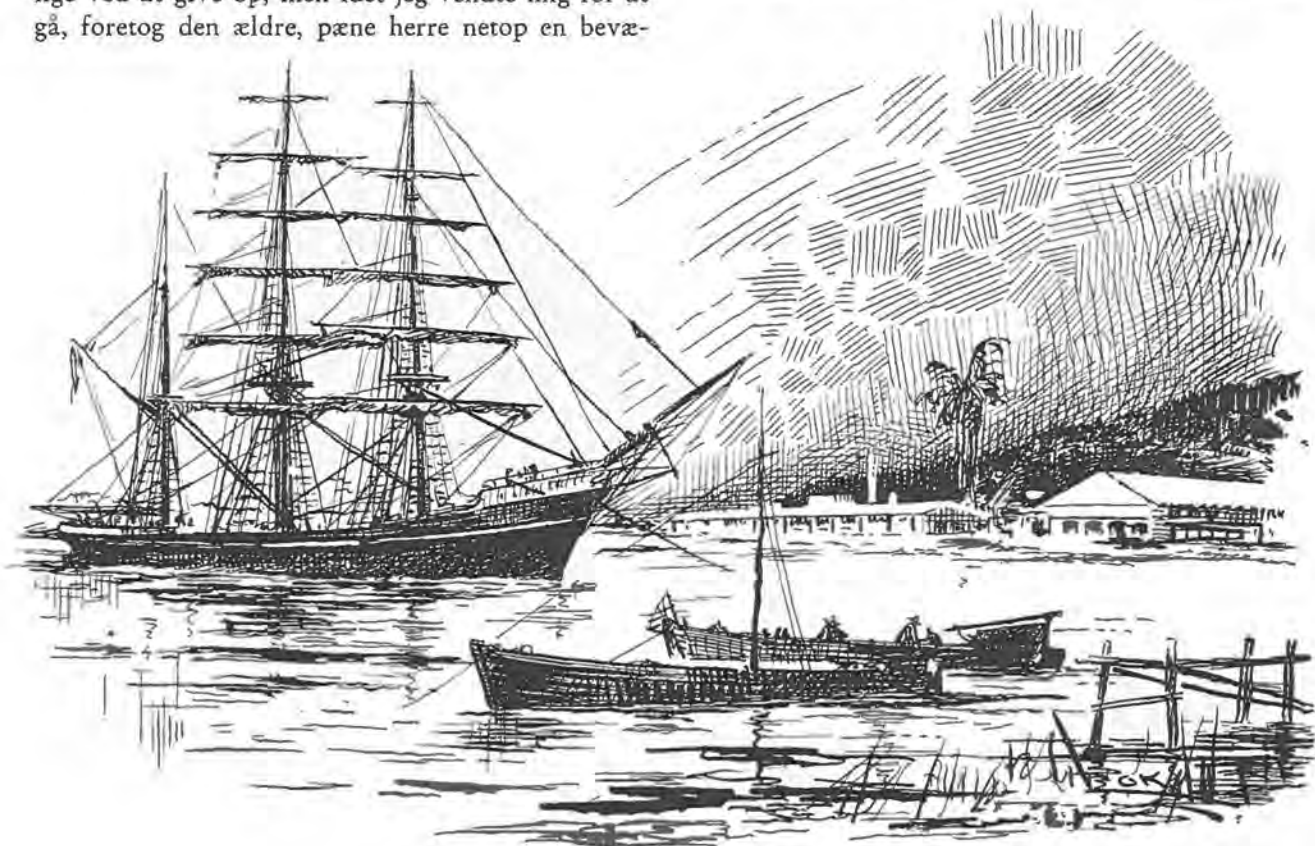
For et par år siden deltog jeg i et stort bryllupsselskab på landet. Da vi efter middagen strakte benene, fik jeg øje på en pæn, ældre herre, der sammen med tre andre herrer havde sat sig ved et bord, hvor de var i gang med at spille kort og havde det hyggeligt. Hans ansigt syntes mig bekendt — og alligevel, hvor skulle jeg føre ham hen? Jeg stod et stykke fra selskabet ved kortbordet, men da min nysgerrighed blev for stor, spurgte jeg vor vært, hvad den herre der, med det grå, krøllede hår, hed. „Jo, ser du,“ svarede han, „det er Rasmus Hansen fra Langeland, ham „Sydamerikaneren“, som de kalder ham — det er noget af min kones familie.“

Rasmus Hansen fra Langeland, gentog jeg for mig selv — Rasmus Hansen — men selv om jeg lod navnet løbe gennem hjernen adskillige gange, kunne jeg ikke forbinde det med nogen bekendt. Jeg var lige ved at give op, men idet jeg vendte mig for at gå, foretog den ældre, pæne herre netop en bevæ-

gelse, der med eet lod min hukommelse lyse strålende klar.

Jeg vil tro, han sad med dårlige kort på hånden, for pludselig førte han venstre hånd op og ruskede sig selv i venstre øre. Ikke blot et lille ryk, men voldsomt, som skulle han rive hele øret af. Nu stod billedet klart for mig: En ung, lyskrøllet matros, kraftig, en smilende rundkindet god kammerat, men een, der altid når han skulle skrive et brev (det var noget af det værste, han kunne blive udsat for) eller noget andet vanskeligt, ja, så rev han i sit venstre øre, som om det hjalp ham over vanskelighederne. En ung, pæn fyr, som var en pryd for den danske sømandsstand, dygtig som han var. Rasmus - skulle det virkelig være Rasmus, som for mange år siden rømte dernede i Puerto Cabello i Sydamerika?

Selv om det var mange år siden, stod hele affæren



Vi lå og lossede briketter fra Port Talbot.

nu for mig tydeligt og klart, da jeg så den lidt rød-ansigtede kortspiller. Affæren Rasmus' rømning. Det var dengang en sjældenhed, når en sømand rømte, og da slet ikke i et hul som Puerto Cabello. Men Rasmus gled altså der.

Vi lå der med en bark og lossede briketter fra Port Talbot i Bristolkanalen. Vi havde det godt om bord. Kaptajnen var en flink mand, og selvom 1. styrmand kunne være lidt skrap, så gik det hele med godt humør, og der var et dejligt kammeratskab mellem alle gutterne i ruffet. Men der var sket det med Rasmus, at han var blevet forelsket. Ikke bare sådan en løs forbindelse for en aften eller to. Nej, Rasmus var blevet dødelig forelsket i en mørk skønhed med gnistrende øjne, klare som tropenattens stjerner. Det var sådan set kærlighed på og med afstand. Den smukke vidunderlige skønhed kom ham nemlig ikke nærmere end i 5—6 meters afstand. I begyndelsen. Hun sad oppe på sin fars altar på 1. sal, og Rasmus stod nede på gaden. Rasmus kunne ikke sige et eneste ord på spansk, og jeg vil tro, at hun havde svært ved at forstå hans langelandske — men på en eller anden måde var forbindelsen kommet i stand. Nu så Rasmus jo ikke ilde ud. Med sit horgule hår, der særlig på de breddegrader er eftertragtet af det smukke køn, hans pæne skikkelse, hans altid noble påklædning o. s. v. havde selvfølgelig også gjort et godt indtryk på hende. Vi opdagede det hele ved, at han gik alene i land, og noget af hans friske måde at være på var forsvundet. Vi blev enige om at lure ham af, og en aften tog vi ham på fersk gerning. Han stod længselsfuldt under altanen, hvor skønheden sad, og så forelsket ud. Det var i en stille gade, og derfor vakte det også mere opmærksomhed end ellers, da vi kammerater støjende nærmede os mødestedet. Skønheden forsvandt øjeblikkelig fra altanen, og smækkede døren i med et knald. Vi stod og grinede fjollet ad Rasmus og hans elskede. Vi var jo unge mennesker med humøret på højkant. Kun Rasmus grinede ikke med. Stille og roligt slentrede han af sted og lod vore spydigheder hagle ned over sig, uden at han mælede et ord. Vi gik langsomt bag efter ham, men kun nogle få skridt, så så vi i skønhedens hus en port åbne sig, og der inde i gården var det yndigste springvand, stående midt i en flok palmer og blomster. „Hov kom med her,“ udbrød jungmanden pludselig, og pegede ind i gården, „det er jo her, vi henter ferskvand — der ved springvandet,“ fortsatte han. Vi så på hinanden, nåh, sådan; så var det altså derfor, at Rasmus godt kunne klare den alene med at hente vand i det lille vandanker, som han kørte på en trækvogn. Kun de første to gange var jungmanden med, så kunne Rasmus alene.

Ja ha, se nu kom vi virkeligheden nærmere. Vi gik ind i den smukke gård og så på lokaliteterne. Skønt var her, og stille. En herlig duft af lilier og andre skønne blomster kom os i møde, og betaget så vi på hinanden og nikkede forstående.

„Så er det vel herinde, han er blevet forelsket i hende,“ udbrød Morten, „her er da også lige stemning til den slags narrestreger, føj for pokker,“ sagde han og spyttede foragteligt ned i porten. Mortens pige derhjemme i Jylland var nemlig løbet af med en snedker i stedet for at vente år efter år på Morten, og magen til troløshed kunne Morten ikke glemme, langt mindre tilgive, det smukke køn. „Føj for pokker, al den ståhej for en pige, ikke hos mig,“ lagde han foragteligt til og slog afværgende ud med hånden. „Lad os komme ud her fra og hen et sted, hvor vi kan få en drink.“ Flokken drev af, og vi havnede hende i en shop, hvor der både var dans og spillebule og meget andet. Så kom dagen, hvor vi skulle sejle op til Gulf Port i sydstatene for at laste pitchpine til Buenos Aires. Det var henad formiddagen, da vi begyndte at gøre sejlklar, at vi opdagede, at Rasmus ikke var om bord. Han og flere af de andre havde i tropeheden sovet oppe på ruffet under redningsbådene, men ingen havde set Rasmus fordufte, og han vidste jo, at vi skulle sejle, så der var ingen anden mulighed end denne ene, han måtte være rømt!

Kaptajnen så betænkelig ud, da han hørte det. Rasmus rømt! Det var da den sidste af besætningen, man kunne tænke sig ville rømme. Denne rolige, støtte fyr, som altid passede sit kram — han skulle være rømt? — nej, der måtte være hændt ham et eller andet. 2. styrmand blev sendt i land for at søge efter ham. Byen var jo ikke så stor, så der måtte da være en chance for at få fat i ham, men alle vegne, hvor styrmanden henvendte sig, slog man ud med armene og trak beklagende på skuldrene. Ingen havde set Rasmus. Politiet søgte byen rundt, tolvderne hjalp til, havnekaptajnens folk gav et nap med — men Rasmus var som opslugt af jorden.

Vi kom ikke til at sejle den dag. Den gamle var sikker på, at Rasmus lå syg et eller andet sted, for at han skulle være rømt, nej, den tanke lå ham så fjernt. Vi blev alle sendt på eftersøgning om aftenen. Vi var inde i den skønnes gård ved springvandet, men alt var stille som i graven, ikke en lyd fra huset eller gården. Han var væk.

Vi sejlede næste dags morgen, en mand for kort.

Alt dette om Rasmus og hans rømning fo'r gennem mine tanker, medens jeg sad på en bordkant ved bryllupsfesten dernede på landet, og nu var han her, ældet, javel, men jo mere jeg så på ham, jo flere kendte træk kom der frem. Jo, det var ham. Igen-

nem disse mange år fra rømningen til i dag havde jeg hverken hørt eller set ham, og det var da ikke så underligt, at jeg fik lyst til at hilse på ham. Dette at have været sammen i et sejlskibsruf i omtrent to år er noget andet end arbejderen på en arbejdsplads, der kommer hjem i sit hjem hver aften og hver søndag og bliver skilt fra sine kammerater. Her var vi sammen nat og dag, hellig og søgn, og som her i vort skib, hvor vi i månedsvis lå der ude i søen og kun så himmel og hav, her trives en god kammeratskabsånd og bliver som ofte stor og stærk, og sådan havde vi da også haft det i vort skib, og ikke mindst mellem Rasmus og mig.

Rasmus og de tre andre kortspillere var i ivrig diskussion om spillet, da jeg nærmede mig deres bord. Jeg gik lige hen mod Rasmus, stak næven frem og sagde: „God dag, Rasmus.“ Han vendte sine blå øjne op imod mig, og langsomt og nølende kom det: „Godav.“ Så rystede han på hovedet og sagde dæmpet: „Ja, jeg kender Dem vist ikke.“ „Gæt engang,“ fortsatte jeg muntert. Han rystede svagt på hovedet og så spekulativ ud. „Godt,“ sagde jeg og pegede på mig selv. „Ernst — bark „North Hill“ — Puerto Cabello.“ Længere kom jeg ikke. Et stort smil trak sig over hans ansigt, og hurtigere end hans store korpus næsten kunne komme med, fo'r han op fra stolen, ja, han nærmest væltede bordet, så mig fast i øjnene, stak sin store behårede næve frem og rystede min, så hele min overkrop rystede med, og så kom det: „Næ, nu har jeg aldrig i verdens riger og lande haft magen til overraskelse, er det virkelig dig? Og jeg som havde hørt, at du var forlist rundt Hornet.“ Sindigt trak han nogle mønter op af sin bukselomme og smed dem på bordet. „Væ'sko,“ sagde han henvendt til sine kortspill-kammerater, „jeg betaler og ser glad ud.“ Vi gik hen et stille sted for at tale sammen, men stadig kom der mennesker og forstyrrede, og så tog vi en frakke på og gik ud i måneskinnet, og her begyndte jeg at få Rasmus' gådefulde rømning opklaret.

Først talte vi om gutterne fra dengang, om skibet, kaptajnen, styrmanden, om Charlie, ham skotten som aldrig gik i land, og som Rasmus senere havde mødt, og om så meget andet, men om Rasmus' rømning talte vi ikke — lige straks. Det var, som gik han uden om sagen ligesom katten om den varme grød, og det var egentlig dette, jeg først og fremmest havde interesse i at få at vide. Da vi havde slentret af sted et stykke tid, og der blev en lille pause i samtalen, sagde jeg derfor pludselig: „Du Rasmus, hvad med din rømning dernede i Puerto Cabello, hvordan gik det med den?“ Det var, som om en mørk sky kom over hans ansigt, og vi gik lidt ved siden af hinanden, uden at han sagde et



Vi blev enige om at lure ham af, og en aften tog vi ham på fersk gerning.

ord, men da han tankefuldt havde gået et stykke til, sukkede han dybt, så op mod himlen og sagde: „Hun døde — desværre.“ „Ja, vi ventede jo en hel dag på dig, før vi sejlede, kan jeg huske; den gamle ville jo stadig ikke tro, at du var stukket af fra skib og kluns og det hele,“ indskød jeg for at få ham i gang med at fortælle. „Ser du,“ begyndte han langsomt og så lige ud ad stien, vi gik på, „det var dengang, man var ung, og nu er det ikke værd at rive op i alt det, det er jo forbi for længst.“

Vi var på vej tilbage til hotellet og bryllupsfesten, og altså var jeg lige klog, og når jeg nu så gerne ville vide, hvordan han rømte, og hvor han rømte hen dengang. Da vi kom hen til hotellet, så jeg, at en del af dette ikke blev brugt til bryllupsfesten, og med lidt besvær fik jeg bænket Rasmus i hjørnet af en mindre stue. Vi fik to øller på bordet, og så så jeg Rasmus ind i øjnene og sagde: „Rasmus, fortæl så om dengang, du stak af fra „North Hill“.“ Igen så han betænkelig ud, men da jeg lagde til, „var det pigens skyld?“ rettede han ryggen og gentog stille: „Pigens skyld? Ja, for hendes skyld, jo, det var for hendes skyld, jeg rømte. Jeg traf hende første gang på hendes fars kontor, han var jo havnekapitajn dernede. Ja, du husker måske, at vi fik en stor sæk appelsiner af ham danskeren, som havde plantage uden for byen. Den var sendt ind på havnekontoret, hvor jeg blev sendt op for at hente den. Hun sad

deroppe på kontoret, da jeg bankede på, men da jeg spurgte efter appelsinerne, smilede hun et strålende smil og fortalte mig en hel masse uforståelige ting, du ved, det spanske sprog har jo ikke været det, jeg bedst forstod, ikke dengang i alt fald. Nu går det jo noget bedre," lagde han smilende til. „Hendes far indfandt sig kort efter, og han talte jo lidt engelsk ligesom jeg selv, og vi fik en samtale i gang. Pigen spurgte gennem sin far om forskellige ting, og jeg svarede, så godt jeg kunne. Til sidst tog havnekap-tajnen mig i håret og trak mig hen til pigen, der havde rejst sig, hun stak sine fingre igennem et par krøller, slog beundrende sine håndflader mod sit bryst og fortalte en hel masse, jeg ikke forstod. Ser du, det var begyndelsen til min rømning.“ „Ja, men hvordan kom du så langt, så du kunne aftale rømning? Du kunne jo ikke tale med hende,“ afbrød jeg ham. „Åh, jo,“ fortsatte han sindigt, „hver gang jeg hentede vand, blev jeg inviteret op til en forfriskning af hendes moder, og så ved du, så gik den på fingersprog og en blanding af dansk og engelsk, især når hendes far var hjemme. Hendes far talte alvorligt til mig nogle dage før, vi skulle sejle, og han tilbød mig et godt job, hvis jeg ville blive dernede, og så stak jeg af om natten, før dagen kom, hvor vi skulle sejle. Svigerfar hjalp mig gennem skoven, op i højlandet, hvor han havde en plantage liggende. Derfra kunne jeg se, I satte sejl og stak til søs.“

Rasmus skænkede sig et glas øl til og så stille frem for sig.

„Det var alligevel med lidt blandede følelser, jeg så jer forsvinde i horisonten. Det var næsten, som om jeg var ladet tilbage på en ensom ø, hvor jeg var eneste levende væsen, sådan følte jeg det den dag. Men så tog jeg fat. Jeg rystede „North Hill“ og kammeraterne ud af mine tanker og hjalp til på plantagen et stykke tid — og så blev vi gift, Maria og jeg. Så helt let gik det nu ikke, for jeg skulle først være katolik, men omsider lykkedes det, og brylluppet blev holdt med pomp og pragt, og lykkelige var vi, det skal ingen hemmelighed være,“ lagde han alvorligt til. „Livet på plantagen blev for mig lidt kedeligt i længden, det var jo noget andet end at hænge oppe på en rånok og kigge ned i det

klare vand, og en dag kom tilfældet mig til hjælp. En kystskonnert strandede dernede på kysten, ikke langt fra havnen, og blev opgivet, men den bjergede vi ved et held, fik den repareret og gjort sejlklar, og så havde jeg skib under fødderne igen — en dejlig fornemmelse. Min svigerfar og nogle andre betydelige mænd dernede hjalp mig i gang med pakETFart på Cuba og de andre øer dernede, og det var en god forretning, kan du tro. Alt så så lyst og strålende ud for os i mange år, men så, så kom jordskælvet.“ En mørk sky trak over Rasmus' ansigt, og han blev så bevæget, at han knapt kunne tale. „Jordskælvet?“ spurgte jeg uforstående.

„Ja,“ fortsatte han, „ikke jordskælv i den forstand, men min kone døde.“ Der blev en lang pause, før han fortsatte. „Vi havde fået to børn, først pigen Elina og så drengen Ole. Pigen mørk og sød som sin mor, drengen lys og lidt krøllet som jeg selv. Den dreng, den dreng, åh, hvor de alle dernede kælede for ham og ikke mindst hans egen mor, og alt dette, blot fordi han havde dette nordiske udseende. En tyfus-sygdom tog vores mor fra os, og vi var alene tilbage.“ Her overvældede sorgen ham, og han sad lidt, før han kunne fortsætte. „Elina blev gift og bor nu i Santos. Ole, der lærte shipping, er i London. Så gik jeg da og følte mig ensom dernede. Der var ikke noget, der mere bandt mig til stedet, og selv om jeg til tider havde haft hjemvé, så blev længslen efter det gamle land en dag for stor, så stor, at jeg solgte skuden og rejste hjem. Jeg byggede mig et dejligt hus derovre på Langeland, hvor jeg nu bor, og alle de gamle venner fra min ungdomstid er jo ikke døde endnu, så jeg har det hyggeligt derhjemme, kan du tro — og skulle din vej en dag falde forbi, så kom ind, jeg har både en god seng til dig og også noget at sætte på bordet, så hjertelig velkommen du gamle skibskammerat.“

Han rejste sig smilende op fra stolen og trykkede min hånd.

„Alt dette, jeg nu har fortalt dig, er jo ikke noget, jeg taler om ret tit. Der er noget herinde, der af og til gør ondt,“ føjede han til og pegede på sit bryst, „men aldrig fortryder jeg den dag, da jeg rømte i Puerto Cabello.“

ARVEN

En sørgmunter historie fra de gamle sejskibes dage om en kok, der blev snydt for en arv af en grim skæbne i en svigefuld skibskammerats skikkelse

Af H. S. NIELSEN

Kalenderen viste den 22. december. S/S „Hanne“ pløjede sig vej langs Australiens sydkyst i en afstand af kun få sømil fra kysten. På forlugen sad nogle af besætningsmedlemmerne og sludrede.

Lige i øjeblikket herskede der imidlertid tavshed. Mændene sad dybt hensunkne i deres egne tanker, som dog havde det tilfælles, at de drejede sig om den tilstundende jul og derfor vandrede i nøjagtig samme retning: mod nord til de kære derhjemme, der nu var i fuld gang med forberedelserne til den store højtid.

Selv om det ganske naturligt var forbundet med visse vanskeligheder at fremmane nogen form for virkelig julestemning med solen bagende fra en høj og skyfri himmel og et dybtblåt hav vuggende i dovne dønninger under sig, kunne de alligevel for deres indre øje se familierne derhjemme vandre af sted på juleindkøb gennem strålende oplyste og granpnydede gader, mens dejlig, hvid sne sagte dalede ned fra himlen og lagde sig som et tæppe overalt, så hele den milde og søde julestemning var fuldstændig . . .

Den gamle kok, der i en rum tid havde helliget sig stopningen af piben sin hele og fulde opmærksomhed, brød med tavsheden. Det var næsten, som havde han gættet, hvad det var, mændenes tanker kredsede om og nu syntes, det var på tide, at de igen blev lidt nærværende.

„Vi talte før om de besynderlige puds, som skæbnen kan finde på at spille os mennesker,“ bemærkede han henkastet. „Det har fået mig til — nu da jeg igen har den australske kyst for øje — at mindes en oplevelse, jeg havde for mange år siden.“ Han gjorde en lille pause, for mændene så kun ud til at høre efter med et halvt øre.

„I kender sikkert allesammen det gamle mundheld, der siger, at lykken smiler til ethvert menneske een gang i livet — men også kun een gang,“ fortsatte han lidt efter, idet han hævede stemmen. „Da jeg som ung kok var forhyret med barken „Queensland“ af London, ville min tur til at blive tilsmilet af fru Fortuna være kommet, hvis ikke en udspekuleret gammel slubbert ved navn Jim Hawkins var kommet mig på tværs. Når jeg tænker på, at jeg i dag kunne have levet i land som en velstående mand i stedet for at være tvunget til at jonglere rundt med gryder og pander om bord i denne gamle skude — ja, så kan mit blod den dag i dag komme i kog.“

Tilsyneladende var mændene nu ved at vende tilbage til virkeligheden igen. „Lad os høre den historie,“ sagde en af dem pludselig.

Kokken kastede et blik rundt i kredsen, og da de andre nikkede samstemmende, tog han et par dybe drag af piben og begyndte:

„Før sejskibene helt forsvandt fra havene, var jeg forhyret som kok på den engelske bark „Queensland“. På den rejse, jeg vil fortælle om, var vi bound for Melbourne med en stykgodsladning. Om morgenen, før

vi skulle afsejle, stod jeg i kabyssen i færd med at forberede middagsmaden, da skipperen — en sand kæmpe med et fysiognomi, der mest af alt mindede om en professionel bokser — kaldte mig ud på dækket.

„Se her, kok,“ sagde han, idet han pegede agterud, hvor jeg fik øje på et bur, der var fastgjort til styrbords-daviderne.

„Der befinder sig tolv kyllinger i det bur, og De alene har ansvaret for dem — pas lige så godt på dem, som De passer



„Det nytter ikke at råbe op!“ sagde Old Bill til skipperen.

på Deres nye, velpressede landgangstøj. Det vil vare omkring 70 dage eller mere, før vi får Melbourne-lodsen om bord, og De skal vide, at er der noget her i livet, som jeg sætter pris på, så er det kyllingesteg til middag om søndagen. Hvis nogen forgriber sig på mine kyllinger, vil jeg nødtigt være i Deres sted.“

Den følgende morgen blev vi bugseret ned ad Themsen, og et par dage senere var kystlinien helt forsvundet bag den grå horisont . . .

Vi havde fint vejr og konstant vind den første uges tid; men pludselig en eftermiddag sprang vinden det halve kompas rundt og satte ind med en voldsom orkan, så mandskabet fik hænderne fulde med at bjerge sejl — et arbejde, der helst skulle foregå i lyn-tempo, hvis ikke skibet skulle lide overlast.

En af gutterne ved fokkemasten var en gammel knark, som hed Bill Dawson, men som i daglig tale altid blev kaldt *Old Bill*, fordi der var flere om bord, der lød dette fornavn, og han så absolut var den ældste af dem. Han var kendt som en dygtig sømand, ja, det blev endog sagt, at hvad han ikke vidste om sejl og om at sejle i det hele taget — var ikke værd at vide.

Under den hårde tøm med at bjerge sejl, følte den gamle fyr sig imidlertid utilpas. Han insisterede dog på at fortsætte arbejdet, men da bjergningen var tilendebragt, listede han omgående ned i folkelukafet og kravlede til køjs. Han sagde, at han følte sig som et gammelt urværk, der var løbet ud efter at have tikket uafbrudt i snart 70 år og nu sikkert ikke kunne bringes til at tikke rigtigt mere.

Nu var det en uskreven lov om bord, at ingen var syg nok til at blive i køjen, med mindre han kunne fremvise synlige tegn på sygdom, f. eks. en brækket arm, et brækket ben eller alvorlige tegn på skørbug.

Da stormen næste morgen var løjet noget af, og Old Bill stadig ikke havde vist sig på dækket, begav skipperen sig derfor opbragt forud for at få rede på, hvad meningen var.

„Det nytter ikke spor at råbe sådan op,“ sagde Old Bill sagtmødt, da skipperen stod foran køjen og brugte mund, „jeg føler, at jeg er færdig, slidt op simpelt hen — mere er der ikke at sige om den ting.“

„Nå, det er der ikke,“ fnøs skipperen, „jeg kan i svage øjeblikke selv henfalde til samme følelse, men hos mig kommer pligten i første række, min egen personlige magelighed i anden.“

„Den samme indstilling har jeg også haft gennem et langt liv til søs,“ svarede den gamle stille, „men fra i dag agter jeg at indtage det standpunkt, at min egen person kommer i første, pligten i anden række.“

Skipperen brummede indædt et eller andet uforståeligt og beordrede så Old Bill til at knappe skjorten op, så han kunne undersøge ham. Han bankede på

hans magre bryst, lyttede gennem et besynderligt, tragtformet instrument til hans hjerte og erklærede sluttelig, at så vidt han kunne skønne, slog hjertet ikke helt, som det skulle. Han ville dog ikke mene, der var nogen grund til særlig ængstelse og sagde, at han i sit medicinskab havde nogle piller, som med garanti kurede alt fra kolera til sår efter rottebid. Hvis blot Old Bill ville tage et par stykker af dem, før han drak sin kaffe, ville han uden tvivl være i fuld vigeur igen i løbet af kort tid.

Om kaptajnens piller virkelig var det vidundermiddel, som han påstod, blev desværre aldrig opklaret, for Old Bill, der var en gammel, stædig rad, lod konstant pillerne gå udenbords, før han drak kaffen.

Nu var det almindelig kendt om bord, at Old Bill havde samlet sig en pæn lille formue. Han havde i sin tid været guldgraver i Australien, dengang der blev gjort store guldfund her. Han havde imidlertid ikke som største parten af sine kammerater ødet guldet bort — nej, han var lige så stille taget ind til Melbourne med byttet, og her havde han anbragt det i ejendomme. Når han ikke allerede dengang var holdt op med at sejle til søs, skyldtes det udelukkende, at han var alt for nærig til at give penge ud på mad hver dag, hævdede de af mandskabet, som kendte ham bedst.

Nu vil I sikkert give mig ret i, at gnierne af Old Bills type er de fleste søfolk imod, og om bord i „Queensland“ var skibskatten da også hans eneste ven. Når han spiste, sad den gerne lige ved siden af ham og delikaterede sig med de bidder, som den gamle ikke var i stand til at tygge med de få og elendige tandstumper, han endnu havde i behold.

Men dagen efter, han var kravlet til køjs, viste det sig til alles forundring, at han havde endnu en ven om bord. En anden gammel fyr ved navn Jim Hawkins, som ganske tilfældigt havde hørt skipperen sige til styrmanden, at Old Bill sikkert ikke havde langt igen, fik pludselig noget så forbandet travlt med at betro alle os andre, at han og Old Bill hørte til den gode, gamle type sømænd, som desværre var ved at uddø, og at han af denne grund følte det som sin pligt at gøre alt, hvad der stod i hans magt, for at Old Bill kunne genvinde helbredet.

„Hvad den stakkels fyr først og fremmest trænger til, er god og nærende mad,“ sagde han alvorligt, henvendt til mig. „Enhver kan sige sig selv, at en syg mand aldrig kan genvinde sit helbred, når han kun får kaffe, der smager som brændt tovværk, og saltet kød, som selv en sulten haj ikke vil gå i lag med af frygt for at brække tænderne.“ Han sukede dybt og fortsatte: „Men strengt er det at se på, at en god ven og skibskammerat sygner hen af mangel på ordentlig næring — især når der er nok af dejlige kyllinger om bord.“

Et par dage senere kom en af mændene ind i kabyssen til mig og sagde, at Old Bill havde noget meget vigtigt, han gerne ville drøfte med mig.

Jeg har åbenbart ikke set særlig begejstret ud, for manden, der overbragte mig meddelelsen — det var iøvrigt en anden nordbo, en nordmand — følte sig foranlediget til at bemærke, at det ville være stor synd, hvis en døende skibskammerats bøn, måske hans sidste, ikke blev efterkommet.

Naturligvis måtte jeg give ham ret i denne betragtning, og ved fire glas på eftermiddagsvagten, da jeg regnede med, at de andre gutter sov, begav jeg mig forud for at få opklaret, hvad det var, den gamle fyr havde på hjerte.

Da jeg trådte ind i lukafet, lå han og læste i bibelen, stablet op i køjen med puder og tæpper.

„Sæt dig ned og hør efter, hvad jeg har at sige dig, kok,“ sagde han og lagde bogen til side.

„Spyt kun ud, Bill,“ svarede jeg, „men fat dig så vidt muligt i korthed — jeg er nemlig i færd med at lave lobescoves til skipperen, skal jeg sige dig.“

Den gamle nikkede. „Hele mit liv har jeg været noget så forbandet nærig,“ begyndte han med hviskende stemme. „I stedet for at bruge af mine surt erhvervede penge og gøre mig livet behageligt, har jeg stædigt puget dem sammen som den værste gnier. Men mens jeg har ligget her i køjen med vrøvl i hjertemekanismen, og det ser svært ud til, at mit livslys snart skal slukkes, har jeg givet mig til at tænke tilbage på mit liv og er kommet til den erkendelse, at det kun har bestået af een lang række af forspildte dage. Nu er det imidlertid for silde at ændre noget derved, og derfor har jeg også fattet den beslutning at skille mig af med alt mit jordiske gods, før jeg skal syes ind i en las gammel sejdug og sænkes i havet.“

„Du bliver sikkert snart rask igen,“ forsøgte jeg at indvende, „og hvis du samtidig beslutter dig til at lægge op, kan du leve mange år endnu og selv få brug for dine penge.“

„Nej, kok, du er helt galt på 'en,“ sagde den gamle mand og rystede på hovedet, „jeg ved bedst selv, hvor det bærer hen, og netop derfor er det min sidste vilje, at alt, hvad jeg ejer, såvel mine penge som nogle ejendomme i Melbourne, skal tilfalde min gode ven og skibskammerat: Kokken ombord i barken „Queensland“!“



På min sidste rejse gik jeg en dag i land i Shanghai.

I nogle minutter var jeg ganske som himmelfalden og fuldstændig ude af stand til at sige noget som helst. Jeg sad blot med Old Bills ru og barkede næve i min. I tankerne så jeg mig selv sidde i bar'en på Melbournes bedste hotel, mens underskønne kvinder tilkastede mig ømme blikke, og en hel stab af tjenere sværmede omkring mit bord . . .

Old Bills hviskende stemme afbrød dog pludselig den skønne drøm. „Men den ene tjeneste er den anden værd,“ hørte jeg ham sige, „det er en god gammel leveregel, ikke sandt, kok?“

„Jo, selvfølgelig Bill, du har ganske ret,“ svarede jeg, „og derfor skal du også sige til, hvis der er et eller andet, jeg kan gøre for dig.“

„Tja, ser du,“ begyndte han langsomt, „mænd, der ved, de snart skal herfra, får ofte nogle besynderlige indfald, har jeg ladet mig fortælle, og jeg har da også selv ligget og fanget en sær grille. I de sidste par dage har jeg næsten kun kunnet tænke på, hvor vidunderligt det ville være endnu en gang at få kyllingesteg.“

Da det gik op for mig, hvad det var, den gamle var ude på, følte jeg det, som sank hjertet helt ned i skoene. Selv om jeg virkelig dristede mig til at forgribe mig på en af kyllingerne, stod det for mig som intet mindre end en gåde, hvordan jeg skulle bære mig ad med at slippe godt fra et sådant tyveri, når jeg vidste, at skipperen personlig talte dem mindst 3—4 gange daglig. Hans advarende ord om mit ansvar for de forbitrede kyllinger havde jeg ikke glemmt, og jeg vidste

jo, at han kunne være en opfarende og brutal herre, når det stak ham. Jeg havde selv overværet, hvordan han en dag slyngede en ellers stor og stærk hollænder flere meter hen ad dækket, fordi han var en streg ved siden af kursen.

„Det eneste ønske, jeg endnu har tilbage i denne verden, er at få kyllingesteg li'som skipperen,“ vedblev den gamle og slikkede sig om munden blot ved tanken om denne nydelse.

„Jeg håber da kun, det er din spøg,“ sagde jeg med et blegt smil, „du ved jo lige så godt som jeg, at kyllingerne er skipperens private, og at han våger over dem som en drage.“

„Jeg havde ikke ventet, at du ville løbe fra dit ord!“ råbte den gamle helt ophidset.

Indtil dette øjeblik havde Jim Hawkins tilsyneladende slumret roligt og fredeligt i køjen over Old Bill; men nu vågnede han pludselig op og stak hovedet frem.

„La' vær' med at hidse dig op, Bill,“ gryntede han, „jeg skal nok forklare kokken, hvordan den sag lader sig ordne.“

Med disse ord klavrede han ned, anbragte sig på Old Bills skibskiste og tændte sin gamle, sure snadde.

„Hør nu her, kok,“ begyndte han, „jeg forstår så udmærket godt dine betænkeligheder, vi kender jo alle skipperens temperament og ved kun alt for godt, at han vil lave et allerhelvedes postyr, hvis en af hans kyllinger forsvinder sporløst. For at undgå enhver form for ballade, må vi altså ha' fat i kyllingen på ærlig vis: den må simpelt hen erklæres for uegnet til menneskeføde af skipperen i egen, høje person!“

„Og hvad har du så tænkt dig at gøre for at få ham til det?“ spurgte jeg hånligt, „hvis der ikke var så langt til nærmeste havneknejpe, skulle man tro, du var plørefuld. Dit forslag er med et mildt udtryk komplet idiotisk!“

„Jeg bad dig om at høre efter, ikke at komme med kommentarer,“ svarede Jim med sit elskeligste smil, „jeg ved nok, hvad jeg taler om. På min sidste rejse gik jeg nemlig en dag i land i Shanghaj for at se lidt på livet i den kinesiske bydel. Bedst som jeg gik og daskede omkring, fik jeg øje på en sammenstimlen af kvinder, og da jeg kom nærmere, blev jeg klar over, at de flokkedes omkring en forretning, hvorfra der solgtes kyllinger, som var anbragt i bure udenfor. Da en ældre kone ønskede sin kylling slagtet, greb den handlende den med et snuptag og stak den i hovedet med en nål. Aldrig har jeg set en kylling dø så stille og roligt — og så hurtigt. Og hvad der næsten var det mest bemærkelsesværdige: der var ikke det mindste mærke at finde efter stikket . . . Ser du, kok, derfor er det, at jeg vil foreslå, at du i morgen, når du fodrer skipperens kyllinger, har en nål ved hånden og bruger

den lige så fikst som kineseren, jeg lige har fortalt dig om. Når skipperen får at vide, at det arme kræ er kreperet, vil jeg holde ti mod en på, at han siger, du omgående skal hive den overbord!. Det er jo nu engang sådan, at de fleste mennesker ikke kan tænke sig at spise kød af selvdøde dyr, med mindre de da er lige ved at dø af sult.“

Da jeg havde tænkt lidt nærmere over forslaget, måtte jeg indrømme, at det slet ikke var så dårligt endda, og da jeg næste formiddag som sædvanlig begav mig hen agter for at fodre kyllingerne med resterne fra morgenmaden, var jeg bevæbnet med en af seilmagerens nåle.

Jeg kunne høre, at skipperen på skansen netop tog den helt store tur. Hvad grunden var, ved jeg ikke, men det var i hvert fald styrmanden, der måtte stå for skud, blev jeg klar over. At skipperen var optaget, passede mig imidlertid fortrinligt.

Så snart kyllingerne opdagede mig, strakte de halsene ud mellem burets tremmer for at se, hvilke lækkerier jeg havde med til dem. Den mest ivrige, som stak hovedet længst frem, tabte dog meget hurtigt interessen for det hele — den glippede blot lidt med øjnene, før den ganske stille rullede om på ryggen uden så meget som en lyd . . .

Da jeg kom tilbage til kabyssen, trængte jeg til noget at styrke nerverne på, og jeg lavede mig derfor en kop ekstra stærk kaffe af skipperens private beholdning. Så tændte jeg min pibe og satte mig til at vente. Jeg havde nemlig ikke tilstrækkelig mod til at fortælle skipperen om kyllingen, før jeg kunne regne med, at han var faldet så nogenlunde til ro igen efter sammenstødet med styrmanden.

Efter en halv times forløb besluttede jeg mig til at vove forsøget og begav mig hen agter for at overbringe den triste nyhed.

„De siger, at en af kyllingerne ser ud til at være syg,“ sagde han brøstigt, „hva' fa'en har De da givet den at æde?“

Før jeg kunne nå at svare, sagde han affærdigende: „Jeg vil selv se på den.“

Aldrig så snart havde han kastet et blik på kræet, før han med et ryk vendte sig om mod mig og brølede: „De er et fjols, den er jo død som en sild — det kan selv en blind se!“

„Ønsker kaptajnen den serveret til middag?“ spurgte jeg spagfærdigt.

„Nej, fanden ta' mig, om jeg gør,“ snerrede han, overbord med den — måske er den kreperet af et eller andet smitsomt.“

Den dag gav jeg afkald på min sædvanlige eftermiddagslur og lukkede mig i stedet inde i kabyssen for at plukke og tilberede kyllingen, så Old Bill kunne få den serveret om aftenen. Da jeg var færdig med for-

beredelsene, og den var klar til lige at putte i gryden, begav jeg mig forud og fortalte den gamle fyr, at det, han havde ligget og fantaseret om i flere dage, ville gå i opfyldelse samme aften klokken syv. Jeg sagde endvidere til ham, at såfremt han følte sig stærk nok dertil, ville det efter min mening være det bedste for alle parter, hvis han indtog festmåltidet hos mig i kabyssen, hvor han kunne nyde det i fred og ro uden forsultne øjne til at misunde sig hver mundfuld.

„Jeg kommer, om jeg så skal kravle på knæene,“ svarede han med et stort smil, idet han greb min hånd og gang på gang takkede mig for min venlighed . . .

Klokken seks lagde jeg kyllingen i gryden, tændte min pibe og satte mig til at fundere over, hvad jeg ville have størst udbytte af med hensyn til Old Bills ejendomme i Melbourne. Huslejen, der indgik regelmæssigt hver uge, ville jo være rar nok at indkassere, men på den anden side ville jo før eller senere det tidspunkt komme, hvor lejerne mødte frem med krav om forbedringer, reparationer o. s. v., hvilket for mig kun ville være ensbetydende med store udgifter. Da jeg nøje havde gennemtænkt sagen og vejet for og imod, traf jeg den beslutning at sælge så hurtigt som muligt for højeste bud.

På dette stadium af mine overvejelser kastede jeg et blik på mit ur og blev helt forfærdet ved at opdage, at klokken var et kvarter i syv. Det slog samtidig ned i mig, at jeg fuldstændig havde glemt Old Bills ønske om at få et glas vin til maden. Nu lå den flaske, jeg havde tænkt at spendere på den gamle, uheldigvis i pantry'et agterude, og da jeg var på vej hen for at hente den, hørte jeg fra halvdækket Jim Hawkins drævende stemme, ustandselig afbrudt af høje latterbrøl. Nå, tænkte jeg ved mig selv, Jim er åbenbart ved

at fortælle nogle af gutterne en af sine utallige historier.

Før jeg nåede pantry'et, slog skipperen imidlertid en klo i mig, som man siger. Han kunne ikke finde sit cigarfuttural, sagde han, og jeg måtte hjælpe ham med at lede efter det. Efter få minutters søgen fandt jeg det — på boghylden i hans egen kahyt.

Da jeg kom tilbage til kabyssen med vinen, var Old Bill ankommet.

„Velkommen,“ sagde jeg, „sid ned og gør dig det behageligt, mens jeg retter festmåltidet an.“

Jeg løftede låget af gryden, greb forskærerkniven og en stor ske og halede op af gryden — ikke en lækker, brunstegt kylling, som jeg vel med rette kunne have ventet, men — *en gammel støvle!*

Jeg blev så befippet, at jeg igen lod den dumpe ned i gryden, hvor den havnede med et plask, så skoldhed væde sprøjtede op på os begge.

Om den gamle bandede? Det er et mildt udtryk. Aldrig før eller siden har jeg hørt en så udsøgt samling skældsord på een gang. „Det er den mest beskidte streg, jeg har været ude for i mit lange liv,“ sluttede han, helt stakåndet, „men den, der ler sidst, ler bedst, dit kalveknædede skvadt af en kok — din lumpne streg skal komme til at koste dig en formue!“

Old Bill drog sit sidste suk, da vi gled op ad Yarrafloden til Melbourne. Da skipperen åbnede hans skibskiste, fandt han øverst den gamles testamente, i hvilket han efterlod 700 gode engelske pund til „sin trofaste ven og skibskammerat Jim Hawkins“. Ejendommene havde han testamenteret til en restauratør i Melbourne, hos hvem han gennem flere år havde fået gratis forplejning, før han blev en velstående mand gennem sit guldfund . . .“



Jeg løftede låget af gryden, og op hev jeg — —!

En henrettelse til søs

LILLEJULEAFTEN

Af CHR. PETERSEN

Jeppes blev sendt ombord i Hamburg, hvor vi lå og lastede! Som ganske lille var han blevet berøvet evnen til nogen-sinde at blive far! Jeppes var en gris, eller rettere, efter operationen, en galt. Da han mønstrede, var han kun tre måneder gammel. Det viste sig hurtigt, at det med ikke at kunne blive far, ikke havde noget med tabet af frækthed at gøre, nærmest det modsatte! — Vi afgik fra Hamburg i begyndelsen af oktober, med Østafrika som mål. Vort skib var ikke særligt stort, en bark på tolv hundrede tons, hjemskrevet på Fanø. Nogen racer var den ikke, men med alle kludene hængt på kunne vi dog narre den op på tolv miles fart, så, hva, vi fulgte da med. — Nå, men tilbage til Jeppes. Inden tømmersmanden ragede uklar med ham, havde han lavet et sødt lille hus til Jeppes, næsten altfor sødt og hvad der var værre, altfor lille. „Tips“, som tømmersmanden kaldtes i sejskibe, havde ingen følelse med en grises udvidelsesmuligheder, men til gengæld havde skipperen det. Han havde sejlet sammen med mange af Jeppes racefæller. — Øverst i forlugen lå et mægtigt, tomt vinfad, meget solidt. Vi havde sludret om, hvad det mon skulle bruges til, det viste sig at være det, skipperen havde bestemt som Jeppes „villa“! —

Vi arbejdede os syd over. Det varede ikke længe, før Jeppes blev de flestes kæledægg, kun førstestyrmand, Tips og en irsk matros, havde ikke noget tilovers for ham og hvorfor? Jo, fordi Jeppes lagde sine „visitskort“ overalt på styrmanden hvidskurede dæk, fordi han åd Tips' kiler ud af lugerne, og sidst, men ikke mindst, fordi han havde ædt irlænderens sydvest! Ingen af disse herrer kunne tilgive! Jeppes var revnende ligeglad! —

Så ville skæbnen, at en af ferskvandstankene blev læk, ydermere den største af dem. Vi måtte derfor søge ind til Azorerne for at få tanken repareret. Her kom Jeppes onde ånd ombord i en lille barmåset, langhalet abes skikkelse. Det var andenstyrmand, der havde købt den, og det, den havde kostet ham, var kun en brøkdæl af det, den senere fik lavet regninger på! Dette lille bæst var udrustet med en snuighed og opfindsomhed, der gik over alle grænser! — Kort efter afgang fra Azorerne sad skipperen og legede med aben, som var blevet døbt Joe, den syntes så kælen, *krøb helt ind til ham*, men falsk var hele komedien! Skipperen slap aben et øjeblik, tog sin prismekikkert, som ingen andre vovede at røre, smed bæreremmen over skulderen og gik

op på ruftaget. Det yderste fyrtårn blev pejlet; han lagde kikkerten fra sig og gik ind i bestiklugafet. Inden rorgænger eller nogen anden kunne hindre det, havde Joe fået kikkerten om halsen og et minut senere sad han oppe i stor-toppen og kikkede ned på den rasende skipper; men med kikkerten omvendt, således at Joe, ganske vist uden at vide det, fik raseriet på afstand! Skipperen hentede sin riffel, og netop som han havde Joe på kornet, kom han i tanker om, at han ville miste kikkerten, hvis han skød Joe. Aben var ikke spor nervøs, han så sig godt omkring og ofrede megen tid på Jeppes, som rokkede rundt på fordækket! Andenstyrmand indfandt sig og tilbød skipperen at hente kikkerten, imod at Joe slap med en advarsel; tilbudet blev modtaget.

Styrmanden hentede en håndfuld nødder, hvorefter han entrede op til Joe... Joe vendte kikkerten imod ham og blev siddende. I god tid viste styrmanden forhandlingsmidlerne frem. Da Joe slængede kikkerten om på ryggen, gav det et gisp i skipperen, der var bud efter hans klenodie. Styrmanden og Joe kom hurtigt til en forståelse, skipperen fik kikkerten, Joe nødderne og alle var glade. Den slags numre lavede Joe dagligt, det var mere sjældent, at de forløb så billigt for styrmanden.

Efter at have passeret Ækvator skiftede Joe sine drillerier over til Jeppes, det var dog ikke altid, de gav bonus. Det frydede førstestyrmand og Tips, når Joe havde held med sig. Joe havde fundet på at sætte sig på Jeppes vinfad, så sparkede Tips i bunden af det, Jeppes vågnede og kom ud; såsnart han havde forkroppen udenfor, sprang Joe på ryggen af ham og holdt fast i hans øren, så gik det i galop hen ad dækket, med korte arrige hvin fra Jeppes og et gnæk-kende, hoverende grin fra Joe! Den fornøjelse varede dog ikke længe, Jeppes var ikke nær så tykhovedet, som Joe antog ham for. Naglebænken rundt stormasten var lidt højere end Jeppes, han havde passeret den mange gange og fandt nu på at gå under den med fuld fart, med det resultat, at Joe med et øredøvende vræl slog en baglæns saltomortale til Jeppes & Co.s store fornøjelse.

Alt forløb, som det plejer i et sejskib på langfart. Jeppes voksede sig større og federe, Joe kun mere fræk. Men så helt uventet blev Joes frækhed totalt knækket! Det skete, da vi en dag lå med vindstille, at der kom albatrosser tæt hen til os, og vi begyndte, som skik er, at fange disse store søfugle med trekant og line. Dette redskab er meget primi-

tivt, dog samtidig meget effektivt. Det består af en åben messingtrekant, hvori en stærk line bliver anbragt i to af hjørnerne, og på de frie ben bliver der surret tyndskåret flæsk. Ved at hugge efter flæsken får albatrossen sit krumme næb i den spidse ende af trekanten og kan ikke få det fri igen. I løbet af en time vraltede femten af disse havets stolte flyvere rundt på dækket, til førstestyrmands store forargelse, da disse væsener også lagde „visitkort“ overalt! Der var ingen fare for, at fuglene skulle flygte, bag den høje skanseklædning kunne de ikke få luft under vingerne. Det var dog Joe, der var mest interessant at iagttage. Da den første albatros blev hevet indenbords, fløj han op i rigningen og gemte sig, rystende af skræk. Dette var et bevis for, at hans dødsfjender måtte være store fugle i skovene. Da Tips hentede ham ned, sagde han, at han kunne føle hele Joes lille, drilske legeme ryste af dødsangst! Da var Joe meget, meget lille.

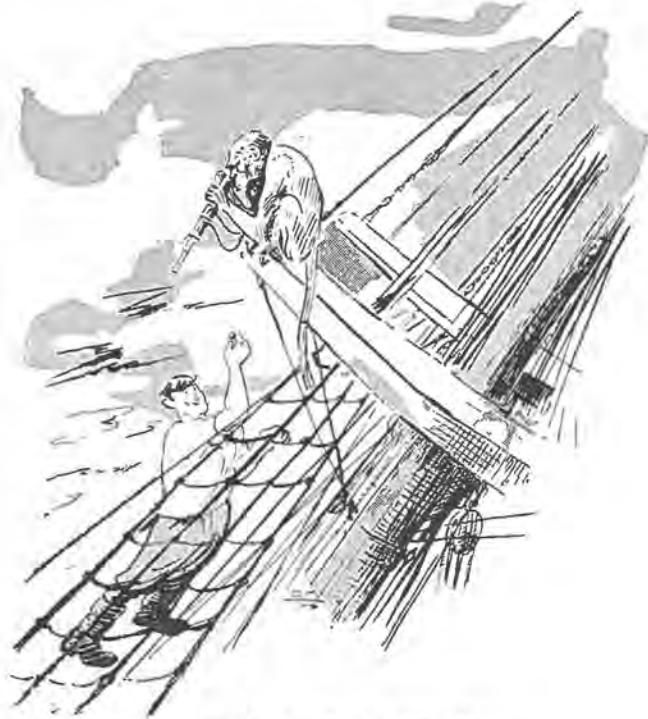
Til gengæld var Jeppe noget helt andet. Smækformærmet kom han med arrige grynt galopperende hen mod albatrosserne. Der blev et mægtigt postyr. Jeppe puffede til dem med trynen, fuglene vraltede, så godt de kunne, ud til siderne. Det var lige noget, der passede Jeppe, medens Joe, ved al den flagren og skrigen, var ved at dø af skræk. Det gik helt godt et stykke tid, til luften blev flænget af et infernalsk grisehyl. En albatros var af vanvare kommet til at give Jeppe et dask over trynen med den ene mægtige vinge, af sted for Jeppe med en bloddryppende tud, ind i sin elskede tønde og vendte demonstrativt halen, altså gumpen, ud mod tilskueren.

Sådan forløb en fjorten dages tid med de sædvanlige små skærmydsler. Så oprandt den dag, vi havde set frem til, nemlig stegte albatrosser. Vor erfarme, joviale kok, en christianshavner, havde fået narret så meget gammelt brød i dem, at de skulle være gode, særligt de unge smagte dejligt. Der blev dog, for at holde Joe i skak, efterladt tre levende fugle.

Omsider var vi på vej nord over langs Afrikas østkyst mod Ækvator igen — og mod julen, to dele, der er meget svære at forene! Dog — jul er jul for os nordboere, uanset, hvor vi befinder os, og vi glædede os til den! Skipperen havde ord for at være en knag til at skabe julestemning, så det skulle nok gå —!

Ham, der med livet som indsats skulle ofre en stor part til stemningen, traskede rundt i lykkelig uvidenhed om sin skæbne!

Således forløb alt i fryd og gammen til de sidste tre albatrosser blev aflivet, derefter var al fryd på Joes side. Albatrosserne var ikke nået at blive kolde, før Joe blev varm, meget varm, han havde så meget at indhente og ret skal være ret, han gik til „problemerne“ med en masse energi! Det var ikke småting, der blev ofret på „Davi Jones“ alter! — Denne lille gavtyv nåede en dag at få røjlafaldet lusket af naglebænken, så råen landede med et smeld, begge noker hang hver for sig invalide i toplenterne. Dette satte punktum for Joes venskab med førstestyrmand og sejlmaskeren, delvis også med Tips, som nu måtte arbejde med at få en ny rå gjort klar. Han bandede Joe langt ind i det mørkeste „Hell“; havde han fundet ham i lag med noget



Styrmanden og Joe kom hurtigt til forståelse.

lignende, er der ingen tvivl om, at Joe ville være blevet „likvideret“!

Da vi nåede den 22. december, befandt vi os på en solbagende breddegrad, og her skulle forberedelserne til julen iværksættes. Hvis skipperen kunne skabe julestemning her, måtte han være en troldmand. Det var desværre også her, at Tips skulle vise sin færdighed som „skarpretter“, det job var han selvskreven til! Der var ingen af os, der hentydede til denne forestående oplevelse med eet eneste ord. Når Jeppe med små glædeshvin kom springende og gned sig op ad os af bare velvære og hygge, så vi en anden vej! Vi åbnede ikke for de tanker, der faktisk beherskede os og var ens, nemlig: Af os alle levende ombord var Jeppe uden sammenligning den *mindst* syndefulde, og *han* var den, der var dømt til døden for at behage os på denne ene aften! Det var så trist, eftersom Jeppe efterhånden kun havde venner på et par stykker nær. Irlænderen havde glemt sydvesten, styrmanden var blind for „visitkortene“, kun „Bødlen Tips“ havde endnu så tilpas meget imod Jeppe, at han uden større samvittighedsnag kunne jage kniven i ham. —

Næste morgen stod det hele klart for os, at *nu* var det alvor, ramme alvor. Tips havde to af kokkens bedste knive under slibning, to grædende drenge gik på skift for at dreje slibestenen, det skal tilføjes, at de var „tvangsindlagte“!

Bødlen kyniske bemærkninger i forbindelse med den forestående henrettelse fik drengene til at nedlægge arbejdet, men andenstyrmanden, som ikke heller elskede Jeppe, ordrede dem til at fortsætte. Ved middagstid lå temperaturen omkring de 35, der skulle en god portion fantasi til for at komme i julestemning. Det gjorde det ikke lettere, da bødlen, efter at have slebet knivene, gav sig til at rejse „skafottet“! — Tidspunktet for „udslettelsen“ var sat til den 23. kl. 5.00, det tidlige tidspunkt var valgt for at blive færdig med slagtingen, inden solen tog for hårdt fat, og

for at få „liget“ ophængt under dæk i skibets køligste rum hurtigst muligt!

„Skafottet“ bestod af to bukke, hvorpå der blev fastsømmet en platform. Under den ene ende af denne blev der anbragt en ballie til opsamling af Jeppes uskyldige blod. Vi skulede ondt til bødlen og hans forberedelser, Jeppe var gået til køjs i lykkelig uvidenhed om sin udslettelse. — Oppe fra rigningen gloede Joe uforstående på al den aktivitet, men glemte ikke sine numre!

Så oprandt den dag, vi havde gruet for. Tips, andenstyrmand, kokken og en tvangsinlagt ungmand stod klar til angreb kl. 4.50! Det var ved at dages, men Jeppe sov trygt! — „Sadisterne“ nærmede sig forsigtigt Jeppes villa, bødlen bevæbnet med en kortskafet mukkert. Han stillede sig med et ben på hver side af tøndens, gav andenstyrmanden et signal, derne satte en støvlesnude i tøndens bund. Jeppe vågnede, strakte sig, gav et par veltilfredse grynt, *de blev de sidste livstegn fra ham!* Da han havde hovedet udenfor, faldt mukkerten med en ækel, kvasende lyd. Slagteren handlede hurtigt og koldblodigt, omgående blev den bedøvede Jeppe bragt på skafottet, kort efter væltede hans unge, lyse blod ned i baljen — altså Jeppe var død! Bødlen og hans håndlangere var oversprøjtet med Jeppes blod, jeg kom selv til at se rødt og vendte derfor ryggen til „sadi-sterne“, kom derved til at se lige ned på Jeppes afskårne hoved, som lå der på et fad! Det ene øje var lukket, det andet stirrede fortvivlet spørgende op på mig. Jeg måtte gå, kunne ikke holde det ud, og det var der forresten ikke mange af besætningen, der kunne! — — — Skipperen og hovmesteren havde lynende travlt med noget, der lyste af hemmelighed, sejlmageren var med i aliancen. Duft, vi ikke havde fornemmet i lange tider, kom bølgende ud fra kabyssen. Helt bortset fra „drabet“ så det ud til, at der kunne blive julestemning trods de 35 grader! Det blev juleaftensdag, vi glædede os til frokosten, vi var enige om at forsyne os rigeligt, så vi ikke behøvede andet end at *skæve* til Jeppe ved middagen, som var sat til kl. 20. — Skipperen havde arrangeret det således, hvad middagen angik: Førstestyrmand, hovmesteren og Tips skulle spise i salonen, andenstyrmand, sejlmager og kok spise med os forude. Bådsmanden tog vagt med en rorgænger og udkiksmand, hvorefter bådsen spiste agter og gutterne forude. Denne ordning passede os udmærket, så slap vi for at få noget ødelagt ved at have „bødlen“ til bords!

Frokosten var pragtfuld. Nu havde vi i mere end to måneder kun set salt kød, salt eller tørret fisk, en enkelt *dåse* kød, kiks og tørrede kartofler, som både hverdags- og søndagsmad! Men i dag — jo skipperen havde virkelig rullet sig ud og åbnet for dåsekælderen! Her var blodbudding, laks, hummer, leverpostej, spege- og rullepølse, grisesylte, benfri sild og tre slags ost, kokken havde bagt både rug- og franskrød! Vi tog for os af retterne, for som sagt at undgå Jeppe senere. Der var sat to skilte op ved lukafsøren, disse skilte sagde, at vor messe ville være aflåset fra 17 til 19.30. Det lød spændende. Endvidere stod der, at det var fridag fra middag, med undtagelse af det mandskab, der var påkrævet til manøvrer.

Joe havde fået hele sin selvtilid og frækhed tilbage, så

vi så frem til en jul fuld af numre, men dette havde sejlmageren forudset og fik sat en meget effektiv stopper for Joes „juleoptræden“, idet han afslørede sig som en lille troldmand. Han lavede en hanefod af flagline mellem for- og stortop i højde med bramsaling. Så hentede han fra sit værksted „noget“, som han havde i en pose, entrede derefter op i riggen, hvor han arbejdede ihærdigt en halv snes minutter, medens vi iagtog ham undrende. Han anbragte en svivel i enden af hanefoden, deri var splejset endnu et stykke flagline, og så kom overraskelsen!

Sejlmageren åbnede for posen, og ud svævede en fuldvoksen albatros med udspændte vinger, den svage brise fik den til at bevæge sig i gratiøse duvninger. Da Joe så den, var det slut både med selvtilid og frækhed, han forsvandt, idet han afgav et par rædselshyl. Det viste sig, at sejlmageren i sine unge dage havde lært udstopning af fugle, og det var et meget, meget simpelt system med et par gamle tynde fjedre, der fik vingerne til at folde sig ud. Hvorom alting er, vi fik julefred!

Kl. 17.35 kom skipper og hovmester forud. Skipperen var berømt for sin præcision og undskyldte for sin forsinkelse. De havde en kuffert med sig. Messedøren blev låst indefra og alle køjer blændet. Efter et par minutters forløb blev et køje smækket op igen og ud kom Joe meget ottekantet, ledsaget af nogle ord, der bestemt ikke egnede sig til at skabe julestemning! Den lille røver havde altså gemt sig i messen, nu for han pibende hen under bakken.

Kl. 19 kom julemændene ud igen, døren blev stadig holdt aflåst. Efter en halv times forløb kom skipperen og de øvrige „rangspersoner“ tilbage. Skipper og hovmester gik igen ind i messen. Efter nogle minutters forløb blev døren åbnet på vid gab, og med en armbevægelse, der var en hvilken som helst ceremonimester værdig, erklærede skipperen „udstillingen“ for åbnet!

Ærlig talt, det vi så, var ved at tage pusten fra os, jo, det var korrekt, den skipper var intet mindre end en tryllekunstner. — Her var et juletræ, så naturtro, som det vel kunne være, grankviste overalt på skotterne og borddug med julebillede i så ægte mønstre, at de flyttede os hjem til kanebjælders klang. Fra træet hang „istappe“, og „sneen“ lå så naturtro over grenene, at en af de mere fantasifulde af gutterne udbød: „ih, jeg synes minsanden her er koldt“, en større anerkendelse kunne ikke gives. Der var levende lys på begge borde, der var små kulørte lamper i træet, de stod i forbindelse med et skjult batteri, der var julestjerne i toppen, der var hjerter og kræmmerhuse, dog kun fyldt med nødder, men alligevel, det var imponerende for os unge og mest imponerende var det næsten, at denne gamle hårde søulk, der var alt andet end sentimental, ville gøre det! Det var dog tydeligt at se, at han nød vor beundring og glæde. „Tja“, gryntede han, „værsgo folkens, det er jeres altsammen, se at få det bedste ud af det, gør jeres til at få den gode jul, jeg ønsker jer!“ Han stod lidt, så tilføjede han: „Forresten vil jeg gerne se jer allesammen agter i aften kl. 10, og De, andenstyrmand, kommer så hen om et kvarter og henter „koloritten!“

Skipperen med følge var gået, vi så spørgende på styrmanden, „åh“, bemærkede han, „det er sådan lidt ekstra

til spisningen!“ — Spise, det blev jo det kedelige ved denne ellers så nydeligt tilrettelagte fest. Vi skævede til hinanden, det var, som een tråd blev revet igennem os, da en lille nordmand spagfærdigt bemærkede: „Spise, nej, nej, det är da umöjligt at äde kjäre Jeppe!“

Det var som sagt andenstyrmand, sejlmager og kok, der skulle spise med os. Kokken havde selvfølgelig travlt til sidste minut. Andenstyrmand kom agterfra med „koloritten“, som bestod af tre flasker rødvin og to flasker madeira!

Det var sikkert meget få sejlskibslukafter i skibe til søs, der kunne fremvise tilnærmelsesvis det samme, som vores messe denne juleaften!

Så kom drengene med maden. Første ret var risengrød, ja, rigtig, gammeldags risengrød med kanel, smør, jeg tager smør, og grøden var kogt i mælk, og der var saft til. Hvad smør angår, så havde vi ikke, hverken set eller smagt det, siden vi gik fra Hamburg. Kokken betroede os, at der var to mandler i grøden, en til hver vagt, og at skipperen havde mandelgaver! Her var endnu en chance til at spise sig mæt uden at blive „kannibal“, og chancen blev udnyttet. Kokken måtte to gange ud for at hente frisk forsyning, hans joviale fjæs skinnede forstående, han vidste meget godt, hvorfor vi satte så meget grød til livs. Andenstyrmand, sejlmager, irlænderen og selveste kokken tog derimod meget varsomt af grøden, de ventede på Jeppe. Da vi var færdig med forretten, gik kokken ud for, som han sagde, „at rette det næste an“, det næste, ja — *det næste*, hvordan ville det gå? Dog, med alt det, der var gjort for os, kunne vi ikke ignorere bordet! Drengene kom med sauce og kartofler, det duftede dejligt, ikke mindst saucen, derefter kom kokken med bidder af Jeppe, og ærlig talt, han både duftede og så lækker ud, vi måtte indrømme det. Kokkens runde ansigt skinnede omkap med Jappes lyse, sprøde svær. Han var en åbenbaring af varme og velvære! Styrmand, sejlmager og „Irske Pat“ havde forsynet sig, og efter portionerne at dømme, så det det ikke ud til, at de led af nogen vemod over Jappes død. Styrmanden fyldte glassene, så vi andre måtte se at få noget på tallerkerne. Vi tog kartofler, kål, asier og sauce, fadet gik rundt, men Jappes sprøde svær fristede ikke!

Pludselig rejste kokken sig og gav sit glas et lille dask, og selv om vi var meget uvidende hvad bordetikette angik, så vidste vi dog, at vi skulle lytte.

Christianshavnersproget i al dets klukkende humor rullede over kokkens lidt drilske tunge, medens hans øjne gled rundt til hver især og standsede ved os unge — og — *så* — kom *det!* „Skål allesammen og glædelig jul, håber I søns om „anretningen“, jeg har gjort mit bedste!“ Da Pat fik oversat, hvad kokken havde sagt, sagde han med smæk fra tungen „uhm, just lovely!“

Sejlmageren, som var bornholmer, var lige så begejstret. Andenstyrmand sagde ikke et ord. Der gik et par minutter, så var den „glinsende“ der igen. „Hva er der i vejen, drenge, se at få noget sul på tallerkerne, hva dølen nøler i etter, hvis det er, fordi det er Jeppe, så forstår jeg ikke et klap a det, jeg søns ikke, der var noget i vejen te frokost, og så søns jeg, at ka I æde Jappehode og Jappeblod, altså sylte og blodbudding, ka I vel osse gå te det mere reelle!“ —



Så gik det i galop hen over dækket.

Jeg ville ønske, vi var blevet fotograferet i det øjeblik, det var alt andet end begavelse, der gav genskin i de træk, jeg så, selvfølgelig kun på de unge var der forfærdelse at læse, de andre påstod, at jeg ikke heller så ud som nogen Einstein! Mennesker med åbne munde og store spørgende øjne har ingen chancer i en diskussion. Trods den uhyggelige afsløring, havde vi ikke plads til mere mad, vi havde endnu dessert og nødder tilgode og madeira.

Den lille nordmand fra bagbords vagt fik den ene mandel, og sejlmageren, som hørte til styrbords vagt, den anden. Da desserten var forbi, henlede andenstyrmand vor opmærksomhed på sig ved et klang mod sit glas. Han sagde en masse pænt om julen og ønskede os alt godt i fremtiden. Samtidig anmodede han om tilladelse til, at Joe kom ind i messen for at få nogle nødder og lidt mælk. Der blev givet bevilling, imod at den lille bandit blev forsvarligt „fortøjet“. Julen har trods alt en egen evne til at drage slør over mange uhumskheder, så skurken kom altså med til gilde. Derefter spurgte irske Pat, om han måtte synge en salme. Vi så på ham, *en salme*, det lignede ham meget lidt, men *heldigvis* sagde vi „jatak“! — Han viste sig at være i besiddelse af en prægtig baryton, og han sang „Holy Night“!

Aldrig hverken før eller senere har jeg hørt de strofer blive så harmonisk gengivet, *det var pragtfuldt!* Og så, at tænke sig, denne stålharde fighter, som til daglig ligefrem snuste efter slagsmål, at han kunne synge så guddommeligt. Det var, som om den smule sentimentalitet, der fandtes i ham, kom til udbrud denne ene gang om året, og det var, som om disse følelser trængte på for at komme ud, ja, man fristes til at sige, at de brød ud og — *hvilken flugt!* Ved at iagttage ham viste der sig noget næsten mere utroligt, de hårde, irske, gråblå, var blevet bløde og fugtige, det endte med regulære tårer, der gled ned over de furede træk, han gjorde intet for at standse dem. — Da gav vi op, ingen

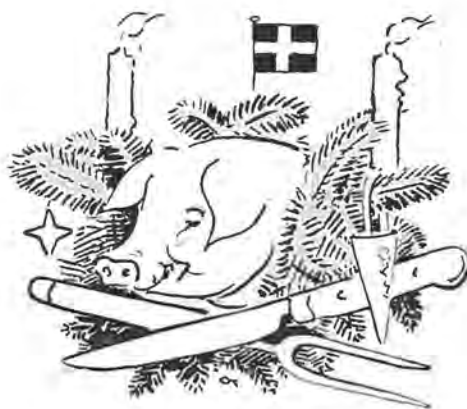
vidste hvorfor, men tårerne løb — og — fik lov til det! — Alle døre og skylighter stod vidåbne, vinden var næsten døet hen. Hans skønne røst blev ført fra vor messe til fokkerig, gennem mellemstagen til mesanrig og derfra ned til salonen agter. Andenstyremand viskede noget fugtigt væk under øjnene, løste Joe, som var den eneste urørte, og tøjrede ham udenfor. Da han kom tilbage, sagde han, at alle fra salonen var oppe på halvdækket, han så dem stå andægtige, lyttende til tonerne. — Pat gav os to ekstranumre, begge charmerende, irske sange. Da tonerne fra den sidste forlod hans strube, slog hans stærke tænder sammen med et smeld, det viste sig kort efter, hvad det betød!

Det var nu blevet tid at gå på besøg agter. Andenstyremand takkede på alles vegne for den dejlige aften, vi havde haft. Skipperen modtog os med et glas vin og delte gaver ud, der var sendt fra sømandsmissionen, og de to mandelgaver. Han sagde en masse pæne ord og tilføjede, at der ville være kaffe i vor messe, når vi kom tilbage. Derefter bad han Pat synge endnu en sang. Pats lidt skæve, afvæbnende hverdagssmil kom frem, da han undskyldende svarede: „Sorry, sir, but — *it is all over!*“ Med andre ord, der var ikke mere sentimentalitet på „tanken“! — Resten af aftenen forløb uden større tildragelser, med undtagelse af en rask lille byge, hvor vi måtte ud til braserne.

Juledagsfrokosten var dejlig, og nu, da vi vidste, vi havde været „kannibaler“, var der for så vidt ingen grund til ikke at fortsætte. Den stod på lækre „Jeppekoteletter“, vi syntes de smagte meget bedre end blodbuddingen og sylten, der gled et par stykker ned hos hver af os. — Da dette lille „orgie“ var overstået, viste kokken sig igen med gavtyvefjæset i højeste gear og med endnu en overraskelse og afsløring! — Efter at have spurgt om koteletterne havde smagt os og fået en uforbeholden ros, eksploderede bomben! „Så vil det altså sies, at vor Jeppe allievel var bedre end

Wiedemans!“ — Igen ville et kamera have været det eneste ærlige til at gengive vore måbende fjæs, men denne gang blev der dog sagt *noget!* Det var den lille „nordbak“: „Hør du kok, ka ärret for noet dokke prater om å han „fedemand“, kan faen å han for noet, farmer, åh?“ — Med gavtyvesmilet godt afdrejet svarede kokken: „Kære lille Trygve, je mente såmænd bare, at je ikke hade talt noet om, hvaforen Jeppe den sylte og blodbudding stammede fra, som I fik i går, je sa bare, at det var Jeppeblod og sylte, og det var altså Wiedemans, så var det osse mest for at få sentimentaliteten narret ud a jer, så I ku få noet mad. Hva Wiedemann angar, så har han såddan en høggefabrik for den slags varer, den ligger i Langebrogade, hvor je er født. Lige ved siden a ligger der, klinet op ad volden en høggebeverding, der hedder „Rabeshave“, der ka man træffe de gæve pølsemagere — nå, je må vist hellere holde op, ellers får je hjemve. Men een ting er je altså bleet klar over, vores Jeppe smagte bedre end Wiedemans, og je sier mange tak for komplimenterne folkens, je har bare ikke vaser til blomster!“ Hvad skulle vi sige til den historie, ja, det var et bluff, men et bluff i den gode mening, nu var det overstået, så vi førte det hen under „hændelige uheld“! — Som en passende afslutning tilføjede kokken: „Ja, drenge, å så ka I glæde jer til at møde Jeppe endnu en gang. Det blir, når vi kommer på vore egne breddegrader, resten a ham ligger i salterationsfadet og venter på at sprede høgge i forbindelse mæ en gang gule ærter. Ska vi så sie skål gutter og velbekomme!“

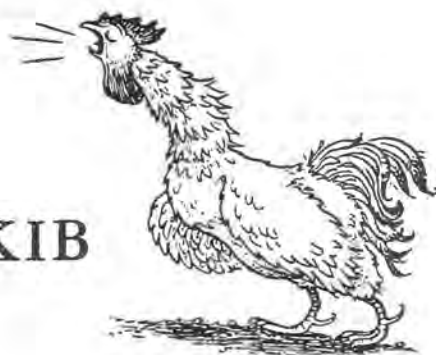
Vi gik en tur på dækket, en svag brise fyldte sejlene, barken gled med 7 knob nord over, vinden fik sejlmagerens albatros til at svæve i glidende og dykkende bevægelser, altså lutter fred og idyl. — Jo, vi havde haft en glimrende jul.



Jul

PÅ DET HØNSEBESATTE SKIB

af TAGE NISSEN



Vi kom fra Sortehavet, og med Gibraltar for ordre kom vi op gennem Middelhavet i spændt forventning. Ville ordren lyde på Danmark eller i hvert fald Nordeuropa, så man kunne fejre en ordentlig jul?

Og så sendte ordren os lige den stik modsatte vej, sydpå, over til Vestindiens varme og rom og negerpiger.

Ud for Gibraltar blev vi modtaget af en stiv piber af nordvest. Det hylede og det peb, og vor lille damper styrtede ned i bølgedalene og fo'r op på bølgeklammerne så godt som i nogen Tivolis rutsjebane. Jeg var påmønstret som kulleper. Jeg svedte nede i mit underjordiske rige, hvor en evig nats mørke kun fattigt sprængtes af en aladdinsagtig oselampe, hvis flakkende skær lod ane bjerge af sort, sort kul, der ventede på at blive lempet ned gennem tragten til fyrdørken til de halvnøgne fyrbødere, der rød- og svedglinsende arbejdede med svære jernstænger ind i fyrenes brølende helvedesbål. Og skibet svajede og rullede og huggede nat og dag frem gennem stormen, og mens vi svang kulskovlene under skærende skraben hen over den glatte jerndørk, bevægede denne sig under os på en vild og ubehersket måde. Vovede jeg forsøget at lempe kullene frem på trillebør, så var det faktisk trillebøren, der kørte med mig, og af og til hev den mig nok så ligegyldigt en fem-seks meter hen i en kulbunke.

Efter vagten kom det spændende øjeblik, da vi skulle over dækket forud til vore lukaf'er. Så stod vi og svajede i stormen deroppe midtskibs og lurede „Rasmus“ af, og når vi så syntes, øjeblikket var inde, tog vi dækket i galop, og slap vi nogenlunde helskindet ind i lukaf'et, meddelte vi glædestrålende, at „dér snød jeg Rasmus“. „Rasmus“ var vejrguden.

Og når vi så var vasket og havde grovskaffet og røget en pibe tobak og var tørnet ind i de fugtige køjer, så gjaldt det at snyde sig til et par timers søvn. Det var ikke nemt. Brådsøerne ramte skibssiden med brag som af mørsere og pressede vand ind, hvor man mindst ventede det, så det ved skibets slingren inde under køjerne lød som store

bækkes rislen ved forårstid. Et par knuste lampeglasser og andre grejer lavede denne rislen til et irriterende spektakel. Og med minutters mellemrum sendte „Rasmus“ en „brækker“ hen over os, så det lød, som om en jätte hoppede på fordækket med træskostøvler på.

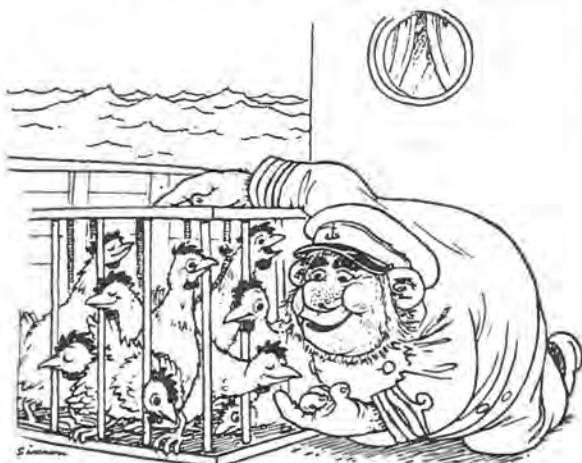
Og så havde det hele ingenting været, svor bådsmanden, blot vi ikke var kommet fra Sortehavet. Spurgte man hvorfor, svarede han bare:

„Kyk-ke-li-ky-y!“

Vi sagde forresten allesammen kykkeliky. Når vi havde skaffet, rejste vi os og galede: kyk-ke-li-ky-y. Når vi tørnede ind i køjerne, kunne man nede fra tæpperne høre et halvkvalt: kykkeliky. Nede fra fyrpladsen lød det, og en gang, da jeg nede i mit natsorte kulrige af den forbandede trillebør var blevet kylet hen i et hjørne, fik mit raseri udløsning i det mest indædte kykkeliky, nogen hanrejet hane endnu har galeet.

Og alt sammen bare fordi vi kom fra Sortehavet. Der var nemlig anløbspladser dernede, hvor man kunne købe fjerkræ i store bundter for sine småpenge. Og det havde vor meget sparsommelige skipper ikke kunnet stå for. Han havde købt høns — masser af høns — og installeret dem oppe på bådebroen. Og af hensyn til selskabeligheden havde han sørget for, at en stor del af hønsene var haner. Og så blev tilværelsen ombord fra Konstantinopel til Gibraltar da forsødet med klare, evindelige kykkeliky i alle variationer fra Bramaputra til dværghane.

I begyndelsen nøjedes vi med, når en hane galede midtskibs, at skændes, om det var en styrbordshane eller en bagbordshane, der galede. Men da vi under diskussionerne som bevismateriale brugte at efterligne de forskellige haners galen, så fandt hver enkelt mand snart ud af, hvilken hane han delte stemme med. Bådsmanden var en sand Bramaputra, to af fyrbøderne måtte være halvt om en Plymouth Rock, og messedrengen blev påduttet en rød italiener, ikke så meget fordi hans stemme passede, men fordi han var skør efter makaroni.



Vor meget sparsommelige skipper kunne ikke stå for de billige høns.



Peter Smørrebrød svajede halsen og galede: „Kykkeliky-y!“

Og så blev det skik om bord, når vi purrede hinanden ud til vagt, at råbe:

„Bådsmand, Bramaputra'en har galet!“

„Messepeter, italiano macaroni!“ o. s. v.

Og med dette hønsebesatte skib røg vi altså fra Gibraltar lige ud i den værste juleorkan, jeg har oplevet. Vi stod forude med hånden bag øret og lyttede spændt hen midtskibs. Vi havde jo bange anelser, for brådsøerne nøjedes ikke med at feje fordækket, men rasede op om bro og bådedæk.

„Jeg tror godt, min Bramaputra kan svømme,“ søgte bådsmanden at trøste sig.

Og så gryede juleaftens morgen. Det varede en evighed med at blive dag. Vi gik i timevis og var knap klar over, om det var nat eller dag, således rasede „Rasmus“. Bådsmanden havde hele morgenen gået og set mere og mere nedtrykt ud. Nu busede det ud af ham:

„Jeg er ligeglad, om jeg skal skylles over bord, men i dag er det juleaften, så nu vil jeg op og se til Bramaputra'en!“

Det var ligesom han dermed forløste en stærk længsel, de fleste af os havde båret på. Vi blev en hel lille flok, der under mange vanskeligheder nåede op på bådebroen.

Sikken et syn! Bag tremmerne på den bagbords kasse trykkede en forskræmt og forskræmt flok sig sammen i et hjørne. Vandet drev af dem, og selv de store Bramaputra-høns var svundet til skabninger på størrelse med hanekyllinger. Det eneste hønseagtige, der var tilbage, var, når de forskræmt lagde hovederne på sned og så på os med de rød-randede, kvindelige, nysgerrighedsskinsyge øjne.

Med den styrbords kasse var det værre fat. En brådsø kom hoppende hen over bådedækket og stod i ville spræt

ind i kassen, hvorfra et forskræmt, forkomment, mangestemtigt: å-åh-gok-gok-gok! protesterede mod dette kinesiske styrtebad. Døren til kassen stod åben og klappede i stormen, og bådsmanden, der var gået hen for at lukke den, udbrød klagende: „Bramaputra'en er borte!“

„Kokken har . . .“ begyndte messepeter. Men han kom ikke længere, for bådsmanden sprang ind på ham: „Har kokken slagtet Bramapu . . .“

En ny brådsø afbrød denne hjerteklage. Vandet skyllede hen over bådebroen mod redningsbådene. Hønsene i kasserne protesterede, og bådsmanden stirrede melankolsk ud over det oprørte hav. Da lød der henne under livbåden en forfærdelig plasken og basken og et fortvivlet og fornæret: å-åh-gok-gok-gok!

„Min Bramaputra!“ råbte bådsmanden lykkelig og styrtede derhen og kom tilbage med sin stemmekammerat i favnen. Kammen hang ynkeligt på den. De to fyrbødere, der var på halvt om en Plymouth Rock, deltog ikke i gensynsglæden med Bramaputra, for deres Plymouth Rock var også borte, og selv ingen nok så stor brådsø kunne aflokke den et gok. De to fyrbødere gik melankolske forud, og samtalematerialet var resten af dagen den stakkels Plymouth Rocks skæbne i bølgen den blå.

Så blev det juleaften, og brådsøerne hamrede stadig mod skibssiden. Min kollega, Peter Smørrebrød fra Løgstør, der var hjulbenet og rødhåret, var gået hen midtskibs for at hente julemaden. Vi andre sad omkring bordet og holdt krampagtigt fast ved vore skaffegrejer. Og så kom Peter Smørrebrød med maden. Foran bordet standsede han, skrabe og baskede, lagde hovedet tilbage og svajede halsen og galede: kykkeliky-y så klart og fast som nogen Plymouth Rock hane og stillede fadet med en dejlig stegt hane foran de to fyrbødere. De så på hinanden og så på Peter Smørrebrød.

„Er det vores Plymouth . . .“

„Kykk-ke-li-ky-y!“ svarede Peter Smørrebrød så overbevisende, at de to fyrbødere ikke spurgte mere. Men de rørte ikke hanestegen den juleaften.

„Nu har jeg sejlet til søs i femten år,“ sagde den ene, „og jeg har aldrig svigtet en kammerat. Skulle man så på en højhellig juleaften æde en, selv om det kun er en Plymouth Rock!“

„Glædelig jul!“ sagde bådsmanden.

I det samme tog skibet en frygtelig overhaling og kastede os hulter til bulter med samt skaffegrejer, sovs og kartofler og den brunstegte Plymouth Rock.

„Kykk-ke-li-ky-y!“ lød det fra Peter Smørrebrød. Det var sidste gang, vi hørte Plymouth Rock'ens stemme.



Maleri af Paul Sinding

Fregatten „Falster“s brand på Soffias red i Marokko d. 3. juni 1753

